



Letisková hala je menšia ako v Bratislave, ale to vôbec neprekáža. Snažím sa dostať sa z nej čo najskôr von, lebo na parkovisku už čaká kolega, aby ma odviezol do hotela. Ani nie o 45 minút jazdy krásnymi serpentínami sa nachádzame vo výške 2 250 m n. m., v nádhernom prostredí pohoria Sierra Nevada v provincii Andalúzia. Práve tu končí lyžiarska sezóna, ale s istotou začína (r)EVOLučná sezóna. Ešte ma čaká pár drinkov na prekrvenie a jedna krátka noc, ale to sa dá zvládnuť.

Ráno si dávam povinné, ale pre istotu ľahké raňajky a zopár teoretických informácií o novinke. Dozvedám sa, že model Evolution bude v Európe k dispozícii v dvoch verziách, a to vo verzii GSR s 5-stupňovou manuálnou prevodovkou alebo TC-SST, t. j. so 6-stupňovou dvojspojkovou automatizovanou prevodovkou

a vo verzii MR výlučne s prevodovkou TC-SST. A predstavte si, výrobou prevodovky sa zaoberá firma Getrag a vyrába ju na Slovensku neďaleko Košíc! Verzia GSR bude vybavená bixenónmi so systémom adaptívnych halogénových svetlometov, ktoré sa rozsvietia pri každej zmene smeru jazdy, 18" diskmi značky Enkei, sedadlami Recaro z čiernej látky, 4-piestikovými prednými a 2-piestikovými zadnými kotúčovými brzdami Brembo, premakáňým systémom pohonu všetkých kolies S-AWC (Super-All Wheel Control), ktorý sa oproti systému použitému v Evolution IX môže pochváliť integrovaným stabilizačným systémom (ASC). Tento spolu s aktívnym medzinápravovým a zadným diferenciálom ACD/AYC spolupracuje okamžite, a tak umožňuje v zákrutách využiť maximálny výkonový potenciál vozidla s vyššou

úrovňou ovládania. Samozrejme, myslelo sa aj na priaznivcov „utrhnutej“ jazdy a stabilizáciu je možné vypnúť. Verzia MR disponuje okrem spomenutej prevodovky SST oproti GSR-ku veľmi ľahkými 18" diskmi z kovaného hliníka značky BBS (-3,7 kg v porovnaní s Enkei), 2-dielnymi prednými kotúčovými brzdami Brembo, tlmičmi Bilstein, pružinami Eibach, koženými, samozrejme, patrične športovými sedadlami Recaro, multimediálnym systémom Mitsubishi s navigáciou s 30 GB HD a špičkovým audio-systémom 650 W Rockford Fosgate®.

Čo sa exteriéru týka, GSR má športovejšie a agresívnejšie črty karosérie. Všetky nasávacie otvory sú čiernej farby a rovnako to je aj pri prednej maske. MR je ladené skôr do elegancie použitím chrómových línií a nasávacích otvorov vo farbe karosérie. Obe verzie majú aj

*Ani neviem ako a zrazu sa nachádzam na letisku v španielskej Granade. Možno nič zvláštne, ale ja sa teším ako malý chalan, ktorý stojí pred Tuzexom a v ruke drží bony. Najbližšie dva dni budú pamätné! Mám totiž česť voziť sa na absolútne novej, naoko veľmi civilne vyzerajúcej, ale o to dravšej kultovej „šlehy“ desiatej generácie... Mitsubishi Lancer Evolution!*



# Japonská

krásny a plne funkčný zadný difúzor, ktorý dopĺňa jú dve chrómové rúry trúbiace konečne stereo. A predstavte si, tuhosť karosérie je oproti predošlej verzii o polovicu vyššia, čo má pozitívny dopad na bezpečnosť, ale hlavne na samotné jazdné vlastnosti.

Je však tiež na mieste spomenúť dnes už v automobilovom svete dosť podstatnú položku zvanú ťahovanie opaskov... Pre Lancer Evolution neplatí ťahovanie opaskov vo vzťahu šetrenia výrobných nákladov, ale skôr v uberaní hmotnosti. Okrem strechy je totiž hliníková ešte aj predná kapota, predné blatníky, predný nosník a, predstavte si, aj zadné krídlo! Tak tu musel šéf vývoja dizajnu Masaki Matsuhara – san pravdepodobne potiahnuť pekne hustý oblačík...

O pohon sa stará tradične 2-litrový benzínový štvorvalec MIVEC s turbom s väčším výkonom

217 kW (295 k). Krútiaci moment vrcholí číslom 366 Nm pri 3 500 ot. Vďaka hliníkovému bloku motora sa podarilo ušetriť 12 kg na hmotnosti a rovnako sa znížilo aj jeho ťažisko. Zrýchlenie z 0 – 100 km/h trvá skvelých 5,4 s, resp. 6,3 s s prevodovkou TC-SST. Ale toto je teória, ktorá nás, bláznov do motoristického športu, zaujíma až na druhom mieste. Pusťte ma už konečne za volant! Ja chcem hlavne zistiť, či to, čo je na papieri, stojí za to mať v garáži!

Pred jazdou nechýbajú bezpečnostné inštrukcie – a je to tu, vlastne sú tu. Štyri čierne naleštené, skoro 300-koňové stroje Evo už pred hotelom žhavia turbá a ich krásny zvuk dáva tušiť, že nuda tu dnes nedostane príležitosť. K dispozícii máme top verziu MR vybavenú dvojspojkovou automatizovanou prevodovkou s možnosťou manuálneho radenia

horčičkovými páčkami pod volantom a tromi voliteľnými režimami radenia (Normal, Sport a Super-Sport). S nadšením sadám s mojím nemeckým kolegom do auta č. 2 a s rešpektom si zapínam bezpečnostný pás. Pred odjazdom ešte pridám plyn, aby som sa presvedčil, či kone nekapú. Šibe mi?! Jasné, že nie! Opak je pravdou. Kone chcú už vyraziť. A ja tiež. Radím D, pridám plyn a čakám brutálny záťah. Ale čo sa deje?! Veď to nejde! Jazda mi skôr pripadá ako v rodinnom MPV-čku naloženom slušným víkendovým nákupom. Navyše, vôbec necitím odozvu tvrdého podvozku, ako bolo zvykom minimálne v predchádzajúcich štyroch generáciách, v ktorých som sa povozil a vďaka čomu môžem teraz jednoduchšie porovnávať. Beriem do ruky vysielaciu a pýtam sa: „Pekka, sedím naozaj v Evolution, alebo ste



Jazda



# (r)evolúcia



mi dali nejaký dvojliter bez turba s automatom?" Pekka Koski, mimochodom bývalý team manager Tommiho Makinen v teame Ralliart Finland, sa smeje a vraví: „Počkaj, kým sa dostaneme na hlavnú cestu a uvidíš, ako sa začne auto správať, keď prepneš režim z Normal na Sport“.

Nechcel som tomu uveriť, lebo jazda mi pripadala nezvyklo ležérna. Prepol som teda na Sport. V tom momente si prevodovka okamžite podradila a moja nádej na športovú jazdu sa začala naplňovať. Zrazu som cítil už aj jemný tlak do sedadla pri hraní sa s plynom. Jedna zákruta striedala druhú a ja som si uvedomil, že aj napriek tomu, že podvozok nie je tvrdý ako na motokáre, auto sedí ako pribité a vôbec sa nenakláňa. Skúšam manuálny režim

**„Nebrzdí! Nechaj ho pozvoľna pod plynom. Keď budeš v 1/3 zákruty, riadne pridaj!“**

radenia jednoduchým stlačením páčky s mínuskom. Nasledovalo ďalšie podradenie a krásny zvukový prejav. Tak toto už naozaj začína pripomínať športové auto a na mojej tvári sa objavuje úsmev... Škoda len, že nasleduje prestriedanie vodičov a môj úsmev sa vytráca. To už je koniec? Veď som si práve začal zvykať. V podvedomí si ale hovorím, pokoj, zajtra ideš na okruh, budeš si môcť vyskúšať ešte Super-Sport režim a úsmev sa mi akosi vracia.

Okruh, o ktorom je reč, sa nachádza v španielskom Guadixe. Nájdete ho 70 km od Granady. Slúži hlavne na testovacie účely a okrem iného je veľmi obľúbený aj u značky Aston Martin. Autá už sú nachystané... Ale čo to vidím? To je predsa staré Mitsubishi Spacestar a má slúžiť na oboznámenie



sa s traťou. Dávame si teda zopár kolečiek a zisťujeme, že trať je technicky celkom náročná. Po 5 kolách si presadám do Lancera Evolution, zatiaľ však len na miesto spolujazdca. Každý dostal do auta totiž aj svojho inštruktora. Mojm sa stal Mike Greenhalgh, ktorý je profesionálnym pilotom teamu Gravity Racing International šampionátu FIA GT3, jazdáci na Ascari KZ1R GT3. Počas našej konverzácie sa okrem iného dozvedám, že Mikeho otec je majiteľom okruhu a má pre nás pripravené malé prekvapenie. Tak to už ma popri jeho šialenej jazde úplne dostalo. Mike odbočil do boxov a prišiel ten moment, na ktorý som sa od včerajšieho dňa tak tešil. Konečne si môžem vychutnať nové Evo v extrémnych situáciách v Super-Sport režime. Prvé kolo idem s rešpektom a zákruty vyberám sice ideálnou líniou, ale veľmi opatrne. Mike sa smeje a hovorí: „Dupni na to a do zákrut choď dravšie!“ Dodal mi odvalu a ja zrýchľujem. Počujem agresívny zvuk motora, ktorý je sprevádzaný silným tlakom do sedadiel a vzrušujúcim cukaním pri neskutočne rýchlom preradení prevodovky SST. Tak to je niečo! V duchu sa

snažím nemyslieť na prvú zákrutu, ale ona je zrazu tu a ja sa jedným okom pozerám na Mikeho. On sa len smeje a hovorí: „Nebrzdi a nechaj ho pozvoľna pod plynom, a keď budeš v 1./3 zákruty, pridaj.“ Snažím sa nemyslieť na následky, ak by nás odstrelilo z trate. Zrazu cítim jemné záškľby a ja napriek tomu pridávam. Auto zrýchľuje a v momente som na krátkej rovinke. To je geniálne! Vďaka S-AWC vôbec nemalo tendenciu k nedotáčavosti. Som z toho nadšený a vychutnávam si jazdu okruhom až do samého konca. Pozitívne prekvapený som aj z podvozku, pretože aj napriek tomu, že je oproti Evo IX ladejný komfortnejšie, má výbornú stabilitu a vôbec sa necítim ako „na sánkach“.

Ešte som sa z tej šialenej jazdy poriadne nespamätal a Mikeho otec vyťahuje z hangáru jednu zo svojich obľúbených hračiek. Nie! Veď to je lamborghini, presnejšie Gallardo Superleggera. V základe 530 koní, to iste viete. Ale toto je špeciálne upravená mašinka na 650 koní, s ktorou vyzýva 72-ročný pán Greenhalgh Evo X na súboj. Ten neskutočne brutálny rev motorov, ktorý som o pár minút počul na

štartovej čiare, by som doprial každému. Jednoducho nádhera! Stroje odštartovali. Je veľmi zaujímavé pozerat sa, ako lambo nedáva absolútnu šancu na rovinkách, ale pri výjazde zo zákrut je Lancer Evolution vždy v tesnom závесе. Päť kolečiek slušnej naháňacky dáva tušiť, kto by bol v cieľovej rovinke víťazom, ale lambo spomaľuje a necháva Evo prejsť cieľom ako prvé. Keď som sa pýtal pána Greenhalgha, prečo na cieľovej rovinke ubral plyn, odpovedal mi: „Sila auta nie je rozhodujúca, záleží predovšetkým na ovládateľnosti a ja som videl, ako ma Evo tlačí zo zákrut. To ma presvedčilo o jeho kvalitách a môžem ti prezradiť, že keby som nemal už toľko áut a jeden zadok, zajtra by som vážne premýšľal o jeho kúpe.“

Môj silný emocionálny zážitok z týchto dvoch dní je sprevádzaný triezvym pohľadom na vec a ním by som aj rád ukončil tento článok. Kým Mitsubishi Lancer Evolution VI. generácie zostáva modlou a najagresívnejšou evolúciou, X. generácia sa stáva najbezpečnejšou a najstabilnejšou revolúciou, ktorú sa určite oplatí mať v garáži.

