



auto-illustrierte.ch

# auto

## ILLUSTRIERTE

TEST DES MONATS  
**Alfa MiTo**



PORSCHE PANAMERA



# 2009

## ALLE NEUHEITEN MIT CH-TERMINPOSTER



BMW Z4



VW POLO



FIAT 500 CABRIO



MERCEDES E-KLASSE



OPEL ASTRA



HAMMERHAFT  
ZWEI  
GETUNTE  
LANCER EVO



VOLKSSPORTLER IM VERGLEICH  
VW SCIROCCO 2.0 TSI  
VOLVO C30 T5

ERSTE AUSFAHRT  
**E-MOBILE**  
MINI E & TESLA ROADSTER



# WIE VOM AFF'



**MITSUBISHI LANCER EVOLUTION  
BY AUTO-MOTO-FISCHLIN &  
BY WOLF-POWER** Kaum steht die  
zehnte Evolution-Generation im  
Land, schon juckt's die Branche  
in den Fingern. Mehr darf es  
immer sein, sicher. Doch wie viel  
schadet 95-Kilo-Wohlstands-  
speck zum Evo IX?

# GEBISSEN

FOTOS: RICHARD MEINERT

Der neue, zehnte Lancer Evolution sollte solider, seriöser, aber dennoch optisch aggressiver werden. Unter Chefdesigner (Europa) Masaki Matsuharas Farbstiften entstand ein Evo mit Kampfjet-Gesicht, dessen Mimik ein zünftig Mass an Ehrgeiz ausstrahlt. Mitsubishi's Ziel, sich äusserlich näher an die noblere, deutsche Konkurrenz heranzuschleichen, scheint gelungen.

Mit bewährter Allradmechanik aus dem Evo-Neuner vermischt mit heute allgemein üblicher Sicherheitselektronik, die im Evolution – Mitsubishi sei Dank – ausschaltbar ist, scheint die Rallye-nahe Technik unschlagbar (ai 12/08: Lancer gegen Impreza).

Spannend jetzt der Vergleich zwischen zwei getunten Exemplaren und zur Vergangenheit; hatten wir doch bereits 2006 das Vergnügen, einen





Fischlin-Evo näher kennen zu lernen (in ai 6/06 gegen Carbon Design Tuning). Aber gleich vorweg: Damals kreisten wir auf im TCS-Center Betzholz, heuer gab es einen freien Termin in Lignières auf der wieder zum Leben erwachten Rennstrecke ob dem Bielersee.

Um der fahrdynamisch idealen 50:50-Gewichtsverteilung näher zu kommen, hatten Mitsubishi's Ingenieure beim Evolution Batterie und Scheibenreinigungsmittelbehälter hinter die Rücksitzbank verlegt und aber gleichzeitig damit auch den Kofferraum verkleinert. Trotz Gewichtseinsparungen an Motor und Getriebe (Fünfgang- statt Sechsganggetriebe) wuchtet der jüngste Spross höchster Allradkunst 95 Kilo mehr auf die Waage (Leergewicht: 1635 kg).

Wen wundert's also, dass sich bei fast identischer Power gegenüber den vorletztjährig getesteten Evos die Zeit für den Null-hundert-Wettbewerb um 0,2 bis 0,3 Zehntel verlängert?

Erster Testkandidat war der Fischlin-Evo, den ich erstmals auf dem Nachhauseweg fahrend beschnupperte. Eingeweihte wissen's: Getunte Evos der letzten Generation konnten ganz schöne Biester sein. Aber da war fast nichts von gewalttätiger Bösartigkeit. Das Gewinn-



**AUTO-MOTO-FISCHLIN**  
Originalcockpit, 18-Zoll-Räder wie bei der Serie, nur breiter (255/35 statt 245/45); Bremsen: Sie stoppten trotz Tuning bei uns nicht besser, sie waren beide standfest.



#### TECHNISCHE DATEN

##### MITSUBISHI LANCER EVOLUTION GSR BY FISCHLIN

Preis Tuningpaket	Fr. 22.570
Basispreis	Fr. 59.900
Zylinder/Hubraum	84/1998 cm <sup>3</sup>
Leistung (Serie)	217 kW (295 PS) bei 6500/min
Leistung (Fischlin)	265 kW (360 PS) bei 6900/min
Drehmoment (Serie)	366 Nm bei 3500/min
Drehmoment (Fischlin)	495 Nm bei 4100/min
0 bis 100 km/h (Fischlin/Serie)	k. A./5,7 s
Spitze (Fischlin/Serie)	k. A./240 km/h
Leergewicht	1635 kg
Leistungsgewicht (Fischlin/Serie)	4,5/5,5 kg/PS

#### TUNINGKOMPONENTEN (inkl. Montage)

Motorelektronik Ecutek-Fischlin (Prüfung i. B.)	Fr. 1800
Bremsbeläge Ferodo, Belüftung, Stahlflexleitungen	Fr. 1720
Speedcouteure-Fahrwerk HDA (Gewindefahrwerk), Cusco-Stabi, Tieferlegung: 40 mm	Fr. 6900
Räder: Emotion CR-Kai 18", Pirelli P Zero	Fr. 4770
Body Kit	Fr. 5100
HKS-Auspuffanlage	Fr. 2280

#### VERTRIEB

Auto-Moto-Fischlin, 6414 Oberarth  
Tel. 041 855 37 18, info@auto-moto-fischlin.ch



defahrwerk, immerhin wie beim Kontrahenten um ganze vier Zentimeter tiefergelegt, schien praktisch wie original, kaum fühlbar gehärtet, gut ausbalanciert und sehr zivil im Umgang mit Strassenunfreundlichkeiten. Hierzu muss beigefügt werden, dass Evos von Haus aus in ordentlicher Härte abgestimmt sind, ohne aber brachial zu werden.

Mit dem Motortuning beziehungsweise der Beschleunigung verhielt es sich ungleich anders. Bedingt durch den Twincroll-Turbo des Evo X geht's bei beiden Evos bei der Motordrehzahl von rund 3000/min ab wie vom Gummiband gespickt. Wo beim getunten Vorgänger ab 3500/min urplötzlich der Drehmomenthammer einsetzte – dumm, geschah dies just beim Herausbeschleunigen aus der Kurve –, herrscht jetzt äusserst kraftvolle, leichter kontrollierbare Geschwindigkeit; aus der Wildsau wurde eine Raubkatze. Das Beschleunigungsfeuerwerk wird vom Drehzahlbegrenzer abgewürgt, schaltet der Fahrer nicht früh genug hoch, schießt die Drehzahladel doch ab 5000/min blitzschnell zur 7000er-Grenze hinauf.

Der von Wolf-Power getunte Evo liegt leicht gehärteter, irgendwie «getunter» auf der



#### WOLF-POWER

Tauschend echt der Frontspoiler in Karbon-Optik; Räder: Wechsel auf 19 Zoll (235/35), aus Liefergründen musste mit Pirelli P Zero Rosso vorlieb genommen werden.



#### TECHNISCHE DATEN

##### MITSUBISHI LANCER EVOLUTION GSR BY WOLF

Preis Tuningpaket (Kompressorkit, inkl. M.)	Fr. 12 930
Basispreis	Fr. 59 900
Zylinder/Hubraum	R4/1998 cm <sup>3</sup>
Leistung (Serie)	217 kW (295 PS) bei 6500/min
Leistung (Wolf-Power)	265 kW (360 PS) bei 6500/min
Drehmoment (Serie)	366 Nm bei 3500/min
Drehmoment (Wolf-Power)	460 Nm bei 4000/min
0 bis 100 km/h (Wolf-Power/Serie)	k. A./5,7 s
Spitze (Wolf-Power/Serie)	k. A./240 km/h
Leergewicht	1635 kg
Leistungsgewicht (Wolf-Power/Serie)	4,5/5,5 kg/PS

#### TUNINGKOMPONENTEN (inkl. Montage)

Motorelektronik (Prüfung evtl. in Vorbereitung)	Fr. 1790
O2 Gewindefahrwerk, Tieferlegung: 40 mm	Fr. 3080
Räder: Tenze 19" ET17, Pirelli P Zero Rosso	Fr. 4200
Teile in Karbon-Optik	Fr. 980
Druckrohre	Fr. 900
HKS-Auspuffanlage	Fr. 1980

#### VERTRIEB

Wolf-Power c/o Leuholz Garage GmbH,  
8855 Wangen SZ  
Tel. 055 450 20 05, [www.wolf-power.ch](http://www.wolf-power.ch)

Strasse. Trotzdem ist er gut Feder-Dämpfer-ausbalanciert. Die Kraftentfaltung des Wolf-Power-Evos mit PS-identischem Tuning fühlt sich ähnlich der des Fischlin-Evos an.

Eigenlenkverhalten. Was sich auf der Strasse abzeichnete, bestätigte sich auf der Rennstrecke: Der Fischlin-Evo verhält sich am Kurveneingang am Limit praktisch neutral, höchstens mit einem Hauch von Untersteuertendenz. Er beisst sich mit dem höheren Radsturz (v. 3°, h. 1,75°) in Kurven regelrecht rein, erlaubt irrwitzig hohe Kurventempi. Wir massen 1,13 g (Wolf: 1,09 g) seitliche Beschleunigung, woran die Pirelli P Zero ihren Beitrag leisteten. Ein Lastwechsel oder der Gaseinsatz (asymmetrischer Evo-Hinterachsantrieb) fördern wiederum nur eine flüchtige Übersteuertendenz, ohne



**UNTENRAUS STÄRKER** In Lignières machte der Fischlin-Turbo beim Beschleunigen mehr Druck.



**BESSERE ELASTIZITÄTSMESSWERTE** Bei tiefsten Drehzahlen punktete der Turbo von Wolf-Power.

dass er hinten je hastig wird. Charly Fischlin testete sein Baby auf dem Circuit in Dijon, stimmte bei Fahrten im Bündner Oberland die hervorragende Fahrwerksbalance auf ein geringes Mehr an Härte ein.

Der Wolf-Power-Evo verhält sich pointierter, giftiger: Seine Untersteuertendenz ist im direkten Vergleich merklich erhöht. Trotzdem reagiert er auf Lastwechsel auf der Hinterachse aggressiver, so dass der Pilot

sich auch mal auf Gegensteuern einstellen muss. Auf die Frage, wie getestet wurde, antwortete Adrian Wolf: «Überhaupt nicht. Weil wir erst die häufiger verkaufte Doppelkupplungsversion tunen wollten, die auto-illustrierte dann aber die Fünfgangversion orderte, wurde es vor der Auto Züri sehr knapp.» So gesehen sagen wir erst recht Chapeau(!), liegt sein Evo bezüglich Leistungsfähigkeit doch sehr wenig zurück. Nie hatten

wir in Lignières dermassen schnelle Rundenzeiten ermittelt wie mit den beiden Evos. 51,2 (Fischlin) und 51,8 Sekunden (Wolf) für die 1,2 Kilometer lange, vor allem aus Rundungen bestehende Rundstrecke bedeuten Extremwerte. Die leichte Untersteuertendenz und der ältere Pirelli-P-Zero-Rosso-Reifen erlaubten nicht ganz die Seitenkräfte des Konkurrenten Fischlin. ■

ROLAND WÜRGLER



**ERHÖHTER RADSTURZ** Der Originalwert beträgt 1° ± 0,5°. Fischlin (l.) gab vorn 3° und hinten 1,75° Sturz. Bestimmteres Einlenken war der Lohn. Wolf erhöhte den Sturz marginal – vorn wie hinten auf 1,25°.

TESTWERTE		MITSUBISHI LANCER EVOLUTION GSR	AUTO-MOTO-FISCHLIN	WOLF POWER
<b>VERBRAUCH (L/100 KM)</b>				
Durchschnitt	l/100 km/h	12,6 (14,9 inkl. Lignières)	12,7 (16,4)	
Min./Max./Lignières	l/100 km/h	11,7/14,3/31,9	11,1/14,3/34,3	
<b>BESCHLEUNIGUNG</b>				
0 bis 50 km/h	s	1,9	2,0	
0 bis 80 km/h	s	3,4	3,4	
0 bis 100 km/h	s	4,7	4,8	
0 bis 120 km/h	s	6,1	6,4	
0 bis 160 km/h	s	10,4	10,9	
0 bis 200 km/h	s	17,2	18,4	
400 m/1 km mit stehendem Start	s	12,6/23,3	12,9/23,7	
<b>ELASTIZITÄT</b>				
40–80 km/h im 4. Gang	s	4,7	4,7	
80–120 km/h im 4. Gang	s	3,4	3,2	
40–80 km/h im 5. Gang	s	10,2	10,1	
80–120 km/h im 5. Gang	s	5,2	4,9	
<b>FAHRDYNAMIK (TCS TEST &amp; TRAINING, LIGNIÈRES, NE)</b>				
Handlingparcours (trocken, 6 °C) 1,2 km	s	51,2	51,8	
Durchschnittstempo/max. g-Wert	km/h/g	84,4/1,13	83,4/1,09	
<b>BREMSWEG (100–0 KM/H)</b>				
Min./Max.	m	38/41	37/40	

Messungen: auto-illustrierte, 430 m ü. M.; Auto-Moto-Fischlin: Temperatur 6 °C, km-Stand 4970, Reifen Pirelli P Zero (255/35 ZR 18); Wolf-Power: Temperatur 5 °C, km-Stand 1850, Reifen Pirelli P Zero Rosso (235/35 ZR 18).

## auto ILLUSTRIERTE FAZIT

**Auto-Moto-Fischlin:** Bestes Tuning – der Fischlin-Evolution glänzt mit marginaler Komforteinbusse, punktet mit fulminanten Vortriebswerten und schnellerem Fahrwerk ohne Kilo-Reue.

**Wolf-Power:** Im Wolf-Evo spüren die Passagiere erhöhte Fahrwerkshärte. Im Grenzbereich orteten wir Unter- und beim Lastwechsel aggressivere Übersteuertendenz; bessere Bremswerte.