
MITSUBISHI

LANCER SPORTLIMOUSINE

- Retro-Futurismus -

(November 2007)

- INHALT -

- **Überblick**
- **Modellvorstellung**
- **Unternehmen:** „Project global“
- **Modelltradition:** Authentischer Charakter
- **Marketing:** Kundengerechtes Produkt
- **Design:** „Hai und Jet“
- **Architektur:** Fahraktiver Charakter
- **Antrieb:** Weltmotor
- **Ausstattung:** Rockford Fosgate und MMCS
- **Komfort:** Innovative Details

- **Technische Daten:** siehe separate Datei auf der CD

- 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-Pressekonferenz „Finanzjahr 2006“ in Tokio)
 - Weltpremiere: Tokio Motorshow 2007
 - Verkaufsstart Kontinentaleuropa: Ende Frühjahr 2008

 - o Lancer Sportback:
 - Vorschau: Genfer Automobilsalon 2008
 - Weltpremiere: Pariser Autosalon 2008
 - Verkaufsstart Europa: Sommer 2008

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).
- Einheitsmerkmale:
 - o Vorderer Bodenbereich
 - o Radaufhängung vorn
 - o Elektronik-Architektur

- Im Unterschied zu den gängigen Strategien „Eine Plattform = ein Segment“ deckt die „Project global“-Plattform ein breites Modellspektrum in verschiedenen Segmenten ab – wie SUVs, Pkws der C- und -Segmente sowie MPVs und Sportwagen.
- Einbindung von zwölf Motoren, sechs Getriebevarianten, Frontantrieb- und Allradversionen sowie weiterer Diesel- und Benzinversionen (MMC und Chrysler).
- Eine von sechs aktuellen Mitsubishi-Plattformen (anstatt 14 wie in 2004).

Positionierung 9. Lancer-Generation:

- Fortführung der Modelltradition von 1600 GSR (70er-Jahre), EX 2000 Turbo (80er-Jahre) und den Rallyesiegern der Evolution-Serie (90er- und 2000er-Jahre).
- Positionierung im C/D-Segment.
- Kalkulierte Modellverteilung innerhalb der Lancer-Modellfamilie: Sportlimousine 24 Prozent, Sportback 70 Prozent, Evolution sechs Prozent.
- Kalkulierte Eroberungsrate von Fremdmarken: 50 Prozent.
- Absatzplanung komplette Lancer-Modellfamilie:
 - o um 45.000 Einheiten pro Jahr ab 2009 (= erstes Jahr mit Verfügbarkeit sämtlicher Modellvarianten).
 - o Vergrößerung der Marktabdeckung von derzeit 30 auf 50 Prozent (MME).
- Individuelles Non-Mainstream-Produkt mit klarer Konkurrenzorientierung:
 - o Dynamik: Alfa Romeo 156/159
 - o Anspruch/Zielgruppe: Volvo S40
 - o Preisgestaltung: Mazda 3

Produkt-Highlights:

- **Karosserie:**
 - o Entwicklung bei Mitsubishi Design Europe.
 - o Basierend auf der Konzeptstudie Concept-X von 2005.
 - o Gemeinsame Designmerkmale mit neuem Lancer Evolution.
 - o Erstmaliger Einsatz des visuellen Identitätsmerkmals „Jetfighter-Front“.
 - o Länge: 4.570 mm, Breite 1.760 mm.
 - o Radstand 2.635 mm.
 - o Zuwächse gegenüber dem Vorgängermodell in Torsionssteifigkeit (+ 56 %) und Biegesteifigkeit (+ 50 %).
 - o Höhere Karosseriesteifigkeit als aktueller Lancer Evolution IX.
 - o Sicherheits-Karosseriestruktur RISE (Reinforced Impact Safety Evolution).

- Bis zu neun Airbags einschließlich Fahrer-Knieairbag (je nach Markt und Spezifikation).

- **Motoren:**

- Basisstufe*: 1,5-I-DOHC MIVEC (Benzin) – 81 kW/110 PS
(20 % Volumenanteil in Europa)
- Mittlere Leistungsstufe: - 2,0-I-Pumpe-Düse (Diesel) – 103 kW/140 PS
(25 % Volumenanteil in Europa)
- 1,8-I-DOHC MIVEC (Benzin) – 105 kW/144 PS
(50 % Volumenanteil in Europa)
- Obere Leistungsstufe*: *Details und technische Daten folgen später.*
- Hochleistungsversion**: 2,0-I-Turbo DOHC MIVEC – 217 kW/295 PS („Evolution“)
* wird nicht in Deutschland angeboten
** jeweils 5 % Volumenanteil

- **Antriebsvarianten:**

- 1,5 l: Fünfgang-Schaltgetriebe oder Vierstufen-Automatikgetriebe*.
- 1,8 l: Fünfgang-Schaltgetriebe oder elektronisch geregeltes 6-Stufen-CVT-Getriebe INVECS III mit Lenkrad-Schaltwippen und Sports Mode-Schaltung
- 2,0 l DI-D: Sechsgang-Schaltgetriebe.
- 2,0 l Turbo: Fünfgang-Schaltgetriebe oder SST-Getriebe mit Doppelkupplung.
* wird nicht in Deutschland angeboten

- **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 Dämpferraten (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 (1,5 l: elektrische) Leichtbau-Zahnstangenlenkung mit kleinem Wendekreisdurchmesser (10,0 m).
- Bremssystem: 15-Zoll-Scheiben vorn, 14-Zoll-Scheiben hinten, ABS, elektronische Bremskraftverteilung EBD, die 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)

- Modellvorstellung-

Nach der Neustrukturierung und Regeneration sieht die Mitsubishi Motors Corporation ambitioniert und zuversichtlich in die Zukunft und besinnt sich dabei ihrer Wurzeln und Traditionen – geprägt von hoher Technikkompetenz speziell auf dem Gebiet der Allradtechnologie sowie Jahrzehnten erfolgreichen Motorsports auf Topniveau.

Positionierung und Markenwerte kommen in der neuen Lancer-Modellfamilie deutlich zum Ausdruck, die in Gestalt der viertürigen Sportlimousine auf der IAA 2007 in Frankfurt/Main ihr Publikumsdebüt gab.

Zu deren markanten Eigenheiten zählen:

- Entwicklung als globales Projekt,
- japanische Zuverlässigkeit,
- außergewöhnliche Fahrdynamik,
- modernes japanisches Design,
- ausgeprägt sportlicher Charakter.

Die Säulen der zugehörigen Marktstrategie:

- variantenreiches Modellprogramm von der 1,5-Liter-Basisversion* bis zur Hochleistungsvariante Lancer Evolution,
- fünftürige „Sportback“-Version für die europäischen Märkte,
- Verfügbarkeit eines Dieselmotors ab dem Marktstart,
- Positionierung außerhalb traditioneller Segmente.

* nicht in Dtl.

Die neue, im japanischen Werk Mizushima gebaute Lancer-Modellfamilie* ist als Alternative für anspruchsvolle europäische Kunden gedacht, die ein dynamisches und elegantes Fahrzeug abseits des Mainstreams mit mustergültiger Zuverlässigkeit und exzellentem Preis-Leistungs-Verhältnis suchen.

** Marktstart Lancer Sportlimousine: ab Ende 2007/Frühjahr 2008;*

** Marktstart Lancer Evolution: ab Frühjahr 2008;*

** Marktstart Lancer Sportback: ab Sommer 2008.*

Unternehmen

- „Project global“ -

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

Die globale Plattform

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

Die hochflexible Plattform wurde zusammen mit verschiedenen Einheitskomponenten (Boden-Frontstruktur, Vorderradaufhängung, Basiselektronik) entwickelt und ist auch für die Implementierung des Allradsystems AWC (All Wheel Control), motorsportprobter Strukturelemente – wie der aus dem Lancer Evolution IX bekannten Aluminium-Dachkonstruktion – sowie verschiedener Derivate des so genannten „Weltmotors“ vorgesehen, den Mitsubishi in Kooperation mit DaimlerChrysler und der Hyundai Motor Company entwickelt hat.

Gemeinsame Basiselektronik

Eine 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.

Segmentübergreifendes Konzept

Dank ihrer hohen Flexibilität erfüllt die „Project Global“-Plattform nicht nur die Anforderungen und Regularien unterschiedlicher Märkte, 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 Hochleistungssportler Lancer Evolution. In der Automobilindustrie ein fast einzigartiges Projekt.

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

MODELLTRADITION

- Authentischer Charakter -

Wie Colt, Galant und Pajero zählt der Name Lancer zu den besonders renommierten Produktbezeichnungen von Mitsubishi.

1973 erstmals vorgestellt, zeigte dieser über acht Generationen hinweg einen akzentuierten Produktcharakter, geprägt von anspruchsvoller Technik, hoher Zuverlässigkeit, klarer Formensprache und rennerprobter Performance – bei den heckgetriebenen Modellen der Jahre 1973 bis 1987 ebenso wie als Fronttriebler (ab 1982).

Gene aus dem Motorsport

Im Laufe seiner Modellkarriere entwickelte sich der Lancer auch zu einem vollwertigen Motorsportgerät, das dank seiner robusten Konstruktion einige der schwierigsten und berühmtesten Rallyes in Afrika und Australien gewann, und das bereits im Debütjahr 1973.

Als Vorläufer der Evolution-Modelle aus den Neunzigerjahren und ihrer erfolgreichen WRC-Derivate vermittelte der Lancer EX 2000 Turbo, ausgerüstet mit einem 125 kW/170 PS 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.

Mehr noch: Über alle neun Generationen hinweg stand der Lancer mit klarer Linienführung und ausgewogenen Proportionen auch immer für Individualität und Präsenz. Besondere Erwähnung verdient in diesem Zusammenhang der „scharf“ gestylte Lancer EX aus dem Jahr 1978.

Bestseller in Russland

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

2007 spielt der Lancer nach wie vor eine Schlüsselrolle in der globalen Marktstrategie des Unternehmens. Der Bestseller ist maßgeblich daran beteiligt, dass Mitsubishi auf dem wichtigen russischen Markt der erfolgreichste Importeur und in der Ukraine die stärkste Marke generell ist.

Rund 35 Jahre nach der Lancer-Erstaufflage debütiert nun die neunte Generation und markiert zugleich eines der ambitioniertesten Automobilprojekte in der Firmengeschichte der Mitsubishi Motors Corporation: das „Project Global“.

Dabei orientiert sich Mitsubishi an der einstigen Produktphilosophie, nach der High-Performance-Versionen unmittelbar von den Großserienmodellen abgeleitet werden und dadurch einen direkten Bezug zu diesen aufweisen – eine Maßgabe, die man einige Jahre lang außer Acht gelassen hatte. Heute ist die verwandschaftliche Nähe zwischen der Lancer Sportlimousine und dem Lancer Evolution anhand einiger markanter Designmerkmale wieder unübersehbar.

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 (1. Lancer-Fünftürer).
- 1992: Debüt Lancer RS Evolution und Lancer GSR Evolution.
- 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 und 2008: „Project Global“ starte mit dem Lancer „Mark IX“.

MARKETING

- Kundengerechtes Produkt -

Im Verlauf der letzten dreißig Jahre setzt der Lancer mehrere Meilensteine der Mitsubishi-Produktgeschichte:

- Erstes in Europa offiziell angebotenes Mitsubishi-Modell (Debüt Londoner Motorshow 1974).
- Erster Rallyeerfolg in Europa (Klassensieg bei der 1000-Seen-Rallye in Finnland).
- Als erste Sportlimousine der Marke (EX 2000 Turbo) Wegbereiter für den Lancer Evolution.
- Hauptgarant der exzellenten Marktentwicklung von Mitsubishi in Russland (erfolgreichstes Importmodell 2005 und 2006) und in der Ukraine.

Heute ist die Rolle des Lancer als Teil des „Project Global“ nicht weniger wichtig:

- Beitrag zu einer ausgewogenen Balance zwischen Pkw- und SUV-Absatz sowie zwischen Nord-/Zentraleuropa und Südeuropa/Großbritannien.
- Protagonist der Rückkehr von Mitsubishi Motors ins größte europäische Fahrzeug-(C-)Segment mit Überschneidungen zum nächsthöheren D-Segment.
- Wiederbelebung der markentypischen „Non mainstream“-Produktcharakteristik.
- Wichtiger Beitrag zum Erreichen der Verkaufsziele in Europa (Gesamtvolumen rund 200.000 Einheiten pro Jahr).

Neues Gleichgewicht

Trotz über dreißigjähriger Europapräsenz mit einem breit gefächerten Modellangebot in einer steigenden Zahl von Absatzmärkten (derzeit 35) besitzt Mitsubishi spezifische, von der jeweiligen Verkaufsregion abhängige Markenimages:

- Nord- und Zentraleuropa: Hier gilt Mitsubishi als Pkw-Hersteller mit eher konservativem Markenimage, mit Kunden mittlerer Einkommensklassen, die stark auf Qualität und Zuverlässigkeit bedacht sind („Carisma-Marke“).
- Südeuropa und Großbritannien: Mitsubishi gilt in diesen Märkten als Hersteller dynamischer und anspruchsvoller SUV- und Sportwagen, deren Kundenkreis sich aus mittleren bis hohen Einkommensklassen rekrutiert („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 und

Profitabilität vor allem mit SUV-Modellen realisieren ließ). Diese zweigeteilte Markenimage hat sich in Europa bis heute erhalten. In 2000 beispielsweise gliederten sich die Absatzverhältnisse wie folgt auf:

- 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 Kalkulationen für 2007 belegen:

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

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

In ähnlicher Weise markierte der neue Colt in 2004 die Rückkehr von Mitsubishi ins B-Segment. Mit 205.561 verkauften Einheiten (Dreitürer/Fünftürer/Coupé-Cabriolet) zwischen der Markteinführung im Frühjahr 2004 und Mai 2007 brachte er fast siebzig Prozent Neukunden zur der Marke und trug dadurch zu drei erfolgreichen Finanzjahren des Unternehmens bei. Besonders erfolgreich war er in Schlüsselmärkten wie Italien (9.122 Einheiten im Kalenderjahr 2006, entsprechend einem Acht-Prozent-Zuwachs im europäischen B-Segment) und Deutschland (20.129 Einheiten im Kalenderjahr 2006, Anstieg des Segment-Marktanteils auf 3,5 Prozent).

In der gegenwärtigen Absatzplanung 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 der Vergangenheit ein eher blasses Profil zeigte.

Über das C-Segment hinaus

Dass das europäische C-Segment ist für Mitsubishi kein unbekanntes Terrain ist, dafür stehen 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 waren die strategischen Bemühungen nicht kontinuierlich und die Angebote in den Augen vieler potenzieller Kunden nicht attraktiv genug. Mitsubishis Präsenz in diesem Segment war eher konturlos, die Produkte zu weit entfernt von unverwechselbarem Design und dem sportlichen Image der ersten beiden Lancer-Generationen. Die mit jeder neuen Generation wachsende Kluft zwischen Lancer und Lancer Evolution steht exemplarisch für diese Entwicklung.

Heute stellt sich Mitsubishi erneut den Anforderungen des europäischen C-Segments. Die Ziele sind eine bessere Risikostreuung über alle Segmente, das Ausfüllen der Lücke zwischen Colt und Grandis und das Herstellen gesunder Balancen zwischen Marktregionen (Nord-Süd) und Produktgruppen (Pkw-SUV).

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

Das neue Modell präsentiert sich als variantenreiche Produktfamilie, die für regionale Märkte wichtige Varianten (Dieselversionen, Fließheck-Karosserie) sowie sinnvoll gestaffelte Ausstattungs- und Motorenprogramme bereithält. Ermöglicht wird diese Vielfalt durch das „Project Global“-Plattformkonzept.

Dank einer grundlegend neu überdachten Produktstrategie darf der neue Mitsubishi Lancer die Lehre der reinen 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, durch die Einbindung der Hochleistungsvariante Evolution in die Modellfamilie sowie eine weitere Variante, die später die Lücke zwischen beiden schließen soll.

Eigenständiger Modellcharakter

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

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

Ähnlich den Kompaktmodellen von Volvo, Subaru, Alfa Romeo oder Saab verfügt die Lancer Sportlimousine über eine ausgeprägte sportliche Tradition, markantes Design und ansprechende Fahrdynamik – Merkmale, die sie mit dem bekannt ausgezeichneten Preis-/Leistungsverhältnis von Mitsubishi, der anerkannten Zuverlässigkeit japanischer Produkte und der Nähe zum Hightechmodell Evolution verbindet. Der neue Lancer ist von essenzieller Wichtigkeit für Mitsubishi, weil er nicht nur einen renommierten Produktnamen neu belebt, sondern die gesamte Marke zu ihren Wurzeln zurückführt.

Im Gegensatz zu einem dem rational geprägten Produktcharakter früherer Jahre kommuniziert der neue Lancer das Traditionsbewusstsein und die Eigenständigkeit einer Qualitätsmarke. Damit positioniert er sich bewusst außerhalb des Mainstream-dominierten C-Segments in Europa.

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

Diese in Europa außerordentlich beliebte Karosserieform macht im C-Segment der fünf wichtigsten EU-Märkte einen Verkaufsanteil von 75 Prozent aus und war – gerade angesichts des Fehlens einer Kombivariante – ein „Muss“ innerhalb des Lancer-Produktportfolios. Als alleinige Karosserievariante dagegen hätte diese Karosserieform langfristigen Erfolg nicht garantieren und somit die nötigen Investitionen nicht rechtfertigen können.

Die geplante Markteinführung des Lancer Sportback in Europa ist für den Sommer 2008 vorgesehen.

Erobern und bewahren

Differenziert genug, um der Marke mit einer kalkulierten Eroberungsrate von 50 Prozent neue Käufer zuzuführen und zugleich bestehende Kunden (derzeit rund 400.000 Lancer, Carisma und Galant im europäischen Fahrzeugbestand) weiter zu binden, besitzt der in Größe und Charakter gewachsene Lancer nach internen Berechnungen das Potenzial für rund 45.000 zusätzliche Verkäufe pro Jahr. Damit dürfte er einen maßgeblichen Beitrag zu einer ausgewogenen Absatzentwicklung in Nord- und Südeuropa leisten (rund 200.000 Einheiten pro Jahr, Verteilung Pkws:SUV annähernd 50:50).

DESIGN

- „Hai und Jet“ -

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 für verschiedene Marktsegmente eine Schlüsselrolle für den jeweiligen Produktcharakter. Dass dies bisher sehr gut gelungen ist, bestätigen die Kundenreaktionen und Markterfolge der ersten Vertreter dieser neuen Modellära (Outlander, Lancer, Delica D:5).

Ein 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 globalen Plattform entstanden sind. Weitere Nachweise seiner Kreativität lieferte das in Europa beheimatete Designteam mit den Entwürfen Pajero Evo (2001/2002), CZ2 (2001), Colt (2002/2004), Concept-Sportback (2005), Concept-X (2005) und Concept EZ-MIEV (2006).

Auch der neue Lancer, eine dynamische Sportlimousine japanischer Prägung, spiegelt als jüngster Vertreter dieser Produktgeneration den neuen Geist der Marke wider.

Homogener Familienauftritt

Ihr ausdrucksstarkes Design teilt die Lancer Sportlimousine mit den viel beachteten Studien Concept-Sportback (IAA 2005) und Concept-X (Tokio Motorshow 2005).

Die markante Gestaltung wurzelt in dem Bestreben, den Charakter des Lancer der ersten beiden Modellgenerationen neu zu beleben, bei denen die Standardmodelle den Hochleistungsvarianten 1600 GSR beziehungsweise EX2000 Turbo sehr nahe standen.

Heute zeigt sich die enge Verwandtschaft der verschiedenen Lancer-Modelle (Sportlimousine, Sportback, Evolution) deutlicher denn je. Die niedrige Außenhöhe, die lange Motorhaube, kurze Karosserieüberhänge und breite Spurmaße, die hohe und keilförmige Gürtellinie, eine „fließende“ Glaskanzel sowie scharfe Konturen und schöne Details sind allen Modellvarianten gemeinsam und setzen Akzente im Segment sportlicher Limousinen.

Vorbilder „Hai“ und „Jetfighter“

Die Front des Lancer zeigt mit dem so genannten „Jetfighter-Grill“ ein markantes Element der neuen visuellen Identität von Mitsubishi. Sie ist die logische Weiterentwicklung des „Mount Fuji“-Frontgrills, mit dem Mitsubishi 2001 ein neues Gesicht zeigte, und stellt einen wichtigen Schritt zur Stärkung der Markenidentität dar.

Zunächst als Evolution eines vorhandenen Designthemas gedacht (vergrößerter Grill nach dem Vorbild des 2005 in den USA vorgestellten Eclipse), ist der Jetfighter-Grill im Begriff, sich in der gesamten Modellpalette zu etablieren. Typische Kennzeichen sind die 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 der 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 Designzitat sportlicher Mitsubishi-Modelle aus der Vergangenheit zu verstehen, beispielsweise des Galant aus den Neunziger- und des Coupés GTO aus den Sechzigerjahren.

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

Keilform

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

Die ausgeprägte Hafischnase, der lange Radstand und das markante Stummelheck verleihen dem Lancer – auch optisch – Stabilität in der Kurve und Kontakt zur Straße. Plastisch ausgeformte Radhäuser erinnern an die Rallyehistorie der Marke, während 18-Zoll-Leichtmetallräder (obere Ausstattungsvarianten) kraftvolle Akzente in einer insgesamt schlanken Silhouette setzen.

Markantes Kurzheck

Von der Front bis zum Heck präsentiert sich die Lancer Sportlimousine aus einem Guss. Kräftig ausgeformte Radhaus-Schulterpartien ziehen sich von den Scheinwerfern über die gesamte Flanke bis zu den hoch positionierten Schlussleuchten, während Kofferraumkante und Stoßfängeroberseite eine Linie bilden. Das skulpturartig geformte Heck unterstreicht die sportlichen Proportionen des gläsernen Oberbaus, während V-förmige Charakterlinien unterhalb der Schlussleuchten der Heckansicht einen markanten Ausdruck verleihen. Aus der Dreiviertel-Frontperspektive verkürzt sich der hintere Überhang optisch durch die nach hinten zulaufende Seitenpartien des Heckstoßfängers.

Die Heckleuchten selbst mit drei scharf konturierten Rundeinsätzen und LED-Leuchteffekt wirken wie kleine Technoart-Kunstwerke und bilden zusammen mit dem markanten Kurzheck einen idealen Hintergrund für das großformatige Mitsubishi Drei-Diamanten-Logo.

Effizient gestalteter Innenraum

Wie das Exterieurdesign vermittelt der Innenraum der Sportlimousine ein eigenständiges Flair, gekennzeichnet durch klare Konturen und Oberflächen, ansprechende Detaillösungen und dem Verzicht auf verspielte Gimmicks.

So unterstreicht eine stark gewölbte Armaturentafel die Funktionalität des Cockpits und Konzentration auf die Erfordernisse einer effizienten Raumgestaltung. In ihrem zum Fahrer hin leicht geneigten Scheitelpunkt sind häufig genutzte Bedienelemente versammelt, zu den Seiten hin weicht sie zurück, um maximale Bewegungsfreiheit für Fahrer und Beifahrer zu gewährleisten.

Neben dem effektiven Platzangebot schafft diese Art der Interieurgestaltung ein großzügiges Raumgefühl. Klar gezeichnete Innenverkleidungen unterstreichen den optischen Eindruck von Luftigkeit und Weite.

Sportlich-komfortables Ambiente

Der Raumeffekt der Armaturentafel vermittelt Entspannung und Sicherheit, während speziell gestaltete Instrumente und Bedienelemente die Funktionalität und hohe Qualitätsanmutung unterstreichen:

- Instrumente im „Sonnenbrillen-Design“ unter Schirmkappen in italienischer Machart, ausgeführt im Farbschema Silber-auf-Schwarz. Eine „Brücke“ schirmt das LCD-Multi-Informationssystem ab.
- Das silberfarbene akzentuierte Mitsubishi-Multi-Communication-System bündelt die Audio-, Navigations- und Kommunikationsfunktionen in bedienfreundlicher Anordnung.

- 380-Millimeter-Dreispeichen-Lenkrad, analog zur Instrumenteneinheit in Silber-Finish. Der Lenkradkranz ist je nach Ausstattungsversion mit Leder bezogen. Der Kern des Lenkradringes aus Metall reduziert Vibrationen.
- Kontrollelemente für Audiofunktionen und Tempomat auf den Lenkradspeichen ermöglichen dem Fahrer Bedieneingriffe, ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen. Die Bedienelemente für die Freisprechfunktion sind griffsicher auf der Lenkradnabe untergebracht.
- Magnesium-Schaltwippen an der Lenksäule unterstreichen in den Antriebsversionen mit CVT-Automatikgetriebe den ausgeprägt sportiven Charakter des Fahrzeugs.
- Speziell ausgeformte Sportsitze unterstützen die Sitzposition und gewährleisten sicheren Seitenhalt. 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.
- Darüber hinaus bietet der Innenraum 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 (Audioausführung in Kombination mit der Rockford Fosgate-HiFi-Anlage, Videoausführung in Kombination mit Mitsubishi Multi Communication System MMCS).
 - 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 Behälter für bis zu zehn CDs.

Positionierung zwischen C- und D-Segment

Im Gegensatz zum C-Segment-üblichen Two-Box-Design, von dem sich viertürige Stufenheckvarianten nur schwer ableiten lassen, wurde der neue Lancer von Beginn an als solche entwickelt. So bietet er ausgewogene Proportionen, die seine sportlichen Ambitionen unterstreichen.

Mit 4,57 Metern Außenlänge positioniert sich die Sportlimousine zwischen den europäischen C- und D-Segmenten und offeriert eine attraktive Mischung aus sportbetontem Design und Platzkomfort.

Dank komfortabler Breiten- und Höhenabmessungen und einer praxisgerechten 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.
- Große Innenbreite und geringer seitlicher Karosserieeinzug generieren stattliche Schulterfreiheit (1.389 mm vorn, 1.379 mm hinten) und großzügige Kopffreiheit (920 mm vorn, 835 mm hinten).
- Hohe Sitzposition mit exzellentem Sichtfeld sowie leichtem Ein- und Ausstieg.
- Fondbank in flexibler 60:40-Teilung ermöglicht den Transport sperrigen Ladeguts und erweitert die Laderaum-Basiskapazität (400 Liter).
- Kofferraumklappe mit Raum sparenden Scharnieren erlaubt optimales Ausnutzen der Laderaumressourcen.

Trotz des langen Radstands und breiter Spurmaße bietet das Chassislayout des neuen Lancer mit einem Wendekreisdurchmesser von nur 10,0 Metern die Handlichkeit eines Kompaktklassemodells.

ARCHITEKTUR

- Fahraktiver Charakter -

Die Steifigkeit einer vollständig neu entwickelten Karosseriestruktur sorgt bei allen Lancer-Modellvarianten für präzise Fahreigenschaften, hohe Qualität, gehobenen Fahrkomfort und ein Höchstmaß an passiver Sicherheit.

Bestwerte in der Karosseriesteifigkeit

Einige Beispiele machen dies deutlich:

- Durch den Einsatz durchgängiger Träger-Elemente, die von der Seite bis in die Dachträger reichen, sowie weiterer gezielter Verstärkungen im Karosseriebereich, spricht das Fahrwerk besonders feinfühlig an und unterstützt so die Handlingpräzision.
- Im Vergleich zur Vorgängergeneration stiegen die Torsionssteifigkeit um 56 und die Biegesteifigkeit um 50 Prozent – Werte, die der aktuellen Hochleistungsversion Lancer Evolution IX entsprechen.

Agiles „Fahrerauto“

Die hohe Grundsteifigkeit des Aufbaus ermöglichte zudem eine agile und fahraktive Fahrwerksabstimmung:

- 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 die erhöhte Anordnung der Anlenkungspunkte werden Fahrbahnstöße weicher eingeleitet, während eine Absenkung der Spurstangenanlenkung am Radträger die Spur- und Sturzkonzanz erhöht.

- Ein weiterer Garant für Federungskomfort und sportliches Handling ist die anspruchsvoll konstruierte Multilink-Einzelradaufhängung. Spezielle Versteifungen an Querträger und Radanbindungen ermöglichen hier eine besonders präzise Einstellung der Radgeometrie und erleichtern die Wartung.
- Neben einer Ausführung mit Standard-Setup wird die Lancer Sportlimousine in verschiedenen Märkten Europas mit einer betont sportlichen Fahrwerksabstimmung angeboten, die mit 18-Zoll-Rädern, dem Reifenformat 215/45 R18, verstärktem Querstabilisator (21 statt 20 mm),

angepassten Feder- und Dämpferdaten sowie einem Federbeindom im Vorderwagen noch dynamischeres Handling ermöglicht.

- In beiden Fällen kommt eine Leichtbau-Zahnstangenlenkung mit hydraulischer (1,5-l-Basisversion: elektrischer) Servounterstützung zum Einsatz. Ein Wendekreisdurchmesser von nur 10,0 Metern gewährleistet auch in beengter Umgebung maximale Beweglichkeit.
- Das leistungsstarke Bremssystem der Sportlimousine umfasst (je nach Markt und Ausführung):
 - o 15- beziehungsweise 14-Zoll-Scheiben an Vorder- und Hinterachse,
 - o ABS,
 - o elektronische Bremskraftverteilung (EBD),
 - o Bremsassistent.

Dazu kommt die Fahrdynamikregelung MATC (Mitsubishi Active Stability & Traction Control system), die elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP) und Traktionskontrolle (T/C) umfasst.

RISE-Sicherheitskarosserie

Überragende Stärken in der Crashesicherheit bringt 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 und das Kraftstoffsystem bei Heckkollisionen vor Beschädigungen bewahrt.

	Impact safety			Lower repair bill after slight impact	Handling stability and ride
	Frontal crash	Side crash	Pedestrian protection		
① Octagonal-section front side member	●				
② 3-leg supporting structure	●			●	
③ Front end of side member crumple box structure				●	
④ Front deck and fender crumple structure			●		
⑤ Occupant cell reinforcement ring structure		●			●
⑥ Roof side brace		●			●
⑦ Closed-section roof rail		●			●

Weitere 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 dadurch weitgehend eine Deformation der Fahrgastzelle.

- Die Verwendung von Stählen der höchsten Zugfestigkeitsklasse generiert zusätzliche Steifigkeit in den Seitenpartien und im Fahrzeugheck.
- Eine so genannte „Occupant cell ring reinforcement“-Struktur mit gezielten Verstärkungen an seitlichen Karosserieöffnungen minimiert die Verformung bei Seitenkollisionen.
- 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 weiterer Dämpfungsmaterialien für hohen Geräuschkomfort.

Lückenlose Sicherheitsausstattung

Gemäß dem hohen Anspruch der Marke auch auf diesem Gebiet verfügt die Lancer Sportlimousine über eine der umfassendsten Sicherheitsausstattungen ihres Segments mit – 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, vorne 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.
- Verkleidung von Türsäulen und seitlichen Dachpartien mit Energie absorbierenden Materialien, die das Risiko von Kopfverletzungen bei Seitenkollisionen minimieren.
- Kindersitzverankerungen nach Isofix-Standard an den Außenplätzen im Fond und an der Heckablage.

- Frontstoßfänger, Motorhaube, Kotflügel und Kühlergrill besitzen zwecks 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.

ANTRIEB

- Weltmotor -

Die ab Ende 2007 sukzessive in die europäischen Märkte eingeführte Lancer Sportlimousine bietet von Beginn an ein umfassendes, auf die jeweilige Verkaufsregion abgestimmtes Motorenprogramm.

Sinnvoll gestaffeltes Motorenprogramm

Das Antriebsprogramm umfasst ein 1,5-Liter-Benziner-Basistriebwerk, einen weiteren Benzinmotor mit 1,8 Liter Hubraum sowie eine 2,0-Liter-Dieselsonversion. Die Position des Spitzenmodells bekleidet – erstmals als voll integriertes Mitglied der Modellfamilie – der Lancer Evolution. Das Antriebsprogramm* im Überblick:

- Basis:	1,5-I-DOHC MIVEC (Benzin) – 80 kW/109 PS**
- Mittlere Leistungsklasse:	2,0-I-Pumpe-Düse-Diesel – 103 kW/140 PS*** 1,8-I-DOHC MIVEC (Benzin) 105 kW/143 PS
- Obere Leistungsklasse:	<i>technische Details folgen später</i>
- Hochleistungsversion:	2,0-I-Turbo DOHC MIVEC „Evolution“ – 217 kW/295 PS <i>technische Details folgen später</i>

**Endgültige Daten nach der Homologation.*

*** nicht in Deutschland*

****zuliefert von Volkswagen*

Gemäß den Erfordernissen der europäischen Märkte deckt diese Antriebspalette einen breiten Leistungsbereich ab.

Mittlere Leistungsklasse

Im Fokus der Marktplanungen steht das mittlere Leistungssegment des Lancer:

- **1,8 I MIVEC-Benzintriebwerk (50 Prozent des Gesamtvolumens):**
 - o Bei diesem Antrieb handelt es sich um ein Derivat des gemeinsam mit DaimlerChrysler und Hyundai entwickelten „Weltmotors“.

- Das Triebwerk ist von essenzieller Wichtigkeit in Märkten, in denen Dieselmotoren kundenseitig nicht präferiert und/oder bei Hubräumen über zwei Liter steuerlich benachteiligt werden. Aus diesem Grund wird Mitsubishi eine Zweiliterversion des Motors, wie sie derzeit in Japan und den USA zur Wahl steht, in Europa nicht anbieten.
- Wesentliche Konstruktionsmerkmale des Triebwerks sind Leichtbauweise, exzellente Leistungsabgabe und niedriger Kraftstoffverbrauch. Ein Motorblock aus Aluminium-Druckguss, ein Zylinderkopfdeckel aus Kunststoff, das Antriebslayout mit nach hinten gerichteter Auslassseite und doppelwandigem Abgaskrümmner aus rostfreiem Stahl sind nur einige Beispiele für eine Vielzahl von Fortschrittstechnologien, die hier zur Anwendung kommen. Optimierte Abmessungen des Kurbeltriebs und der Einsatz der variablen Ventilsteuerung „MIVEC“ auf Ein- und Auslassseite gewährleisten optimale Gaswechsel in allen Betriebszuständen.
- 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 Zeitspanne mit maximaler Zylinderfüllung zu vergrößern und ein höheres Drehmoment zu generieren. Bei hohen Drehzahlen und Vollast 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 die Lancer Sportlimousine (mit manuellem Fünfgang-Schaltgetriebe) eine Höchstgeschwindigkeit von 204 km/h und einen Kraftstoffverbrauch von 7,7 l/100 km; der zugehörige CO₂-Emissionswert liegt bei 183 g/km (jeweils kombinierter Normzyklus). Ausgezeichnete Daten liefert auch die Variante mit CVT-Automatikgetriebe: Benzinverbrauch und CO₂-Ausstoß liegen hier mit 7,9 l / 100 km respektive 188 g/km praktisch auf gleichem Niveau.

- 2.0 l Pumpe-Düse-Dieselmotor „DI-D“ (25 Prozent des Gesamtvolumens):

- Der von Volkswagen zugelieferte, in den Modellen Grandis und Outlander bereits verwendete Motor ist für den Lancer vom Marktstart an verfügbar.
 - Für den europäischen Markt, auf dem rund 40 Prozent der C-Segment-Limousinen mit Dieselmotor geordert werden, stellt dieser Motor eine unverzichtbare Antriebsvariante dar.
 - Die Pumpe-Düse-Technologie operiert mit den höchsten Arbeitsdrücken aller Diesel-Einspritzsysteme und realisiert 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 erfüllt den Abgasstandard Euro 4, generiert 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 das Fahrzeug eine Beschleunigungszeit von null auf 100 km/h in 9,6 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 207 km/h. Dabei unterstreichen ein Kraftstoffverbrauch von 5,9 l/100 km und ein CO₂-Emissionswert von 157 g/km (jeweils kombinierter Normzyklus) die Effizienz des Triebwerks. (in Deutschland Verbrauch ab 6,1 l/100 km und 160g/km Co₂)
 - Die mit einem speziell abgestimmten Sechsgang-Schaltgetriebe von Aisin AW kombinierte Antriebsvariante verfügt über umfassende Maßnahmen zur Geräuschkämpfung und ein neu entwickeltes Zweimassen-Schwungrad, das Antriebsschwingungen wirkungsvoll dämpft.
- **1.5 I MIVEC-Triebwerk (20 Prozent des Gesamtvolumens)*:**
- Dieses hochmoderne, 2004 im neuen Colt vorgestellte Triebwerk zählt zu den ersten Vertretern einer neuen Mitsubishi-Triebwerksgeneration.
 - Zu deren spezifischen Technikmerkmalen gehören:
 - Leichtbauweise: Motorblock aus Aluminium, Einlasskrümmer und Zylinderkopfdeckel aus Kunstharzmaterial.
 - Kompaktheit: Enge Ventilwinkel, direkt betätigte Ventile über Steuerkette, Motorblock-integrierte Nebenaggregate.

- Hohe Leistungsausbeute: DOHC, vier Ventile pro Zylinder, variable Ventilsteuerung „MIVEC“, strömungsoptimierter Einlasstrakt, Auslasskrümmer mit identischen Kanallängen.
- Niedriger Kraftstoffverbrauch: Reibungsreduzierte bewegliche Komponenten, Antiklopfbrennraumgestaltung, dünner Kühlwassermantel, elektronisches Drosselventil, variable Ventilsteuerung „MIVEC“.

* wird in Deutschland nicht angeboten

- Der Motor mit einem Bohrungs-/Hubverhältnis von 75 x 84,8 Millimetern, 1.499 cm³ Hubraum und Vierventiltechnik leistet 80 kW/109 PS (bei 6.000 1/min) und erreicht ein maximales Drehmoment von 143 Newtonmetern (bei 4.000 1/min). Die Höchstgeschwindigkeit der 1,5-Liter-Benzinversion liegt bei 191 km/h, den Sprint 0-100 km/h absolviert sie in 11,6 Sekunden. Ebenso wirtschaftlich wie umweltfreundlich präsentieren sich mit 6,4 l/100 km respektive 153 g/km Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission (jeweils kombinierter Normzyklus und Fünfgang-Schaltgetriebe).

Schritt nach vorn

Die aufgeführten Motorvarianten sind entweder mit manuellem Fünfgang-Schaltgetriebe (1.5, 1.8), manuellem Sechsgang-Schaltgetriebe (2.0 DI-D) oder Vierstufen-Vollautomatik kombiniert (1.5 optional).

Analog zum Outlander, einem weiteren Vertreter der „Project global“-Modellgeneration, offeriert Mitsubishi auch für den Lancer ein neues, elektronisch geregeltes 6-Stufen-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, zudem ist sie völlig frei von Lastwechselbeziehungswise Schaltrucken.
- Ein weiteres Hightech-Komfortmerkmal ist die adaptive Getriebesteuerung INVECS III (Intelligent & Innovative Vehicle Electronic Control System), die individuelle Fahrgewohnheiten „lernt“ und diese in ihrer Schaltstrategie berücksichtigt. 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 (links hoch-, rechts herunterschalten), die Gangwechsel im manuellen Schaltmodus noch schneller und fließender gestalten und so dem Fahrerlebnis einen weiteren 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, zählt auch eine intelligente Elektronikarchitektur zu den Komponenten der neuen „Project global“-Plattform.

Premium-Soundsystem

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, 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 (CDDDB-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 Audiosystem 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 CDDDB-Modus (Songtitel-Info).

KOMFORT

- Innovative Details -

Eine Vielzahl anspruchsvoller Ausstattungsfeatures verfeinert das Fahrerlebnis im neuen Lancer und gestaltet den Aufenthalt an Bord komfortabel:

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

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

1. Ent-/Verriegelung:

Trägt der Fahrer die Fernbedienung bei sich, hat er durch bloßes Betätigen des Griffs von Tür oder Kofferraumdeckel Zugang ins Fahrzeug. Ein Doppelton und das zweifache Aufleuchten der Warnblinkanlage signalisieren, dass das Fahrzeug geöffnet ist.

Zum Verriegeln genügt ein Druck auf einen „Lock“-Schalter im Türgriff oder in der Heckklappe, die Bestätigung erfolgt jeweils akustisch und optisch.

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 Scheibenheber und Außenspiegel lassen sich 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,
- 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 fünfsprachige Sprachsteuerung neuester Generation (Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch, Spanisch) lässt sich pro Sprache auf eine Person abstimmen, um die Erkennung und das 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: Mehrere 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 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, das bei Nachtfahrten das Sichtfeld des Fahrers vergrößert.

So werden in Kurven – entsprechend dem Lenkradeinschlag – fahrzeugintegrierte Zusatzscheinwerfer automatisch eingeschaltet, leuchten den Innenbereich der Biegung zusätzlich aus und machen so einen breiteren Fahrbahnbereich einsehbar.

- **Automatische Klimaregelung mit Innenluftfilter:**

Je nach Markt und Modell ist 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 reduziert das Eindringen von Infrarot- und UV-Strahlung in den Innenraum (je nach Fahrzeugposition zwischen 66 und 100 Prozent), lässt zugleich sichtbares Licht passieren und schafft auf diese Weise eine helle, freundliche Atmosphäre.

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

Ein weiteres Element der elektronischen „Project global“-Basisarchitektur ist ETACS, ein Modell übergreifendes, in allen EU-Spezifikationen verfügbares Datenkommunikationssystem.

Diese wichtige Schnittstelle zwischen Mensch und Fahrzeug beinhaltet:

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

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, ...
- ⇒ Blinkersignal, Türschließung, Außenspiegel-Einklappfunktion, Klimaanlage-Abschaltung, ...
- ⇒ Außenbeleuchtung: Automatische Nebelscheinwerfer-Abschaltfunktion, ...
- ⇒ ... zahlreiche weitere Konfigurationsmöglichkeiten.
