

Mezi nebem...

Když se sejdou tihle dva japonské rivalové na jednom místě, vypadá to, jako kdyby se někde v blízkosti měla jet nějaká soutěž. Už od pohledu je patrné, že modelové ročníky 2006 vůbec nepolevily ve své agresivitě, kterou také dávají náležitě okatě svému okolí najevo.

Největších změn, patrných už pouhým okem, doznala pro letošní rok Impreza WRX STI. Stačí se jen podívat na její agresivní přední část s protáhlými světlomety a velkým nasávacím otvorem, přivádějícím dostatek vzduchu k mezichladiči, a na rozměrné přítlačné křídlo na viku zavazadlového prostoru, a hned je vám jasné, s kým máte tu čest. Nový modelový rok navíc přinesl v oblasti vnějšího designu další detailní, ale o to významnější změny. Patří mezi ně třeba malý střešní spoiler umístěný nad zadním oknem, který pomáhá usměrňovat proudění vzduchu na již zmíněné zadní křídlo. To daleko lépe pomáhá stabilizovat a přitlačovat zadní část vozu při extrémní jízdě, stejně jako nově dodávaný difúzor pod zadním nárazníkem. Lancer Evolution pořadové číslo IX ovšem nezůstává blankytně modré Impreze nic dlužen. Novou „devítku“ ovšem dokáže od „osmičky“ rozoznat jen znalec. Základní tvary karoserie se totiž v podstatě nezměnily, hlavním rozdílem je především absence „zobáku“ v nasávacím otvoru, který nesl logo tří diamantů. Také Lanceru nechybí velké křídlo a zadní difúzor a i registrační značka vpředu musela ustoupit na stranu, aby nebránilo přívodu čerstvého vzdu-



Oba japonské sportovní sedany, které slouží jako základ úspěšných neznatelnými, ale pod povrchem zcela zásadními změnami. Nejinak Mitsubishi Lancer jsme postavili vedle zatím nejvýkonnějšího sério-





...a peklem

rallyeových speciálů, procházejí každý rok na první pohled je tomu i v tomto modelovém roce. Již deváté evoluční stadium svého modelu Subaru Impreza WRX STi.



chu do chladiče. Ohledně koncovky výfuku by se pak oba vozy mohly měřit jako kluci na hřišti „kdo ho má většího...“ Testovaný Lancer se mohl navíc pochlubit příplatkovým sportovním pakétem zahrnující 17palcová kola BBS a speciální tlumiče značky Bilstein.

Základní parametry výkonu a váhy (280 k a 1,5 t) jsou u obou konkurentů takřka shodné, nová impreza má díky objemnějšímu motoru 2,5 l vyšší hodnotu nejvyššího točivého momentu (392 proti 355 N.m u Mitsubishi). Oba japonské vozy mají v tomto modelovém roce také šestistupňovou ručně řazenou převodovku, což pomohlo zejména Lanceru, který měl v loňském roce přece jen malý handicap v podobě pětistupňového ústrojí.

A jaká je jízda s oběma vozy? Mitsubishi má proti Impreze WRX STi méně oslnivý nástup turbodmychadla, zátaž u „eva“ je zkrátka plynulejší a dříve tak fascinující „kopenec“ do zad, který vám bral volant z ruky, není příliš citit. To je předností zejména na mokré nebo zasněžené silnici, kdy řidič potřebuje citlivější reakci na sešlápnutí plynového pedálu. U Subaru se díky novému objemnějšímu agregátu podstatně smazala klasická „turbodíra“ a vlastně lze konstatovat, že i zde je rozjezd o něco plynulejší, i když časy se zkrátily. Automobil je nyní v každém případě méně divoký a lze s ním jet podobně jako s Mitsubishi zcela plynule v nízkých otáčkách bez zbytečného cukání. Největší rozdíl při jízdě mezi těmito dvěma vozy je ale v charakteristice točivého momentu obou motorů. U Lanceru nastupuje turbo kolem otáček 3500 1/min a točivý moment vylétá nahoru, kde si drží hodnotu až do otáček okolo hodnoty 5500 1/min, přičemž citíte konstantně vysoký nárůst výkonu. V tento okamžik je již nutné řadit, neboť nastává rapidní pokles. Naopak boxer Subaru má poměrně mohutný zátaž ještě před nástupem turbodmychadla, nicméně nejvyšší točivý moment najdete u modrého vozu přibližně o 1000 otáček výše než u Mitsubishi.

Pokud bychom měli srovnat pocit za volantem, musíme pod-

tknout, že Mitsubishi nabízí lepší posaz v výborných anatomických sedadlech Recaro a komunikativnější řízení, ale je třeba dát si pozor na rychlost. Ta se díky řadovému vysokootáčkovému motoru nijak nezdá a nezkušeného řidiče by mohla zmást. Zato červený vůz se cítil velice dobře i při rychlostech výrazně přesahujících 200 km/h. Na dálniční „honičky“ se proto hodí lépe než Impreza WRX STi. Díky dokonalému rozložení hmotnosti a perfektní

práci mezinápravového diferenciálu je Impreza určena spíše k co nejlepšímu zvládnutí rychlého průjezdu ostrých zatáček s následným vystřelením řidiče i případné posádky, která bude mít po několika kilometrech jízdy zaručeně zdravou lesní barvu. V rychlostech nad 180 km/h je ale tento vůz nervóznější než jeho „mišák“, také úroveň aerodynamického hluku již přesahuje únosnou mez.

Již z anglického slova Evoluci-on, které znamená „vývoj“, je

jasné, že každá nová generace tohoto vozu musí mít nejen inovovaný vnější vzhled, ale také něco dalšího navíc, co by v tomto případě cíleně zvyšovalo radost z jízdy a zlepšovalo schopnosti vozu v okamžicích, kdy se automobil dostává na hranici fyzikálních zákonů. Kromě vylepšeného motoru, snížení hmotnosti použitím hliníku (střecha, kapota i boční nárazové lišty) a zlepšení aerodynamiky (zadní spoiler z uhlíkových vláken), je největší před-

ností celého vozu systém pohonu všech kol AWC (All Wheel Control). Aktivní mezinápravový diferenciál ACD s přepínáním poloh asfalt-šotolina-sníh, známý již z modelů EVO VII a VIII, spolupracuje s aktivním zadním diferenciálem nové konstrukce Super AYC (Super Active Yaw Control) a umožňuje přiblížit se v praxi až neuvěřitelně limitu fyzikálních zákonů. Musíme konstatovat, že oproti Impreze WRX STi s ručně nastavitelným mezinápravovým



Mitsubishi Lancer EVO IX





Subaru Impreza WRX STi



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 okolností nedotáčivé, jeho největším limitem pak jsou pneumatiky. Subaru používá trochu jiný systém ovládní mezinápravového diferenciálu. Můžete jej ponechat v poloze „auto“, kdy podle údajů z čidel jeho řídicí jednotka v reálném čase přizpůsobuje svornost pro

optimální poměr ovladatelnost (povolený diferenciál) versus přenos výkonu (uzavřený). V případě manuálního nastavení lze radikálně změnit jízdní vlastnosti 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 svým způsobem BMW. U obou rivalů má pak systém fungování aktivního středového diferenciálu shod-

né rysy: řídicí jednotka motoru pozná, kdy před zatáčkou uberete 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 přenesou více výkonu na vnější kolo, které má jinak tendenci jít do smyku, a vůz je tak stabilnější a výjezd ze zatáčky zároveň rychlejší.

Další předností Subaru tvoří kompaktnější rozměry a níže polo-

žené těžiště. Na tom má samozřejmě zásluhu pohonná jednotka s protiběžnými písty, neboli boxer. Dnes už 2,5litrový motor přispívá svou koncepcí výrazně k vyváženosti a výkonnosti stálého pohonu všech kol, kde od motoru přes převodovku, kardanovou hřídel až po zadní diferenciál probíhá hnací jednotka v jediné přímé linii – v horizontálním symetrickém uspořádání. Lancer to v sériovém provedení dohání aktivním zadním diferenciálem (v závodním prove-

NAMĚŘENÉ HODNOTY

	Mitsubishi	Subaru
JÍZDNÍ VÝKONY		
Nejvyšší rychlost	250 km/h	255 km/h
při otáčkách	6250 1/min	5750 1/min
Zrychlení		
0-100 km/h	5,7 s	5,4 s
0-130 km/h	8,8 s	8,3 s
0-160 km/h	11,9 s	11,2 s
Pružnost		
60-100 km/h	8,2 s (V)	8,1 s (V)
80-120 km/h	11,4 s (VI)	11,5 s (VI)
Vnitřní hluk		
60 km/h	61 dB (A)	60 dB (A)
100 km/h	69 dB (A)	68 dB (A)
130 km/h	72 dB (A)	72 dB (A)
SPOTŘEBA NAT. 98 NAT. 98		
EU 99/100		
Město	14,6 l/100 km	15,3 l/100 km
Mimo město	8,2 l/100 km	8,3 l/100 km
Kombinovaná	10,6 l/100 km	10,9 l/100 km
V testu		
Nejmenší	10,7 l/100 km	10,4 l/100 km
Největší	21,5 l/100 km	21,9 l/100 km
Průměr	14,3 l/100 km	13,9 l/100 km
Nádrž/dojezd	55 l/384 km	60 l/431 km

NÁKLADY

	Mitsubishi	Subaru
VYBAVA		
Airbagy řel./boč./hl.	2/N/N	2/2/N
ABS/Stabil. systém	S/N	S/N
Audio/CD/repro	N/N/5	S/S/6
Palubní počítač	N	N
Ukazatel vn. teploty	N	N
Navigace/CR	N/N	N/N
Sport. sedadla/volant	S/S	S/S
Xenonová světla	N	S
Metalicový lak	S	S
Kola z lehkých sl.	S (17)	S (17)
Přední mlhovky	S	N
Klimatizace	S	S
El. ovládaná okna	S	S
El. ovládaná zrcátka	S	S
Zadní spoiler	S	S
Sklápěná zad. sedadla	N	N
Imobilizér/alarm	S/N	S/N
Dálkové zamykání	S	S
SERVIS		
Údržba	7500 km	15 000 km
Záruka	3 roky nebo 100 000 km	3 roky nebo 100 000 km
CENA Kč	1 199 000	1 243 600
Cena celkem Kč	1 272 590	1 243 600

S - standardní vybava, P - příplatek, vybava, N - nedodává se

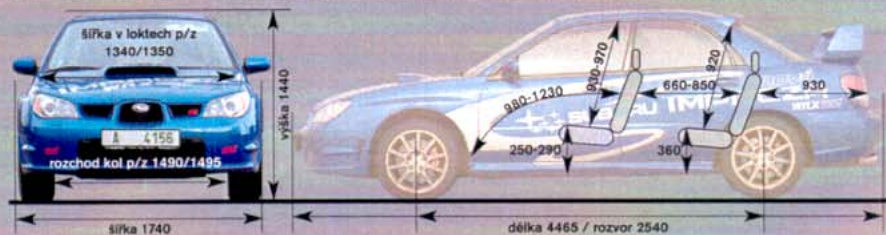
HODNOCENÍ

	Mitsubishi	Subaru
Pohonné ústrojí	★★★★★	★★★★★
Jízdní vlastnosti	★★★★★	★★★★☆
Spotřeba	★★★★☆	★★★★☆
Karoserie	★★★★☆	★★★★☆
Zpracování	★★★★★	★★★★★
Cena a vybava	★★★★☆	★★★★☆
CELKEM	★★★★☆	★★★★☆

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Subaru Impreza WRX STi

Samonosná karoserie; počet dveří/sedadel: 4/5; pohotovostní/celková hmotnost: 1495/1900 kg; brzděný/přívěs: 1200 kg; objem zavazadelníku: 0,395 m³; zatížení tažného zařízení/střechy: 75/80 kg; průměr zatáčení: 12,4 m; světlá výška: 155 mm



ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Mitsubishi Lancer Evolution IX

Samonosná karoserie; počet dveří/sedadel: 4/5; pohotovostní/celková hmotnost: 1465/1885 kg; brzděný/nebrzděný přívěs: N.V.; objem zavazadelníku: 0,430 m³; zatížení tažného zařízení/střechy: 75/80 kg; průměr zatáčení: 11,8 m; světlá výška: 140 mm



TECHNICKÉ ÚDAJE

Model	Mitsubishi Lancer Evolution IX	Subaru Impreza WRX STi
MOTOR		
Typ motoru/uložení/rozdov	zářehový/vpředu napřil/2xOHC	zářehový boxer/podélně/2xOHC
Počet ventilů/ventilů/zdvih, objem	4/16/1997 cm ³	4/16/2457 cm ³
Stupeň komprese/vrtání x zdvih	8,8:1/65,0 x 88,0 mm	8,2:1/99,5 x 79,0 mm
Největší výkon	206 kW/280 k při 6500 1/min	206 kW/280 k při 5600 1/min
Největší točivý moment	355 N.m při 3500 1/min	392 N.m při 4000 1/min
PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ		
Systém pohonu	stálý všech kol (p/z variabilní) mezinápravový diferenciál, samosborné nápravové diferenciály, AYC	stálý všech kol (p/z 50:50) mezinápravový diferenciál s viskozími spojkou, zadní difer. s viskozími spojkou, DCCD
Převodovka, odstupňování:	šestistupňová ručně řazená	šestistupňová ručně řazená
I.; II.; III.; IV.; V.; VI.; R; stálý převod	2,91; 1,94; 1,43; 1,10; 0,87; 0,69; 2,71; 4,58	3,64; 2,24; 1,52; 1,14; 0,89; 0,71; 3,55; p/z 3,90/3,55;
PODVOZEK		
Vpředu/vzadu	nezávislé zavěšení/nezávislé zavěšení	nezávislé zavěšení/nezávislé zavěšení
Odpružení p/z	vinuté pružiny/vinuté pružiny	vinuté pružiny/vinuté pružiny
Brzdy p/z	kotoučové větrané/kotoučové větrané	kotoučové větrané/kotoučové větrané
Řízení	posilové řízené	posilové řízené
Kola/pneumatiky	7x18 / 225/45 R18 (Dunlop Sport Maxx)	8J x 17 / 225/45 R17 (Bridgestone Potenza B06)

dení je zadní diferenciál mechnický).

I na méně přilnavém povrchu pak má řidič oba vozy pod kontrolou díky sportovnímu ABS, které zasahuje jen při opravdu extrémním brzdění. Brzdy jsou u obou vozů prakticky shodné, ostatně oběma automobilkám je dodává renomovaná firma Brembo. Brzdíče jsou pouze uloženy opačně (u Mitsubishi tradičně s červeným lakem před kotoučem ve směru jízdy, u Subaru ve zlaté barvě jakoby za kotoučem). Možná o něco lepší z hlediska chlazení je řešení firmy Subaru. Subjektivní dojem při brzdění hodnotit reálně nelze, více než kde jinde záleží na směsi brzdových destiček. Třešničkou na dortu zůstává u obou



◀ 2 litrový řadový prepínávaný čtyřválec versus 2,5litrový prepínávaný ležatý boxer, oba s výkonem 206 kW, ve prospěch subaru hovoří o 33 Nm vyšší točivý moment. Obá vozy se také liší systémy, kterými si lze nastavit chování podvozku v extrémních situacích. U subaru (vpravo) lze kolečkem a tlačítkem na středovém panelu nastavit rozdělení točivého momentu na přední a zadní nápravu až do poměru 35:65 (systém DCCD) a mezinápravový diferenciál lze i zamknout nebo úplně otevřít. U mitsubishi (vlevo) lze volit tři nastavení mezinápravového diferenciálu (systém AYC) podle povrchu (asfalt/šatolna/sněh)



vozu odpojování mezinápravového diferenciálu při zatažení ruční brzdý, tu však lze využívat jen na povrchu s menší adhezí, neboť bubnová ruční brzda není pro široké pneumatiky a suchý asfalt důstojným soupeřem.

Interiéry jsou spíše spartánské, což ovšem dokresluje pojetí obou automobilů. Sportovní pocity zvýrazňují u Mitsubishi karbonové doplňky, celkově je však interiér vozu s cenou přes milión korun trochu zklamáním. Bohužel se totiž příliš neliší od běžného Lanceru za třetinovou cenu. I když skutečný „labužník“ kvůli technice obvyčejnější vnitřek „překousne“, je vzhledem k zaměření vozu trochu nepochopitelná absence výškově nastavitelného sedadla řidiče, což je kvůli hloubce sedáku nepříjemně zejména pro menší postavy. To Subaru Impreza WRX STi nabízí uvnitř daleko více. Koberečky, v nichž dominuje modrá barva, nyní ladí s potahy sedadel, obložení dveří a přístrojovou deskou. I když se u tohoto automobilu příliš nehledí na luxus, nabízí Impreza STi i uživatelský komfort v podobě audiosystému s CD, xenonových světlometů, a bočních airbagů.

Věční rivalové. Tak by bylo možné charakterizovat oba jmenované ojedinělé japonské automobily s tvářmi rodinného sedanu a se srdcem nekompromisního sportovního vozu. Za víc než 10 let se základní koncepce pohonu všech kol a přepřítvaného dvoulitrového



1. Subaru Impreza WRX STi 22 bodů

HODNOCENÍ	
✓	Vyvážení vozu Chování v zatáčkách Vzhled interiéru
✗	Spotřeba paliva Nervóznější v rychlostech nad 200 km/h Méně přesné řazení

1. Mitsubishi Lancer Evolution IX 22 bodů

HODNOCENÍ	
✓	Plynulý nástup točivého momentu Stabilita ve vysokých rychlostech Velikost a postavení volantu
✗	Spotřeba paliva Nemožnost výškově nastavení sedadla Absence bočních airbagů

zážehového čtyřválce postupně rozšířila o high-tech komponenty, jako jsou elektronicky řízené diferenciály s proměnnou svorností či úspora hmotnosti díky použití hliníku. Oba automobily pak svádějí boj o zákazníka nejen v showroomech, ale i na poli závodních tratí. Jsou dnes totiž jedinými konkurenceschopnými speciály třídy produkčních vozů v rallye, tedy automobilů s omezeným množstvím povolených úprav oproti sériové variantě.

Oba automobily rozdělují příznivce světa motorů na dva tábory, které ovšem respektují sílu toho druhého. Ať jste příznivce té, nebo oné skupiny, určitě nám dáte za pravdu, pokud se s jedním z těchto skvostů setkáte, v tom, že se v obou případech jedná o jistou formu závislosti. Oba vozy připomínají svým charakterem vysoce výkonný motocykl na občasně svezení pro radost. Ostatně spotřeba paliva, stejně jako poměrně rychlé opotřebení techniky plně odpovídají výkonným supersportovním vozům. Budme však rádi, že podobné automobily existují a nabízejí za poloviční cenu zážitky srovnatelné s vysoce výkonnými kupé renomovaných značek. Navíc lze s oběma vozy bez potíží vyrazit i na naše rozbité silnice druhé a třetí třídy, aniž byste se museli přítom bát, že dojdou k úhoně.

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

