

**MITSUBISHI**

**LANCER EVOLUTION**

**- Die R(E)volution -**

**(April 2008)**

Alle Angaben zu Geschwindigkeit, Leistung oder Fahrdynamik des Fahrzeuges sind immer unter der Prämisse zu verstehen, dass gesetzliche Vorgaben beachtet bzw. offizielle Geschwindigkeits-Beschränkungen eingehalten werden.

## **- ÜBERBLICK -**

- **Modellvorstellung**
- **Unternehmen: Globale Plattform**
- **Tradition: Konventionen brechen**
- **Marketing: Neue Ambitionen**
- **Design: Ausdrucksstark**
- **Technik: Intelligente Systeme**
- **Ausstattung: Rockford Fosgate™ und MMCS**
- **Komfort: Innovative Lösungen**
  
- **Technische Daten: siehe separates Chart auf der CD**

\*\*\*

## - Überblick -

### Timing:

- Konzeptstudien:
  - o Concept-X: Tokio Motorshow 2005 (Okt. 2005)
  - o Prototype-X: Detroit Motorshow 2007 (Jan. 2007)
  
- Lancer Evolution:
  - o Vorschau: 26. April 2007 / Pressekonferenz Finanzjahr 2006
  - o Weltpremiere: Tokio Motorshow 2007 (Okt.)
  - o Europapremiere: Bologna Motorshow 2007 (Dez.)
  - o Bekanntgabe „Gruppe N“: Schweden-Rallye 2008 (Feb.)
  - o Homologation FIA Gruppe N: Juli 2008
  - o Verkaufsstart Europa\*: Sommer 2008 (Verfügbarkeit je nach Markt)
  
- Premieren Lancer-Modellfamilie:
  - o Lancer Sportlimousine: Detroit Motorshow 2007 (Jan.)
  - o Lancer Evolution: Tokio Motorshow 2007 (Okt.)
  - o Lancer Ralliart: Detroit Motorshow 2008 (Jan.)
  - o Lancer Sportback: Paris Motorshow 2008 (Okt.)

### Die Mitsubishi-Globalplattform in Stichworten:

- Bezeichnung: „Project global“
- Gemeinschaftsentwicklung mit Chrysler
- Multimillionen-Dollar-Investition
- Basis für verschiedene Mitsubishi-Modellneuheiten der nächsten Jahre, einschließlich:
  - o Neue Lancer-Familie einschließlich Lancer Evolution
  - o zweite Outlander-Generation
  - o Delica D:5 (Minivan-SUV-Crossover (nur Japan))
- Wichtigste Komponenten:
  - o Bodenbereich Vorderwagen
  - o Vorderradaufhängung
  - o Elektronikarchitektur
- Entgegen dem Leitsatz „eine Plattform = ein Segment“ deckt Project global verschiedene Marktsegmente mit einem breiten Modellspektrum ab (SUV, C/D-Segment Pkw's, MPV, Sportwagen, ...).
- Project Global ist eine von sechs Mitsubishi-Plattformen (anstatt 14 im Jahr 2004).

## Lancer Evolution – die Rolle:

- Transport der Markenbotschaft „sportliche Kompetenz“ neben weiteren Schlüsselmodellen
  - o Lancer Evolution „Sportlichkeit“
  - o „i“: „Umwelt- und Zukunftsorientierung“
  - o Pajero: „Allradkompetenz“
- Eröffner des dritten Kapitels der Mitsubishi-Sportlimousinenhistorie:
  - 1- 1973 – 1978 Lancer 1600 GSR, 1980 – 1982 Lancer EX2000 Turbo,
  - 2- 1992 - 2008 Lancer Evolution I-IX,
  - 3- 2008 neuer Lancer Evolution.
- Reaktivierung des „Lancer Spirits“ der ersten beiden (Hecktriebler-)Generationen, deren Hochleistungsvarianten als Mitglieder der Modellfamilie wahrgenommen wurden (was bei späteren Versionen nicht mehr der Fall war) – eine Rolle, die der neue Lancer Evolution mehr denn je erfüllen soll.
- Als Bindeglied zwischen den Volumenmodellen Lancer Sportlimousine und Lancer Sportback soll der kommende Lancer Ralliart die Rolle eines „Evolution light“ übernehmen und so die Homogenität der Modellfamilie unterstützen.

## Positionierung:

- Mit einem vollständig neuen „Evo“-Konzept soll die zehnte Generation der Hochleistungslimousine mit der Tradition brechen – „R(E)volution“ – und sich vom IXer komplett absetzen. Die Eckpunkte:
  - o Unverändert: Viertürige Sportlimousine mit Straßenzulassung, nahezu rallyetauglich
  - o Unverändert: Mitsubishi-Technologieführer (Allradsystem S-AWC, Doppelkupplungs-Sportgetriebe SST, ...).
  - o Aber:
    - Keine Weiterentwicklung des Evolution IX (der eine Weiterentwicklung von VIII war, VIII von VII etc...)
    - Lancer-Familiendesign anstelle des früher üblichen Soloauftritts.
    - Gereifter Modellcharakter, entsprechend den Anforderungen des Marktes.
    - Konsequenter Einsatz modernster Technologien für optimale Straßenperformance.
- Geänderte Ambitionen: Statt des traditionellen Duells mit dem Subaru Impreza Ausrichtung auf ein breiteres, anspruchsvolles Publikum. Die wesentlichen Benchmarks bilden (keine direkten Wettbewerber):
  - o in der Fahrdynamik: der Lancer Evolution selbst
  - o beim Image: BMW M3, Audi S4
- Daher rührt die Entscheidung, auf den traditionellen römischen Nummerncode im Modellnamen zu verzichten – „Lancer Evolution“ (aus historischen Gründen nur außerhalb Japans und Großbritanniens).

- Erwarteter Absatz in Europa: 3.000 Einheiten pro Jahr (= sechs Prozent des Lancer-Absatzvolumens), davon 85 Prozent mit SST-Doppelkupplungsgetriebe.

## Produkt-Highlights:

### - Karosserie

- o Entworfen im europäischen Mitsubishi-Designzentrum (Mitsubishi Design Europe).
- o Basierend auf der Studie „Concept-X“ aus dem Jahr 2005.
- o Basisdesign: Lancer Sportlimousine.
- o Erster Vertreter der Modellfamilie mit vollem „Jetfighter“-Frontgrill.
- o Länge x Breite = 4.505 x 1.810 mm.
- o Radstand: 2.650 mm.
- o Vollständig neu entwickelte Karosseriestruktur:
  - Torsionssteifigkeit: + 39 Prozent vs. Lancer Evolution IX
  - Biegesteifigkeit: + 64 Prozent vs. Lancer Evolution IX
- o Einsatz von Aluminium bei Dachhaut, Fronthaube, Vorderkotflügeln und Heckspoiler.
- o RISE-Sicherheitsstruktur (Reinforced Impact Safety Evolution).
- o Sicherheitsäquivalent von neun Airbags (je nach Markt und Spezifikation) einschließlich Fahrer-Knieairbag.
- o Ziel: Fünf-Sterne-Bestbewertung im EURO-NCAP-Crashtest (intern getestet).

### - Motor 4B11:

- o Topversion der Lancer-Antriebspalette
- o Stärkste Mitsubishi-Variante der „Weltmotor“-Familie
- o Nachfolger des legendären 4G63-Triebwerks
- o Aluminiumkonstruktion mit 12 Kilogramm Gewichtsparsnis (vs. 4G63)
- o Mit verantwortlich für die Absenkung des Fahrzeugschwerpunkts
- o Max. Leistung: 217 kW/295 PS bei 6.500 1/min
- o Max. Drehmoment: 366 Nm bei 3.500 1/min
- o Höchstgeschwindigkeit: 242 km/h (Twin Clutch SST)

### - Kraftübertragung:

- o Permanenter Allradantrieb
- o Getriebeversionen:
  - Fünfgang manuell oder
  - Doppelkupplungsgetriebe SST:
    - Erster Mitsubishi mit Doppelkupplungs-Technologie
    - Wahlmöglichkeit zwischen manuellem und automatischem Schaltmodus
    - Automatikmodus: Wahlmöglichkeit zwischen drei Schaltprogrammen (Normal/Sport/Super Sport)

- Überlegene Antriebseffizienz mit geringen Antriebsverlusten

- **Fahrwerk:**

- Vorderachse: McPherson-Federbeine, Schraubenfedern
- Hinterachse: Multilink-Einzelradaufhängung
- Eine optimierte Fahrwerksgeometrie und verstärkte Anlenkpunkte vergrößern die Reifen-Kontaktfläche, ermöglichen die optimale Nutzung des Allradpotenzials und verbessern Geradeauslauf, Kurvenverhalten und Federungskomfort.
- Das Allradsystem S-AWC (Super-All Wheel Control)
  - aktive Stabilitätskontrolle ASC (Active Stability Control), AYC (Active Yaw Control)-Bremskontrolle und Giermomentsensoren ergänzen nun das aktive Mittendifferenzial ACD (Active Center Differential), Sport-ABS-Bremssystem und Active Yaw Control AYC
  - beinhaltet Fahrprogramme für Asphalt, Schotter und Schnee.
- Modellversion GSR:
  - Bereifung 245/40 R18 auf 18-Zoll-Enkei-12 Speichen-Leichtmetallrädern
  - Belüftete Brembo-Scheibenbremsen vorn (350 mm) und hinten (330 mm)
- Modellversion MR (werksseitig eingebautes High-Performance-Paket):
  - Einrohr-Stoßdämpfer (Bilstein)
  - Schraubenfedern (Eibach)
  - Geschmiedete 18-Zoll-Aluminiumräder (BBS)
  - Zweiteilige Brembo-Scheibenbremsanlage vorn

- **Wesentliche Ausstattungsmerkmale** (Verfügbarkeit je nach Markt):

- Modellversionen: GSR, MR
- GSR:
  - Allradsystem S-AWC
  - Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion
  - Licht-Einschaltautomatik und Regensensor-Scheibenwischerfunktion
  - Kurvenlicht
  - Recaro-Vordersitze
  - Neun-Airbag-Sicherheitsäquivalent
  - Vollelektronisches Fahrzeugmanagement (Electronic Total Automobile Control System)
- MR zusätzlich:
  - High-Performance-Paket (s. oben)
  - 650 Watt Highend-Audiosystem (Rockford Fosgate™)
  - Festplattenbasiertes Navigationssystem mit 7-Zoll-LCD-Monitor
  - Bluetooth-fähiges Telefon-Freisprecheinrichtung
  - Lederpolsterung
  - Beheizbare Frontsitze
  - Tempomat
  - Schlüssellooses Bediensystem
  - MR-Exterieurpaket

\*\*\*

## - Modellvorstellung -

Nach erfolgreicher Neustrukturierung und Regeneration des Unternehmens blickt man bei Mitsubishi ambitioniert und zuversichtlich nach vorn und besinnt sich auf Wurzeln und Traditionen: Neunzig Jahre technischer Entwicklungskompetenz, über vierzig Jahre Motorsport auf höchstem Niveau und ein enger Verbund innerhalb der Unternehmensgruppe weisen den Weg in die Zukunft.

### **Neubelebung der Marke**

Das deutlichste Zeichen der Markenrenaissance setzt die neue Lancer-Modellfamilie, in der sich wiedergewonnene Stärken der Marke bündeln:

- „Project Global“-Entwicklung
- japanische Zuverlässigkeit
- exzellente Fahrdynamik
- modernes japanisches Design
- großartige Motorsporterfolge

Dazu kommt eine umfangreiche Variantenvielfalt mit einer tadellos abgestuften Modellfamilie: Nach dem vollen Ausbau des Modellprogramms wird sich der Mitsubishi Lancer in den Ausführungen Sportlimousine, Sportback, Ralliart und Evolution präsentieren.

### **R(E)volution**

Die aktuelle Neuauflage des Lancer Evolution unterstreicht zugleich die neuen Ambitionen: Der sportliche Leistungsträger der Marke tritt an, um sowohl die bisherigen Fans zu begeistern als auch ein breiteres Publikum anzusprechen und sein Marktpotenzial in allen Absatzregionen zu steigern.

Mit diesem Anspruch entwickelte Mitsubishi ein Fahrzeug, das fit ist für neue Märkte. Der neue Lancer Evolution ist anspruchsvoll und kompetent wie zuvor, aber reifer und designorientierter und positioniert sich erstmals als Alternative zu etablierten europäischen Konkurrenten; die früher gern gezogenen Vergleiche der jeweils neuen mit der vorherigen Evolutionsstufe erübrigen sich nun aufgrund deutlicher konzeptioneller Unterschiede.

Gleichwohl ist der neue Lancer Evolution dank S-AWC-Allradsystem und SST-Doppelkupplungs-Sportgetriebe nach wie vor ein Hightech-Sportwagen, der neben herausragender Fahrdynamik ein exzellentes Preis-Leistungs-Verhältnis offeriert.

### **Botschafter der Marke**

Die neue Rolle des Lancer Evolution wird auch dadurch deutlich, dass Mitsubishi das Auto erstmals als Botschafter der Marke und des Unternehmens positioniert:

- Aus der Markenperspektive bleibt der Status als Leistungs- und Imagerträger der Marke erhalten. Zusammen mit dem Umwelt-Innovationsträger „i“ und dem SUV-Klassiker Pajero zeichnet der Lancer Evolution ein Markenbild, das sich mit betont eigenständigen, emotional wirkenden Produkten vom Massengeschmack abhebt.
- Aus der Marketingperspektive besetzt der Lancer Evolution die Spitzenposition seiner Baureihe. Im Unterschied zu früheren Generationen ist er allerdings kein exzentrischer Einzelgänger mehr, sondern klar erkennbar ein Mitsubishi Lancer. Dies wird umso deutlicher mit der Einführung des Lancer Ralliart, durch den die Familie neu gestaffelt wird mit dem Ziel, die Lücke zwischen Basis und High-Tech-Version zu schließen.
- Auch aus der Designperspektive war der neue Evolution von Beginn an ein fester Bestandteil des Entwicklungsprogramms. Seine Karosserie, die lediglich an das hohe Leistungsniveau angepasst wurde, teilt er mit den übrigen Lancer-Modellvarianten. Als erstes Mitsubishi-Modell zeigt er das neue „Jetfighter“-Markengesicht in seiner vollen und damit bisher dynamischsten Ausprägung.
- Aus der Technikperspektive demonstriert der Lancer Evolution die Flexibilität und das breite Anwendungsspektrum der neuen globalen Fahrzeugarchitektur von Mitsubishi, auf der neben Lancer Sportlimousine, Lancer Sportback, Lancer Ralliart weitere Modelle wie der Outlander und der in Japan vermarktete MPV-SUV-Crossover Delica D:5 basieren.

All dies sind genügend Gründe, um auf den traditionellen römischen Nummern-Suffix in der Namensgebung des Fahrzeuges zu verzichten – daher einfach „Lancer Evolution“ (außerhalb Japans und Großbritanniens, aus historischen Gründen).

\*\*\*

# UNTERNEHMEN

## - „Globale Plattform“ -

Mit der Basisarchitektur „Project Global“ realisierte Mitsubishi das bislang ambitionierteste Automobilprojekt seiner Unternehmensgeschichte. Erstmals zum Einsatz kam die neue Plattform beim neuen Outlander (Oktober 2005), 2007 folgte die Lancer Sportlimousine als erster Vertreter einer vollständig neuen Modellfamilie – die jetzt vom Topmodell der Baureihe, dem Lancer Evolution, gekrönt wird.

### **„Project Global“**

Die für sämtliche Weltmärkte entwickelte, mit Chrysler gemeinsam genutzte Fahrzeugarchitektur – eine mehrere Millionen Dollar Investment - bildet die technische Basis für mehrere Modellneheiten, die Mitsubishi in den nächsten Jahren vorstellen wird. Dazu zählen die neue Lancer Familie einschließlich des Imagerträgers Evolution, die zweite Generation des sportlichen SUV Outlander sowie der jüngst vorgestellte Delica D:5, ein MPV-SUV-Crossover für den japanischen Markt.

Die flexible Plattform umfasst die Einheitskomponenten Boden-Frontstruktur, Vorderradaufhängung, und Elektronik und ist unter anderem für die Implementierung, des Allradsystems AWC (All Wheel Control), diverser im Motorsport erprobter Komponenten (bspw. Aluminiumdach) sowie verschiedener Derivate des gemeinsam mit DaimlerChrysler und Hyundai entwickelten „Weltmotors“ ausgelegt.

### **Einheitliche Basiselektronik**

Die plattformintegrierte Basiselektronik erlaubt den Einsatz aufwendiger Ausstattungselemente wie dem „Electronic Total Automobile Control System“ ETACS, dem „Mitsubishi Multi Communication System“ MMCS mit Touchscreen-Monitor, 30-GB-Festplatte für Navigation und Musikserver-Funktion, einer jeweils maßgeschneiderten 650-Watt-Highend-Audioanlage von Rockford Fosgate™, einer Bluetooth™-Schnittstelle mit Freisprechfunktion und Spracherkennung sowie eines schlüssellosen Ver-/Entriegelungssystems.

### **Segment übergreifendes Konzept**

Dank ihrer Flexibilität erfüllt die „Project Global“-Plattform nicht nur die Anforderungen und Regularien unterschiedlicher Märkte (bspw. Dieselantrieb für Europa), sondern ist dank zahlreicher Synergien in Design, Technik und Produktion auch wirtschaftlich sehr effizient. Im Unterschied zu anderen Lösungen, die in der Regel auf ein Segment zugeschnitten sind, deckt die Mitsubishi-Architektur ein ganzes Spektrum von Fahrzeugformaten und Marktbereichen ab: Es reicht vom MPV-SUV-Crossover

Delica D:5 (Japan), über den Mittelklasse-SUV Outlander bis hin zur Lancer Familie inklusive dem Hochleistungssportler Lancer Evolution – in der Automobilindustrie ein fast einzigartiges Projekt.

„Project Global“ ist eine von insgesamt sechs Plattformen, die Mitsubishi im Verlauf der nächsten fünf Jahre für die Entwicklung rund zwanzig neuer Modelle verwenden wird.

\*\*\*

# TRADITION

## - Konventionen brechen -

Mit dem Erbe einer über vierzigjährigen Motorsporttradition auf höchstem Niveau (fünf Rallye-Weltmeisterschaften/ vier Fahrer- und ein Marken-WM-Titel, Siege in härtesten Wettbewerben wie den Rallyes „East African Safari“ und „Bandama“) ist der neue Lancer Evolution jüngster Protagonist einer legendären Sportwagen-Baureihe – gestartet 1973 mit dem 1600 GSR, 1980 gefolgt vom EX 2000 Turbo und 1992 vom ersten Lancer Evolution, dem sich acht weitere Generationen anschlossen.

### **Tradition mit Zukunftsblick**

Die typischen Produktmerkmale des Lancer waren von Beginn an (1973) rational und vernunftgeprägt: Qualität, zuverlässige Technik, Wirtschaftlichkeit und hoher Nutzwert waren wesentliche Erfolgsfaktoren, sowohl bei den „Hecktrieblern“ (1973 – 1987) als auch bei den frontgetriebenen Versionen (1982-heute). Sein pragmatisches Konzept hinderte ihn allerdings nicht, sich in einer Seitenlinie zum hochkarätigen Sportwagen zu entwickeln und damit eine Modelltradition rallyebasierter Sportlimousinen in Gang zu setzen, die sich bis zum Lancer Evolution IX fortsetzte.

### **Lancer 1600 GSR**

Der Lancer gewann legendäre Rallyewettbewerbe in Afrika und Australien, bereits in seinem Debütjahr 1973 triumphierte er bei der achten Ausgabe der australischen Southern Cross Rallye. Die erste Modellgeneration darf zu Recht als Wegbereiter der Evolution-Reihe gelten, die in den Neunzigerjahren bei der WRC-Rallye-Weltmeisterschaft antrat. Den Weg dorthin markierte der Lancer 1600 GSR mit bemerkenswerten Siegen:

- 1974: 22. East African Safari Rallye, 9. Southern Cross Rallye
- 1975: 23. East African Safari Rallye, 10. Southern Cross Rallye
- 1976: 24. East African Safari Rallye, 11. Southern Cross Rallye
- 1977: 09. Bandama Rallye (Afrika)

### **Lancer EX 2000 Turbo**

1980 setzte der Lancer EX 2000 Turbo, ausgerüstet mit einem 170 PS/ 125 kW (bei 5.500 1/min) starken 2,0-Liter-Turbomotor, 980 Kilogramm schwer und 190 km/h schnell, deutliche Signale an Automobil-Enthusiasten und Wettbewerber in Japan und Europa – auch er ein weiterer Vorläufer der Evolution-Modelle und ihrer erfolgreichen WRC-Derivate ...

### **Lancer Evolution**

Den Spuren der Lancer-Sportmodelle folgend, entwickelte Mitsubishi den ersten Lancer Evolution auf Basis der Serienversion. Produktionsziel: 2.500 Einheiten, die zur Gruppe-A-Homologation für die

Rallye-Weltmeisterschaft „WRC“ (World Rallye Championship) erforderlich waren. Seit 1992 wurde die Geschichte des legendären Straßensportlers von bislang neun Generationen der Evolution-Serie fortgeführt.

Zunächst jedoch debütierte 1991 der Lancer Mark VI. Neben den familienorientierten Modellen gab es in dieser Baureihe zwei Vertreter, die besondere Anziehungskräfte auf sportliche Autoenthusiasten ausübten: den 195 PS starken Lancer RS mit 1,8-Liter-Turbomotor und den Lancer GSR. Während Evolution als Modellbezeichnung hierzulande erstmals im September 1992 auftauchte, hatte sich die Sportlimousine zu jener Zeit in Japan bereits als „LanEvo“ einen festen Freundeskreis erobert. Nicht zuletzt durch den erfolgreichen Werkseinsatz in der WRC-Rallye-Weltmeisterschaft bot sich der Gruppe-A-Lancer Evolution als ausgezeichnete Entwicklungsbasis für neue Technologien, von denen immer wieder auch die Serienmodelle profitierten.

Im Januar 1994 gab Mitsubishi bei der Präsentation der zweiten, leicht modifizierten Entwicklungsstufe Evolution II bekannt, dass von diesem Fahrzeug 5.000 Einheiten für die Straße gebaut würden – mit dem Resultat, dass bereits im April 1994 die gesamte Produktion ausverkauft war. Was folgte, ist eine großartige Motorsportgeschichte mit insgesamt vier WRC-WM-Fahrtiteln (1996/-97/-98/-99) sowie einem Markentitel (1998).

Die Modellhistorie des Lancer Evolution im chronologischen Überblick:

- Oktober 1992: Lancer RS Evolution, GSR Evolution
- Januar 1994: Lancer Evolution II
- Februar 1995: Lancer Evolution III
- August 1996: Lancer Evolution IV (Giermomentregelung AYC, Multilink-Hinterachse)
- Januar 1998: Lancer Evolution V
- Januar 1999: Lancer Evolution VI
- Januar 2001: Lancer Evolution VII (aktives Mittendifferenzial ACD und Sport ABS)
- Januar 2003: Lancer Evolution VIII (Giermomentregelung Super AYC, Aluminiumdach)
- März 2005: Lancer Evolution IX (variable Ventilsteuerung MIVEC)

Mit der Vorstellung des Lancer Evolution VIII wurde der sportliche Leistungsträger der Marke im Frühjahr 2004 als erster „Evo“ offizieller Bestandteil des Produktprogramms von Mitsubishi Motors Europe und war damit über das gesamte Händlernetz verfügbar. Die jetzige Neuauflage – „R(E)volution“ - schlägt ein weiteres Kapitel in der Historie dieses faszinierenden Fahrzeugs auf.

\*\*\*

# MARKETING

## - Neue Ambitionen -

Von Generation zu Generation kontinuierlich weiterentwickelt und verbessert und von beeindruckenden Erfolgen im Motorsport gestärkt, hält der Lancer Evolution seit 1992 seine exponierte Stellung als eine Galionsfigur des Mitsubishi-Modellportfolios.

Angesichts der sich weltweit verändernden Marktbedingungen, der begrenzten Möglichkeiten des bisherigen Evolution-Konzepts und der Motivation, eine neue Herausforderung anzunehmen, beschlossen Produktplaner, Ingenieure und Designer: Sie wollten die Uhr anhalten und den „Evo“ unter neuen Vorzeichen ins 21. Jahrhundert schicken.

### Die Realität des Marktes

Es mag im ersten Moment merkwürdig anmuten, ein Fahrzeug wie den Lancer Evolution unter Marketingaspekten zu betrachten. Doch kein Auto kann unter heutigen Marktbedingungen mehr zum Selbstzweck existieren, nicht einmal so genannte Kultmodelle.

Deswegen spielt auch der neue Lancer Evolution nicht mehr die Rolle eines Exoten im Mitsubishi-Modellprogramm. Er ist vielmehr in der strategischen Mission unterwegs, das Image der Marke und der Lancer-Modellfamilie mit sportlichem Flair zu akzentuieren.

Die Realität des Marktes zwingt dazu, Absatzzahlen im Blick zu behalten und Botschaften der Kunden aufzunehmen und zu verstehen. Und zweifellos wäre es ein Fehler, das 1.600-Prozent-Wachstum des europäischen High-Performance-Segments (Limousinen/Fließheckmodelle/Coupés im C/D Segment, mit Benzinmotor über 200 PS) im Verlauf der letzten zehn Jahre zu ignorieren. Eine Entwicklung, die von zahlreichen neuen Modellen vor allem europäischer Premiumhersteller ausgelöst wurde.

Auch wenn die (einzig offiziell nach Europa exportierten) Lancer-Evolutionsstufen VIII und IX die Verkaufserwartungen jeweils übertroffen haben, ...

|             | <b>Absatzziel</b> | <b>Absatz real</b> | <b>Abweichung</b> |
|-------------|-------------------|--------------------|-------------------|
| <b>2004</b> | 2.896 Einheiten   | 3.188 Einheiten    | + 10 %            |
| <b>2005</b> | 2.278 Einheiten   | 2.789 Einheiten    | + 22 %            |
| <b>2006</b> | 2.254 Einheiten   | 2.535 Einheiten    | + 12 %            |

... stand doch fest, dass die Vielzahl neuer Konkurrenten in diesem Segment umfassendere Maßnahmen erforderte als eine weitere Evolutionsstufe.

Unabhängig von den genannten Zahlen ist festzustellen, dass von dem starken Wachstum in diesem Segment Produkte profitierten, die weder dem Charakter noch dem Klientel eines Lancer Evolution entsprachen.

Ein Weiterführen der bisherigen Modellstrategie hätte den Lancer Evolution somit nicht daran partizipieren lassen und ihn demnach in einer sehr kleinen Markt-Nische gefesselt. Aus dieser Erkenntnis resultierte die Entscheidung, das Fahrzeug – weg vom „Homologations-Special“ – hin ins Supersportler-Segment zu transferieren – allerdings als völlige Neuentwicklung.

## **Die Lancer R(E)volution**

Mitsubishi wählte also den Weg der Revolution statt den der Evolution, vollzog einen sauberen Schnitt und entwickelte ein vollständig neues Fahrzeug. Der Lancer Evolution Jahrgang 2008 präsentiert sich reifer, designorientierter, anspruchsvoller – und positioniert sich erstmals als Alternative zu etablierten europäischen Konkurrenten – weg vom „boy-racer“-Image seiner Vorgänger und früherer Wettbewerber.

Angesichts fehlender Berührungspunkte erübrigt sich damit der früher gern gezogene Vergleich zwischen Vorgänger und Nachfolger. Nicht zuletzt darin liegt die Entscheidung begründet, auf den traditionellen römischen Nummerncode im Modellnamen zu verzichten und das Fahrzeug schlicht Lancer Evolution zu nennen (aus historischen Gründen nur außerhalb Japans und Großbritanniens).

## **Neues Kapitel in der „Evo“-Historie**

In der Modellchronologie der Mitsubishi-Sportlimousinen mit Motorsportgenen schlägt der neue Lancer Evolution nun das dritte Kapitel auf ...

- 1- 1973-1978: Lancer 1600 GSR, 1980-1982: Lancer EX2000 Turbo
- 2- 1992-2008 Lancer Evolution I-IX
- 3- 2008: neuer Lancer Evolution

... und bringt mit einem neuen Konzept die geänderten Ambitionen im Hinblick auf Modell und Marke zum Ausdruck.

Statt des über Jahrzehnte geführten Nischenduells mit dem Subaru Impreza (nur eine Evolution des Vorgängers) ist der Lancer Evolution heute in Souveränität, Reife, Formensprache und Technologie höher positioniert und breiter aufgestellt. Zu den Benchmarks gehören (ohne direkte Wettbewerber zu sein):

- in der Fahrdynamik: der Lancer Evolution selbst ...
- beim Image: BMW M3, Audi S4, ...

Nach wie vor ist der Lancer Evolution ein motorsportbasiertes Fahrzeug mit Straßenzulassung und ein Technologieführer (Allradsystem S-AWC, Doppelkupplungsgetriebe SST, ...). Doch seine Integration

in die Modellfamilie, die designbetonte Formensprache sowie hochwertige Ausstattungsdetails unterstreichen seine neue Positionierung.

Ähnliches gilt für die konsequente Ausrichtung auf maximale Straßenperformance. Als Beispiel dafür gilt das neue Doppelkupplungs-Sportgetriebe SST, dessen Effizienz mit vernachlässigbar geringen Verlusten in der Fahrdynamik einhergeht, wie der Vergleich mit der handgeschalteten Fünfgangversion zeigt:

|                                      | <b>5-Gang manuell</b> | <b>SST</b> |
|--------------------------------------|-----------------------|------------|
| <b>Beschleunigung 0 – 100 km/h:</b>  | 5,4 s                 | 6,3 s      |
| <b>Beschleunigung 60 – 100 km/h:</b> | 5,1 s*                | 3,4 s*     |

\*interne Testergebnisse

## **Technologieträger**

Die intelligente Kombination des Allradantriebs S-AWC mit dem Doppelkupplungs-Sportgetriebe SST bietet zu konkurrenzlosen Konditionen eine Fahrdynamik, die selbst anspruchsvollste Sportfahrer sowie Besitzer früherer Evo-Generationen beeindruckt.

Darüber hinaus bietet der Lancer Evolution eine exzellente Basis für den Motorsport: Wie im Februar 2008 im Rahmen der Rallye Schweden bekannt gegeben, soll im Juli 2008 eine Gruppe N-Variante vom Motorsport-Weltverband FIA homologiert werden.

## **Strategische Funktion**

Der Lancer Evolution fungiert als wichtige Säule einer Strategie, mit der Mitsubishi die sportliche Ausrichtung der Marke transportieren will. Im Unterschied zu früheren Modellgenerationen positioniert er sich deshalb auch nicht mehr als „Marke innerhalb einer Marke“, sondern als voll integriertes Mitglied einer Modellfamilie. In der Rolle eines „Evolution light“ soll zudem der kommende Lancer Ralliart als Bindeglied zwischen Evolution und den Volumenmodellen Sportlimousine/Sportback die Homogenität der Modellfamilie unterstützen.

Auch aus Marketingsicht führte diese Lancer-R(E)volution in vielerlei Hinsicht zu einem anderen, eingehenderen Auftritt:

- So produzierte Mitsubishi statt einer traditionellen Produktbroschüre ein umfassendes Buch, das mit detaillierten Bildern und Informationen Geschichten erzählt – zum Beispiel die der „*Evolutionstheorie*“ ... . Ein Buch für eine spezielle Zielgruppe, die sich für ein spezielles Fahrzeug interessiert.
- Aufgrund der anspruchsvollen Zielgruppe und der Exklusivität des Produkts bewerteten die Marketingstrategen gängige Massenmedien (Print, TV, Radio, Plakatwerbung) als weniger geeignet für die erforderliche zielgerichtete Kommunikation.

- Das Internet als Kommunikationsplattform wird daher bei der Marketingkampagne des Lancer Evolution eine zentrale Rolle spielen. Untersuchungen zeigen nämlich, dass „Evo“-Kunden überdurchschnittlich stark an neuen Technologien interessiert sind, mehr Zeit online verbringen und vorzugsweise das Internet zur Informationsbeschaffung nutzen. Aus diesem Grund werden im Vorfeld der Markteinführung zunächst eine Teaser-Site und später eine Lancer Evolution-Microsite publiziert.
- Anstelle von Videospiele, wie sie bei früheren Evo-Kampagnen zum Einsatz kamen, wird die Online-Kommunikation des neuen Lancer Evolution vor allem die fahrdynamischen Vorzüge des Fahrzeugs in den Vordergrund stellen.

\*\*\*

# DESIGN

## - Ausdrucksstark -

Aufgrund der ihm zugedachten Rolle im Markenbild war der neue Lancer Evolution von Beginn an in die Entwicklungs- und Designprozesse der neuen Lancer-Modelfamilie integriert. Mit seinem betont eigenständigen Design, basierend auf der Lancer Sportlimousine, grenzt er sich von konservativeren Wettbewerbern ab und soll über bestehende Anhängerkreise hinaus neue Kundenpotenziale erschließen.

Inspiziert von der Studie Concept-X, entstand der Lancer Evolution beim europäischen Designteam von MDE (Mitsubishi Design Europe). Masaki Matsuhara, der Leiter des Studios im deutschen Trebur bei Frankfurt/Main, erinnert sich:

*„Bei der Konzeptionierung des neuen Lancer Evolution, dem Flaggschiff unserer Marke, hatten wir drei Hauptziele im Blick:*

- *Zunächst ging es darum, ein praktisches Packaging zu entwerfen. Dazu rückten wir alle Raumbegrenzungen nach außen, verlängerten zwecks höherer Fahrstabilität den Radstand, senkten den Schwerpunkt ab und wählten breitere Spurmaße. Gleichzeitig haben wir die Karosserieüberhänge reduziert, um das Auto möglichst handlich zu machen.*
- *Unser zweites Ziel war, die Aerodynamik auf ein neues Niveau zu bringen. Unsere Ingenieure absolvierten deshalb umfangreiche Testprogramme im Windkanal.*
- *In Ziel drei lag die höchste Anforderung, die einem Designer begegnen kann: dem Fahrzeug in einer Weise Form und Ausdruck zu verleihen, die Kunden anspricht. Ich denke Design kann Attraktivität und Funktionalität vereinen, wenn es mit Sachverstand und Leidenschaft gemacht ist. Dann ist es auch so stark, dass es in jenen Menschen Leidenschaft zu wecken vermag, die es anschauen.*

*Nun ist das Projekt abgeschlossen und wir alle glauben, dass dieses Auto ein würdiges Aushängeschild für Mitsubishi ist. Schauen Sie, fühlen Sie – sie werden nicht enttäuscht werden.“*

## **Zwei Designentwürfe**

Die Geschichte beginnt mit ersten skizzenhaften Ideen, die 2004 zwei Designvarianten hervorbrachte. Hiroaki Matsunobu, Direktor des Gesamtprojekts Lancer/Lancer Evolution, erklärt die näheren Umstände: „Das ursprüngliche Design basierte auf einem Entwurf von MDE. Matsuhara, der dort

*arbeitete, brachte die Vorschläge mit nach Japan. In unserem Entwicklungszentrum in Okazaki entwickelten wir daraus dann zwei Alternativen.“*

Exterieurdesigner Norihiko Yoshimine, für eine der Varianten verantwortlich, bildete diese in Gestalt eines 40-Prozent-Modells ab. *„Die Grundform blieb, nur die vorderen Stoßfänger waren anders“*, erklärt er. *„Mein Entwurf basierte auf den WRC-Rallyeautos, die aus aerodynamischen Gründen gewölbte Kotflügelkonturen besaßen. Die Aufgabe bestand darin, dieses Element in ein Straßenfahrzeug zu integrieren. Die Idee dazu war mir auf der WRC-Rallye in Japan gekommen. Dort hatte ich gehört, dass viele die funktionale Schönheit der extremen Formen cool fanden, und dachte mir: Das könnten wir für das Serienauto übernehmen.“*

## **Die Entscheidung**

Norihiko Yoshimine und Tonmodellbauer Norikazu Nakao begaben sich täglich in den Windkanal, um das Modell zusammen mit den Ingenieuren zu optimieren. Dazu Yoshimine: *„Die gewölbten, vom Rallyesport inspirierten Kotflügelkonturen sollten die gewünschte ‚funktionale Eleganz‘ zeigen. Aber es war nicht leicht, sie im Maßstab zu verkleinern. Beim Windkanal-Modell (40%) ging es vor allem um die Funktion, wir hatten kaum Zeit, uns um den optischen Feinschliff zu kümmern.“*

Die Zeit, sich auf Basis des 40-Prozent-Modells für eine endgültige Form zu entscheiden, war da. Yoshimine erhielt einen Anruf Matsuhara persönlich: *„Ihr Entwurf wurde ausgewählt, tun Sie Ihr Bestes.“*

## **Das 1:1-Modell**

Der nächste Schritt bestand darin, Yoshimines Entwurf in ein 1:1-Modell umzusetzen. *„Zwei Wochen Arbeit im Windkanal sorgten dafür, dass alles so funktioniert, wie es soll“*, sagt Yoshimine, *„Norikazu Nakao baute währenddessen das Tonmodell nach aerodynamischen Vorgaben. Das war während der kalten Jahreszeit, und seine Hände wurden immer wieder taub. Trotzdem haben wir es geschafft.“*

## **Funktionales Design**

Das Team wollte nun mit dem Bau eines Prototypen mit Glasfaserkarosserie beginnen. *„Es war allerdings unmöglich, auf der Motorhaube des Tonmodells eine offene Lufthutze hinzubekommen“*, erzählt Yoshimine. *„Tsuyoshi Imaizumi von unserer Elektronikabteilung scannte also das ganze Modell, aus den Daten entstand eine Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Normalerweise bauen wir in dem Entwicklungsstadium keine Prototypen aus diesem Material, aber der Lancer Evolution war ein Sonderfall.“*

Matsunobu und sein Team wollten sicherstellen, dass sämtliche Formen, Konturen und Karosserieöffnungen einer Funktion folgten, reines Styling war nicht erlaubt. *„Selbst die Karosserieöffnungen hinter den Vorderrädern sind keine optischen Features, sondern dienen der*

*Entlüftung des Motorraums“, sagt Yoshimine. „Sogar den aerodynamischen Nachteil der umgekehrt geneigten Fahrzeugnase haben wir kompensiert – in Sachen Haifischnase sind wir unschlagbar.“*

## **Kampf um Details**

Danach galt es, den anspruchsvollsten Teil von Yoshimines Idee umzusetzen – nämlich die Radhauspartien in eine Form zu bringen, die ausgezeichnete aerodynamische Eigenschaften mit eindrucksvoller Optik verbindet. Sie geriet zur größten Herausforderung.

*Die Radhauserhöhungen gehen oberhalb der Vorderräder fließend in eine horizontale Ausrichtung über, dabei trat am Fahrzeugheck ein kleines, aber hartnäckiges Problem auf. Yoshimine: „Es waren die Türgriffe. Für eine ideale Aerodynamik benötigten die hinteren Radhäuser eine Wölbung, die allerdings in die Griffmulden hineingelaufen wäre. Wir haben alles probiert: Konkave Form, konvexe Form, alles Mögliche. Die Konvertierung der CAD-Daten auf das Tonmodell schien zunächst unmöglich, doch schließlich haben wir es geschafft. Die Griffmulde ist jetzt harmonisch in die Türkontur integriert.“*

## **Schönheit**

Nach Lösung dieses Problems war es an Tsuyoshi Imaizumi, alle Fakten und Daten in ein endgültiges digitales Modell zu übersetzen. Letzte Details wie Diffusor, Oberflächenwölbungen und Öffnungen in der Motorhaube wurden schrittweise verfeinert und vervollständigt.

In Einklang mit Matsuharas Idee sollte der Lancer Evolution mit konsequent funktionsbestimmten Formen ästhetischer auftreten als je zuvor. *„Ich denke, das ist uns bis in kleinste Details gelungen“*, resümiert ein zufriedener Tsuyoshi Imaizumi.

Eine Einschätzung, die die japanische Design-Community teilt – zählte doch der Lancer Evolution zu den Gewinnern des prestigeträchtigen „Good Design Awards 2007“ in der Kategorie „Produktdesign/Personenwagen“.

\*\*\*

# TECHNIK

## - Intelligente Systeme -

Die Entwicklung des neuen Lancer Evolution stand unter zwei Prämissen: Er sollte so schnell wie möglich sein, aber auch so sicher wie möglich zu fahren, mit einer ausgewogenen Performance und hohen Sicherheitsreserven. Wie „Project Global“-Projektmanager Ryogo Nakao verdeutlicht: *„Früher ging es in erster Linie darum, das Auto so schnell wie möglich zu machen. Darauf begründen sich auch die Erfolge in der WRC-Rallye-Weltmeisterschaft und bei anderen großen Motorsportevents. Heute stellt sich aus unserer Sicht vieles anders dar. Von heutigen Supersportwagen erwartet man mehr als Speed, sie müssen gleichzeitig hohe Sicherheit und auch Fahrkomfort bieten. Die größte Herausforderung lag für uns darin, diese teilweise zuwiderlaufenden Anforderungen harmonisch zu verbinden.“*

Er fügt hinzu: *„Diese Aufgabe haben wir wie folgt gelöst: Die S-AWC Fahrdynamikregelung steuert die Antriebs- und Bremskräfte an jedem Rad einzeln und unser neues Doppelkupplungs-Sportgetriebe SST verbindet sportliche Antriebseigenschaften mit dem Komfort einer Automatik. Dazu kommen ein neuer Turbomotor sowie eine Karosserie und ein Fahrwerk, die gegenüber der Vorgängergeneration komplett überarbeitet wurden. Die neuen Komponenten und Systeme garantieren nicht nur Fahrdynamik und Fahrvergnügen auf höchstem Niveau, sondern auch die Sicherheits- und Komforteigenschaften einer modernen Familienlimousine.“*

### Der 4B11-Motor:

Bis zur neunten Modellgeneration des Lancer Evolution sorgte das legendäre Zweiliter-Vierzylinder-Turbotriebwerk 4G63 für sportwagengemäße Fahrleistungen. An seine Stelle tritt jetzt der neue 4B11-DOHC MIVEC-Motor, bei dessen Entwicklung ein effizientes Verhältnis aus Leistung und niedrigen Verbrauchs- beziehungsweise Emissionswerten im Mittelpunkt stand, gleichzeitig aber auch im Motorsportbereich sehr wettbewerbsfähig ist.

Der neue Mitsubishi Lancer Evolution. Technische Eckdaten:

(Europäische Spezifikationen/vorbehaltlich möglicher Änderungen im Rahmen der finalen Homologation):

- Max. Leistung: 217 kW/295 PS bei 6.500 1/min
- Max. Drehmoment: 366 Nm bei 3.500 1/min
- Höchstgeschwindigkeit: 242 km/h (mit SST)
- Beschleunigung 0-100 km/h: 5,4 vs. 6,3 s (5-Gang vs SST)
- Beschleunigung 60-100 km/h\*: 5,1 vs. 3,4 s (5-Gang vs SST)

\*interne Tests

Als Variante des gemeinsam mit Chrysler und Hyundai entwickelten „Weltmotors“, auf dessen Basis jeder Partner seine eigenen Antriebsversionen entwickelt, markiert das neue 4B11-Triebwerk

gegenüber dem Vorgänger 4G63 deutliche Fortschritte in Drehmomententwicklung und Ansprechverhalten:

- So stiegen das verfügbare Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen und der Höchstwert (von 355 bei 3500 1/min) auf 366 bei 3.500 1/min; zusammen mit neu abgestimmten Getriebeübersetzungen führt dies zu signifikanten Zuwächsen in der Fahrdynamik.
- Zu den wesentlichen Konstruktionsmerkmalen des Triebwerks gehört ein Motorblock aus Aluminiumdruckguss, der gegenüber einem vergleichbaren Graugussblock rund zwölf Kilogramm Gewicht einspart.
- Eine weitere wichtige Neuerung ist das Ein-/Auslass-Layout. Beim 4B11-Triebwerk weist der Einlass in Fahrtrichtung, der Auslass in Richtung Heck. Durch diese Konfiguration konnte eine Abgasführung unter dem Motor hinweg entfallen, das Triebwerk um rund zehn Millimeter tiefer gesetzt und so der Fahrzeugschwerpunkt abgesenkt werden.

In Details:

#### -> **Motorblock**

- Der Aluminium-Motorblock verfügt über Laufbüchsen aus Grauguss, das Hub-Bohrungs-Verhältnis ist mit jeweils 86,0 Millimetern quadratisch ausgelegt. Der in den Motorblock integrierte neue Klopfsensor ermöglicht eine besonders präzise Klopfregelung.
- Extrem steife und schwimmend gelagerte Kolben von Mahle – bekannt aus der Formel 1 - erlauben hohe Arbeitsdrücke.

#### -> **Zylinderkopf**

- Der ebenfalls aus Aluminiumdruckguss gefertigte Zylinderkopf verfügt über die variable Ventilsteuerung MIVEC an Ein- und Auslassnockenwelle. Die direkte Ventilbetätigung spart gegenüber einer Kipphebelsteuerung rund ein Kilogramm Gewicht.
- Der Einsatz der MIVEC-Technologie auf Ein- und Auslassseite (Vorgängertriebwerk: nur Einlass) erlaubt eine noch präzisere Anpassung an Lasten und Drehzahlen. Auf diese Weise erhöht sich die Leistungsausbeute, während gleichzeitig der Kraftstoffverbrauch sinkt.
- Durch die Bestückung mit Einzelzündspulen verfügt jeder Zylinder über maximale Zündenergie. Der Einsatz langlebiger M12-Iridium-Kerzen erlaubt eine großzügige Kühlmantel-Dimensionierung, stabile Verbrennungsabläufe und hohe Zuverlässigkeit.
- Getrennte Kühlsysteme für Zylinderblock und -kopf mit jeweils separaten Wassermänteln pro Zylindereinheit erhöhen die Zuverlässigkeit.

- Ein Nockenwellenantrieb per Steuerkette sowie der Verzicht auf Ausgleichwellen sorgen für weitere Gewichtseinsparungen und reduzierte Reibungsverluste.

#### **-> Ein- und Auslasssysteme**

- Auf der Einlassseite kommt ein neuer Aluminiumkrümmer mit kurzen Strömungswegen und elektronisch geregelter Drosselklappen-Steuerventil zum Einsatz.
- Der Turbolader aus Titan-Aluminium-Werkstoff ist in den Abgaskrümmer aus rostfreiem Stahl integriert. Das modifizierte Verdichterrad bewirkt im Vergleich zum Vorgängertriebwerk eine Verbesserung des Ansprechverhaltens um rund 18 Prozent.
- Strömungsverluste der verdichteten Luft hinter dem Ladeluftkühler konnten deutlich reduziert werden.
- Ein Auspuffsystem mit signifikant reduziertem Abgasgegendruck, kurzen Strömungswegen (durch rückseitige Krümmeranordnung) und einem im vorderen Bereich um fünf (auf 65) Millimeter vergrößerten Durchmesser gewährleistet eine verlustarme Abgasführung.
- Ein neu entwickelter, quer installierter Hochleistungs-Metallkatalysator mit 21 Liter Volumen garantiert eine wirksame Abgasnachbehandlung. Die nach hinten gerichtete Auslassseite verhindert vor allem nach Kaltstarts ein vorzeitiges Abkühlen des Abgases und verkürzt dadurch die Ansprechzeit des Katalysators.
- Dass der Motor auch ohne Abgasrückführung exzellente Schadstoffwerte aufweist, unterstreicht die effiziente Verbrennungssteuerung des neu entwickelten Motormanagements. Der Wirkungsgrad der Nebenaggregate konnte durch den Einsatz eines neuen Generatortyps ebenfalls verbessert werden.

#### **SST-Sportgetriebe mit Doppelkupplung**

Das von Mitsubishi entwickelte SST-Getriebe (Sport Shift Transmission) mit Doppelkupplung kombiniert auf innovative Art die Wirtschaftlichkeit und das Fahrerlebnis einer manuellen Schaltung mit dem Antriebskomfort einer Automatik.

Während die Schnelligkeit des Gangwechsels bei konventionellen Schaltgetrieben maßgeblich vom Koordinationsvermögen des Fahrers abhängt, entfällt beim selbst schaltenden SST-Antrieb die Kupplungsbedienung.

Beschleunigungswerte:

|              | 5-Gang | SST  |
|--------------|--------|------|
| 0-100 km/h   | 5,4s   | 6,3s |
| 60-100 km/h* | 5,1s   | 3,4s |

\*interne Tests

Zu den primären Entwicklungszielen des SST-Doppelkupplungsgetriebes – vom Funktionsprinzip her zwei gekoppelte Dreiganggetriebe –, zählten geringes Gewicht und kompakte Abmessungen. Die Gänge 1./3./5. sowie 2./4./6. verfügen über separate Eingangswellen mit jeweils eigener Lamellen-Nasskupplung. Aufgrund der kürzeren Wellen baut die Konstruktion sehr kompakt, wegen ihrer hohen Gesamtsteifigkeit ist sie außerdem sehr drehzahlfest.

Beim Fahren erfasst das SST-Steuergerät Geschwindigkeit und Drosselklappenbewegungen und legt bereits die nächsthöhere oder -niedrigere Fahrstufe ein. Der Gangwechsel selbst erfolgt dann durch Öffnen der im Kraftfluss befindlichen Kupplung und Schließen der zweiten Kupplung.

Aufgrund der hohen Kraftentwicklung des Zweiliter-Turbomotors (366 Nm) spielte die Drehmomentkapazität eine Hauptrolle bei der Antriebskonzeption. Die Herausforderung lag darin, zwei Lamellen-Nasskupplungen gleichen Durchmessers in Parallelkonfiguration anzuordnen – ein Antriebslayout, das es bisher in dieser Form nicht gab.

Je nach Bedarf und Fahrerwunsch operiert SST als sequenzielles Handschaltgetriebe oder als Vollautomatik:

- Im manuellen Modus nimmt der Fahrer die Gangwechsel per Schalthebel oder über Schaltwippen links und rechts der Lenksäule vor. Im Automatikmodus besteht ebenfalls die Möglichkeit, das Wechseln der Übersetzungsstufen durch Betätigen einer Lenkradwippe zu übernehmen. Droht beim Zurückschalten eine Überdrehzahl, ertönt ein Warnsignal und der Gangwechsel wird nicht ausgeführt.
- Im Automatikmodus (Ganghebelposition „D“) kann der Fahrer die Schaltcharakteristik per Knopfdruck vorwählen: Zur Verfügung stehen die Programme Normal, Sport und Super Sport.
  - o Der Normal-Modus ist für gewöhnlichen Alltagsbetrieb und komfortbetontes Fahren mit ruckfreien Gangwechseln und homogener Beschleunigung ausgelegt – einer Charakteristik, wie sie von Automatikgetrieben erwartet wird. Zudem ist dieses Fahrprogramm besonders effizient und wirtschaftlich, da wegen des fehlenden Drehmomentwandlers der Kraftstoffverbrauch um mehr als zehn Prozent unter dem einer konventionellen Automatik liegt.

- Im Modus „Sport“ liegen die Schaltdrehzahlen höher und Gangwechsel erfolgen schneller. Auf kurvenreichen Strecken und bergab hält das System niedrigere Gänge länger und schaltet zwecks Ausnutzung der Motorbremswirkung früher herunter.
- Das Schaltprogramm „Super Sport“ operiert auf noch höherem Drehzahlniveau und unterstützt mit seiner dynamischen Charakteristik eine sehr sportliche Fahrweise. Geeignet ist es vor allem für Einsätze auf abgesperrten Arealen und Rennstrecken (die Fahrzeug-Garantie deckt keine Schäden am SST Getriebe ab, die bei Einsätzen auf Rennstrecken und Wettbewerben entstanden sind).

In Europa ist die SST-Doppelkupplungstechnologie für den Lancer Evolution (je nach Markt) für beide Ausstattungsvarianten (GSR, MR) erhältlich.

### **Manuelles Fünfganggetriebe**

Fahrern, die eine unmittelbare Antriebskontrolle bevorzugen, steht der Lancer Evolution in GSR-Ausführung wahlweise mit einem neuen, manuell betätigten Fünfganggetriebe zur Verfügung, das dank der Mitsubishi-Motorsporterfahrung ohne Größenzuwachs die für das Turbotriebwerk nötige Drehmomentkapazität aufbringt.

Die ersten vier Gänge dieser Antriebsversion sind eng gestuft. Fahrstufe eins ist für maximale Beschleunigung aus dem Stand kürzer, der fünfte Gang für komfortables Cruisen bei hohem Tempo länger übersetzt als vorher. Multikonus-Synchronisierungen in allen Gängen unterstützen weiche und harmonische Gangwechsel, sensibilisieren das Schaltgefühl und erhöhen die Dauerhaltbarkeit. Anstelle eines konventionellen Rückwärtsgangs kommt ein interessantes Arrangement zum Einsatz, bei dem die Gänge eins und drei mit einem Zwischenrad auf separater Welle gekoppelt werden und so für die Drehrichtungsänderung der Abtriebswelle sorgen.

### **Allradsystem S-AWC**

Mit S-AWC (Super All Wheel Control) offeriert der Mitsubishi Lancer Evolution praktisch die gleiche Allradtechnologie, die auch in der Rallye Dakar und der WRC-Rallye-Weltmeisterschaft zum Einsatz kommt.

Die erste Systemgeneration erschien 1987 im Galant VR. Im weiteren Verlauf der Entwicklung kam sie 1996 im Galant VR4 zum Einsatz, dem ersten Mitsubishi-Modell mit der aktiven Giermomentkontrolle AYC (Active Yaw Control). Ab 2001 war das Allradsystem in allen Lancer Evolution-Generationen zu finden, zuletzt in Kombination mit AYC und dem elektronisch gesteuerten Mittendifferenzial ACD (Active Center Differential).

Mit dem neuen Lancer Evolution debütiert auch die neueste Entwicklungsstufe von S-AWC. Das System wurde mit der Zielrichtung „intuitives Handling“, maximale Fahrstabilität und optimale Nutzung der verfügbaren Traktionsreserven entwickelt.

S-AWC kontrolliert und koordiniert vier Hauptsysteme:

- Aktives Mittendifferenzial „ACD“ (Active Center Differential): ACD operiert mit einer elektronisch geregelten Lamellenkupplung und stellt durch die situationsgerechte Verteilung des Antriebsmoments zwischen Vorder- und Hinterachse die bestmögliche Traktion her.
- Aktive Giermomentregelung „AYC“ (Active Yaw Control): Ein Giermomentsensor erfasst eventuelle Fahrzeugbewegungen um die Hochachse. Über ein elektronisch gesteuertes Planetenraddifferenzial lässt sich das Antriebsdrehmoment der Hinterachse zwischen linkem und rechtem Rad verteilen. So wird bei Kurvenfahrt einem möglichen Giermoment um die Hochachse und daraus resultierender Untersteuertendenz entgegengewirkt, dass der größere Teil des Antriebsdrehmoments auf das kurvenäußere Rad verlagert wird.
- Sport ABS: Unter der Mitwirkung von Giermoment-, Lenkungs- und Bremsdrucksensoren gewährleistet dieses System maximale Verzögerungen bei maximaler Fahrstabilität.
- Aktive Stabilitätskontrolle „ASC“ (Active Stability Control): Über selektive Eingriffe in Motorsteuerung und einzelne Radbremsen hält das (abschaltbare) ASC-System in Grenz- und Notsituationen die Richtungsstabilität aufrecht. Gleichzeitig werden auf rutschigem Untergrund durch Eliminieren des Radschlupfs Traktion und Beschleunigungspotenzial maximiert.

Durch die übergreifende Koordination dieser Systeme bietet S-AWC exzellente Fahreigenschaften in einem hoch angesiedelten Grenzbereich. Mit den Fahrprogrammen „Tarmac“ für trockenen und griffigen Asphalt, „Gravel“ für nassen oder unbefestigten Untergrund sowie „Snow“ für schneebedeckte oder sehr glatte Fahrbahn offeriert S-AWC im Modus „AWC“ drei Setups, die dem Fahrer eine Anpassung an unterschiedlichste Straßenbedingungen erlauben. Die Auswahl erfolgt über einen lenkradintegrierten Schalter.

Im Vergleich zum Vorgängersystem bringt die jüngste S-AWC-Entwicklungsstufe weitere Fortschritte im gesamten Spektrum möglicher Fahrzustände. Regeleingriffe erfolgen so sensibel und feinfühlig, dass sie vom Fahrer weitgehend unbemerkt bleiben.

#### -> **ACD/AYC**

Zusätzlich zur Sensorbestückung des Vorgängermodells Lancer Evolution IX (Einzel-Raddrehzahlen, Längsbeschleunigung, Querschleunigung, Lenkwinkel) erfassen bei ACD/AYC weitere Messfühler Eindrehtendenzen des Fahrzeugs um die Hochachse (Gieren), den Druck im Bremssystem sowie Motordrehzahl und -drehmoment. Diese besonders schnelle und genaue Analyse des Fahrzustandes

erlaubt entsprechend frühzeitige, homogene Korrekturingriffe. Die elektronische Steuerung beinhaltet außerdem eine Rückmeldefunktion, die den aktuellen Fahrzustand mit den Fahrereingaben abgleicht, um die gewünschte Reaktion des Autos einzuleiten.

Neben ihrer Hauptaufgabe, der variablen Drehmomentverteilung zwischen den Hinterrädern, verfügt die jüngste AYC-Version zwecks Unterstützung der Giermomentregelung über eine zusätzliche Bremsengriffsfunktion. Schiebt beispielsweise das Fahrzeug zum Außenrad der Kurve, wirkt ein Bremsimpuls am kurveninneren Vorderrad der Untersteuertendenz entgegen.

#### **-> ASC/Sport-ABS**

Neu ist auch eine zusätzliche Funktion innerhalb der Fahrstabilitätsregelung ASC, die Schleudertendenzen, bedingt beispielsweise durch rutschigen Untergrund oder heftige Lenkmanöver, reduziert. Dazu kommt eine ebenfalls neue Traktionsregelfunktion, die bei starkem Beschleunigen auf glatter Fahrbahn den Radschlupf einschränkt. Bremsdrucksensoren an jedem Rad sowie linear operierende Regelventile erlauben darüber hinaus eine präzise Dosierung der Bremskraft.

Das Sport-ABS des Lancer Evolution profitiert von der erweiterten Sensorik in Form erhöhter Sensibilität und Regelgüte: Die Bremswege fallen noch kürzer aus, während Fahrstabilität und Beherrschbarkeit in Kurven weiter optimiert wurden.

### **Karosserie und Sicherheit**

Im Unterschied zu seinen Vorgängern ist der neue, auf der viertürigen Sportlimousine basierende Lancer Evolution Mitglied einer ganzen Modellfamilie. Gegenüber den früher üblichen Einzelentwicklungen ist dies mit deutlichen Vorteilen verbunden.

#### **-> Basisstruktur**

Bei den Karosserie-Grundabmessungen sorgen gegenüber dem Lancer Evolution IX ein um 25 Millimeter verlängerter Radstand sowie 30 Millimeter Spurweitzuwachs für höhere Fahrstabilität, die Gesamtlänge blieb aufgrund der kürzeren Karosserieüberhänge annähernd gleich. Durch einen niedriger positionierten Antriebsstrang konnten der Fahrzeugschwerpunkt gesenkt und die Fahrdynamik optimiert werden.

Zur ausgewogenen Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse trägt die Unterbringung der Starterbatterie im Kofferraum bei: Gegenüber dem Lancer Evolution IX verbessert sich die Balance in der Ausführung mit SST-Doppelkupplungsgetriebe um zwei, in der Version mit manuellem Fünfganggetriebe um drei Prozent.

Aus Leichtbaugründen sind wie beim Vorgänger Motorhaube, vordere Kotflügel und Dachhaut aus Aluminium gefertigt. Von dem so reduzierten Gewicht profitiert wiederum die Fahrdynamik. Front und

Heckstoßstangenträger sind ebenfalls aus Aluminium gefertigt, wegen der besseren Crash-Energie-Absorption.

### -> Hohe Karosseriesteifigkeit

Durch den intensiven Einsatz rechnergestützter CAE-Analysemethoden (Computer Aided Engineering) und eine ausgedehnte Prototypenphase nahmen die Torsions- und Biegesteifigkeit der Lancer Evolution-Karosserie um 39 beziehungsweise 64 Prozent zu – mit entsprechend positiver Auswirkung auf Fahrstabilität, Handlingpräzision sowie Federungs- und Geräuschkomfort. Die Maßnahmen im Einzelnen:

- Verstärkte Dachläufe, Dachspiegel mit teilweise geschlossenem Profil sowie gürtelartige Verstärkungen der Fahrgastzelle.
- Spezielle Verklammerungen, die Verwindungen des Zentralrahmens entgegenwirken.
- Verstärkte Ausführung der Federbeinlager zur Erhöhung der Steifigkeit im Bereich des Vorderwagens.
- Verstärkungen im Bereich der Hinterachse für zusätzliche Strukturfestigkeit der Fahrwerks-Anlenkungspunkte.
- Um 30 Prozent erhöhte Torsionssteifigkeit durch ein V-förmiges Verbindungselement zwischen der Rücksitz-Schottwand und dem hinteren oberen Bodenquerträger.
- 50 zusätzliche Schweißpunkte pro Türöffnung im Vergleich zur Lancer Sportlimousine.

Modernste Materialien zur Geräusch- und Schwingungsdämpfung, zum Beispiel spezielle Schaumfüllungen in den Karosseriesäulen, runden die Maßnahmen zur Karosserieoptimierung ab.

### -> Crashverhalten

Die der patentierten Sicherheitsstruktur RISE (Reinforced Impact Safety Evolution) basierende Karosserie des Lancer Evolution weist weitere Verbesserungen der Crashesicherheit auf. Die Maßnahmen im Einzelnen:

#### Frontalaufprall:

- o Achteckquerschnitte und Dreibein-Profile im Trägerbereich des Vorderwagens gewährleisten bei Frontalkollisionen eine optimale Verteilung der Crashenergie und verhindern weitgehend die Deformation der Fahrgastzelle.

- Längsträger mit integrierten Deformationsstrukturen reduzieren Karosserieschäden bei Kollisionen mit geringer Geschwindigkeit.
- Eine „Fallaway“-Querträgerstruktur minimiert die Verformung der Fahrgastzelle bei typischen Offset- und Frontalkollisionen mit hoher Geschwindigkeit.
- Zum Schutz des Fahrers vor Beinverletzungen verhindert ein Mechanismus die Verlagerung des Bremspedals in den Innenraum.
- Der Entfaltungsdruck der zweistufigen Frontairbags wird in Abhängigkeit von der Aufprallstärke geregelt. Die erforderlichen Messgrößen liefern Aufprall- und Beschleunigungssensoren.
- Für bestmöglichen Schutz des Fahrers im Unterschenkelbereich und zur Unterstützung von Gurtstraffer und Frontairbag entfaltet sich der Knieairbag bereits in der Frühphase des Aufpralls.

#### Seiten- und Heckaufprall:

- Gürtelartige Verstärkungen reduzieren Deformationen der Passagierzelle bei seitlichen Kollisionen.
- Zusätzlichen Schutz bei derartigen Unfallszenarien bieten Seiten- und Kopfairbags.
- Stahl mit hoher Dehnfähigkeit (590MPa) für die Verstärkung an A- und B-Säulen und unteren Querträgern und (980 MPa) in den Seitenschwellern tragen zur extrem steifen Fahrgastzellenstruktur bei.

#### Fußgängerschutz:

- Statt eines konventionellen Längsstreben-Unterbaus kommt an der Fronthaube ein Wellenprofil zum Einsatz, das Aufprallenergien noch effizienter absorbiert und Fußgänger wirkungsvoller vor Kopfverletzungen schützt.
- Die Form und Einlassöffnung der Evolution-typischen Lufthutze auf der Fronthaube wurde im Hinblick auf Fußgängerschutz, Motorkühlung und aerodynamische Eigenschaften optimiert.
- Der Freiraum zwischen Fronthaube und Motor bietet genügend Platz zur Verformung. Die Motorhaube selbst und die vorderen Kotflügel verfügen über stoßabsorbierende Öffnungen und Zwischenräume.

## **Fahrwerk**

Seiner hochkarätigen S-AWC-Antriebstechnik entsprechend verfügt der Lancer Evolution über ein vollständig überarbeitetes Fahrwerk. Im Mittelpunkt der Entwicklung standen Performance, ein Maximum an Traktion und hohe Fahrdynamik in Kombination mit Komfortreserven, wie sie einer neuen Modellgeneration mit hohem Anspruch und breitem Einsatzspektrum angemessen sind.

### **-> Radführung vorn:**

Wie beim Vorgängermodell basiert die Vorderradaufhängung des neuen Lancer Evolution auf radführenden McPherson-Federbeinen mit umgekehrter Stoßdämpfer-Einbaulage sowie weiteren evotypischen Detaillösungen, wobei allerdings sämtliche Komponenten neu entwickelt wurden. Die Zielrichtung dabei: Der Lancer Evolution soll neue Standards in Sachen Fahrdynamik setzen.

Um die höheren, durch verbreiterte Spurmaße und vergrößerte Raddimensionen bedingten Kräfte optimal aufzufangen, wurde die Fahrwerksteifigkeit an das Maximum herangeführt. Das Ergebnis ist ein ausgewogenes Verhältnis aus Fahrdynamik und Federungskomfort:

- Ein signifikanter Steifigkeitszuwachs in den Anlenkpunkten der unteren Querlenker resultiert aus speziellen Verstärkungen und Verstreibungen mit dem Querträger – ein Qualitätsmerkmal der neuen Globalplattform, von dem auch die übrigen Mitglieder der Lancer-Modellfamilie und der Mitsubishi Outlander profitieren.
- Optimierte Querschnitte der Isolierkörper an den oberen Federbeinlagern erlauben dank höherer Steifigkeit zusätzlichen Radsturz und die Aufnahme größerer Querkräfte.
- Rechnergestützte CAE-Analysen zur Optimierung der Achsschenkel reduzierten deren Gewicht bei gleichzeitig erhöhter Belastbarkeit. Zusammen mit dem Einsatz größerer Nabenlagerungen führte dies zu einem siebenprozentigen Zuwachs in der Sturzsteifigkeit und ein 23-Prozent-Plus in der Quersteifigkeit.
- Eine Fahrwerksgeometrie mit vergrößertem Nachlaufwinkel und -versatz verbessert das Lenkgefühl bei Geradeausfahrt und das Kurvenhandling.
- Untere Querlenker-Lagerbuchsen mit verbesserten Elastizitätseigenschaften unterdrücken von der Fahrbahn eingeleitete Vibrationen und erhöhen den Abrollkomfort.
- Eine überarbeitete Lenkhydraulik verbindet direkten Straßenkontakt mit komfortablen Bedienkräften.

### **-> Radführung hinten**

Neu entwickelt wurde auch die im Lancer Evolution traditionell verwendete Multilink-Hinterachse. Die Basiskonfiguration wurde für die Neuauflage übernommen, weist allerdings u. a. im Bereich der Positionierung der Anlenkpunkte sowie im Träger-Layout eine Vielzahl konstruktiver Neuerungen auf:

- Der hintere Querträger mit verbesserter Strukturfestigkeit bietet eine steife Sechspunkt-Anbindung an die Karosserie.
- Der Querträger trägt auch das Hinterachsdifferenzial, die optimierte Lagerbuchsen-Anordnung reduziert Vibrationen und Geräusche.
- Vergrößerter Abstand der Verbindungspunkte zwischen Radlenker und Querträger. Im Zusammenwirken mit dem Einsatz größerer Nabenlagerungen konnten auf diese Weise Steifigkeit und Dauerhaltbarkeit deutlich erhöht werden.
- An den seitlichen Zugstreben-Anlenkpunkten kommen „Pillow ball“-Lagerbuchsen zum Einsatz, die signifikante Steigerungen in Sturz- und Spursteiligkeit um 56 respektive 53 Prozent mit sich bringen. Die so optimierten Radfederwege sorgen für besseren Straßenkontakt und ermöglichen eine effiziente Ausnutzung des Allradpotenzials.
- Radlenker-Lagerbuchsen mit erhöhter Wandstärke gewährleisten höchste Zuverlässigkeit auch unter harten Einsatzbedingungen.

#### **-> Feder-Dämpfer-System:**

An der Vorderachse des Lancer Evolution kommen Stoßdämpfer in umgedrehter Einbaulage zum Einsatz, die exzellente Rückmeldung mit hoher Quersteifigkeit verbinden:

- Gelenke an den Lagerpunkten von Federn und Stoßdämpfern verbessern durch die Reduzierung unerwünschter Hebelmomente die Effizienz der Radbewegungen und dadurch Fahrbahnkontakt, Abrollverhalten und Handling.
- Die Verwendung von Federn mit nicht linearer Kennlinie und eine Verlängerung der Ausfederwege verbessern den Straßenkontakt des kurveninneren Hinterrades und sorgen für geschmeidiges Ansprechen der Federung.

#### **-> Fahrwerkspakete:**

- In der GSR-Version fährt der Lancer Evolution auf 18-Zoll-Enkei-Leichtmetallrädern im Zwölfspeichen-Design, bestückt mit dem Reifenformat 245/40 R 18. Eine Brembo-Scheibenbremsanlage mit belüfteten Scheiben rundum (Durchmesser vorn/hinten: 350/330 mm) generiert gegenüber dem Evolution IX höhere Bremsleistungen, verfeinert die Dosierbarkeit und Rückmeldung über das Bremspedal und weist bei extremer Dauerbelastung eine höhere Fadingresistenz auf.

- Einen Dynamikzuschlag besonderer Art bietet der Lancer Evolution MR mit High-Performance Paket. Es enthält Einrohr-Gasdruckdämpfer von Bilstein, Schraubenfedern von Eibach, 18-Zoll-Leichtmetall-Schmiedefelgen von BBS, eine zweiteilige Brembo-Bremsanlage (1,3 Kilogramm Gewichtseinsparung pro Rad) sowie Hochleistungsreifen mit erhöhter Flankensteifigkeit und optimierter Traktion.

\*\*\*

# AUSSTATTUNG

## - Highend-Audiosystem und MMCS -

Für optimale Abstimmungsmöglichkeiten auf internationale Märkte war es wichtig, das die gesamte Lancer-Modellfamilie von Sportlimousine bis Evolution im Ausstattungsniveau die gleichen Qualitäten aufweist wie in Design und Fahrdynamik, was vor allem durch die intelligente Elektronikarchitektur der Weltplattform „Project Global“ möglich wird. Passend zum neuen Auftritt und gereiften Modellcharakter schlägt die jüngste „Evo“-Generation auch in puncto Komfort, Funktionalität und Sicherheit ein neues Kapitel auf – so, wie es den Erwartungen des erweiterten Kundenkreises entspricht.

### **Premium-Soundsystem von Rockford Fosgate™**

Dazu gehört ein neues Premium-Soundsystem von Rockford Fosgate, das speziell für den Lancer entwickelt wurde. Die wesentlichen Komponenten:

- **650-Watt-Hochleistungsverstärker**  
Achtkanal-Ausführung generiert erstklassige, verzerrungsfreie Klangqualität.
- **25-Zentimeter-Subwoofer in 20-Liter-Gehäuse**  
„Dual voice“-Subwoofer in der linken Gepäckraum-Seitenwand. Die Unterbringung in einem speziellen 20-Liter-Gehäuse garantiert eine körperreiche, kraftvolle Basswiedergabe.
- **Neunfach-Lautsprechersystem**  
Neun Hightech-Lautsprecher erzeugen durch strategisch optimale Verteilung auf sieben Einbaupositionen idealen Raumklang.
- **Digitaler Soundprozessor**  
Ein speziell entwickelter Equalizer erlaubt präzise Feinabstimmungen und kompensiert Störeinflüsse wie unterschiedliche Schallwege zwischen Lautsprechern und Passagieren. Darüber hinaus gestattet die Anlage eine Voreinstellung auf vier Hörumgebungen (normal, Konzert, live, Halleffekt) sowie fünf Musikgenres (Klassik, Jazz, Pop, Rock, Hip-Hop).
- **Geschwindigkeitsabhängige Lautstärkeanpassung**  
Diese Technik kompensiert die mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit steigenden Abroll- und Windgeräusche durch automatisches Anheben der Lautstärke und Anpassung des Klangbildes.
- **Akustisch optimierte Türkörper**

Für maximalen Lautsprecherwirkungsgrad bilden die Türkörper ein geschlossenes System aus Metallwänden, Abdeckungen aus ABS-Kunststoff sowie schalldämmenden Abdichtungen. Zusätzliche Verstärkungen verhindern zudem das Entstehen von Eigenschwingungen. Das Resultat: ein verzerrungsfreies, klar definiertes Klangbild.

- **Spezielle Hochtönerabdeckungen**

Die Hochtönlautsprecher verfügen über großflächige, gelochte Abdeckungen und beschallen dadurch ein größeres Raumvolumen. Die dünnen, in einer Waffelstruktur ausgeführten Frontabdeckungen verbessern darüber hinaus die diagonale Reichweite und realisieren klare Höhenwiedergabe.

## **Navigation und Entertainment**

Je nach Markt und Modellvariante bietet der neue Lancer weitere Hightech-Elektronikkomponenten:

- **Festplatten-Navigationssystem mit 7-Zoll-LED-Monitor**

Das Mitsubishi „Multi Communication System“ (MMCS) verbindet Audio, Navigation und weitere Kommunikationsfunktionen zu einem integrierten Gesamtsystem.

Die Anlage umfasst eine 30-GB\*-Festplatte und einen Sieben-Zoll-Farbmonitor mit Touch-Panel-Bedienung. Dank Festplattenkapazität und Hochleistungsprozessor arbeitet das Navigationssystem bei der Routenfindung und Darstellung dreidimensionaler Karten (3D City-Karten etc.), Fotos und anderer datenreicher Inhalte extrem schnell.

Zum Highend-Entertainmentsystem gehören außerdem ein hochwertiges AM/FM-Empfangsgerät, DVD-Player (unterstützt die Formate CD, CD-R, CD-RW und DVD-Video) und ein digitaler Musikserver mit integrierter CD-Datenbank (CDDB-Modus identifiziert CDs, unterstützt die Dateiformate MP3 und WMA). Höchste Wiedergabequalität gewährleistet ein 140 Watt starker DSP-Verstärker (Digital Sound Processor) in Kombination mit einem Sechsfach-Lautsprechersystem. Mit dem 650 W-Audiosystem von Rockford Fosgate™ ist „MMCS“ voll kompatibel.

\*24 GB der Festplattenkapazität sind für das Navigationssystem, 6 GB für die MP3-Dateien reserviert – davon 5 GB für reine Musikdaten sowie 1 GB für den CDDB-Modus (Songtitel-Info).

\*\*\*

# KOMFORT

## - Innovative Lösungen -

Hochwertige, technisch anspruchsvolle Ausstattungselemente verfeinern die Fahrqualität und das Komforterlebnis im neuen Lancer Evolution:

### - Schlüssellooses Schließsystem (Smart Key System)

Hauptfunktionen wie das Ent-/Verriegeln von Türen und Heckklappe oder das Starten des Motors übernimmt eine schlüssellose Fernbedienung, die sich dazu in einem Mindestabstand von 70 Zentimetern zum Fahrzeug befinden muss:

#### 1. Ent-/Verriegelung:

Trägt der Fahrer die Fernbedienung bei sich, entriegelt er das Fahrzeug per Knopfdruck oder durch Betätigen eines Türgriffs oder der Kofferraumentriegelung, als Bestätigung leuchtet die Warnblinkanlage zweimal auf. Zum Verriegeln genügt der Druck auf einen „Lock“-Schalter im Türgriff oder in der Heckklappe, bestätigt wird mit einem einmaligen Blinksignal.

#### 2. Motor-Start/Stopp-Funktion:

Das Mitführen der Fernbedienung reicht auch zum Starten/Abschalten des Motors aus. Der Fahrer muss lediglich das Zündschloss per Druck auf den Start-Drehschalter entriegeln und diesen wie einen traditionellen Zündschlüssel drehen.

Abgeschaltet wird das Triebwerk durch Zurückdrehen des Schalters. Im Unterschied zu den heute oftmals anzutreffenden Start-Stopp-Knöpfen gestaltete sich das Prozedere mit einer Drehbewegung vertrauter und intuitiver. Auch Scheibenheber und Außenspiegel lassen sich über die Fernbedienung und über den Lock-Schalter im Türgriff bedienen.

Zur Standardausrüstung des Fahrzeugs gehören zwei Fernbedienungen, bis zu vier sind registrierbar. Für den Fall einer entladenen Batterie oder einer Fehlfunktion ist das Gehäuse mit einem Notschlüssel bestückt, mit dem die Schließ- und Motorstartfunktionen konventionell gehandhabt werden.

### - Instrumenteneinheit und Multi-Info-Display

Das Multi-Information-Display „MID“ mit Dot-Matrix-LCD-Bildschirm und roter Anzeigengrafik hält zahlreiche Status- und Fahrerinformationen bereit. Die Bedienung sowie Änderungen an den Display-Darstellungen erfolgen über eine Taste in der Instrumententafel.

Der MID-Anzeigebereich (sechs verschiedene Sprachen wählbar) umfasst:

- Wegstrecken- und Tageskilometerzähler

- Getriebe-Wählhebelposition
- Service-Intervallanzeige (verbleibende Monate/Kilometer bis zum nächstfälligen Termin)
- Wassertemperatur
- Kraftstofffüllstand (und Reichweitenanzeige)
- Kraftstoffverbrauch
- Durchschnittsgeschwindigkeit
- Außentemperatur
- Gurtwarner

#### **- Bluetoothfähiges Telefonsystem mit Freisprechfunktion:**

Je nach Markt und Modellvariante steht für den Lancer eine bluetoothfähige, in das Audio-beziehungsweise MMCS-Kommunikationssystem integrierte Freisprecheinrichtung zur Verfügung. Wesentliche Bedienvorgänge (Abnehmen/Auflegen, Spracherkennung) erfolgen über eine Tastatur im Lenkrad, das Gespräch selbst kann via Innenmikrofon und Fahrzeug-Audiolautsprecher geführt werden. Eine fünf-sprachige Sprachsteuerung neuester Generation (Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch, Spanisch) lässt sich pro Sprache auf eine Person abstimmen, um die Erkennung und das Verständnis zu optimieren.

Mit dem System lassen sich bis zu sieben Mobiltelefone vernetzen sowie Namen und Telefonnummern speichern (32 Namen mit jeweils vier Nummern). Die Nummern eingehender Anrufe zeigt das Audio- beziehungsweise MMCS-Display ebenfalls an.

Eingehende Anrufe werden auch bei ausgeschaltetem Audiosystem über die Fahrzeuglautsprecher eingeleitet, beim Betätigen der Funktion „Auflegen“ schaltet es sich selbsttätig wieder ab. Ist das Fahrzeug mit dem Kommunikationssystem MMCS ausgestattet, sind Telefonnummern auch über ein optisches Tastenfeld im Touchscreen-Monitor anwählbar.

#### **- Automatische Scheinwerfer und Regensensor:**

Für zusätzliche Sicherheit sorgen je nach Markt und Modell Elemente wie der Lichtsensor und Scheibenwischer mit Regensensor-Steuerung:

- ⇒ Lichtsensorik: diese misst die Lichtstärke vor dem Fahrzeug und schaltet ab einer definierten Grenze das Fahrlicht automatisch ein – zugleich ist durch die ausgeklügelte Sensorik sichergestellt, dass bei Fahrten durch Tunnel oder unter Brücken die Scheinwerfer nicht unnötigerweise zugeschaltet werden.
- ⇒ Regensensor-gesteuerte Scheibenwischer: Das System scannt die Frontscheibe auf Regentropfen ab und passt die Intervallgeschwindigkeit der Wischer automatisch der Regenintensität an. Zusätzlich hat der Fahrer die Möglichkeit, die Mess- und Regelempfindlichkeit seinen persönlichen Präferenzen anzupassen.

#### **- Adaptive Scheinwerfersteuerung „AFS“**

Ein weiteres markt- und modellabhängiges Sicherheitselement sind Xenon-Scheinwerfer in Kombination mit einem adaptiven Steuersystem. Entsprechend dem Lenkradeinschlag in Kurven werden dabei fahrzeugintegrierte Zusatzscheinwerfer automatisch eingeschaltet, um den Innenbereich der Biegung zusätzlich auszuleuchten und so einen breiteren Fahrbahnbereich einsehbar zu machen.

#### **- Automatische Klimaregelung mit Innenluftfilter:**

Je nach Markt und Modell ist auch eine Klimaautomatik mit integriertem Filterelement für Pollen, Staubpartikel und andere Verunreinigungen verfügbar. Passagiere in der zweiten Sitzreihe können dank separater Belüftungsdüsen die Warmluftverteilung im Fond individuell regeln.

#### **- Solarglas**

Eine Zwischenlage in der Frontscheibe lässt sichtbares Licht passieren, reduziert jedoch das Eindringen von Infrarot- und UV-Strahlung in den Innenraum (je nach Fahrzeugposition zwischen 66 und 100 Prozent) und schafft auf diese Weise eine helle, freundliche Atmosphäre.

#### **- ETACS (Electronic Total Automobile Control System):**

Ein weiteres Element der elektronischen „Project Global“-Fahrzeugarchitektur ist ETACS, ein modellübergreifendes, in allen EU-Spezifikationen verfügbares Datenkommunikationssystem. Die wichtige Schnittstelle zwischen Mensch und Fahrzeug beinhaltet:

- ⇒ LIN (Local Interconnect Network), einen weltweiten Datenkommunikations-Standard für mittlere Übertragungsgeschwindigkeiten (Übertragungsrate 19,2 kbit/s).
  
- ⇒ CAN (Controller Area Network System), einen weltweiten Datenkommunikations-Standard für hohe Übertragungsgeschwindigkeiten (Übertragungsrate 500 kbit/s).

Die Flexibilität von ETACS ermöglicht es, ein Maximum an Sicherheits- und Komfortfunktionen ohne zusätzliche Kosten zu implementieren und ein bestehendes Fahrzeug jederzeit individuellen Kundenwünschen anzupassen. Dies geschieht entweder beim Händler per „MUT III“-Multifunktionsgerät oder über den Touchscreen-Monitor des MMCS-Systems.

Die Möglichkeit, neue Funktionen zu integrieren, umfasst unter anderem:

- ⇒ Schlüsselloses Schließsystem: Bestätigung über Blinkersignal, Bestätigung über Akustiksignal, Signaldauer
- ⇒ Schlüsselloses Bediensystem: oben genannte Funktionen plus Türschließung und Motorstartfunktionen
- ⇒ Scheibenwischer: Intervall-, Wisch-Wasch- und Heckwischerfunktion, Regensensor ...

- ⇒ Außen-/Innenbeleuchtung: Automatische Scheinwerferabschaltung, Ausschaltzeit der Innenbeleuchtung, ...
- ⇒ Diebstahlalarm: Alarmdauer, Panikalarm, ...
- ⇒ Elektrische Scheibenheber: Funktion nach Ausschalten der Zündung, Fixierung der Scheibenstellung über Verriegelungsschalter, ...
- ⇒ Blinksignal, Türschließung, Außenspiegel-Einklappfunktion, Klimaanlage-Abschaltung, ...
- ⇒ Außenbeleuchtung: Automatische Nebelscheinwerfer-Abschaltfunktion, ...
- ⇒ ... zahlreiche weitere Konfigurationsmöglichkeiten.

\*\*\*