

Novi Evolution ni več Evo, pravijo pri Mitsubishiju. Noče biti reli specialka, konkurirati hoče odraslim športnim limuzinam. A za to so potrebni kompromisi, uspešnost avtomobila pa je odvisna od tega, kako uspešni so.

DIRKALIŠČE

1. 56,27 s

2. BMW M3	(L)	56,36
3. Mitsubishi Lancer EVO IX	(L)	56,91
4. Corvette C6 Coupe	(L)	57,13

Več na www.avto-magazin.si. Meritev je bila opravljena z merilno napravo Timemaster (www.kbroe-elect.com).
* (L) letno, (Z) zimsko gume

Mitsubishi Lancer Evolution 2.0 MIVEC TC-SST MR



Kompromisi

EVOLUTION LANCER

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič



► Pri reli specialkah, kakršna je bil Evo doslej, je stvar jasna: avto ima štiri vrata (ali pet), pet sedežev in lahko služi (glede na prostornost) tudi kot družinski avto, a vse je podrejeno temu, da bo predelan za

dirke čim uspešnejši. Zato je glasen, trd, neudoben, a hiter. Novi Evolution noče biti reli specialka, temveč najhitrejša in najbolj športna, a še vedno civilizirana cestna različica Lancerja. Konkurenca BMW-ju

M3, recimo, ali Audiju RS4. Zato je bil Evolution (v nasprotju s prejšnjimi Evi) že od začetka zasnovan kot eden izmed modelov Lancerjeve modelne vrste in tako je novi Evo (kaj hočemo, starih navad se je težko

znebiti) navzven in navznoter Lancer, le da je videti bolj športno.

Veliko bolj športno, pravzaprav, vsaj na prednjih sedežih. Poldirkaški sedeži nosijo Recarop podpis, telesu v ovinkih zagotavlja jo odlično oporo, hkrati pa so dovolj udobni tudi za vsakdanjo uporabo. Na žalost pa volanski obroč ni nastavljen po globini, tako da je včasih malo težje najti dober položaj, je pa zanimivo, da se je nekaterim članom redakcije zdel preveč oddaljen, a so kmalu priznali, da ne moti toliko, kot bi pričakovali.

Za volanskim obročem se skrivata 'ušesi' (seveda lahki, aluminijasti), ki omogočata prestavljanje. Ne vrtita se skupaj z volanskim obročem, temveč ostajata na mestu, seveda zato, da ju lahko voznik najde vsak trenutek, ne glede na to, kaj vmes počne z volanom. Prestavljati je namreč treba tudi v ovinku, med drsenjem, in takrat ne sme biti vprašanja, kje sta ročici oziroma kaj je funkcija katere. Druga možnost je prestavljanje s prestavno ročico na sredinski konzoli in tudi tu so Mitsubishijevi inženirji (k sreči) stvari

naredili prav: za prestavljanje v višjo prestavo je treba ročico potegniti k sebi, za prestavljanje navzdol od sebe. Twin Clutch SST (Sport Shift Transmission) pravijo menjalniku, ki mu ukazuje ročica oziroma ušesi ob volanu v Mitsubishiju, seveda pa gre za menjalnik (v osnovi robotiziran ročni) z dvema sklopkami. Premore povsem samodejni ali povsem ročni način pretikanja (v katerem ne prestavi navzgor, tudi ko se motor zavrti povsem do omejevalnika vrtljajev), izbirati pa je mogoče med dvema samodejnima in tremi ročnimi načini prestavljanja. Ti se razlikujejo predvsem po tem, pri katerih vrtljajih SST pretika v samodejnem načinu, a tudi po hitrosti in ostrosti vklapljanja dvojne sklopke v oljni kopeli ter odzivnosti stopalke za plin tako pri samodejnem kot pri ročnem načinu pretikanja. Normalni in športni način sta na voljo vedno, superšportni način pa je namenjen predvsem uporabi na stezi. V zadnjem načinu je pretikanje zares hitro in brutalno, športnega in normalnega pa boste ločili bolj po tem, pri katerih vrtljajih menjalnik prestavlja (v samodejnem načinu), kot po odloč-



nosti prestavljanja. Izjema so situacije, ko rahlo dodajate ali odzimate plin pri nižjih vrtljajih – takrat se lahko menjalnik malce zmede, kar v normalnem načinu delovanja voznik zazna kot rahlo podrsavanje sklopke, v športnem pa kot odvečen suneč. Tu je treba biti jase: za vsakdanjo, družinsko uporabo SST ni na ravni, kakršne smo vajeni pri konkurenčnih menjalnikih, na dirkališču (oziroma pri športni uporabi) pa je odličen. Kompromis se tu nagiba bolj v smeri športne kot vsakdanje uporabe, a je vse skupaj še globoko v 'zelenem območju'.

Sredinski diferencial je elektronsko nadziran, navor med prednjo in zadnjo premo pa zmore deliti v razmerju od 50 proti 50 pa do vsaj 20 proti 80. Kako bo diferencial deloval, je seveda odvisno od podatkov z različnih tipal, a tudi od tega, kako ga nastavi voznik. Na sredinski konzoli je namreč gumb z oznako AWC, ki omogoča preklapljanje med načini Tarmac (Asfalt), Gravel (makadam) in Snow (sneg). Razlika je dokaj očitna: na makadamu, recimo, je avto v načinu Gravel res hitrejši, kot če ga pustite v načinu Tarmac, po drugi strani pa tudi manj zabaven za vožnjo, saj je prekrmarjenja manj. Če želite biti hitrejši, diferencial nastavite 'prav', če se želite zabavati, ga pustite na Gravel. Samozaporni aktivni zadnji diferencial (AYC) zmore navor razporediti h kolesu z boljšim oprijemom (oziroma glede na

podatke s tipala na volanu zunanjemu kolesu) in s tem skrbeti, da avto zavija, kamor želi voznik, njegovo delovanje pa je precej neopazno, a učinkovito (dokler je sistem vklopljen). Pohvala gre tudi ABS-u, saj dobro deluje tudi na spolzkih podlagah, recimo ob zaviranju na makadamu v ovinku. Sicer pa so zavore vrhunske. Oznaka MR pomeni, da ima Evolution izboljšane Brembove zavore z dvodelnimi čeljustmi, ki so tudi dober kilogram lažje (pri vsakem kolesu). Hkrati oznaka MR pomeni tudi, da so lažja kot pri slabših različicah Evolutiona tudi platišča (tu BBS, pri drugih Enkei) pa da je podvozje kombinacija Eibachovih vzmeti in Bilsteinovih blažilnikov. Kljub temu je avto še (po trdoti podvozja) na meji vsakdanje uporabnosti, čeprav so tudi gume izrazito nizkopresečne. Tu je kompromis uspel. Lega na cesti je seveda odlična, v osnovi rahlo in varno podkrmarjena, navduši pa dejstvo, da je mogoče Lancerja brez težav spraviti v prekrmarjenje, ki je zlahka nadzirljivo tudi pri velikih hitrostih. Avto daje zanesljiv, igriv občutek, ki kar kliče po še več 'konjih' pod motornim pokrovom.

Dosedanji štirivaljnik z oznako 4G63, ki je poganjal generacije in generacije Evov, namreč odhaja v zasluženi pokoj, zamenjal pa ga je povsem nov motor z aluminijastim blokom. Kovani Mahlejevi bati (na ojnice so pritrjeni s plavajočimi zatiči) so dovolj



Iz oči v oči



Aljoša Mrak

» Na naši lestvici športnih avtomobilov, ki smo jih vozili na Racelandu, je postavil nov rekord. Prehitel je BMW-ja M3, predhodnika in Corvette. Zato o tehniki ne bom izgubljal besed: vrhunsko. Od volana do motorja, od diferencialov do menjalnika, čeprav bi (vsaj na steži) zlahka preživel z ročnim menjalnikom. Poleg skromnega dometa mu zamerim le to, da (slušno) ne razvaja. Ni žvižganja turbopuhala, ni sekanja pri prestavljanju ali bobnanja pri nenadnem popuščanju stopalke za plin. V bistvu je zelo dolgočasen družinski avtomobil. Dokler ne gre na polno, še posebej na spolzkem. Potem bo dolgčas tehniki, saj jo le redki vozniki znajo (ali zmorejo) izkoristiti. «

“Za volanskim obročem se skrivata 'ušesi' (seveda lahki, aluminijasti), ki omogočata prestavljanje.”

Iz oči v oči



Mitja Reven

» V tistih nekaj kilometrih še zdaleč nisem našel njegove meje. Hudič se drži ceste bolj kot karkoli, kar sem do zdaj vozil v svojem življenju. Je zaradi tega dolgočasen? Bi rekel, saj se zabava z Evolutionom velikokrat začne šele, ko že krepko grozijo modre luči. Kapo dol vsakemu, ki si ga kupi, saj dokazuje, da je navdušenec nad tehniko. «

dobri, da v svoji serijski obliki prenesejo tudi obremenitve, ki jih Evolution doživlja v dirkaški različici za skupino N. Aluminijasta je tudi glava motorja, ta pa zdaj nosi oznako 4B11 in zmore 295 'konjev'. Premalo? V bistvu ne, a si človek na asfaltu dirkališča hitro zaželi še kakih 100, 200 žrebcev več. Potem bi bila bočna drsenja lažja, pospeški



Tabela konkurence

MODEL	Mitsubishi Lancer Evolution 2.0 GSR	Subaru Impreza WRX STi
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - boxer
gibna prostornina (cm³)	1.998	2.457
največja moč (kW/KM pri 1/min)	217/295 pri 6.500	221/300 pri 6.000
največji navor (Nm pri 1/min)	366 pri 3.500	407 pri 4.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.505 × 1.810 × 1.480	4.415 × 1.795 × 1.475
največja hitrost (km/h)	240	250
pospešek 0–100 km/h (s)	5,4	5,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	13,6/8,3/10,2	13,8/8,2/10,3
cena osnovnega modela (evri)	49.500	49.900

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	450

odločnejši ... Pri dosedanjem Evu so za take stvari tunerji poskrbeli dokaj zlahka, zdaj bo stvar – tako pravijo tisti, ki se spoznajo na navijanje tovrstnih motorjev – zaradi povsem aluminijastega motorja, ki temelji na bloku znanega 'civilnega' štirivaljnika, pa tudi zaradi menjalnika SST precej težja. Za krmiljenje ventilov tudi tokrat skrbi sistem MIVEC, zdaj na sesalni in izpušni strani, vsak valj ima svojo vžigalno tuljavo, Mitsubishijevi inženirji pa so se odločili še, da se odpovejo tudi dodatnim gredem za dušenje vibracij, s čimer bi zmanjšali notranje izgube. A tu kompromis ni uspel najbolje – po eni strani je zvok motorja Evolutiona čisto pretih in prenežen za športni avto. Na makadamu ga, recimo, sploh ne slišite (kar je jasno opazno tudi na videu na naši spletni strani), na avtocesti pa že

“Na avtocesti že kmalu nad hitrostno omejitvijo postane preglasen.”

kmalu nad hitrostno omejitvijo postane preprosto preglasen, preveč brenčec in preveč nadležen. Tu bodo pri Mitsubishiju morali storiti več, najbolje z agresivnejšo izpušno cevjo z dodanim ventilom za uravnavanje pretoka (to rešitev s pridom izkorišča kar nekaj bolj športnih znamk), hkrati pa bodo morali poskrbeti še za boljšo izolacijo potniškega prostora, da bo avto bolj vsakdanje uporaben. Tekmeci so tu korak spredaj. Poraba? Če ste res umirjeni, znosna (okoli 10 litrov), če ste malo živahnjeje sorte, pričakujte nihanja med 12 in 15 litri. Stvar bi bila popolnoma sprejemljiva, če ne bi bila posoda za gorivo premajhna, saj več kot 300 kilometrov z avtom lahko naredijo le najbolj varčni in potrpežljivi.

Ker imajo vsake oči svojega malarja, kot prvi star pregovor, o zunanji obliki le toliko: očitno je, da je Evolution član družine Lancerjev, in to je tisto, kar so oblikovalci tudi želeli doseči. Da je skoraj enak 'navadnemu' Lancerju, je jasno tudi na zadnjih sedežih (kjer je prostora še dovolj) in v prtljžniku, ki pri Lancerjih že tako ni rekordno velik, zaradi nizkotonskega zvočnika in ojačitev pa je že skoraj neuporabno majhen. Veliki zvočnik v prtljžniku je tam zato, ker oznaka opreme MR pomeni, da je Evolution opremljen z večino dobrot, ki jih je treba pri konkurenci iskati na seznamu dodatne opreme. Odličen avdiosistem, navigacija (brez Slovenije!), aktivni žarometi, usnje, pametni ključ ... In glede na ceno (slabih 60 tisočakov) to ni veliko – oziroma ne bi bilo, če Evolution ne bi imel nekaj kompromisov, ki so se ponesrečili. Ko jih bodo pri Mitsubishiju popravili, bomo lahko mirno zapisali, da ne le da za ta denar težko dobite v vseh pogojih hitrejši avto, temveč tudi, da za ta denar težko dobite boljše (družinsko) športno limuzino. «

Tehnični podatki

I Mitsubishi Lancer Evolution 2.0 MIVEC TC-SST MR

CENA: Lancer Evolution 2.0 MIVEC GSR: Lancer Evolution 2.0 MIVEC TC-SST MR: Testno vozilo:	(AC-Konim, d. o. o.) 49.500 EUR 57.500 EUR 57.950 EUR
Moč: Pospešek: Največja hitrost: Povpr. poraba:	217 kW (295 KM) 5,8 s 242 km/h 13,9 l/100 km
Garancija:	3 leta ali 100.000 km splošne garancije, 3 leta mobilne garancije, 12 let garancije za prerjavenje.
Predvideni redni servisi:	Servisni interval na 10.000 km.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):	
redni servisi, delo, material:	zastopnik ni priskrbel podatka 12.496
gorivo	zastopnik ni priskrbel podatka
gume (1):	zastopnik ni priskrbel podatka
izguba vrednosti po 5 letih:	20.928
obvezno zavarovanje (2):	5.055
kasko zavarovanje (2):	5.650
Skupaj:	ni podatka
Strošek za prevoženi km:	ni podatka

(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

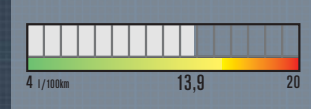
T = 19 °C / p = 1120 mbar / rel.vl. = 44 % / Stanje kilometrskega števca: 4.353 km / Gume: Continental ContiSportContact3 245/40/R18 W

Vozne lastnosti	s
0–100 km/h:	5,8
402 m z mesta:	14,1 (162 km/h)

Prožnost	s
50–90 km/h (IV./V.):	5,3/7,6
80–120 km/h (V./VI.):	6,8/7,8

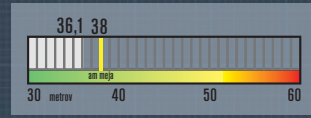
Največja hitrost	242 km/h (VI. prestava)
-------------------------	----------------------------

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	10,1
največje povprečje	18,7
skupno testno povprečje	13,9



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V. VI.
50 km/h	60 59 58 58
90 km/h	68 66 64 63
130 km/h	70 68 66 66
Prsti tek	39

Zavoma pot	m
od 130 km/h:	62,9
od 100 km/h:	36,1 (AM meja 38 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

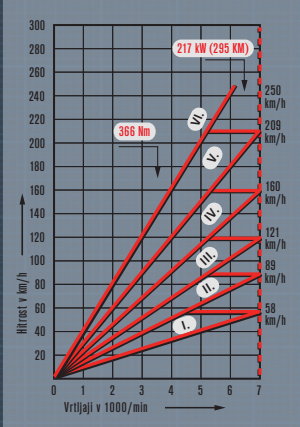
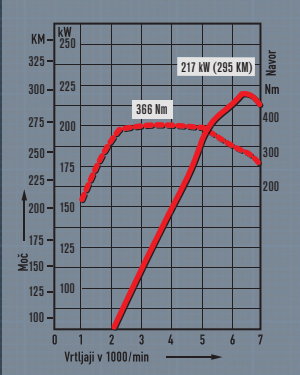


DIAGRAM MOTORJA:



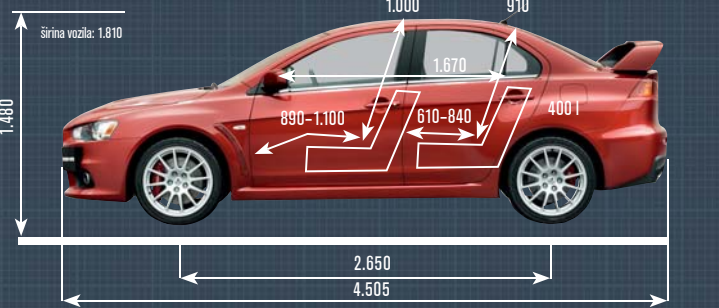
UŽITEK V VOŽNJI:

» » » » »
Ni kaj – takole bi se morali peljati vsi avtomobili. Če bi imel še malo več 'konjev', bi mu tako in tako podelili šestico ...

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbobencinski – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 86 × 86 mm – gibna prostornina 1.998 cm³ – kompresija 9,0 : 1 – največja moč 217 kW (295 KM) pri 6.500/min – srednja hitrost bata pri največji moči 18,6 m/s – specifična moč 109,6 kW/l (147,7 KM/l) – največji navor 366 Nm pri 3.500/min – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – po 4 ventili na valj – turbinski polnilnik na izpušne pline – hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa – 6-stopenjski robotizirani menjalnik – prestavna razmerja I. 3,655; II. 2,368; III. 1,754; IV. 1,322; V. 1,088; VI. 0,775; – diferencial 4,062 – platišča 8J × 18 – gume 245/40 R 18 W. kotalni obseg 2,05 m. **Voz in obese:** limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator – zadaj večvodilna prema, vzdolžna vodila, vzmeti, teleskopski blažilniki – zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne (prislino hlajene), ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 2,1 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.600 kg – dovoljena skupna masa 2.040 kg – dovoljena masa prikolice z zavoro: ni podatka, brez zavore: ni podatka – dovoljena obremenitev strehe: 80 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 242 km/h – pospešek 0–100 km/h 6,3 s – poraba goriva [ECE] 13,9/8,5/10,5 l/100 km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.810 mm – kolotek spredaj 1.545 mm – zadaj 1.545 mm – rajdni krog 11,8 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.460 mm, zadaj 1.460 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnji sedež 450 mm – premer volanskega obroča 360 mm – posoda za gorivo 55 l.

Prostornina prtljžnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 5 sedežev: 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (68,5 l)

Pomembnejša serijska oprema:
Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina – stranski varnostni blazini – varnostni zavesi – kolenska varnostna blazina za voznika – pritrdišča ISOFIX – ABS – ESP – servo volan – samodejna klimatska naprava – električni pomik šip spredaj – električno nastavljivi in ogrevani vzvratni ogledali – audio in navigacijski sistem s CD, MP3 in DVD-predvajalnikom – večopravilni volanski obroč – prostoročna naprava za telefoniranje – ksenonski žarometi – daljinsko upravljanje osrednje ključavnice s pametnim ključem – po višini nastavljiv volanski obroč – ogrevani, usnjeni, škofjasti sedeži spredaj – potovalni računalnik – tempomat.

Ocena

Zunanost (15)	12	Pokrov prtljžnika se zaradi teže spojlerja težko odpre, zadek pa je razen spojlerja precej pust.
Notranjost (125)	94	Sedeži so sicer odlični, a volanski obroč ni nastavljiv po globini. Oprema MR je res bogata.
Motor, pogon, podvozje (65)	63	Edina zamera: menjalnik z dvema sklopkami se pri nežni vožnji včasih malce zmede.
Vozne lastnosti (70)	66	Lancer Evolution je novi rekordar naše lestvice najhitrejših na dirkališču Raceland.
Zmogljivosti (35)	31	Pospešek do 100 kilometrov na uro je bil boljši od tovarniško obljubljenega.
Varnost (45)	40	Avto, ki ga je težko spraviti v jarek – če pa vam uspe, naj vam bo v tolažbo, da vas ščiti sedem varnostnih blazin.
Gospodarnost (65)	37	Lancer ni prav varčen avtomobil, a se oddolži z dokaj ugodno ceno.
Skupaj	343	Novi Lancer Evolution noče biti reli specialka, temveč družinska športna limuzina. Prvi del mu je uspel, drugi še ne povsem. A užitek v vožnji odtehta vse pomanjkljivosti.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5
Kriterij ocenjevanja (Št. točk + ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- » motor
- » lega na cesti
- » sedeži
- » oprema
- » cena
- » zvok motorja
- » zvočna izolacija
- » delovanje menjalnika pri vsakdanji vožnji
- » prtljžnik
- » volan ni nastavljiv po globini