

Lancer Ralliart: „Evo pre chudobných“

Tomáš Andrejčák
Bratislava

Mať v garáži tristokoňové Mitsubishi Lancer Evolution je snom asi každého, kto len trochu priúchchol nákazlivej atmosfére seriálu WRC. Nové Evo X však nie je žiaden lacný špás a za svoje nekompromisne športové gény si vyberá aj krutú daň. Jazdíť dennodenne týmto drsným náradím je len pre ostré náture. Zato nový Lancer Ralliart zvláda s preladom úlohu rodinného vozidla, a pritom vás častuje opojnými návalmi endorfínov. Nie, nie je to len falošný tuningový trik. Ralliart má rovných 240 koní, pohon oboch náprav, aktívny diferenciál a dvojspojkovú prevodovku! Cenou vás však ešte nemusí zruinovať. My sme si nového diamantového atléta vyskúšali s karosériou Sportback.

Exteriér

Ambície Ralliartu sú zjavné na prvý pohľad. Zvlášť v oranžovom laku Santorini orange je jednoducho neprehliadnuteľný. Odkazov na legendárny Evolution tu nájdete viac ako dosť. A to dokonca aj vo verzii Sportback, ktorá nie je pre túto ikonu práve typická. Agresívna predná maska klesá nebezpečne nízko k asfaltu a svetlá sú hrozivo „prižmúrené“.

Aj aerodynamický balík zavŕšený obrovským krídlom, široké prahy, stabilný postoj na 18-palcových diskoch a dve mohutné koncovky výfuku naznačujú, že v tomto aute sa skrýva skutočný športový potenciál. Len sací otvor v hliníkovej prednej kapote má tak trochu samoúčelný ráz. Na rozdiel od Eva pod ním totiž nenájdete chladič stlačeného vzduchu.

Interiér

Priestorovo je Ralliart identický s klasickým Sportbackom. Ponúka dostatok komfortu pre päťčlennú posádku. Len zadný cestujúci v strede si bude musieť zvyknúť na vysoký tunel v podlahe. Napokon, sedíte

„Nie, nie je to len lacný tuning. Ralliart má rovných 240 koní, pohon oboch náprav, aktívny diferenciál a dvojspojkovú prevodovku!“



Vybavenie Ralliart Premium Pack

ESP, 7x airbag, 4x4, bi-xenónové svetlá s ostrekovačmi, predné hmlové svetlá, športové sedadlá, elektrický balík na okná a zrkadlá, dažďový a svetelný senzor, automatická klimatizácia, kožený multifunkčný volant a radiaca páka, bezklúčové štartovanie a odomykanie, tempomat, audio Rckford Fosgate + 9x repro, USB-port, aerodynamický kit, 18-palcové disky...

v „štorkolke“. Tu sa však podobnosť končí. Váš tep zrýchli viacero športových doplnkov.

Ralliart vás privíta športovými sedadlami s výrazným bočným vedením, trojramenný kožený volant vám sadne do ruky, v prístrojovej kaplnke upúta váš zrak otáčkomer s červeným polom až nad 7 000 otáčkami a vaše nohy sa dotýkajú hliníkových pedálov. A aby toho nebolo málo, nájdete tu aj zopár imitácií kARBónu. Stále vás však hnevá ovládanie palubného počítacia tlačidlom na prístrojovej doske či chýbajúce hĺbkové nastavenie volantu. Nenadchnú ani malé ovládače audiosústavy, retrovládače klimatizácie a na dnešné pomery malý a úzky centrálny displej.

Vybavenie a variabilita

Ralliart je vlastne vrcholovou ponukou modelového radu, ak z neho vynecháme drsné Evo X. A tak obsahuje aj luxusné prvky ako automatickú klimatizáciu, tempomat či dažďový a svetelný senzor. Vynikajúce je aj bezpečnostné vybavenie. V sérii je stabilizačný systém, sedem airbagov vrátane kolenného pre vodiča a bi-xenónové adaptívne svetlá. Trochu však prekvapí, že špeciálne športové sedadlá Ralliart sú len súčasťou nie práve najlacnejšieho príplatkového balíka Premium Pack, ktorý obsahuje aj bezklúčové štartovanie a výkonnú audiosústavu Rockford Fosgate s deviatimi reproduktormi. Bez nich to totiž nie je celkom ono.

Vďaka veľkému výklopnému veku je Lancer Sportback oveľa praktickejší ako Sportsedan. No rekordy určite neláme. Prvý dojem síce zlepšuje dvojité podlahy, no na 375 litroch úžitkového objemu to veľa nezmení. Ani s odkladacími priestormi v interiéri to teda nie je žiadna sláva. Pochvalu si však zaslúži jednoduchý systém samočinného sklápania zadných sedadiel priamo z batôžinového priestoru.



Ralliart si požičal množstvo prvkov z legendárneho Lanceru Evo X, napríklad agresívnu prednú masku či sací otvor na prednej kapote. Pod ňou sa skrýva rovných 240 koní. FOTO: MITSUBISHI





Interiér je zušľachtený športovými sedadlami, trojramenným volantom a množstvom hliníkových doplnkov.

Motor a prevodovka

Ralliart poháňa preplňovaný dvojlitrový štvorvalec odvodený z agregátu Lanceru Evolution. V porovnaní s ním má síce o 40 kW menej, no aj tých 177 kW a 343 Nm je až-až na liftback nižšej strednej triedy. Nie je to síce žiadna ľahká váha, veď vďaka štvorkolke váži Ralliart takmer 1,7 tony, ale môžete si byť istí, že do sedadla vás poradne pritlačí. Motor má ostrejší zvuk, čo v tomto prípade vôbec neprekáža a točí až do 7 000 otáčok za minútu. Vtedy to už v kabíne poriadne vrie.

Stovku zvládnete s asistenciou extrémne rýchlejšie dvojspojkovej prevodovky TC-SST za sedem sekúnd. Niet sa čudovať, veď jej šesť stupňov je sprevodovaných poriadne krátko. To však nie je všetko. Ak si chcete naozaj zajazdiť, môžete zvoliť režim Sport, ktorý radí pri citelne vyšších otáčkach. Po prepnutí počas jazdy sa preto nečudujete, že prevodovka podradí aj od dva či dokonca tri stupne. Ak vám to stále nestačí, môžete vziať všetko do svojich rúk a zadávať povelý krídelkami za volantom. Sympatické je, že v manuálnom režime vám do riadenia nevstupuje elektronika a vytrvalo drží vami zvolený stupeň.

Musíte však rátať s tým, že Lanceru vysokootáčaný benzín naozaj chutí. Ak sa neovládnete, môže z nádrže ubúdať pokojne aj viac ako 15 či dokonca 16 litrov. Ani na diaľnici nie je Ralliart oveľa úspornejší. Pod dvanásťlitrový priemer sa dostanete naozaj len s veľkým sebazaprením.

Jazdné vlastnosti

Odpruženie Ralliartu je výrazne tuhšie v porovnaní s civilnými verziami. Svoje robia aj nízko profilové pneumatiky.

Veľa komfortu si teda neužijete, ale zas nejde o extrémny typ Eva. Fascinujúca je však schopnosť Ralliartu preniesť svoj výkon na vozovku, a to akúkoľvek. V žiadnom inom modeli totiž nenájdete aktívny medzinápravový diferenciál pracujúci v troch režimoch.

Pomocou tlačidla vyberáte mód pre asfalt, sneh a štrk. K tomu treba pripočítať dva diferenciály so zvýšenou svaornosťou. Tu je Ralliart nepremožiteľný. Kvalitné jazdné vlastnosti sú však dané aj viacprvkovým nezávislým zavesením zadných kolies, ktoré je v tejto kategórii stále skôr raritou ako pravidlom. S Raliartom tak môžete naozaj pustiť z uzdy vaše športové ambície. Ale pozor! Prekvapiť vás môže jeho sklon k nedotáčavosti. Takže s plynom v zákrutách naozaj opatrne.

Celkom spokojní nebudete ani s riadením. Viac ako tri otáčky medzi krajnými polohami nie je naozaj to pravé orechové pre ostrú športovú jazdu. Ralliart by si iste zaslúžil strmsí prevod. Na brzdy sa však môžete spoľahnúť. Pracujú neúnavne a vytrvalo. © PEREX, A.S.



Porovnanie parametrov

Model	Mitsubishi Lancer Ralliart 2,0 Turbo	Subaru Impreza WRX 2,5 Turbo	Audi A3 Sportback 2,0 TFSI S tronic
Objem motora (cm ³)	1 998	2 457	1 984
Výkon (kW/ot.)	177/6 000	169/5 200	195/6 000
Prevodovka	6-dvojspojková	5-manuál	6-dvojspojková
Dĺžka/šírka/výška (mm)	4 585/1 760/1 515	4 415/1 740/1 475	4 302/1 765/1 399
Rázvor náprav (mm)	2 635	2 620	2 578
Batožin. priestor/nádrž (l)	375	300	302
Maximálna rýchlosť (km/h)	230	209	250
Akcelerácia 0 - 100 km/h (s)	7,0	6,5	5,6
Spotreba na 100 km (l)	10,0	10,4	8,4
Cena:	32 000 €	v SR nie je v ponuke	43 980 €

Zhodnotenie

Výhody

- + výkon
- + trakcia
- + efektívny dizajn
- + prevodovka TC-SST
- + slušné úžitkové vlastnosti
- + bezpečnostné vybavenie

Nevýhody

- vysoká spotreba
- tendencia k nedotáčavosti
- riadenie
- ovládanie palubného počítača
- chyba hĺbkové nastavenie volantu
- niektoré plasty v interiéri
- sedadlá Ralliart za príplatok