



# DIAMANTOVÉ STRETNUTIE

Občas príde možnosť zoznámiť sa s celou modelovou ponukou jedného výrobcu na jednom mieste. Prednedávnom takéto podujatie pripravilo Mitsubishi na okruhu v českej Sosnovej a v príľahlom okolí. Hlavným lákadlom bola najnovšia generácia modelu EVO.

## Diamanty lesné

**O**kolie okruhu v Sosnovej tvoria lesy a vraj v nich rastie celkom dosť húb. Deň pred akciou výdatne pršalo a počas našich testovacích jazd sme mohli testovať aj stierače, čo boli dobré podmienky, aby sa im chcelo vystrkovať klobúky spod zeme. Počasie spolupracovalo s organizátormi a my sme sa mohli tešiť na príjemne náročné podmienky, do ktorých nás zaviedla prvá jazdná disciplína, zdolávanie rozbahnených svahov a priechod cez jamy s dnami pod



hladinou vody. Na takého jazdenie sa najlepšie hodia off-roady značky Mitsubishi, zosobnené v obľúbenom modeli Pajero a pracantovi L200. Poslúchajúci rady inštruktorov sme sa vydali

naprieč nástrahami. Keby sme nevedeli, že to, čo nám radia, majú aj vyskúšané, asi ich nikdy neposlúchneme. Zjazdy a výjazdy po prudkých rozmočených svahoch striedali kúpele v kalužiach, ktoré by určite s obľubou navštívila rodina diviakov z okolitých lesov. Ale autá sa v týchto podmienkach cítili vynikajúco a každým metrom dokazovali, že presne na takúto prácu sú zvyknuté a pre ňu sa narodili. Okrem nich sme sa mohli nadychať čerstvého vzduchu v lesoch

Outlander tiež neveriacky krútil kolesami nad jednoduchosťou prejazdu a keď sme z neho vystupovali, motor sa vypínal s nespokojným odvrknutím, akoby nám chcel ukázať niečo viac a nedostal na to ani šancu, ani priestor.

## Diamanty cestné

**P**rogram pokračoval a nás čakalo venčenie novínok modelového radu Lancer. Ako dozorca nad ostatnými súrodencami stál obďaleč Lancer Sportback RalliArt, model,

## EVO je so svojimi 217 kW (295 k) a 366 Nm z dvojlitrového turbom dopovaného motora na vyváženie ako stvorené

v modeli Outlander. Mapa nás zaviedla na lesnú cestu pokrytú listím a popadanými konármi, kde nám spoločnosť robili hubári, neveriacky krútiaci hlavami nad štvorkolesovými návštevníkmi.

ktorý tvorí medzistupeň medzi bežnou sériovou produkciou a výkonnou ikonou so skratkou EVO. Pod hliníkovou prednou kapotou, zhodnou s Lancerom Evolution, má aj rovnaký motor.



Jeho výkon dosahuje iba 176 kW (240 koní) a krútiaci moment vrcholí na hodnote 353 Nm. Lancer RalliArt je tiež štvorkolka a bude stáť menej ako Evolution, aj keď má s ním veľa spoločnej, no slabšie nalaďenej techniky. RalliArt sme nemohli prevetrať, zato po českých cestách sme si zajazdili so štvordverovým Lancerom Sportsedan s dvojlitrovým naftovým motorom (2.0 D1-D, 103 kW/310 Nm) a novým Lancerom Sportback s benzínovým srdcom s objemom 1,8 litra, výkonom 105 kW (143 k) a krútiacim momentom 178 Nm. Naftový motor od koncernu Volkswagen je starý

známy, zato benzínový si Japonci robia sami a pokiaľ hľadáte niečo na pokojné jazdenie, na hony vzdialené od uponáhľaného stresu, nebude zlou voľbou.

### Diamanty okruhov

**K**aždý, kto do Sosnovej prišiel, sa tešil na poslednú časť, jazdu na samotnom okruhu v aute, ktoré už roky visi nad postelami chlapcov a chlapov so vzťahom k rýchlym jazdám na viacerých povrchoch a k svetu automobilových rely. EVO, skratka názvu Evolution, je zaklínadlo, modlitba, mantra, sen, všetko v jednom. Najprv nás povozil majster volantu, mno-

honásobný víťaz rely pretekov, Václav Pech. Ten chlapík vyzerá, že ho nič nevyvedie z dobrej nálady a neustále sa usmieva. A ako jazdí! Mokry šmykľavý asfalt, na ktorom sme sa miestami nevedeli udržať na vlastných nohách, využil vo svoj prospech a úzkym kľukatým okruhom často prechádzal šmykom dverami napred. Jednak preto, lebo EVO je so svojimi 217 kW (295 k) a 366 Nm z dvojlitrového turbom dopovaného motora na takéto vyvádzanie ako stvorené, jednak preto, lebo má náhon na všetky kolesá S-AWC (Super-All Wheel Control) a stabilizácia dovoľí aj krásne šmyky. Vašek jednoducho „umí“ a my sme sa vedľa neho v aute držali všetkého, čoho sa dalo, lebo sme kontrolovane lietali zo strany na stranu. Najprv nás čakalo pár okruhov na „obyčajných“ Lance-roch, potom sme EVO desiatej generácie dostali do vlastných rúk. Zrýchlenie nás hravo zatlačilo do sedadiel a zákruty ukázali, prečo je EVO EVO-m. Pri pomalšom nájazde ukázkovo držalo stopu, keď ste to s rozumom prehnali,



vykúzlilo kontrolovaný šmyk, o ktorom by ste nikdy nepovedali, že ho zvládnete. Vyvolať, aj upokojíť. K dispozícii sme dostali zopár kôl po okruhu s manuálnou aj dvojspojkovou rýchlo radiacou prevodovkou Twin Clutch SST, ale podľa subjektívnych pocitov musíme priznať, že s manuálom nás auto poslúchalo viac. To auto dokáže v zákrutách neuveriteľné veci! Má na to celú armádu najnovších elektronických pomocníkov, ale aj tak! Rýchlosť, správanie sa na vozovke, zatáčanie a v poslednom rade aj oproti minulým generáciám vylepšené brzdy, to všetko sú atribúty, pre ktoré na EVO mnohí znalci nedajú dopustiť. ☺



**Zjazdy a výjazdy po prudkých rozmočených svahoch striedali kúpele v kalužiach, ktoré by určite s obľubou navštívila rodina diviakov z okolitých lesov**