



Mitsubishi Lancer Evo IX

Spierballentaal

Autotest | De Mitsubishi Lancer is verkrijgbaar in een zogenaamde "Evolution"-uitvoering. Dat is een supersnelle variant van deze degelijke familieauto waarmee Mitsubishi veel succes boekt in de autosport. De Evolution is niet alleen heel veel sneller dan een gewone Lancer, dankzij vierwielaandrijving is de wegligging zelfs beter dan die van menig rassportwagen. Nu introduceert Mitsubishi de negende versie van de Evolution, waarbij vooral het weggedrag is geperfectioneerd. Houdt u vast aan bureau of toetsenbord, want de testrit gaat beginnen.

Zelfs buitenstaanders zien in één oogopslag het verschil tussen een gewone Mitsubishi Lancer en deze Evolution-uitvoering. De sportieve variant heeft een enorme achterspoiler en de neus heeft luchtroosters van de onderste voorspoiler tot bovenop de motorkap. Deze snelle Lancer dankt z'n prestaties aan een turbo en die heeft duidelijk heel veel koeling nodig. Ook de lichtgewicht wielen met forse remschijven en rode remklauwen maken op niet mis te verstane wijze duidelijk dat alles om prestaties draait bij de Lancer Evo IX.

In het interieur is de presentatie minder spannend. Het dashboard ziet er heel gewoontjes uit en de Evo is even functioneel en ruim als iedere andere Lancer. Het dashboard heeft geen turbodrukmeter, geen oliedrukmeter en geen olietemperatuurmeter. Alleen de stevige en voortreffelijk zittende Recaro-kuipstoelen zijn duidelijk alleen aan deze race-uitvoering besteed. De uitrusting is compleet met alle luxe en veiligheidvoorzieningen die mogen worden verwacht voor deze prijs.



Gekkenwerk

Zoals gezegd dankt de Lancer Evo z'n enorme vermogen aan een turbo. De viercilinder twee-liter motor wordt bijgestaan door een "twin scroll" turbo en is daarmee goed voor 280 pk vermogen en 355 Nm koppel. Zonder de turbo (bij toerentallen lager dan 4.000 rpm) is de Lancer Evo een vlotte en eenvoudig

handelbare auto. Alhoewel het een bijna bovenmenselijke zelfbeheersing vraagt, kan de Lancer Evo kalm, rustig en beschaafd worden gereden.

Wanneer het gas dieper wordt ingetrapt springt de turbo bij en is het zaak het kleine sportstuur heel goed vast te houden en de blik strak te richten op de horizon. Subtiliteit is de Lancer Evo vanaf dat moment volkomen vreemd. In een film zou een auto als deze de standen "snel", "supersnel" en "gekkenwerk" hebben.

Het achterhoofd van de bestuurder slaat tegen de hoofdsteun en het geweld breekt los. De Evo blijft verbeten accelereren tot de naald van de toerenteller iets in het rood staat. Mitsubishi voorziet niet in een systeem dat de coureur in spe met een licht- of geluidssignaal meldt wanneer het best kan worden geschakeld. Weg met de bemoeizuchtige hulpstukken! Dit is geen halfzacht compromis tussen comfort en sportiviteit maar een pure rally-auto die door welk misverstand dan ook op de openbare weg is toegelaten. Gekkenwerk is geweldig!

Mitsubishi versus Subaru

Mitsubishi belooft een topsnelheid van precies 250 km/u en die is in de praktijk goed te halen. De sprint van 100 naar 120 km/u verloopt letterlijk binnen een oogwenk. Tot dik 200 km/u is de acceleratie zo furieus dat de naald van de snelheidsmeter stukken van de schaalverdeling lijkt over te slaan (hetgeen in omgekeerde richting nu ook geldt voor de benzinemeter). Ook nu briest en fluit de turbo en drukt de Lancer de inzittenden stevig in de sportstoelen.



Pas vanaf 225 km/u is het met de overmacht gedaan en moet de krachtbron harder werken om de beloofde topsnelheid te halen. Dit is het punt waarop het verschil met de eeuwige concurrent, de Subaru Impreza WRX, duidelijk wordt. Deze laatste heeft nog eens 50 Nm meer vermogen in huis en weet daarmee bij dit soort uitpattingen nog meer brute kracht aan de dag te leggen. Bovendien wordt de Mitsubishi bij dit soort laagvliegen licht in het stuurwiel, terwijl de Subaru dan iets meer zekerheid geeft.

Daar staat tegenover dat de Subaru bij het supersnelle bochtenwerk groter en zwaarder voelt, terwijl de Mitsubishi lichtvoetiger en venijniger is. Het verschil tussen de Mitsubishi Lancer Evolution en de Subaru Impreza WRX is als het verschil tussen Arnold Schwarzeneger en Jean-Claude van Damme: beide zijn eersteklas krachtpatsers, maar met een totaal verschillend karakter. De ene is niet beter dan de ander, maar ieder heeft een eigen stijl om hetzelfde doel te bereiken.



Gewichtsbesparing

Het lenige en superscherpe stuurgedrag is dé sterkste stroef van de Evo IX. Voor deze meest recente generatie heeft Mitsubishi het weggedrag op alle mogelijke manieren verbeterd. Zo is onder andere het dak voortaan van aluminium. Dat maakt de auto lichter en dus sneller. Belangrijker is echter dat het zwaartepunt lager komt te liggen en daarmee verbetert de wegligging.

De achterspoiler is voortaan gemaakt van lichtgewicht koolstofvezel en is van binnen hol. In de achterbumper is een diffuser geïntegreerd. De velgen en schokbrekers zijn aangepast om zelfs het onafgeveerde gewicht zo laag mogelijk te maken.

Hyperactief

Het belangrijkste geheim van iedere Lancer Evo is echter de vierwielaandrijving met "Super Active Yaw Control". Met vierwielaandrijving kan de motor het vermogen beter kwijt (vier in plaats van twee banden die het vermogen op het asfalt overbrengen). Maar "Super Active Yaw Control" doet er nog een schepje bovenop. Het zorgt ervoor dat wielen die in de bocht geen optimale grip hebben worden vertraagd of versneld. Het effect is even verbluffend als verslavend.



Bochten lijken minder scherp waardoor de Lancer er veel harder doorheen kan. Waar banden normaal gesproken beginnen te wringen en te piepen, legt "Super Active Yaw Control" de grens heel veel verder. Bij hoge bochtsnelheden is de auto daarmee niet alleen rustiger maar vooral beter controleerbaar. Eenmaal vertrouwd met het systeem kan en moet iedere volgende bocht sneller dan de vorige. Zelfs op slecht wegdek wanneer de grip minimaal is, lijkt de Lancer op rails te staan.

De Mitsubishi Lancer Evolution IX was slechts enkele dagen op bezoek bij de redactie, maar daarvan is ieder uur ten volle benut. De adrenaline stroomt bij het schrijven van dit verslag opnieuw en de brede glimlach op het gezicht van de testrijder is voorlopig niet uit te wissen.

Conclusie

De Mitsubishi Lancer Evolution IX is een volbloed sportwagen, maar dan één op basis van een brave gezinsauto. Dat heeft als voordeel dat dit racemonster dagelijks bruikbaar is. De Lancer Evo biedt ruimte aan vier personen inclusief bagage. Een verkeersdrempel is geen onneembaar obstakel. Bij slecht weer is menig sportwagen nauwelijks bruikbaar terwijl de Lancer Evo dan zelfs veiliger is dan de gemiddelde personenauto. Zoals bij iedere Mitsubishi komt het woord "kapot" niet in het woordenboek van de Lancer voor.

De Lancer Evo was al duizelingwekkend snel, maar voor deze negende generatie is de wegligging tot de kleinste fitnesses verbeterd. Het effect is er naar, want de Lancer Evo IX biedt meer sensatie dan ooit te voren. ■



Specificaties

Mitsubishi Lancer Evo IX Evolution IX

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	449 x 177 x 145 cm
Wielbasis	263 cm
Gewicht	1.440 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	235/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1997 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	280 pk @ 6500 tpm
Koppel	355 Nm @ 3500 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	5,7 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	10,6 l / 100 km
Verbruik stad	14,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	8,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	251 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 44.999,-
Prijs instapmodel	€ 44.999,-