



Test Derart skurrile Kompositionen können nur aus dem Land des Lächelns stammen. Der Importracing-Mitsubishi Lancer Evo IX Wagon stellt das althergebrachte Weltbild in Frage

Weiß-Kocher

Überholvorgang ist nicht gleich Überholvorgang. Wie beispielsweise jene filmreife Darbietung des Importracing-Mitsubishi: Der Vorausfahrende erspät im Rückspiegel eine rasch näher kommende, von Lufteinlässen durchsiebte Frontpartie und scheint zunächst tief beeindruckt zu sein. Denn sein Wechsel auf die rechte Spur folgt überaus zügig und protestlos. Bis dahin also kein außergewöhnliches Vorspiel.

Um diesem Akt jedoch den dramaturgisch richtigen Verlauf zu geben, zieht man als Steuermann des herannahenden Lancer Evo IX Wagon nun elegant längsseits und legt sein schönstes

Fotos: HARTMANN



Lächeln auf. Diesem freundlichen Blick für den Nebenmann entgegnet ein ziemlich entrückter Gesichtsausdruck. Die Tatsache, dass ein Linkslenker auf einen plötzlich daherkommenden Rechtslenker trifft, scheint am Weltbild zu rütteln.

Beide Fahrer quasi Tür an Tür sorgt für eine Entgleisung der Gesichtszüge. Erst recht, wenn beim folgenden Vorbeiziehen ein gewaltiges weißes Trumm an Kombiheck folgt. Zum Abschied noch ein einprägsam fauchender Gruß aus dem armdicken Endrohr, dann fällt der Vorhang.

Der schrille Auftritt ist Kino. Ein Lieferwagen mit dazugehörigem Evo IX-Spaßpotenzial – grober, zerklüfteter Front, aufgeplusterten Backen und plumpem Kombiheck. Eine schräge Erscheinung mit dem Lenkrad auf der für hiesige Verhältnisse falschen Seite, weil eine derartige Kombination in Europa normalerweise gar nicht zu haben ist. Es sei denn, man nennt sich Importracing, kümmert sich um die sportlichen Belange von Mitsubishi-Modellen und eben auch um die Einfuhr solch skurriler Typen aus dem Land des Lächelns. Ein Firmenname mit doppeltem Programm also.

Denn unter der Blechhaut des markanten Kastenwagens finden sich nicht nur der bekannte Allradantrieb und der aufgeladene Vierzylinder aus dem Evo IX, sondern auch noch weitere freudvolle Feinheiten. Zum Beispiel eine Reifenkombination, die dem ungewohnten Auftritt eine zusätzliche exotische Brise verleiht.

Lächerlich ist die gewählte Kombination – vorn breiter als hinten – jedoch keineswegs. In Hinblick auf die im Serienntrimm untersteuernde Auslegung macht dieser Kniff nämlich durchaus Sinn.

Beim Heranpirschen an den Grenzbereich wird klar, dass die an der Vorderachse 255 Millimeter breiten Pneus in Kombination mit der 225 Millimeter schlanken Hinterachsbereifung dem Zweck einer möglichst neutralen Gangart äußerst dienlich sind. Dass sich dadurch, und unter Mithilfe der montierten Toyo-Semislicks, der Geradeauslauf zuweilen in Spurrillen verliert, sei an dieser Stelle akzeptiert.

Ein brillanter Komfort ist per se nicht das Ding des Evo. Dass das in der Höhe sowie in Zug- und Druckstufe justierbare Fahrwerk keinen Sänftencharakter in sich birgt, sollte angesichts der relativ radikalen sportlichen Ausrichtung des Ganzen keine Überraschung sein. Ungehobelt springt der Kombi trotzdem nicht durch die Lande. Angemessen stramm ist bezüglich der Abstimmung die wohl deutlich stimmigere Definition.

Das akustische Repertoire ist hingegen nur schwerlich auf den Punkt zu bringen. In diesem Umfeld wird nahezu alles geboten, was ein unter Druck stehender

Auf der Rennstrecke mag der Kombi eine schräge Erscheinung sein, jedoch folgt er äußerst geradlinig den Vorgaben der sensiblen und direkten Lenkung

Bis auf die Lenkradposition ist der Innenraum gewöhnlich. Das Zusatzinstrument unter den Heizungsreglern dient der Feinjustage des Ladedrucks. Der Auspuff spuckt große Töne



RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Skurrile Erscheinung hin oder her. Der **Importracing-Mitsubishi Evo IX Wagon** ließ bereits beim Tuner-GP aufhorchen. Mit der Sportbereifung legt er nun sogar noch etwas nach: Die Rundenzeit hat absolut reissigen Sportwagencharakter. Trotz der breiteren Reifen und

der etwas anderen Sturzwerte ist dem Evo zunächst leichtes Untersteuern zu unterstellen. Allerdings muss man dies nur richtig zu deuten wissen: Etwas langsamer in die Kurve rein bedeutet umso schneller wieder raus – und das sogar mit leichtem Leistungsübersteuern.



Importracing-Mitsubishi Lancer Evo IX Wagon 1.13,5 min

DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungssteigerung inklusive Abgasanlage	4000 Euro
Sintermetallkupplung	1600 Euro
Sportfahrwerk	2300 Euro
18 Zoll-Felgen OZ Ultraleggera mit Bereifung Toyo R888	2800 Euro
Bremsscheiben mit Belägen	1600 Euro

HERSTELLER

Importracing, Talstraße 10, 71717 Beilstein, Telefon 070 62/26 72 73
www.importracing.de

TECHNISCHE DATEN

Importtracing-Mitsubishi Lancer Evo IX Wagon **SPAX* 4,5**

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Turbolader, zwei obenliegende Nockenwellen mit variabler Einlasssteuerung, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 85 x 88, Hubraum 1997 cm³, Verdichtung 8,8:1, max. Ladedruck 1,65 bar (Overboost)

Leistung 350 PS (257 kW) bei 7000/min
Drehmoment 510 Nm bei 4000/min
Literleistung .. 175,3 PS pro Liter Hubraum

Kraftübertragung

Allradantrieb mit variabler Kraftverteilung, manuelles Sechsganggetriebe, Übersetzungen: I. 2,91, II. 1,94, III. 1,43, IV. 1,10, V. 0,87, VI. 0,69; Achsübersetzung: 4,58

Fahrwerk

Einzelradaufhängung rundum, vorn Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator; hinten Querlenker, Längslenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator

Bremsen innenbelüftete Scheiben
 rundum, vorn gelocht,
 Durchmesser 322/252 mm, ABS
Räder 255/35 ZR 18 vorn und 225/40 ZR 18
 hinten auf 9,0-Zoll-Felgen
 Toyo R888

Karosserie

Fünfsitzige Kombilimousine
 L x B x H 4520 x 1770 x 1450 mm
 Radstand 2625 mm
 Spur vorn/hinten 1515/1515 mm
 Tankinhalt 55 Liter

Preise

Grundpreis **zirka 40 000 Euro**
 Testwagenpreis 53 000 Euro

Unterhaltskosten

Kfz-Steuer 135 Euro
 Haftpflichtversicherung individ. Einstufung
 Teilkaskoversicherung individ. Einstufung
 Vollkaskoversicherung individ. Einstufung

MESSWERTE

Gewicht

Fahrzeug voll getankt 1498 kg
 Gewichtsverteilung vorn/hinten 58,0/42,0 %
Leistungsgewicht **4,3 kg/PS**

Fahrleistungen

Beschleunigung
 0 - 40 km/h 1,2 s
 0 - 60 km/h 1,9 s
 0 - 80 km/h 3,3 s
0 - 100 km/h **4,8 s**
 0 - 120 km/h 6,3 s
 0 - 140 km/h 8,4 s
 0 - 160 km/h 10,4 s
 0 - 180 km/h 14,2 s
0 - 200 km/h **17,6 s**

Elastizität

im 4./5./6. Gang aus 80 km/h
 bis 100 km/h 1,6 s / 2,2 s / 3,5 s
 bis 120 km/h 3,3 s / 4,3 s / 6,5 s
 bis 140 km/h 5,0 s / 6,6 s / 9,5 s
 bis 160 km/h 7,0 s / 9,1 s / 12,8 s
 bis 180 km/h 7,7 s / 11,7 s / 16,4 s
Höchstgeschwindigkeit **270 km/h**

Fahrdynamik

Kleiner Kurs Hockenheim **1.13,5 min**
Slalom (18 m) **67,4 km/h**

Bremsweg

aus 100 km/h (kalt) 33,5 m
 Verzögerung 11,5 m/s²
aus 100 km/h (warm) **34,7 m**
 Verzögerung 11,1 m/s²
 aus 200 km/h (warm) 131,0 m
 Verzögerung 11,8 m/s²

Testverbrauch

Super Plus
 Minimalverbrauch 12,1 L/100 km
 Maximalverbrauch 34,2 L/100 km
 Durchschnittsverbrauch 16,5 L/100 km

Messbedingungen:
 Lufttemperatur 20° Celsius
 Asphalttemperatur 32° Celsius
 Luftdruck 1010 mbar

*Der sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem Leistungsgewicht und der Beschleunigung: [Leistungsgewicht in kg/PS + 0-100 km/h in s] : 2 = SPAX

Der aufgeladene Vierzylinder zieht, prustet und zischt wie ein Berserker. Nur gut, dass die Bremsanlage hinter den 18 Zoll großen OZ-Rädern ebenso energisch ans Werk geht

Hubkolbenmotor hervorbringt. Der im Overboostbereich mit 1,65 bar Ladedruck geflutete Vierventiler spielt die ganze Partitur – vom giftigen Zischen über ein grimmiges Fauchen bis hin zum dumpfen Röhren aus der geänderten Auspuffanlage, gepfeffert mit einem bei Teillast ab und an garstigen Knallen. Aber die Akustik hat System: Je lauter das Zisch, desto stärker auch der Schub.

Denn jenseits von 3000 Umdrehungen drückt der Turbo nicht nur aufs Trommelfell, sondern auch ins Rückgrat. Ab 4000 Touren wirft der mittels geänderter Steuerelektronik und einer leistungsfähigeren Benzinpumpe modifizierte Vierzylinder dann auch die ganze Wucht der 510 Newtonmeter Drehmoment in die Schlacht. Eine Ende des ungenierten Treibens ist erst jenseits der 7000/min in Sicht.

Die serienmäßige Limousine hat nicht den Hauch einer Chance. In 4,8 Sekunden stürzt sich der heiße Kombi auf 100 km/h. Nach 17,6 Sekunden verabschiedet er sich von Tempo 200 – drei Sekunden schneller als eine vergleichbare Basisvariante. Und auch bei den Elastizitätsmessungen macht der rare Rechtslenker kurzen Prozess. Zum Verständnis: Ein Lamborghini Gallardo Superleggera sieht im fünften und sechsten Gang kein Land.

Bei derart reichlich Sturm und Drang ist nur zu begrüßen, dass bei den Veränderungen auch die Bremsanlage nicht verschont blieb. Die vorderen Scheiben haben Porsche 993 Turbo-Dimension. Hinzu kommen Stahlflexbremsleitungen und griffigere Beläge. Der dadurch zu erwartende, nach wie vor gut zu dosierende Biss bleibt nicht aus. Die Verzögerungswerte liegen auch nach der zehnten Bremsung bei über 11 m/s².

Der schrille Kombi hat also durch und durch das Zeug zum Pistenschreck – längsdynamisch sowieso und fahrdynamisch obendrein. Denn schneller können 1079 Liter Ladevolumen theoretisch nicht um den Kleinen Kurs transportiert werden. Praktisch fliegt der unbeladen 1498 Kilogramm schwere Importtracing-Evo in einer Zeit von 1.13,5 Minuten durchs 2,6 Kilometer lange Rund.

Die Zeit ist, auch bedingt durch den Allradantrieb, frei von fahrdynamischen Tücken zu realisieren und liegt auf höchstem Sportwagenniveau. Womit das skurrile Bild des Evo also auch fahrdynamisch aus dem Rahmen kippt. Kombi ist eben längst nicht gleich Kombi. *Jochen Übler*



AUF DEN PUNKT GEBRACHT

Lass' uns mal zum Shoppen fahren, am besten via Rennstrecke und Autobahn. Das Repertoire, das der **Importtracing-Mitsubishi Evo IX Wagon** zu bieten hat, ist mannigfaltig, wenn nicht sogar einzigartig. Zwar bleibt der Fahrkomfort dabei etwas auf der Strecke – beispielsweise auch durch die ruppig einrückende Sintermetallkupplung –, doch der Spaßfaktor steigt ungemein. Denn bezüglich der fahrdynamischen Leistungen ist vergleichsweise schweres sportliches Geschütz gefragt, um ebenbürtige Daten zu produzieren.

Die Rundenzeit in Hockenheim verdeutlicht plakativ, aus welchem Holz der skurrile Kombi geschnitzt ist. Wer die Ressourcen des rüde und gierig zupackenden Motors komplett ausnutzt, bekommt allerdings auch eine saftige Spritrechnung präsentiert. Die alte Weisheit hat demnach Bestand: Von nichts kommt eben nichts.

KONKURRENZ-UMFELD

Die sport auto-Bestenliste	
Oettinger Audi TT RSR	53 Pkt.
Lamborghini Gallardo	52 Pkt.
Importtracing-EVO IX	51 Pkt.
Gassner-Mitsubishi	48 Pkt.
Subaru Impreza WRX	48 Pkt.
MTM-Audi S4	45 Pkt.
Audi RS4 Avant	45 Pkt.



sport auto-Redakteur Jochen Übler

Importtracing-Mitsubishi Evo IX Wagon

sport auto-Wertung (objektiv)

Kleiner Kurs Hockenheim	1.13,5 min	9
Slalom (18 m)	67,4 km/h	8
0 - 100 km/h (Beschl.-Prüf.)	4,8 s	8
100 - 0 km/h (Brems-Prüf., warm)	34,7 m	9
Leistungsgewicht	4,3 kg/PS	8
Preis-Leistungs-Verhältnis	157 Euro/PS	9
Summe (maximal 60 Punkte)		51

sport auto-Wertung (subjektiv)

Fahrspaß	8	Alltagstauglichkeit	9
maximal je 10 Punkte			