

# VAŠE GARÁŽ

Mitsubishi Lancer Evolution, Nissan GT-R, Alfa Romeo Giulietta, Mini Clubman

Evo si zimu vysloveně užívá. Seriál o Nissanu GT-R spěje ke svému konci a vy se dozvíte, jak je na tom s emocemi za volantem. A nezapomněli jsme ani na krásnou Alfu a roztomilé Mini...



## Dveřmi napřed, prosím...

Napadl sníh! Novináři točí katastrofické reportáže ze silnic a řidiči bědují. Silničáři argumentují, že nezaspali, že se ten sníh nedá sklídit okamžitě. Naštěstí! Pro nás totiž zábava pokračuje. A začíná nová dimenze zábavy na sněhu. Dveřmi napřed, prosím... Tomáš M.

# A

JAK SE JEZDÍ S EVO X NA sněhu? Je to snadné. Stačí si přepnout na režim Snow, točit volantem a šlapat na plyn.

Nefunguje to? Ano, ani sebelepší technika nenahradí řidiče a jeho schopnosti. Driftovat na sněhu se jako všechno musí naučit.

Výhoda je, že s Evo X je driftování a jízda na sněhu velká zábava a pokroky se dostávají rychle. Rád vzpomínám, jak jsem jako naprostý začátečník přijel s desítkou do Lungau a trenér se mě ptal, proč jsem přijel s tak obtížně říditelným autem. Když jsme končili a v kurzu byla hned dvě Eva X, tak konstatoval, že

s tímhle autem se naučí driftovat každý trouba za den. Ale zůstali jsme kamarádi a nedovedu si představit leden bez tréninku v Lungau, vřele doporučuji!

Kouzlo podvozku v Evo X má své komerční jméno S-AWC. Volně přeloženo jako čtyřkolka s řízenými diferenciály. Na základě dat ze senzorů na volantu, ABS čidel, plynového pedálu, otáček motoru, rychlosti, brzd a G-snímačů řídicí jednotka nastavuje svomost diferenciálů a tím řídí přetáčivost a nedotáčivost auta. Exkluzivně u Mitsubishi se tomu říká „stáčivost“. Asi aby to neznělo tak negativně. Krásné je, že řídicí jednotka má pro řízené diferenciály naprogramované tři mapy. Tarmac, Gravel a Snow. Obecně je Evo X v režimu Tarmac přetáčivé, v režimu Snow neutrální a jede víc rovně.

Jak se tedy s Evo X jezdí na sněhu? ASC = Off,



System Mitsubishi S-AWC má čtyři klíčové komponenty. Z nich jsou nejdůležitější ACD – elektronicky řízený středový diferenciál s hydraulickou spojkou – a systém AYC, který v reálném čase řídí zadní diferenciál podle jízdních podmínek


**JAK HO OBOUT NA ZIMU?**

NEJMENOVANÝ výrobce pneumatik má slogan „Power is nothing without control“. Na sněhu to platí dvojnásob. Optimální je mít na zimních kolech malé homologované hřebíky. Dobře se na nich drftuje a mají větší grip. A cvičíte má pořád adhezi i pro ostatní, protože hřebíky povrch zdršňují. Loni jsem zkoušel Nokian Hakkapelitta 7, ale guma obzvlášť na Evu trpí vypadáváním hřebíků, takže ji až tak moc na tento druh zábavy nedoporučuji. Dobře se dá ale drftovat i na nových zimních kolech. Třeba i na těch nokianech bez hřebíků. Osobně jsem zkoušel i Pirelli Sottozero. Fungují dobře, důležité ale je, aby nebyly sjeté, naopak co nejnovější. Letos budu experimentovat se závodními zimními pirellkami s nastřelenými homologovanými hřebíky. A věřte, že moje očekávání jsou veliká...



to je jasné. Se zapnutou stabilizací se drftovat nedá. Převodovka do režimu Sport a přepnutí na pádla, respektive ruční řazení. Motor se musí držet v otáčkách a automatické přefazování komplikuje život Sport zase řadí rychleji než Nomal. Pokud nedrftujete na malém ovále, tak

To, jak se Evo X mezi kužely chová, je první moc příjemné překvapení. Auto funguje a jakoby samo jezdí smykem slalom. Úžasné. Garantuji, že i úplný začátečník na druhý pokus bude tento slalom zvládat na jedničku. Slalom je ale skutečně jen první krok

podstatnou roli. Snímače monitorují dynamiku a celkové chování auta, pozná, co řidič zamýšlí, a řídicí jednotka v reálném čase nastavuje diferenciály. Chová se tak, jak řidič očekává. Hlavně na výjezdu ze zatáčky S-AWC funguje fantasticky. V plejádě aut, která se podobných akcí účastní, mi připadá Evo nepřekonatelné. Obzvláště, vezmu-li v úvahu, že to je produkční auto na běžné ježdění. Ježdění na sněhu je samozřejmě hlavně o tréninku. Ale dva dny trénování posunou řidiče na vyšší úroveň, než sám očekával, a se svým vozem se úžasně sžije. Kromě zábavy je podstatným výstupem takového tréninku získání dovedností, jak jezdit na sněhu i na normální silnici a jak nebyť vydešen pokaždé, když auto jede bokem a jak takovou situaci zvládnout či jak si ji ještě užít, aniž by rozbil sebe nebo někoho druhého. Určitě jezdit! 

**Chová se tak, jak řidič očekává. Hlavně na výjezdu ze zatáčky S-AWC funguje fantasticky. V plejádě aut, která se podobných akcí účastní, mi připadá Evo nepřekonatelné.**

přepínač AWC do polohy Snow. Na ovále se dá experimentovat s přetáčivostí a přepínat režimy, ale pozor, vyřhal jsem při tom hřebíky ze zimních nokianů. Zůstalo jich asi pět na každém kole... Na většině cvičišť se začíná učit drftovat slalomem mezi kužely. V Lungau to není jiné.

Po návratu různých sekcí na ovále většinou přichází handling na ledové trati. Taková malá RZ s různými zatáčkami, rovinkami, někdy i skoky, přejezdy mostků a tak podobně. Je to všechno o dynamice a jak ji řidič umí využívat. O tom je trénink na ledu především. Technika hraje druhou, ale i tak velmi