

Mitsubishi Lancer zná každý jednak jako sedan a zároveň jako největšího rivala pro Imprezu. Na lov zákazníků se nyní vydává, stejně jako Subaru, s novou karosářskou variantou hatchback. Lépe řečeno Sportback.

FOTO: L. KÁNA, TEXT: A. ŠRÁMEK



NEHLEDEJTE tu nic neobvyklého. Ovládače známe už z Outlanderu. Čitelnost přístrojů je na dobré úrovni.



VOLANT potěší tvarem i tlačítky.



RÁDIO hraje skutečně úchvatně.



VÝKONEM stačí, spotřebou je horší.



JEDNOBUŠE skvělá sedadla.



ZAVAZADELNÍK neoslňuje objemem, přístupnost je dobrá, stejně jako systém sklápění operadel.



SUBWOOFER zabírá pouze kapsu.

PĚKNÝ ZADEČEK

Nový Lancer Sportback vzbuzuje smíšené pocity. Při prvním pohledu na novou záď vás hned do očí praští nové svítilny, nárazník a poměrně rozměrný výrazný spoiler navazující na linii střechy, který tak dotváří celkově agresivnější a mohutnější vzezření než v případě střídavého sedanu. Nový zadeček zkrátka Japonci vytvořili do podoby sobě vlastní. I když se skutečně nemusí líbit každému, z Lanceru se díky němu stává sportovnější vůz. Vpředu se změny týkají jen „nevýkousnutého“ nárazníku, který si bere inspiraci z nejsilnějšího modelu Evolution. Chromový dekor lichoběžníkového tvaru u Sportbacku totiž lemují masku podobně jako je tomu právě v případě nejsilnější verze. **Osmnáctipalcová kola z dvou nejvyšších stupňů výbavy navíc dodávají exteriéru ten**

správný šmrnc. Dostanete s nimi i sportovně laděný podvozek. A co interiér? Tady se oproti sedanu žádné změny neodehrály. Tvrdých plastů si ani nevšimnete, protože jsou dobře zpracované a barevně korespondují s pěknými ozdobnými lištami. Veškeré ovládače, volant i další prvky výbavy nalezneme také ve velkém Outlanderu. U Lan-

ceru to ale není vůbec na škodu. Všechno se sem zkrátka tak nějak hodí. Pro nadšence zběsilejšího stylu jízdy je tu rovněž ideálně umístěné madlo ruční brzdy.

NENÁPADNÝ INTERIÉR

Velice příjemné místo k životu Po usednutí za volant s tlačítky pro ovládání tempomatu a audia nepotěší jen absence jeho poděl-

ného nastavení. Dobrou pozici si tu nakonec stejně najde každý. **Body navíc zaslouží Lancer za sedadla – ta jsou zkrátka špičková.** Nabízejí kombinaci komfortu a sportu, jelikož jim nechybí ani skvělé boční vedení. Na zadních sedadlech najdou 2 cestující velký prostor ve všech směrech, 3 se vejdou, ale znáte to – komfortu by si tolik neužili. Zavazadelník je díky pátým dveřím dobře přístupný, zklamal nás jen jeho malý objem s hodnotou 330 l (o 47 l méně než v případě sedanu). To bylo dáno mimo jiné také zástavbou výkonného subwooferu skvěle hrající audioaparatury Rockford Fosgate s 9 reproduktory o výkonu 650 W, který ale snížil objem o „pouhých“ 14 litrů. Najdete ji už v testované výbavě Intense, což je druhý nejvyšší stupeň. Plusem je dvojité dno zavazadelníku a také sklopné dělené sedačky (60:40). Bonu-

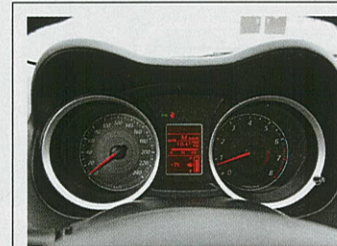
sem budiž dostatek odkládacích prostorů v interiéru nebo poměrně slušný výhled vzad navzdory menšímu oknu.

PŘI JÍZDĚ POTĚŠÍ

Skvělý podvozek, horší spotřeba Sportovní vlohy pro rychlou jízdu má Lancer i v testované motorizaci. O pohon přední nápravy se stará benzinový čtyřválec 1,8 l s časováním ventilů MIVEC o výkonu 143 koní. Motor má pěkný zvuk a táhne dobře už od volnoběhu, na hranici 4000 otáček pak záta-

náhle zesílí a pokračuje až do 6500, kde zasahuje omezovač. Nelze mluvit přímo o turbiefektu, ale náhlá změna není u atmosférických motorů běžná. Točivým momentem rozhodně neoslňuje, ale o to tu ani nejde. Největší zadostiučinění pocítíte, když Lancer pořádně ždímáte, to se pak královsky pobavíte. A vůbec, svým celkově dravým projevem svádí k rychlejšímu tempu. 0–100 km/h za 10,4 s vypadá v Lanceru jako kratší doba a do maximálních 196 km/h zrychluje te relativně svižně. Jediným negati-

vem je spotřeba a to i při plynulé jízdě, kdy se v průměru pohybuje spíše na hranici 9,5 litru (pod 8,4 jsme se nedostali a výrobce udává dokonce 7,9 l). **Alespoň že úchvatný sportovní podvozek nabízí pohodlnou jízdu na nerovnostech, na kvalitních silnicích pak doslova vyniká bezmeznou přilnavostí.** Nejen v zatáčkách budete vychvalovat přesné řízení a krátké dráhy přesného řazení pětistupňové manuální převodovky. Ta je bohužel zároveň jednou z příčin



■ MITSUBISHI LANCER SPORTBACK 1,8

km/h	město/mimo město/kombinace	0-100
196	10,5/6,4/7,9 l/100 km	10,4

■ ROZMĚRY A HMOTNOSTI

- > Celkové vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4585/1760/1515 mm
- > Rozvor náprav 2635 mm
- > Pohotovostní hmotnost 1355 kg
- > Nejvyšší povolená hmotnost 1900 kg
- > Objem zavazadlového prostoru 0,330 m³
- > Maximální objem 1,349 m³
- > Objem palivové nádrže 59 l

■ MOTOR

- > Zážehový čtyřválec o zdvihovém objemu 1798 cm³
- > Nejvyšší výkon 105 kW/143 k při 6000 ot./min
- > Nejvyšší točivý moment 178 N.m při 4250 ot./min

■ PODVOZEK

- > Vpředu zavěšení McPherson, vzadu víceprvková náprava Multilink

■ PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

- > Pětistupňová manuální převodovka, pohon předních kol

■ CENA

- > Základní cena včetně DPH 529 900 Kč

HODNOCENÍ: LANCER SPORTB.

Vzhled	■	■	■	■	■
Jízda	■	■	■	■	■
Motor	■	■	■	■	■
Prostor	■	■	■	■	■
Cena	■	■	■	■	■

vyšší spotřeby. Chybí jí totiž šestka, protože motor už při dálniční stotřicetce točí 3500 ot. Jinak je Lancer jako celek skvělý vůz a to na běžné i rychlejší ježdění. Splnit měřítko kvality a bezpečnosti (je vybaven 7 airbagy, systémy stabilizace, brzdovými systémy) mu nebude dělat zřejmě žádný problém. 529 900 Kč za takový vůz s testovaným motorem a výbavou Intense není vůbec špatná nabídka, pro každodenní ježdění bychom však zvolili o 50 000 Kč dražší diesel. ■



ZADNÍ část utváří celý vzhled.