



## ЭПИЗОД ВТОРОЙ

**Впереди «десятый» Lancer входит поздно в левый поворот, залетает на песочный пухляк и чуть не переворачивается. По ходу для парня «ралли» закончилось! Однако этот «низколет» слетел с горки, словно прыгнул с верхнего яруса двухэтажной кровати и понесся вперед к финишу... Ралли, что ли?**

Текст Мария Асанова, фото Эльмана Сулейменова

Вторая серия эпопеи от дистрибьютора Mitsubishi в Казахстане компании «ММС Каз» собрала вдвое больше участников. 124 экипажа (против 42 осенью прошлого года) выбрались в свой законный выходной на вольные раллийные поля. 302 км через Каскелен, Курты, поселок Казахстан с финишем на капчагайском побережье. Это только звучит пресно. «Гонщики» выезжали из города на сильном нерве – трафик сдерживал правую ногу. Но вот мы добрались до области и особенно съезда с дорог общего пользования, и началось оно самое... ралли!

Несмотря на то, что журналисты ехали вне зачета на автомобилих, предоставленных дистрибьютором и дилерскими центрами, ехали мы каждый на свой результат. Иначе покорение внедорожных участков с вывешенным задним правым в повороте никак не объяснить. В отдельные моменты езда по пересеченке превращалась в настоящие спецучастки. Чем не спортивная дисциплина? У нас есть дорожная книга, штурман по ней работает, собираем

точки, выбираем быструю и безопасную траекторию прохождения очередного участка...

Вот только мы не рассчитали расход топлива нашего 3.8-литрового Pajero IV. 250 сил, 88 л топливного бака, почти 2,5 т, но главное – автомобиль на А/Т-ой резине, с повышенным расходом топлива. Те самые покрышки, которые бесят на шоссе, но раскрываются на лютом, кроме асфальта, покрытии.

После очередного прохвата по степи регистрирую индикацию лампочки empty на панели приборов. Все еще едем там, где не ловит мобильная связь любого из доступных в Казахстане сотовых операторов. Сбрасываем темп, переходим в режим 1500 по тахометру и где-то 60-70 км/час. На контрольных пунктах, конечно, есть маршалы, но нам не улыбается возможность высосать из очередной «Делики» солярки, превратить ее в 95-ый бензин и дать нашему автомобилю немного «перекусить». В таком режиме проезжаем более 70 км. Очень долгих километров! И встаем... у заправки в

Капчагае. Теперь знаем, сколько километров мы можем протянуть на желтой лампочке!

Последние километры раскрыли глаза на настоящих участников ивента. Не нас – журналистов, не жалеющих казенных предоставленных машин. Перед нами ехал черный Mitsubishi Lancer X. Мы не едем, мы парим над поверхностью по колее, вне колеи, по полю, вне его, по оврагам, через промоины, боком... И в данной ситуации «низколету» было логичнее пропустить «камаз». Но парень и не собирался притормаживать, заведя в пыли едкий ксенон противника, как ему казалось. Ехал он, не то что не жалея свою технику, он ехал за пределами технических возможностей подвески своего автомобиля! И доехал! Уже на финише спрашиваем: «Все ли цело?» Он сказал: «Все ок!». А после добавил: «Ты думаешь там, в повороте была жесь? Жесь была, когда мы шли по песочнику параллельно Или! И влетели так, что оба задних колеса вывесились. Сдали аккуратно назад, выехали и продолжили...».

Так кто сказал, что Mitsubishi Orienteering – это баловство? Автомобили Mitsubishi – наш большой товарищ в разного рода пробегах, внедорожных «песочницах», рыбалках и прочих зыбучих субстанциях как в Казахстане, так и за рубежом. Сколько историй о потерянных в подмосковном броде номерах, о проколотах покрышках в Монголии, о вывешенном кузове на Топаре! В очередной раз убеждаемся, что на этих машинах можно и нужно проводить время за дорожными знаками. Есть еще парочка японских брендов, которые также предоставляют эту возможность, но так случилось, что в Казахстане именно «Митсу» не стесняется своего внедорожного имиджа и активно его промоутирует. А ведь в мае Orienteering прошел и в Астане, а ближе к августу казахстанские «изумруды» финишируют на Балхаше. И мы там будем, снова вне зачета! Но это мало что меняет, ведь гоночный микроб просыпается, когда в руках держишь роудбук...



### ДЛЯ МНОГИХ

это лишь «покатушка» от дистрибьютора. Но так считают только те, кто не участвовал в Mitsubishi Orienteering. Остальные «mitsuводы» всеми легкими вдохнули гоночного микроба



## ПРОТЯСТИ

В рамках пройденного пути мы также испытали видеорегистратор Transcend DrivePro 200. Можно долго перечислять опции вроде кристально четкого широкоугольного Full HD, возможности работы со смартфоном по Wi-Fi, карты памяти на 16 Гб в комплекте (еще бы, ведь это Transcend!) и прочих полезностей. Но что делает подобный гаджет надежным спутником? Его бесперебойная работа в любых условиях! Чем многие «камеры» не могут похвастаться. То навсегда гаснет экран, то глючат записанные файлы, то ломается крепление, то отказывает питание...

Мы провели ускоренные тесты в рамках Mitsubishi Orienteering. В салоне в воздухе находились не только незакрепленные предметы, но и некоторые пассажиры, которые после приземления с опаской цеплялись за потолочные ручки. Наш девайс получил встряску, которой его вряд ли подвергали создатели в рамках ресурсных



НЕ ОДИН ТАКОЙ ГАДЖЕТ МЫ РАЗЫГРАЕМ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ  
В РАМКАХ НОВОГО ПРОЕКТА. ПОДРОБНОСТИ НА СТР 80.

испытаний. Смышленный «свидетель» работает безотказно. С уверенностью рекомендуем брать такой с собой в дальнюю дорогу, на бездорожье и ивенты подобные «ориентингу». В нашем случае нам понравилась

функция экстренной записи. В устройство «вшит» G-Sensor, который, обнаруживая толчок во время записи видео, автоматически переходит в режим экстренной записи. Видеофайлы, записанные в этом режиме,

защищены от перезаписи. Соответственно, самые суровые участки «ралли», мы быстро нашли в отдельной папке. А включившись в экстренном случае на дороге, вы гарантировано получите картину ДТП.