

Mitsubishi Lancer Sportback



Dvouspojková převodovka SST má komfortní a sportovní mód, a navíc možnost řazení pádly.



Největší změnou verze RalliArt je v interiéru multifunkční volant a sportovní sedadla.



Všechny verze Lanceru Sportback mají agresivnější velkou jednodílnou masku.

# K LETU PŘIPRAVEN

Obří křídlo na zádi není rozhodně to jediné, co dokazuje, že označení Sportback si pětidveřová verze Mitsubishi Lancer skutečně zaslouží.

**N**ová generace Mitsubishi Lancer se chce evropským zákazníkům přiblížit nejen designem či nabídkou vznětového motoru, ale také novou karosářskou verzí hatchback, která byla v minulé generaci tomuto modelu zapovězena – být se radí do nižší střední třídy, kde pětidveřové karoserie jasně dominují.

Na španělských silnicích nám výrobce model nazvaný Sportback předvedl rovnou v jeho nové výkonné verzi RalliArt (dostupné také jako sedan), která je jakýmsi předstupněm špičkového modelu Evolution. Pod kapotou najdeme stejný motor o objemu dva litry, ovšem s menším turbem, takže výkon eva 217 kW se zredukoval na 177 kW. I to je však stále víc než dostatečná porce pro nevšední sportovní zážitky – obzvláště, když ralliartu zůstal z eva sofistikovaný pohon všech kol. Motor jde výborně do otáček, nad 4000/min se navíc řidiči odvděčí také příčným zvukem. Vynikající je podvozek, s chutí se vrhající do každé zatáčky, přitom není nikterak přehnaně tvrdý. Vůz působí vyvá-

ženě, i když mírný sklon k nedotáčivosti je přece jen znát. O něco citlivější a strmější by mohlo ale být řízení. Ralliart je standardně vybaven dvouspojkovou šestistupňovou samočinnou převodovkou SST (u Eva je možný i klasický manuál), jejíž reakce na sešlápnutí plynu nebo povely páčkami pod volantem jsou skutečně bleskurychlé. Uvítali bychom ale prudší „odpich“ v první okamžik při rozjezdu ze stání.

Jako druhou motorovou variantu jsme si vybrali klasickou zážehovou osmnáctistovku, která rovněž díky nadprůměrnému výkonu (vzhledem k objemu) 105 kW poskytuje vozu velmi dobrou dynamiku. Řízení je ve srovnání s ralliartem pravděpodobně díky lehčí přídi o poznání komunikativnější a také šestistupňová převodovka s přesným chodem páky nám znovu potvrdila, že při sportovní jízdě není nad klasický manuál... Spotřebu jsme udrželi na 10 l/100km, přepřelovaný model při ostřejší jízdě vyžadoval o pět litrů víc.

**Pětidveřová karoserie je překvapivě ještě o 15mm delší než sedan,** zejména při

pohledu šikmo zezadu vynikne na hatchback skutečně úctyhodný zadní převis. Zavazadlový prostor ale rekordy rozhodně netrhá, s podlážkou vyrovnávající podlahu mezi prahem pátých dveří a případně sklopenými zadními opěradly nabídne pouze 0,288 m<sup>3</sup>, po jejím vyjmutí 0,340 m<sup>3</sup>. Na zadních sedadlech je ale dostatek místa i pro vyšší postavy.

Že je sportback plnohodnotnou alternativou ke klasickému sedanu, dokazuje i ceník českého importéra, podle nějž si za obě karosářské verze účtuje zcela stejně. Sportback se prodává již nyní, ralliart bohužel do Evropy dorazí až na začátku příštího roku.

Text: Jiří Steiger  
Foto: archiv

## ŠIROKÝ ROZPTYL

Model	1.5 MIVEC	1.8 MIVEC	2.0 RalliArt	2.0 DI-D
Uspořádání/počet válců	Ř/4	Ř/4	Ř/4	Ř/4
Palivo	benzin	benzin	benzin	nafta
Převodovka/počet stupňů	M/5 (A/4)	M/5 (CVT)	A/6	M/6
Zdvihový objem	cm <sup>3</sup>	1499	1798	1998
Nejvyšší výkon	kW/k	80/109	105/143	177/240
	při 1/min	6000	6000	6000
Nejvyšší točivý moment	Nm	143	178	343
	při 1/min	4000	4250	2500-4750
Délka x šířka x výška	mm	4585 x 1760 x 1515		
Rozvor	mm	2635		
Zavazadlový prostor	m <sup>3</sup>	0,288–0,340		
Zrychlení 0–100 km/h	s	11,8 (14,9)	10,4 (11,7)	7,1
Maximální rychlost	km/h	182 (169)	196 (183)	220
Průměrná spotřeba	l/100 km	6,6 (7,3)	7,9 (8,0)	10,2
Cena	Kč	449 900	469 900	529 900