

Genf, 3. März 2009

## **Genfer Automobilsalon 2009**

### **Mitsubishi-Studie „i MiEV Prototype“**

#### **- Treffer -**

Die Wahrscheinlichkeit, dass der Mitsubishi i MiEV mit Elektroantrieb in absehbarer Zeit auf dem europäischen Markt erscheint, wächst ...

Im Vorfeld der für 2010 geplanten Markteinführung ist Mitsubishi weiterhin dabei, Reaktionen der Öffentlichkeit auf das Fahrzeug zu testen – wie jetzt in Genf mit der Studie i MiEV Prototype.

Vorge stellt auf dem Genfer Automobilsalon 2009 neben einem weiteren Konzeptfahrzeug, dem „i MiEV SPORT AIR“, präsentiert sich diese jüngste Variation des Themas i MiEV in einer kommenden Europaausführung – mit Linkslenker, breiterer Spur, größeren Karosserieüberhängen und weiteren marktspezifischen Details.

#### **Evolution**

Angesichts der Tatsache, dass der Mitsubishi i MiEV in den engen Grenzen der japanischen „Kei-car“-Regularien für Kleinwagen entwickelt wurde, repräsentieren Packaging und Technik des Fahrzeugs bemerkenswerte Designer- und Ingenieursleistungen.

Während die Mittelmotor-Architektur mit einem Antriebsstrang vor der Hinterachse großzügige Platzverhältnisse für vier Personen und auf weniger als

3.400 Millimetern Länge hohe passive Sicherheitsreserven schafft, prädestinieren seine Proportionen (hohe Dachlinie, schmale Spurweite) den i MiEV Prototypen fahrdynamisch vor allem als Spezialisten für urbanes Terrain.

Zur Anpassung an europäische Ansprüche, Fahrgewohnheiten und Verkehrsverhältnisse wählten die Entwickler deshalb ein offensiveres Konzept mit breiteren Spurmaßen vorn (+ 95 mm) und hinten (+ 135 mm) und einer Gesamtbreite von 1.520 Millimetern – gegenüber 1.475 Millimetern der Originalversion für den japanischen Markt. In Kombination mit dem langen Radstand (2.555 mm), der zentral platzierten Unterflur-Batterie und dem daraus resultierenden niedrigen Fahrzeugschwerpunkt kann der i MiEV Prototyp damit europäisches Pflaster gelassen unter die Räder nehmen.

Um das Breitspurfahrwerk unterzubringen und europäischen Zulassungsvorschriften zu entsprechen, wurden Front und Heck des Fahrzeugs neu gestaltet. Im Zuge der Adaption an europäische Gesetze wurden im Interesse des Insassen- und des Fußgängerschutzes die Karosserieüberhänge an Vorder- und Hinterachse um insgesamt 55 Millimeter verlängert. Die Gesamtlänge des Fahrzeugs erreicht damit 3.450 Millimeter (Japanversion: 3.395 mm).

### **Anpassung an EU-Regularien**

In den drei Jahren, die zwischen seinem Erstauftreten in Gestalt einer mutigen Konzeptstudie auf der Frankfurter IAA 2003 und dem Produktionsbeginn 2006 vergangen sind, hat das innovative Citycar nichts von der Frische und Originalität der Urvorlage verloren. Die Herausforderung für die Designer liegt nun darin, die Formen des i MiEV Prototypen mit den EU-Regularien in Einklang zu bringen, ohne seinen spezifischen Charakter zu verändern.

## **Schutz und Offenheit**

Nimmt man die Linkslenker-Konfiguration aus, unterscheidet sich das Interieur des i MiEV Prototype mit seiner klaren und weichen Linienführung nur unwesentlich vom kommenden Serienmodell für den japanischen Markt.

Das Interieur des i MiEV Prototype bietet maximale Geräumigkeit auf kleinstem Raum. Seine große Panorama-Frontscheibe sorgt für exzellente Sichtverhältnisse und vermittelt, zusammen mit dem „Fahrer umgreifenden“ Cockpit, Offenheit und Verbindung zur Außenwelt. Durch weiche, geschmeidige Oberflächen sowie Stilmittel modernen Möbeldesigns bei der Sitzausstattung entstand eine harmonische Schnittstelle zwischen Mensch und Fahrzeug, die – passend zur gelassenen Fortbewegungsart und zum Geräuschkomfort von Elektrofahrzeugen – den Eindruck von Entspannung und Geborgenheit fördert. Kontrastierende Designelemente im Instrumentenbereich und an der Mittelkonsole akzentuieren mit einer Mischung aus Wärme und Coolness den Nutz- und Innovationswert des i MiEV Prototype.

Eine Stilvorgabe, an der sich auch die Farb- und Materialwahl der Innenverkleidung orientiert:

- Die Farbkombination „Snow White“ (Außenhaut) und „Ice Blue“ (Innenraum) ist von Berggletschern inspiriert, einer der markantesten und klarsten Ausdrucksformen der Natur.
- Oberflächen mit aufgedrucktem Platinen-Ziermuster vermitteln einen Hightech-Touch.

Analog zu der in Genf ebenfalls gezeigten Konzeptstudie i MiEV SPORT AIR folgt die Gestaltung des i MiEV Prototype dem Designthema „japanische Technologie“, in der Praxisnähe, Erreichbarkeit und hochentwickelte Umwelttechnik zusammenkommen.

## **Linkslenkerausführung für Europa**

Eine Grundvoraussetzung für jede Marktambition in Kontinentaleuropa und zugleich ein Schlüsselmerkmal des i MiEV Prototype ist die Linkslenker-

Konfiguration. Sie war bereits in einer frühen Phase Teil der „i“-Entwicklung, wurde aber nie implementiert. Signifikante Änderungen an der Karosseriearchitektur erforderte sie nicht.

Darüber hinaus basiert der i MiEV Prototype auf Technologien, die (in Japan) auch beim Serienfahrzeug Mitsubishi „i“ zum Einsatz kommen. Mit diesem teilt er das clevere, raumsparende Layout – mit dem Unterschied, dass der Elektroantrieb und seine Nebenaggregate den Platz des Verbrennungsmotors und der Kraftübertragung einnehmen und das Lithium-Ionen-Batteriepaket an die Position des Kraftstofftanks unter dem Fahrzeugboden rückt. Aus Packaginggründen mussten sämtliche Änderungen innerhalb des vom „i“ vorgegebenen Rahmens aus Radstand, Fahrdynamik und passiver Sicherheit realisiert werden.

Spritzig und temperamentvoll, geräuscharm und komfortabel, dazu sicher, CO<sub>2</sub>-emissionsfrei und mit den praktischen Vorzügen eines viertürigen Viersitzers versehen, wird der i MiEV Prototype zum Wegbereiter für eine moderne, praxiserichte Generation von Elektrofahrzeugen werden, wie sie in absehbarer Zeit jeder große Hersteller in dieser Marktregion anbieten wird. Die Zeit wird es zeigen.

*(Weitere Details zum Mitsubishi i MiEV: siehe separater Presstext)*

### Technische Daten: Mitsubishi „i MiEV Prototype“

Länge	3.450 mm
Breite	1.520 mm
Höhe	1.600 mm
Radstand	2.550 mm
Spurweite vorn/hinten	1.405/1.405 mm
Sitze/Personen	4
Leergewicht	1.080 kg
Motorleistung	47 kW/64 PS
Motordrehmoment	180 Nm
Batteriesystem	Lithium-Ionen/330 V
Antriebsart	Heckantrieb
Reifengröße	175/45 R17

\*\*\*