



Zadní diferenciál AYC zajišťuje regulaci rozdílu přenosu točivého momentu mezi levé a pravé kolo.



Číselné označení se bude nadále používat pouze ve Velké Británii a Japonsku, a to z historických důvodů.

# DEVĚT ŽIVOTŮ

Stejně jako kočka, i Lancer Evo má devět životů. Lancer Evo je tak nyní mrtev, přivítejme Lancer Evolution. Nejde však jen o hru se slovíčky.

**P**roč Mitsubishi nazývá nový Lancer Evolution Lancerem (R)Evolution? Proč se vzdává číselného označení? A proč já tvrdím, že Lancer Evo je mrtev? Odpovědí částečně byla už tisková konference, kde Mitsubishi nový Lancer Evolution prezentovalo jako konkurenta BMW M3, jako auto, které již nechce být srovnáváno s Imprezou STI. Ryogo Nakao, vedoucí projektu prohlásil: „Dosud bylo při vývoji vozů řady Lancer Evolution nejdůležitější, jak rychlé auto jsme schopni udělat. Je to právě jejich chování na silnici, co vydobylo této řadě takovou slávu a respekt. Dle našeho názoru se však věci změnilly. Dnešní generace výkonných strojů musí poskytovat více než jen absolutní rychlost, musí tuto rychlost zabalit do bezpečí a pohodlí.“

Mé obavy o přílišné změkčení nového evolutionu se ztotožňovaly s obavami pravověrných příznivců devíti předcho-

zích generací, a tak jsem byla na jeho jízdní prezentaci zvědavá více než kdy dříve. První dojem byl skvělý, sedadla perfektně obepínají tělo, pozice za volantem je příjemně nízká a i on se dobře drží. Naprosto úžasný je podvozek. Ano, se zapnutým stabilizačním systémem působí trochu těžkopádně, protože ASC vůz žene do bezpečné nedotáčivosti, ale po jeho úplné deaktivaci vůz reaguje na povelů řidiče naprosto brilantně a s chirurgickou přesností. Krásně se vrhá do každé zatáčky, miluje esíčka a přechody z jedné zatáčky do druhé, je neuvěřitelně stabilní i v krizové situaci a skutečně neskutečně rychlý, což navíc jeho pevný skelet, precizní odhlučnění i komfortnější pérování umně maskují.

**Revoluce se odehrála pod kapotou.** Legendární čtyřválcový přeplňovaný motor 4G63, který poháněl všechny předcházející generace Lanceru Evo, nahradil

nový motor 4B11. Ten již u mě v praxi úplně křišťálově čisté nadšení bohužel nevyvolal. Je samozřejmě rychlý a velmi výkonný, ale příliš lineárně zatahující, schází mu tak výbušnost, výkonová špička a přitom překvapivě i síla v nízkých otáčkách. Mému uchu by jistě zalahodil i jeho výraznější zvuk. Stejně tak bych upřednostňovala manuální převodovku před dvouspojkovou SST, i když její funkci zvláště v módech Sport a S-Sport nemohu nic vytknout.

Pedály jdou zlehka, posilovač řízení posiluje a tlumiče precizně tlumí. Opravdu zdařilý kompromis mezi závodním strojem a řekněme BMW řady 5. Ale stále jen kompromis a já bych radši přece jen ten závodní speciál, vždyť není to škoda, že auta jako bylo Evo I až IX, vymírají?

Text: Věra Vostrá  
Foto: archiv

## TECHNICKÉ ÚDAJE

Model	2.0 MIVEC Turbo 4B11	
Zdvihový objem	cm <sup>3</sup>	1998
Nejvyšší výkon	kW/k	217/295
při 1/min		6500
Nejvyšší toč. moment	Nm	366
při 1/min		3500
Délka x šířka x výška	mm	4505 x 1810 x 1480
Zrychlení 0 – 100 km/h	s	6,3 (5,4)
Maximální rychlost	km/h	242 (240)
Průměrná spotřeba	l/100 km	13,9/8,5/10,5 (13,6/8,3/10,2)

V závorce údaje pro 5st. manuální převodovku



Lancer Evolution pro skupinu N bude homologován FIA v červenci 2008.



Nový Evolution nabídne komfortní výbavu. Jeho úloha na trhu je také úplně jiná než dříve.