

► Da se za Mitsubishijevo zgodbo o evolutionu skriva kaka težnja, priča veliko trenutkov, ki smo jih doživeli med testom. Recimo ta, da so se mladenci ob cesti velikokrat dregnili s komolci pod rebra in še dolgo občudjujoče gledali v velik zadnji spojler iz ogljikovih vlaken in v za moško pest velik zaključek izplitne cevi, ali klepet v pralnicici avtomobilov, ki je naredil nepregledno kolito zapolj zato, ker sem moral fantom povedati vse podrobnosti o tem avtomobilu, ali vrsta za sovoznike sedeže v našem podjetju.

besedilo: Aleš Mrak • foto: Aleš Pavelič

► Da se za Mitsubishijevo zgodbo o evolutionu skriva kaka težnja, priča veliko trenutkov, ki smo jih doživeli med testom. Recimo ta, da so se mladenci ob cesti velikokrat dregnili s komolci pod rebra in še dolgo občudjujoče gledali v velik zadnji spojler iz ogljikovih vlaken in v za moško pest velik zaključek izplitne cevi, ali klepet v pralnicici avtomobilov, ki je naredil nepregledno kolito zapolj zato, ker sem moral fantom povedati vse podrobnosti o tem avtomobilu, ali vrsta za sovoznike sedeže v našem podjetju.

Prisežem, nisem vedel, da je Adria Media pri IX. V uredništvu smo se kar nekaj časa odprli sposejvalnicu Lancerja in voznika. Sodelavci so bili namreč vzbujni kot muhe na ... No, saj veste. Tečno, a prikupno.

Mitsubishi je kar petnajst let troj galal, da ima Lancer Evolution tak ugled. Prvi Evo leta 1992 je bil pravzaprav Galant, nato pa so kot rafali skakali s tekocega traka evolucijski - Evo II decembra 1993, Evo III januarja 1995, Evo IV julija 1996, Evo V januarja 1998, Evo VI januarja 1999, Evo VII januar-

ja 2001, Evo VIII januarja 2003 in sedaj smo pri IX. V uredništvu smo se kar nekaj časa praskali za ušeši – Lancer Evo IX je namreč že star avtomobil in zato si velikega testa načeloma sploh ne bi zaslužil. Vseeno smo sklenili, da je vendarle tako poseben, tako užaški in tako nikaven, da se mu ne moremo upreti. Naj mu bo, smo dejali, čeprav na vrata že trika Lancer Evo X, ki so ga napovedali za začetek leta 2008 in na različnih avtomobilskih salonih tudi večkrat pokazali. Gre za nov, še nepopisan list v bogati zgodo-

vini te japonske tovarne avtomobilov, saj bo temeljil na popohtoma novi obliki.

Na praznovanju Avtomagazinove 40-letnice izhajanja, ki smo jo združili s prvo dirko Drift pokala 2007, je bil parkiran tudi testni Lancer. Najprej med drugimi „navadnimi“ avtomobili, a ker ga je veliko gledalcev poskusilo fotografirati, smo ga postavili v ospredje, skorajda vzporedno z razstavljenim Lancio Delta Integrale in BMW M3. Odtisi čel na stranskih šipah, luknje v pesku,



ko so gledali Brembove zavorne čeljusti in Bilesteinove blazinike, predvsem pa podpsi na prasni (čeprav še zjutraj zloščeni) karo-seriji pricajo o zanimaju. Prisrežem, da smo Avtomagazinovci v smehu pogledali, ali je katera od številnih obiskovalk napisala telefonsko številko ...

A da mladenič pačojo na kolena, je bilo treba veliko kvavega pota inženirjev in tehnikov. Čeprav si moramo priznati: bolj delavnihčak najprej nastal zmagovanji dirkalni Lancer, še le nato pa serijski, civilni. Notranjost je pusta in niti dodatka imitacije iz ogljikovih vlaken (pred sovoznikom in napis ob prestavnini ročici) ne popravila bledega vista. Recarova sedeža sta zelo dobra: čeprav nista nastavljiva po višini in nista



"Zadnji spoiler iz ogljikovih vlaken (pred sovoznikom in napis ob prestavnini ročici) ne popravila bledega vista. Recarova sedeža sta zelo dobra: čeprav nista nastavljiva po višini in nista"

imela nastavljivega sedalnega dela, se nobe-

den od različnih velikih Avtomagazinovih voznikov ni pritoževal. Tudi volanski obrč je nastavljiv le po višini. Mitsubishi Lancer za katerega odštejetje skoraj 44 tisoč evrov, nima niti opozorila za nepriprete voznike niti ESP-ja ali radia. V dobi poudarka aktivne in pasivne varnosti imata le dve varnostni blazini, zato je glede tega vsak Clio ali Golf boljši le nakup. Na koncu potegnesh črto in si rečeš: le kdo si kupi tak avtomobil?

A odgovor je zelo preprost: vsak, ki ga je preskusil. Če pa je v žepu luknja, si ga od prve vožnje naprej vsei zeli. Ko si oblecš Recarov sedež, ko z dlanema objames trikraki Monov volanski obrč in pod nožnimi prsti občutiš aluminijsaste stopalke, se okružiš. Nato začenesh motor, ki z basom že v pro-

stem teku opozarja okolico na (rdečo) nevarnost, prežkuši upirajočo se sklopko in glasem menjalnik s kratkim potegom ročice ... To je že druga stopnja bolezni,

ki ti plusi pečat za vse življenje. Ko pa Eva zaženeš po prvih ovinkih, je konec. Kdo te še resi, da si ne kupiš sicer primerno velikega družinskega avtomobila, ki se v prospektu celo hvali z dvema sidriščema Isofix, vendar pa je notranja obdelava prtižanjka katastrofalna, ima skromno opremo, trdo podvozje in domet okoli 250 kilometrov? Nihče, vejenim te. Če se po vaših željah namestu krvi pretaka visokootkanski bencin (Evo pije le koktail z dražjim bencinom) in sploh niste ljubitej relija, boste na koncu pred tijim padli na kolena.

Seveda se bodo vaša kolena dotaknila tal

zgolj zaradi radovednosti, kaj se skriva v

podvozju. In imate kaj videti. Bolje opremljen-

na različica Sport + ima lažja aluminijsasta plastična znamke BBS, poldirkaske blazinike Bilestein in zavore Brembo. A če pogled seže še dlje, potem pride do bistra tega avto-

bila – do diferencialov oziroma vrhunskega štinkolesnega pogona. To je bistvo, osnova ali zgolj razlog, da je Lancer devete evolucije pristal med legendarnimi. Sprednji diferencial je (mehanski) Torsen, medtem ko sta osrednji in zadnji elektronisko krimiljeni večnamerni sklopki. Ko pogonski gredi nista obremenjeni, deluje Torsen kot odpri diferenzial, še le pri različnih izstopnih navorth (vožnja skozni ovinek) povsem mehansko dodeli več navara hitrej vrtecemu se kolesu. Prednost tega sistemata je, da deluje, še preden kolo dejansko sploh zdigne. A pravo revolucionijo so pri Mitsubishi naredili pri osrednjem in

zadnjem diferencialu. ACD (Active Centre Differential) omogoča, da voznik dolodi enega od treh prednastavljenih programov:

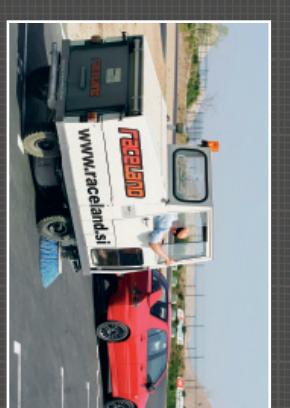
Tarmac, Gravel in Snow (možnost delovanja po suhi asfaltni cesti, makadamu oziroma mokri cesti ter vožnja po snegu). ACD so predstavili že pri sedmi evoluciji, deluje pa v povezavi z AYC, saj osnovno nastavitev

po 50 : 50 hitro in učinkovito spreminja (zapora pri polnem pospeševanju za večjo trakcijo, odprt diferencial pri vožnji skozi ovinke), odvisno od podatkov, ki jih tipala zunajajo, in seveda izbirne programa. Občutek za volantom? Asfaltini program je najhitrejši, makadamski najbolj uživavški, program za sneg pa omogoča največje 'drift' (vožnje pocezel!). A lahko verjamete: ne glede na

Rojeni zmagovalec

Če smo pred odhodom na krško dirkalnišče RaceLand (www.raceLand.si) samo po them prenisiševali, da bo Mitsubishi Lancer Evolutions IX zmagovalec, je že v tem hitrem krogu popravil 'naš' rekord steze. Kako naš - se boste verjetno vprašali? Najhitrejše, izbrani program gre Lancer pozacev, če ste le dovolj pogumni. Že prej omenjeni zadnji diferencial s sistemom AYC (Active Yaw Control), ki so ga predstavili že pri četrtri

evoluciji, poskrbi za najčinkovitejši prenos moči na zadnji kolesni par. Pri pretiravanju, ko začne avtomobil drseti, gre več navora k zunanjemu zadnjemu kolesu, kar pomaga vozniku zaviti v sevedu povečujoči učinkovitost, saj se razbremeni nötanj kolesi ne vrtita v prazno. Če pa slučaino začne zadek po zunanjji strani prehitrevati sprednji del avtomobila, sistem AYC zmanjšuje navor na zadnjem zunanjem kolesu, tako da lahko voznik spet zapelje v želeno smer vožnje. Zapleteno? Prav gotovo. Dolgočasno, nezavorno? Daleč od resnice! Mitsubishi Lancer



Trenutni rezultati:

| | Mitsubishi Lancer EVO IX | Audi TT Coupe 3.2 Q | BMW Z4 Coupe 3.0Si A/T | Nissan 350Z | Mini Cooper S 16T | Alfa Romeo 3.2 Q | Seat Leon 1.6 FR | Fiat Panda 1.0HP | Ford S-Max 2.0 TDCi |
|--|--------------------------|---------------------|------------------------|-------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------|
| | L | L | L | L | L | L | Z | Z | Z |
| | 56,91 | 57,99 | 58,07 | 58,98 | 59,54 | 1.01,03 | 1.01,10 | 1.01,36 | 1.04,05 |
| | | | | | | | | | |

I Mitsubishi Lancer EVO IX Sport+

Evo IX je eden vodilnih, če ne celo kar prvi med številnimi športnimi avtomobili, ko

govorimo o legi na cesti. Varen in predvidljiv, če se vozite po navadnih cestah, uživavški pri vožnji po dirkalnišču. Le hitrost mora biti že skoraj samomorilska, da njegeve odlike spljhne začutite. Najprej je treba vedeti, da je volanski sistem zelo natančen, a vendar (recimo v primerjavi z Mini Cooperjem S, katerega test ste lahko prebrali v prejšnjem številki) nikoli

ne zahteva mocnih rok, kaj šele, da bi vam skoraj poskušalo izngrediti volanski obroč iz rok.

Tu se pozna štirkolesni pogon in podlirkarski podvozje. Treba je še vedeti, da se – v prinejavi s spojkojem Subaru Impreza STi – zadnji spoiler iz ogljikovih vlaken, ki nekaterim (namrej v tem razstorni nerazumljivo) sploh ni več, pri večji hitrosti ne tresa kot šiba na vodi. Manjši masi v prid ima aluminijsasto streho, motorini pokrov in prednja blatnika.

Preden zapeljete na stezo, morate vedeti, da lahko na uporabo (no, zlorabo) ročne zavore kar porabite. Ne teha. Potem vas kdaj prej negradiš za rojstni dan. Dvesto

kilometrov je zgorjna meja: toliko jih boste namrej naredili z ero posodo za gorivo, saj bo poraba krepite večja od 20 litrov na sto kilometrov, tudi zaradi pregesno dragh.

Bridgestone Potenza RE050A. Evo IX navduši takrat, ko drugi odpovejo. Če smo pri drugih štirkolesnih gnatih avtomobilih pri vstopu v ovinko triplje zaradi podkrmitev, ko nosi avtomobila noče slišati o nobeni drugi smeri kot naravnost, ti Lancer prebere misli in zavije. Pri pretiravanju začne razbremeničiti drseti, voznik pa z nečim doziranjem vplina le konča polkrog zadka, ki se je začel v prvi spet zapelje v želeno smer vožnje. Zadka pri močnejšem zaviranju? Ni treba

Nato pa izletna makadam. Nadgradnja prej opisanega. Še več disanja, še več zabave, še večji nasmej voznika in zanesljiv infarkt za sovoznika. Ni stvari, ki ti je Evolution ne bi izpolnil. Razmetavanje pred ovinkom z natancim volanom? Otročje lahko. Zdih zadka pri močnejšem zaviranju? Ni treba

bi si želeli v svojih najbolj mokrih sanjah. Nato pa izletna makadam. Nadgradnja prej opisanega. Še več disanja, še več zabave, še večji nasmej voznika in zanesljiv infarkt za sovoznika. Ni stvari, ki ti je Evolution ne bi izpolnil. Razmetavanje pred ovinkom z

natancim volanom? Odročje lahko. Zdih zadka pri močnejšem zaviranju? Ni treba

bi si želeli v svojih najbolj mokrih sanjah.

Nato pa izletna makadam. Nadgradnja prej opisanega. Še več disanja, še več zabave, še večji nasmej voznika in zanesljiv infarkt za sovoznika. Ni stvari, ki ti je Evolution ne bi izpolnil. Razmetavanje pred ovinkom z natancim volanom? Odročje lahko. Zdih zadka pri močnejšem zaviranju? Ni treba

bi si želeli v svojih najbolj mokrih sanjah.

narediti, samo pominjš na to, pa že gledaš skozi stransko šipo. Izvod iz ovinka povsem pocez, kot bi gledal svetovno prvenstvo v relju? Nič lažjega. Zloraba ročne zavore? He, he, he, prime! In to z izkušenim vozni kom povsem kontroliранo, čeprav je ob tem

Iz oči v oči



Dusan Lukic

► Obstajajo športni avtomobili, ki iz voznika naredijo neuravnovesenega huligana. Ampak Evu ni takšen. Obstajajo športni avtomobili, ki voznika (vedno znova) prestrašijo. Ampak Evu ni takšen. Ih obstajajo športni avtomobili, ki voznika takrat ko je to treba, znajo prepričati v to, da gre še hitrejš in da avto in voznik zmoreta še več. In takšen je Evo.

P. S.: To, da zna služiti kot čist običajen družinski avto, praje plus, ki sploh ni nepoimenben.

Vinko Kenc

► Današnji, sodoben avtomobil nimata 6 varnostnih blazin, elektroniskih ASR in ESP, petih zvezdic na prestkusnem trčenju Euro NCAP, glasbenega in tečnega opozorilnika za nepristojno varnostne tipale, tipala da dež...? Drugo poglavje: zanima me, ali ima res želja po vožnji tako surovega (sklopka, volan, menjalnik, podvozje in seveda motor) avtomobila kakšno zvezo z značajjem človeka? In če – ali je tak človek v tem smislu 'dobar' ali ' slab'? Zdej pa čisto zares: krasna igrača! Ali kaj pomaga, če verjamem v Božička in dedka Mraza?

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA IZ TESTNE VZORKE:
Kromatska barva

450 evrov

</