

In der Rallye-WM haben die Evo-Stufen des Mitsubishi Lancer die Gegner über Jahre hinweg zermüht. Nun zittert auch die Konkurrenz in der deutschen Tuningszene. Denn mit der Limo des amtierenden Deutschen Rallyemeisters Hermann Gassner und dem Kombi von Importracing sind zwei neue Porsche-Jäger im Lande unterwegs.

350 PS, Allradantrieb, Turboaufladung und japanische Herkunft haben der Importracing Lancer Evo IX Wagon

und der Gassner Lancer Evo IX gemein. Gleichen tun sie

dem anderen kann man samt Familie in den Urlaub fahren

AUTO BILD SPORTSCARS lud diese reizvolle Evo-Paarung zum ausgiebigen Test auf den Nürburgring. Dabei passt das Wort „Paarung“ nicht so ganz. Denn wie unschwer zu erkennen ist, handelt es sich hier um verschiedene Karosserievarianten. Vor gut zwei Jahren gab der sportliche Familientransporter Evo IX Wagon sein Debüt in Japan und findet seither so reißenden Absatz, dass der ursprünglich als Sondermodell geplante Lasten-Sportler inzwischen in die Standardmodellpalette aufgenommen wurde. Tuner Importracing sah bei diesem Rallye-Reisekoffer so viel Raum für Optimierungen, dass er kurzerhand einen solchen Evo IX Kombi passend zum Firmennamen importierte. Natürlich als Rechtslenkerversion.

Noch auffälliger steht der Lancer Evo IX aus der Rallyeschmiede Gassner Motorsport da. Knallgelb mit jeder Menge Carbon und feinen Technikdetails. Auf Nichteingezeichnete wirken der massive Carbon-Heckflügel und die extrem zerklüftete Frontschürze vielleicht abschreckend. Gourmets wissen indes, dass der Mitsubishi Lancer Evolution IX von Haus aus wesentlich mehr als nur Showeffekte zu bieten hat.

Turbo sei Dank, denn mit elektronisch gesteuerter Ladedrucksteuerung von 0,8 auf 1,5 Bar, wie bei unseren Probanden von Importracing und Gassner, lässt sich relativ einfach Leistungsvermehrung betreiben. Schon die Papierwerte von 350 PS und mächtigen 500 bzw. 425 Newtonmetern (Gassner) lassen den Puls höher schlagen. Solchen Kraftzuwachs verträgt der Evo, denn technische Raffinessen wie automatisch sperrendes Differenzial an der Vorderachse, elektronisch gesteuertes Zentralfedertriebwerk und ein Heckdifferenzialgetriebe sind vom Allerfeinsten und muten mehr nach Hardcore-Offroad- als nach Straßeneinsatz an.

Was unterscheidet die beiden Tunermodelle so alles in Sachen Technik? Beide Kraftkuren bringen 70 PS extra. Allerdings resultieren

Hardrock aus



Fernost

sich deshalb nicht. Der eine Pressluft-Lancer versprüht echtes Rallye-Feeling, mit



IMPORTRACING LANCER EVO IX WAGON

GASSNER RALLISPORTS LANCER EVO IX

Auf die Plätze, fertig, los: Auf der Kurzanbindung der Nürburgring-Grand-Prix-Strecke konnten die beiden Allradbestien von Gassner und Importracing zeigen, was sie draufhaben





Fotos: S. Krieger



Das Gassner-Interieur ist bis auf die 990 Euro teuren Ralliart-Zusatzinstrumente serienmäßig

die zusätzlichen Pferdestärken bei Gassner aus einer Optimierung der Elektronik und einer 70 Millimeter dicken HJS-Auspuffanlage mit Sportkat. Importracing geht beim Umbau einen Schritt weiter. Mit 80 Millimeter Durchmesser ist die JIC-Auspuffanlage noch etwas üppiger

dimensioniert und sorgt auch für deutlich kräftigere Klänge. Zudem verbaut der Tuner aus Beilstein eine stärkere Valbro-Benzinpumpe für genügend Durchlass des teuren V-Power-Sprits. Weitere Speed- und Power-Komponenten sind eine Sachs-Sintermetallkupplung und



Die Frontschürze ist mit Carbon-Lippe und beschriftetem Ladeluftkühler verziert. Hinter den ATS-Rädern sorgt eine Brembo-Anlage auch nach zehn Runden für perfekte Verzögerung



Sein und Schein: Die Domstreben vorn und hinten sorgen für mehr Steifigkeit. Flügel und Sportauspuff sind eher Blender



ein offener Sportluftfilter von Apexi. Viel Aufwand, der aber den Eindruck von deutlich mehr als 350 PS erklärt – trotz Serienlader und -krümmer.

Beim klassischen 100-km/h-Sprint ist der Unterschied zur Serie (5,7s) bereits spürbar. Mit Werten

von 4,6 (Importracing) und 4,8 Sekunden (Gassner) ziehen beide dem Serienauto klar davon. Beim Sprint auf 180 km/h gibt es immer noch Gleichstand mit 13,4 zu 13,7 Sekunden. Und selbst bei der Höchstgeschwindigkeit liegen die Tuning-Evos mit 256 zu 258 km/h gleichauf.



IMPORTRACING LANCER EVO IX WAGON

GASSNER RALLISPORTS LANCER EVO IX

Mit Semislicks und renntauglichem Fahrwerk geht der Importracing Evo auf dem Nürburgring vier Sekunden schneller als der Gassner



Mächtig: der Ansaugtrakt des offenen Luftfilters und die lautstarke Sportauspuffanlage mit 80er-Rohrdurchmesser von JIC



Importracing setzt voll auf Rennsport, vor allem bei der Abstimmung des einstellbaren Fahrwerks. Verzögert wird mittels einer Brembo-Anlage mit gelochten Scheiben



Im weißen Kombi herrscht verkehrte Welt. Wegen des Japan-Imports sitzt der Fahrer rechts, schaltet links



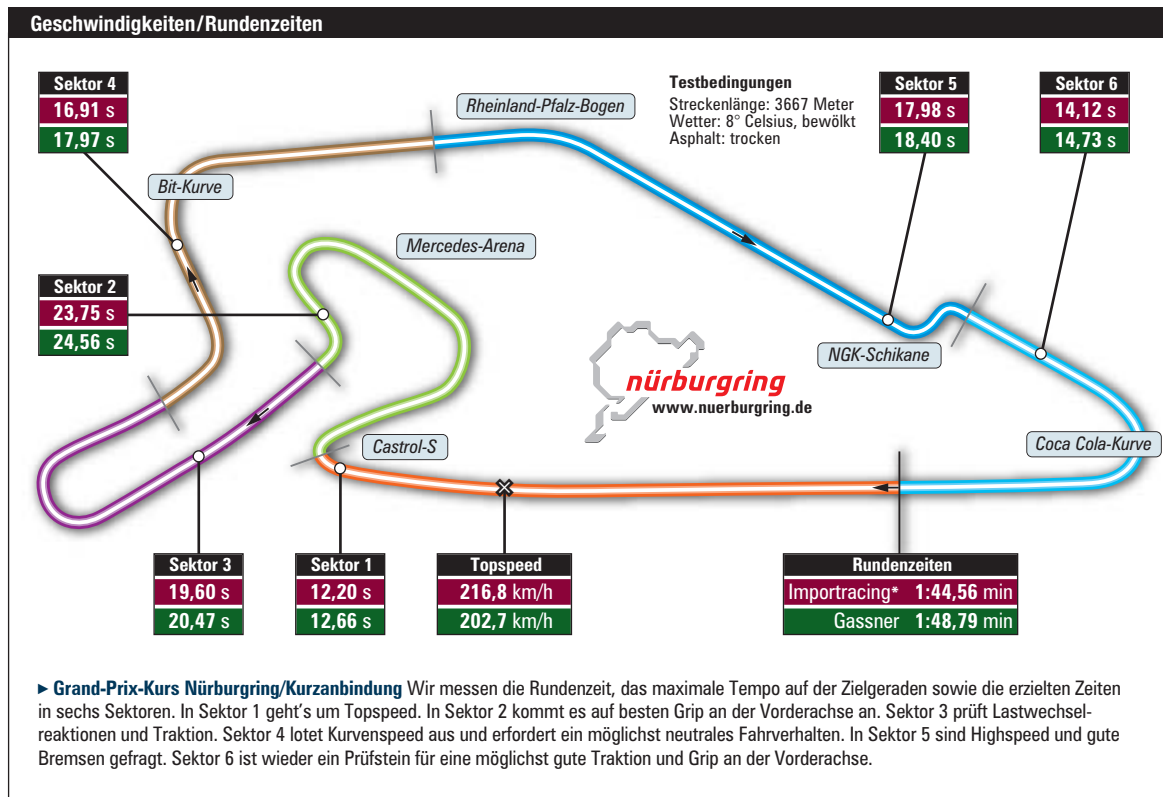
Den Kombi-Piloten beschleicht dabei immer das Gefühl, der Mitsubishi würde im sechsten Gang mit der gleichen Vehemenz beschleunigen wie im ersten. Das lustvolle Zischen des Wastegate-Ventils und das Donnernrollen aus der Auspuffanlage erzeugen zudem Gänsehaut.

Der Gassner-Evo ist etwas bescheidener. Trotz Endtopf mit Ofenrohr-optik enttäuscht die gelbe Limousine in Sachen Sound.

Doch wie sieht's auf der Rennstrecke aus? Kann der Kombi die Limousine schlagen? Trotz Rallye-Ambitionen fühlen sich die beiden

Evos auf der Kurzanbindung der Nürburgring-Grand-Prix-Strecke auf Antrieb wohl. Schon von Haus aus verfügen die Lancer Evo IX über eine herrliche Lenkung, die mit beispielloser Präzision und Spontanität auch Rennstrecken-Neulinge eine saubere Linie fahren lässt.

Übersteuern kennen beide Autos nur vom Hörensagen; die Mitsubishi geben ihre Neutralität unter keinen Umständen auf. Nur die hakelige Schaltung bei beiden Testfahrzeugen trübt das Vergnügen ein wenig. Importracing und Gassner spendieren ihren Evos ▶



* Testfahrzeug mit Sportreifen. Straßenzugelassene Semi-Slicks verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber nicht alltagstauglich



Gassner erreicht 350 PS mit Elektronikänderungen, neuen Ladeluftrohren und HJS-Sportauspuffanlage



Importtracing optimiert die Kennfelder, verbaut eine stärkere Benzinpumpe und eine Sintermetallkupplung

Das Resümee fällt klar aus: Auch ohne Semislick-Bereifung würde der Importtracing Evo IX diesen Vergleich gewinnen



Fotos: S. Krieger

ein Gewindefahrwerk mit einstellbarer Zug- und Druckstufe. Beim Gassner-Modell sind zudem Eibach-Stabilisatoren vorn und hinten montiert. Der Kombi tritt mit einer Toyo-Semislick-Mischbereifung an – vorn 255er-, hinten 225er-Gummis. Ziel der an sich verkehrten Reifenwelt: deutlich mehr Grip an der Vorderachse und ein neutral agie-

rendes Heck. Optimal für die Rennstrecke, schlecht bei Spurrillen!
 Bisher liegen beiden Kontrahenten gleichauf. Die Grand-Prix-Strecke des Nürburgrings wird über Sieg und Niederlage entscheiden – die Ampel gibt grünes Licht. Los geht's!
 Als Erster tritt der Importtracing-Evo an. Schnell stellt sich heraus,

dass der Tuner ganze Arbeit geleistet hat. Das Zusammenspiel von Fahrwerk und Semislick-Reifen macht jede Runde zum Erlebnis – kein Untersteuern, keine sinnlosen Heckschwenks. Die Motorcharakteristik entspricht zwar der des Serienautos, doch kämpft der Vierzylinder nicht mit Ermüdungserscheinungen im oberen Drehzahlbereich.

In 1:44,56 Minuten schießt sich der Kombi über den Ring.
 Danach kommt des Rallyemeisters Wagen dran. Rein subjektiv lassen sich viele Streckenpassagen viel flüssiger durchfahren – dem perfekt eingestellten, nicht zu harten und nicht zu weichen Fahrwerk sei Dank. Jedoch geht dem gelben Wagen an den schnellen Ecken oft die



Dank Toyo-Semislicks und breiterer Vorderräder klebt der Importracing-Evo deutlich besser am Asphalt als der Pirelli-bereifte Gassner-Evo

Puste aus. Maximal werden 202 km/h erreicht. Der Gegner ist an derselben Stelle 14 km/h schneller. Mit einer Zeit von 1:48,80 Minuten haben wir es schwarz auf weiß – Gassner ist vier Sekunden langsamer. Das Ergebnis lautet am Ende 2:1 für den Evo IX Kombi von Importracing. Trotzdem, beide Lancer bereiten kaum zu übertreffenden

Fahrspaß. Importracing sei denen empfohlen, die auf Performance stehen. Gassner hingegen wendet sich an Sportfahrer, die es auch mal etwas entspannter angehen lassen wollen.

[Guido Naumann]
Kontakt: Gassner Rallisports, Tel.: 08654-774100, www.gassner-rallisports.de; Importracing, Telefon: 07062-267273, www.importracing.de

Technische Daten	Importracing Evo IX	Gassner Evo IX
Motor	R4, Turbolader	R4, Turbolader
Einbaulage	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1997 cm ³	1997 cm ³
Bohrung x Hub	85 x 88 mm	85 x 88 mm
Verdichtung	8,8 : 1	8,8 : 1
kW (PS) bei 1/min	257 (350)/7000	257 (350)/6000
Literleistung	175 PS/Liter	175 PS/Liter
Nm bei 1/min	500/3400	425/4000
Antriebsart	Allrad	Allrad
Getriebe	6-Gang manuell	6-Gang manuell
Bremsen vorn	322 mm/innenbel./gelocht	330 mm/innenbel./geschlitzt
Bremsen hinten	300 mm/innenbel.	320 mm/innenbel./geschlitzt
Radgröße vorn / hinten	9 x 18 Zoll	8 x 18 Zoll
Reifen vorn / hinten	255/35 R 18 / 225/40 R 18	245/35 R 18
Reifentyp	Toyo R 888	Pirelli P Zero Rosso
Länge/Breite/Höhe	4520/1770/1450 mm	4490/1770/1450 mm
Radstand	2625 mm	2625 mm
Leergewicht	1520 kg	1495 kg
Leistungsgewicht	4,3 kg/PS	4,3 kg/PS
Zuladung	365 kg	390 kg
Tankvolumen	55 l	55 l

Messwerte	TOUGHBOOK	Importracing Evo IX	Gassner Evo IX
Beschleunigung			
0–50 km/h		1,9 s	2,0 s
0–100 km/h		4,6 s	4,8 s
0–130 km/h		7,3 s	7,5 s
0–160 km/h		10,6 s	10,9 s
0–180 km/h		13,4 s	13,7 s
Viertelmeile			
0–402,34 m		13,01 s	13,19 s
Elastizität			
60–100 km/h im 4. Gang		3,5 s	3,6 s
80–120 km/h im 5. Gang		4,5 s	4,7 s
80–120 km/h im 6. Gang		6,2 s	6,4 s
Bremsweg (Verzögerung)			
100–0 km/h kalt		38,7 m (–10,5 m/s ²)	37,6 m (–10,8 m/s ²)
100–0 km/h warm		37,9 m (–10,6 m/s ²)	38,0 m (–10,5 m/s ²)
Testverbrauch			
Ø auf 100 km		13,4 l Super Plus	14,5 l Super Plus
Reichweite		410 km	380 km

Höchstgeschwindigkeit	Importracing Evo IX	Gassner Evo IX
GPS-Messung (www.leitspeed.de)	256 km/h	258 km/h

Preise in Euro (inkl. MwSt.)	Importracing Evo IX	Gassner Evo IX
Serienfahrzeug ohne Extras	ca. 35 000	39 900
Tuning		
Leistungssteigerung	2500	2051
Radsatz inkl. Reifen	2800	2400
Rad einzeln (ohne Reifen)	450	260
Fahrwerk	3000	3280
Auspuff	2000	1539
Bremsanlage	1500	5129
Spoilerlippe Carbonoptik	–	672
Eibach-Stabilisatoren	–	850
Preis Testwagen	ca. 49 000 Euro	59 425 Euro

1 IMPORTRACING LANCER EVO IX WAGON

■ Mit den feinen Importracing-Zutaten schießen dem weißen Evo jene Steroide ins Gemisch, die ihn zum Ballermann stempeln. Er ist toll beherrschbar, herzlich puristisch und als Kombi auch noch praktisch.

2 GASSNER LANCER EVO IX

■ Den Gassner Evo IX zeichnen vor allem die Alltagsauglichkeit und das stimmige, wenn auch etwas zu teure Gesamtpaket aus. Trotzdem wäre auch mit Semislicks ein Sieg nicht drin gewesen.

FAZIT