

Chega ao Brasil o Mitsubishi Lancer Evolution X

O lendário "bólide" da marca apresenta inovações tecnológicas e matem a essência agressiva de esportivo herdado pela consagrada Ralliart. E a MMC Automotres - Mitsubishi Motors do Brasil já se encarregou de trazê-lo ao Brasil.

Em recentes Salões, ainda em sua fase embrionária, ele foi apresentado como Concept-X (Tóquio/2005) e Prototype-X (Detroit/2007). Pois agora o Mitsubishi Lancer Evolution X finalmente saiu do forno em sua versão definitiva. Basta um rápido olhar para perceber que o tradicional design, que garantiu a fama das versões anteriores, não foi radicalmente alterado: o grande difusor de ar na frente e um proeminente aerofólio atrás.

No entanto, engana-se quem pensa que o Evo X nada mais é que uma maquiagem externa de seus irmãos mais velhos. São muitas as novidades tecnológicas encontradas sob o capô e dentro do habitáculo, a começar pelo sistema S-AWC (Super All Wheel Control) que consegue enviar diferentes níveis de torque e frenagem para cada uma das rodas em nome da estabilidade. Os faróis possuem a capacidade de orientar o fecho de luz dependendo do ângulo de esterçamento e da velocidade do veículo.

Tanto na versão GSR como na RS, o motor é um 2.0 de 4 cilindros com bloco de alumínio que gera 295 cavalos de potência e 30,6 mkgf de torque. O novo projeto da suspensão permitiu uma melhoria de 40% na rigidez torcional e 60% de flexibilidade quando comparado ao Lancer Evolution IX MR, o que garante melhor estabilidade em curvas, além de menor vibração e nível de ruído.

Para deleite de quem aprecia a esportividade acima de tudo, o Evo X, na versão GSR, conta com pneus 245/40 R18 e rodas Enkei de 18 polegadas em metal - BBS de 18 polegadas são opcionais; freios Brembo com discos de 18 polegadas na frente e 17 atrás; conjunto de molas Eilbach e amortecedores Bilstein - os mesmos da versão anterior.

O câmbio é automático de 6 marchas (os puristas não precisam espernear: a versão manual de 5 marchas é opcional) com dupla embreagem, que garante trocas rápidas, sempre na rotação ideal, aliando velocidade e baixo consumo de combustível. O interior possui bancos fabricados pela Recaro e o motorista tem a possibilidade de configurar os modos de pilotagem no volante, que é revestido em couro e possui de diâmetro curto.

A versão RS, mais leve e com acabamento mais simples, conta rodas aro 17 e câmbio manual de cinco marchas (as primeiras quatro possuem relação curta para privilegiar o torque, enquanto a quinta é estendida para permitir maior velocidade). O aerofólio é exclusivo a cor branca sólida - assim como o vermelho metálico e preto perolizado na GSR.

Em termos de segurança, o modelo conta com a mais nova evolução da célula de proteção utilizada pela primeira vez no modelo Galant em 1996. Os airbags possuem duplo estágio para motorista e carona e são disparados com pressão diferente dependendo da velocidade do impacto.

O Evo X está à venda no mercado japonês desde o último dia 1º de outubro. Nos Estados Unidos, chegará em janeiro e, em março, desembarca no Reino Unido. A primeira aparição pública como versão de produção acontece em outubro, no Salão de Sidney.

{slide=Veja a Galeria de Fotos}

Clique nas fotos para visualizar.

{gallery}lancer{/gallery}{/slide}

{slide=Clique aqui e veja o Vídeo do Lancer Evolution X}

{youtube}8rbSvr_N1Eo{/youtube}{/slide}

Fonte do texto: Revista 4 Rodas