



Lancer Evolution se proti předchůdci Evo IX natáhl o 15 mm (4505 mm), rozšířil o 40 mm (1810 mm) a narostl o 30 mm (1480 mm). Rozvor se prodloužil o 25 mm na konečných 2650 mm. Navzdory masivnímu použití hliníku (střecha, kapota aj.) vůz přibral 95 kilogramů (1560 kg).

# Čistý styl jízdy

Dobře si vzpomínáme, jaké nabízelo Mitsubishi Lancer Evo IX hardcore ježdění. Proto jsme se na testování desáté generace na závodním okruhu Guadix ve Španělsku důkladně připravili. Dokonce jsme po večerech trénovali na playstationu...



Interiéru dominuje třiramenný multifunkční volant. Ve výbavě MR nechybí špičková audiosouprava Rockford Fosgate, klimatizace je ale pouze jednoduchá.



Pod volantem jsou dlouhé hoříčkové páčky. Pravou se řadí vstoupně, levou sestupně. GSR s manuálem je nemá.



Elektroniku lze optimálně nastavit na suchý a zpevněný povrch (Tarmac), šetrk nebo mokro (Gravel) a na sniž (Snow). Sekvenční řazení páčkami funguje podobně jako u BMW a Mazdy: dopředu sestupně, dozadu vstoupně. Tlačítkem se volí režim samočinné převodovky.



Podržení tlačítka vlevo pod volantem (foto vlevo) asi na pět sekund se deaktivuje veškerá elektronická jízdní pomoc: aktivní mezinápravový diferenciál, regulace otáčení kolem svislé osy, ABS a stabilizační systém.



Sportovní skořepiny Recaro vyhovují i dlouhým řidičům. Skvěle obepínají tělo v zatáčkách.

Zvláště při dlouhých dálniční jízdě přijde vhod důkladné utlumení motoru. Pískání turbodmychadla není při jízdě vůbec slyšet.



Jednou to přijít muselo. Generace řidičů odkojená dosavadními devíti verzemi Mitsubishi Lancer Evo, z nichž každá byla brutálnější než předchůdce, odrostla a nová elita se již nerodí. Doba si proto žádá automobil, který osloví daleko širší spektrum zákazníků, bude mít charisma a vyspělou techniku, poslechne na slovo, promíne spoustu jezdeckých chyb a přitom nabídne bezpečné a přiměřeně komfortní svezení. Přesně jako Mitsubishi Lancer Evolution...

Tohle všechno sice víme, přesto si cestou na mezinárodní prezentaci do Granady v koutku duše přejeme, ať to „desátka“ nepotká. Nicméně, změna je život. Agresivní design ale přetrvává, černý lak umocněný chromovanou maskou chladiče a mohutným zadním

křídlem působí bojovně. Zvláště když v řadě stojí devět navlas stejných automobilů.

Testovat budeme vrcholnou verzi MR, která proti základní GSR dostala navíc dvojitě kotoučové brzdy Brembo s červenými plovoucími třmeny (na každém kole se uspořilo 1,3 kg neodpružené hmoty), tlumiče Bilstein a pružiny Eibach. Dále litá kola BBS (-0,9 kg na kolo) a vyhřívána skořepinová přední sedadla Recaro čalouněná jemnou kůží a alcantarou. Nechybí bezklíčové spuštění motoru, tempomat a audiosouprava Rockford Fosgate s hudebním výkonem 650 wattů, devíti reproduktory a s 30GB navigačním systémem. Ale hlavně samočinná dvouspojková převodovka TC-SST (Twin

Clutch-Sport Shift Transmission) s řazením hoříčkovými páčkami pod volantem. Interiér se nám zamlouvá, navzdory komfortním prvkům výbavy působí pořád docela spartánsky. Dominantní třiramenný volant se dá sice nastavovat pouze výškově a sedadlo s mohutným bočním vedením zase jenom podélně, přesto jsme si vhodnou polohu pro řízení našli snadno a rychle.

Místo zdlouhavého obhlížení kabiny



rovnu startujeme a pomalu vyjíždíme, aby se motor zahřál na správnou pracovní teplotu. Necháváme zařazený režim převodovky Normal, škrubání zejména při vstoupném řazení pravou páčkou je však znát. Proto po chvíli zkusíme sportovní mód, stačí lehce ťuknout do příslušného tlačítka za voličem. Po cukání rázem není ani památky, tohle nás baví.

Pořádný zátaž dvoulitrového turbomotoru začíná teprve při 2500/min, hledáme optimální pracovní otáčky (3000 až 5000/min) a zkusíme také omezovač – při 7600/min

Na letišti v Granadě na novináře čekalo devět černých vozů. Na desátém po čelním kontaktu s bariérou pracovali opraváři.

elektronika sama nepřeřadí. Pochvaluje si parádní odhlučnění kabiny, můžeme se s kolegou normálně bavit. Absence pískání turbodmychadla a utlumený výfuk ale způsobí, že jedeme podstatně rychleji než se zdá.

Trasa se stáčí do pohoří Sierra Nevada. S přibývajícím nadmořskou výškou teplota čím dál více klesá k nule a na krajnici se objevuje sníh. Dálnici vystřídala nádherná klikatice, jedna serpentina navazuje na druhou v nekonečné smyčce. Křečovitě svíráme volant, strmé řízení nenutí dělat větší pohyby. Přestože se to nezdá, na rovinách letíme kolem 170 km/h, motor ani chvilku nezůstává ve stejných otáčkách. Ručička pořád kmitá nahoru a dolů, posádka zase do boků. Jedeme na hraně, tady se žádná chyba ►

nepromíjí. Ale žádná také nevzniká, protože mitsubishi sedí na asfaltu jako přikovaná.

V nadmořské výšce kolem 3000 metrů leží dva metry čerstvě napadaneho sněhu, silnice jsou ale suché, s bariérami po stranách. Střídáme se u řízení a pokračujeme v nastaveném tempu po druhé straně hory dolů. Táhlé serpentine po chvíli střídají utahováky na srdce, vůz ale poslouchá na

**Verze MR dostala čtrnácti-paprsková 18" litá kola BBS a kotoučové brzdy Brembo, vpředu s dvojitými plovoucími třmeny**



**Pohoří Sierra Nevada vedou desítky kilometrů silnic plně ostrých zatáček. Evolution se tady cítí jako doma.**

slovo. Dojždíme kolegy před námi a dáváme si soukromou rallye, které nikdo jiný nestačí. Z euforie nás probrou až krávy nehnutě se pasoucí přímo uprostřed silnice a lízající posypovou sůl z jejího povrchu...

Kdyby v tuhle chvíli testování skončilo, nevidilo by nám to, schopnosti vozu jsme měli přečtené dokonale. Jenže nás druhý den čekal zlatý hřeb – jízdy na uzavřeném okruhu. Ten byl

vzdálený přibližně 80 kilometrů od Granady, poblíž města Guadix (viz rámeček). Absolvovali jsme povinný technický brífink. Přestože se zdá, že se nemůže nic stát a že je to zbytečné, Izraelští kolegové by o tom mohli vyprávět své...

Dopředu prosíme automobilového boha, pokud existuje, ať nedopadne jako kdysi na Hungaroringu, kde jsme s Nissanem 350Z potupně od-

kroužili jediné kolo. Tady na dráhu použít hned tři vozy najednou a bílý safety car (podle všeho odlehčená verze RS) nás v zaváděcím kole vede po trati. Na cílové rovince uhybá do boxů a před námi je dvanáct ostrých kol, přičemž polovina s kompletně odpojenou elektronikou a v režimu Super Sport.

Ukazuje se, jak velký význam pro bezpečnost jízdy má kontrola stáčivosti, i bez závodnické průpravy jedeme



**Karoserie se v zatáčkách nekroučí. Použití přiček do V za zadními sedadly zvýšilo torzní tuhost proti předchůdci o 40 a ohybovou dokonce o 60 procent.**

## Závodní okruh Guadix

Asi hodinu jízdy od Granady po dálnici A92 na severovýchod leží uprostřed pustin okruh Guadix (vpravo). Angličan Clive Greenhalgh (zcela vpravo) jej před šesti roky postavil na pozemku, který zdědil po otci. Od ledna 2007 se zde intenzivně testují závodní vozy, motocykly, formule a trucky. Okruh využívá například Renault Motosport, KTM (RC8 a X-Bow) a téměř všechny britské tovární týmy superbiků.

Dráha měří přibližně tři kilometry, má osm pravých a sedm levých zatáček, cílovou rovinou dlouhou 750 metrů a členitou trať, která je však v některých místech široká sotva pět metrů. Ze známých jezdců F1 zde testovali například Heikki Kovalainen a Lewis Hamilton, rekord kola 1:03,2 vytvořil Jos Verstappen za volantem Porsche RS Spyder.



**Clive Greenhalgh (72) před lety sám závodil. Dnes je majitelem okruhu Guadix, na kterém testuje řada předních týmů**

### PÁR SLOV

► **Rozumný plán:** osmé a deváté generace se v Evropě prodalo 3 188 kusů (2004), 2789 ks (2005) a 2535 ks (2006). Plán na letošek činí 3000 vozů, z toho 85 % s automatem.

► **Závodní geny:** v Česku se podle plánů dovozce letos prodá 50 vozů, z toho 20 v odlehčené soutěžní verzi RS. Ze zbylých budou tři ze čtyř osazeny převodovkou TC-SST.

► **Dvě verze:** od července k dispozici GSR s pětistupňovým manuálem, nebo MR s šestistupňovým dvouspojčkovým automatem TC-SST. Výroba od dubna, ceny dovozce zatím nezveřejnil.

► **Pouze sedan:** zůstane pouze u sedanu. Hatchback RalliArt vyjede v říjnu se stejným, ale výkonově seškrčeným motorem. Soupeřit bude především s Imprezou WRX.



**Standardně se dodávají odlehčené hliníkové pedály**



**Zádi vévodí dvě oválné chromované koncovky výfuku. Proudění vzduchu za koly uklidňuje žebrování difuzoru.**

### MITSUBISHI LANCER EVOLUTION MR

#### Technické údaje

Motor přeplňovaný zážehový čtyřválec DOHC  
 • Zdvihový objem 1998 cm<sup>3</sup> • Výkon 217 kW při 6500/min • Točivý moment 366 N.m při 3500/min • Převodovka samočinná dvouspojčková šestistupňová TC-SST • Zavěšení McPherson/víceprvkové • Pneumatiky 245/40 R 18 • Palivová nádrž 55 l • Rozvor náprav 2650 mm • Vnější rozměry 4505 x 1810 x 1480 mm • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1600/440 kg • Největší rychlost 242 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h za 6,3 s • Spotřeba paliva 13,9/8,5/10,5 l na 100 km.

#### HODNOCENÍ

- ➕ Design a rozsáhlá výbava
- Komfortní podvozek
- Řazení, řízení, brzdy
- Utlumení motoru
- ➖ Méně emocí
- Vysoká spotřeba

#### Výsledná známka

**2+**

**Lancer Evolution chce oslovit více kupců a proto se vydal komfortnější cestou. S manuálem bude jistě agresivnější.**

## Historie Lanceru Evolution

■ Příběh začíná v roce 1991 představením vozu Mark VI a následně typů RS s přeplňovaným motorem 1,8 l/143 kW a GSR. Verze Evolution se poprvé objevila v říjnu 1992, na bázi sériového modelu vzniklo 2500 kusů pro skupinu A. Když se v lednu 1994 předvedla mírně upravená druhá generace a výrobce oznámil, že vznikne silniční verze pouze 5000 kusů, byly vozy během čtvrt roku všechny vyprodané. Úspěch WRC korunovaly čtyři tituly pro jezce (1996-1999) a jeden pro značku (1998).

## Geneze Mitsubishi Lancer Evolution

|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|  |  |  |  |
| <b>Říjen 1992:</b> Lancer RS Evolution a GSR Evolution                              | <b>Leden 1994:</b> Lancer Evolution II   | <b>Únor 1995:</b> Lancer Evolution III  | <b>Srpen 1996:</b> Lancer Evolution IV (AYC a víceprvkové zavěšení zadní nápravy)     |
|  |  |  |  |
| <b>Leden 1998:</b> Lancer Evolution V   | <b>Leden 1999:</b> Lancer Evolution VI   | <b>Leden 2001:</b> Lancer Evolution VII (ACD a Sport ABS)                             | <b>Leden 2003:</b> Lancer Evolution VIII (Super AYC a hliníková střecha)              |

