

Bouřlivé



Autodrom v Sosnové u České Lípy zažil již hodně srdcervoucích soubojů. Zdejší arénu počtli skuteční mistři volantů, jako jsou například Roman Kresta, Tomáš Enge či Kenneth Hansen. Proháněly se zde ale také sériové vozy a speciály, jejichž hodnota přesahuje možnosti většiny smrtelníků. Všechny tyto události jako kdyby zdejší okruh nasál do sebe. Když si nyní stoupnete na dráhu a zavřete oči, uslyšíte burácející motory a řev nadšeného davu. A když v sosnovské aréně usednete za volant, celá ta atmosféra vás prostoupí. Stanete se na pár chvil její součástí a můžete rozjet svůj vlastní závod...

Budeme-li porovnávat design vozů, musíme přiznat větší originalitu subaru. Nejen že se více liší od předchozí generace než Evo IX od „osmičky“, ale především zaujme zamračenými světlomety a kapličkou na kapotě. Zadní partie obou soupeřů jsou jednodušší, záď eva možná až příliš. Vypadá, jakoby na běžnou



Subaru Impreza WRX STi nabídne daleko útulnější interiér než soupeř. Stejně jako u něj zde najdeme hliníkové prvky, které mají navodit sportovní atmosféru, ta by se ale nebyť téměř závodních sedadel lehce vytratila.

dny

Postavit proti sobě takové speciály jako jsou **Subaru Impreza WRX STi** a **Mitsubishi Lancer Evo IX** znamená nejen nevšední zážitky, ale také nelehký úkol – zvolit vítěze duelu.



„sériovku“ nějaký tuner připevnil křídlo a koncové svítilny pořídil v tuningovém obchodu.

Prostor pro posádku mohl být v obou případech více sportovní. Zde je znát snaha výrobců o udržení kontaktu s běžnou velkosériovou produkcí. Výsledkem se stal zbytečně jednoduchý vzhled přístrojové desky imprezy i lanceru. Pochvalu si zaslouží sportovní sedadla jak v STi, tak v Lanceru Evo. V zatáčkách výborně drží tělo a dobrou oporu poskytou také při delší jízdě - s bolestí zad, byť po mnoha kilometrech sezení za volantem, se určitě nesetkáte.

Imprezu pohání legendární boxer, tedy čtyřválec s protilehlými písty. Právě odtud se vzalo označení boxer - písty totiž vykonávají pohyb, jako kdyby proti sobě boxovaly. Přepínaný motor o objemu 2,5 litru disponuje výkonem 206 kW a subaru rozjede z 0 na 100 km/h za 5,4 s. Ručička tachometru se zastaví na hodnotě 255 km/h. Lancer pohání



Mitsubishi Lancer Evo IX působí v kokpitu poněkud chudším dojmem než subaru. U vozu za téměř 1,3 milionu korun bychom také čekali zabudované autorádio a nikoli dodatečně montované, které tu působí jako pěst na oko.



dvoulitrový motor, taktéž s výkonem 206 kW. Ani přepřložený agregát MIVEC není žádný outsider. Mitsubishi rozjede z klidu na stovku za 5,7 sekundy a udělí mu rychlost 250 km/h. Vůz potřebuje ke zrychlení z 0 na 100 km/h o tři desetiny sekundy delší čas a maximální rychlosti dosáhne o 5 km/h nižší. Rozdíly jsou tedy jenom minimální.

Zásadní odlišnost ale přináší ovládání nastavení aktivního mezinápravového diferenciálu. Subaru nabízí automatický režim, nebo manuální seřízení. To má několik stupňů, takže optimální rozložení sil si najde opravdu každý řidič. Proti tomu Mitsubishi pracuje se třemi programy - Tarmac, Gravel a Snow, označení asfalt, šotolína a sníh však není závazné. Spíše se jedná o jakési doporučení, to ale nemusí vyhovovat každému. Například program Tarmac, tedy pro asfalt, dělá vůz nedotáčivým a sedne řidiči vyznávajícímu čistou stopu. Když chcete



SUBARU IMPREZA WRX STI

Technické údaje

Motor přepínávaný zážehový čtyřválec DOHC
 • Zdvihový objem 2457 cm³ • Výkon 206 kW při 5600/min • Točivý moment 392 N.m při 4000/min • Převodovka přímo řazená šestistupňová • Zavěšení McPherson/vic-prvkové • Pneumatiky 225/45 R 17 • Palivová nádrž 60 l • Rozvor náprav 2540 mm • Vnější rozměry 4465 x 1740 x 1440 mm • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1495/420 kg • Největší rychlost 255 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,4 s • Spotřeba paliva 15,3/8,3/10,9 l na 100 km.

Základní cena 1 268 800 Kč

Testovaný vůz 1 268 800 Kč

Subaru Impreza WRX STi

Chytnete za srdce každého vyznavače řízených smyků. Na nezpevněném povrchu si doslova libuje, přesně nastavitelný diferenciál navíc umožňuje přizpůsobit chování vozu podle chuti. Brutální sílu motoru podtrhuje vstříkávání vody, díky němuž lze výkon krátkodobě ještě o něco zvýšit.

HODNOCENÍ

Subaru Impreza WRX STi

- + Ideálně nastavený podvozek pro nezpevněný povrch
- + Snadná ovladatelnost
- Řazení postrádá přesnost, nedá řidiči tolik pocítit zrychlení

1-

Výsledná známka

Impreza je neuvěřitelně hravá. Řidič jí může navíc přizpůsobit svému jezdeckému stylu díky možnosti přesného nastavení aktivního mezinápravového diferenciálu DCCD. Sportovní podvozek zvládá nástrahy asfaltových i šotolinových cest na výbornou, za běžného provozu potěší solidním tlumením nerovnosti, ale nedá řidiči tolik pocítit akceleraci. Slabší stránkou vozu představuje méně přesné řazení. Impreza se zdá být vhodnou volbou pro motoristy hledající sportovní automobil, který jim poskytne i určitou dávku pohodlí.



jet do zatáčky řízeným smykem, bude vhodnější použít program Gravel či Snow v závislosti na povrchu. Na okruhu v Sosnové jsme zvolili režim sniž, který se na asfaltovém povrchu ukázal jako nejvhodnější pro získání největší možné přetáčivosti.

Impreza se v zatáčkách ukazuje jako velmi hravá. Prakticky bez potíží ji jde rozhodit do smyku a zatáčku proletět dvěma napředy. Ovladatelnost, jakou se tento vůz chlubí, je opravdu obdivuhodná. Naproti tomu lancer dostáváme do smyku jen s velkými obtížemi a pouze na malou chvíli. Auto chce jet rovně čistou stopou a naši snahu neohodlá pochopit. Proti subaru má tvrdší podvozek, který dává více pocitů zrychlení.

Zásadní rozdíl nalézáme v řízení - oba automobily jsou vybaveny šestistupňovou přímo řazenou převodovkou, pohyb řadicí páky v STi je ale poněkud nepřesný, což pocítíme především při sportovní jízdě vyžadující častou a rychlou

změnu stupňů. Tady evo vyniká! Krátké dráhy, lehký chod řadicí páky a rychlosti tam padají sami.

Impreza si nás získala tím, jak hravě zvládá řízené smyky. Evo nás okouzilo brutální projevem, tvrdým nastavením podvozku, který umožní jízdu na limitu, ale pokud to člověk přežene, jen těžko bude nedotáčivý smyk napravovat. V běžném provozu jsme navíc zpozorovali ještě jeden rozdíl - mitsubishi má velmi malý rejď, otočit se s vozem na silnici tak vyžaduje patřičný prostor, nebo si musíte couvnout. Pravda, ještě je tu jedna možnost - použít ruční brzdu...

Oba soupeři mají bezpočet kladů a záporů, takže vybrat jednoznačného vítěze tohoto klání zkrátka nejde. Důvod je prostý, každý vůz vyhovuje jinému jezdeckému stylu. Řidič vyznávající jízdu smykem sáhne po subaru a bude nadšený. Ten, kdo dává přednost čistě stopě a pocitu brutálního zrychlení, zvolí mitsubishi a také bude spokojený. **Milan Jirouš**

Ostré břity

Mitsubishi mě nadchlo především na klíkatých okresech, kde se ukázaly jeho přednosti v podobě tvrdě nalaďené podvozku a výkonných brzd. Na polních a lesních cestách jsem se ale lépe cítil v subaru. Jeho charakteristika pružení je pro nezpěvný povrch přímo ideální. Navíc zde jde poměrně přesně nastavit aktivní diferenciál, a tedy i výrazně ovlivnit chování vozu. Řidič si pak může užít jízdu řízeným smykem prakticky v každé zatáčce.



MITSUBISHI LANCER EVO IX

Technické údaje

Motor přeplňovaný zážehový čtyřválec DOHC
 • Zdvihový objem 1997 cm³ • Výkon 206 kW při 6500/min • Točivý moment 355 N.m při 3500/min • Převodovka přímo řazená šestistupňová • Zavěšení McPherson/víceprvkové • Pneumatiky 235/45 R 17 • Palivová nádrž 55 l • Rozvor náprav 2625 mm • Vnější rozměry 4490 x 1770 x 1450 mm • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1465/425 kg • Největší rychlost 250 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,7 s • Spotřeba paliva 14,6/8,2/10,5 l na 100 km.

Základní cena 1 199 000 Kč

Testovaný vůz 1 272 500 Kč

HODNOCENÍ

Mitsubishi Lancer Evo IX

- + Výborný podvozek pro zpevněný povrch. Přesné řízení
- Malý rejď
- Malá možnost nastavení diferenciálu

1-

Výsledná známka

Evo IX potěší spíše vyznače čistě stopy. Nastavení aktivního mezinápravového diferenciálu nenabízí tolik možností jako u subaru, řidiče si však získá precizní řízení a řízení. Tuhý podvozek dá posádce pocítit každou nerovnost, ale i brutální zrychlení. Tvrdší nastavení však mohou někteří řidiči vnímat při jízdě po nezpěvném povrchu jako handicap - vůz je více neklidný. Lancer Evo vám připraví skutečně sportovní zážitky, ale zvládnout jej v řízeném smyku vyžaduje už pořádnou dávku zkušeností.



Mitsubishi Lancer Evo IX

Dá řidiči pocítit brutální zrychlení i famózní brzdy. Jeho doménou je zpevněný povrch, kde se díky tuhému nalaďení podvozku cítí jako doma. Chválíme také ostré a velmi přesné řízení. Při rychlých příjezdech zatáček potěší sedadla s perfektním bočním vedením těla.

Foto: Václav Novák