

Schopní před



LANCER

Respekt: mitsubishi dává dravost najevo maskou, subaru zase násoskou na kapotě. Metalízy přijdou na 14 000, respektive 10 800 Kč.

IMPREZA WRX



Ruční řazení jde skvěle díky velkým páčkám u volantu, nechybí funkce Launch Control pro ten nejrychlejší start z místa

Ergonomie je bez problémů, dojem z laciných plastů zlepšují chromované dekory. Volant nemá chybu.



Pohon 4 x 4 lze nastavovat, nechybí diferenciály s omezenou svorností. Hravost lanceru trochu devaluje nadváha.

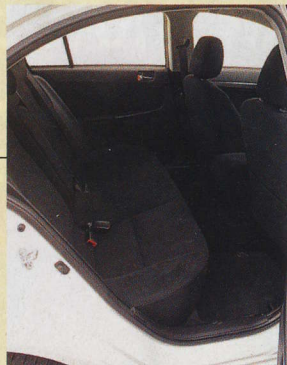


MITSUBISHI



Dvoulitrový turbomotor budeje širokým rozsahem použitelných otáček, zvukem na WRX ztrácí

Displej mezi přístroji přehledně zobrazuje režim převodovky či zařazený stupeň



V běžných sedadlech se cítíte pohodlně, ale příliš vysoko. Vzádu najdou dost místa i dlouhání.

TECHNICKÉ ÚDAJE	Mitsubishi Lancer Ralliart	Subaru Impreza WRX 265
Motor	R4, benzin, turbo	B4, benzin, turbo
Zdvihový objem	1998 cm ³	2457 cm ³
Výkon (kW/min)	177/6000	195/5200
Točivý moment (N.m/min)	343/2500-4725	343/4000
Převodovka	6 AT	5 MT
Rozměry	4585 x 1760 x 1515 mm	4415 x 1740 x 1475 mm
Rozvor	2635 mm	2620 mm
Pneumatiky	215/45 R 18	205/50 R 17
Palivová nádrž	55 l	60 l
Zavazadlový prostor	0,288 m ³	0,301 m ³
Pohotov./užitečná hmotnost	1670/375 kg	1410/525 kg
Největší rychlost	220 km/h	209 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	7,1 s	6,0 s
Spotřeba (na 100 km)	13,9/8,1/10,2 l	14,4/8,1/10,4 l

Skokani



Stejný recept: svažující se zadě, dvojité koncovky výfuku a spoiler nad výklopnou stěnou. Subaru má diody LED.

Kdo se necítí na brutální Subaru Impreza WRX STI nebo Mitsubishi Lancer Evolution, může sáhnout po krotších verzích WRX 265, respektive Ralliart. Takže hvězdy, nebo diamanty?

Řekněte před znalci STI nebo Evolution a oni okamžitě zpozorní. WRX či Ralliart takové emoce nevybudí, přesto dokážou slušně rozbublat krev v žilách. A ušetřených minimálně 300 000 korun se také hodí...

Třeba na benzin, protože spojení přeplňovaného zážehového čtyřválcového motoru s pohonem všech kol katapultuje konzumaci do ekonomicky bolestivějších sfér. Se subaru jsme jezdili za 12,4 litru na 100 km, mitsubishi žádalo 11,5 l. Při sportovnějších choutkách se na počítači objevovaly hodnoty kolem dvaceti litrů a dojezd povážlivě klesal. Lancer navíc vyžaduje vysokooktanové palivo a má o 5 l menší nádrž.

Opodstatnění žízňivosti pochopíte až s plným plýnem, kdy se poprvé projeví odlišnější charakter vozů. Kde ralliart už působivě zrychluje, impreza teprve sbírá síly na akceleraci. Zátah přichází asi o 1000/min později, zato účinkuje drtivější silou. Přeplňovaný boxer 2,5 litru boduje brutálnější charakteristikou, vyšším výkonem, točivým momentem a také zvukem. Charakteristické kanonádě podbarvené svištěním sání a turba nemůže sterilnější projev dvoulitru MIVEC stačit.

Tabulkově není rozdíl mezi akcelerací z 0 na 100 km/h tak patrný jako z pocitů, kdy nám žádostivé WRX přišlo mnohem rychlejší než profesorský ralliart. Ten těžší z aplikace samočinné dvouspojkové převodovky SST, která zejména ve sportovním režimu řadí s kadencí kulometu a bez přerušování toku síly na kola. K dispozici máte i sekvenční mód s přirozenou kulisou skvěle řadicí páky (+ dozadu, - dopředu) nebo rozměrná pádla usazená pevně u volantu. Subaru využívá klasické manuální ústrojí, bohužel jen s pěti stupni, což vadí hlavně na dálnici. Maximální rychlost se proto pohybuje na slabých 209 km/h a spotřeba vlivem vysokých otáček letí do nebe.

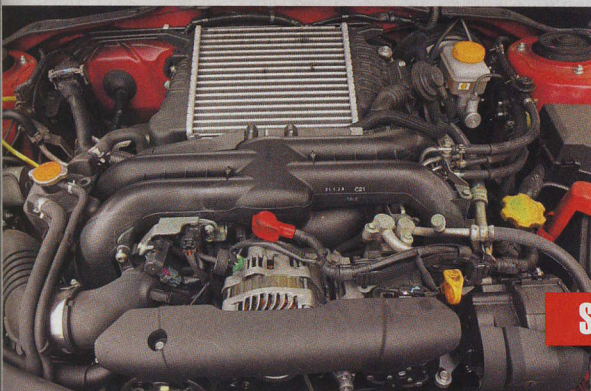
Subaru tak boduje spíše na okreskách. Poddajný podvozek filtruje díry a zachovává kola v trvalém kontaktu se silnicí. Kdyby se na limitu tolik nenaklánělo, zasloužilo by absolutorium. Symetrický stálý pohon 4 x 4 a nízké těžiště se starají o agilní chování, přesným řízením se subaru skvěle vodí. Mitsubishi působí trochu nervózněji, tvrdší podvozek a 18" kola nezaručují tolik pohodlí a na nerovnostech si lancer neodpustí odskočení. Navíc je o podstatných 260 kg těžší! Jeho pohon všech kol ale lze nastavovat ve třech stupních podle povrchu silnice (asfalt, šotolina, sníh).

Stejně jako vás oba vozy pobaví, dokážou být i praktické. Pětimístné interiéry nabídnou dostatek prostoru vpředu i vzadu, lepší situace panuje v subaru. Jeho anatomická přední sedadla skvěle drží tělo v zatáčkách, posaz v mitsubishi je vlivem jen výškově stavitelného volantu a vyššího posazu dílem kompromisu. Plasty také neodpovídají cenovce, v detailech si „myšák“ reputaci napravuje.

Téměř nulovou možnost individualizace obou japonsců se snaží ralliart napravit balíčkem Premium pack, v němž za 110 000 Kč dostanete sportovní kožená sedadla, barevnou navigaci s hi-fi Rockford Fosgate, bluetooth handfree a bezklíčový vstup. Ten má WRX 265 v sérii, chybí však možnost příkoupení originálního navigačního systému či větších kol, která by prospěla designu.

Tmavé 18" ráfky totiž mitsubishi moc slušely, dravá před s chromovým lemem výrazné masky jakbysmet. A komu design sportbacku nevoní, může zvolit klasičtější hatchback za stejnou cenu. Ta startuje na hodnotě 839 900 Kč, Subaru žádá za WRX 265 o 58 900 korun víc. Rozdílní řidičské nadšence trápit nebude, technomilní moderní jedinci pak sáhnou raději po efektnějším mitsubishi. **L. Hlisenkovský**

Měkčí odpružení oceníte komfortem, karoserie se ale víc naklání. Podvozek je agilní, pohon všech kol pracuje výborně.



Čtyřválcový boxer zatahuje ve vyšších otáčkách, úžasné zní, ale bere si vyšší palivovou daň

Anatomická sedadla dostanete v základu, spojují v sobě pohodlí i oporu. I vzadu nabízí impreza slušnou prostornost.



Ve standardu nechybí bezklíčový vstup a startování tlačítkem nalevo od volantu



Přístrojová deska s efektní architekturou působí jednoduše a přehledně, posaz za volantem je bez připomínek. Přístroje svítí dravou červenou, centrální otáčkoměr máte přesně v zorném poli.

SUBARU

Pouze pětistupňová převodovka potěší pevnou kulisou a přesným řazením



Foto V. Novák

CENY A VYBAVENÍ	Mitsubishi	Subaru
Základní cena	839 900 Kč	898 800 Kč
Kolenní airbag	S	N
Metalíza	14 000 Kč	10 800 Kč
Xenony	S (bixenony)	S
Samočinná klimatizace	S	S
Navigační systém, hi-fi audio	110 000 Kč*	N
Testovaný vůz	839 900 Kč	898 800 Kč

Poznámka: S - standardně, N - nedodává se. *V balení s bezklíčovým vstupem, vyhřívanými sportovními koženými sedadly a bluetooth.

HODNOCENÍ

Subaru Impreza WRX 265	Mitsubishi Lancer Ralliart
1.-2. + Výkon, dynamika, zvuk Agilní podvozek Přesné řízení	1.-2. + Dravý design, nižší cena Rychlé sekvenční řazení Nastavitelný diferenciál
- Absence šestého stupně Vyšší spotřeba Náklony karoserie	- Vysoký posaz za volantem Zvuk motoru, hluchost Civilní sedadla