



Jeden hot a druhý taky

V dubnovém čísle jsme vám přinesli souboj Foresteru a Outlanderu, mnohem prestižnější bitva zástupců těchto japonských značek se však odehrává mezi úplně jinými čtyřkolkami.

Oba japonské vozy, jež slouží jako základ úspěšným rallyeovým speciálům, procházejí každý rok sice na první pohled neznatelnými, ale pod povrchem zásadními změnami. Nejinak tomu bylo i v minulém modelovém roce. Největších změn, patrných už jen pouhým pohledem, doznala nová Impreza WRX STi. Kdo ji měl zafixovanou jako modrý sedan se zlatými koly a s velkým přitlačným křídlem, musí si nyní zvyknout na praktičtější, ale neméně dramatický

hatchback. Stačí se jen podívat na agresivní přední část s protáhlými světlomety a velkým nasávacím otvorem, přivádějícím dostatek vzduchu k mezichladiči, nebo spatřit rozšířené boky, a hned je vám jasné, s kým máte tu čest.

To Lancer Evolution v pořadí již desáté generace nezůstává nijak pozadu a je postaven na poslední generaci tohoto modelu s karoserií sedan. Jako špičková verze této řady přichází s ostře řezanými hranami a velmi nápadným vzhledem, který u testované-





ho vozu podtrhoval i příplatkový sportovní paket, zahrnující zadní vysoký spoiler, kola BBS a speciální tlumiče Bilstein.

Základní parametry výkonu a hmotnosti (300 k a 1,5 t) jsou u obou konkurentů téměř shodné. Nová Impreza WRX STI má díky objemnějšímu motoru (2,5 l) vyšší hodnotu nejvyššího točivého momentu (407 proti 366 N.m u Mitsubishi). Impreza disponuje výhradně šestistupňovou ručně řazenou převodovkou, zatímco

Lancer má ještě alternativu v podobě dvojspojkového ústrojí TC-STT, které je doplněno řazením pádly pod volantem. Díky tomu je třísetkořový sedan přístupný širšímu okruhu zákazníků.

Tím jsme se dostali přímo k samotným dojům z jízdy. Nejdříve je třeba zdůraznit, že pod předními kapotami obou „sportovců“ se stále nacházejí zážehové čtyřválcové turbodmychadla. Poznáte to ihned po rozjezdu. EVO má proti

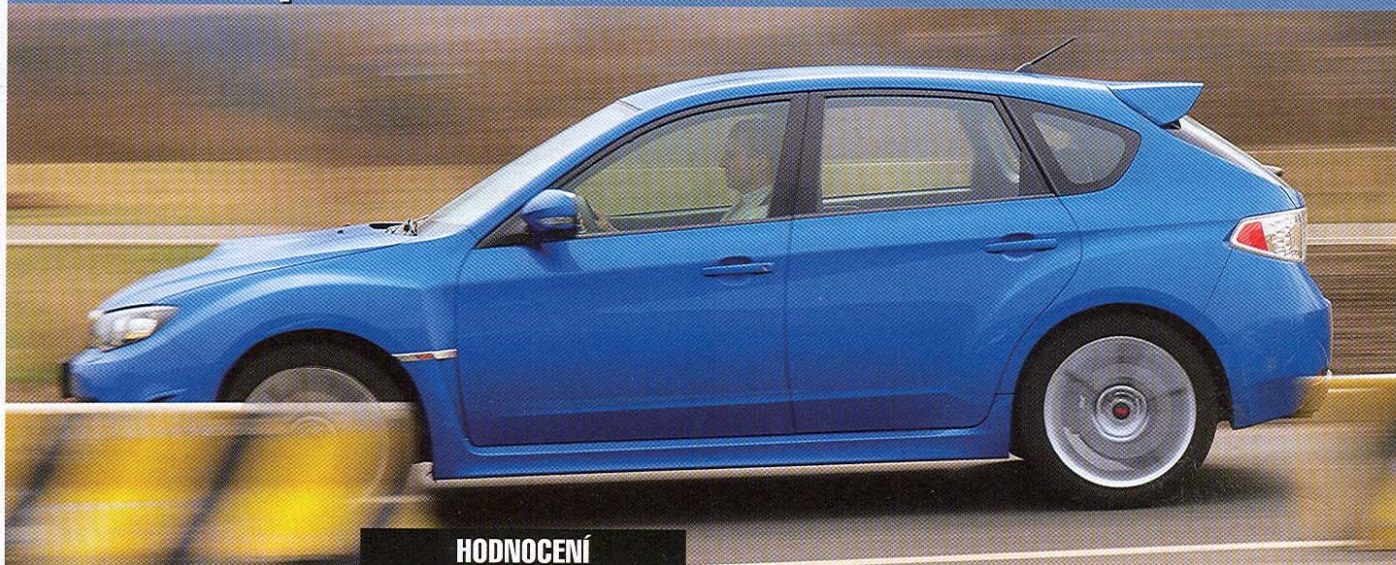
Impreze méně patrný nástup turbodmychadla, zátah u Mitsubishi je tak plynulejší a očekávaný „kopanec“ do zad příliš nepocítíte. To je velká přednost zejména na mokré nebo zasněžené silnici, kdy řidič potřebuje citlivější reakci na sešlápnutí plynového pedálu. U Subaru díky objemnějšímu agregátu také odstranili výraznější „turbodíru“; automobil při prvním kontaktu nepůsobí tak divoce a lze s ním jet podobně jako s Mitsubishi plynule v nízkých

otáčkách a bez zbytečného cucání. Velký rozdíl mezi těmito dvěma vozy určuje výkonová charakteristika motorů. U Lanceru nastupuje turbo kolem 3500 otáček a točivý moment rychle vyletí ke své největší hodnotě, kde se konstantně drží přibližně do 5500 otáček. Pak je již nutné řadit, neboť výkon i točivý moment s otáčkami vzrůstajícími nad tuto hranici rapidně klesají. Naopak boxer Subaru má velmi mohutný zátah již před nástupem turba. Točivý moment modrého vozu je však o 1000 otáček výše než u Mitsubishi.






Pokud bychom měli srovnat pocit za volantem, musíme podotknout, že Mitsubishi nabízí lepší posaz ve výborných anatomických sedadlech Recaro a komunikativnější řízení, ale je třeba dát si pozor na rychlost. Ta se kvůli řadovému vysokootáčkovému motoru nezdá tak vysoká, což by mohlo nezkušeného řidiče zmást. Pohled na rychloměr v některých pasážích zatáčekovitě trati vás jen utvrdí v tom, že žád-



Subaru Impreza WRX STi



HODNOCENÍ

-  Chování v zatáčkách
-  Plynulejší nárůst výkonu
-  Velmi nízké těžiště
-  Náročnější na řídicí schopnosti
-  Stabilita v rychlostech nad 200 km/h



▼▼▼ Sedadla v Impreze odvedou svou práci, i když úplně nás nenadchly. Ovladačem SI-Drive lze měnit tvář tohoto vozu z beránka na vlka, tlačítkem dole pak můžete měnit rozložení točivého momentu. Volant má docela velký průměr



ný supersportovní motocykl vám rozhodně nestačí. Zato se červený vůz cítil velice dobře i při rychlostech výrazně přesahující 200 km/h. Na dálniční „honičky“ se proto hodí lépe než Impreza WRX STi. Ta je určena spíše k co nejlepšímu zvládnutí rychlého průjezdu zatáček s následným vystřelením řidiče i případných spolujezdců (dobře zde pracuje mezinápravový diferenciál DCCD), kteří budou po několika kilometrech jízdy zaručeně dokonale zelení. Nad 200 km/h je ale modrý hatchback nervóznější než jeho konkurent, i když je to mnohem lepší než u jeho okřídleného předchůdce. Také úroveň aerodynamického hluku již přesahuje mez únosnou pro běžnou konverzací.

Již z překladu anglického slova Evolution, tedy „vývoj“, je jasné, že každý nový stupeň tohoto vozu musí mít nejen trochu inovovaný vzhled, ale i něco navíc. Největší předností celého vozu je

systém pohonu všech kol AWC (All Wheel Control). Aktivní mezinápravový diferenciál ACD s přepínáním poloh asphalt-šotolina-sníh, známý již z modelů EVO VII a VIII, elektronicky spolupracuje s aktivním zadním diferenciálem nové konstrukce Super

AYC (Super Active Yaw Control) a umožňuje až neuvěřitelné přiblížení se limitu fyzikálních zákonů v praxi. Musíme konstatovat, že oproti Impreze WRX STi s elektronicky říditelným diferenciálem DCCD (Driver Control Centre Differential) se Lancer chová klidněji a neklade při rychlé jízdě takové nároky na zkušenosti řidiče. V mezních situacích je ale Mitsubishi za každých okol-

ností nedotáčivé, prvním jeho limitem jsou pneumatiky. Subaru používá trochu jiný systém ovládní středového diferenciálu, buď je v poloze „auto“, kdy jeho řídicí jednotka podle údajů z čidel přizpůsobuje v reálném čase svornost pro optimální poměr ovladatelnost (povolený diferenciál) x přenos výkonu (uzavřený). V případě manuálního nastavování lze radikálně měnit jízdní vlast-



Mitsubishi Lancer Evolution



HODNOCENÍ	
😊	Snadnější ovládání Řazení dvojspojkové převodovky Řízený zadní diferenciál
😞	Spotřeba Lehce nedotáčivý ...

▲▼ U Lanceru zaslouží pochvalu perfektně vodící sedadla Recaro, naopak volant by mohl mít silnější věnec a občas na něm vadily i tlačítka. Dvojspojková převodovka řadí ve sportovním režimu velmi rychle nahoru i dolů, přičemž stále udržuje vysokou hladinu otáček



nému těžišti. Na tom má velkou zásluhu plochá pohonná jednotka s protiběžnými písty neboli boxer. Dnes už 2,5litrový motor této konstrukce totiž značně přispívá k vyváženosti a výkonnosti stálého pohonu všech kol, kde od motoru přes převodovku

nosti vozu od přísně nedotáčivého vozu s nutností agresivní jízdy (v poloze LOCK) až po otevřený diferenciál s přenosem 65 % točivého momentu na zadek, kdy se z Imprezy WRX STi stává téměř „zadokolka“. U obou rivalů má pak systém fungování aktivního středového diferenciálu shodné rysy: řídicí jednotka motoru pozná, kdy před zatáčkou ubere te plyn, a dá povel středovému

(u Lanceru i zadnímu) diferenciálu, aby se povolily. Tím je zajištěna větší ochota vozu zatáčet a brzdit, v momentě opětovné akcelerace pak zadní diferenciál přenese více výkonu na vnější kolo, které má jinak tendenci jít do smyku, a vůz je tak stabilnější a výjezd ze zatáčky zároveň rychlejší.

Předností Subaru je skvělá ovladatelnost díky nízko polože-

a kardanovou hřídel až po zadní diferenciál probíhá hnací jednotka v jedné přímé linii – v horizontálním symetrickém uspořádání. Lancer to v sériovém provedení dohání aktivním zadním diferenciálem.

I na méně přilnavém povrchu má řidič oba vozy pod kontrolou díky sportovnímu ABS, které zasahuje jen při opravdu extrémním brzdění. Brzdy jsou u obou vozů

www.subarubrno.cz

Na špičce
VÝKONU
Impreza WRX STi



IMPREZA WRX STi

Dostatečný výkon, skvělý podvozek, bohatá výbava, dravý design. Radost z jízdy, adrenalin v zatáčkách, pocit soutěžního pilota.

C & K, a.s., Vídeňská 100, Brno, 547 136 215, prodej@subarubrno.cz



 **SUBARU**

TECHNICKÉ ÚDAJE

Model	Subaru Impreza WRX STi	Mitsubishi Lancer Evolution
MOTOR	2.5 T	2.0 T
Zážehový	podélné uložení čtyřválec s protiběžnými válci	řadový přeplňovaný čtyřválec s přímým vstřikováním
Počet válců/ventilů/zdvih. objem	4/16/2457 cm ³	4/16/1998 cm ³
St. komprese/vrtání x zdvih	8,2:1/99,5 x 79,0 mm	9,0:1/86,0 x 86,0 mm
Největší výkon	221 kW/300 k při 6000 1/min	217 kW/295 k při 6500 1/min
Největší točivý moment	407 N.m při 4000 1/min	366 N.m při 3500 1/min
PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ		
Pohon	stálý všech kol (p.z 50:50)	stálý všech kol (p.z 50:50)
	mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou DCCD	mezinápravový diferenciál
Trakční pomůcky	samosvorný přední i zadní diferenciál	vpředu samosvorný, vzadu el. řízený diferenciál
Převodovka	šestistupňová ručně řazená	šestistupňová samočinná
Převody	I.: 3,636; II.: 2,235; III.: 1,590; IV.: 1,137; V.: 0,891; VI.: 0,707; R: 3,545; stálý převod: 3,900	I.: 3,655; II.: 1,368; III.: 1,754; IV.: 0,322; V.: 1,008; VI.: 0,775; R: 4,011; stálý převod: 4,062
PODVOZEK		
Vpředu/vzadu	nezávislé zavěšení/nezávislé zavěšení	nezávislé zavěšení/nezávislé zavěšení
Odpružení p/z	vinuté pružiny	vinuté pružiny
Brzdy p/z	kotoučové větrané/kotoučové větrané	kotoučové větrané/kotoučové větrané
Elektronické systémy	ABS, VDC	ABS, ASC
Řízení	posilové hřebenové	posilové hřebenové
Kola/pneumatiky	8,5Jx18 / 245/40 R18	8Jx18 / 245/40 R18
ROZMĚRY A HMOTNOSTI		
Karoserie/počet dveří/sedadel	samonosná/4/5	samonosná/4/5
Délka x šířka x výška	4415 x 1795 x 1475 mm	4505 x 1810 x 1480 mm
Rozvor/rozchod kol p/z	2625/1530/1540 mm	2650/1545/1545 mm
Pohotovostní/celková hmotnost	1600/1980 kg	1665/2040 kg
Světlá výška	155 mm	140 mm
Průměr zatáčení	11,0 m	11,8 m
Objem zavazadlového prostoru	0,301-1,216 m ³	0,325 m ³
JÍZDNÍ VÝKONY		
Nejvyšší rychlost	250 km/h	240 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	5,2 s	6,3 s
SPOTŘEBA		
Město	13,8 l/100 km	13,9 l/100 km
Mimo město	8,2 l/100 km	8,5 l/100 km
Kombinovaná	10,3 l/100 km	10,5 l/100 km
V testu	12,8 l/100 km	13,0 l/100 km

S - standardní výbava, P - příplatková výbava, N - není v nabídce

prakticky shodné, dodávané renomovanou značkou Brembo. Pokud jde o spotřebu, není to pro zákazníky těchto značek zcela nezajímavý údaj. Nová Impreza STi sice disponuje systémem Si-Drive, který upravuje řídicí mapu motoru ve třech polohách

1.-2. Mitsubishi Lancer Evolution (24 bodů)

S dvojspojkovou převodovkou připomíná jízda v Lanceru trochu hru na Playstationu, chybí pouze tlačítko restart. Automobil se chová tak dokonale a poslušně, že méně zkušený řidič jen ztěží odhadne nájezdovou rychlost do zatáčky

(Intelligent, Sport a Sport Sharp) a v režimu Intelligent se vám podaří na dálnici udržet spotřebu okolo 10 l, jakmile ale roztočíte mohutné turbo a dáte přednost emocím, počítejte s dvojnásobkem. V režimu Sport-Drive vás u Mitsubishi překvapí ještě větší „apetit“ a díky 55litrovému objemu nádrže vás pumpaří budou milovat.

STi nebo EVO ? Ať už jste příznivcem té či oné skupiny, po zkušenosti s podobným automo-

bilem nám dáte za pravdu, že se v obou případech jedná o vůz, který svým charakterem připomíná sportovní motocykl na občasně svezení pro radost. Vždyť spotřeba paliva, jakož i opotřebení techniky plně odpovídají výkon-

1.-2. Subaru Impreza WRX STi (24 bodů)

S Imprezou se musíte trochu porvat a nešetřit hrubou silou. Pak z ní dostanete minimálně stejně jako z Lanceru. Díky nízkému těžišti a diferenciálu DCCD se navíc ostrý hatchback může částečně proměnit v kupé s pohonem zadních kol

NÁKLADY		
	Impreza	Lancer
VÝBAVA	TOP	MR
Airbag čel./boč./hlav.	2/2/4	2/2/4
ABS/Slab. systém	S/S	S/S
Imobilizér/alarm	S/S	S/S
Bezklíčový přístup	S	N
Samočinná klimatizace	S	S
Kola BBS	18"	18"
Bluetooth	S	S
Kožené čalounění	N	S
Xenonové světlomety	S	S
Tempomat	S	S
Audiosystém/CD/MP3	S/S/S	S/S/S
Počet reproduktorů	6	9
Přední mlhovky	S	S
Palubní počítač	S	S
Multifunkční volant	S	S
Sedadla Recaro	S	S
Metalický lak	10 800 Kč	14 000 Kč
SERVIS		
Údržba	15 000 km	15 000 km
Záruka	3 roky nebo 100 000 km	3 roky nebo 100 000 km
CENA Kč	1 378 800	1 350 900

HODNOCENÍ		
	Impreza	Lancer
Pohonné ústrojí	★★★★★	★★★★★
Jízdní vlastnosti	★★★★★	★★★★★
Spotřeba	★★★☆☆	★★★☆☆
Karoserie	★★★★☆	★★★★☆
Zpracování	★★★★☆	★★★★☆
Cena a výbava	★★★☆☆	★★★☆☆
CELKEM	★★★★☆	★★★★☆

ným supersportovním vozům. Budme však rádi, že podobné automobily existují, nabízejí za poloviční cenu zážitky srovnatelné s vysokovýkonnými kupé a navíc se s nimi dá bez problémů vyrazit i na rozbité silnice druhé a třetí třídy. Konečné hodnocení tedy nechávám na vás, nechci si totiž popudit ani jeden tábor skalních fanoušků obou dnes už legendárních modelů.

- **Text:** Jaroslav Vavera
- **Foto:** Jiří Kaloč

