

v Souboj mimo

Oba japonské vozy, jež slouží jako základ úspěšným rallyeovým speciálům, procházejí každý rok na první pohled sice nezatelnými, ale pod povrchem zásadními změnami. Nejinak je tomu v tomto modelovém roce.



Zrychlení

„erzety“



Když se sejdou oba japonští rivalové na jednom místě, vypadá to, jako kdyby se hned schylovalo k souboji na ostří nože, nebo se někde v blízkosti jela nějaká soutěž. Už od pohledu je patrné, že modelové ročníky 2006 vůbec nepolevily ve své agersivitě, kterou dávají předem najevo veškerému okolí.

Největších změn, patrných už jen pouhým pohledem, doznala nová Impreza WRX STI.

Stačí se jenom podívat na agresivní přední část s protáhlými světlomety a velkým nasávacím otvorem přivádějícím dostatek vzduchu k mezikladiči, nebo spatřit rozměrné přítláčné křídlo na víku 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. Je jím 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 difuzor pod zadním nárazníkem. Lancer Evolution v pořadí již deváté generace nezůstává ani trochu pozadu, i když rozeznat jej od loňského ročníku dovede jen znalec. I letos totiž přichází s ostře řezanými hranami a velmi nápadným vzhledem, který u testovaného vozu podtrhoval i příplatkový sportovní paket zahrnující zadní vysoký spoiler, kola BBS a speciální tlumiče značky Bilstein.

Základní parametry výkonu a váhy (280 koní a 1,5 tuny) jsou u obou konkurentů v takřka



Oba japonské vysokovýkonné sedany dávají svoje výkony patřičně najevo už na první pohled. Agresivní tvář ve zpětném zrcátku vás o tom dokonale přesvědčí





Přístrojovým deskám věvodí v obou případech do ruky výtečně padnoucí tříramenný volant. Dominantním ukazatelem je zde otáčkoměr

shodné, nova Impreza má díky objemnějšímu motoru 2,5 l mírně vyšší hodnotu největšího točivého momentu (392 proti 355 N.m u Mitsubishi). Oba japonské vozy mají v tomto modelovém roce také šestistupňovou, přímo řazenou převodovku, což pomohlo zejména novému Lanceru EVO IX, který měl v loňském roce přece jenom malý handicap v podobě pouze pětistupňového ústrojí.

A jaká je jízda s oběma vozy. Mitsubishi má proti Impreze WRX STI méně patrný nástup turbodmychadla, zátah u EVO IX je zkrátka plynulejší a známý „kopanec“ do zad není příliš cítit. 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 také přece jenom vymazala klasická „turbodíra“. Auto je tak méně divoké a dá se s ním jet, podobně jako s Mitsubishi, zcela plynule v nízkých otáčkách bez zbytečného cukání. Absolutně největší rozdíl při jízdě mezi těmito dvěma vozy je ale charakteristika motorů. U Lanceru nastoupí turbo kolem 3500 otáček a kroutící moment vyletí nahoru, kde se konstat-

ně drží do cca 5500 otáček. Pak již je nutné řadit, neboť výkon i točivý moment s otáčkami překračujícími tuto hranici rapidně klesá. 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 si dát pozor na rychlost. Ta se díky řadovému vysokootáčkovému motoru nezdá a nezkušeného řidiče by mohla zmást. Zato se ale červený vůz cítí velice dobře i při rychlostech výrazně přesahující 200 km/h. Na dálniční honičky je proto ideálnější, než Impreza WRX STI. Ta je určena spíše na co nejlepší zvládnutí rychlého průjezdu zatáček s následným vystřelením řidiče i případné posádky (dobře zde pracuje mezinápravový diferenciál DCCD), která zaručeně bude po několika kilometrech jízdy dokonale zelená. Nad 180 km/h je ale modrý okřídlený automobil nervóznější než jeho konkurent a úroveň aerodynamického hluku už přesahuje únosnou mez.

Již z překladu anglického slova EVOLution – tedy „vývoj“ – je jasné, že každý další stupeň tohoto vozu musí mít nejen o něco novější vzhled, ale ještě něco dalšího, něco navíc. Kromě vylepšeného motoru, snížení hmotnosti použitím hliníku (střecha, kapota i boční nárazové lišty) a zlepšení aerodynamiky (zadní spoiler z uhlíkových vláken), je největší předností celého vozu systém pohonu všech kol AWC (All wheel control). Aktivní mezinápravový diferenciál ACD s přepínáním poloh asfalt-šotolina-sníh, známý již z modelu 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 okolností nedotáčivě, prvním jeho omezením jsou pneumatiky. Subaru používá trochu jiný systém ovládní středového diferenciálu, buď v poloze „auto“, kdy



Každý z testovaných automobilů má již léta osvědčený a do detailu vypracovaný styl



Cestující vpředu doslova zapadnou do dvojice anatomických sedadel, vzadu lze při troše rozumu a dobré vůli přepravit i zbytek rodiny. V každém případě zažije posádka nezapomenutelné okamžiky



MasterCard



Pojišťovna
roku
2004

Česká pojišťovna radí motoristům

Jste klientem České pojišťovny a naboural jste v zahraničí? Ani v této chvíli nemusíte propadat panice! Poradíme vám, jak se zachovat, aby likvidace následků dopravní nehody proběhla rychle a bez komplikací.

POSTUP PRO KLIENTA, KTERÝ ZPŮSOBIL ŠKODU V ZAHRANIČÍ:

- Vždy ve vlastním zájmu trvejte na přivolání policie. Protokol podepíšíte pouze tehdy, když mu rozumíte a souhlasíte s jeho zněním. Jinak do něho v češtině uveďte své vlastní vyjádření o nehodě.
- Napište si SPZ zučastněných vozidel, jména a adresy jejich majitelů a řidičů včetně údajů o jejich pojištění.
- Poznamenejte si jména a adresy případných svědků. Mnohdy tyto informace mohou mít pro likvidaci zásadní význam.
- Po návratu z ciziny neprodleně informujte o nehodě Českou pojišťovnu.
- Jestliže potřebujete poradit, jak postupovat, a nemůžete kontaktovat Českou pojišťovnu, obraťte se na adresu nebo telefon národní kanceláře pojišťitelů země, kde došlo k nehodě. Jejich adresy a telefonní čísla jsou uvedeny na zadní straně zelené karty. Můžete se obrátit také na linku asistenční služby ČP Asistent **+420 224 557 004**.

POSTUP PRO KLIENTA, KTERÉMU JINÝ ŘIDIČ ZPŮSOBIL ŠKODU V ZAHRANIČÍ, JE V ZÁSADĚ OBDOBNÝ, POUZE JE DŮLEŽITÉ ZJISTIT:

- U které pojišťovny je viník nehody, se kterým jste se střetl, pojištěn z odpovědnosti z provozu vozidla, a společně vyplňte záznam o dopravní nehodě.
- Bezprostředně po nehodě je vhodné kontaktovat (nejlépe ještě v době pobytu v zahraničí) národní kancelář pojišťitelů a dohodnout se s ní na dalším postupu, zpravidla minimálně na provedení prohlídky poškozeného vozidla.
- Jestliže potřebujete poradit, jak postupovat, obraťte se na linku ČP Asistent **+420 224 557 004**. Na linku Klientského servisu **ČP 841 114 114** pak můžete po příjezdu do republiky telefonicky nahlásit pojistnou událost.
- Pokud nemůžete kontaktovat Českou pojišťovnu, obraťte se na adresu nebo telefon národní kanceláře pojišťitelů země, kde došlo k nehodě. Jejich adresy a telefonní čísla jsou uvedeny na zadní straně vaší zelené karty.

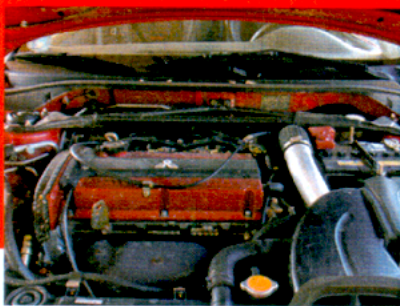
Na cesty do zahraničí byste rozhodně neměli zapomenout přibalit mezinárodní tzv. „zelenou kartu“, která je dokladem o tom, že máte uzavřeno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

Šťastnou cestu a hlavně šťastný návrat přeje všem řidičům Česká pojišťovna.

Chráníme vaše sny



ČESKÁ POJIŠŤOVNA



podle údajů z čidel řídicí jednotka v reálném čase přizpůsobuje svornost pro optimální poměr ovladatelnost (povolený diferenciál) x přenos výkonu (uzavřený). Nebo v případě manuálního nastavení lze radikálně měnit 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 BMW. U obou rivalů má systém fungování aktivního středového

IO když koncepce motorů je naprosto rozdílná, výsledkem je zásluhou turbodmychadla velmi vysoký výkon i z poměrně malého zdvihového objemu

Praktičností tyto vozy zrovna nevynikají, přesto pod zadním výklopným víkem najdeme poměrně slušný objem zavazadlového prostoru

diferenciálu shodné rysy: řídicí jednotka motoru pozná, kdy před zatáčkou uберete plyn, a dá povol středovému (u Lanceru i zadnímu) diferenciálu, aby se povolily. Tím je zajištěna větší ochota vozu zatáčet a brzdít, pak v momentu opětovné akcelerace 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 (samostatný test v AUTOforu č. 1/06) jsou jednak kompaktnější rozměry, za druhé ale skvělá ovladatelnost díky nízkému položenému těžišti. Na tom má velkou zásluhu pohonná jednotka s protiběžnými písty, neboli boxer. Dnes už 2,5 litrový motor této konstrukce totiž značně přispívá k vyváženosti a výkonnosti stálého pohonu všech kol, kde od motoru přes převodovku, 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 (v závodním provedení je mechanický).

I na méně přílnavém povrchu má pak řídit oba vozy pod kontrolou díky sportovnímu ABS, které zasahuje jen při opravdu extrémním brzdění. Brzdy jsou u obou vozů prakticky shodné, dodávané renomovanou značkou Brembo, brzdíče jsou uloženy opačně. U Mitsubishi tradičně s červeným lakem před kotoučem ve směru jízdy, u Subaru ve zlaté barvě jakoby za kotoučem, pro chlazení brzd je možná o něco lepší umístění Subaru. Subjektivní dojem při brzdění hodnotit objektivně nelze, více, než kde jinde záleží na směsi brzdových destiček. Třešničkou na dortu u obou vozů zůstává odpojování mezinápravového diferenciálu při zatažení ruční brzd, tu však lze využívat jen na povrchu s menší adhezí, neboť bubnová ruční brzda není pro široké pneumatiky a suchý asfalt dostatečným soupeřem.

Interiér obou vozů je spíše spartánský. U Mitsubishi doznal pouze kosmetických změn, luxuálněji zde působí jen tzv. karbonové doplňky. Celkově je však interiér vozu s cenou přes milion trochu zklamáním, bohužel se totiž neliší od běžného Lanceru s třetinovou cenou. I když skutečný „labužník“ s ohledem na techniku obvyklejší

TECHNICKÉ ÚDAJE

Zdvihový objem (cm ³)	1997	1994
Největší výkon (kW/k)	206/280	195/265
při 1/min	6500	6000
Největší točivý moment (N.m)	355	343
při 1/min	3500	4000
Rozměr pneumatik	235/45 R17	215/45 R17
Nejvyšší rychlost (km/h)	250	255
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	5,7	5,4
Spotřeba – město (l/100 km)	14,6	15,3
mimo město (l/100 km)	8,2	8,3
kombinovaná (l/100 km)	10,6	10,9

Základní cena vč DPH (Kč)	1 199 900	1 228 800
---------------------------	-----------	-----------

Příplatková výbava

Sportovní paket (Kč)	50 000	-
Počet airbagů (Kč)	2	4
Samočinná klimatizace (Kč)	-	S
Elektrické ovládání oken/zrcátek (Kč)	S	S
Kola z lehké slitiny (Kč)	S	S

CELKOVÉ HODNOCENÍ

Motor a převodovka	● ● ● ● ●	Motor a převodovka	● ● ● ● ●
Spotřeba paliva	● ● ● ● ○	Spotřeba paliva	● ● ● ● ○
Jízdní výkony	● ● ● ● ○	Jízdní výkony	● ● ● ● ○
Jízdní vlastnosti	● ● ● ● ●	Jízdní vlastnosti	● ● ● ● ○
Interiér	● ● ● ● ○	Interiér	● ● ● ● ●
Zpracování	● ● ● ● ○	Zpracování	● ● ● ● ●
Výbava a cena	● ● ● ● ●	Výbava a cena	● ● ● ● ○
Celkem	● ● ● ● ○	Celkem	● ● ● ● ○



▶ Věční rivalové

Tak by se daly charakterizovat tyto dva ojedinělé japonské automobily s tvářmi rodinného sedanu a srdcem nekompromisního sportáku. Za víc než deset let se základní koncepce pohonu všech kol a přeplňovaného dvoulitrového zážehového čtyřválcového motoru postupně rozšířila o high-tech komponenty, jako jsou elektronicky řízené diferenciály s proměnnou svorností či úspora na váze díky použití hliníku. Oba automobily svádí 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 proti sériové variantě.

vnitřek „překousne“, s ohledem na zaměření vozu je nepochopitelná absence výškově nastavitelného sedadla řidiče, kvůli hloubce sedáku je to nepříjemné zejména pro menší postavy. To Subaru Impreza WRX STi nabízí uvnitř daleko veselější náladu. Barva koberečků s důrazem na modrou barvu nyní ladí s potahy sedadel, obložení dveří a přístrojovou deskou. A i když se u na výkon a jízdní vlastnosti zaměřenému automobilu příliš nehledí na luxus, Impreza STi nabízí i uživatelský komfort v podobě poloautomatické klimatizace, xenonových světlometů, a bočních airbagů.

Ať jste příznivec té či oné značky, po zkušenosti s podobným automobilem nám dáte za pravdu, že se v obou případech jedná o vůz, který svým charakterem připomíná vysokovýkonný motocykl na občasné svezení pro radost. Vždyť spotřeba paliva, jakožto i opotřebení techniky plně odpovídá výkonným supersportovním vozům. Budme však rádi, že podobné automobily existují a nabízejí za poloviční cenu zážitky srovnatelné s renomovanými vysokovýkonnými kupé. Navíc se s nimi dá v pohodě vyrazit i na naše rozbité silnice druhé a třetí třídy.

Jaroslav Vavera

Impreza WRX hatchback!



Po předchozí „mule“ (schované v obleku Legacy) se našim špiónům podařilo Subaru Impreza WRX poprvé zachytit coby skutečný prototyp. A jde o velký zvrat v pátrání! S příchodem nové generace Imprezy v roce 2008 se totiž WRX změní v hatchback, zatímco dosud šlo vždy o sedan. Název WRX sice není definitivní – ale upřímně: těžko si můžeme představit, že by se Subaru tak slavné známky vzdalo. Co se týká motoru, měl by Imprezu WRX pohánět agregát 2.5 H4 turbo s maximálním výkonem 330 koní, na některých trzích dokonce ještě vyšším.



Havarijní pojištění u všech vozů bylo počítáno na variantu All Risk, která zahrnuje havárie, odcizení i zvěř a plátí po celé Evropě. Suma je bez slev za zabezpečení i bez bonusu za bezelodní průběh. Bezplatná linka pomoci České pojistovny stačí zavolat 0800-176 662 nebo pamatovat: 0800-1POMOC

	pořizovací cena	spoluúčast 5 %	spoluúčast 20 %	povinné ručení (standard)
Subaru Impreza WRX STi 2.5	1 228 800 Kč	68 813	45 220	8 928
Mitsubishi Lancer EVO IX 2.0	1 199 000 Kč	73 858	51 677	8 928