



auto-illustrierte.ch

auto ILLUSTRIERTE

10 KOMPAKT-
VANS IM
VERGLEICH



HÖLLENRITT MIT 420 PS

M3 COUPÉ

14 SEITEN
OCCASIONEN
AUTO
SCOUT 24
www.autoscout24.ch

**TEST
DES
MONATS**



MERCEDES C320 CDI

**TUNING CARS 2007
LESERWAHL**

**1. PREIS:
EIN JAHR
FAHRSPASS
MIT EINEM
HONDA CIVIC TYPE R**



**MITSUBISHI EVOLUTION
VON LANCER TURBO BIS EVO IX BY FISCHLIN**



HARDROCK AUS FERNOST

MITSUBISHI LANCER EVO-HISTORIE BY FISCHLIN Schnell, schneller, am schnellsten. Schon in der Basis demonstrierten die traktionsfiten Pressluft-Lancer stets ihre Stärken. Aus den Händen von Charly Fischlin mutieren sie zu Allrad-Bestien. Unser Aha-Erlebnis.





Charly Fischlin, Mitsubishi-Tuner, zieht's mit seinem Team und seinen Boliden westwärts zur ehemaligen F1-Rennstrecke Dijon-Prenois. Praktisch, dass der Monteverdi-Club Schweiz die Rennstrecke für sein jährliches Treffen und Fahrtraining gemietet hat und uns freundlicherweise Besuchsrecht gewährt. Logisch, dass wir die super Gelegenheit beim Schopf

packen, ich mich selbst in fünf der neun japanischen Perlen setze und auf dem heiligen Asphalt von Dijon ein paar Runden drehe oder mitheize.

Wir haben Wetterglück. Just heute strahlt der Himmel blau. Da und dort dröhnen, heulen Motoren verschiedenster Renn- und Serienwagen auf. Unter den Teilnehmern des Fahr-events knistert es förmlich vor Spannung. Verständlich, denn

nach der langen Anreise will jetzt jeder endlich wieder mal volle Kanne ohne Speedlimit richtig Bleifuss geben. Für mich heisst es jetzt Kopfpariser und Helm auf. Es ist sommerlich warm. Ich schwitze schon jetzt und nehme auf dem Beifahrersitz von Fischlins jüngstem automobilen Spross für meine Dijon-Premiere Platz. Charly, ACS-Instruktor, der die Strecke in- und auswendig kennt, führt

mich in seinem frisch aufgebauten Mitsubishi Lancer Evolution IX auf dem Burgunder Rundkurs ein. Auf dem Papier beeindruckt der 3870 Meter lange Circuit nicht besonders. Aber hallo, der dreidimensionale Track hat's aus der Cockpitperspektive echt in sich. Nach dem ersten Buckel Ende des ersten Drittels geht's subito leicht überhängend nach links. Dann ab in die Gerade, bis man



MITSUBISHI LANCER 2000 TURBO 1973 wurde der erste Lancer vorgestellt. 1979 kam die zweite Generation mit Stufenheck. Dieser weisse Lancer 2000 Turbo entstammt der dritten Generation (1983). Dieses Topmodell wurde mit einem 1,8-Liter-Turbo (170 PS), grossem Motor- und Ladeluftkühler sowie Differenzialbremse hinten bestückt.



mit super Grip dank positiver g-Belastung in die ansteigende Rechtskurve (Parabolica) sticht. Geht dann die Ideallinie flöten, hat man Pech, denn im konvexen Teil der Kurven wird der Wagen plötzlich leicht...

Nach drei Angewöhnungsrunden am Steuer des Neuner-Nachfolgers, des in der ai 6/06 getesteten Fischlin-Evos, sind bereits die offenen Renner dran. Zeit zum Verdauen und Informationen sammeln.

Am Anfang von Charly Fischlins (54) Karriere stand die Lehre als Automechaniker (1968–1972). Im dritten Lehrjahr erstand sich der schon damals Rennbegeisterte für ein paar Hunderter einen Formel V mit Käfermotor. Einerseits war es Besitzerstolz, andererseits juckte es den Novizen, an den Steuerzeiten herumzuschrauben, schliesslich musste der Motor optimiert werden.

Als Teststrecke diente die Flurstrasse am Rossberg in Arth-Goldau. Nach bestandener Automechanikerlehre bei der Volvo-Garage Odermatt wechselte er zur Garage Meier (Ford, Lada, Yamaha). Rennluft schnupperte Charly in den Jahren '73 und '74 allerdings auf zwei Rädern, nämlich auf der Yamaha RD 250 (4. SM-Gesamtrang) und RD 350 (2. Rang). In der 350er-Klasse war der Gesamtsieg vor dem letzten Rennen in Hockenheim zum Greifen nah, ein Sturz im Training machte ihn jedoch jäh zunichte. 1981 lockte Charly der Schritt in die Selbstständigkeit. Flugs wurde dem Götti sein Dreifamilienhaus samt kleiner Garage abgekauft.

Fischlin erhielt eine Mitsubishi- und Yamaha-Vertretung und bietet seit da markenunabhängigen Reparaturservice an. Bald wurde die Garage zu klein, ein Anbau musste her. Dennoch liess die Faszination am Rennsport Charly nicht los. Jetzt auf vier Rädern. 1993 kaufte er sich einen Tiga Sports 2000, mit dem Ziel, Gruppe-C-Rennen zu fahren, und baute ihn



MITSUBISHI EVOLUTION V RS BY FISCHLIN Von nichts kommt nichts. Mit stärkeren Pleuelstangen, Nockenwellen, neu programmierter Zündung und mehr Ladedruck entlockt das Motorentuning Stufe Race dem Zweiliter-Turbo bullige 400 PS und 600 Nm. In nur vier Sekunden soll er auf hundert rennen. Die Mov'it-Komplettbremsanlage mit Bremssätteln, gelochten, innen belüfteten Scheiben und Stahlflexleitungen sorgen für standfeste Verzögerung. 1200 Kilo wiegt der Racer mit Komplettkäfig und Leichtbau total.





neu auf. Er kam, sah und siegte: 1994 und 1995 gewann Charly den Pokal der Schweizer Rennsportwagen. Dann Verkauf des Tiga an seinen Neffen Toni Büeler. 1996 bis '98 suchte Charly eine neue Herausforderung in einem Gruppe-C-Martini. Dreimal in Folge erkämpfte er sich gar den Klassentitel.

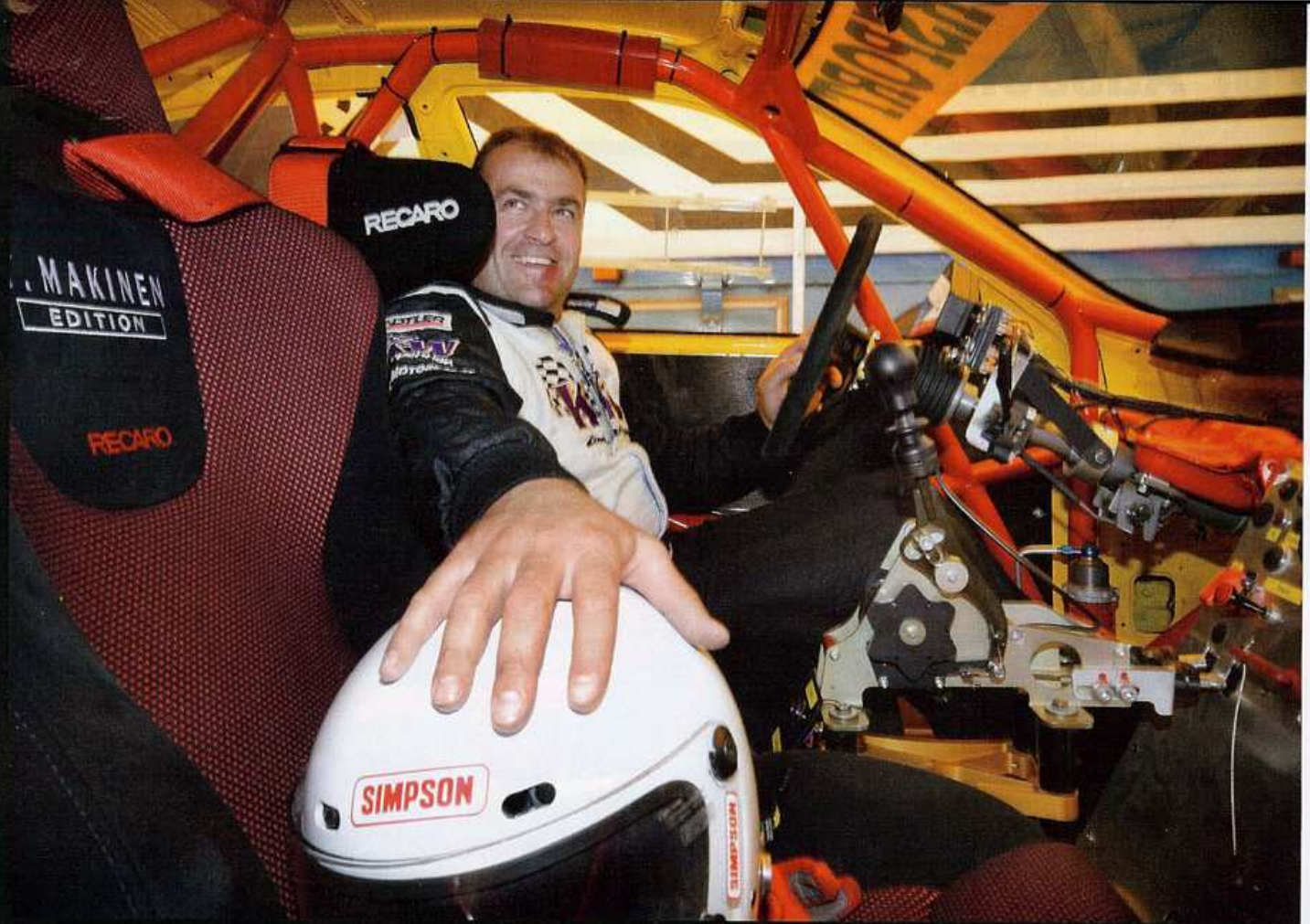
Motiviert durch das Renn-Engagement seines Neffen Toni auf dem Mitsubishi Evolution Lancer 6 begann Fischlin ab dem Jahr 2000 konsequent Evos zu optimieren. Immerhin

ist seine reiche Erfahrung im Rennsport gutes Kapital. Tuning heisst für Charly Effizienzsteigerung, ohne die Kosten aus den Augen zu verlieren, fulminante Leistungsverbesserung und optimiertes Bremsverhalten. Auch die dynamischere, nicht knüppelharte Fahrwerksabstimmung, die im Alltag fahrtauglich bleiben soll, liegt ihm am Herz. Selbstverständlich führt Charly auch allerlei optisches und technisches Zubehör zum Lancer Evolution im Sortiment.

Zurück auf die Strecke. Aus neun von der Fischlin-Truppe hertransportierten Evos pflücke ich die fünf interessantesten heraus. Der Mitsubishi Lancer 2000 Turbo war der erste Lancer, der anno 1984 in die Schweiz eingeführt wurde.

Im folgenden Jahr bewies Ruedi Schmidlin mit dem schnellen Leichtgewicht mit Hinterradantrieb und Differenzialbremse – heute spricht man salopperweise von Differenzialsperrung –, was der 1075 Kilo wiegende Lancer in sich hat:

Schweizer Meister bei den Serienwagen. Beim kurzen Rendezvous mit dem ehemaligen Renner imponiert die exakte Lenkung, die beim Neuner-Evo noch heute das Mass aller Dinge darstellt. Klar, dass, wenn die Turbo-Power voll abgeht, die Hinterräder trotz Differenzialbremse flugs den Halt verlieren und am feingliedrigen Volant ohne Servohilfe flinkes Gegenlenken verlangt wird. Fünf Gänge gab's schon damals, der Seitenhalt der Sitze war noch kaum im Fokus.



MITSUBISHI EVO VI RS BY FISCHLIN Wenn schon, denn schon, dachte sich Charlys Neffe Toni Büeler, schraubte den Evo VI erstmals auf 450 PS und implantierte einen Überrollkäfig. Grösserer Turbo, neue Nockenwellen, Sportauspuffanlage, Bodykit und Gewichtseinsparungen zählten zum zweiten Schritt. Im letzten Winter kamen die Keramikbremsanlage (bis 1500 °C), die pneumatische Hebeanlage mit drei Bolzen und die verstärkte Zündung hinzu. Resultat: über 600 PS. Die Fahrt auf dem Beifahrersitz wurde zum magenbelastenden Erlebnis.



TECHNISCHE DATEN

MODELL		MITSUBISHI LANCER 2000 TURBO	EVOLUTION V RS CLUBSPORT STUFE 1	EVOLUTION VI RS RENNVERSION (E1)	EVO VI RS MÄKINEN CLUBSPORT STUFE 1	EVO IX GSR WRC CLUBSPORT STUFE 2
Preis	Fr.	18 730 (1984)	155 800	ca. 200 000	104 499	84 063
Zyl./Hubraum (alle: Turbomotoren)	cm ³	R4/1796	R4/1997	R4/2290 (aufgebohrt)	R4/1997	R4/1997
Antriebsaggregate		Originalzustand	Hochleistungsbenzinp.	3 Sch.-Karbonkupplung	Hochleistungsbenzinp.	Kuppl. Ralliart (2 Sch.)
Leistung	kW (PS)/min	125 (170)/5500	294 (400)/5000	>440 (>600)/6260	250 (340)/6460	279 (380)/6260
Drehmoment	Nm/min	250/3500	600/4500	705/4910	450/3860	530/4910
Antrieb/Getriebe		Heck/M5	Allrad (Zentraldiff.)/M5	Allrad (Zentraldiff.)/M5	Allrad (Zentraldiff.)/M5	Allr. (el. Zentraldiff.)/M6
Differenzialsperren		mechanisch	Mitte Visko, v./h. mech.	Mitte Visko, v./h. mech.	Mitte Visko, h. mech.	M., v. Torsen, h. hydr.
0 bis 100 km/h/ Spitze	s/km/h	7,5/200	4,0/240 (getriebebed.)	3,2/220 (getriebebed.)	4,9/ca. 260	4,3/ca. 280
Länge/Breite/Höhe	cm	422/161/142	435/177/142	435/177/142	435/177/142	435/177/142
Radstand	cm	244	251	251	251	251
Bremsen		Scheiben v./h. i. belüftet	Mov'it, v. 4 K./h. 2 K fest	Keramikbremsanlage	Fischlin m. Stahlflexleit.	Stahlflexleit., Belüftung
Reifendimensionen		185/70/HR 14	235/45 ZR 17	v. 285, h. 305/645, 18"	235/40 ZR 18	v. 235, h. 255/35 ZR 18
Gewicht	kg	1075	1200	1150	1370	1540
Leistungsgewicht	kg/PS	6,3	3,0	1,9	4,0	4,1

Für Aussenstehende die Pressluftfraktion



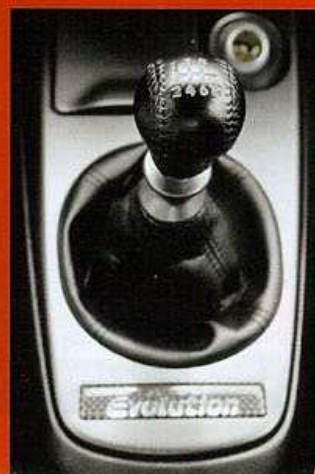
MITSUBISHI EVOLUTION VI RS TOMMI MÄKINEN BY FISCHLIN Der getunte Fünfer mutet gegenüber den beiden Evo-Krachern geradezu zahm an. Objektiv betrachtet heizt der auf 340 PS getunte, nach heutigen Massstäben leichte Evo (1370 Kilo) ganz schön ein. 0-100 km/h: 4,9 Sekunden.



– wir lieben ihre gepfefferte Evo-Gewalt.



MITSUBISHI EVOLUTION IX GSR BY FISCHLIN Der aktuellste Fischlin-Evo spurtet mit 380 PS und 530 Nm. Nur bei den zivilen GSR-Versionen ist der Antrieb hinten asymmetrisch verteilbar. Gewöhnungsbedürftig fährt sich die standfeste Zweischeiben-Ralliart-Kupplung mit kurzem Weg.



1995 kam der Allradler Lancer Evo III (270 PS), 1998 löste ihn der Evo V GSR mit 280 PS ab. Der Zweiliter-Motorblock blieb bis heute derselbe. Der gröber umgebaute Renn-Fünfer mit komplettem Käfig, gewichtsmässig auf 1200 Kilo entschlackt und mit eng anliegenden Schalensitzen bestuhlt, geht in Dijon ab wie die Feuerwehr. Kein Wunder: 400 PS.

Richtig brachial wird's in Toni Büelers Monster. Der im Winter 2003/04 erstmals um-

gebaute Evo 6 RS ist jetzt motorisch auf über 600 PS und 700 Nm aufgepumpt. Noch zwei Tage zuvor hat's ihm das Zentralfederdifferential zerfetzt, und heute erlebe ich die Hauptprobe für das nächste Bergrennen. Klar, dass Toni mit mir nebdran – er hat extra einen Beifahrersitz installiert – nicht ganz auf tutti fährt und die gewaltige Kraft dosiert auf den grösstenteils originalen Antriebsstrang hämmern lässt. Motor aufgewärmt, aus der

Boxengasse raus auf die Piste und Gas. Das Getriebe hält stand, und mein Magen muss es auch. Trotz Allrad und verstärkten Differenzialsperren schlupft mal das eine oder andere Rad, die Hütte vibriert. Eine Beschleunigung dieser brutalen Art auf vier Rädern habe ich bisher nur im SP1 von Sportec erlebt. Aber neu ist die enorme Querschleunigung, die die Reifen anpressdruckbedingt erzeugen. Obwohl das in der Klasse E1 startende PS-Monster

von Charly für Bergrennen abgestimmt ist, kommt es mir vor, als ob wir um die 911er, Gallardos etc. Slalom fahren. Tonis Hauptprobe mit seinem Biest ist gelungen. Zwei Wochen später gewinnt er das Bergrennen Reitnau in der Kategorie geschlossene Rennwagen (1:54,9) und übertrumpft seinen Erzrivalen Fritz Erb (Opel Kadett GT/E, 6. Rang) das erste Mal auf trockener Strecke um satte vier Sekunden! 

ROLAND WÜRGLER