



LANCER Evolution

Lancer EVO IX měl příplatkovou sadu tlumičů Bilstein a lehkých kovových kol BBS za 50 000 Kč. Po zkušenostech s touto výbavou ji můžu jen doporučit, paradoxně vzroste komfort i rychlost reakcí podvozku.



U eva je možné volit ze tří režimů mezinápravového diferenciálu (asfalt/sucho, šotolina/mokro a sníh).



Rázení v Lanceru probíhalo naprosto přesně a rychle po krátkých dráhách, ve kterých se pohybuje řadič páka s výborně tvarovanou hlavíčkou.

Duo Adrenalin

Vážení přátelé, držte si klobouky, prodloužená jízda začíná, pokud máte slabší žaludky, doporučujeme raději naše „kačeři“, náš pár nejnovějších plnokrevníků vám totiž předvede to, co jste dosud v žádném jiném vozítku nezažili.

Dva nesmířitelní rivalové, do začátku letošní sezony WRC i na závodních tratích, teď už bohužel jen u prodejce, nedávno dostali poslední generace. U Mitsubishi se za označení Evolution dostala finská devítka, Subaru Impreza WRX má nově u dodatkového označení STI všechna písmena velká (dříve bylo malé i). To jsou však ty nejmenší detaily, které se v rámci vývoje těchto polozávodních strojů změnilo. Subaru nadělilo Impreze facelift přední i zadní části,

evo se změnilo prakticky jen na předku díky jinému nárazníku a spoileru. Domácí úkol vytvořit co možná nejagresivnější kabátěk se tak podle mě podařilo o něco lépe u Subaru, jedinou píhovu na kráse je zřetelně kratší rozvor kol oproti Mitsubishi. Vevnitř jsou změny také jen minimální, u eva se posunuly ovladače klimatizace o něco níž a u Imprezy přibýly voliče aktivního mezinápravového diferenciálu mezi předními sedadly. Jinak v obou případech platí, že interiéry



Volně dýchání pro 560 koní, polovina z lohotě stáda patří pod kapotu každého z vozů.



Největší výkon

206 kW/6500 ot.

Největší točivý moment

355 Nm/3500 ot.

Nejvyšší rychlost

250 km/h

Zrychlení (0–100 km/h)

5,7 s

Kombinovaná spotřeba

10,6 l/100 km

Dojezd na plnou nádrž

524 km

Základní cena

1 199 900 Kč

Cena verze

1 249 900 Kč

CO SE NÁM LÍBIL

Mitsubishi Lancer EVO IX si mě získalo svou snadnou ovladatelností a výbornými jízdními vlastnostmi. Vychutnával jsem si bleskurychle reagující řízení a jeho odezvu od předních kol. Líbila se mi příplatková sada tlumičů Bilstein a kol BBS. Motor a jeho sportovní charakteristika tvořily harmonický soulad se zbytkem auta.

CO BY SE NÁM LÍBIL

Líbila by se mi nižší spotřeba benzínu a také to, kdyby se nemusel tankovat dražší Natural 98. Podvozek by mohl být lépe odhlučněn a nepotřební ani krátké servisní intervaly. Ocenil bych inovativnější interiér i design zadní části vozu. Zadní spoiler by nemusel tolik zhoršovat výhled. Chybělo mi výškové nastavení volantu i sedádků.



Foto: Jan Dvořáček

1) Kotoučové brzdy Brembo dokážou zkrotit i hodně rozjeté eva, kovaná kola BBS jsou součástí balení s tlumiči Bilstein. **2)** Přepínávaný dvoulitr je do 3500 otáček poměrně letargický, pak se však bleskurychle probudí a doslova vystřelí auto dopředu. **3)** Malý volant Momo je napojen na ostré a přesné řízení. Dobře tvarovaná řadič páka padne skvěle do ruky.



1) Interiéru imprey nelze ani moc vytknout, ani vyloženě pochválit. Pociť v interiéru jsem však měl o něco lepší v evu. **2)** Brzdová soustava Brembo je u subaru naladěna hodně sportovně, jednak mi dovolila mírné zablokování kol a také vyžadovala větší ovládací síly. **3)** Subarovská klasika, ležatý čtyřválec dopovaný turbem (teď už o objemu 2,5 litru) vyniká větší pružností dole.



Tak si říkám, proč ti spolujezdci vždycky vystupovali s takovým nepřítomným výrazem? Možná, že s balíčkem plenkových kalhot by situaci zvládli lépe.

už nepatří svým ztvárněním k výkřikům poslední módy a nějaký ten rok je

na nich znát. Volanty jsou v obou vozech nastavitelné jen výškově, ale to mi nebránilo v nalezení vhodné polohy za nimi. U subaru mi k tomu pomáhalo výškové nastavení sedačky, které v mitsubishi chybí, ale sedadla se mi tam zdála lepší (měla boční vedení i v oblasti ramen) a také volant měl menší věvec.

V oblasti motorů se rovněž ladi- lo, u eva zachovali zdvihový objem a „tunili“ původní dvoulitr, výsledkem se stalo 280 koní. „Estěičko“ dostalo dopink v podobě půl litru zdvihového objemu, z něj vydolo-

vali technici identický výkon jako v mitsubishi. Subaru má tradičně ploché motory s potíběžnými písty a model STI není výjimkou, kromě snížení těžiště to s sebou přináší ještě krásný akustický projev, který mě oslovil více než ryk řadového čtyř- válce eva. Při běžné jízdě se projeví větší objem boxeru, a jeho pružnost je proto vyšší, pokud však chcete jet s oběma auty ostrým tempem, zji- stíte, že motor v mitsubishi je spor- tovní pila, do 3500 otáček se toho moc neděje, ale potom, po překro- čení 4000 otáček, v něm doslova

Subaru Impreza WRX STI má plynu- le nastavitelnou charakteristiku mezinápravového diferenciálu, čímž lze měnit poměr točivého momentu mezi nápravami velmi jemně.



Varovné rozsvícení kontroly a akustický signál upozorňující na limit otáček si lze nastavit na různé otáčky.



Krátké řazení má poměrně tuhý chod a přesnost by se také mohla o něco zlepšit. U subaru se mi líbila mož- nost ostříku mezi-



chladiče vzduchu vodou, která doká- že na krátkou chvíli zvednout výkon za pomoci zvýšené účinnosti plnění válců zápalnou směsí.

Tak kdo s koho? Stejně jako v této páce je soubor testovaných vozů velice vyrovnaný.



TECHNICKÉ ÚDAJE SUBARU IMPREZA WRX STI



Největší výkon	CO SE NÁM LÍBÍLO
206 kW/5600 ot.	Subaru Impreza WRX STI je žijící legendou, a proto má nezaměnitelné charisma. Líbil se mi krásný zvuk a síla čtyřválcového boxeru. Trácke a přenos točivého momentu je u systému pohonu všech kol imprey impresivní. Potěšila mě možnost širokého nastavení mezinápravového diferenciálu a dobré jízdní vlastnosti.
Největší točivý moment	CO BY SE NÁM LÍBÍLO
392 Nm/4000 ot.	Spíčkový model STI by si určitě zasloužil přesnější a citlivější řízení. Také řazení manuální převodovky by mohlo klást menší odpor a mohlo by být přesnější. Volant by mohl být nastavitelný i podélně. Při ostré jízdě bych ocenil také menší pohupování karoserie a podélné stabilitě by přispěl delší rozvor.
Nejvyšší rychlost	
255 km/h	
Zrychlení (0–100 km/h)	
5,4 s	
Kombinovaná spotřeba	
10,9 l/100 km	
Dojezd na plnou nádrž	
550 km	
Základní cena	
1 228 800 Kč	
Cena verze	
1 228 800 Kč	



Imitace versus realita-zbžbný pohled na zadní částí obou vozů odhalí velké dífu-



zory na spodní částí nárazníku. Při bližším zkoumání jsem zjistil, že zatímco u subaru by jejich řešení mohlo opravdu fungovat, u mitsubishi šlo pouze o efekt,



protože difuzor není funkční, ale jen designovou ozdobou zadní části. Nestabilitu jsem však ani v jednom případě ve vyšších rychlostech nepocítoval.



K rallyeovým speciálům patří mohutná zadní křídla, která však, na rozdíl od některých vozů, mají za vyšších rychlostí význam. Všimněte si malého přidavného spoileru na horní hraně zadního okna u subaru, který usměrňuje proudění vzduchu dozadu.

bouchnou saze a počáteční náskok subaru se začne rychle ztenčovat, navíc vhodné odstupňování nedovolí spadnout otáčky pod kritické 4000. V impreze si samozřejmě mohutného zatlačení do sedadel i rasantního zrychlení po náběhu turba užijete také, jen je třeba zmínit, že ani o půl litru menší motor eva nijak výrazně nezaostává. „Súbo“ má navíc jednu závodní vychytávku, a tou je přímý ostřík mezichladiče stlačeného vzduchu vodou, čímž lze krátkodobě zvýšit účinnost plnění, a tím také výkon.

Podvozky obou vozů snesou rasantní zacházení, prudké nájezdy a hlavně výjezdy ze zatáček, oba kon-

Pokud jste příznivci vyplavování adrenalinu, užijete si v obou civilních „weercččkách“ doslova adrenalinové orgie při hledání hranic pudu sebezáchovy.

kurentí nenechali nic náhodě, a proto dostali brzdové systémy Brembo. Brzdový účinek je velmi dobrý v obou případech, v subaru jsou však brzdy naladěny sportovněji, vyžadují více

Modrá metaliza, zlatá kola a relativně malý rozvor-Subaru WRX STI.



tlaku na pedál a jejich ABS je nastaveno tak, že dovolí krátké smýknutí kol, uvedení vozu do drifitu je tak o něco snazší než u eva. Aktivní mezinápravové diferenciály zajišťují v obou případech příjezd zatáčkou jako po kolejkách, přijde-li náznak problému, obvykle stačí jen přidat plyn. Pro běžného řidiče se mi zdálo podvozkově čitelnější eva, karoserie imprezy se občas zvláště zavlnila, což jistota za volantem nepřidáválo.



Předky obou rivalů si zjednávaly patřičný respekt na silnici.

a neustále mě informovalo o tom, co se děje s předními koly, u STI je citlivost řízení o poznání menší a také jeho přesnost má k evu daleko. I řízení se mi v evu líbilo o něco více, délkou drah jsou obě ústrojí podobná, ale v impreze paka klade větší odpor a ani přesnost není tak precizní jako u rivala.

A co říci závěrem? Volba vítěze snad nebyla nikdy těžší, zaujala mě obě auta, v konečném rozhodnutí však stavim o malý kousek výš Mitsubishi Evo IX.

Jan Čermák



Nemít eva líká kola a ten spoiler, tak si člověk ani nevšimne, že je to něco extra.

ZÁVĚREČNĚ HODNOCENÍ

1. MITSUBISHI LANCER EVO IX

Po dlouhém rozhodování jsem na první místo dal Evo IX, podle mého názoru poskytuje běžným řidičům lepší pocit ovladatelnosti a jeho řízení (přesnost, stírnosti) a řazení (přesnost, rychlost) mi vyhovovaly mnohem více než v STI. Auto se výkonově neztratí

ani přes svůj objemový handicap a jeho jízdní vlastnosti jsou velmi dobré, prostě do eva sednete a máte pocit, jako byste v něm jezdili léta.

2. SUBARU IMPREZA WRX STI

Subaru v mých očích v porovnání s mitsubishi prohrálo hlavně kvůli méně citlivému a přesnému řízení, větší odpor kladoucím řazení a méně čitelným pohybům karoserie. Silné stránky STI se projeví při vyoženoé závodním tempu, kdy dokáže být o něco rychlejší. Subaru nabízí za podobnou cenu lepší výbavu (senony, heční airbagy, ostřík mezichladiče) a ve větším rozsahu nastavitelný aktivní mezinápravový diferenciál.

