

Der Evo ist Kult. Doch mit der aktuellen Version verblasst das ursprüngliche Image. Die Tuner De Fries, Gassner und Importracing wollen verlorenen Biss und Sportsgeist mit ihren bis zu 390 PS starken Fahrmaschinen wiederherstellen

EVO



DE FRIES LANCER EVOLUTION

Die Evo-Hardcore-Fans jubelten bei der Präsentation der zehnten Auflage. Bügelbrett-Heckspoiler, großer Kühler-schlund, Allrad, einstellbare Differenziale – alles wie gehabt. Doch nach den ersten Probefahrten herrschte bei den Fans Ernüchterung. Zu leise, kein Punch, zu gut ausgestattet. Kein Wunder, wollen die Japaner doch mit der aktuellen Evo-Auflage weg vom Proll-Image und hin zum alltagstauglichen Straßensportler. Nicht mehr der Subaru Impreza WRX STi soll zukünftig die Konkurrenz sein, sondern deutsche Premiumprodukte wie der Audi S4 oder der BMW M3. Um diese Zäsur deutlich zu machen, verzichteten die japanischen Marketingstrate-

gen sogar auf die römische Nummerierung der Vorgänger. Den berühmten „Druck“ der alten Generationen versuchen nun drei deutsche Tuner mit ihren Tuning-Kits nachzurüsten. Die zwei Rallye-Haudegen Gassner Rallisports und De Fries Motorsport stellen ihre Evo-Interpretationen gegen den Japan-Tuner Importracing.

Zu jedem Lancer Evolution gehört ein potenter Turbomotor, der schon ab Werk mit allerlei technischen Feinessen auf Leistung getrimmt ist. 295 PS und 366 Nm sind das Resultat der Werkmannschaft. Die drei Tuner legen noch mehr Power frei. Importracings Evo leistet 380 PS und 530 Nm, der von De Fries 386 PS und 490 Nm und jener

von Gassner 390 PS und 450 Nm. Beim Doping geht es weniger um PS-fülliges Tuning mittels größerer Turbos als vielmehr um eine Fein-

Alle Tuner ändern die Elektronik und die Auspuffanlage

justierung der Motorelektronik unter Beibehaltung möglichst moderater Alltagssitten und dennoch üppigem Drehmoment. Bedingt durch den Twinscroll-Turbo des Evo X setzt bei allen drei Tunerautos bei rund 3000 Touren der volle Schub ein. Die Power zieht sich bis 7000 Touren hoch, man vermutet fast einen Saugmotor unter der

Haube. Vorbei die Zeiten, in denen getunte Evos nur über eine Spanne von 2000 Touren Biss hatten.

Alle drei Tuner gehen beim Motor den gleichen Weg: Neue Elektronik, geänderte Ladeluftrohre, üppiger dimensionierte Auspuffanlage, fertig sind bis zu 100 Mehr-PS. Gassner und De Fries bedienen sich dabei im Ralliart-Regal, Importracing montiert eigene Komponenten und eine gegenüber den Ralliart-Rohren nicht weniger herzhaft klingende Milltek-Sportauspuffanlage.

Beim Getriebe gibt es Unterschiede. Im De Fries-Evo geht es klassisch per Handschaltung voran, Importracing und Gassner sind mit dem neuen Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe unterwegs. ▶

hoch 3



GASSNER LANCER EVOLUTION

IMPORTRACING LANCER EVOLUTION



Evo und Rennstrecke? Ja, das geht, auf dem Sachsenring bewiesen die drei gedopten Lancer, dass sie sich auch der Rundstrecke wohlfühlen. Und mit einer Bestzeit von 1:41 Minuten schwimmt man zwischen Porsche 911 und Audi RS6



Das Cockpit des Lancer Evolution wirkt in der zehnten Generation deutlich hochwertiger. Das Navigationssystem kostet ab Werk 2500 Euro Aufpreis



Die weißen Work-Räder messen rundum 9,5 x 18 Zoll und tragen mit 265er-Michelin-Pilot-Sport-Reifen die üppigste Besohlung im Vergleichstest



IMPORTRACING LANCER EVOLUTION Schnellster auf dem Sachsenring dank perfekter Fahrwerksabstimmung und Power in jeder Lebenslage



Fetziger, sonorer Sound kommt aus den Rohren der Milltek-Anlage

Dabei stehen dem Fahrer insgesamt vier Modi mit unterschiedlichen Charakteristika zur Verfügung: Normal, Sport, Super-Sport und Manuell. Wer es richtig krachen lassen will, ist mit dem manuellen Modus (geschaltet wird per Ganghebel oder Schaltwippen am Lenkrad) oder dem Super-Sport-Modus am besten bedient.

Leider wurden die beiden SST-Getriebe der Mehr-Power nicht an-



Die SST-Automatik bietet sechs Gänge, ist aber nicht sehr sportlich

gepasst, was zum einen subjektiv schleifende Kupplungen hervorruft und zum anderen nur kurzzeitige

Der Japan-Tuner zeigt den Rallye-Ikonen die Rücklichter

Vollastattacken zulässt. Zudem schalten die Doppelkuppler nicht so exakt und hart wie ein DSG von



Das KW-Fahrwerk ist auf der Rennstrecke eine Klasse für sich

Volkswagen. Auch die Motorbremse eines Schalters fehlt in manchen Situationen.

De Fries bestellte seinen Evo in Amerika als RS-Version mit Fünfgangschaltung. RS steht für Rallye-Basis, also deutlich leichter. So wiegt der „White Edition“ rund 200 Kilo weniger als die Konkurrenten. Zum Tuning-Paket zählen außerdem ein Ralliart-Bodykit mit Frontlippe, Schwellern, Heckschürze und



Perfekter Sitz und Halt dank Recaro, wie in allen Evos dieses Vergleichs

Heckflügel-Flap sowie ein Satz ATS-Räder in 20 Zoll. Statt ein neues Komplettfahrwerk zu montieren, vertraut man auf die Seriedämpfer und tauscht nur die Serienfedern gegen einen Satz H&R-Spiralen.

Der zweite Wagen mit Rallye-Genen ist das blaue Modell aus Hermann Gassners heiligen Hallen. In AUTO BILD SPORTSCARS 3/09 überraschte der Bayer mit einem sauschnellen Evo-Handschalter. Mit



Wie es sich für einen Rallyepionier gehört, montiert Gassner eine Konsole mit Zusatzanzeigen sowie ein Display zur Einstellung der Dämpferhärte



Der Gassner-Mitsubishi überzeugt vor allem in der Alltagstauglichkeit. Die serienmäßigen, guten Halt bietenden Recaros sind etwas zu hoch montiert



GASSNER LANCER EVOLUTION Am Sachsenring sorgten die montierten Pirelli-Reifen für einige zeitraubende Drifteinlagen



Das elektrisch einstellbare Tein-Fahrwerk überzeugte wenig

1640 Kilo ist er in diesem Vergleich der Gewichtige. Ursache: die komplette Ausstattung und die großen 20-Zöller. In den Radhäusern wohnt ein Tein-Fahrwerk mit elektrischer Härte-Einstellung. Ein Eibach-Stabilisator soll für mehr Performance sorgen. Zur Aufhübschung trägt ein Karbon-Frontspoiler von Mitsubishi Haustuner Ralliart bei.

Importtracing ist den Fans spätestens seit dem Lancer Evo Kombi



Die großen 20-Zoll-Räder und das hohe Gewicht kosteten den Gassner-Evo wertvolle Sekunden auf der Rennstrecke und bei den Messfahrten

(ABC 2/08) ein Begriff. Das neueste Evo-Modell aus der Feder von Alex Wutzke begeistert mit einem

De Fries überrascht mit Leichtgewicht und Sportfedern

aggressiven, tiefen, breiten Auftritt. Das liegt zum einen an den 265er-Schlappen auf 9,5er-Rädern und

zum anderen an der cleanen Optik mit Bremsbelüftungsgittern. Bei Dämpfern und Federn vertraut man auf ein auf der Nordschleife selbst eingestelltes KW-Clubsportfahrwerk mit etwas mehr Sturz.

Die Beschleunigungs- und Elastizitätsmessungen meistert Importracing als Schnellster. 4,5 Sekunden vergehen für den Sprint auf 100. Damit ist das Auto fast zwei Sekunden schneller als das Serien-



Die dicken Ralliart-Rohre klingen so, wie sie aussehen – einfach scharf

pendant (6,3s). Nur 12 Sekunden später liegen 200 km/h an. Auch in den Zwischensprints beeindruckt das weiße SST-Modell: Von 60 bis 100 vergehen im Zwischenspurt gerade mal 2,1 Sekunden. Zum Vergleich: Ein Mercedes C63 AMG erledigt die Messung in derselben Zeit.

Auch der zweite SST-Wagen, der Gassner-Mitsubishi, ist schneller als die Serie. Die 100er-Mauer ▶



Zur „White Edition“ von De Fries gehört auch der mächtige ATS-Radsatz in 20 Zoll. Die aufgezogenen Hankook-Pneus funktionieren perfekt



Die amerikanische Lancer-Version erkennt man sofort am Meilentacho. Ansonsten ist das Cockpit RS-typisch nur mit dem Wesentlichen ausgerüstet



DE FRIES LANCER EVOLUTION Ton in Ton: Alle Plastikteile, die ab Werk schwarz sind, wurden vom Tuner in glänzendes Weiß getaucht



Wie beim Gassner röhrt auch hier eine Ralliart-Auspuffanlage

durchheilt der Bayer trotz zwei Zoll größerer Räder in nur 5,3 Sekunden, 200 sind in 18,7 Sekunden erledigt. Lediglich ein leichtes Fading bei den Bremsmessungen fiel im Test negativ auf. Die Zwischenstarts sind nur minimal langsamer als beim Importracing, subjektiv aber nicht fühlbar.

Eigentlich müsste der De Fries-Lancer aufgrund seines geringen Gewichts und der Handschaltung



Das Zusammenspiel mit Seriendämpfern und H&R-Federn funktionierte auf dem Sachsenring sehr gut. Nur die 20-Zöller vereitelten eine bessere Zeit

die anderen in Grund und Boden fahren. Das gelingt ihm aber nur bis 50 km/h. Dann verliert er durch Schaltvorgänge und die großen 20-Zöller an Boden. Und die 200er-Messung ist wegen der ab Werk unsinnigen Abstufung zwischen 4. und 5. Gang nicht der Rede wert.

Auf der Berg-und-Tal-Bahn des Sachsenrings sollen die drei Power und Belastbarkeit unter Beweis stellen. Alle stehen auf Straßenrei-

fen, der Asphalt ist trocken, 15 Grad, Sonne. Seine Schnelligkeit kann der Importracing-Evo auch auf der Rennstrecke optimal umsetzen. Mit 1:41,09 Minuten erzielt er die beste Zeit und landet damit in der Bestenliste weit vorn zwischen Porsche und RS6. Das kommt nicht von ungefähr und nicht nur von roher Leistung. Das von Tuner Alexander Wutzke abgestimmte Fahrwerk ist narrensicher ausgelegt. Zusammen

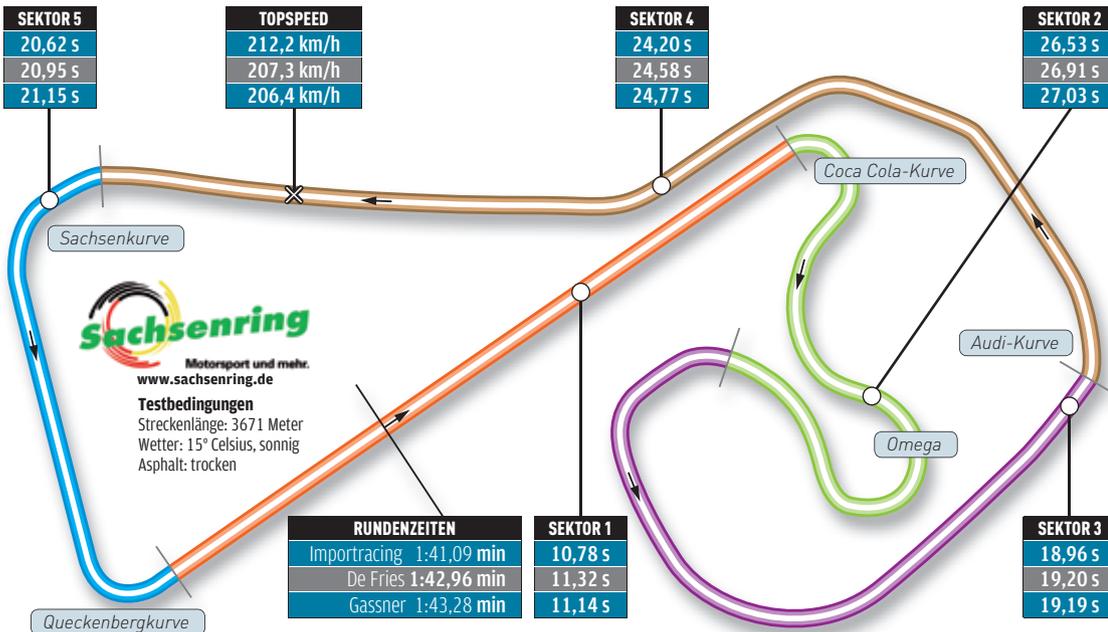


Dank manueller Schaltung fühlte sich der De Fries-Evo sportlicher an

mit dem negativen Sturz und den 265er-Michelin-Pilot-Sport-Reifen erlaubt es extrem hohe Kurventempi. Kein Drift, kein Rutscher, der Evo lässt sich fast wie ein Rennwagen um den Kurs dirigieren. Das SST-Getriebe funktioniert im Super-Sport-Modus in Stellung D perfekt, schaltet pünktlich runter und spät hoch. Die Serienbremse ist der Power vollkommen gewachsen und lässt extrem späte Bremspunkte ▶

Fotos: Lena Barthelmeß

GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN



Motorsport und mehr.
www.sachsenring.de
Testbedingungen
Streckenlänge: 3671 Meter
Wetter: 15° Celsius, sonnig
Asphalt: trocken

► **Sachsenring** Wir messen die Rundenzeiten, das maximale Tempo auf der Gegengeraden sowie die erzielten Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht es um maximale Geschwindigkeit, Topspeed wird allerdings auf der Gegengeraden vor der Sachsenkurve erreicht. Sektor 2, das Omega, stellt den Grip an der Vorderachse auf den Prüfstand, Sektor 3 erfordert neutrales Fahrverhalten bei hohem Tempo. Für Sektor 4 ist ebenfalls ein neutrales Fahrverhalten wichtig, hier messen wir Topspeed und stellen die Bremsen auf eine harte Probe. Sektor 5 erfordert wieder maximale Traktion an der Vorderachse.

HITLISTE

So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten

- Porsche 911 Carrera S (Facelift)
1:39,08 min
133,38 km/h
- Maserati GranTurismo S
1:40,99 min
130,86 km/h
- Importtracing Lancer Evo SST
1:41,09 min
130,73 km/h
- Audi RS6 Limousine
1:42,16 min
129,36 km/h
- De Fries Lancer Evo
1:42,96 min
128,35 km/h
- Gassner Lancer Evo SST
1:43,28 min
127,95 km/h
- BMW M5 Limousine
1:43,77 min
127,35 km/h
- BMW 125i Cabrio
1:52,94 min
117,01 km/h



VICTORY

- 8,5 x 18"
- 8,5 x 19"
- 9,0 x 20"
- 10,0 x 22"
- racing-schwarz frontpoliert
- * mit Multidisk-System

NEW

www.ats-wheels.com

Ein Unternehmen der UNIWHEELS Gruppe. Alle Räder Geschmacksmuster geschützt.



Das Leistungsplus von 80 PS holt Importracing mit neuer Elektronik und Auspuff heraus



Auch De Fries montiert eine üppigere Auspuffanlage und spielt neue Daten aufs Steuergerät



IMPORTRACING LANCER EVOLUTION

DE FRIES LANCER EVOLUTION



Gegen den Importracing-Lancer war in keiner Disziplin ein Kraut gewachsen. Gassner und De Fries liegen auf einem Niveau und sind schneller als die Serie

Fotos: Lena Berthelmeß

zu. Leider sind schlechte Komforteigenschaften die Kehrseite der Sportlichkeit, was auf dem Rückweg deutlich spürbar wurde.

Deutlich alltagstauglicher und komfortabler ist dagegen der Gassner-Evo. Sein Tein-Fahrwerk lässt sich per Tastendruck vorn und hinten in 20 Schritten ver härten oder erweichen. Eigentlich eine perfekte Basis für die Hatz auf der Rennstrecke. Auf dem Sachsenring lenkt der blaue Evo dagegen nicht sehr sauber ein. Die großen Räder und die Pirelli-P-Zero-Nero-Gummis harmonisieren nicht mit dem Setup und

kosten Performance in jeder Kurve und Kehre. Nach zwei Runden gibt sich die Hinterachse so schwammig, dass schnelle Kurven nur in

Alle drei Lancer bieten den guten, alten Evo-Biss

waghalsigen Drifts durchheilt werden. Quersteher kosten Zeit, und das schlägt sich am Ende mit 1:43,28 Minuten in der langsamsten Zeit nieder. In einem Punkt liegt Gassner aber vorn: Keiner der drei Evos

hat einen derart scharfen Sound. Das zaubert den Piloten trotz der kleinen Misere wieder ein Grinsen ins Gesicht.

De Fries fährt mit dem Gewicht und der Schaltung eigentlich in einer anderen Evo-Liga. Schon nach Runde eins staunen wir nicht schlecht. Die Hankook-Ventus-S1-Evo-Gummis in 20 Zoll funktionieren um Welten besser als die Pirellis auf dem Gassner-Evo. Kein Drift, kein Korrigieren, der weiße Evo lenkt messerscharf ein. Dass hier nur Sportfedern nachgerüstet wurden, merkt man in keiner Kurve.

Die Kurvengeschwindigkeiten liegen fast genauso hoch wie beim schnellsten Evo von Importracing. Auf dem Papier müsste der 200 Kilogramm leichtere Evo jedoch deutlich schneller sein als der Gassner. In manchen Streckenabschnitten fehlt es jedoch im oberen Drehzahlbereich an Kraft. Trotzdem, Hut ab, De Fries hat sich als neuer Tuner mit seinem Erstlingswerk beachtlich geschlagen.

Was die Evos verbrauchen und was der Spaß kostet? Über den-Super-Plus-Durchfluss machen sich die wenigsten Evo-Fans Gedanken.



Gassner bildet mit dem farbigen Ladeluftrohr und 390 PS die Spitze des Motortunings im Vergleich

TECHNISCHE DATEN	IMPORTRACING	DE FRIES	GASSNER
Motor	R4, Turbolader	R4, Turbolader	R4, Turbolader
Einbaulage	vorn quer	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1998 cm ³	1998 cm ³	1998 cm ³
Bohrung x Hub	86,0 x 86,0 mm	86,0 x 86,0 mm	86,0 x 86,0 mm
Verdichtung	9,0 : 1	9,0 : 1	9,0 : 1
kW (PS) bei 1/min	280 (380)/7200	283 (386)/6500	287 (390)/6600
Literleistung	190 PS/Liter	193 PS/Liter	195 PS/Liter
Nm bei 1/min	530/4300	490/3420	450/4000
Antriebsart	Allrad	Allrad	Allrad
Getriebe	6-Gang-SST-Automatik	5-Gang manuell	6-Gang-SST-Automatik
Bremsen vorn	350 mm/innenbel.	350 mm/innenbel.	350 mm/innenbel.
Bremsen hinten	330 mm/innenbel.	330 mm/innenbel.	330 mm/innenbel.
Radgröße vorn / hinten	9,5 x 18	8,5 x 20	8,5 x 20
Reifen vorn / hinten	265/35 ZR 18	255/30 ZR 20	255/30 ZR 20
Reifentyp	Michelin Pilot Sport PS2	Hankook Ventus S1 Evo	Pirelli P Zero Nero
Länge/Breite/Höhe	4505/1810/1430 mm	4505/1810/1440 mm	4505/1810/1440 mm
Radstand	2650 mm	2650 mm	2650 mm
Leistungsgewicht	4,2 kg/PS	3,6 kg/PS	4,2 kg/PS
Zuladung	444 kg	636 kg	400 kg
Tankvolumen	55 l	55 l	55 l

GASSNER LANCER EVOLUTION



MESSWERTE <small>TOPGEHTBOOK</small>	IMPORTRACING	DE FRIES	GASSNER
Beschleunigung			
0- 50 km/h	1,8 s	1,7 s	2,3 s
0-100 km/h	4,5 s	5,1 s	5,3 s
0-130 km/h	6,8 s	7,5 s	8,0 s
0-160 km/h	10,0 s	11,3 s	11,5 s
0-180 km/h	12,9 s	14,8 s	14,9 s
0-200 km/h	16,3 s	18,6 s	18,7 s
Viertelmeile			
0-402,34 m	12,72 s	13,15 s	13,55 s
Elastizität			
60-100 km/h im 4. Gang	2,1 s (Zwischenspur)	3,6 s	2,5 s (Zwischenspur)
80-120 km/h im 5. Gang	2,6 s (Zwischenspur)	5,2 s	3,1 s (Zwischenspur)
80-120 km/h im 6. Gang	-	-	-
Bremsweg (Verzögerung)			
100-0 km/h kalt	34,7 m (-11,1 m/s ²)	34,9 m (-11,0 m/s ²)	36,0 m (-10,7 m/s ²)
100-0 km/h warm	35,5 m (-10,8 m/s ²)	35,8 m (-10,7 m/s ²)	37,5 m (-10,2 m/s ²)
Testverbrauch			
Ø auf 100 km	14,5 l Super Plus	14,6 l Super Plus	14,3 l Super Plus
Reichweite	380 km	380 km	380 km
Leergewicht	1596 kg	1404 kg	1640 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	IMPORTRACING	DE FRIES	GASSNER
GPS-Messung (www.leitspeed.de)	269 km/h	266 km/h	263 km/h

PREISE (Euro inkl. MwSt.)	IMPORTRACING	DE FRIES	GASSNER
Serienfahrzeug ohne Extras	47 950 Euro	45 950 Euro	47 950 Euro
Tuning			
Leistungssteigerung	1300	2190	2400
Radsatz	2900	2990	2300
Sportfahrwerk/Federn	3200/-	-/590	3300/-
Anbauteile	950	4590	710
Zusatzinstrumente	-	-	1300
Sportauspuffanlage	1300	2190	1963
Preis Testwagen	58 000 Euro	59 859 Euro	62 333 Euro

Und die Kits reichen von 1300 bis 2400 Euro. Alle sind sehr empfehlenswert, schaffen sie es doch, aus der neuen Generation den echten, alten Evo-Biss herauszukitzeln. [gn]

Kontakt: De Fries Motorsport, Tel. 0 62 52-67 08 63, www.defries-motorsport.de; Gassner Motorsport, Tel. 0 86 54-77 41 00, www.gassner-rallisports.de; Importracing, Tel. 0 70 62-26 72 73, www.importracing.de

Mehr Infos zum Mitsubishi Lancer Evolution:

de HEFTARCHIV

► **200901045sc**

Geben Sie die Nummer beim autobild.de-Heftarchiv ein

FAZIT

1 IMPORTRACING

■ Perfekt abgestimmtes Setup, schnellste Rundenzeiten und bester Beschleuniger machen diesen Evo zum klaren Gewinner dieses Vergleichs. Keiner der drei Mitsubishi Lancer bereitete mehr Dauergrinsen.

2 DE FRIES

■ Die Rallyesport-Erfahrung von De Fries macht sich bemerkbar. Dennoch kann sein Evo die Vorteile Mindergewicht und Hand-schaltung nicht effizient umsetzen, teilt sich daher Platz zwei mit dem schwereren Gassner.

2 GASSNER

■ Trotz größerer Räder ist der Gassner-Evo deutlich schneller als die Serie. Ein nicht optimal harmonisierendes Setup aus einstellbarem Fahrwerk und Pirelli-Reifen verteilt bessere Rundenzeiten auf dem Sachsenring.