



Desítka, auto na každý den

Text: Tomáš M.

Na podzim 2008 jsem vybíral nové služební auto. 335xi nebo 330xd to měly skoro jisté. Ale také jsem se zakoukal do Alfy Brery. Nádherné auto. Tak jsem chvíli váhal a čekal, jestli zvítězí rozum, nebo emoce...

DO TOHOTO VÁHÁNÍ MI v pátek odpoledne zavolal můj oblíbený prodejce Mitsubishi, že mu právě dovezli úplně nové Evo X a jestli ho nechci půjčit na víkend. Panuji mezi námi takřka přátelské vztahy a odmítnout takovou nabídku by byla urážka. Ne, kecám,

fakt mi to udělalo radost a na Evo X jsem se těšil. Byly to pozoruhodné dva dny plné různých překvapení. Auto jsem vracel s pocitem, že mezi emocemi a rozumem nemusím dělat ani moc velký kompromis... Pro půjčené Evo X jsem jel do Zlína. Cestoval jsem přes Buchlovské kopce svou starší Imprezou STi a těšil se na

cestu zpět. Jenže... Přesednutí do z Imprezy do EVO byl lehký šok. Z modré žilky jsem přesešel do poněkud přerostlého sedanu. Žádné kopání, ječení a výbušná síla, kterou jsem automaticky čekal. Žádné auto jen a jen pro zábavu, ve kterém se normálně moc jezdit nedá, ale sportovně vyhlížející sedan. Ve

a jiné blbosti, ale ryze funkční, sportovně vyhlížející přístrojová deska a sportovní sedadla. Celkově je to oproti devítce jiné auto, vyrobené podle jiného zadání. Především pro běžný život, jehož součástí má být i radost z jízdy. Jenže jízda zpět přes buchlovské silnice potvrdila, že Evo má více než jen



Evo se vybírá vcelku jednoduše. Žádný složitý konfigurátor, prostě jen dva modely GSR a MR. Ten druhý má jiná kola, tlumiče, péra a je k dispozici jen s automatem.

skutečnosti byl ještě hezčí než na fotkách na webu. Nový žraločí přední gril, šikmá přední i zadní světa, haubna s průduchy... Prahy, rozšířené blatníky... Prostě radost pohledět. Interiér je přesně takový, jaký mám rád – žádné umělohmotné imitace dřeva

sportovní geny předcházejících modelů. Dobře padnoucí recara, příjemný volant a strmé řízení umožňovaly naplno se věnovat jízdě a testování, kam až se dá zajít a jak funguje S-AWC podvozek v praxi. Hranice auta byly daleko za mou



Poslední Evo si při svém představení vysloužilo i kritiku – prý už to „není to samé“ jako u starších verzí. Blbost. Dokud se řidič baví, je vše v nejlepší pořádku.



o hodně dál než u všech aut, která jsem mjel. A k mému údivu se Evo X se řídlo výrazně lépe než modrá žiletka, se kterou jsem jel tam. Prostě žádná kopání, ječení turba, ale rychlá a přesná jízda. Evo X ukázalo, že je především hodné a přitom rychlé auto. Zážitky to tedy byly trochu jiné, než jsem čekal. Ale přesně takové, jaké jsem chtěl od svého nového „služebního“ auta. Brera dostala asi doživotní statut platonické lásky a 335xi bude možná někdy přistě, kdo ví. Bylo rozhodnuto. Pro své skoro každodenní ježdění kupuji Evo X!

Evo X se vybírá vcelku jednoduše. Žádný složitý konfigurátor, který vám v kroku 23 hlásí, že vybraná barva interiéru je nekompatibilní s použitými volantem. Prostě jsou dva modely GSR a MR. MR je trochu vymazlenější, má jiná kola, tlumiče, péra a je k dispozici pouze s dvouspojkovým automatem a s překvapivě výborně hrajícím ozvučením Rockford Fosgate a s navigací. S barvami je to podobné. Sice pší pořád Evo X, ale oficiálně to je už jen Lancer Evolution. Zřejmě proto, aby tuto změnu podtrhli, tak vypustili i rallye červenou a tlač černou a bílou. Dvouspojková převodovka ve verzi MR mě lákala. Půjčené auto ji nemělo, ale riskl jsem to a objednal auto

s dvouspojkou. Po překonání „dětských nemocí“ jsem si na ni zvykl. A teď jsem i rád, že ji mám. Režim „normal“ v kombinaci s automatickým řazením je fakt jen na obvyčejnou odpočinkovou jízdu, ale jakmile přepnu na pádla a dám režim „sport“, tak se hraje zcela jiná muzika. Dá se použít i režim „sport“ v automatu, ale přijde mi, že ten automat řadí trochu jinak, než chci, a tak mám raději pádla. Mezi režimy sport – normal a automat – pádla se dá přecházet kdykoli za jízdy. Je to otázka vteřiny. Stejně jako třeba zapnout tempomat. Ano, v Evo X je tempomat – prostě není to další evoluce devítky, ale jiné, civilnější auto. Na druhou stranu je k dispozici i režim S-Sport, který je určen vyloženě na blbnutí třeba na okruhu. Řazení se oproti sportu ještě víc zrychlí a otáčky se pohybují mezi pěti až sedmi a půl tisíci. Kupodivu, když jsem řazení nechal v režimu S-Sport na automatu, tak jsem byl na okruhu vždy rychlejší, než když jsem řadil jen pádly. To, v čem mělo a možná pořád má Evo navrch, je podvozek a řízení diferencially. Podle typu povrchu se dají volit různé režimy – asfalt, nebezpečný povrch a sníh. Je úžasné, jak aktivní řízení stáčení (AYC) a další funkce fungují, pokud je třeba auto na hraně a při výjezdu ze zatáčky se přidává

plyn. Na suchu, na vodě, na sněhu, za všech okolností ho auto poslouchá a jede tam, kam se pošle. Snad nejvíc se to dá vyzkoušet na polygonu na sněhu. Tam s Evem jezdí dvěma napřed po dni tréninku snad i začátečník. Je to hodné auto, které poslouchá. A baví mě pozorovat indikátor funkce diferencially na přístrojové desce. Detailní reportáž z ježdění s Evem po sněhu bude, slibuju! A protože neznám nikoho, kdo má Evo nebo STi a dříve nebo později nedělá na autě nějaké úpravy. Oproti očekávání jsem nezačal s motorem,

ale podvozkem. Sice to zní jako zdokonalování dokonalého, ale mělo to svůj smysl. No... On i motor s dvouspojkovou převodovkou snese úpravy. Výsledkem je slušných 340 koní a 460 Nm. I o tom bude některý z dalších článků. Tohle je přece dlouhodobý test, ne? **ESP**

TECHNICKÉ ÚDAJE:

Výkon: 295 koní v 6500 otáčkách, **toč. moment:** 366 Nm v 3500 otáčkách, **hmotnost:** 1665 kg, **zrychlení 0–100 km/h:** 5,6 s (neupraveno), **max. rychlost:** 242 km/h, **spotřeba:** 11,5–13/100 km (po běžné jízdě), **pořizovací cena verze ČR:** zhruba 1 100 000 Kč bez DPH (v kompletní výbavě)