

ŠUP DO CIVILU

Lancer Evolution X môže byť pre niekoho príliš ostrý. Mitsubishi sa preto rozhodlo postaviť výkonovo slabšiu alternatívu s nálepkou Ralliart.



Z amračený výraz v tvári spôsobuje na cestách nevídaný rešpekt. To malinké červeno-žlté logo v maske chladiča znamená, že v spätnom zrkadle sa objavil Lancer Ralliart. Jeho nátlaku netreba zbytočne vzdorovať, aj keď na rozdiel od verzie Evolution ide o civilnejšie stavaný variant. Diplomatiekší charakter prezrádajú umiernené tóny vychádzajúce z výfukového potrubia či mäkučké sériové sedadlá s decentnou bočnou oporou.

Pýchou auta je v prvom rade podvozok, ktorému kraluje aktívny medzinápravový

diferenciál (ACD). Jeho primárnou funkciou je variabilné rozdeľovanie krútiaceho momentu, od nastavenia 50 : 50 až po pohon výlučne prednej alebo zadnej nápravy. Na rôzne typy povrchov sa Ralliart vyzbrojil špeciálnou pomôckou, ktorú si požičal od modelu Evolution IX. Medzi sedadlami sa nachádza tlačidlo AWC, pomocou ktorého možno pohon všetkých kolies prispôsobiť jazde na asfalte (tarmac), šotoline (gravel) či snehu (snow). V závislosti od režimu sa mení okamih zvýšenia svornosti alebo uzavretia medzinápravového diferenciálu.

Sebavedomé správanie na ceste je v tomto aute samozrejmosťou, rovnako ako ukážkové držanie zvolenej stopy. Zbytočne by sme sa rozplývali nad výbornými jazdnými vlastnosťami vozidla, čo nás však prekvapilo, bolo samotné naladenie podvozka. Priznáme, že sme čakali o niečo tvrdší charakter. V duchu rozumných kompromisov sa pravdepodobne rávalo aj s naším neprívetivým tankodromom.

Rozhodíť auto za bežných okolností, keď všetko stráži pozorná elektronika, si pýta poriadnu dávku odvahy. Preto

Ralliart sa dá veľmi dobre ovládať, podvozok poskytuje osobe za volantom dostatočné množstvo informácií



auto
motor
sport

HODNOTENIE



Volant s vhodne zvoleným tvarom, rýchlosť radenia dvojspojkovej prevodovky vo všetkých režimoch, logické manuálne radenie prostredníctvom radiacej páky, zladenia motora a prevodovky, ťah agregátu, čitateľné a predvídateľné jazdné vlastnosti, výborná ovládateľnosť auta pod plynom, dostatočný komfort pruženia, vnútorný priestor.

Vysoká hmotnosť, spotreba, len výškovo nastavitelný volant, výplň sedadiel a ich bočné vedenie.

Karoséria

Dĺžka x šírka x výška: 4 585 x 1 760 x 1 515 mm, rázvor 2 635 mm. Prevádzková/celková hmotnosť 1 670/2 045 kg. Batožinový priestor 288 l. Objem palivovej nádrže 55 l.

Podvozok

Vpredu nezávislé zavesenie kolies typu McPherson, nezávislá viacprvková zadná náprava. Stabilizátor

Vpredu aj vzadu. Vpredu aj vzadu kotúčové brzdy. Rozmer pneumatík 215/45 R18. Stály pohon všetkých kolies s aktívnym medzinápravovým diferenciálom, šesťstupňová dvojspojkovala robotizovaná prevodovka.

Motor

Preplňaný radový benzínový štvorvalec, zdvihový objem 1 998 cm³. Najvyšší výkon 177 kW/241 k pri 6 000 ot./min., maximálny krútiaci moment 343 Nm pri 2 500 - 4 725 ot./min.

Jazdné výkony

0 - 100 km/h 7,1 s
Maximálna rýchlosť 220 km/h
Spotreba 13,9/8,1/10,2 l/100 km
Emisie CO₂ 243 g/km

Cena

Základná cena verzie od 32 000 € (964 032 Sk)
Testovaný exemplár 32 515 € (979 547 Sk)

treba najskôr deaktivovať kontrolné mechanizmy podržaním tlačidla ASC. Privolanie hrany spôsobilo, že sa Ralliart najskôr ťahal von zo zákruty, a potom sa o slovo začínala hlásiť zadná náprava. Následne sme rozhodný Lancer začali korigovať do normálu. Eliminácia jemne pretáčavých tendencií v druhej časti zákruty si v niektorých situáciách pýtala citlivo mierenú kontrolu či následnú protikontrolu. Správanie auta je však predvídateľné a veľmi dobre kontrolovateľné. Máloktoľný podvozok v súčasnosti vyrábaných kompaktoch dokáže poskytnúť také množstvo informácií. Ralliart sa výborne ovláda pod plynom a určite nevytiahne nejakú nečakanú zákernosť.

Inokedy by sme asi strašne hromžili, že kvapka z neba, ale teraz nám dážd počas testovacieho termínu vyslovene chýbal. Mokry povrch je predsa len vhodnejší na sledovanie jazdných vlastností takto koncipovaného modelu v extrémnejších situáciách. Alternatívou je tiež nejaká vhodná šotolinová oblasť, ale na tých zatmavených diskoch s níz-

koprofilovými osemnástkami by bola návšteva takéhoto povrchu sabotážou.

Účvatné zážitky spôsobovala našim maličkostiam dvojspojkovala robotizovaná prevodovka TC-SST, ktorej promptné radenie nás dostalo v každom režime. V automatickom hádzala tých šesť stupňov ostošesť, v športovom móde držala hlavne vyššie otáčky, no a manuálne to išlo napríklad veľkými páčkami pod volantom. K dispozícii je aj radenie prostredníctvom radiacej páky, a to bolo, na počudovanie, vyriešené správne: akcelerujeme – stupne radíme smerom k sebe, brzdíme – podradujeme smerom od seba. Vynikajúce a hodné inšpirácie.

Preplňaný benzínový dvojliter napojený na vydarenú prevodovku pochádza z Eva X, má však modifikované turbodúchadlo a výkon utlmený na 177 kW (241 k). Ťahá však veľmi ochotne, najmä nad pásmom 2 500 začína robiť slušné divadlo a zároveň mu nesmierne chutí. Pod dvanásť litrov sme sa s ním nedostali.

Text: Peter Michalec
Foto: PANER (2) a Martin Ruisl



Vyhotovenie volantu s manuálnym radením naznačuje, že športové gény auta nie sú cudzie, nastavíte ho však len výškovo



Bleskurýchle radenie robotizovanej dvojspojkovej prevodovky TC-SST v každom režime nás jednoducho dostalo



Tlačidlom AWC možno prispôsobiť pohon všetkých kolies rôznym povrchom. Vodiča o zmene režimu informuje prístrojový panel



Stlačením AFS sa deaktivuje „len“ funkcia natáčania svetlometov do zákrut, podržaním ASC odstavíte elektronických pomocníkov