
MITSUBISHI

LANCER SPORTBACK

- Dynamischer Charakter -

(September 2008)

(Angaben vorbehaltlich der finalen Homologation)

- INHALT-

- **Modellvorstellung**
- **Überblick**
- **Unternehmen:** „Project global“
- **Modelltradition:** Authentischer Charakter
- **Marketing:** Fahrdynamik
- **Design:** „Haie und Jets“
- **Architektur:** Fahraktiv
- **Antrieb:** Weltmotor
- **Ausstattung:** Rockford Fosgate und MMCS
- **Komfort:** Innovative Details

- **Technische Daten:** siehe separates Chart auf der CD

- Modellvorstellung -

Nach vollzogener Neustrukturierung und Regeneration sieht die Mitsubishi Motors Corporation ambitioniert und zuversichtlich in die Zukunft. Dabei besinnt man sich seiner Wurzeln und Traditionen, die geprägt sind von hoher Technikkompetenz speziell auf dem Gebiet der Allradtechnologie und Jahrzehnten erfolgreichen Motorsports auf Topniveau. Die Marke mit den drei Diamanten ist heute ein Unternehmen mit Visionen und klarer Identität.

Keine Renaissance des Mainstreams

Wiederaufstieg, Neupositionierung und Markenwerte kommen sehr deutlich in der neuen Lancer-Modellfamilie zum Ausdruck, die in Gestalt der viertürigen Sportlimousine auf der IAA 2007 in Frankfurt/Main ihr Publikumsdebüt gab. Die dazugehörige „Non-Mainstream“-Marktstrategie ruht auf drei Säulen:

- Über vierzigjährige Motorsporttradition als tragendes Element eines Markenprofils, das sich im Charakter sämtlicher Produkte niederschlägt.
- Produkte für ausgewählte Segmente, wobei die neue Lancer-Modellfamilie 50 Prozent des Marktbedarfs abdeckt.
- Unternehmerisch gesunde Balance, deren Prioritäten bei Image und Profitabilität und nicht beim Absatzvolumen liegen. Auf dieser Basis ist für Mitsubishi Motors Europe ein jährlicher Absatz von rund 250.000 Einheiten geplant.

Sportback – die „europäischste“ Variante des neuen Mitsubishi Lancer

Analog zu Lancer Sportlimousine und Lancer Evolution macht die eigenständige Fließheckvariante Lancer Sportback die Fahrdynamik zur zentralen Botschaft der Mitsubishi-Pkw-Modellpalette, interpretiert so das traditionelle Fünftürer-Segment auf eigenständige Art und versetzt Mitsubishi in die Lage, neue Kundenkreise in den C- und D-Segmenten zu erschließen. Als europäischste Modellvariante des neuen Lancer macht der Sportback 70 Prozent des Gesamtvolumens dieser Modellreihe in Europa aus, wobei Europa wiederum mit 70 Prozent am weltweiten Lancer Sportback-Gesamtvolumen partizipiert.

Übersicht -

Timing:

- Konzeptstudien:
 - o Concept-Sportback: IAA Frankfurt/Main 2005
 - o Concept-X: Tokio Motorshow 2005
 - o Prototype-X: Detroit Motorshow 2007

- Lancer Sportlimousine:
 - o Weltpremiere: Detroit Motorshow 2007
 - o Europapremiere: IAA Frankfurt/Main 2007
 - o Verkaufsstart Europa: Ende 2007/Frühjahr 2008 (je nach Markt)

- Weitere Modellvarianten:
 - o Lancer Evolution:
 - Vorschau: 26. April 2007 (MMC-Presskonferenz „Geschäftsjahr 2006“ in Tokio)
 - Weltpremiere: Tokio Motorshow 2007
 - o Verkaufsstart Kontinentaleuropa: Zweite Jahreshälfte 2008
 - o Verkaufsstart Deutschland: August 2008

- Lancer Sportback:
 - o Vorschau: Genfer Automobilsalon 2008 (Studie Prototype-S)
 - o Weltpremiere: Pariser Autosalon 2008
 - o Verkaufsstart Europa: Herbst 2008

- Lancer Ralliart/Lancer Sportback Ralliart:
 - o Weltpremiere: Detroit Motorshow 2008
 - o Verkaufsstart Europa: 2009

- Die nächsten Schritte:
 - o 1. Juli 2008: FIA-Homologation des Lancer Evolution nach Gruppe-N-Reglement.
 - o Frühjahr/Sommer 2009: Vorstellung des von MMC entwickelten 4N13 „Clean-Diesel“-Motors nach Euro-5-Norm.

Die globale Plattform:

- Bezeichnung: „Project global“.

- Gemeinschaftsentwicklung mit Chrysler.
- Multimillionen-Dollar-Investition.
- Basis für aktuelle und zukünftige Modellneuheiten wie:
 - o Neue Lancer-Modellfamilie einschließlich des kommenden Supersportlers Lancer Evolution,
 - o zweite Outlander-Generation,
 - o Minivan Delica D:5/SUV-Crossover (nur Japan).
- Gemeinsame Konstruktionsmerkmale:
 - o Vorderer Bodenbereich,
 - o Radaufhängung vorn,
 - o Elektronik-Architektur.
- Im Unterschied zu den gängigen Strategien „Eine Plattform = ein Segment“ deckt Project global ein breites Modellspektrum in verschiedenen Segmenten ab, wie SUVs, Pkws der C- und D-Segmente sowie MPVs und Sportwagen.
- Beinhaltet über zwölf Motor- und sechs Getriebevarianten, Frontantrieb- und Allradversionen sowie weitere Diesel- und Benzinversionen (MMC und Chrysler).
- Ist eine von sechs aktuellen Mitsubishi-Plattformen (anstatt 14 wie in 2004).

Positionierung der 9. Lancer-Generation:

- Fortführung der Modelltradition aus den Siebziger- und Achtzigerjahren im Standard- und im sportlichen Bereich.
- Individuelles Non-Mainstream-Produkt für die Mitte des europäischen Marktes.
- Positionierung im oberen C-/unteren D-Segment.
- Produktion im Mitsubishi-Werk Mizushima (Japan).
- Absatzplanung
 - o Modellfamilie Lancer Sportlimousine, Lancer Sportback, Lancer Ralliart (ab 2009), Lancer Evolution,
 - o Sportlimousine 24 %, Sportback 70 %, Evolution 6%,
 - o Jahresabsatz rund 45.000 Einheiten jährlich ab 2009,
 - o Erhöhung der Marktabdeckung durch MME von derzeit 30 auf 50 Prozent,
 - o Eroberungsquote 50 %.
- Lancer Sportback: Rückkehr von Mitsubishi in die europäischen C- und D-Segmente mit der tragenden Produktbotschaft „Fahrdynamik“ (siehe „Modellvorstellung“):
 - Zugeschnitten auf Kunden in Europa, wo unter den fünf meistverkauften Modellen des C-Segments fünftürige Fließheckvarianten mit einem Anteil von 75 Prozent vertreten sind.
 - Etablierte Modellbezeichnung (in den USA seit 2003).

- Designbetontes, sportliches Fließheckmodell.

Benchmarks:

- Fahrdynamik: Alfa Romeo 156/159 (jeweils Kombiversion „Sportwagon“)
- Charakter: Saab 900 Turbo Kombi-Coupe (1978-1993)

Produkt-Highlights:

- Karosserie:

- Entwicklung bei Mitsubishi Design Europe.
- Lancer Sportback:
 - „Produktionsversion“ der Studie Concept-Sportback von 2005
 - Sportlich betontes Fließheckkonzept.
 - Laderaum mit verstellbarer Bodenhöhe, Rücksitze mit automatischer Klappfunktion, ...
 - Länge 4.585 mm, Breite 1.760 mm, Radstand 2.635 mm.
 - Im Wettbewerb führende Karosseriesteifigkeit (Torsion 2,94 MNm²/rad, Biegung 4,69 MNm²/rad).
- Weiterer Vertreter mit dem neuen Mitsubishi-Designmerkmal „Jetfighter“-Front.
- Von Mitsubishi entwickelte und patentierte Karosserie-Sicherheitsstruktur RISE („Reinforced Impact Safety Evolution“).
- Bis zu neun Airbags einschließlich Fahrer-Knieairbag (je nach Markt und Spezifikation).
- Zielwert: 5 Sterne im EURO-NCAP (in internen Tests erreicht)

- Motoren:

- Volumenmodelle:

2,0-I-Diesel – 103 kW/140 PS
(30 % Volumenanteil in Europa)
1,8-I-DOHC MIVEC (Benzin) – 105 kW/143 PS
(60 % Volumenanteil in Europa)
- Obere Leistungsstufe:

2.0-I-Turbo MIVEC (Benzin) 176 kW/240 PS	
(Ralliart ab 2009)	(5 % Volumenanteil in Europa*)
- Hochleistungsstufe:

2.0-I-Turbo MIVEC (Benzin) 217 kW/295 PS	
(Evolution)	(5 % Volumenanteil in Europa*)

* Lancer Ralliart ab 2009+ Lancer Evolution

- Antriebsvarianten:

- 1.8 l: Fünfgang-Schaltgetriebe oder elektronisch geregeltes 6-Stufen-CVT-Getriebe.
- 2.0 l Diesel: Sechsgang-Schaltgetriebe.

- 2.0 I Turbo (Ralliart): Doppelkupplungs-Sportgetriebe.
- 2.0 I Turbo (Evolution): Fünfgang-Schaltgetriebe oder Doppelkupplungs-Sportgetriebe.

- **Fahrwerk:**

- Radaufhängung vorn: McPherson-Federbeine, Schraubenfedern; flacher, extrem steifer Stahlquerträger.
- Radaufhängung hinten: Multilink-Einzelradführung.
- Optionales Sportfahrwerk mit
 - verstärktem Querstabilisator (+ 1 mm, von 20mm auf 21mm),
 - speziellen Feder- und Dämpferdaten (2,8 kgf/mm),
 - Federbeindomstrebe vorn zur Erhöhung der Quersteifigkeit (präzise Lenkansprache),
 - 18-Zoll-Felgen und 215/45 R18-Bereifung (je nach Markt und Modell).
- Hydraulische Leichtbau-Zahnstangenlenkung mit kleinem Wendekreisdurchmesser (10,0 m).
- Bremssystem: 15-Zoll-Scheiben vorn, 14-Zoll-Scheiben hinten, ABS, elektronische Bremskraftverteilung EBD, Fahrdynamikregelung MASTC (= elektronische Stabilitätskontrolle ESP und Traktionskontrolle), Bremsassistent (je nach Markt und Modell).

- **Wesentliche Ausstattungsmerkmale:**

- 650-Watt-Premium-Audiosystem von Rockford Fosgate.
- Festplattenbasiertes Navigationssystem mit 7-Zoll-LCD-Monitor.
- Bluetooth-Schnittstelle mit Freisprecheinrichtung für Mobiltelefon.
- Automatische Scheinwerferfunktion, Scheibenwischer mit Regensensor.
- Adaptives Scheinwerfersystem.
- Vollelektronisches Fahrzeug-Gesamtmanagement (ETACS = Electronic Total Automobile Control System).
- Notbrems-Signalsystem.

Unternehmen

- „Project global“ -

Neunzig Jahre nach Beginn der Automobilproduktion (1917, Model-A) startete Mitsubishi mit seiner ersten globalen Plattform das bislang ambitionierteste Projekt auf dem Automobilssektor. Intern unter der Bezeichnung „Project Global“ geführt und mit der zweiten Outlander-Generation erfolgreich eingeführt, kommt die Plattform auch bei der viertürigen Lancer Sportlimousine zum Einsatz.

Project Global

Die für sämtliche Weltmärkte entwickelte und mit Chrysler gemeinsam genutzte Fahrzeugarchitektur fungiert als technische Basis für mehrere Mitsubishi-Modellneheiten der nächsten Jahre. Dazu zählen die Lancer-Modellfamilie mit Sportlimousine, Sportback, Ralliart und Evolution, die zweite Generation des sportlichen SUVs Outlander sowie der jüngst vorgestellte Delica D:5, ein MPV-SUV-Crossover für den japanischen Markt.

Die extrem flexible, zusammen mit Einheitskomponenten wie Boden-Frontstruktur, Vorderradaufhängung, Basiselektronik entwickelte Plattform ist auch für die Implementierung des Allradsystems AWC (All Wheel Control), weiterer motorsportprobter Strukturelemente wie die aus dem Lancer Evolution IX bekannte Aluminium-Dachkonstruktion sowie verschiedene Derivate des „Weltmotors“ vorgesehen, den Mitsubishi in Kooperation mit DaimlerChrysler und der Hyundai Motor Company entwickelte.

Gemeinsame Basiselektronik

Eine plattformintegrierte Basiselektronik erlaubt die Ausstattung mit aufwändigen Ausstattungselementen 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, maßgeschneiderter 650-Watt-Highend-Audioanlage von Rockford Fosgate, Bluetooth-Schnittstelle mit Freisprechfunktion und Spracherkennung sowie einem schlüssellosen Bedien- und Schließsystem.

Segment übergreifendes Konzept

Dank ihrer Flexibilität erfüllt die Project-Global-Plattform nicht nur die Anforderungen und Regularien unterschiedlicher Märkte (z. B. 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 neuen Lancer über

den MPV-SUV-Crossover Delica D:5 und den Mittelklasse-SUV Outlander bis hin zum Supersportler Lancer Evolution – in der Automobilindustrie ein nahezu einzigartiges Projekt.

MODELLTRADITION

- Authentischer Charakter -

Wie Colt, Galant und Pajero zählt Lancer zu den renommierten Modellbezeichnungen von Mitsubishi. Eingeführt im Jahr 1973*. Die Modelle mit diesem Namen zeichneten sich über acht erfolgreiche Generationen hinweg durch ausgereifte und zuverlässige Technik, eine klare Designsprache und im Motorsport erprobte Fahrdynamik aus.

Gene aus dem Motorsport

Im Lauf der Generationen entwickelte sich der Lancer auch zu einem vollwertigen Motorsportgerät, das dank robuster Konstruktion einige der schwierigsten und berühmtesten Rallyes in Afrika und Australien gewinnen konnte – und das bereits im Debütjahr 1973.

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

Über neun Generationen hinweg stand der Lancer außerdem mit klarer Linienführung und ausgewogenen Proportionen für Individualität, wobei der besonders „scharf“ gestylte Lancer EX aus dem Jahr 1978 besonders hervorsticht.

Bestseller in Russland und der Ukraine

Zusammen mit dem Galant gehörte der Lancer zu den ersten Modellen, die Mitsubishi offiziell in Europa verkaufte. Es begann 1974 in Großbritannien.

2008 spielt der Lancer nach wie vor eine Schlüsselrolle in der globalen Marktstrategie des Unternehmens. Der Bestseller der Marke ist maßgeblich daran beteiligt, dass Mitsubishi 2005 und 2006 auf dem stark expandierenden und wichtigen russischen Automobilmarkt zum erfolgreichsten Importeur und in der Ukraine zur stärksten Automobilmarke überhaupt avancierte.

Rund 35 Jahre nach der Erstauflage debütierte 2007 die neunte Lancer-Modellgeneration. Mit dem Project Global markierte sie zugleich eines der ambitioniertesten Automobilprojekte in der Firmengeschichte der Mitsubishi Motors Corporation.

Bei der Lancer-Neuaufgabe – die im japanischen Werk Mizushima nahe der Vollausslastung gebaut wird und mit 201.438 verkauften Einheiten bis März 2008** bereits weltweit erfolgreich ist – besinnt sich Mitsubishi auf seine einstige Strategie, High-Performance-Modelle direkt von den Serienversionen abzuleiten, um die Bindung und einen unmittelbaren Bezug zu behalten. Eine Philosophie, die zuvor einige Jahre lang vernachlässigt worden war.

Heute ist diese Verbindung wieder offensichtlich. Von der Sportlimousine bis zum Evolution offeriert die aktuelle Lancer-Generation ein lückenloses Modellprogramm mit gemeinsamen Designmerkmalen und betont fahraktivem Charakter.

***Meilensteine einer 35-jährigen Modellhistorie**

- 1973: Debüt Lancer Mark I („Colt Lancer“) als Limousine und Kombi.
- 1973-77: Der Lancer 1600 GSR gewinnt dreimal die Safari-Rallye, einmal die Bandama-Rallye und viermal die Southern Cross-Rallye.
- 1974: Der Lancer wird als erstes Mitsubishi-Modell offiziell in Europa vorgestellt (Motorshow London).
- 1977: Erster Rallye-Erfolg in Europa (Klassensieg bei der 1000-Seen-Rallye in Finnland).
- 1978: Debüt Lancer Mark II („Lancer EX“).
- 1980: Debüt Lancer EX 2000 Turbo.
- 1982: Debüt des ersten Lancer mit Frontantrieb (Mark III, „Lancer Fiore“).
- 1988: Debüt Lancer („Mark V“) in Limousinen- und Fließheckausführung (erster Lancer-Fünftürer).
- 1992: Debüt Lancer RS Evolution und Lancer GSR Evolution (erster „Evo“)
- 1998: Erster WRC-Markentitel für Mitsubishi.
- 2003: Rückkehr des Lancer nach Europa (Mark VIII).
- 2004: Offizielle Markteinführung des Lancer Evolution (VIII) nach Europa.
- 2005 und 2006: Lancer erfolgreichstes Importmodell in Russland.
- 2007 / 2008: „Project Global“ startet mit der Lancer-Modellfamilie „Mark IX“.

** Lancer Sportlimousine + Lancer Evolution /alle Weltmärkte, 2. Halbjahr 2006 sowie 1. und 2. Halbjahr 2007.

*** 1984 gründete MMC (Mitsubishi Motors Corporation) die Ralliart Inc. als Schaltstelle für die steigenden Motorsportaktivitäten. Die 100-prozentige Tochtergesellschaft ist mit verantwortlich dafür, dass Mitsubishi im heimischen und weltweiten Rallyesport eine führende Rolle spielt.

Mehr Informationen unter <http://www.ralliart.com/profile.html>

MARKETING

- Fahrdynamik -

Im Verlauf der letzten 35 Jahre setzte der Lancer mehrere Meilensteine der Mitsubishi-Produktgeschichte:

- Erstes in Europa offiziell angebotenes Mitsubishi-Modell (Debüt: Motorshow London 1974).
- Erster Rallyeerfolg in Europa (Klassensieg bei der 1000-Seen-Rallye in Finnland 1977).
- Wegbereiter für den Lancer Evolution als erste Sportlimousine der Marke (EX 2000 Turbo).
- Wichtigster Garant der exzellenten Marktentwicklung von Mitsubishi in Russland und der Ukraine.

Nicht weniger wichtig ist die Rolle des aktuellen Mitsubishi Lancer als Teil von Project Global:

- Beitrag zur ausgewogenen Balance zwischen Pkw- und SUV-Absatz sowie zwischen Nord-/Zentraleuropa und Südeuropa/Großbritannien.
- Protagonist der Rückkehr von Mitsubishi Motors ins größte europäische (C-)Segment mit Überschneidung zum nächsthöheren D-Segment.
- Wiederbelebung einer markentypischen Non-Mainstream-Produktcharakteristik.
- Wichtiger Beitrag zum Erreichen der Verkaufsziele in Europa (Gesamtvolumen rund 250.000 Einheiten pro Jahr).

Neues Gleichgewicht

Trotz der über dreißigjährigen Präsenz in Europa mit einem breit gefächerten Modellangebot und der steigenden Zahl von Absatzmärkten (derzeit 32) besitzt Mitsubishi spezifische, von der jeweiligen Verkaufsregion abhängige Markenimages:

- Nord- und Zentraleuropa: Hier gilt Mitsubishi als Pkw-Hersteller mit eher konservativem Image und Kunden mittlerer Einkommensklassen, die stark auf Qualität und Zuverlässigkeit achten („Carisma-Marke“).
- Südeuropa und Großbritannien: Mitsubishi wird in diesen Märkten als Hersteller dynamischer und anspruchsvoller SUV- und Sportwagen wahrgenommen, der Kundenkreis rekrutiert sich aus mittleren bis hohen Einkommensklassen („Pajero-/Lancer Evolution-Marke“).

Die Gründe für diese unterschiedliche Wahrnehmung liegen zwei bis drei Jahrzehnte zurück – eine Zeit, in der sich die Mitsubishi-Distributoren mit spezifischen politischen und wirtschaftlichen Umständen arrangieren mussten (z. B. quotenbeschränkte Märkte Südeuropas, wo sich eine angemessene Profitabilität vor allem mit SUV-Modellen realisieren ließ). Das zweigeteilte Markenbild hat sich in Europa bis heute erhalten. Im Jahr 2000 beispielsweise verteilte sich der Absatz wie folgt:

- Nordeuropa: 28 % SUV – 72% Pkw
- Südeuropa: 72 % SUV – 28% Pkw

Mit der Einführung neuer Modellgenerationen ab 2004 (Colt, Grandis, Outlander) änderte sich dieser Trend, wie die Statistik für 2007 belegt:

- Nordeuropa: 41% SUV – 59% Pkw
- Südeuropa: 53% SUV – 47% Pkw

Eine fundamentale Rolle spielte dabei der neue Outlander, der dank einer beachtlichen 80-Prozent-Fremderoberungsrate (Zielstellung: 70 Prozent) den Markt für die Mitsubishi-SUV-Sparte in Nordeuropa maßgeblich öffnete und in Südeuropa stärkte.

In ähnlicher Weise markierte 2004 der vollständig neu entwickelte Colt die Rückkehr von Mitsubishi ins B-Segment. Das Kompaktmodell brachte der Marke rund 70 Prozent Neukunden und war in Märkten wie Deutschland und Italien besonders erfolgreich.

In den gegenwärtigen Absatzplanungen soll die neue Lancer-Modellfamilie mit einer Eroberungsquote von 50 Prozent zu weiterem Wachstum im Zentrum des europäischen Marktes, dem C-Segment, beitragen. Genau dort, wo Mitsubishi in manchen Märkten in der Vergangenheit ein eher blasses Profil zeigte.

Über das C-Segment hinaus

Dass das europäische C-Segment für Mitsubishi kein unbekanntes Terrain ist, zeigen die über dreißigjährige Präsenz des Lancer sowie 390.000 Carisma, die dort zwischen der Markteinführung 1995 und dem Produktionsende im Dezember 2003 verkauft wurden.

Gleichwohl zeigten die strategischen Bemühungen zu wenig Kontinuität, den Angeboten fehlte es in den Augen vieler Kunden an Attraktivität. Mitsubishis Präsenz im C-Segment war vergleichsweise konturlos, die Modelle zu weit entfernt vom unverwechselbaren Design und sportlichen Image früherer Jahre. Exemplarisch für diese Entwicklung steht die Kluft zwischen Lancer und Lancer Evolution, die sich von Generation zu Generation vergrößerte.

Heute stellt sich Mitsubishi erneut den Anforderungen des europäischen C-Segments. Die Ziele:

- bessere Risikostreuung über alle Segmente,
- Ausfüllen der Lücke zwischen Colt und Grandis,
- gesunde Balance zwischen Marktregionen (Nord-Süd) und Produktgruppen (Pkw-SUV).

Größer und ambitionierter als sein Vorgänger, positioniert sich der neue Lancer in der Nähe des nächsthöheren D-Segments und damit an einer Grenze, die sich Mitsubishi für seine Pkw-Modelle in Europa selbst gesetzt hat.

Die Bezeichnung Lancer steht heute für eine breite Modellpalette, die wichtige Versionen für regionale Märkte (vor allem Diesel- und Fünftürer-Fließheckvarianten) sowie sinnvoll gestaffelte Ausstattungs- und Motorenprogramme bereithält – ermöglicht durch das Project Global-Plattformkonzept.

Dank einer grundlegend überarbeiteten Produktstrategie darf der aktuelle Mitsubishi Lancer die Aura reiner Rationalität abstreifen und sich wieder dorthin orientieren, wo seine Wurzeln in Gestalt der Modellgenerationen I und II liegen: ins Segment der Sportlimousinen.

Dieses Erbe zitiert er mit einer ausdrucksvollen Formensprache, ausgeprägter Fahrdynamik – und auch durch die Integration der Hochleistungsvariante Evolution ins Gesamtprogramm. Dazu kommen die Ralliart-Varianten, mit denen sich die Lücke zwischen der Sportikone „Evo“ und den Serienmodellen schließt.

Sport-Limousine oder Sport-Fließheck?

Mit der 2003 verabschiedeten Zweiwege-Strategie soll der neue Lancer ein möglichst breites Zielgruppenspektrum ansprechen:

- Viertürige Sportlimousine (24 Prozent des Lancer-Gesamtvolumens): Neben den Hauptmärkten Nordamerika, Russland und Japan ist diese Modellvariante für europäische Interessenten mit einer Affinität zu eigenständigen, emotional wirkenden Non-Mainstream-Marken gedacht.

Mit anderen Worten: Ähnlich den Kompaktmodellen von Volvo, Subaru, Honda, Alfa Romeo oder Saab verfügt die Lancer Sportlimousine über eine sportliche Tradition, markantes Design und ansprechende Fahrdynamik; Merkmale, die sie mit dem bekannt ausgezeichneten Preis-/Leistungsverhältnis von Mitsubishi (Preis-Benchmark: Mazda 3), der anerkannten Zuverlässigkeit japanischer Produkte und der Nähe zum Hightech-Modell Evolution verbinden. Maßgebliche Benchmark-Modelle waren Fahrzeuge wie der Alfa Romeo 156/159 (Fahrdynamik) und Volvo S40 (Anmutung).

Da die neue Lancer Sportlimousine nicht nur einen renommierten Produktnamen neu belebt, sondern auch die gesamte Marke zu ihren Wurzeln zurückführt, ist sie von essenzieller Wichtigkeit für Mitsubishi.

Im Gegensatz zu dem rationalen Produktcharakter der vergangenen fast 20 Jahre kommuniziert der neue Lancer das Traditionsbewusstsein, die Eigenständigkeit und die emotionale Wirkung

einer Qualitätsmarke und positioniert sich damit bewusst eigenständig außerhalb des Mainstream-dominierten europäischen C-Segments.

- Fünftürige Fließheck-Limousine (70 Prozent des Lancer-Gesamtvolumens): Basierend auf der mit viel Beifall aufgenommenen Studie Concept-Sportback aus dem Jahr 2005, betont der Lancer Sportback mit zusätzlicher Variabilität und noch sportlicheren Proportionen die „europäische“ Facette der Modellfamilie.

Da in Europa Fünftürer-Fließheckvarianten sehr populär sind (75 Prozent Anteil bei den Top-5 des europäischen C-Segments), war die Entscheidung zu dieser Karosserieform quasi Pflicht, auch wenn Mitsubishi sie – passend zur Positionierung der Marke – sportlich interpretiert.

Mit dem Volvo S40 als Benchmark für die Sportlimousine hinsichtlich des Kriteriums „Anmutung“ fand man mit Saab eine weitere Individualmarke, die den sportiven Geist eines Fließheckmodells in der von Mitsubishi angestrebten Weise widerspiegelte. Mit einer Mischung aus Sportlichkeit, Historie, technischem Format, Eleganz, Funktionalität und Exzentrizität bündelt der neue Lancer Sportback ähnliche Werte wie die legendäre, von 1978 bis 1993 gebaute Automobilikone Saab 900 Turbo Kombi-Coupe.

Zur Erinnerung: Benchmark bedeutet nicht Wettbewerber, sondern steht für Referenz – und der Saab, der seit 1993 nicht mehr gebaut wird, als Vorbild, dem es nachzueifern gilt ...



Positionierung zwischen C- und D-Segment

- Mit 4.585 Millimetern Länge (Lancer Sportlimousine: 4.570 mm) ist der Lancer Sportback ein stattliches Fließheckmodell. Es wäre irreführend, ihn mit den kleineren Vertretern des traditionellen C-Segments wie VW Golf (4.204 mm) oder Renault Mégane (4.209 mm) zu vergleichen.

- Modelle wie der Skoda Octavia (4.572 mm) oder Ford Mondeo (4.778 mm) wären entweder zu rational und/oder zu groß.
- Unmittelbarster Konkurrent wäre mit 4.505 Millimetern Außenlänge der neue Lancia Delta, der sich allerdings mehr im Premium-/Luxusbereich positioniert und an eine andere Zielgruppe wendet als die eher sportlich orientierte Lancer-Klientel.
- In der Preisgestaltung bleibt Mitsubishi Motors bei der Strategie „hohe Preiswertigkeit“, die bereits zum Erfolg der Lancer Sportlimousine in dieser Verkaufsregion maßgeblich beigetragen hat.

Design + Präsenz + Flexibilität

Nimmt man die kleineren Lancer-Modelle aus den späten Achtzigerjahren auf Colt- beziehungsweise Mirage-Basis aus, markiert der Lancer Sportback das Debüt des Fünftürerkonzepts in dieser Modellreihe.

Seine sportliche Präsenz kombiniert das Fließheckmodell mit hoher Variabilität (verstellbarer Ladeboden, Fondsitze mit automatischer Klappfunktion, ...) anstatt mit schierem Ladevolumen. Die Ladekapazität nach VDA-Norm von 288/344 (je nach Position des Laderaumbodens) bis 1.394 Liter ist mit der des etwas größeren Alfa 159 Sportwagon* (Länge 4.660 mm) vergleichbar. Für die klassischen Kombiquantitäten, kombiniert mit hohem Komfort, einem großzügigen Raumangebot und markantem SUV-Auftritt – ist das Project Global-Schwestermodell Outlander zuständig.

*Als Fahrdynamik-Benchmark bei der Lancer Sportback-Entwicklung diente der Alfa Romeo 156 (Vorgänger des Alfa 159).

Erobern und bewahren

Differenziert genug, um der Marke mit einer kalkulierten Eroberungsrate von 50 Prozent neue Käufer zuzuführen und bestehende Kunden (derzeit rund 400.000 Lancer, Carisma und Galant im europäischen Fahrzeugbestand) weiterhin zu binden, besitzt der in Größe und Charakter gewachsene Lancer nach internen Berechnungen das Potenzial für rund 45.000 zusätzliche Verkäufe pro Jahr.

DESIGN

- Haie und Jets -

Mit ihren klaren Linien und ausgewogenen Proportionen hatte die neue Mitsubishi-Designphilosophie und Formensprache erheblichen Anteil an der erfolgreichen Erneuerung der Marke in den letzten fünf Jahren.

Auch heute spielt das Design bei der Entwicklung von Project Global-Modellen eine Schlüsselrolle. Dass dies bisher sehr gut gelungen ist, bestätigen die Kundenreaktionen und Verkaufserfolge der ersten Vertreter dieser neuen, auf der „Project Global“-Plattform basierenden Modellära (Outlander, Lancer, Delica D:5).

Eine tragende Rolle spielte dabei das europäische Mitsubishi-Designzentrum im deutschen Trebur bei Frankfurt/Main, wo mit der Lancer-Familie und dem für Japan bestimmten Delica D:5 bereits zwei Modelle auf Basis der neuen Plattform entstanden sind. Weitere Kreativitätsnachweise lieferte das Designteam mit den Entwürfen Pajero Evo (2001/2002), CZ2 (2001), Colt (2002/2004), Concept-Sportback (2005), Concept-X (2005) und Concept EZ-MIEV (2006).

Mit Sportlimousine und der Hochleistungsvariante Evolution spiegelt auch der neue Lancer den Geist der Marke und deren visuelle Identität wider, wobei die fünftürigen Sportback-Ausführungen ein weiteres Kapitel in der Historie fahraktiver Mitsubishi-Fließheckmodelle schreiben sollen.

Vom Konzept zur Realität

Praktisch eine „Produktionsversion“ der Studie Concept-Sportback aus dem Jahr 2005, lehnt sich der parallel zur Sportlimousine entwickelte Sportback eng an die Vorlage an. Die Schärfe seines Designs resultiert nicht zuletzt aus dem Bestreben, den verlorenen „Lancer-Spirit“ der ersten und zweiten Modellgeneration neu zu entfachen, bei denen die Standardmodelle den Hochleistungsvarianten 1600 GSR beziehungsweise EX2000 Turbo sehr nahe standen. Zugleich soll der Lancer Sportback das europäische Fünftürer-Fließheckformat gemäß der Positionierung von Mitsubishi auf neue Art interpretieren.

Die enge Verwandtschaft zwischen den verschiedenen Lancer-Modellen zeigt sich deutlicher denn je. Die niedrige Außenhöhe in Kombination mit einer langen Motorhaube, dazu kurze Karosserieüberhänge und breite Spurmaße, eine hohe, keilförmig verlaufende Gürtellinie, die optisch fließende Glaskanzel, scharfe Konturen und der unverwechselbare Jetfighter-Frontgrill sind allen Modellvarianten gemeinsam.

Haie und Jets

Die bei der Lancer Sportlimousine erstmals eingesetzte „Jetfighter“-Front mit zweigeteiltem Kühlergrill ist ein Kernelement der neuen visuellen Identität von Mitsubishi. Der vom Lufteinlass des Kampffjets F-2 (Hersteller: Mitsubishi Heavy Industries, Ltd.; siehe auch http://www.mhi.co.jp/en/products/detail/f-2_close_support_fighter.html) inspirierte Grill war bereits 2003 ein zentrales Thema der Designentwicklung.

Zunächst als Evolution eines vorhandenen Designthemas nach dem Vorbild des 2005 in den USA vorgestellten Mitsubishi Eclipse gedacht, ist der Jetfighter-Grill im Begriff, sich in der gesamten Modellpalette zu etablieren. Typische Kennzeichen sind seine breiten, Stabilität vermittelnden Trapezkonturen und ein zentraler Sockel als Träger des Drei-Diamanten-Logos.

Der Jetfighter-Grill zitiert nicht nur die sportlichen Gene der Marke, er bietet auch die Möglichkeit einer Differenzierung innerhalb der Modellpalette. Die reicht von einer verchromten oberen Grillöffnung (Lancer Sportlimousine) über einen komplett verchromten Grill (Japan-Versionen) bis hin zum komplett schwarzen „Haifischmaul“ des Lancer Evolution.

Ein weiteres Merkmal der Frontpartie, die abgeschrägte „Haifischnase“, ist als designerisches Zitat der sportlichen Mitsubishi-Modelle der Vergangenheit zu verstehen, beispielsweise des Galant aus den Neunziger- und des Coupés GTO aus den Sechzigerjahren.

Grill und Frontmaske sind dabei als einteilige Komponente aus Polypropylen-Kunststoff ausgeführt, die spätere Facelifts ohne kostenintensive Produktionsnachrüstungen ermöglicht und die Motorhaube bei leichten Kollisionen vor Beschädigungen schützt. Flankiert wird der Frontgrill von markanten Scheinwerfern, wobei eine augenbrauenartig herausmodellerte Motorhaubenkante dem Lancer einen herausfordernd stechenden Blick verleiht.

Keilform

Fließende Oberflächen im Übergang von der Front ins Seitenprofil und die keilförmig ansteigende Gürtellinie setzen Akzente in der Seitenansicht. Von der oben nach vorn geneigten Nase fließt die Silhouettenlinie über eine sanft gewölbte Dachkontur ins kraftvolle Kurzheck. Die hohe Seitenkontur verleiht dem Gesamtauftritt ästhetische Ausgewogenheit, impliziert Energie und optische Spannung. Außerdem bildet sie reizvolle Kontraste zu den Licht-Schatten-Verläufen in den flächigen Karosseriepartien.

Die ausdrucksstarke Hafischnase, ein langer Radstand und das markante Stummelheck verleihen dem Sportback, ähnlich der viertürigen Sportlimousine, optische Stabilität und intensiven Straßenkontakt. Seine plastisch ausgeformten Radhäuser erinnern an die Rallyehistorie der Marke,

während 18-Zoll-Leichtmetallräder vor allem in der höchsten Ausstattungsversion kraftvolle Akzente in einer insgesamt schlanken Seitenansicht setzen.

Sportback mit charakteristischem Dachspoiler

Analog zur Sportlimousine verbindet der Lancer Sportback eine unverwechselbar dynamische Formensprache mit Flexibilität und hoher Praxistauglichkeit:

- Von den Frontscheinwerfern spannen sich kraftvolle Schulterpartien zu dem 58 Grad steilen, von einem markanten „Roof wing“ gekrönten Kurzheck. Der in Wagenfarbe lackierte Dachspoiler ist charakteristisch für das Erscheinungsbild aller Sportback-Varianten.
- Der Heckflügel beugt durch Stabilisierung der Luftströmung einer Wirbelbildung hinter dem Fahrzeug vor und senkt so den Luftwiderstandsbeiwert.

Zusammen mit windkanalerprobten Aerodynamikkomponenten im Unterbodenbereich ist der Heckflügel Teil eines Gesamtkonzepts, das auf maximale Fahrstabilität bei hoher Geschwindigkeit und die Senkung von Kraftstoffverbrauch und Schadstoffemissionen ausgerichtet ist. Die Maßnahmen im Einzelnen:

- o Aerodynamisch optimierte Motorhaubenkontur trotz einer Front mit „umgedrehter Haifischnase“.
 - o Harmonisierter Luftstrom durch weiche Übergänge zwischen Frontstoßfänger und Kotflügel (> Senkung von Luftwiderstandsbeiwert und Auftrieb an der Vorderachse).
 - o Optimierte Aerodynamik im Bereich der Vorderräder zur Reduzierung der Anströmung von Rädern, Radhäusern und Fahrwerkskomponenten (> Senkung von Luftwiderstandsbeiwert und Auftrieb an der Vorderachse).
 - o Weiche Übergänge von der Heck- in die Seitenpartien vermeidet unterdruckbedingte Energieverluste (> Senkung von Luftwiderstandsbeiwert und Auftrieb an der Vorderachse).
 - o In Richtung Fahrzeugheck verjüngte Dachpartie zwecks Harmonisierung der Druckverteilung im Bereich des Heckspoilers und effizienter Luftführung über dem Fahrzeug.
- In die Flanken hineinlaufende Rückleuchten verbreitern optisch den „Stand“ des Fahrzeugs. Als markantes Designmerkmal bilden sie eine saubere, parallel zur Heckklappenöffnung verlaufende Trennlinie zwischen Stoßfänger und Radhaus.
 - Für bestmögliche Zugänglichkeit des Laderaums reicht die Heckklappe bis auf den Stoßfänger herunter; Durch die plastisch ausgeformte Heckstoßfängerkontur ist sie vor Beschädigungen

durch kleinere Kollisionen wirkungsvoll geschützt.

- Dank der Heckklappenform, der Integration von Reflektoren und zentraler Nebelschlussleuchte und einer aerodynamischen Abschlusslippe wirkt der hintere Stoßfänger trotz markanter Ausformung nicht voluminös.

Mit sportlichem Keilprofil, langem Radstand und breiten Spurmaßen, den scharf konturierten Karosserielinien sowie einem Heck mit ausgeprägter Schulterpartie zeigt der Lancer Sportback, wie man sich bei Mitsubishi ein sportliches und zugleich vielseitiges Fließheckmodell abseits traditioneller Lösungen vorstellt.

Effiziente Innenraumgestaltung

Wie das Exterieurdesign zeigt sich der Innenraum des Lancer Sportback mit klaren Konturen und Oberflächen, ansprechenden Details und dem Verzicht auf Gimmicks reif und eigenständig.

Eine stark gewölbte Armaturentafel, in deren Scheitelpunkt die häufig genutzten Bedienelemente angebracht sind, unterstreicht die Funktionalität des Cockpits. Zu den Seiten hin weicht sie zurück, um den vorn Sitzenden maximale Bewegungsfreiheit zu gewährleisten. Eine Interieurgestaltung, die neben effizienter Raumausnutzung ein großzügiges Platzgefühl erzeugt.

Sportlich-komfortables Ambiente

Die Armaturentafel mit „Raumeffekt“ vermittelt Entspannung und Sicherheit, während Instrumente und Bedienelemente die Funktionalität und hohe Qualitätsanmutung des Cockpits unterstreichen:

- Instrumente unter „Schirmkappen“ nach italienischem Vorbild (ausgeführt im Farbschema Silber-auf-Schwarz), hintergrundbeleuchtetes LCD-Multi-Informationdisplay.
- Ein silberfarben akzentuiertes Mitsubishi-Multi-Communication-System, das Audio-, Navigations- und Kommunikationsfunktionen in bedienfreundlicher Anordnung bündelt.
- Ein 380-Millimeter-Dreispeichen-Lenkrad (analog zur Instrumenteneinheit in Silber-Finish ausgeführt), wobei der Lenkradkranz je nach Markt und Ausstattungsversion mit Leder bezogen ist. Der Kern des Lenkradringes aus Metall trägt zur Reduzierung von Vibrationen bei.
- Kontrollelemente für Audiofunktionen und Tempomat auf den Lenkradspeichen ermöglichen dem Fahrer Bedieneingriffe, ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen zu müssen. Die Bedienelemente der Freisprechfunktion sind griffsicher auf der Lenkradnabe untergebracht.
- Magnesium-Schaltwippen an der Lenksäule in den Antriebsversionen mit CVT-Automatikgetriebe.

- Speziell ausgeformte Sportsitze, die sicheren Längs- und Seitenhalt gewährleisten. Sitze mit noch stärkerer Konturierung sind für die Ausstattungsversionen „Instyle“ und „Intense“ als Option erhältlich. Die Rückbank bietet dank großer Sitzkissen hohen Reisekomfort auf langen Strecken, während die im Teilungsverhältnis 60:40 umklappbare Lehne für Variabilität sorgt (siehe folgendes Kapitel).
- Der Sportback-Innenraum bietet zudem eine Vielzahl von Ablagen und Staumöglichkeiten:
 - o Türtaschen im A4-Format mit integrierten Flaschenhaltern.
 - o Mittelfach für Kleinteile, 12-Volt-Stromanschluss, AUX-Anschlüsse für externe Geräte (Alle Ausführungen: Audio; bei Ausstattung mit dem Mitsubishi Multi-Communication System: Audio und Video).
 - o Hochwertige Ausführung der Frontkonsole.
 - o Mittelkonsolen-Staufachdeckel mit Armlehnenfunktion, Taschentuch- und Schreibstifthalterung sowie Mobiltelefon-Zusatzfach (verfügbar für „Intense“ und „Instyle“ – ebenso wie ein zusätzlicher 12-Volt-Stromanschluss).
 - o Großer Staufach für bis zu zehn CDs.
 - o Handschuhfach mit integriertem Kühlfach (je nach Markt und Modell).

Positionierung zwischen C- und D-Segment

Der Lancer Sportback ist von Beginn an als eigenständiges Fünftürer-Fließheckmodell konzipiert und bietet dadurch ausgewogene Proportionen, die seine sportlichen Ambitionen unterstreichen.

Mit 4.585 Millimetern Länge 15 Millimeter länger als die Sportlimousine, positioniert sich der Sportback mit einer attraktiven Mischung aus sportbetontem Design und Komfort zwischen den europäischen C- und D-Segmenten.

Dank komfortabler Breiten- und Höhenabmessungen und einer praxismgerechten Außenlänge deckt das Packaging (Innenraumlänge 1.715 mm) die Bedürfnisse sowohl des amerikanischen als auch des europäischen Marktes ab.

Markante Interieurmerkmale im Überblick:

- Mittig gewölbte Armaturentafel, die auf den Vordersitzen ein großzügiges Raumgefühl erzeugt.
- Fahrzeugfond mit groß dimensionierten Komfortsitzen und großzügigem Beinraum.
- Mit der Sportlimousine vergleichbare Innenraummaße (lediglich die hintere Kopffreiheit ist 0,2 cm geringer): Die große Innenbreite und der geringe seitliche Karosserieeinzug generieren stattliche Schulter- (1.390 mm vorn, 1.370 mm hinten) und großzügige Kopffreiheit (920 mm vorn, 833 mm hinten).
- Hohe Sitzposition mit exzellentem Sichtfeld sowie leichtem Ein- und Ausstieg.

- Darüber hinaus bietet der Lancer Sportback alle Qualitäten eines variablen Fließheckmodells. Die Merkmale im Einzelnen:
 - o Im Verhältnis 60:40-geteilte/umklappbare Rückbank für flexible Laderaumnutzung (Mindestladelänge 1.379 mm).
 - o Laderaum mit verstellbarer Bodenhöhe für maximales Ladevolumen oder auch nahezu ebenen Boden mit umgeklappten Fondsitzen.
 - o Ladevolumen 344 Liter (ohne Subwoofer) bis 1.394 Liter bei umgeklappten Rücksitzen (jeweils VDA-Methode).
 - o Rücksitzlehnen mit automatischer „One touch“-Klappfunktion, ähnlich dem System des Mitsubishi Outlander.
 - o Geschlossene Zusatzstauboxen auf beiden Seiten des Laderaums (nicht bei Ausstattung mit einem Subwoofer).

Außerdem:

- Trotz großzügiger Innenmaße, der breiten Spur und des langen Radstands bietet der Lancer Sportback mit lediglich 10,0 Metern einen Wendekreisdurchmesser in Kompaktklasse-Dimension.
- Trotz einer großen Laderaumöffnung besitzt die Karosserie eine höhere Struktursteifigkeit als viele Mitbewerber:
 - o Torsionssteifigkeit: $2,94 \text{ MNm}^2/\text{rad}$
 - o Biegesteifigkeit: $4,69 \text{ MNm}^2/\text{rad}$

FAHRZEUG-ARCHITEKTUR

- Fahraktiv -

Die Struktursteifigkeit der neu entwickelten Karosserie sorgt bei allen Lancer-Modellvarianten für präzise Fahreigenschaften, hohe Qualität, ansprechenden Fahrkomfort und hohe passive Sicherheit.

Bestwerte in der Karosseriesteifigkeit: Evo +

Beispiele dazu:

- Durch den Einsatz durchgängiger Trägerelemente von der Seite bis in den Dachbereich sowie weitere gezielte Verstärkungen spricht das Fahrwerk besonders feinfühlig an und unterstützt die Handlingpräzision.
- Im Vergleich zur Vorgängergeneration stiegen die Torsionssteifigkeit um 21 und die Biegesteifigkeit um 32 Prozent – Werte, die jene der Hochleistungsversion Lancer Evolution IX sogar übertreffen.

Agiles „Fahrerauto“

Die hohe Grundsteifigkeit des Aufbaus ermöglichte wiederum eine agile, fahraktive Fahrwerksabstimmung. Analog zur Sportlimousine und der Positionierung von Mitsubishi ist das Fahrwerk des Lancer Sportback auf Agilität ausgelegt, wobei die Entwickler Fünftürer-spezifische Parameter wie Gewichtsverteilung und Aerodynamik gesondert berücksichtigten:

- Als Vorderradaufhängung fungiert eine McPherson-Federbeinkonstruktion mit Schraubenfedern, bei der eine durch Stanztechnik besonders flach ausgeführte Querversteifung die Stabilität des Gesamtverbundes erhöht.

Optimiert wurde auch das Layout der Radführungselemente: Durch erhöhte Anlenkungspunkte werden Fahrbahnstöße weicher eingeleitet, während eine Absenkung der Spurstangenanlenkung am Radträger die Spur- und Sturzkonstanz erhöht.

- Ein weiterer Garant für Federungskomfort und sportliches Handling ist die anspruchsvolle Multilink-Einzelradaufhängung hinten. Spezielle Versteifungen an Querträger und Radanbindungen ermöglichen hier eine besonders präzise Einstellung der Radgeometrie und erleichtern zudem die Wartung.
- Neben einer Ausführung mit Standard-Setup wird der Lancer Sportback in verschiedenen Märkten Europas mit einer betont sportlichen Fahrwerksabstimmung angeboten: Mit 18-Zoll-Rädern, dem

Reifenformat 215/45 R18, verstärktem Querstabilisator (21 statt 20 mm), angepassten Feder- und Dämpferraten sowie einem Federbeindom im Vorderwagen ermöglicht diese ein noch dynamischeres Handling.

- In beiden Fällen kommt eine Leichtbau-Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung zum Einsatz. Der Wendekreisdurchmesser von nur 10,0 Metern gewährleistet auch in beengter Umgebung maximale Beweglichkeit.
- Das Bremssystem des Lancer Sportback umfasst (je nach Markt und Ausführung):
 - o 15- beziehungsweise 14-Zoll-Scheibenbremsen an Vorder- und Hinterachse (Ralliart: 16 Zoll vorn und hinten),
 - o ABS,
 - o elektronische Bremskraftverteilung (EBD),
 - o einen Bremsassistenten,
 - o Mitsubishi Active Stability + Traction Control System (ESP + T/C)

RISE-Sicherheitskarosserie

Für überragende Crashesicherheit sorgt die in allen aktuellen Mitsubishi-Modellen eingesetzte „RISE“-Sicherheitskarosserie. Hauptmerkmale des patentierten Konzepts sind die strategische Verteilung der eingeleiteten Crashenergie durch kontrollierte Verformung bestimmter Karosseriepartien. Die Passagiere werden so bestmöglich vor Verletzungen geschützt und das Kraftstoffsystem bei Heckkollisionen vor Beschädigungen bewahrt.

Die Sicherheitsmerkmale:

- Seitliche Längsträger mit Crashbox-Struktur an der Vorderseite reduzieren im Falle von Kollisionen mit geringer Geschwindigkeit Schäden an der Karosserie.
- Achteckquerschnitte und Dreibein-Profile im Trägerbereich des Vorderwagens gewährleisten bei Frontalkollisionen eine optimale Verteilung der Crashenergie und verhindern weitgehend die Deformation der Fahrgastzelle.
- Verwendung von Stählen der höchsten Zugfestigkeitsklasse (590 bzw. 980 Mpa je nach Karosseriezone) für Längsträger und Fahrgastzelle.
- Eine so genannte „Occupant cell ring reinforcement“-Struktur mit gezielten Verstärkungen an den seitlichen Karosserieöffnungen minimiert die Verformung bei Seitenkollisionen.

- Darüber hinaus verfügt die Sportback-Karosserie über zusätzliche Verstärkungen im hinteren Bereich der Fahrgastzelle, zum Beispiel zwischen den Radhäusern und an den Eckpunkten der Heckklappe.
- Dazu kommen umfassende Maßnahmen zur Reduzierung von Schwingungen und Geräuschen, einem elementaren Komfortmerkmal vor allem auf langen Strecken:
 - o Einsatz schalldämmender Füllmaterialien und Schall abweisender Spritzwandabdichtungen zur Isolierung von Antriebs- und Fahrwerksgeräuschen.
 - o Doppelabdichtung der Türöffnungen.
 - o Umfassende Verwendung spezieller Dämmmaterialien für hohen Geräuschkomfort.

Über die positiven Auswirkungen auf passive Sicherheit und Geräuschkomfort hinaus leistet die Karosseriestruktur einen wesentlichen Beitrag zur Handlingpräzision und Fahrdynamik des fünftürigen Lancer.

Lückenlose Sicherheitsausstattung

Gemäß dem hohen Anspruch der Marke verfügt der Sportback über eine der umfassendsten Sicherheitsausstattungen in seinem Segment – je nach Markt und Modellvariante – bis zu sieben (= Äquivalent neun*) Airbags:

- o Zwei Frontairbags mit Sitzbelegungserkennung und kontrolliertem Druckaufbau für unterschiedliche Unfallkonstellationen.
- o Zwei sitzintegrierte Seitenairbags vorn.
- o Zwei Kopf-(Curtain-)airbags für Vorder- und Rücksitzpassagiere (*zählbar als vier Einzelairbags).
- o Fahrer-Knieairbag, der durch frühes Entfalten unerwünschten Bewegungsspielraum begrenzt und dadurch die Wirkung von Gurtstraffer und Frontairbag unterstützt.

Weitere passive Sicherheitsmerkmale:

- Dreipunkt-Sicherheitsgurte an allen Sitzplätzen, vorn in Kombination mit Gurtstraffern zur Kompensation der Gurtlose sowie Gurtkraftbegrenzern zur Reduzierung der Krafteinwirkung auf den Brustbereich.
- Optimierte vordere Sitzlehnen und Kopfstützen zur Entlastung des Nackenbereichs bei Heckkollisionen.
- Geführte Sicherheitsgurte im Fond, die versehentliches Einklemmen des Gurtes beim Umklappen der Rücksitze verhindern und zur Nutzung animieren.
- Sicherheitsoptimierte Fondsitzstruktur zum Schutz der Passagiere vor eindringendem Ladegut bei Heckkollisionen.

- Verkleidung von Türsäulen und seitlichen Dachpartien mit Energie absorbierenden Materialien, die das Risiko von Kopfverletzungen bei Seitenkollisionen minimieren.
- Rückenlehnen-integrierte Kindersitzverankerungen nach Isofix-Standard an den Außenplätzen im Fond.
- Frontstoßfänger, Motorhaube, Kotflügel und Kühlergrill besitzen zum Fußgängerschutz Energie absorbierende Strukturen, die trotz eines wirksamen Deformationsbereichs die Strukturfestigkeit der Karosserie nicht einschränken. Die niedrige Position des Stoßfängers reduziert die Gefahr von Beinverletzungen des Fußgängers und das Risiko, dass dieser unter das Fahrzeug gerät. Internes Entwicklungsziel beim Lancer sind 5-Sterne beim EURO NCAP Test.

- Zur Stabilisierung des Verbrennungsablaufs nimmt MIVEC im Motorleerlauf die Ventilüberschneidung zurück und reduziert so den Kraftstoffverbrauch.

Bei niedrigen Motordrehzahlen und gleichzeitig hoher Last schließen die Einlassventile früher, um die Zylinderfüllung zu erhöhen und ein höheres Drehmoment zu generieren. Bei hohen Drehzahlen und Volllast schließen sie später, wobei die Synchronisierung mit der schwingenden Luftsäule den Luftdurchsatz und dadurch die Leistung erhöht.

Für normale Betriebsbedingungen ist das System so ausgelegt, dass Pumpverluste durch große Ventilüberschneidungen und verspätetes Öffnen der Auslassventile vermieden werden. Durch die höhere Verdichtung des Benzin-Luft-Gemischs verbessert sich die Motoreffizienz, was wiederum zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs beiträgt. □

- Das Triebwerk verfügt über ein Bohrungs-/Hubverhältnis von 77,4 x 86,0 Millimeter (1.798 cm³) und generiert eine maximale Leistung von 105 kW/143 PS. Damit realisiert der Lancer Sportback (mit manuellem Fünfgang-Schaltgetriebe) die Beschleunigung von null auf 100 km/h in 10,4 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 196 km/h. Der Kraftstoffverbrauch liegt bei nur 7,9 l/100 km, der zugehörige CO₂-Emissionswert bei 188 g/km (jeweils kombinierter Normzyklus).

- **2.0 l Pumpe-Düse-Dieselmotor „DI-D“ (30 Prozent des Gesamtvolumens):**

- Der von Volkswagen zugelieferte, in den Modellen Grandis und Outlander bereits verwendete Motor ist für den Lancer vom Marktstart an verfügbar.
- Im europäischen C-Segment, wo rund 56 Prozent der fünftürigen Fließheckmodelle mit Dieselmotor geordert werden, stellt dieser Motor eine unverzichtbare Antriebsvariante dar.
- Die Pumpe-Düse-Technologie operiert mit den höchsten Arbeitsdrücken aller Diesel-Einspritzsysteme und erreicht dadurch hohe Leistungs- und Drehmomentausbeuten bei gleichzeitig niedrigem Kraftstoffverbrauch. Darüber hinaus sorgt das hohe Druckniveau für eine vergleichsweise saubere Verbrennung und entsprechend niedrige Schadstoffemissionen.
- Trotz des Umstandes, dass der „2.0 DI-D“-Motor die Abgasnorm Euro 4 ohne Einsatz eines Diesel-Partikelfilters (DPF) erfüllt, hat Mitsubishi angesichts der steigenden Nachfrage europäischer Kunden nach dieser Technologie eine entsprechende Lösung entwickelt (je nach Markt und Modell; in Deutschland: geschlossenes System).
- Das 1.968 cm³-Triebwerk (Bohrungs-/Hubverhältnis 81 x 95,5 mm) mit Abgasturbolader, Ladeluftkühlung und Vierventiltechnik bietet eine Leistung von rund 103 kW/140 PS (bei

4.000 1/min) und ein maximales Drehmoment von 310 Newtonmetern (bei 1.750 1/min). Damit erreicht der Lancer Sportback eine Beschleunigungszeit von null auf 100 km/h in 9,6 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 204 km/h, wobei der Kraftstoffverbrauch von 6,2 l/100 km und ein CO₂-Emissionswert von 163 g/km (jeweils kombinierter Normzyklus/16-Zoll-Räder) die Effizienz des Triebwerks belegen.

- Die mit einem speziell abgestimmten Sechsgang-Schaltgetriebe von Aisin AW kombinierte Antriebsvariante verfügt über ein neu entwickeltes Zweimassen-Schwungrad, das Antriebsschwingungen wirkungsvoll dämpft, ebenfalls eine selbst nachjustierende Kupplung.

Dieser gegenüber bietet die 4B11-Generation signifikante Fortschritte im Ansprechverhalten:

Schritt nach vorn

Die aufgeführten Motorvarianten der Kategorie Volumenmodelle werden mit manuellem Fünfgang-Schaltgetriebe (1.8), oder einem manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe (2.0 DI-D) kombiniert.

Analog zum Outlander, einem weiteren Vertreter der Project Global-Modellgeneration, offeriert Mitsubishi für die 1,8-Liter-Version des Lancer Sportback das neue, elektronisch geregelte Sechsstufen-CVT-Getriebe INVECS III mit Lenkrad-Schaltwippen und Sports Mode-Schaltung.

- Diese im Unterschied zu den Japan- und US-Versionen auf die europäischen Märkte zugeschnittene Antriebskomponente bietet gegenüber konventionellen Automatikgetrieben Vorteile hinsichtlich Kraftstoffverbrauch und Emissionsverhalten, da die mit der Motorelektronik vernetzte Getriebesteuerung für alle Drosselklappenpositionen, Motorlastzustände und Fahrgeschwindigkeiten optimale Schaltpunkte bereithält.
- Darüber hinaus spricht die stufenlose CVT-Automatik wegen des fehlenden Drehmomentwandlers spontaner an als ein konventioneller Getriebeautomat und ist völlig frei von Lastwechsel-beziehungsweise Schaltrucken.
- Die adaptive Getriebesteuerung INVECS III (Intelligent & Innovative Vehicle Electronic Control System) „lernt“ individuelle Fahrgewohnheiten und berücksichtigt sie in ihrer Schaltstrategie. So wird beispielsweise bei grundsätzlich starker Betätigung des Gaspedals eine höhere Motordrehzahl vorgehalten, um das gewünschte spontane Ansprechen zu gewährleisten.
- Je nach Markt und Ausstattung verfügen die Lancer-Modellvarianten mit CVT-Automatik über Magnesium-Schaltwippen an der Lenksäule (rechts hoch-, links herunterschalten), die Gangwechsel im manuellen Schaltmodus noch fließender gestalten und dem Fahrerlebnis einen sportlichen Akzent hinzufügen.

Der manuelle Schaltmodus kann selbst dann aktiviert werden, wenn sich der Getriebewählhebel in Automatikstellung befindet: Betätigt der Fahrer in dieser Situation eine der Schaltwippen, wechselt das System automatisch in diese Funktion – hält er die rechte Wippe für mindestens zwei Sekunden lang gezogen, kehrt es in den Automatikmodus zurück.

AUSSTATTUNG

- Rockford Fosgate und MMCS -

Um den neuen Lancer optimal auf die Herausforderungen der Weltmärkte abstimmen zu können, beinhaltet die Project Global-Plattform auch eine intelligente Elektronikarchitektur.

Premium-Soundsystem

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

- **650-Watt-Hochleistungsverstärker**
Achtkanal-Ausführung für 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 strategische Verteilung auf sieben Einbaupositionen ideale Raumklangverhältnisse. Die Materialauswahl für die Herstellung der Lautsprecher richtet sich nach der jeweiligen Positionierung im Fahrzeug.
- **Digitaler Soundprozessor**
Ein speziell entwickelter Equalizer erlaubt präzise Feinabstimmungen und kompensiert Störeinflüsse wie unterschiedliche Schallwege zwischen Lautsprecher und Passagier. Darüber hinaus gestattet die Anlage eine Voreinstellung auf vier Hörumgebungen (normal, Konzert, live, Halleffekt) sowie fünf Musikgenres (Klassik, Jazz, Pop, Rock, Hip-Hop). Die Akustik ist speziell auf den Innenraum des Lancer abgestimmt.
- **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 Hochtonlautsprecher verfügen über großflächige, gelochte Abdeckungen und beschallen dadurch ein größeres Raumvolumen. Die dünnen, in Waffelstrukturen ausgeführten Frontabdeckungen verbessern die diagonale Reichweite und realisieren klare Höhenwiedergaben.

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 40-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, Fotos und anderer datenreicher Inhalte besonders schnell.

Zum Highend-Entertainmentsystem gehören 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 Premium-Audiosystem Rockford Fosgate ist „MMCS“ voll kompatibel.

*30 GB der Festplattenkapazität sind für das Navigationssystem, 10 GB für die MP3-Dateien reserviert – davon 9 GB für reine Musikdaten sowie 1 GB für den CDDB-Modus (Songtitel-Info).

KOMFORT

- Innovative Details -

Eine Vielzahl anspruchsvoller Ausstattungsfeatures verfeinert das Fahrerlebnis und den Fahrkomfort:

- **Schlüsselloses Schließsystem (Smart Key System)**

Hauptfunktionen wie das Ent-/Verriegeln von Türen und Heck- bzw. Kofferraumklappe oder das Starten des Motors übernimmt eine schlüssellose Fernbedienung.

1. Ent-/Verriegelung:

Trägt der Fahrer die Fernbedienung bei sich, hat er durch bloßes Betätigen des Griffs von Tür oder Kofferraumdeckel Zugang ins Fahrzeug. So auch beim Druck auf den Öffnerknopf am Kofferraumdeckel (nicht verfügbar für Sportback/Sportback Ralliart) Das zweifache Aufleuchten der Warnblinkanlage signalisiert, dass das Fahrzeug geöffnet ist.

Zum Verriegeln genügt ein Druck auf einen „Lock“-Schalter im Türgriff oder in der Heckklappe, als Bestätigung erfolgt ein einmaliges Blinksignal.

Das System wird bei einem Abstand zwischen Fahrer/Fernbedienung und Türgriff beziehungsweise Kofferraumschloss von 70 Zentimetern oder weniger aktiv.

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 dann wie einen traditionellen Zündschlüssel drehen.

Abgeschaltet wird der Motor 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 die Scheibenheber lassen sich sowohl über die Fernbedienung als auch über den Lock-Schalter im Türgriff ansteuern.

Zur Standardausrüstung des Fahrzeugs gehören zwei Fernbedienungen, registrierbar sind bis zu vier. Für den Fall einer entladenen Batterie oder einer Fehlfunktion ist das Gehäuse mit einem Notschlüssel bestückt, mit dem die beschriebenen 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 und unterstützt sechs Sprachen (Japanisch, Englisch, Deutsch, Französisch, Spanisch und Italienisch). Die Bedienung und Änderungen an den Display-Darstellungen erfolgen über eine Taste in der Instrumententafel.

Der MID-Anzeigebereich umfasst:

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

- **Bluetoothfähiges Telefonsystem mit Freisprechfunktion:**

Je nach Markt und Modellvariante steht 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 fünfsprachige Sprachsteuerung neuester Generation (Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch, Spanisch) lässt sich pro Sprache auf eine Person abstimmen, um Erkennung und Verständnis zu optimieren.

Bis zu sieben Mobiltelefone lassen sich mit dem System vernetzen. Letzteres ist außerdem in der Lage, Namen und Telefonnummern zu 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 aktive Sicherheit sorgen je nach Markt und Modell Elemente wie eine automatische Scheinwerferkontrolle und Scheibenwischer mit Regensensor-Steuerung:

- ⇒ Automatische Scheinwerfer: Sensoren messen die Lichtstärke vor dem Fahrzeug und schalten 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 unnötig zugeschaltet werden.
- ⇒ Regensensor-gesteuerte Scheibenwischer: Das System scannt die Frontscheibe auf Regentropfen ab und passt die Intervallgeschwindigkeit der Wischer automatisch der Regenintensität an. Die Mess- und Regelempfindlichkeit kann der Fahrer seinen persönlichen Präferenzen anpassen.

- **Adaptive Scheinwerfersteuerung „AFS“**

Ein weiteres markt- und modellabhängiges Sicherheitselement sind Bi-Xenon-Scheinwerfer in Kombination mit einem adaptiven Steuersystem, das bei Nachtfahrten das Sichtfeld des Fahrers vergrößert.

So werden in Kurven entsprechend dem Lenkradeinschlag integrierte Zusatzscheinwerfer automatisch eingeschaltet, die den Innenbereich der Biegung zusätzlich ausleuchten und einen breiteren Fahrbahnbereich einsehbar machen.

- **Automatische Klimaregelung mit Innenluftfilter:**

Je nach Markt und Modell ist eine Klimaautomatik mit integriertem Filterelement für Pollen, Staubpartikel und andere Luftverunreinigungen verfügbar.

Passagiere in der zweiten Sitzreihe können dank separater Belüftungsdüsen die Warmluftverteilung im Fond individuell regeln.

- **Solarglas**

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

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

Ein weiteres Element der Project Global-Architektur ist ETACS, ein Modell übergreifendes, 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 (Übertragungsrates 500 kbit/s).

Die Flexibilität von ETACS ermöglicht es, ein Maximum an Sicherheit- und Komfortfunktionen ohne zusätzliche Kosten zu implementieren und ein fertiges Fahrzeug jederzeit individuellen Kundenwünschen anzupassen. Das geschieht entweder beim Händler, über das Multifunktionsgerät MUT III oder durch den Kunden selbst über den Touchscreen-Monitor des MMCS-Systems (je nach Ausstattung).

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

- ⇒ Schlüsselloses Schließsystem: Bestätigung über Blinkersignal, 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.

- **Emergency Stop-Signalsystem:**

Erstmals bei Mitsubishi kommt in den Lancer-Modellvarianten Sportback und Sportback Ralliart mit dem „Emergency Stop“-Signalsystem eine neue Sicherheitseinrichtung zum Einsatz*.

Im Falle einer plötzlichen Verzögerung wird dabei die Warnblinkanlage automatisch aktiviert, um nachfolgende Fahrzeuge frühzeitig zu warnen und Auffahrkollisionen zu vermeiden.

Das System tritt unter folgenden Bedingungen in Aktion:

- ⇒ Fahrgeschwindigkeit 55 km/h oder höher.
- ⇒ Bei plötzlicher, harter Betätigung des Bremspedals, für die Regelelektronik erkennbar an 1) Höhe der Verzögerung und 2) Aktivität des Antiblockiersystems.

Bei „Emergency stop“-Aktivität blinkt die Warnblinkanzeige im Instrumentenblock in hoher Frequenz.

* Verfügbarkeit für Lancer Sportlimousine, Lancer Ralliart Viertürer und Lancer Evolution: MJ 2009.
