

THE

EVOLUTION

THEORY





---

# PŘEDMLUVA

---

PŘEDSTAVENÍ DESÁTÉ GENERACE LANCERU EVOLUTION JE OBROVSKÝM MILNÍKEM NEJEN PRO MITSUBISHI MOTORS, ALE PRO KAŽDÉHO, KDO MILUJE VÝKONNÁ AUTA, KTERÁ JSOU JAK FUNKČNÍ, TAK I KRÁSNÁ. A TATO KNIHA JE ÓDOU NA VŠECHNY VLASTNOSTI NOVÉHO LANCERU EVOLUTION.

JAK ŘÍKÁ VÝKONNÝ ŘEDITEL MITSUBISHI MOTORS CORPORATION  
PRO PRODUKTY RYUGO NAKAO:

„HNACÍ SILOU POZORUHODNÝCH KROKŮ V PROCESU VÝVOJE MODELU LANCER EVOLUTION JE ŠPIČKOVÁ TECHNIKA, VYVÍJENÁ A VYBROUŠENÁ DÍKY NAŠÍ ÚČASTI V ARÉNĚ MOTORISTICKÉHO SPORTU, KTERÁ NÁM POSKYTUJE ZPĚTNOU VAZBU PRO VÝROBU SÉRIOVÝCH MODELŮ. PŘIJMĚTE NAŠE POZVÁNÍ A SAMI SI PROŽIJTE DALŠÍ SKOK VZHŮRU NA ŽEBŘÍKU EVOLUCE.“

---

# OBSAH

---



KAPITOLA PRVNÍ

## PRVOTNÍ FORMA ŽIVOTA

6

Otevřený a barvitý pohled do zákulisí současného formování designu nového Lanceru Evolution.

KAPITOLA DRUHÁ

## PŘEŽIJÍ TI NEJSCHOPNĚJŠÍ

14

Od zrodu Mitsubishi v 19. století, přes úspěšné působení v soutěžích, k devíti po sobě následujícím generacím Lanceru Evolution. Let časem.

KAPITOLA TŘETÍ

## VYJÁDŘENÍ EMOCÍ

24

Citová, vizuální poklona novému Lanceru Evolution.

KAPITOLA ČTVRTÁ

## VĚDA A STUDIUM

36

Potrava pro automobilové nadšence. Veškeré informace a údaje, technické specifikace a prvky, které dělají auto dokonalé.

KAPITOLA PÁTÁ

## PŘIROZENÝ VÝBĚR

48

Portréty Jackieho Chana a dalších lidí s velkým srdcem a vášní pro model Evolution.

KAPITOLA ŠESTÁ

## SÍLA POHYBU

54

Nový Lancer Evolution projde testem v překrásné divoké krajině Black Mountain ve Walesu.

KAPITOLA SEDMÁ

## PSYCHOLOGIE EVOLUCE

66

Inovativní interiér Lanceru Evolution potvrzuje, že funkce a krása mohou jít ruku v ruce.

KAPITOLA OSMÁ

## PŘEHLED

72

Co si o Lanceru Evolution myslí motorističtí novináři ve světě?

KAPITOLA DEVÁTÁ

## ROZMANITOST DRUHŮ

74

Úrovně vybavy, technické specifikace, vybavení, barvy, rozměry, příslušenství... To všechno najdete zde.

## REJSTŘÍK

86

KAPITOLA PRVNÍ

---

# PRVOTNÍ FORMA ŽIVOTA

---

POKAŽDÉ, KDYŽ V MITSUBISHI MOTORS VZNIKÁ NOVÝ MODEL, PŘEDSTAVUJE KAŽDÝ JEHO MILIMETR PRO NÁVRHÁŘE OBTÍŽNOU VOLBU, NEBOŽ SE USILOVNĚ SNAŽÍ VYVÁŽIT FORMU A FUNKCI A SOUČASNĚ ZŮSTAT VĚRNI ODKAZU TOHOTO AUTOMOBILU A SPOLEČNOSTI. ZAPÁLENÍ DESIGNÉŘI SPOLEČNOSTI MITSUBISHI BYLI NUCENI ČELIT MNOHA PŘEKÁŽKÁM, ALE VYROVNALI SE S NIMI SKVĚLE, A TAK SE ZRODIL DESÁTÝ LANCER EVOLUTION. TOTO JE PŘÍBĚH VĚNOVANÝ PRÁVĚ, A JEN JEMU.







---

Vývoj designu Lanceru Evolution (stejně jako modelu Lancer) vedl Masaki Matsuhara. Pracuje v MRDE (Mitsubishi Research & Development Europe; Evropském výzkumném a vývojovém pracovišti Mitsubishi), a když hovoří o nejnovějším výtvaru Mitsubishi, překypuje energií a vášní: „Nový Lancer Evolution se stal skutečností a vlajkovou lodí naší společnosti. V letech, během nichž jsem jej měl na starost, jsme se věrně drželi třech následujících cílů: Zprv jsme museli zdokonalit funkčnost, a tak jsme všude, kde se dalo, posunuli meze. Prodloužili jsme rozvor náprav kvůli větší stabilitě, snížili těžiště a rozšířili rozchod kol. Současně jsme zmenšili převis vpředu i vzadu, aby se s ním dalo lépe manévrovat, a to jak při velké rychlosti, tak ve městě. Druhým cílem bylo vytvořit optimální tvar, a tím dosáhnout nové úrovně jeho aerodynamiky. Naši inženýři sestavili rozsáhlý program testů v aerodynamickém tunelu, zaměřený zejména na



Masaki Matsuhara, generální ředitel pro design v MRDE v Německu



Norihiko Yoshimine (návrhář exteriéru, MMC)



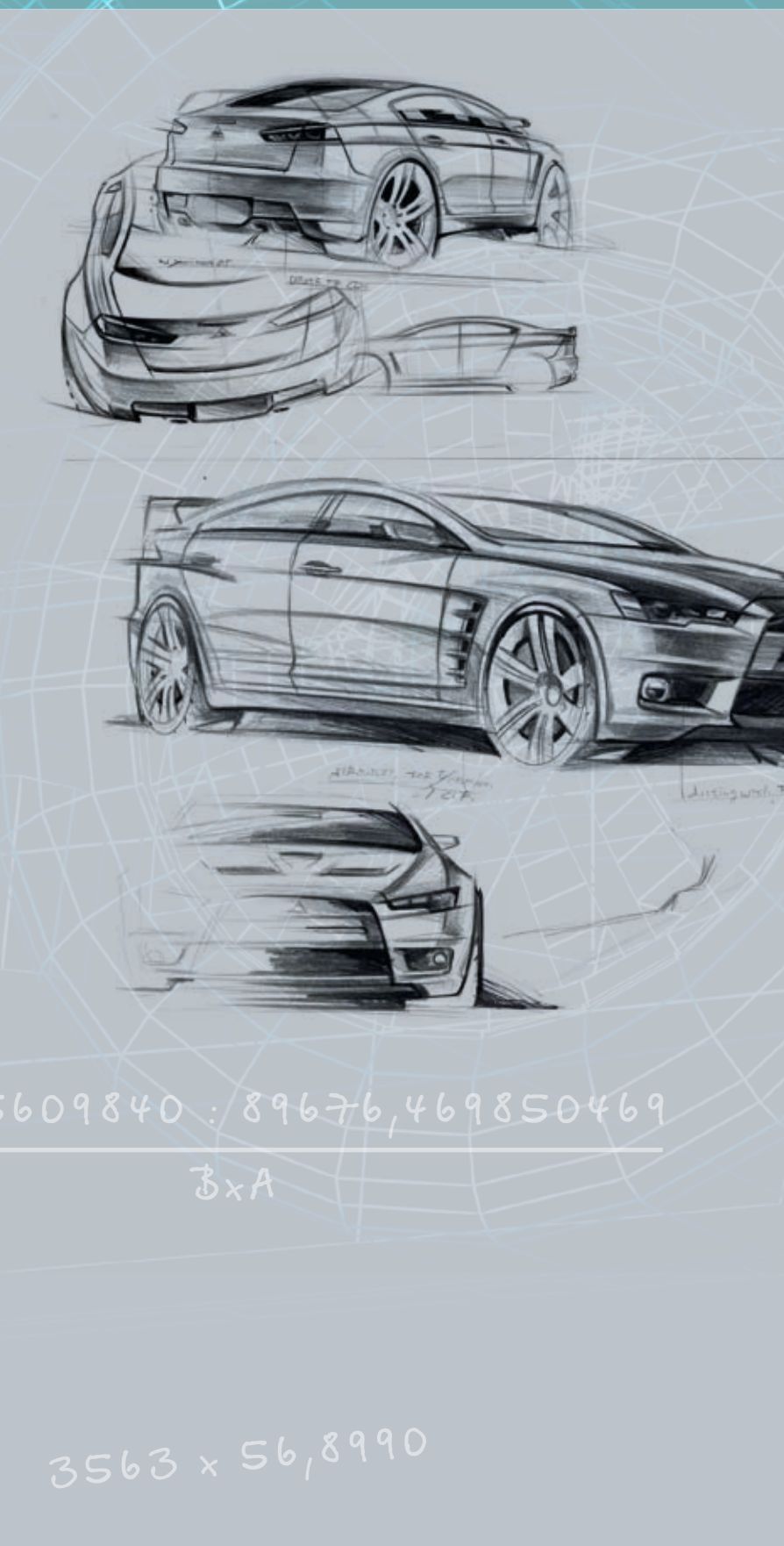
Hiroaki Matsunobu (odborný manažer projektu, MMC)



Naikazu Nakao (modelář hliněného modelu exteriéru, MMC)



Tsuyoshi Imaizumi (modelář digitálního modelu exteriéru, MMC)



Tyto počáteční návrhy autora exteriéru Norihika Yoshimineho nakonec vedly k novému Lanceru Evolution

exteriér. Třetím cílem bylo vytvořit automobil s takovým designem, který osloví zákazníka, což je pro každého návrháře tím nejtěžším úkolem. Věříme, že tvar navržený pro funkčnost může být skutečně krásný, a pokud je navržen opravdu zručně a s citem, dokáže zažehnout vášně v těch, kteří jej spatří. Nyní, když je vývoj u konce, máme my návrháři jistotu, že Lancer Evolution je pro Mitsubishi tou pravou vlajkovou lodí. Jděte prosím a podívejte se, jak vypadá ve skutečnosti. Vnímejte ho a prociťujte. Nebudete zklamáni.“



## Dva návrhy designu

Nejlepším způsobem, jak zdůraznit Matsuharova slova, je prozkoumat dvě zajímavé fáze vývoje Lanceru Evolution a poslechnout si návrháře, kteří mají k projektu nejblíže. Příběh začíná prvními nápady, pouhými náčrty, které však nakonec v roce 2004 vedly k vývoji dvou designových návrhů. Hiroaki Matsunobu, odborný manažer projektu pro Lancer/ Lancer Evolution, vysvětluje: „Stejně jako v případě Lanceru, vycházel původní design z návrhu MRDE. Matsuhara, který působil v MRDE, odvezl návrhy do Japonska, kde jsme zahájili vývoj Lanceru Evolution. Oba návrhy se pak vyvíjely v Okazaki, výzkumném a designovém středisku Mitsubishi v Japonsku.“ Za jeden z návrhů odpovídal návrhář exteriéru Norihiko Yoshimine, který vyrobil patřičný 40% model. „Základní forma se nezměnila, ale přední blatník byl jiný. Můj návrh vycházel ze soutěžního automobilu WRC, který má z aerodynamických důvodů vystouplý blatník, a naší snahou bylo začlenění tohoto prvku do osobního automobilu. Napadlo mě to při rallye mistrovství světa v Japonsku. Slyšel jsem tam lidi mluvit o tom, jak je funkční krása těchto extrémních tvarů skutečně rafinovaná. Pomyslel jsem si, že bychom z této úvahy mohli vyjít i u silničního automobilu.“ říká Yoshimine.



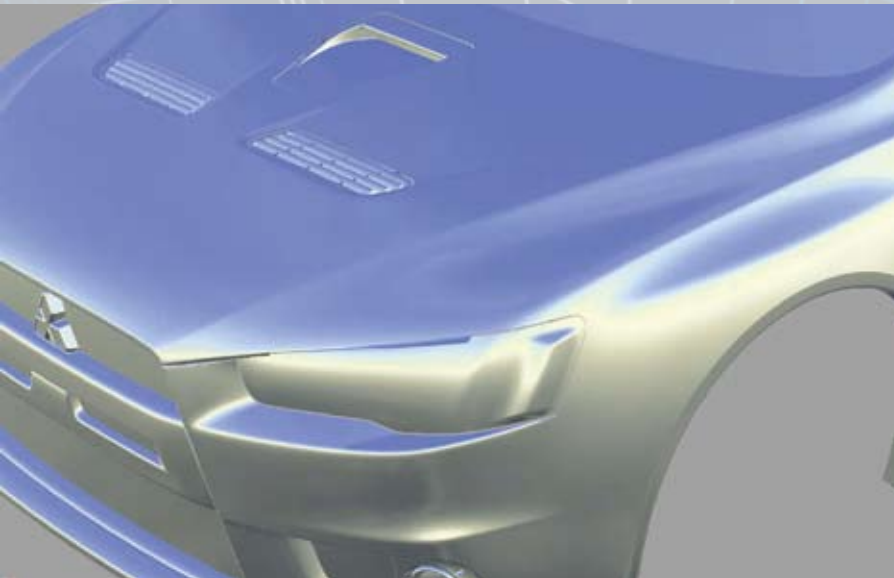
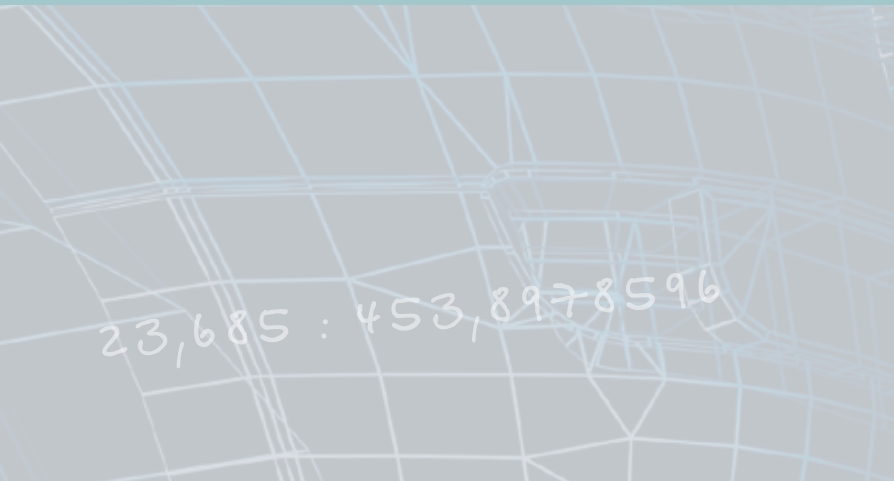
Vytvarování vystouplého blatníku patřilo k největším překážkám, které bylo nutné překonat

Modelář hliněných modelů Norikazu Nakao předvádí svá kouzla





Stylizace Lanceru (vzadu) a Lanceru Evolution (vpředu) probíhala téměř současně



Yoshimine, Nakao a další se obrátili na autora digitálního modelu exteriéru, Tsuyoshiho Imaizumiho, aby definitivně převedl všechny neměnné míry do digitální podoby, a naopak



## Rozhodnutí

Návrhář Norihiko Yoshimine a tvůrce hliněného modelu Norikazu Nakao trávili dny v aerodynamickém tunelu a spolu s inženýry propracovávali Yoshimineho model.

Yoshimine: „Účelem vystouplého blatníku, inspirovaného soutěžemi, bylo dosáhnout funkční krásy, ale ukázalo se, že je obtížné jej zmenšit. V aerodynamickém tunelu, kde jsme testovali 40% model, jsme usilovali o čistou funkčnost, takže jsme neměli čas na vylepšování designu.“

Nastal čas pro rozhodnutí, který ze dvou návrhů pro 40% model zvolit. Rozhodnutí přišlo v okamžiku, kdy Yoshiminemu zatelefonoval sám Matsuhara: „Byl vybrán váš návrh. Ukažte co umíte.“

## Model v měřítku 1:1

Další etapou bylo vytvořit podle Yoshimineho návrhu model v měřítku 1:1 ze speciální hlíny. Yoshimine: „Během dvou týdnů v aerodynamickém tunelu jsme se ujistili, že vše bude fungovat tak, jak má, neboť Norikazu Nakao tvaroval hliněný model podle aerodynamického zadání. Bylo to



---

v chladném ročním období, takže měl bezustání prokřehlé ruce, nicméně jsme to zvládli.“

### **Opravdu funkční**

Tým nyní začal vyrábět prototyp s karoserií ze skelného laminátu. Yoshimine: „V kapotě hliněného modelu nebylo možné vytvořit otvor pro nasávání vzduchu, a tak Tsuyoshi Imaizumi hliněný model naskenoval a z těchto digitálních údajů vznikla karoserie z pryskyřice vyztužené skelnými vlákny FRP (Fibre Reinforced Plastic). V této fázi obvykle prototyp ze skelného laminátu neděláme, ale Lancer Evolution byl jiný.“ Matsunobu dodává, že jeho tým chtěl v této etapě zajistit, že design je skutečně funkční. Všechny linie, nasávací otvory a vyústění by měly mít svou funkci. Nepovolují se žádné ozdoby. Ověřovali design ze všech úhlů, kudy by mohl procházet proud vzduchu. Yoshimine: „Dokonce ani vyústění za předními koly nejsou pouze na okrasu, umožňují unikání tepla z motoru. Začátek otvoru jsme tvarovali tak, abychom zlepšili jeho účinnost, a dokonce jsme tím překonali aerodynamickou nevýhodu obráceně zkosené přídě. Nehodlali jsme se zkosenou přídí nechat porazit.“

### **Zápas**

Nyní bylo nutné vypořádat se s nejobtížnější částí Yoshimineho návrhu. Tou bylo vytvarovat blatníky tak, aby poskytovaly prvotřídní aerodynamiku a současně měly charakteristický

vzhled. Ukázalo se, že to je ohromná výzva. Hřeben blatníku nad předními koly běží plynule v horizontálním směru, zato vzadu se vyskytl malý, ale těžko řešitelný problém. Yoshimine: „Kliky dveří! Abychom se jim vyhnuli, musel se zadní blatník vepředu svažovat dolů. Zdálo se, že ideální aerodynamický tvar není možné vytvořit, neboť by zakryl výklenek pro umístění ruky na kliku dveří. Ověřovali jsme všechny typy dat, kdy jsme měnili konkávní tvar na konvexní, nebo křivku, která by vydutí vzadu vyloučila. Převedení údajů CAD na hliněný model se ukázalo jako téměř nemožné, ale nakonec se nám to podařilo. Vyboulení nyní splývá s dveřmi.“

### **Krása**

Když tento důležitý prvek zvládli, obrátili se Yoshimine, Nakao a další na autora digitálního modelu exteriéru, Tsuyoshiho Imaizumiho, aby definitivně převedl všechny neměnné míry do digitální podoby, a naopak. Postupně byly dokončeny všechny, třebaže komplikované, koncové díly jako difuzér, konkávní a konvexní povrchy, sací otvory a vyústění na kapotě. Lancer Evolution měl být v souladu s Matsuharovými představami ještě krásnější než dříve a této krásy měl dosáhnout prostřednictvím funkčních tvarů. Imaizumi: „Myslím, že společně jsme to dobře zvládli, až do těch nejmenších detailů.“

Tak tady je. Kovová karoserie pro současný Lancer Evolution.  
Konec a začátek





KAPITOLA DRUHÁ

---

# PŘEŽIJÍ TI NEJSCHOPNĚJŠÍ

---

NOVÝ MITSUBISHI LANCER EVOLUTION SE NEOBJEVIL JEN TAK Z ČISTA JASNA. JEHO  
PŮVOD SAHÁ DOKONCE JEŠTĚ DÁL, NEŽ V PŘÍPADĚ JEHO SPORTOVNÍCH PŘEDCHŮDCŮ  
ZE 70. LET... UŽ JMÉNO VLASTNĚ MLUVÍ SAMO ZA SEBE: LANCER EVOLUTION SE ZRODIL  
PO DLOUHÝCH LETECH VÝVOJE A JE SOUČÁSTÍ NEPŘETRŽITÉHO PROCESU,  
USILUJÍCÍHO O LEPŠÍ, RYCHLEJŠÍ, VĚTŠÍ...







Lancer 1600 GSR v roce 1974 při východoafrické Safari Rallye





---

Kdyby někdo ze součastníků Yatarovi Iwasakimu v roce 1870, kdy založil japonskou společnost Tsukumo Shokai Shipping Company, řekl, že po více než sto letech bude jeho firma vyrábět nejlepší soutěžní automobily na světě, nevěřil by mu. Dokonce by ani nevěděl, co je to rallye, nebo vlastně ani co je to automobil. Možná by tomu věřili řemeslníci na velké černobílé fotografii, protože v roce 1917 stavěli vůz Mitsubishi A, v pozadí za nimi (viz foto na straně 15). Model A byl prvním sériově vyráběným automobilem v Japonsku. Vyráběla ho společnost Mitsubishi Shipbuilding Co. Ltd, předchůdce dnešní společnosti Mitsubishi Heavy Industries Ltd. Avšak bylo třeba ujít ještě dlouhou cestu, než spatřil světlo světa první opravdový soutěžní vůz Mitsubishi.

### **První kroky**

Teprve v 60. letech vyráběla společnost Mitsubishi další osobní automobil, protože v předchozích desetiletích Japonsko potřebovalo užitková auta a autobusy. V průběhu té doby se v Japonsku pro motorová vozidla zaváděly vznětové motory a pohon čtyř kol. První kroky v mezinárodních závodech Mitsubishi podnikalo od roku 1960 s malým modelem 500, což byl dostupný a výkonný rodinný automobil. Přece však tento dvouválec o objemu 493 cm<sup>3</sup> zvítězil ve své třídě na Velké ceně Makaa 1962 a další tři, které se závodu zúčastnily, dojely 2., 3. a 4. Po tomto velice úspěšném závodním debutu si značka stanovila další cíle. Po

modelu 500 od roku 1962 následoval model 600, který byl více zaměřený na výkon. Tento model se v motoristickém sportu prosadil svým fantastickým výkonem při Velké ceně Malajsie 1963, kde obsadil první tři místa ve třídě do 600 cm<sup>3</sup> a porazil zavedenější konkurenci. V následujícím roce se na prvních třech místech Velké ceny Japonska umístil větší, zcela nový Colt 1000. V roce 1966 společnost Mitsubishi Heavy Industries Ltd. přesunula svou sportovní činnost od cestovních vozů, vycházejících ze sériových aut, jako byl Colt 1000, k formulovým vozům, tedy otevřeným monopostům. Zde byl od počátku konkurenceschopný nový Mitsubishi Colt F3A. Poté, co si to rozdal s takovými soupeři, jako byly Lotus a Brabham, vyhrál exhibiční třídu ve Velké ceně Japonska 1966. Závodění na okruzích pokračovalo až do roku 1971, kdy se vrcholným úspěchem stalo celkové vítězství (1. a 2. místo) ve Velké ceně Japonska s vozem Colt F2000. Současně s tím se roku 1967 objevil vůz 1000F o výkonu 58 k, o kterém lze skutečně říci, že obětoval formuli ve prospěch úspěchů v soutěžích, kterým se Mitsubishi doposud těší. V roce 1967 se zúčastnil těžké australské soutěže Rallye Jižní Kříž (Southern Cross Rally). Navzdory svému malému motoru byl celkově čtvrtý a vyhrál svou třídu. V následujícím roce dostal Mitsubishi celkovým třetím místem poprvé na stupně vítězů. Tento Colt 1000F je možné považovat za první opravdový soutěžní automobil Mitsubishi a jako takový za první spojovací článek vedoucí k Lanceru Evolution.





Lancer EX200 při Rallye Acropolis 1981



Lancer Evolution při Rallye Monte Carlo 1999



Lancer WR05 při Corona Rallye Mexiko 2005



---

### „Drtič automobilů“

V 70. a 80. letech, kdy úspěch značky Mitsubishi v motoristickém sportu přetrvával, se zaměřila výhradně na svět soutěží. Díky soutěžnímu esu Andrewovi Cowanovi, který jezdil s vozem Colt Galant 1,6 l GS o výkonu 150 k, dosáhlo Mitsubishi při Rallye Jižní Kříž svého prvního mezinárodního vítězství. Pak přišel, viděl a zvítězil Lancer. Psal se rok 1973 a sportovní verze 1600 GSR v Rallye Jižní Kříž vybojovala pozoruhodné vítězství pořadím 1., 2., 3., a 4. místo. V dalším roce jel tento automobil svou první soutěž v rámci mistrovství světa (World Rally Championship, WRC). Jednalo se o extrémně náročnou východoafrickou Safari Rallye, jinak známou jako „drtič automobilů“. Obtížné zde bylo vůbec dojet do cíle, natož zvítězit. Nicméně vůz Lancer 1,6 l, s Joginderem Singhem za volantem, si při svém debutu v pětidenní, 6000 km dlouhé rallye dojel pro vítězství. Porazil Porsche 911 2,7 l, které řídil Björn Waldegaard. Svůj úspěch zopakoval při Safari Rallye 1976, kdy další Lancery dojely 2. a 3. Ve stejném roce Mitsubishi také zvítězilo při Rallye Jižní Kříž. Od té doby dosáhlo v soutěžích nespočet vítězství a vozy Lancer EX2000 Turbo a Galant VR-4 patřily od 80. let na celém světě mezi nejlepší v soutěžích v mistrovství světa.

---







**I****II****III****IV****V**

### „Evo“-mánie

V roce 1992 vstoupil na scénu model Lancer Evolution. A jaký to mělo dopad! Tento automobil byl koncipován pro třídu soutěžních vozů skupiny A, s ohledem na účast v MS rallye. Za svůj motor 2,0 l DOHC a technologii pohonu všech kol vděčil svému předchůdci, Galantu VR-4, nicméně 2500 mm dlouhý rozvor náprav Lanceru byl považován za optimální pro soutěžní vůz a jeho mnohem menší hmotnost z něj učinila dokonalý nástroj, díky kterému Mitsubishi uskutečnilo svůj cíl, stát se dominantní silou světových rallye. Při svém debutu v roce 1993 dosáhl třetího místa při Rallye Akropolis a druhého při RAC Rallye.

Jeho nástupce přišel v roce 1994. Lancer Evolution II, vybavený novým předním spoilerem, větším zadním spoilerem pro zajištění větší stability při velkých rychlostech a novým aktivním systémem pohonu všech kol, poprvé

zvítězil v MS při Švédské rallye v roce 1995.

S každou novou generací Lanceru Evolution Mitsubishi vylepšovalo technickou úroveň tak, aby vyhověla stále se měnícím požadavkům mistrovství světa a upevnila svou pozici ve světových soutěžích. Úspěchy v rallye měly rovněž nesmírný vliv na prodej Lanceru Evolution, neboť také sériově vyráběné automobily byly vybaveny nejmodernější technologií. Do srpna 1996 se prodal absolutně rekordní počet sedmi tisíc automobilů silniční verze třetí generace Lanceru Evolution. V té době už nastala Evo-mánie: počáteční výrobní série jeho nástupce, šest tisíc vozů, se prodala během tří dnů!

### Soutěžní vůz pro mistrovství světa

Sezona 1996 přinesla Mitsubishi první mistrovský titul pro jezdce, a to zásluhou legendárního Tommiho Mäkinena. Ten svůj výkon zopakoval i v následujícím roce, kdy jezdil s novým

VI



VII



VIII



IX



nový  
Lancer Evolution



Lancerem Evolution IV. Byl to však Lancer Evolution V, který v roce 1998 dosáhl průlomu, pro který všichni tak tvrdě pracovali: vítězství v mistrovství konstruktérů v rallye. Tommi Mäkinen se stal potřetí za sebou mistrem světa. Vše se odehrálo navzdory tomu, že Lancer Evolution V byl nadále automobilem ze skupiny A, přičemž mezitím se objevila speciální třída soutěžních automobilů: World Rally Car. Jednalo se stále o vozy skupiny A, avšak nevyžadovala se u nich homologace, a proto mohly být postavené účelově pro účast v rallye. Lancer Evolution VI byl posledním vozem skupiny A, který Mitsubishi vyrobilo. Lancer Evolution VII z roku 2001, vycházející z větší platformy modelu Lancer Cedia, byl prvním vozem WRC od Mitsubishi. Přispěl k zavedení aktivního mezinápravového diferenciálu (Active Centre Differential), vyvinutého Mitsubishi. V roce 2003 následoval Lancer Evolution VIII, který se stal prvním modelem

Lancer Evolution, který se oficiálně prodával v Evropě a USA. Ke svým již tak prvotřídním vymoženostem připojil superaktivní ovládání otočení vozu kolem svislé osy (Super Active Yaw Control). Poslední model z předchozí generace, Lancer Evolution IX z roku 2005, se vyznačoval sofistikovanější aerodynamikou, konstrukcí karoserie z odlehčeného materiálu (hliník), atd...

Od roku 1992 uplynulo šestnáct let a společnost Mitsubishi Motors dnes představuje další generaci vysoce uznávané řady Lancer Evolution. Nový Lancer Evolution, který je více než jen dalším opakováním, naruší šablonu, z hlediska jízdní dynamiky dosahuje nových hranic, ale současně lépe reaguje na požadavky trhu, pokud jde o design, praktické rysy a déle trvající jízdu.

[www.lancer-evolution.eu](http://www.lancer-evolution.eu)



KAPITOLA TŘETÍ

---

# VYJÁDŘENÍ EMOCÍ

---

KAŽDÝ ÚHEL, KAŽDÁ LINIE A KAŽDÝ CENTIMETR... NOVÝ LANCER EVOLUTION DÝCHÁ  
ČISTOU EMOCÍ. ZCELA NOVÝ DESIGN ZOSOBŇUJE JEHO BOHATOU HISTORII V SOUTĚŽÍCH,  
STEJNĚ JAKO NADČASOVOU BUDOUCNOST. KDYŽ SE NA NĚJ ZADÍVÁTE POZORNĚ, TAK  
CÍTÍTE SOUSTŘEDĚNÍ A ODDANOST TĚCH, KTEŘÍ JEJ VYVÍJELI. TO, CO VIDÍTE A CÍTÍTE, JE  
JEJICH VYJÁDŘENÍ CITŮ A EMOCÍ, ZACHYCENÉ V JEDINEČNÉM  
MODERNÍM MISTROVSKÉM DÍLE.

SÍLA MYSLI







PŘEDJÍŽDĚNÍ  
JE INSTINKT













PLYNULÉ  
KŘIVKY  
MODELOVANÉ  
VĚTREM

KRÁSA  
AERO-  
DYNAMIKY









KAŽDÝ ÚHEL  
MÁ SVŮJ ÚČEL









DOKONALE  
PŘIROZENÉ  
PROSTŘEDÍ



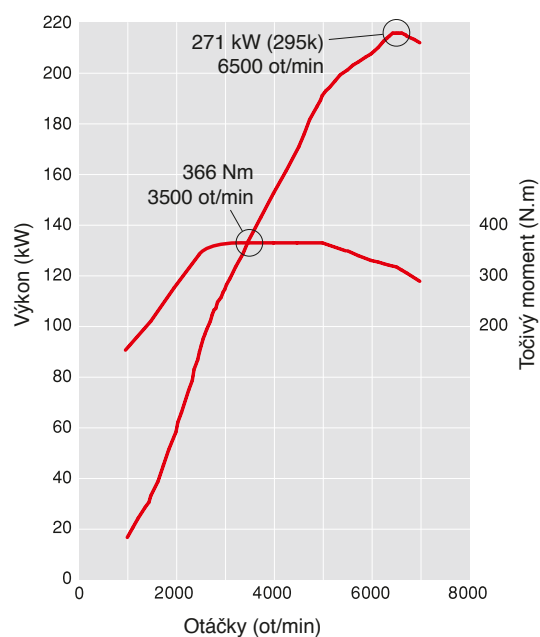


## KAPITOLA ČTVRTÁ

# VĚDA A STUDIUM

NOVÝ LANCER EVOLUTION SI PRÁVEM ZÍSKAL UZNÁNÍ VE VŠECH KOUTECH ZEMĚKOULE PRO SVŮJ PŘÍJEMNĚ DRSNÝ VZHLED A ÚČELNOST. JEHO KRÁSA SE VŠAK NEOMEZUJE JEN NA TO, CO VIDÍTE NA POVRCHU. NAHLÉDNĚTE POD NĚJ A OBJEVÍTE AUTOMOBIL, KTERÝ JE ZKONSTRUOVÁN JAKO ŽÁDNÝ JINÝ NA SVĚTĚ. U VŠECH PRVKŮ, POČÍNÁJE KAROSERÍÍ, ODPRUŽENÍM A BRZDAMI, AŽ PO MOTOR, PŘEVODOVKU A AERODYNAMIKU, TĚŽÍ LANCER EVOLUTION Z CELKOVÉHO, INTEGROVANÉHO KONSTRUKČNÍHO PŘÍSTUPU, KTERÝ INŽENÝŘI AUTOMOBILKY MITSUBUSHI MOTORS POUŽILI.

### ■ Otáčková charakteristika



Výsledkem je automobil, který není jen rychlejší, ale, a to je důležité, je lepší ve všech důležitých oblastech. Je jednodušší mít potěšení z jeho řízení. Při jízdě v přímém směru je stabilnější a v zatáčkách rychlejší, a přesto je bezpečnější, pokud jde o schopnost zabránit nehodě, i ve způsobu, jakým se chová, v případě kdy by mělo dojít k nejhoršímu.

Vůz zahrnuje maximální množství ojedinělých konstrukčních znalostí značky Mitsubishi a představuje největší jednotlivý krok vpřed v celé

šestnáctileté historii legendárního Lanceru Evolution. Bez přehánění je možné jej nazvat mistrovským technickým dílem, automobilem, v němž má vše své místo a účel, automobilem, který překypuje nejmodernější technologií, a přesto naprosto postrádá bezúčelné hračky. Tato kapitola podrobně vysvětluje nejdůležitější vývojové technologické prvky použité u Lanceru Evolution, představí vám osoby, které jsou za ně zodpovědné, a objasní jejich význam u tohoto automobilu.



Tým, který vyvíjel motor: „Jezděte s ním a vnímejte jeho výkonnost a odpovězte si sami!“



Vývojový tým pro S-AWC: „Plynulé ovládání přináší radost z jízdy a uklidňující jistotu.“

## Technický tým

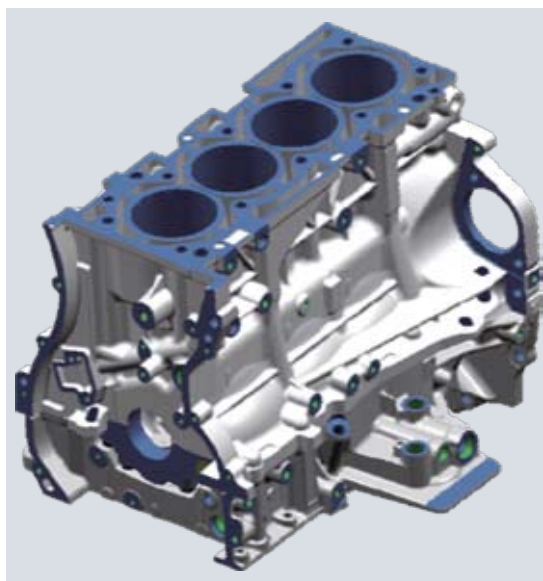
Tým, který vyvíjel Lancer Evolution, vedli nejzkušenější inženýři společnosti Mitsubishi. V čele jejich skupiny stál Ryugo Nakao, jenž vysvětluje, jak se filosofie nového automobilu liší od těch předchozích:

„Až dosud se při vývoji modelových řad Lanceru Evolution kladl hlavní důraz na to, jak rychle jsme je dokázali vytvořit. Z našeho pohledu se však nyní vše změnilo. Je nutné, aby dnešní nová generace supervýkonných strojů poskytovala víc než jen absolutní rychlost. Tu rychlost musí obklopit bezpečím a pohodlím, a právě sladění těchto zdánlivě protichůdných vlastností se při vzniku nového modelu stalo naším posláním,“ a pokračuje, „naším přáním je, aby zákazníci, kteří se z nějakého důvodu vzdali svých supervýkonných strojů, dnes oživilí svou dřívější vášeň a vzrušení, které je kdysi těšily. Takový úkol byl hnací silou dramatického pokroku, kterého jsme dosáhli.“

Produktovým manažerem nového Lanceru Evolution byl Hideyuki Iwata, který tato témata dále rozvíjí. Vysvětluje

motivy, z nichž vychází moderní orientace Lanceru Evolution, a jak je možné sledovat výhody tohoto postupu, a to nejen na papíře, ale i na silnici, což je mnohem důležitější. „Zaprvé, zatímco hlavní pokrokové prvky, použité u předchozích generací Lanceru Evolution, byly převážně technické a konstrukční povahy, nový Lancer Evolution udělal skok kupředu i v oblasti designu. Spolupracovali jsme těsně s návrháři, kteří vytvořili konečný tvar, jehož neoddělitelným rysem je aerodynamika. Každý tvar zde má svůj účel. Jsem přesvědčen, že design nového Lanceru Evolution, jenž je přitažlivý právě svou funkcí, to jasně a

srozumitelně dosvědčuje. Zadruhé, u Lanceru Evolution jsou patrné pokrokové rysy související s automobilovou technikou. Hodně jsme uvažovali o tom, co je nezbytné pro zajištění dalších pokrokových prvků týkajících se výkonnostních vlastností Lanceru Evolution – rychlosti a akcelerace, zatáčení a ovladatelnosti i brzdění. Odpověď zní: vraťte se ke kořenům. Přitom jsme se nezaměřovali na absolutní rychlost nebo akceleraci, ale spíše na požadovanou akceleraci, přinášející dobrý pocit.“



## MOTOR

Nový Lancer Evolution je první v historii svého druhu, který má hliníkový blok motoru, vedoucí ke snížení hmotnosti o 12,5 kg



008 MITSUBISHI LANCER EVOLUTION TECHNICAL AND MECHANICAL SPECIFICATIONS

| ENGINE      |  | GSR/MR                                                                       |
|-------------|--|------------------------------------------------------------------------------|
| Engine Type |  | 2.0L MIVEC I4 turbocharged/intercooled                                       |
| Engine Code |  | 4B11 T/C                                                                     |
| Valve Train |  | DOHC, 16-valve, Mitsubishi Innovative VTEC Electronic Control system (MIVEC) |
|             |  | 122/1998                                                                     |
|             |  | 3.4 x 3.4 / 86.0 x 86.0                                                      |
|             |  | 9.0:1                                                                        |
|             |  | 6500                                                                         |

Motor a turbo

Pro většinu lidí znamená zápis „4G63“ jen shluk písmen a čísel, ale pro opravdové příznivce Lanceru Evolution jsou legendou, neboť je to označení názvu každého motoru, použitého u modelu Lancer Evolution během uplynulých patnácti let. Dnes však na scénu vstupuje nový název, označení 4B11, které bude v následujících letech uctíváno stejně jako to předchozí. Je to označení úplně nového motoru, použitého u nového Lanceru Evolution. Třebaže si ponechává dvoulit-

rový objem, čtyři válce a dvouvačkové uspořádání s šestnácti ventily jako jeho proslulí předci, jedná se o nový motor, a to téměř doslova od základů.

Nejpozoruhodnější je, že jeho blok je vyroben z litého hliníku, což snižuje hmotnost o 12,5 kg, ale současně přináší větší výkon (295 k při 6500 ot/min) a větší točivý moment (366 Nm při 3500 ot/min) než původní motor.

Motor byl samozřejmě navržen tak, aby běžel hladce a nepotřeboval druhotné

vyvažovací hřídele, používané u motoru 4G63. V důsledku toho není pouze lehčí, ale také kompaktnější. Proto může být uložen o 10 mm níže než u modelu Lancer Evolution IX, a tím snížit těžiště vozu.

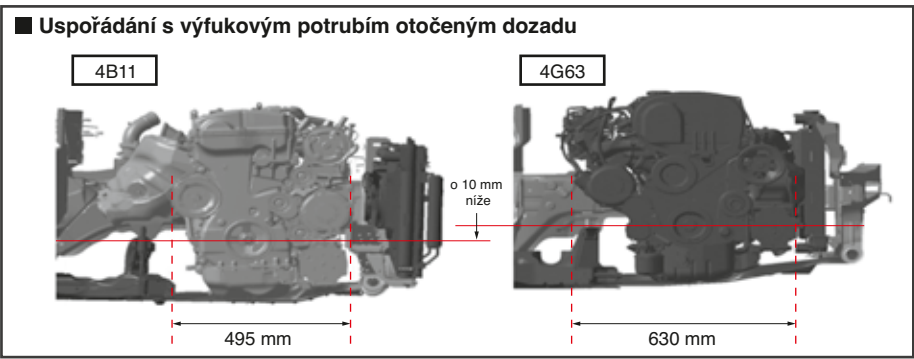
Titanové turbo

Pro účinnost jakéhokoli přeplňovaného motoru jsou rozhodující otáčky, při kterých dokáže turbo reagovat. Použitím titanového oběžného kola turbíny v turbodmychadle se reakční doby zlepšily až o 18 % oproti předešlému modelu.



Vysoce účinné: titanové oběžné kolo turbíny s hliníkovým oběžným kolem dmychadla

Motor 4B11 používá dopředu otočené sací kanály a dozadu otočené výfukové kanály. Tato změna odstranila potřebu vést výfukové potrubí pod motorem. Motor tak lze uložit o 10 mm níže, což umožňuje snížení těžiště.



### Nová hlava válců s dvojitým proměnlivým časováním ventilů

Motor 4B11 se vyznačuje skutečně inovativní hliníkovou hlavou válců, která pomáhá snížit hmotnost a zlepšit účinnost chlazení i hospodárnost.

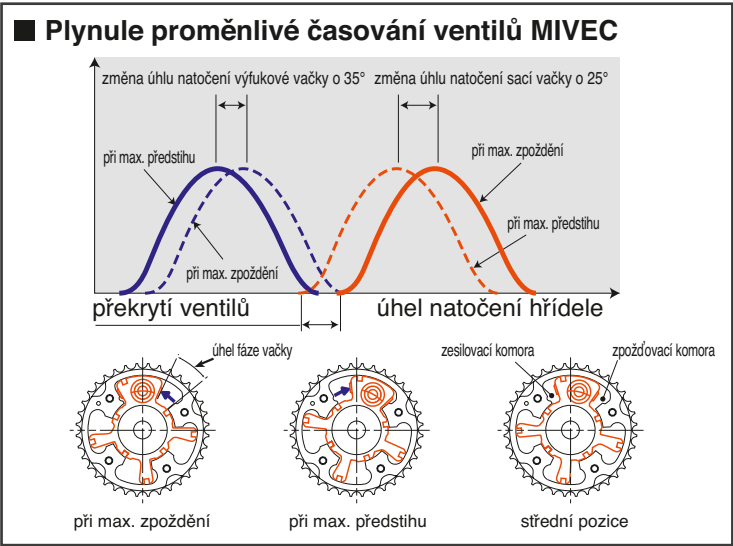
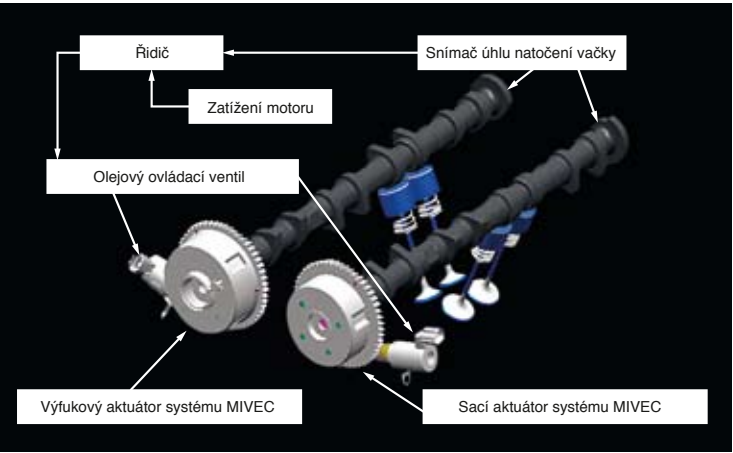
Na rozdíl od svého předchůdce, motoru 4G63, využívá nový motor pro podporu odezvy ventilů jejich přímé aktivace místo zapojování systému vahadla. Zlepšuje se tím míra

přesnosti a spolehlivosti, a umožňuje to vyšší otáčky motoru. Nejpozoruhodnější však je, že proslulé inovační elektronické ovládání časování ventilů MIVEC (Mitsubishi Innovative Valve timing Electronic Control), které soustavně mění časování ventilů, nyní pracuje jak s výfukovými, tak se sacími ventily. Tím se zlepšuje průběh točivého momentu a výkonu v celém rozsahu otáček, a to zejména při nižších a středních otáčkách.

Při normální jízdě to

zabezpečuje větší překrytí otevření ventilů pro dosažení co největší účinnosti paliva, ale jakmile je požadován větší výkon, systém zpozdí uzavření sacího ventilu, aby se do spalovacího prostoru dostalo co nejvíce vzduchu. Stejně tak když je požadován optimální točivý moment při nízkých otáčkách, časování sacích ventilů se urychlí, zatímco časování výfukových ventilů se zpozdí.

Přesnost a odolnost nového motoru 4B11 zvyšuje použití rozvodového řetězu místo rozvodového řemenu.



Systém proměnlivého časování motoru 4B11 mění úhly natočení vačky u sacích a výfukových váček v závislosti na otáčkách a zatížení motoru.



#### POHONNÁ JEDNOTKA

Nový přepřínovaný motor 4B11 DOHC MIVEC přebírá vládu po motoru 4G63 a pohání nový Lancer Evolution. Při vývoji moderní pohonné jednotky bylo napřeno úsilí na vytvoření vysoce výkonného motoru, s vysokou hospodárností a čistými emisemi.

Pomocí páčkového  
přepínače může řidič  
volit mezi režimy  
Normal, Sport a  
Super-Sport



## Převodovka se sportovním řazením a dvěma spojkami TC-SST

Dalším novým prvkem v Lanceru Evolution je jeho převodovka se sportovním řazením a dvěma spojkami TC-SST. Ta poskytuje nejen ty nejlepší vlastnosti samočinné i přímo řazené převodovky, ona je překonává.

Až na řadicí páčky pod volantem, vypadá na první pohled jako běžná samočinná převodovka: dva pedály a páka umístěná na středové konzoli. Nicméně šestirychlostní převodovka TC-SST nemá měnič točivého momentu. Místo toho používá dvě spojky. Jedna spojka zapojuje používaný rychlostní stupeň, druhá je připravena zapojit předem předvolený požadovaný rychlostní stupeň. Tímto způsobem dochází k okamžité změně na další rychlostní stupeň, ať pokyn pro tuto změnu vydá řidič nebo počítač v případě



### SYSTÉM DVOU SPOJEK

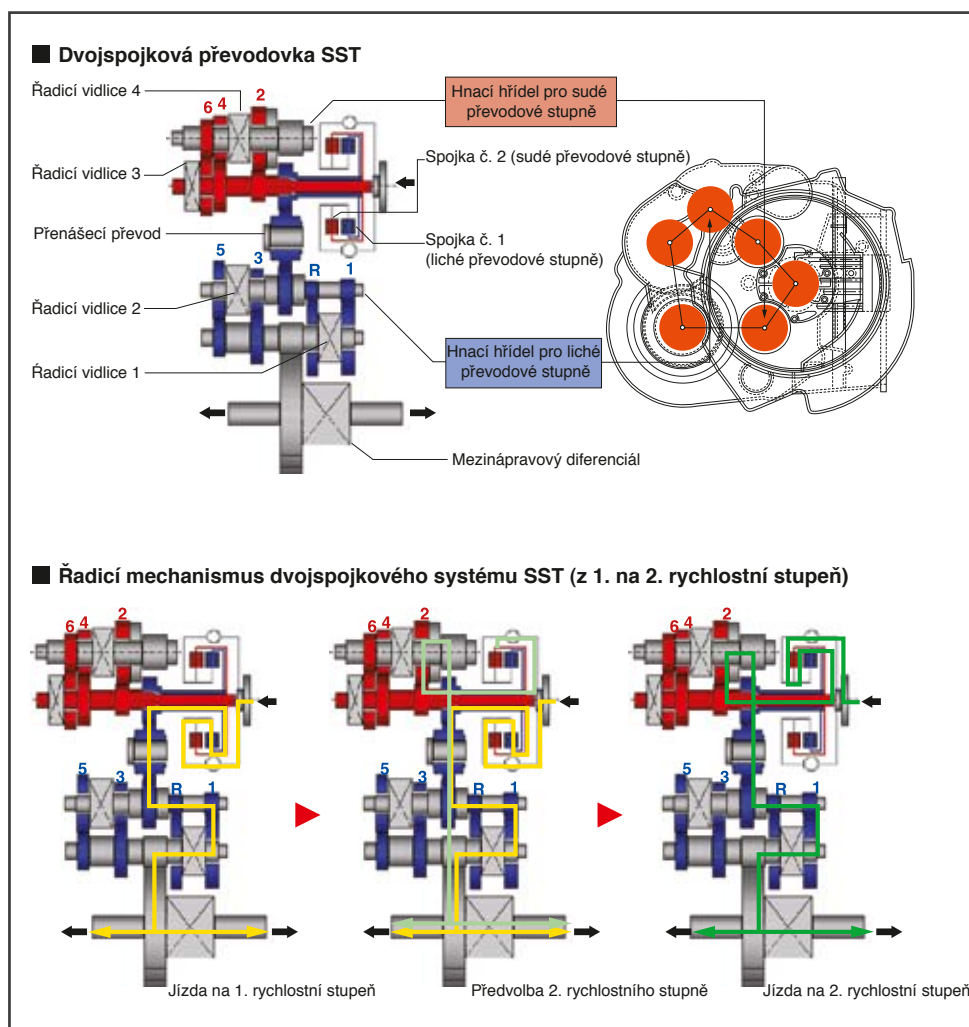
Tajemstvím TC-SST je to, že se ve skutečnosti jedná o dvě převodovky se třemi rychlostními stupni. Jedna pro liché a druhá pro sudé rychlostní stupně a jsou připevněny na stejném vývodním hřídeli.

samočinného režimu. Samočinný režim, který se aktivuje posunutím volicí páky do polohy „D“, vede k plynulým změnám rychlostních stupňů. I při manuálním režimu, ať už řadicími páčkami pod volantem nebo posunem řadicí páky do polohy „Manual“, je řazení rychlejší a plynulejší, než jak by to dokázal jakýkoli člověk.

Kromě toho, že TC-SST poskytuje možnost výběru mezi manuální a samočinnou volbou rychlostních stupňů, nabízí také tři odlišné režimy jízdy, které se



Řadicí páky z hořčíkové slitiny umístěné pod volantem







Tým, který pracoval na systému Twin Clutch SST: „Pocit bleskově rychlého a plynulého řazení.“

Pětirychlostní manuální převodovka nového Lanceru Evolution používá pro lepší výkonnost a odolnost vícenásobné kuželové synchronizační kroužky

ovládají pomocí tlačítka umístěného za řadicí pákou. Při režimu „Normal“ se rychlostní stupně mění co nejplynuleji při poměrně nízkých otáčkách, což maximálně zlepšuje pohodlí a hospodárnost. Režim „Sport“ je ideální pro temperamentní jízdu v krajině. Řazení je rychlejší a zvyšuje otáčky pro přeřazení.

Režim „S-Sport“ (Super-Sport) je určen pro čistě sportovní prostředí, jako jsou závodní tratě, a poskytuje nejkratší možné doby řazení. Zároveň

motoru dovoluje, aby mezi změnami rychlostních stupňů dosáhl nejvyšších otáček, které při samočinném režimu nikdy neklesnou pod 4500 ot/min. Systém TC-SST umožňuje dosažení nejrychlejší akcelerace, neboť vylučuje lidskou chybu, a proto důsledně zkracuje její dobu.

Pokud si umíte představit nejplynulejší samočinnou a nejrychlejší, přímo řazenou převodovku v jednom autě, pak máte představu o tom, co dokáže převodovka TC-SST. Nový Lancer Evolution je k dispozici i se standardní pětirychlostní převodovkou. Je navržena pro přenos vyššího točivého momentu než převodovka dosavadní.

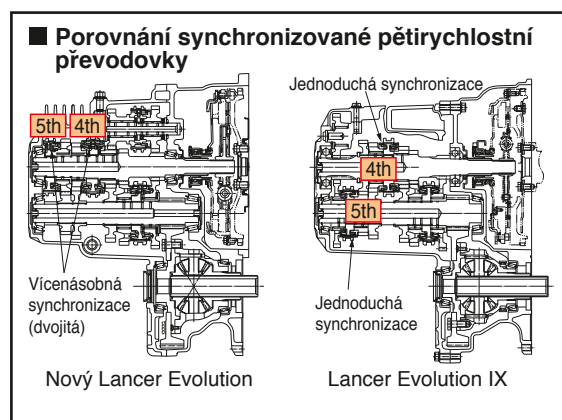
## Zavěšení kol

Stejně jako vše ostatní bylo i odpružení Lanceru Evolution zcela přepracováno. Postupovalo se podle osvědčeného principu, spočívajícího v použití předního odpružení

s obrácenou vzpěrou a víceprvkové zadní nápravy, avšak všechny prvky této konstrukce, počínaje geometrií až po úroveň nastavení pružiny, tlumiče a zkrutného stabilizátoru, byly od počátku přehodnoceny. Použity byly prvotřídní pružiny Eibach doplněné tlumiči Bilstein. Vpředu bylo odpružení upraveno tak, aby vyhovovalo 18" kolům Enkei, nebo ještě lehčím kovaným litým kolům BBS s pneumatikami 245/40 s dezénem rozděleným na sekce. Toto odpružení zlepšuje i přesnost řízení a díky použití hliníku udržuje neodpruženou hmotnost, jednoho z největších nepřátel konstruktéra šasi, na minimu.

Vzadu se pro horní i dolní rameno používá kovaný hliník, přičemž celá konstrukce je mnohem pevněji zapojena do struktury automobilu, aby se zlepšila ovladatelnost a co nejvíce omezily vibrace.

Tento systém zavěšení ve spojení s větší tuhostí nosné struktury nabízí skvělou kontrolu pohybu kol, vynikající přilnavost, a přesto větší pohodlí při jízdě i kultivovanost.



Docílit bezkonkurenčních jízdních vlastností a odezvy u sedanu o velkém výkonu znamená, že musí být vybaven prvotřídním systémem odpružení, který poskytuje maximální kontakt mezi pneumatikou a povrchem i přilnavost. Systém odpružení Lanceru Evolution byl zhotoven tak, aby zajišťoval vynikající výkonnost při zatáčení a současně kvalitní jízdní pohodlí, které odpovídá nové generaci sportovního sedanu.



Lité kované kolo BBS

**Aktivní  
mezinápravový  
diferenciál**

**Protiblokovací  
systém brzd**



**Aktivní ovládání  
vybočení**

**Aktivní ovládání  
stability**

### **Systém řízení pohonu všech kol**

Super All Wheel Control (S-AWC) je zkrácený název pro řadu různých elektronických a mechanických zařízení, která spolupracují a podporují způsob, jakým Lancer Evolution reaguje na pokyny řidiče. Bez přehánění lze říci, že tento systém nemá mezi ostatními současnými systémy stejného typu konkurenci a dává nejnovějšímu Lanceru Evolution možnost dále rozvíjet již tak ohromující, pověstnou dynamiku předchozích devíti generací. Stejně jako dříve je možné přizpůsobit systém S-AWC

zasněženému, šterkovému nebo asfaltovému povrchu stisknutím vypínače.

#### **Aktivní mezinápravový diferenciál ACD (Active Centre Differential))**

V srdci systému S-AWC je aktivní mezinápravový diferenciál. Na rozdíl od pasivních systémů, které reagují pouze po zjištění ztráty přilnavosti u jakékoli nápravy, systém ACD rovněž přebírá elektronickou informaci od systému S-AWC, aby určil optimální rozdělení točivého momentu mezi přední a zadní nápravu a rozděluje jej prostřednictvím hydraulické vícevrstvé spojky.

#### **Aktivní ovládání stáčení vozu kolem svislé osy AYC (Super Active Yaw Control)**

Mezi sériovými automobily používá systém AYC nadále výhradně Lancer Evolution a pro desátou generaci byl tento systém dále rozvinut. Stejně jako u předešlých verzí sbírá elektronicky ovládaný zadní diferenciál informace o podélném a bočním zrychlení, úhlu natočení kol a podle potřeby rozděluje točivý moment mezi zadní kola. Nový Lancer Evolution má nyní navíc schopnost porovnávat pozici vozu s tou, kterou zamýšlí řidič, a za pomoci systému AYC provede patřičné korekce, aby se přání řidiče splnila.

#### **AKTIVNÍ MEZINÁPRAVOVÝ DIFERENCIÁL**

Systém ACD upravuje rozdíl v rychlosti mezi předními a zadními koly, aby podpořil odezvu na podněty z řízení a záběr.

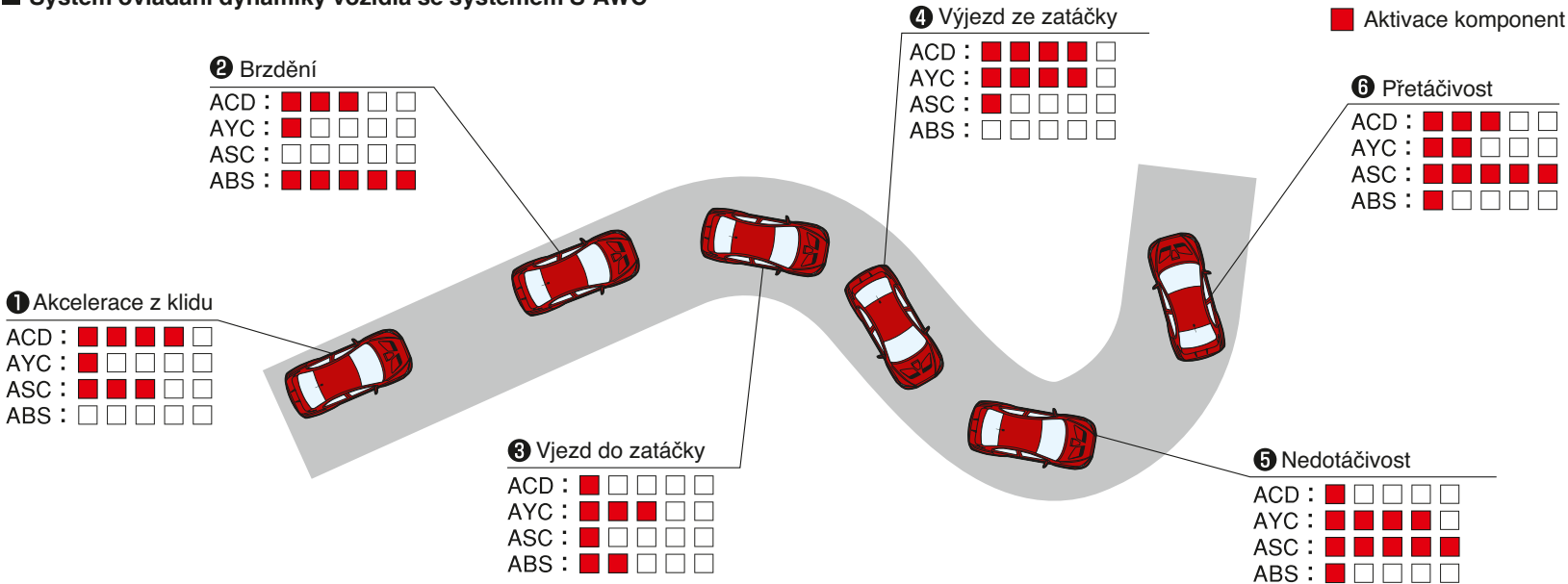


#### **AKTIVNÍ OVLÁDÁNÍ STÁČENÍ**

Systém AYC upravuje rozdíl v točivém momentu mezi zadními koly, aby zlepšil jízdní chování vozu při zatáčení a záběr.



■ **Systém ovládání dynamiky vozidla se systémem S-AWC**



■ **Aktivní ovládání stability ASC (Active Stability Control)**

Systém ASC používá snímače umístěné v náboji kola, které mu umožňují okamžitě zjistit prokluz kol na kterékoli straně vozu. Systém podle potřeby strategicky zapojuje jednotlivé brzdy, a tím brání dalšímu prohlubování ztráty ovladatelnosti. Systém rovněž reaguje velmi rychle a jeho zásahy jsou tak plynulé, že si řidič často činnost tohoto systému ani neuvědomuje.

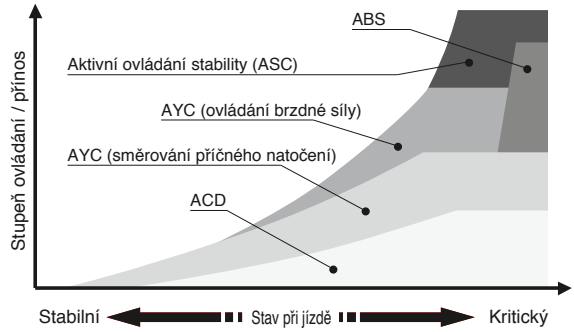
■ **Sportovní ABS**

Tento systém používá snímače na všech kolech, aby zabránil zablokování kol, dokonce i při nejextrémnějším brzdění. Systém byl navržen tak, aby byl co nejméně rušivý, a dodává se spolu se systémem elektronického rozdělení brzdné síly EBD

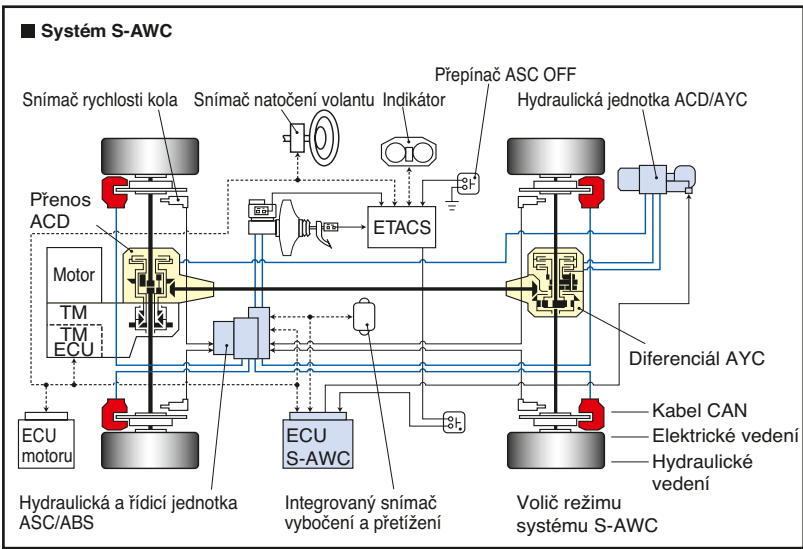


Systém S-AWC  
Systém S-AWC řidiči umožňuje výběr ze tří odlišných strategií, které lze použít pro jízdu na sněhu, štěrkku nebo asfaltu.

■ **Aktivace komponent systému S-AWC**



Indikátor systému S-AWC na multiinformačním displeji

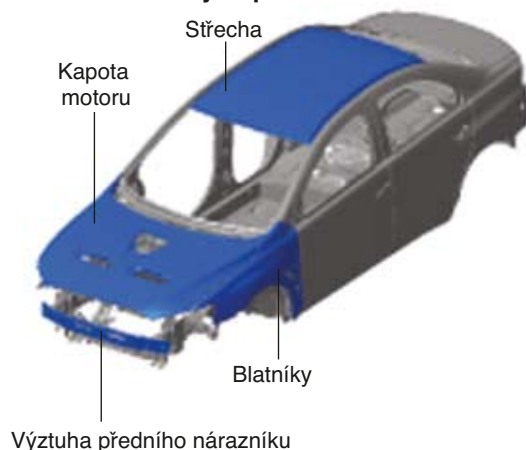




Rozpěra ve tvaru V  
podstatně zvětšuje  
torzní tuhost  
struktury karoserie



## ■ Použití hliníkových panelů



Funkční otvory pro proudění vzduchu v hliníkové kapotě

## Karoserie a šasi

Pro náležitou ovladatelnost jakéhokoli automobilu je klíčové dosažení prvotřídní strukturální tuhosti. Nový Lancer Evolution je o více než padesát procent tužší než Lancer Evolution IX, což tvoří vynikající základ pro funkci systémů odpružení. V konstrukci automobilu byla použita vysokopevnostní ocel což maximálně zvětšuje pevnost, a současně udržuje hmotnostní přírůstek na nejnižší možné hranici.

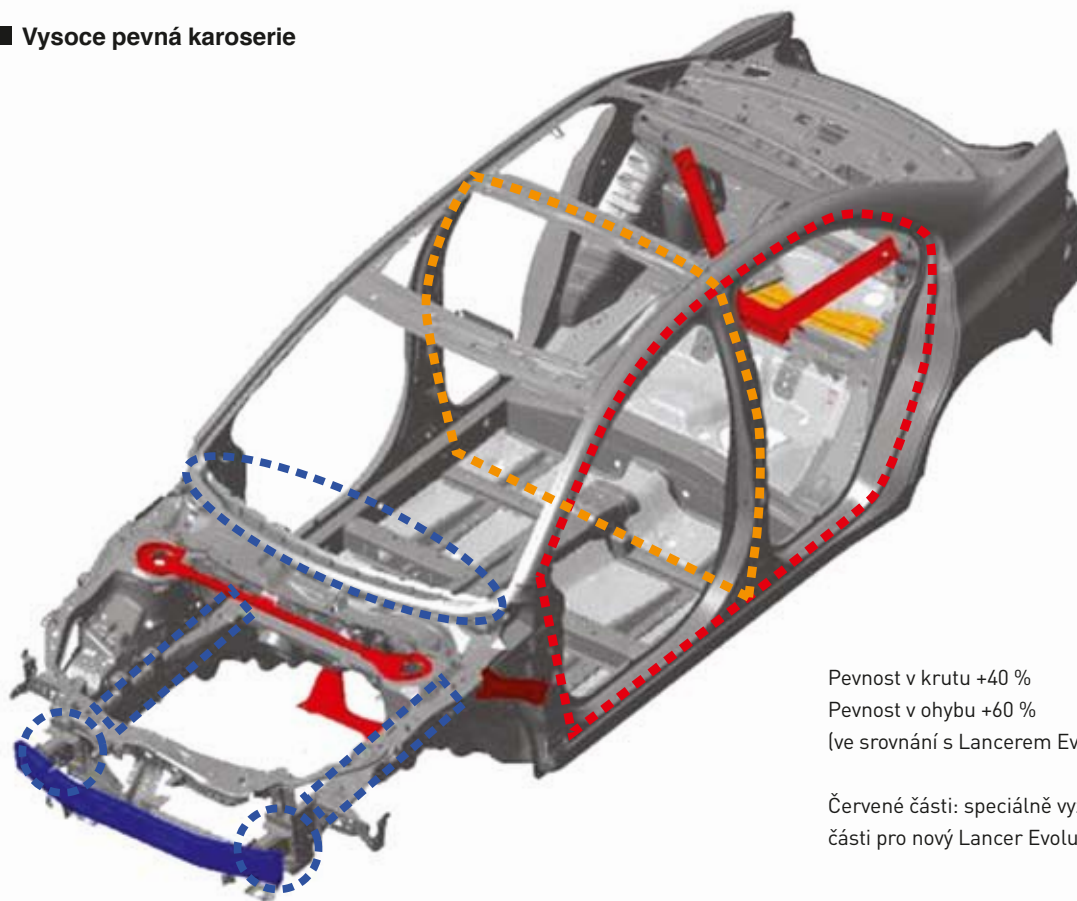
V rozsáhlé míře se v konstrukci nového Lanceru Evolution používá hliník. Střecha, kapota, přední blatníky a výztuhy předních a zadních nárazníků jsou vyrobeny z ultralehkého materiálu. Účelem těchto opatření je nejen udržet hmotnost co nejnižší, ale zároveň soustředit hmotu ve střední části vozu, a tím co nejvíce snížit těžiště, jehož poloha je pro vytvoření skvěle ovladatelného

automobilu rovněž podstatná. Rozhodující význam má i skutečnost, že rozvor náprav nového Lanceru je o 25 mm delší než v případě Lanceru Evolution IX a rozchod kol o 30 mm širší, což opět umožňuje mnohem stabilnější chování, lepší přilnavost a jízdní komfort.

## Bezpečnost

Bezpečnost není u Lanceru Evolution pouhým dodatkem, neboť neexistuje větší zodpovědnost, než zajistit bezpečnost cestujících, a to ve kterémkoli automobilu. V tomto voze byla navržena tak říkajíc na molekulární úrovni. Ať už posuzujeme schopnost automobilu předcházet nehodám, nebo jeho chování, když už dojde k nejhoršímu, přesvědčíme se, že nový Lancer Evolution je jedním z nejbezpečnějších, mimořádně výkonných automobilů, jaký kdy byl vyroben.

## ■ Vysoce pevná karoserie



Pevnost v krutu +40 %  
Pevnost v ohybu +60 %  
(ve srovnání s Lancerem Evolution IX)

Červené části: speciálně vyztužené  
části pro nový Lancer Evolution

## Pasivní bezpečnost

Stejně jako všechny ostatní modely Lancer je i nový Lancer Evolution postaven na špičkové monokokové struktuře RISE (Reinforced Impact Safety Evolution – zesílený vývojový prvek poskytující bezpečnost při nárazu). Tato nesmírně pevná konstrukce zahrnuje strategicky využitě druhy ocele s ultravysokou pevností v tahu, které se dosud u žádného modelu Lancer Evolution nepoužívaly. Jejich úkolem je zajistit maximální ochranu při nárazu zepředu, z boku a zezadu. Karoserie je navržena tak, aby síly nárazu směřovala pryč od cestujících. Koncové části vozu se pak mají deformovat předem naprogramovaným způsobem, zatímco cestující zůstávají uvnitř, v bezpečí ocelí chráněného prostoru.

Kromě této strukturální pevnosti přichází nový Lancer Evolution standardně vybaven sedmi airbagy. K obvyklejším předním, bočním a stropním



airbagům se připojuje ještě kolenní airbag pro řidiče. Přední bezpečnostní pásy mají předpínače s omezovači síly. Nosník, který podpírá kapotu, má nyní kvůli větší ochraně chodců místo běžné konstrukce zvlněnou strukturu, aby se omezil rozsah zranění při střetu s chodcem.

Sedm airbagů, včetně standardně dodávaného kolenního airbagu



Bi-xenonové  
světlo mety se  
systémem adaptivních  
halogenových  
světlo metů



### Aktivní bezpečnost

Rychlost, živost a systém pohonu všech kol Lanceru Evolution dává tomuto modelu, z hlediska schopnosti zabránit nehodám na základní úrovni, obrovskou výhodu oproti běžným automobilům. Kromě toho všechny výše zmíněné funkce systému S-AWC nejenom přinášejí větší vzrušení při řízení, ale také umožňují jeho snazší ovladatelnost v mezních situacích

Pokud jde o tak prostou záležitost, jako je zpomalení automobilu, má Lancer

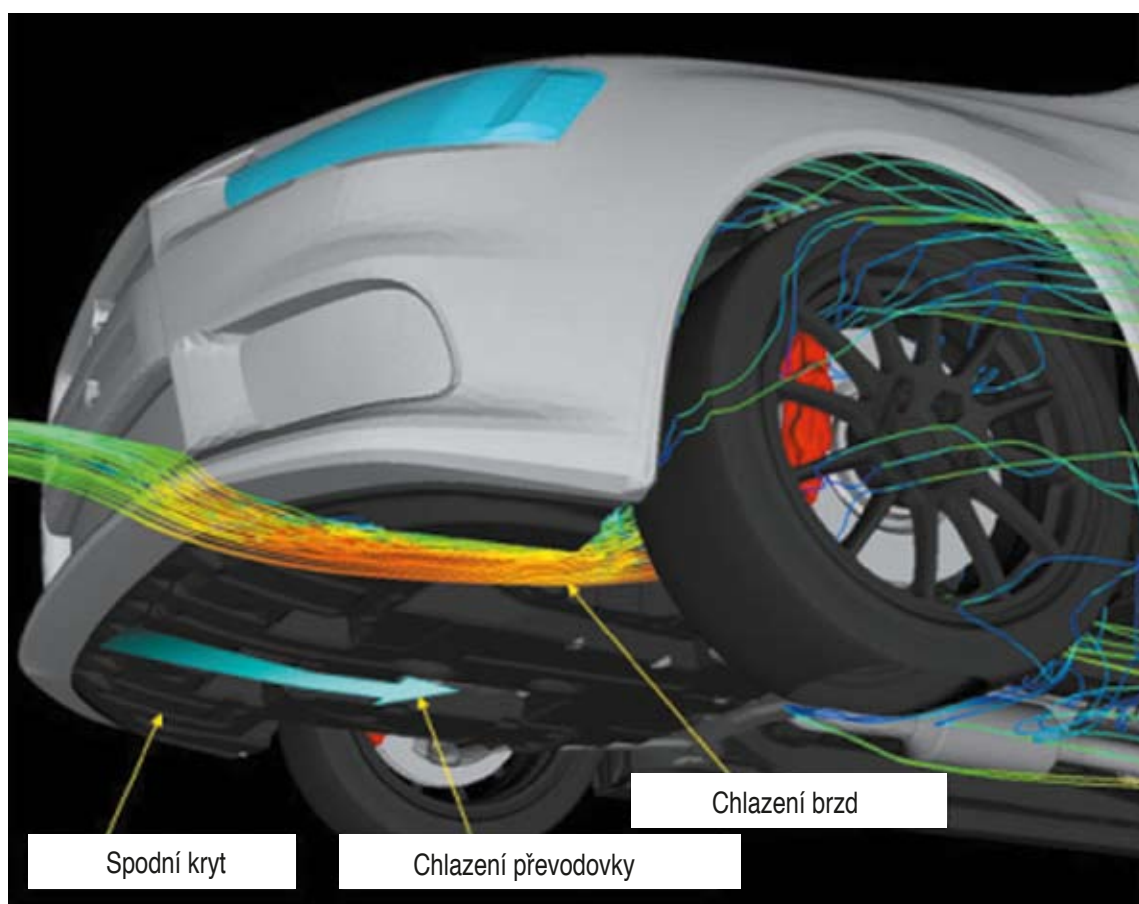
Evolution k dispozici v podobě masivních brzd Brembo tu nejlepší pomoc na světě. Díky kotoučům o průměru 350 mm s vnitřním chlazením a čtyřpístkovými čelistmi vpředu a kotoučům o průměru 330 mm vzadu (kdy oproti modelu Lancer Evolution IX došlo ke zvětšení z 330 mm, resp. 310 mm) poskytuje nový Lancer Evolution vydatnou brzdnou sílu dokonce ještě předtím, než je nutné spustit elektronické bezpečnostní systémy, jako jsou S-ABS nebo EBD.

Dalším prvkem aktivní bezpečnosti jsou přední bi-xenonové světlo mety, vybavené systémem adaptivních halogenových světlo metů, jenž jsou aktivní při zatáčení a které osvětlují směr vaší jízdy při manévrování při rychlostech nižších než 100 km/h v závislosti na úhlu natočení volantu.



Nový Lancer  
Evolution poskytuje  
vydatný brzdící výkon





Proudění vzduchu pod přední vozů

## Design umožňující průchod vzduchu

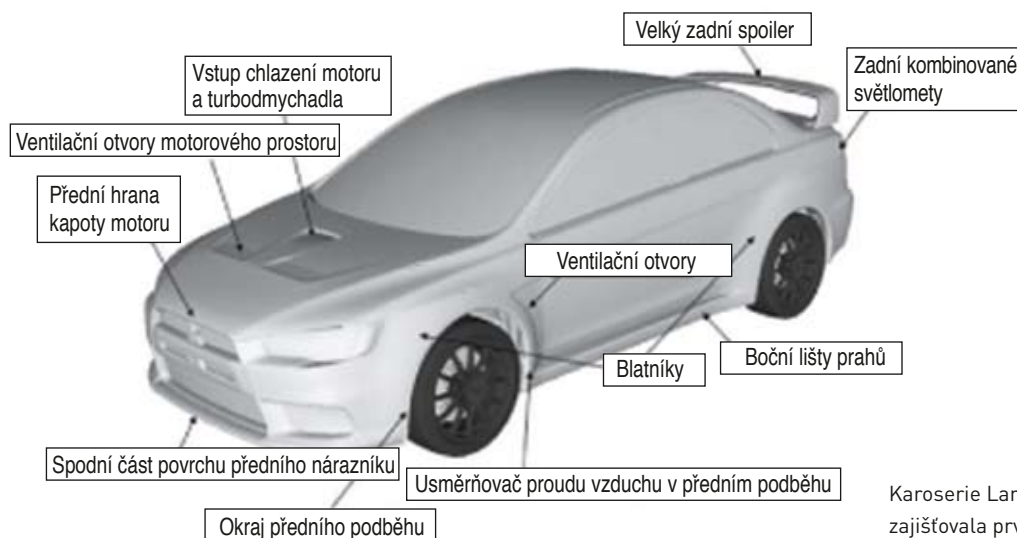
Veškerý povrch nového Lanceru Evolution od přídě k zádi, včetně těch míst pod automobilem, která nevidíte, byl tvarován tak, aby využíval vzduch proudící kolem. Velké sací otvory v přední části vozu zajišťují dostatečné chlazení motoru, zatímco celý přední nárazník je

zformován tak, aby snižoval odpor vzduchu a vztlak. Pod automobilem je vzduch veden difuzéry pro zvýšení přítlakové síly, a tím přilnavosti a stability ve velkých rychlostech. Vzadu má naopak zásadní úlohu spoiler, který zajišťuje aerodynamickou rovnováhu automobilu a důslednou ovladatelnost při jakékoli rychlosti. Vzduch proudí kolem

automobilu je rovněž využit k odvedení horkého vzduchu zpod kapoty, chlazení brzd, dalšímu omezení odporu vzduchu a vztlaku a chlazení převodného ústrojí vozu. Dokonce i výfukový systém byl strategicky umístěn tak, aby zajišťoval aerodynamicky nejúčinnější cestu pro plyny opouštějící motor.

[www.lancer-evolution.eu](http://www.lancer-evolution.eu)

## ■ Části karoserie s aerodynamickými vlastnostmi



Karoserie Lanceru Evolution byla vyvinuta tak, aby celkově zajišťovala prvotřídní aerodynamickou výkonnost z hlediska odporu vzduchu a přítlakové síly.

KAPITOLA PÁTÁ

---

# PŘIROZENÝ VÝBĚR

---

K ČEMU JE 295 KONÍ BEZ NOHOU NA PEDÁLECH? K ČEMU JE SYSTÉM S-AWC BEZ DVOU RUKOU SVÍRAJÍCÍCH VOLANT? AUTOMOBIL PRO ŘIDIČE BEZ ŘIDIČE? K NIČEMU. LANCER EVOLUTION JE AUTOMOBIL URČENÝ PRO NADŠENCE. VÁŠNIVÍ LIDÉ JEJ POSTAVILI PRO VÁŠNIVÉ LIDI, PRO MUŽE A ŽENY, KTEŘÍ SI POVAŽUJÍ KAŽDÉ VTEŘINY, KTEROU STRÁVÍ VE SVÉM LANCERU EVOLUTION. NASTAL ČAS PŘEDSTAVIT NĚKTERÉ Z TĚCHTO EVO-ISTŮ.



**Jméno:** Uwe Nittel

**Věk:** 38

**Bydliště:** Adelmansfelden,  
Německo

**Povolání:** soutěžní jezdec

**Můj Lancer Evolution:**

„Lancer Evolution je součástí mého já od roku 1995 a ve svém sportu s ním dosahuji spoustu úspěchů. Věřím mu, a to jak profesionálně, tak soukromě.“

**Nejlepší věc na Lanceru Evolution?**

„Výkonnost, dynamika a bezpečnost, to jsou věci, které z Lanceru Evolution dělají nepřekonatelný jízdní stroj. Na Lanceru Evolution

si cením skvělých výkonnostních předpokladů. Automobil má neuvěřitelně výkonný rozsah točivého momentu, který začíná již při nízkých otáčkách. Je zosobněním spolehlivosti, snadno se ovládá, je frajerský a po všech stránkách rychlý.“

**Nezapomenutelný okamžik s Lancerem Evolution?**

„Na jaře 1996 bylo mým úkolem prověřit Lancer Evolution na šterku na jihu Francie, v těch nejtěžších, mezních podmínkách, překračujících limity. Zkoušel jsem vůz tři dny, v rámci přípravy na sezonu mistrovství světa v soutěžích roku 1996, a až neskutečně mě

překvapovalo, jak stabilní a přitom nespoutaný dokázal ten automobil být. Tato zkušenost byla základem mé neochvějné důvěry v Lancer Evolution.“

**Poznámka navíc:**

„V podobě pokrokového ústrojí se dvěma spojkami, použitého v novém Lanceru Evolution, učinila značka Mitsubishi zavedením současného trendu krok do budoucnosti a nastavila konkurenci laťku vysoko.“

„SNADNO SE OVLÁDÁ, JE FRAJERSKÝ A PO VŠECH STRÁNKÁCH RYCHLÝ“





**Jméno:** Rachel Chandler

**Věk:** 38

**Bydliště:** Gloucestershire, Velká Británie

**Povolání:** důstojnice dopravní policie

**Největší vášně a oblíbené aktivity ve volném čase:**

„Mou největší vášní je řízení automobilu. S chutí jezdím s různými typy vozidel v různých typech terénu. Nejneobvyklejším vozidlem, které jsem řídila, byl v roce 2007 Snowcat s maximálním rozchodem, při povodních v hrabství Gloucestershire.“

**Nezapomenutelný okamžik s Lancerem Evolution:**

„S Lancerem Evolution jsem zažila mnoho nezapomenutelných chvil. Někteří lidé řídí hloupě

a nevypočitatelně, a já vím, že další věc, kterou uvidí ve svém zpětném zrcátku, budu já, jedoucí těsně za nimi – trestnímu stíhání neuniknou. Většina okamžiků je takových.“

**Co jsem udělala nebo bych navrhla, aby můj Lancer Evolution vyhovoval mým osobním potřebám:**

„Přála bych si mít v automobilu plnohodnotný bezpečnostní zadržný systém. Při pronásledování často jezdíme po odlehklých silnicích a pořádně to s námi hází. A také mám dojem, že by se hodila světelná rampa, protože v noci jedu tak rychle, že přední světlomety nedokážou silnici osvětlit.“

**Jméno:** Gavin Crozier

**Věk:** 46

**Bydliště:** Gloucestershire, Velká Británie

**Povolání:** důstojník dopravní policie

**Oblíbené místo pro jízdu automobilem:**

„Les Forest of Dean v hrabství Gloucestershire v Anglii. Tam je mnoho skvělých, přehledných a náročných silnic, stejně tak jako nástrah, které je nutno překonat.“

**Nejlepší věc na Lanceru Evolution:**

„Jeho ohromující zrychlení a ovladatelnost. Pouze tento automobil vám maximálně přiblíží pocit jízdy na motorce.“

**Poznámka navíc:**

„Jedná se o nejlepší investici do vozidla, jakou kdy policie v hrabství Gloucestershire uskutečnila. Tento automobil dokázal kriminálním živlům vyslat signál, že se jim nepodaří uniknout dopadení a trestnímu stíhání.“

„KRIMINÁLNÍ ŽIVLY NEUNIKNOU

DOPADENÍ A TRESTNÍMU STÍHÁNÍ“



**Jméno:** Steve Woodward

**Věk:** 43

**Bydliště:** Cheltenham,  
Gloucestershire, Velká Británie

**Povolání:** asistent pro informační  
technologie

**Moje automobily Lancer Evolution:**

„Lancer Evolution VIII (FQ300),  
Evolution VIII (MR FQ340) a nyní  
Evo IX (MR FQ 360). Na řadu  
samozřejmě přichází nový Lancer  
Evolution. Nemohu se dočkat toho,  
co nabídne.“

**Největší vášně a oblíbené aktivity  
ve volném čase:**

„Velkou část mého života naplňuje  
moje hlavní vášeň pro čínské bojové  
umění Wing Chun Kung Fu, které  
vynikajícím způsobem učí Bruce  
Lee.“

**Nejlepší věc na Lanceru Evolution:**

„Lancer Evolution plní všechny mé  
potřeby a vše, co od něj požaduji,  
dělá mimořádně dobře. Vlastnit  
Lancer Evolution je jako stát  
se členem elitního klubu, což  
znamená, že všude máte přátele,  
kteří mají stejnou vášeň. Cítím se  
být privilegovaný tím, že mohu řídit  
Lancer Evolution, kdykoli se mi  
zlíbí.“

**Co jsem udělal proto, aby můj  
Lancer Evolution vyhovoval mým  
osobním potřebám:**

„Můj současný automobil je stále  
velmi nový a má spoustu prvků,

které bych si koupil, pokud bych  
si ponechal svůj starší model.  
Nicméně už vidím, že v budoucnosti  
si ho patrně budu chtít vylepšit,  
a půjde především o prvky důležité  
pro výkon, jako jsou nová kola a  
pneumatiky, sadu zapalování, vyšší  
úroveň elektronické řídicí jednotky,  
ovladač tlaku turba a lepší úroveň  
odpružení a brzdových čelistí  
a kotoučů.“

**Nezapomenutelný okamžik  
s Lancerem Evolution?**

„Moje vůbec první testovací jízda  
s modelem Evolution, protože ta  
zažehla mou lásku!“

„VLASTNIT LANCER EVOLUTION JE JAKO STÁT SE  
ČLENEM ELITNÍHO KLUBU“





**Jméno:** Helmut Wendel

**Věk:** 41

**Bydliště:** Darmstadt, Německo

**Povolání:** Assistant Manager, celkové testování vozidel, výzkum a vývoj u společnosti Mitsubishi Motor Europe

**Oblíbené místo pro jízdu automobilem:**

„Málo udržované krátké tratě, vyžadující ovladatelnost spolu s vlastnostmi vhodnými pro rallye, a to nejlépe pokryté sněhem nebo šterkem.“

**Nezapomenutelný okamžik s Lancerem Evolution:**

„S automobilem jsem zažil mnoho takových chvil, ale nejlepšími z nich byly dva roky společné práce s panem Evolution, Hiroshim Fujiim.“

**Co jsem udělal proto, aby můj Lancer Evolution vyhovoval mým osobním potřebám:**

„Kdybych vlastnil Lancer Evolution, snažil bych se, aby se mi na kapotu podepsali všichni mí kolegové, kteří se na vývoji tohoto automobilu podíleli.“

**Poznámky navíc:**

„Nyní, po dokončení vývoje nového Lanceru Evolution, se těším na zahájení vývoje další generace. Dělán vše pro to, aby se na tvářích našich zákazníků rozzářil ještě větší Evo-úsměv.“

**Jméno:** Ralph Hoffmann

**Věk:** 58

**Bydliště:** Wiesbaden, Německo

**Povolání:** manažer, testování, výzkum a vývoj u společnosti Mitsubishi Motor Europe

**Můj Lancer Evolution:**

„Během mého působení v MRDE bylo mým úkolem zhodnotit a doladit jízdní výkony mnoha generací Lanceru Evolution. Mám tak možnost pozorovat veškerý nový pokrok.“

**Co jsem udělal nebo bych udělal proto, aby můj Lancer Evolution vyhovoval mým osobním potřebám:**

„Jsem přesvědčen, že nový Lancer Evolution je po všech stránkách vysoce rozvinutý a sportovní sedan. Nedělal bych proto žádné úpravy. Pouze by byl vhodný motor s ještě větším výkonem.“

**Poznámka navíc:**

„Při pohledu do budoucnosti spatřuji výzvu spočívající ve vývoji nové generace Lanceru Evolution na další úroveň, která přinese nové technologie a cílem bude dosáhnout trvalých technických inovací pro následující generace.“

„DĚLÁM VŠE PRO TO, ABY SE NA TVÁŘÍCH NAŠICH ZÁKAZNÍKŮ

ROZZÁŘIL JEŠTĚ VĚTŠÍ EVO-ÚSMĚV“





**Jméno:** Jackie Chan

**Věk:** 53

**Bydliště:** Hong Kong

**Povolání:** herec, režisér, producent, zpěvák, obchodník, filantrop

**Můj Lancer Evolution:**

„Vlastnil jsem tři nebo čtyři generace Lanceru Evolution. Ten, který mám nyní, je speciální úpravou Jackie Chan Edition, kterou jsem pomáhal navrhovat.“

**Největší vášně a oblíbené aktivity ve volném čase:**

„Rád točím filmy, trávím čas s přáteli a samozřejmě řídím! Když nepracuji, mou největší vášní je charitativní činnost. Moje nadace Dragon's Heart Foundation staví školy v odlehlých oblastech Číny

a já, když nefilmuji, do těchto míst cestuji. Práce pro charitu je pro mě nejlepším způsobem, jak strávit volný čas.“

**Nejlepší věc na Lanceru Evolution:**

„Lancer Evolution může být džentlmenem nebo ďáblem. Vypadá elegantně, ale je výkonný jako sportovní automobil. Je to Mitsubishi a obsahuje vše, co mám u automobilu nejraději.“

**Co bych udělal proto, aby můj Lancer Evolution vyhovoval mým osobním potřebám:**

„Můj Special Edition Jackie Chan Lancer Evolution má na zakázku vyrobenou kapotu, boční dveře, zvuk motoru, kryty sedadel, kola, atd. Moje „Dračí logo“ je použito

proto, aby se z automobilu vytvořil jedinečný „Jackie“.

**Poznámky navíc:**

„S Mitsubishi spolupracuji více než třicet let a vedlo mě k tomu to, že věřím jejich výrobku. Oni mi poskytují automobily pro mé filmy a já jim zachovávám loajalitu.“

„JE TO MITSUBISHI A OBSAHUJE VŠE, CO MÁM U AUTOMOBILU NEJRADŠÍ“







KAPITOLA ŠESTÁ

---

# SÍLA POHYBU

---

LANCER EVOLUTION. DOKONALÉ JMÉNO PRO AUTOMOBIL, KTERÝ SE ZE SÉRIOVĚ  
VYRÁBĚNÉHO SEDANU STŘEDNÍHO PROUDU, V JAPONSKU POPRVÉ UVEDENÉHO NA TRH  
V ROCE 1992, PROMĚNIL V DRAVOU SOUTĚŽNÍ ZBRAŇ A S KAŽDÝM ROKEM SE  
S HOUŽEVNATOU VYTRVALOSTÍ STÁVÁ RYCHLEJŠÍM A KONCENTROVANĚJŠÍM. VE SVÉM  
DESÁTÉM OPAKOVÁNÍ LANCER EVOLUTION SKUTEČNĚ UČINIL DALŠÍ ROZHODUJÍCÍ KROK.  
PŘESÁHL TOTIŽ SVOU ROLI SOUTĚŽNÍHO VÁLEČNÍKA ZNAČKY MITSUBISHI  
A VYSPĚL V SOFISTIKOVANÝ, VELMI VÝKONNÝ SEDAN, KTERÝ JE SCHOPEN SE VYPOŘÁDAT  
S KAŽDODENNÍM ŽIVOTEM STEJNĚ JAKO S COL DU TURINI.





Nový Lancer Evolution jsme přijeli testovat do dalšího místa prodchnutého historií soutěží. Wales se jako moderní působiště mistrovství světa v soutěžích Velké Británie pyšní rychlými lesními tratěmi, které i pro nejlepší soutěžní jezdce na světě znamenají jedinečnou a nemilosrdnou výzvu. Nekonečně proměnlivé veřejné silnice, často lemované nehostinným okolím, které křižují rozbrázděnou zemí, zase dokáží potěšit i obyčejného smrtelníka.

V samém středu naší trasy leží Black Mountain (Černá

hora). Samo jméno vyvolává představu zlověstného místa, pocházejícího přímo z Tolkienova Pána prstenů, a krajina tak vypadá, zvláště když se hradba vznášejících deštových mraků rychle blíží ke skalním útesům a rozeklaným, borovicemi porostlým hřebenům této odlehle oblasti národního parku Brecon Beacons. Je to zároveň i místo výjimečné svou barevností a krásou. Celá škála odstínů zelené, černé, šedé, pokrytá skvrnami hnědé a bohatstvím žlutých odstínů, se rozprostírá až k nebi. Tuto scenerii zvýrazňují rozsáhlé pásy tmavých, neprostupných

borovicových lesů, občas probleskne potůček. Největší vzrušení však vyvolává osamocení, zdánlivě nekonečný pruh asfaltu, který se při své cestě k obzoru kroutí a vábivě mizí z pohledu, aby se mohl znovu vynořit. Pokud máte tak velké štěstí, že sedíte v Lanceru Evolution, je to ráj pro řidiče.

My máme k dispozici dva vozy nové generace Lanceru Evolution: jeden je vybaven novou převodovkou se sportovním řazením s dvojitou spojkou TC-SST a řadicími páčkami. Druhý automobil má pětirychlostní, přímo řazenou převodovku.

NAŠE VOZY LANCER  
EVOLUTION  
VZBUZUJÍ NEMALOU  
POZORNOST, KDYŽ SE  
ŽENEME ZŠEŘELOU  
KRAJINOU





PŘESNĚ V TĚCHTO  
SITUACÍCH SYSTÉM  
S-AWC UKÁŽE, CO UMÍ





Bude vzrušující sledovat, jak se vypořádají s Černou horou a jak zcela přepracované šasi nového Lanceru Evolution s pohonem všech kol zvládne nástrahy před námi. To platí i pro nový systém dokonalého ovládání všech kol S-AWC (Super All Wheel Control). Tento složitý integrovaný systém ovládání trvale shromažďuje informace od různých dynamických komponent nového Lanceru Evolution, jako jsou aktivní ovládání vybočení AYC, aktivní mezinápravový diferenciál ACD, aktivní ovládání stability ASC a sportovní protiblokovací systém brzd S-ABS.

Systém si tímto způsobem vytváří přesný obraz o tom, jak blízko jste dosažení limitu při zatáčení nebo brzdění, či o kolik jste danou mez překročili. Poté během nepatrného, nepostřehnutelného zlomku sekundy přesune točivý moment, nebo přibrzdí jednotlivá kola, aby upravil vaši trajektorii, nebo vám pomohl získat zpět kontrolu nad vozidlem.

Právě díky této jedinečné syntéze mechanických a elektronických pomůcek při řízení na vás nový Lancer Evolution působí dojmem jako žádný jiný automobil na trhu.

Teď však nastal čas zažít mnohem prostší radosti. Náš pár vozů Lancer Evolution vzbuzuje docela pozornost, když se ženeme zšeřelou krajinou. Světlo z jejich jasně zářících světlometů se odráží od lesknoucí se mokré silnice, a kolem nás se zvedají oblaka vodní tříště, jak projíždíme hlubokými kalužemi stojaté vody. Tady ve waleské divočině se najde i štěrka, což nám poskytuje dokonalou záminku pro přepnutí nastavení diferenciálu v rámci pohonu všech kol z režimu „Tarmac“ (asfalt) na „Gravel“ (štěrk). Činíme tak pomocí přepínače





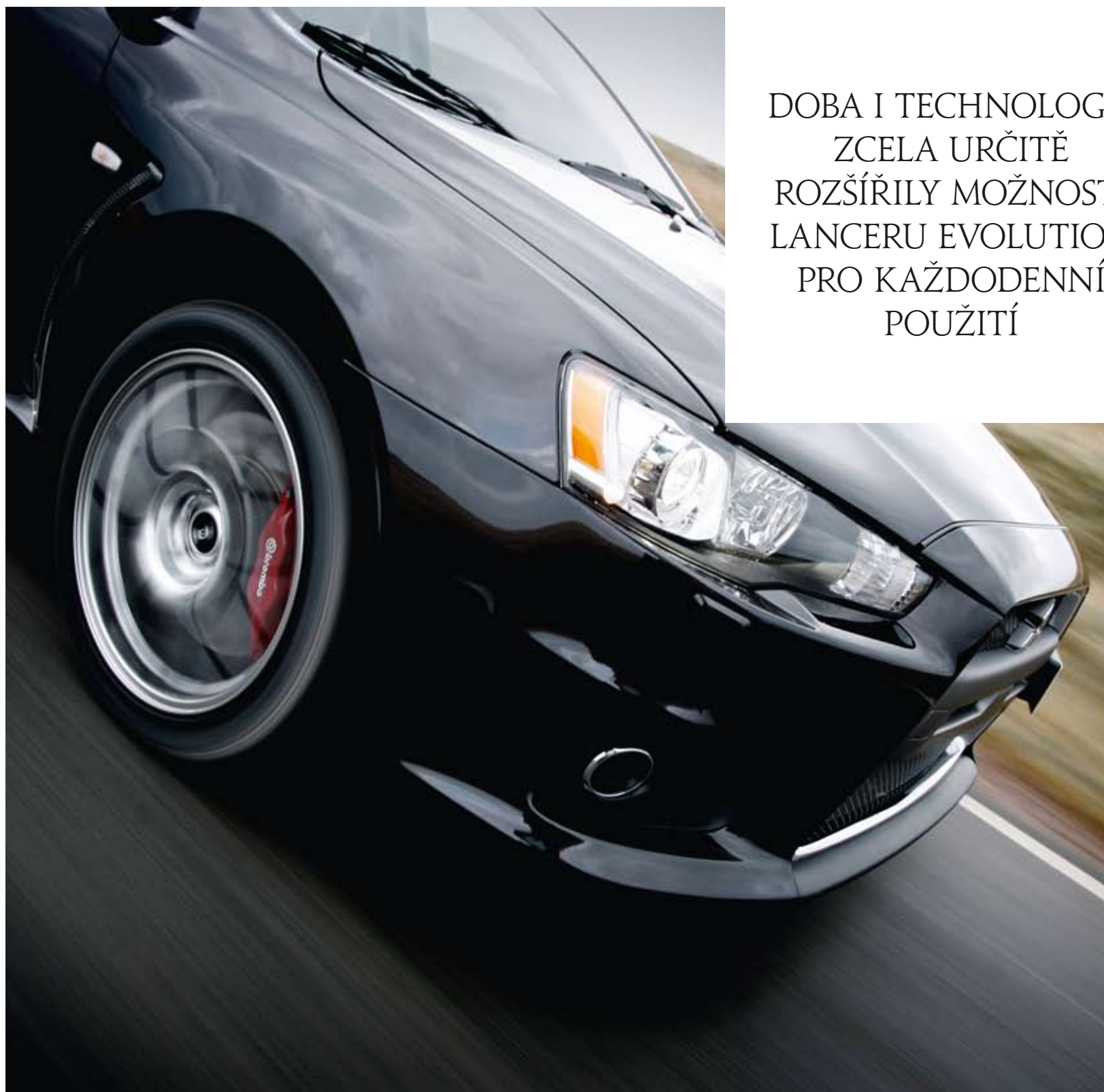
umístěného na středové konzoli (u verze MR) nebo na volantu (u verze GSR). Umocňuje to v nás pocit, že ať nový Lancer Evolution postavíte před cokoli, ví jak reagovat.

Ať už jedeme vpředu nebo v závěsu, je obrovskou zábavou sledovat průběh jízdy druhého Lanceru Evolution. Neobyčejným dojmem také působí, když na vlastní kůži pocítujeme zřetelnou zpětnou vazbu od výkonných brzd Brembo a přesné, citlivě reagující řízení, a současně se tento zážitek odehrává před námi

(nebo za námi) jako film. Nový Lancer Evolution je výrazný a dynamický, ale přesto dostatečně kompaktní, aby rozumně zvládl prudké, zatáčkovité silnice. Do těchto podmínek se skvěle hodí. Jestliže můžete využít spoustu plynulého, progresivního výkonu podávaného lehčím, čistším, úplně novým, celohliníkovým přeplňovaným motorem 2,0 l MIVEC, můžete si ke svému potěšení vybrat ze širokého rozsahu točivého momentu Lanceru Evolution nebo přeskóčit jeden nebo dva rychlostní stupně a pustit ze řetězu všech 295 koní.

Není překvapující, že si užíváme skvělou jízdu, ale na těchto obtížných a nic neodpouštějících silnicích si musíte pamatovat, že vás zde vždy může překvapit nepředvídatelný hřeben, stojatá voda nebo ošidná, prudká zatáčka. Přesně v těchto situacích ukáže systém S-AWC, co umí. Je to jako když s vámi jede neviditelný odborník, přítel, který vám dodává sebejistotu a vylepšuje váš postup. Samozřejmě, že nejste oprávněni vzdát se zdravého rozumu. Opravdu, jakmile začnete jet příliš chaoticky nebo nad-





DOBA I TECHNOLOGIE  
ZCELA URČITĚ  
ROZŠÍŘILY MOŽNOSTI  
LANCERU EVOLUTION  
PRO KAŽDODENNÍ  
POUŽITÍ





SEBEJISTĚ SE PROBÍJÍME  
RYCHLÝM TERÉNEM  
A MIZERNÝM POČASÍM







měrně ambiciózně, systém S-AWC důrazně projeví svou autoritu. Časem pak zjistíte, že nejzábnějším, nejrychlejším a nejbezpečnějším způsobem, jak se dostat z jednoho místa na druhé, je plynulá a obratná jízda, a nikoli přehnaná agresivita. A to je přesně typ jízdy, k jaké vás Lancer Evolution na silnici podněcuje. Agresivní způsob jízdy by zajisté nebyl ani rychlejší, ani bezpečnější způsobem, jak projet natolik náročný úsek silnice. Avšak jestliže jste jej vzali na trať a opravdu jej prohnali, zjis-

tili jste, že Lancer Evolution svému řidiči vyhoví, reaguje jako opravdový aristokrat, ale zároveň vždy pozorně vnímá okamžik, kdy nadšení řidiče sahá dále než jeho talent. Vraťme se však na horu, kde Lancer Evolution odhaluje více ze svých předností. Zcela nová převodovka se sportovním řazením s dvojitou spojkou TC-SST umožňuje úžasně plynulé a rychlé řazení, nehledě na neskutečně intuitivní postup při použití samočinného režimu. Převodné ústrojí používá dvě spojky, jednu pro zapojení používaného rychlostního

stupně a druhou pro předvolbu dalšího rychlostního stupně, který bude vyžadován. Systém S-AWC využívá neuvěřitelně komplexní elektroniku přinášející jemný, bezpečný a mimořádně organický pocit. I přes tyto výjimečné prvky, se nejedná o jeden jediný rys, který vyniká, je to spíše smysl Lanceru Evolution pro soudržnost a úplnost, nemluvě o jeho nesmírné výkonnosti při jízdě mezi jednotlivými body, co zanechává nejtrvalejší dojem.

Možná, že nejlepším způsobem pro vyjádření tohoto



PRÁVĚ SMYSL  
LANCERU EVOLUTION  
PRO ÚPLNOST  
ZANECHÁVÁ  
NEJTRVALEJŠÍ DOJEM







pocitu je říci, že nový Lancer Evolution je vždy ve svém živlu. Je jedno zda právě používáte systém řízení pohonu všech kol, abyste vyrazili ze sevřené zatáčky, nebo máte pocit, že systém S-AWC upravuje vaši stopu, když automobil uhání napříč rychlou a přehlednou krajinou. Automobil je vždy v pohodě a pod kontrolou. Doba a technologie zcela určitě rozšířily možnosti Lanceru Evolution pro každodenní všestranné použití, ale stále platí, že když této nové generaci Lanceru

Evolution ukážete úžasnou silnici, oplátí vám to úžasným zážitkem. Poskytne vám takovou zkušenost, jakou dokáže nabídnout jen velmi málo automobilů za jakoukoli cenu, a pokaždé když usednete za volant Lanceru Evolution a rozjedete se po oblíbené silnici, máte dojem, že inženýři od Mitsubishi projeli po stejném úseku asfaltu a upravili automobil přesně na míru jeho požadavkům. Samozřejmě, že to neudělali, ale tato univerzální schopnost je kouzlem, který je pro rodovou linii Lanceru

Evolution určující od jejího zrodu před šestnácti lety. A nyní tato charakteristika získala nový rozměr: automobil je rychlejší, přináší větší potěšení a je bezpečnější než kdykoli předtím.

[www.lancer-evolution.eu](http://www.lancer-evolution.eu)



## KAPITOLA SEDMÁ

---

# EVOLUČNÍ PSYCHOLOGIE

---

INTERIÉR LANCERU EVOLUTION JE CHARAKTERISTICKÝ ČISTÝMI A UPRAVENÝMI POVRCHY, NEOBSAHUJE ZBYTEČNOSTI A POUŽÍVÁ POUZE VYSOCE KVALITNÍ MATERIÁLY. VYZNAČUJE SE PEČLIVÝM SMYSLEM PRO DETAIL. NĚKTERÉ Z TĚCHTO DETAILŮ SI ZASLOUŽÍ ZVLÁŠTNÍ POZORNOST. NEJEN KVŮLI INOVACÍM V OBLASTI BEZPEČNOSTI, POHODLÍ A TECHNOLOGIE, ALE TAKÉ PROTO, ŽE PROSTĚ VYPADAJÍ KRÁSNĚ.

### **Řazení probíhající ve zlomku sekundy**

Převodovku se sportovním řazením s dvojitou spojkou TC-SST je možné obsluhovat ručně, použitím řadicích páček z hořčíkové slitiny umístěných pod volantem. Páčky řidiči umožňují měnit rychlostní stupně, aniž sejme ruce z volantu. Přímé řazení za použití páček je možné dokonce i tehdy, když je systém TC-SST přepnut do samočinného režimu.



OFF/2



---

### **Gigabity funkcí a zábavy**

Verze Lancer Evolution MR je vybavena systémem Mitsubishi Multi Communication System s HDD navigací a hudebním serverem se 30 GB pevným diskem. 7" LCD obrazovka poskytuje vynikající jasnost a komfort v podobě dotykového displeje, zatímco ovladače jednotky jsou snadno dosažitelné, což umožňuje optimálně přirozené používání. Obrovská kapacita pevné jednotky systému nabízí ultrarychlé vyhledávání a schopnosti nalezení trasy. Poskytuje také široký rozsah zdrojů zábavy: rozhlasový přijímač FM/AM, DVD jednotka (kompatibilní s CD/CD-R/CD-RW/DVD) a server schopný pojmout až dva tisíce hudebních skladeb. Posledně jmenované zařízení se také může pochlubit službou pro rozpoznávání hudby v CD databázi podporující přehrávače MP3/WMA. Ty je možné zapojit přímo do vstupní zdířky v přední části středové konzole. Na volantu jsou umístěny ovladače dálkového ovládání audiosystému a telefonní sady hands-free podporující komunikaci Bluetooth.

### **Koncertní sál na kolech**

Verze Lancer Evolution MR je standardně vybavena i špičkovým systémem Rockford Fosgate, který reprodukuje hudbu ve vynikající kvalitě, a právem si získal všeobecné uznání. Pro vysoce kvalitní velkolepou reprodukci zvuku využívá systém 8-kanálový zesilovač o výkonu 650 W a 9 reproduktorů, včetně vzadu umístěného subwooferu. Tomu napomáhá použití akustických tlumicích materiálů pro utěsnění otvorů uvnitř dveří a jejich přeměnu na schránky pro reproduktory. Rozmístění špičkového zvukového systému se pečlivě plánovalo na začátku vývoje a při vytváření designu. Zásadou digitálního zpracování signálu DSP (Digital Signal Processor) systém zprostředkovává křišťálově čistý, jasný zvuk, jako z koncertního sálu, i s působivými hlubokými, basovými tóny.





---

### **Dokonalá sedadla**

Přední sedadla v novém Lanceru Evolution opět vyvinula společnost Recaro, s legendárním renomé, pokud jde o výrobu sedadel, jež poskytují vynikající posaz a oporu těla. Nová sedadla Recaro zaručují, že vaše tělo bude za všech okolností usazeno bezpečně a pohodlně, a to i když pojedete po závodní trati. Přesto berou mimořádný ohled na bezpečnost, neboť přinášejí robustní konstrukci a kompatibilitu s bočním airbagem. Sedadla však nejsou navržena pouze tak, aby vás při extrémním zatáčení držela pevně na místě, jsou spolehlivě pohodlná i při dlouhých cestách. Když dorazíte do cíle a cítíte se stále svěží, nejste otlačení a nic vás nebolí, uvědomíte si, že tato sedadla nejen dobře vypadají. Po všech stránkách patří k těm nejlepším, která jsou k dostání.





KAPITOLA OSMÁ

---

# PŘEHLED

---

V NEUTUHAJÍCÍM PŘÍLIVU NOVÝCH, KAŽDOROČNĚ PŘEDSTAVOVANÝCH AUTOMOBILŮ, PATŘÍ LANCER EVOLUTION VŽDY MEZI DYCHTIVĚ OČEKÁVANÉ NOVINKY. S PŘÍCHODEM NOVÉHO LANCERU EVOLUTION ZAČÍNÁJÍ SRDCE MOTORISTICKÝCH NOVINÁŘŮ BÍT STÁLE RYCHLEJI. KAŽDÝ SE TĚŠÍ, AŽ BUDE MOCI OTESTOVAT NEJOČEKÁVANĚJŠÍ AUTOMOBIL ROKU 2008. NĚKOLIKA ŠŤASTLIVCŮM SE TO JIŽ PODAŘILO. ZDE JSOU JEJICH REAKCE.

## EVO

„EXPLOZIVNÍ – Mitsubishi dosáhlo explozivní výkonnosti a současně přidalo nově nalezenou úroveň kultivovanosti.“

Zdroj: evo (Velká Británie)

## AUTOBILD

„JEMNĚ VYLADĚNÝ POHON VŠECH KOL – téměř bez sebemenší nedotáčivosti řeže Mitsubishi každou zatáčku.“

Zdroj: Autobild (Německo)

## CAR

„SVĚTOVÝ ŠLÁGR – Díky vzhledu, výkonnosti a high-tech šasi modelu Evo byl představen dosud nejsenzačnější model Evo.“

Zdroj: Car Magazine (Velká Británie)

## AUTOCAR

„IMPOZANTNÍ – ovládání ostré jako břitva, překvapující přilnavost, silná výkonnost v lineárním směru a převodovka s dvojitou spojkou, která úžasně rychle řadí. Lépe přístupné, vůči uživateli přátelské a následkem toho svižnější Evo.“

Zdroj: Autocar (Velká Británie)

## FRONT

„EVO REVOLUCE – Nejdivočejší, nejpřilnavější, nejvelkolepější Evo, jaké kdy vyrobili.“

Zdroj: Front (Velká Británie)

## AUTOZEITUNG

„DIAMANTOVÁ HOREČKA – Mitsubishi, značka honosící se logem se třemi diamanty, představila novou verzi Lanceru Evolution. Sportovní sedan s pohonem všech kol by měl, počínaje tímto jarem, rozbušit srdce fanoušků.“

Zdroj: Autozeitung (Německo)

## AUTOVISIE

„RYCHLÁ JÍZDA – Nové Evo nepoztrácí ani jedinou koňskou sílu. Celé rozpětí výkonu se efektivně mění na rychlost, ať už na rovince nebo při průjezdu zatáčkou. Tento automobil má jediný cíl: jet rychle. S novým modelem Evo Mitsubishi opět ukázalo, čeho je schopné.“

Zdroj: Autovisie (Nizozemí)



KAPITOLA DEVÁTÁ

---

# ROZMANITOST DRUHŮ

---

DESÁTÉ OPAKOVÁNÍ LANCERU EVOLUTION JE VŠESTRANNĚJŠÍ A UCELENĚJŠÍ NEŽ KDYKOLI  
PŘEDTÍM. OSM KAPITOL PŘEDCHÁZEJÍCÍCH TÉTO SE ZAMĚŘILO TÉMĚŘ  
NA VŠECHNY STRÁNKY, ALE STÁLE JEŠTĚ NEBYLO NAPSÁNO VŠE. JE TO MNOHEM VÍCE,  
CO JE POTŘEBA SDĚLIT. ÚROVNĚ VÝBAVY, BARVY, DOPLŇKY, TECHNICKÉ SPECIFIKACE,  
ROZMĚRY... V ROZMANITOSTI DRUHŮ NAJDETE PŘEHLED VŠEHO,  
CO JE SOUČÁSTÍ NOVÉHO LANCERU EVOLUTION.

## GSR

### Klíčové prvky

- Masky chladiče s černou mřížkou a černým rámem
- Černé otvory pro nasávání a vyústění vzduchu na kapotě a černá vyústění na blatnících
- 18" litá kola ENKEI
- Kotoučové brzdy Brembo 350
- Hliníkový zadní spoiler
- Černý zadní difuzér vzduchu
- Chromované dvojité výfukové potrubí
- Bi-xenonové světlomety se systémem adaptivních halogenových světlometů
- Systém pohonu všech kol S-AWC (Super All-Wheel Control)
- 5-stupňová manuální převodovka nebo dvojspojková automatizovaná převodovka TC-SST (Twin-Clutch Sport Shift Transmission)
- Kůže potažený volant s přepínačem aktivního mezinápravového diferenciálu ACD (Active Centre Differential)
- Hliníkové pedály
- Anatomická sedadla Recaro potažená tkaninou
- Centrální zamykání s dálkovým ovládáním



## MR

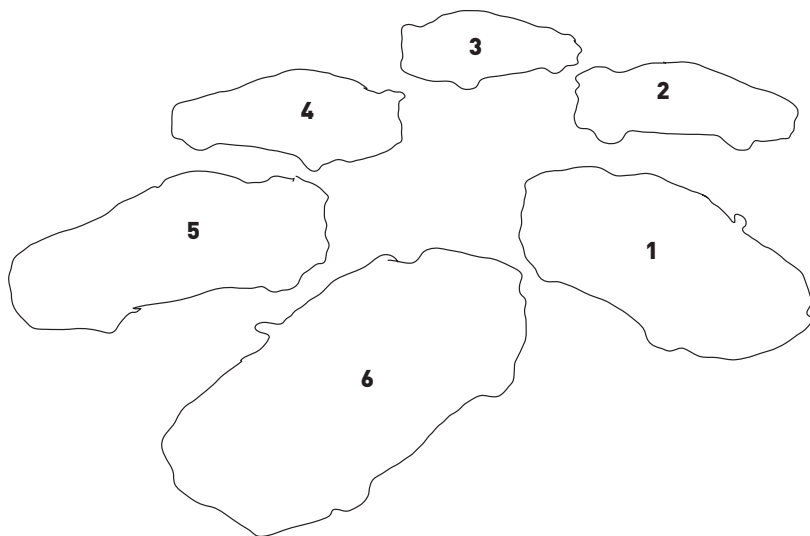
### Klíčové prvky

- Masky chladiče se stříbrnou mřížkou a chromovaným rámem
- Otvory pro nasávání a vyústění vzduchu na kapotě v barvě karoserie a vyústění na blatnících v barvě karoserie
- 18" kovaná litá kola BBS
- Kotoučové brzdy Brembo 350 mm
- Upgrade sportovního podvozku
  - zdokonalené pružiny Eibach (vpředu i vzadu)
  - zdokonalené tlumiče Bilstein (vpředu i vzadu)
- Dvojspojková převodovka TC-SST
- Kůže potažený volant vybavený
  - ovladači telefonu hands-free s Bluetooth
  - dálkovým ovládáním audiosystému
  - tempomatem
- Přepínač aktivního mezinápravového diferenciálu ACD na středové konzoli
- Anatomická sedadla Recaro, polstrování kůže/alcantara, vyhřívání předních sedadel
- Multikomunikační systém Mitsubishi s navigací HDD a hudebním serverem, rádiem AM/FM a přehrávačem CD/DVD/MP3 (30 GB, dotyková obrazovka, TMC)
- Prvotřídní audiosystém Rockford Fosgate s 9 repro a zesilovačem 650 W
- Bezklíčkové ovládání KOS
- Dokonalejší verze tlumiče hluku









## BARVY EXTERIÉRU

| Model |                   |     | GSR | MR |
|-------|-------------------|-----|-----|----|
| 1     | Cool Silver (M)   | A31 | ●   | ●  |
| 2     | Ligtning Blue (P) | D06 | ●   | ●  |
| 3     | Stone Grey (P)    | A39 | ●   | ●  |
| 4     | Phantom Black (P) | U02 | ●   | ●  |
| 5     | Frost White (S)   | W37 | ●   | ●  |
| 6     | Orient Red (M)    | P26 | ●   | ●  |

- k dispozici
- (M) metalíza
- (S) standardní
- (P) perleť



STANDARDNÍ VYBAVENÍ

| Model                                                                                                                                                                                             | GSR | MR |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----|
| Bezpečnost a zabezpečení                                                                                                                                                                          |     |    |
| Přední dvoufázové airbagy SRS pro řidiče a cestujícího vpředu (s možností vypnutí u cestujícího)                                                                                                  | ●   | ●  |
| Boční airbagy SRS pro řidiče a cestujícího vpředu                                                                                                                                                 | ●   | ●  |
| Stropní airbagy pro první a druhou řadu                                                                                                                                                           | ●   | ●  |
| Kolenní airbag pro řidiče                                                                                                                                                                         | ●   | ●  |
| Sportovní protiblokovací systém ABS (Anti-lock Braking System) se systémem elektronického rozdělení brzdné síly EBD (Electronic Brake-force Distribution) a brzdovým asistentem BA (Brake Assist) | ●   | ●  |
| Systém aktivní stability a protipokluzový systém ASTC (Active Stability and Traction Control) s možností vypnutí                                                                                  | ●   | ●  |
| Přední tříbodové bezpečnostní pásy ELR s omezovači zatížení a předpínači x2                                                                                                                       | ●   | ●  |
| Tříbodové bezpečnostní pásy ELR/ALR pro druhou řadu x3                                                                                                                                            | ●   | ●  |
| Upozornění na nezapnuté bezpečnostní pásy (vizuální a akustické)                                                                                                                                  | ●   | ●  |
| Ukotvení pro dětskou sedačku ISO-FIX x2 (pro druhou řadu sedadel)                                                                                                                                 | ●   | ●  |
| Karoserie zajišťující vyšší odolnost proti nárazům RISE (Reinforced Impact Safety Evolution)                                                                                                      | ●   | ●  |
| Výškově nastavitelné ukotvení bezpečnostních pásů pro přední sedadla                                                                                                                              | ●   | ●  |
| Výztuha přední vzpěry                                                                                                                                                                             | ●   | ●  |
| Systém nouzového odemknutí dveří                                                                                                                                                                  | ●   | ●  |

|                                                                                                               |   |   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|
| Exteriér                                                                                                      |   |   |
| 18" litá kola ENKEI s pneumatikami 245/40 R18                                                                 | ● | - |
| 18" kovaná litá kola BBS s pneumatikami 245/40 R18                                                            | - | ● |
| Černý vlys v boční linii                                                                                      | ● | - |
| Chromovaný vlys v boční linii                                                                                 | - | ● |
| Maska chladiče s černou mřížkou a černým rámem                                                                | ● | - |
| Maska chladiče se stříbrnou mřížkou a chromovaným rámem                                                       | - | ● |
| Černé otvory pro nasávání a vyústění vzduchu na kapotě a černá vyústění na blatnících                         | ● | - |
| Otvory pro nasávání a vyústění vzduchu na kapotě v barvě karoserie a vyústění na blatnících v barvě karoserie | - | ● |
| Elektronicky nastavitelná vyhřívaná vnější zrcátka v barvě karoserie                                          | ● | ● |
| Chromované dvojité výfukové potrubí                                                                           | ● | ● |
| Černý difuzér vzduchu vzadu                                                                                   | ● | ● |
| Hliníkový zadní spoiler                                                                                       | ● | ● |

|                                                                                         |   |   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|---|---|
| Interiér                                                                                |   |   |
| Kožený potah volantu a hlavičky řadicí páky                                             | ● | ● |
| Kožený potah parkovací brzdy                                                            | - | ● |
| Osvětlení panelu zapalování                                                             | ● | - |
| Vysoce kontrastní panel s ukazateli                                                     | ● | ● |
| Hořčíkové řadicí páčky pro dvojspojkové převodné ústrojí se sportovním řazením (TC-SST) | ○ | ● |
| Hliníkové sportovní pedály                                                              | ● | ● |
| Chlazená odkládací přihrádka                                                            | ● | ● |
| Přihrádka v podlahové konzoli se středovou loketní opěrkou                              | ● | ● |
| Kosmetické zrcátko pro cestujícího vpředu                                               | ● | ● |
| Přední držáky nápojů s víčky x2                                                         | ● | ● |
| Středová konzole se zásuvkou 12 V                                                       | ● | ● |
| Dekoratивní vnitřní panel s metalickým vzorem                                           | ● | ● |
| Panely s vyústěním vzduchu zvýrazněné chromováním                                       | ● | ● |

| Model                                                                  | GSR | MR |
|------------------------------------------------------------------------|-----|----|
| <b>Pohodlí</b>                                                         |     |    |
| Tempomat (včetně přepínačů dálkového ovládání na volantu)              | -   | ●  |
| Centrální zamykání s dálkovým ovládáním                                | ●   | -  |
| Systém inteligentního bezklíčového ovládání centrálního zamykání (KOS) | -   | ●  |
| Výškově nastavitelný volant                                            | ●   | ●  |
| Plně automatická klimatizace                                           | ●   | ●  |
| Samočinné osvětlení a snímač deště automaticky měnící časování stěračů | ●   | ●  |
| Přední a zadní elektrická okna s pojistkou proti uskřípnutí            | ●   | ●  |
| Horko odrážející zelená skla pro všechna okna                          | ●   | ●  |

|                                                                                                                                                                                         |   |   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|
| <b>Audiosystém a komunikace</b>                                                                                                                                                         |   |   |
| Rádio AM/FM, CD přehrávač, podporující formáty MP3, 6 reproduktorů                                                                                                                      | ● | - |
| Prvotřídní audiosystém Rockford Fosgate s devíti reproduktory a zesilovačem o výkonu 650 W                                                                                              | - | ● |
| Multimediální systém Mitsubishi Multi Communication System s navigací s pevným diskem (HDD) a hudebním serverem, rádiem AM/FM a přehrávačem CD/DVD/MP3 (30 GB, dotyková obrazovka, TMC) | - | ● |
| Dálkové ovládání audiosystému na volantu                                                                                                                                                | - | ● |
| Telefonní sada hands-free s technologií Bluetooth (včetně hlasového ovládání a ovladači dálkového ovládání na volantu)                                                                  | - | ● |
| LCD počítadlo ujetých kilometrů                                                                                                                                                         | ● | ● |
| Pomocný vstup AUX + video                                                                                                                                                               | - | ● |

|                                                                                                              |   |   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|
| <b>Sedadla</b>                                                                                               |   |   |
| Plnohodnotná anatomická sedadla Recaro                                                                       | ● | ● |
| Sedadla potažená černou tkaninou a černé obložení dveří                                                      | ● | - |
| Sedadla potažená černou kůží/kůží typu Alcantara s vyhříváním předních sedadel a černé kožené obložení dveří | - | ● |
| <b>Druhá řada sedadel</b>                                                                                    |   |   |
| - Středová loketní opěrka se dvěma vestavěnými držáky nápojů                                                 | ● | ● |
| - Výškově nastavitelná opěrka pro hlavu x3 (vzadu)                                                           | ● | ● |

|                                                                                      |   |   |
|--------------------------------------------------------------------------------------|---|---|
| <b>Osvětlení a viditelnost</b>                                                       |   |   |
| Bi-xenonové světlomety se systémem adaptivních halogenových světlometů a ostřikovače | ● | ● |
| Samočinné nastavení výšky světlometů                                                 | ● | ● |
| Přední a zadní mlhovky                                                               | ● | ● |
| Osvětlení přední části kabiny s funkcí zpoždění a čtecí lampička                     | ● | ● |
| Osvětlení zadní části kabiny a osvětlení zavazadlového prostoru                      | ● | ● |

|                                                                                     |   |   |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---|---|
| <b>Výkonnost a ovladatelnost</b>                                                    |   |   |
| Vpředu kotoučové brzdy s vnitřním chlazením 350 mm, 4-pístkové (Brembo)             | ● | - |
| Vpředu kotoučové brzdy s vnitřním chlazením 350 mm, 4- pístkové, dvoudílné (Brembo) | - | ● |
| Vzadu bubnové brzdy s vnitřním chlazením 330 mm, 2- pístkové (Brembo)               | ● | ● |
| Velmi výkonné pružiny Eibach (vpředu i vzadu)                                       | - | ● |
| Velmi výkonné odpružení Bilstein (vpředu i vzadu)                                   | - | ● |
| Přepínač aktivního mezinápravového diferenciálu na volantu                          | ● | - |
| Přepínač aktivního mezinápravového diferenciálu na středové konzoli                 | - | ● |
| Systém pohonu všech kol (S-AWC)                                                     | ● | ● |

●  
- Není k dispozici



## NEJVÝZNAMNĚJŠÍ PRVKY VYBAVENÍ

1 Bi-xenonové světlomety se systémem adaptivních halogenových světlometů a ostřikovače



2 Prvotřídní audiosystém Rockford Fosgate

s 9 reproduktory a zesilovačem o výkonu 650 W

3 Kůží potažený volant s dálkovým ovládáním audia a telefonní sady hands-free Bluetooth včetně hlasového ovládání

4 Hliníková kapota s otvory

5 Hliníkový zadní spoiler

6 Multi komunikační systém Mitsubishi včetně navigace HDD a hudebním serverem, rádiem AM/FM a přehrávačem CD/DVD/MP3 (30 GB, dotyk. obrazovka, TMC)

7 Chromované dvojité výfukové potrubí a zadní difuzér vzduchu

8 18" kovaná litá kola BBS s vyústěním vzduchu

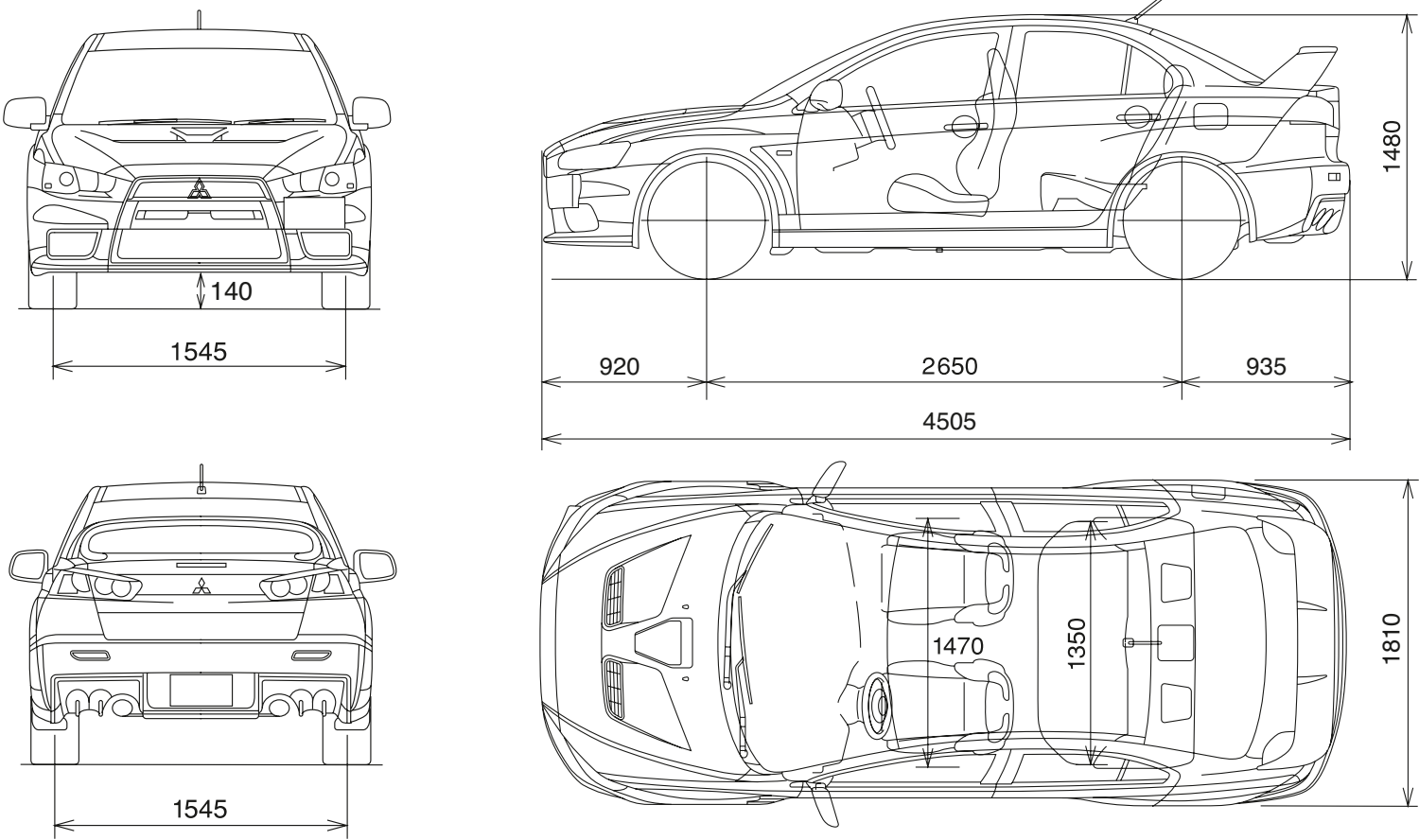
9 Chromované vstupní prahové lišty



TECHNICKÉ SPECIFIKACE

| Model         |                                           | Lancer Evolution                                                  |                                 |                                                                              |
|---------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
|               |                                           | GSR                                                               |                                 | MR                                                                           |
|               |                                           | 5 M/T                                                             | TC-SST                          | TC-SST                                                                       |
| Motor         | Typ                                       | 2,0 l 16 ventilů DOHC MIVEC s mezichladičem a turbodmychadlem     |                                 |                                                                              |
|               | Zdvihový objem cm3                        | 1998                                                              |                                 |                                                                              |
|               | Emisní třída                              | Euro-4                                                            |                                 |                                                                              |
|               | Největší výkon (EEC) kW (k) / ot/min      | 217 (295) / 6500                                                  |                                 |                                                                              |
|               | Největší točivý moment (EEC) N.m / ot/min | 366 / 3500                                                        |                                 |                                                                              |
| Palivo        | Vstřikování paliva                        | elektronicky ovládané přímé vstřikování                           |                                 |                                                                              |
|               | Typ paliva (oktanové č.)                  | Premium bezolovnaté / RON98                                       |                                 |                                                                              |
|               | Objem nádrže paliva l                     | 55                                                                |                                 |                                                                              |
| Převodovka    | Spojka                                    | pětirychlostní manuální                                           | šestirychlostní Twin Clutch SST |                                                                              |
|               | Převodový poměr I.                        | 2,857                                                             | 3,655                           |                                                                              |
|               | II.                                       | 1,950                                                             | 2,368                           |                                                                              |
|               | III.                                      | 1,444                                                             | 1,754                           |                                                                              |
|               | IV.                                       | 1,096                                                             | 1,322                           |                                                                              |
|               | V.                                        | 0,761                                                             | 1,008                           |                                                                              |
|               | VI.                                       | -                                                                 | 0,775                           |                                                                              |
|               | Z.                                        | 2,892                                                             | 4,011                           |                                                                              |
|               | Stálý převod                              | 4,687                                                             | 4,062                           |                                                                              |
|               | Pohon                                     | trvalý (pohon) všech kol                                          |                                 |                                                                              |
| Jízdní výkony | Akcelerace (0 - 100 km/h) s               | 5,4                                                               | 6,3                             |                                                                              |
|               | Největší rychlost* km/h                   | 240                                                               | 242                             |                                                                              |
|               | Minimální průměr otáčení m                | 5,9                                                               |                                 |                                                                              |
|               | Spotřeba paliva                           |                                                                   |                                 |                                                                              |
|               | Město l/100 km                            | 13,6                                                              | 13,9                            |                                                                              |
|               | Mimo město l/100 km                       | 8,3                                                               | 8,5                             |                                                                              |
|               | Kombinovaná l/100 km                      | 10,2                                                              | 10,5                            |                                                                              |
|               | Koncentrace CO2, kombinovaná g/km         | 243                                                               | 250                             |                                                                              |
| Odpružení     | Vpředu                                    | převrácená vzpěra McPherson                                       |                                 |                                                                              |
|               | Vzadu                                     | víceprvkové                                                       |                                 |                                                                              |
| Brzdy         | Vpředu                                    | kotoučové brzdy s vnitřním chlazením 350 mm, 4- pístkové (Brembo) |                                 | kotoučové brzdy s vnitřním chlazením 350 mm, 4- pístkové, dvoudílné (Brembo) |
|               | Vzadu                                     | bubnové brzdy s vnitřním chlazením 330 mm, 2- pístkové (Brembo)   |                                 |                                                                              |
| Řízení        | Typ                                       | hřebenové (elektrické posilové řízení)                            |                                 |                                                                              |
| Zatížení      | Pohotovostní hmotnost kg                  | 1560                                                              | 1590                            | 1600                                                                         |
|               | Celková hmotnost kg                       | 2040                                                              |                                 |                                                                              |
|               | Počet cestujících osoby                   | 5                                                                 |                                 |                                                                              |

\* všechna měření provedla společnost Mitsubishi Motors Corporation



Všechny míry jsou uvedeny v milimetrech





## VYŠPERKUJTE SI SVOU JÍZDU



**1**

**1 Hlavice parkovací brzdy** - Slitina/kožený potah s logem Lancer Evolution

**2 Sada nástavců na zadní nárazník** - snižuje součinitel aerodynamického odporu o 0,3 %



**2**



**3**

**3 Tepelný chránič u výfuku** - ozdoba ve formě plíšku z nerez oceli s logem Ralliart

**4 Nástavec zadního spoileru** - přitlak 5 kg/50 N (vpředu - 1 kg/10 N) při 100 km/h a přitlak 16 kg/160 N (vpředu - 4 kg/40 N) při 180 km/h

**4**





5



**5 Přívod vzduchu k brzdám** - pro intenzivnější chlazení předních brzd

6



**6 Přední otvor pro přívod vzduchu** - přítlak 6 kg/60 N (vzadu - 2 kg/20 N) při 100 km/h a přítlak 19 kg/190 N (vzadu - 7 kg/70 N) při 180 km/h

7



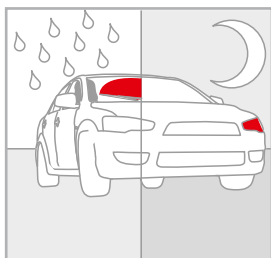
**7 Hlavice řadicí páky** - Slitina / kožený potah s logem Lancer Evolution

**Boční otvor pro přívod vzduchu** zobrazený na hlavním snímku snižuje součinitel odporu vzduchu (cx) o 0,8 %.  
Informace o dalších dostupných doplňcích najdete v Katalogu doplňků.



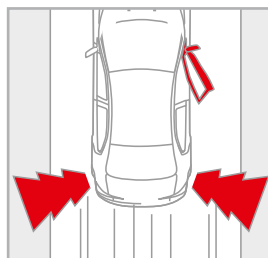
## SYSTÉM ETACS, ASISTENT PŘÍZPŮSOBENÝ VAŠIM POTŘEBÁM

Elektronický systém celkového ovládání automobilu ETACS (Electronic Total Automobile Control System), dodávaný Společností Mitsubishi Motors na objednávku, vám umožní, abyste přizpůsobili fungování široké řady prvků, jež zajišťují dodatečnou bezpečnost, pohodlí a praktičnost, svým osobním potřebám. Určité funkce systému ETACS související s pohodlím mohou být upraveny na přání vaše nebo vašeho prodejce společnosti Mitsubishi Motors.



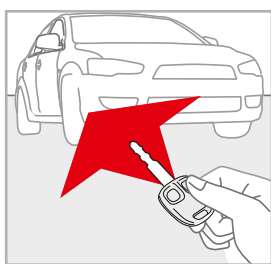
### SNÍMAČ AUTOMATICKY REAGUJÍCÍ NA INTENZITU OSVĚTLENÍ A NA DÉŠŤ

Snímač, jenž automaticky reaguje na intenzitu osvětlení, samočinně aktivuje světlomety, jakmile se začne šero. Senzor reagující na déšť samočinně aktivuje stírače čelního skla, jakmile zaznamená vlhkost.



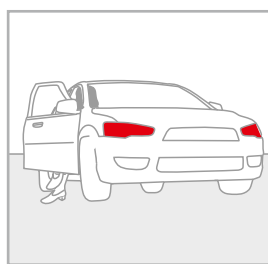
### UPOZORNĚNÍ NA OTEVŘENÉ DVEŘE

Jestliže zůstanou otevřené kterékoli dveře ve chvíli, kdy se dá automobil do pohybu, upozorní vás na to zvuková kontrolka.



### SYSTÉM BEZKLÍČOVÉHO VSTUPU

Tento systém umožňuje zamknout a odemknout dveře i zavazadlový prostor a zavřít okna prostřednictvím klíče s dálkovým ovládáním.



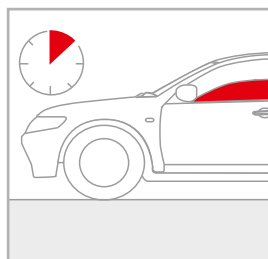
### FUNKCE SAMOČINNÉHO ZHASNUTÍ SVĚTLOMETŮ

Jakmile vypnete zapalování a vystoupíte z automobilu, světlomety se samočinně vypnou, což zabrání vybití akumulátoru.



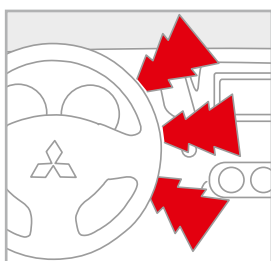
### SYSTÉM OVLÁDÁNÍ BEZ POTŘEBY KLÍČE

Důvtipný systém vstupu do automobilu a jeho spuštění bez potřeby klíče vám umožňuje otevřít přední dveře a zavazadlový prostor, a také spustit motor, aniž klíč opustí vaši kapsu.



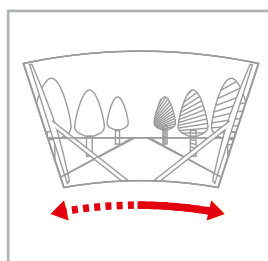
### ČASOVAČ ELEKTRICKÝCH OKEN

Po vytáhnutí klíčku ze zapalování mohou okna zůstat otevřená a během 30 sekund je lze zavřít zvnitřku vozu.



### INDIKÁTOR S KOMFORTNÍM REŽIMEM

Jestliže se krátce dotknete páčky indikátoru, třikrát zabliká a pak přestane. To vám umožní soustředit se na manévrování a řízení vozu, které tak pro vás bude snazší a bezpečnější.



### STĚRAČE REAGUJÍCÍ NA RYCHLOST

Jestliže jsou stěrače vpředu nastaveny na proměnlivou funkci, snímač rychlosti mění jejich interval tak, aby vyhovoval rychlosti vozidla a zajišťoval dobrou viditelnost.

Úplný seznam funkcí systému ETACS získáte u svého prodejce společnosti Mitsubishi Motors nebo nahlédněte do svého manuálu vlastníka automobilu.

## VYNIKAJÍCÍ POPRODEJNÍ SERVIS PRO BEZSTAROSTNOU JÍZDU

Více než dva tisíce pět set autorizovaných servisních stanic společnosti Mitsubishi Motors v Evropě je připraveno vám pomoci, ať se nacházíte kdekoli.

### PROFESIONÁLNÍ SERVISNÍ SLUŽBY

Dokonce i nové automobily vyžadují pravidelnou údržbu a servis. Nejen proto, aby byla zajištěna vaše přeprava, ale také kvůli bezpečnosti vaší a vašich cestujících. Vyškolení profesionálové z autorizovaných servisních stanic značky Mitsubishi používají speciální diagnostická zařízení a originální díly a jsou připraveni poskytnout vám pomoc. Na cenu budete upozorněni předem, takže nedojde k nemilému překvapení, až se vrátíte, abyste si svůj automobil vyzvedli.

### PŮVODNÍ DÍLY OD SPOLEČNOSTI MITSUBISHI MOTORS

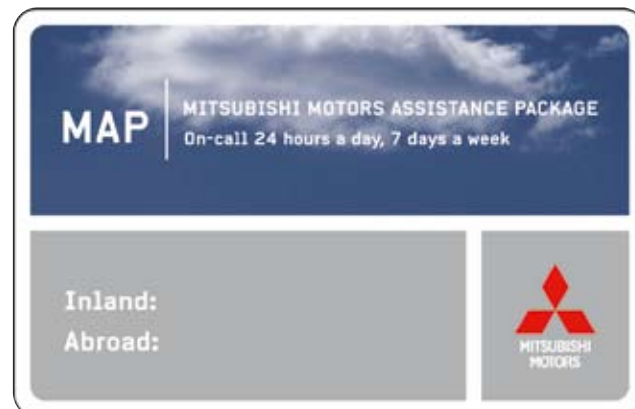
Dokonce i sebemenší technické chyby mohou vést k nehodám. Proto byly všechny originální díly od Mitsubishi Motors vyvinuty a testovány podle přísných standardů kvality. Doporučujeme používat původní díly od Mitsubishi Motors, aby zůstala zachována bezpečnost a integrita vašeho vozidla, i bezpečnost vašich cestujících. Původní díly od Mitsubishi Motors jsou k dispozici u všech autorizovaných servisních stanic společnosti Mitsubishi Motors. Jsme hrdí na to, že v průzkumech kvality poprodejniho servisu se pravidelně umísťujeme mezi nejlepšími.

### ÚPLNÁ ZÁRUKA – SAMOZŘEJMOST

Všechny nové vozy Mitsubishi přicházejí standardně s úplnou tříletou zárukou do maximálně 100 000 ujetých kilometrů, podle toho, co nastane dříve. Záruka odolnosti vůči korozi pokrývá korozi během prvních dvanácti let v závislosti na typu modelu, který jste si koupili. Statistiky spolehlivosti vozů Mitsubishi jsou neomylné, ale pokud byste v případě neočekávané události potřebovali pomoc, nabízíme kartu MAP.

### MAP – BEZPLATNÁ POMOC PŘI PORUŠE

S novým vozem od nás na tři roky obdržíte bezplatnou kartu MAP jako záruku, že dostojíme svému závazku ohledně zajištění vaší přepravy, a jako důkaz důvěry, kterou máme ve spolehlivost našich vozidel. Karta MAP platí pro asistenční služby Mitsubishi Motors a s kartou MAP v kapse máte zaručenou přepravu ve více než třiceti evropských státech. Když budete potřebovat pomoc v případě poruchy, nehody, krádeže nebo vandalismu, ať



se nacházíte kdekoli, po celých 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, prostě zavolejte na číslo na vaší kartě a problém bude na místě vyřešen. Pokud by se jednalo o závažnější problém, bude váš automobil přepraven k nejbližšímu prodejci značky Mitsubishi, a vám budou nabídnuty služby, jako je hotel, pokračování vaší cesty, náhrady vozidla a přeprava vozidla do místa bydliště. A jestliže si po prvních třech letech nadále necháte provádět servis vozu v autorizovaných stanicích společnosti Mitsubishi, bude vaše přeprava zajištěna ještě celý následující rok nebo do další servisní prohlídky. Podle toho, co nastane dříve, nejdéle však po dobu 10 let.

### DRIVESTYLE (STYL JÍZDY)

Doplňky od Mitsubishi Motors – vše má „Drivestyle“. Jedná se o dokonalé výrobky, které vašemu vozu dodají individualitu. Je to styl, který se pojí s vnímáním. Drivestyle je individuálním vylepšením vašeho Mitsubishi. Zahrnuje vše, co péče o váš automobil vyžaduje: od šampónu s voskem a leštěnky ke gelu na ráfky kol, od leštěnky na interiér až po údržbu kůže, od odstraňování nánosů po kapalinu do ostřikovačů. To vše je vyráběno za použití nových přísad, připravených speciálně pro vaše nové Mitsubishi. Tyto přípravky zajistí, že automobil bude vypadat a vonět jako nový po dlouhá léta.

Požádejte prosím svůj autorizovanou servisní stanici/prodejnu společnosti Mitsubishi o příručku Drivestyle Car Care, v níž najdete podrobnější informace.

## RECYKLACE STARÝCH VOZIDEL

Naší povinností je chránit životní prostředí. Společnost Mitsubishi Motors navrhuje a vyrábí velmi kvalitní vozidla a díly, s cílem poskytnout svým zákazníkům trvanlivá motorová vozidla. Současně poskytuje vynikající služby, aby se vaše automobily udržely v optimálních provozních podmínkách. Maximálně chráníme životní prostředí a používáme materiály, které lze recyklovat a opětovně použít, když váš automobil od Mitsubishi Motors dosáhne konce své životnosti. Po dlouhém pracovním životě od vás vozidlo převezmeme a zrecyklujeme způsobem šetrným vůči životnímu prostředí v souladu se směrnicí EU o konci životnosti vozidel a veškerých platných národních zákonných ustanovení.

Všechny vozy od Mitsubishi Motors (do celkové hmotnosti 3,5 t) prodané po 1. červenci 2002 budou bezplatně převzaty zpět od posledního vlastníka na jednom, k tomu určeném místě zpětného převzetí, za předpokladu, že vozidlo bude obsahovat všechny hlavní díly, a nebude znečištěno. Počínaje 1. lednem 2007 se toto ustanovení vztahuje na všechna vozidla od Mitsubishi Motors, bez ohledu na datum jejich prodeje. K dispozici je síť sběrných míst, která převezmou vozidla od Mitsubishi Motors po ukončení jejich životnosti a zajistí, že vaše vozidlo bude recyklováno způsobem šetrným vůči životnímu prostředí. Možnosti recyklace vozidel a automobilových dílů se budou současně neustále vyhodnocovat a zdokonalovat, neboť v budoucnosti je cílem dosáhnout ještě vyššího recyklovatelného podílu.

Evropská směrnice o konci životnosti vozidel a bezplatný zpětný odběr vozidel s ukončenou životností má platnost pro všechny členské státy Evropské unie. Začlenění směrnice o konci životnosti vozidel do státních zákonů jednotlivých členských států nebylo v době, kdy tato publikace šla do tisku, ještě dokončeno.

Další podrobnosti najdete na [www.mitsubishi-motors-europe.com](http://www.mitsubishi-motors-europe.com), zvolte internetovou stránku servisní sítě Mitsubishi Motors ve vaší zemi, nebo zavolejte zákaznické asistenční centrum Mitsubishi Motors ve vaší zemi.



# REJSTŘÍK

|                                                          |                |                                             |            |                                                 |                |
|----------------------------------------------------------|----------------|---------------------------------------------|------------|-------------------------------------------------|----------------|
| 1/1 model .....                                          | 11             | Imaizumi, Tsuyoshi .....                    | 9, 12      | Rallye Acropolis .....                          | 19, 22         |
| 4B11 .....                                               | 38, 39         | Iwasaki, Yataro .....                       | 18         | Reakce tisku .....                              | 73             |
| Active Centre Differential (ACD) .....                   | 42, 59         | Iwata, Hideyuki .....                       | 37         | Recaro .....                                    | 70, 71, 75     |
| Active Stability Control (ASC) .....                     | 23, 42, 43, 59 | Karoserie a podvozek .....                  | 44         | Recyklace .....                                 | 86             |
| Active Yaw Control (AYC) .....                           | 23, 42, 43, 59 | Karoserie ze skelného laminátu .....        | 12         | Reinforced Impact Safety Evolution (RISE) ..... | 45             |
| Airbagy .....                                            | 45             | Lancer 1600 GSR .....                       | 16, 17, 20 | Režimy jízdy .....                              | 40, 41         |
| Aktivní bezpečnost .....                                 | 46             | Lancer Evolution I - IX .....               | 22, 23     | Rockford Fosgate .....                          | 68, 69, 80     |
| Barvy exteriéru .....                                    | 76, 77         | Lancer EX2000 Turbo .....                   | 19, 20     | Rozměrové náčrtky .....                         | 81             |
| BBS .....                                                | 41, 80         | Mäkinen, Tommi .....                        | 22, 23     | Řadicí páčky .....                              | 40, 66, 67     |
| Bi-xenonové světlomety .....                             | 46, 80         | MAP .....                                   | 85         | Singh, Joginder .....                           | 20             |
| Brembo .....                                             | 46             | Matsuhara, Masaki .....                     | 8, 10      | Sports ABS .....                                | 43, 59         |
| Colt 1000F .....                                         | 18, 20         | Mitsubishi A .....                          | 15, 18     | Super All Wheel Control (S-AWC) .....           | 42, 43, 59, 63 |
| Colt Galant 1,6 l GS .....                               | 20             | Mitsubishi Heavy Industries Ltd .....       | 18         | Synchromesh .....                               | 41             |
| Cowan, Andrew .....                                      | 20             | Mitsubishi Multi Communication System ..... | 68, 80     | Technické specifikace .....                     | 81             |
| Doplňky .....                                            |                | MIVEC .....                                 | 39         | Tlumiče Bilstein .....                          | 41             |
| Eibach .....                                             | 41             | Nakao, Norikazu .....                       | 9, 10      | Transmission (TC-SST) .....                     | 40, 41, 63, 66 |
| Electronic Brakeforce Distribution (EBD) .....           | 43, 46         | Nakao, Ryugo .....                          | 3, 37      | Tsukumo Shokai Shipping Company .....           | 18             |
| Electronic Total Automobile Control System (ETACS) ..... | 84             | Nastavení diferenciálu .....                | 42, 60     | Twin Clutch Sport Shift .....                   |                |
| Enkei .....                                              | 41             | Návrh designu .....                         | 9, 10      | Úrovně výbavy .....                             | 75             |
| Galant VR-4 .....                                        | 20             | Nejvýznamnější prvky vybavení .....         | 80         | Vybavení .....                                  | 78, 79         |
| HDD navigace .....                                       | 68, 69, 80     | Oběžné kolo turbíny .....                   | 38         | Východoafrická Rallye Safari .....              | 16, 20         |
| Hliněný model .....                                      | 10, 11         | Odpružení .....                             | 41         | Výkonnostní křivka motoru .....                 | 36             |
| Hliníkové panely .....                                   | 44             | Pasivní bezpečnost .....                    | 45         | Vzduchové potrubí .....                         | 12, 44         |
| Hudební server .....                                     | 68, 80         | Proudění vzduchu .....                      | 47         | Yoshimine, Norihiko .....                       | 9, 11          |
|                                                          |                | Přímo řazená převodovka .....               | 41         |                                                 |                |

# TIRÁŽ

## Mitsubishi Motors Europe BV

Willem Verschuur  
Liesbeth van der Woude

## Šéfredaktor

Ron de Bruijn

## Editor

Jerina van Heck

## Spolupracovníci

Georges van Wensveen  
David de Jong  
Martin van der Zeeuw  
Giles Newton  
James Scott

## Koncepce/realizace

Readershouse/Hearst  
Amsterdam, The Netherlands  
www.readershouse-hearst.nl

## Umělecký editor

Jaap Sinke

## Překlad & předtisková úprava

GPB Leiderdorp - The Netherlands  
Český překlad: Ivana Rybecká a Vladimír  
Rybecký

## Tisk

Himmer AG Druckerei  
Augsburg  
Německo

## JEZDIT AKTIVNĚ, TO JE NAŠE MOTTO

To je důvod, proč naši návrháři a inženýři chodí denně do práce.

Statistiky ukazují, že ve svém automobilu trávíte celé roky svého života.

Chceme, aby tyto roky byly pro vás co nejpříjemnější a nejužitečnější.

Chceme zajistit, že pokaždé, když budete řídit a sešlápnete pedál plynu, nebo letmo spatříte odraz sami sebe...budete se chtít smát. Smát se, že se opravdu cítíte být aktivní... že opravdu řídíte aktivně.

Mitsubishi Motors Europe BV

[www.mitsubishi-motors-europe.com](http://www.mitsubishi-motors-europe.com)

**[www.lancer-evolution.eu](http://www.lancer-evolution.eu)**

Některé typy výbavy se mohou lišit v závislosti na trhu. Jakýkoli odkaz na rychlost, výkonnost nebo pocity při řízení je nutné chápat v rámci zákonných a oficiálních omezení rychlosti.

O podrobné údaje požádejte svého místního prodejce/distributora Mitsubishi Motors. Veškerá práva jsou vyhrazena.

09 eng-in 000000 Feb. 08 Printed in Germany



