

NUEVO MITSUBISHI LANCER EVOLUTION

Desde 1992, el Lancer Evolution ha permanecido en lo más alto de su categoría. Versión tras versión, ha ido mejorando gradualmente manteniendo su liderazgo en la calle y en las pistas, respaldado por la legitimidad que le otorga su incomparable palmarés en la competición del motor.

Sumamente consciente de las cambiantes tendencias de mercado a nivel mundial y de la voluntad por afrontar nuevos desafíos, los planificadores de producto de Mitsubishi Motors, ingenieros y diseñadores decidieron acometer el desarrollo del "Evo" del siglo 21 desde una nueva perspectiva, inaugurando el tercer capítulo en la historia de la saga de turismos Mitsubishi de competición:

1. 1973 - 1978 Lancer 1600 GSR & 1980 - 1982 Lancer EX2000 Turbo,
2. 1992 - 2008 Lancer Evolution I-IX,
3. 2008 nuevo Lancer Evolution

Distante del posicionamiento de la década anterior, la tecnología y sofisticación en diseño del nuevo Lancer Evolution, así como su devastadora eficacia dinámica y placer de conducción, hacen que el nuevo Evolution se sitúe en un nivel superior, para vérselas con más y nuevos contendientes.

Todavía un coche de rallyes de 4 puertas con una indiscutible herencia deportiva, su potente diseño integral, su eficaz tecnología dinámica y su mejor equipamiento, todo se sustancia en un nuevo mito.

Fulminante en la carretera, gracias a la fuerza de su poderoso cerebro Super All Wheel Control (S-AWC), al innovador cambio Twin Clutch SST, y a su potente mecánica turbo, el nuevo Lancer Evolution ofrece una conducción adictiva, que no tiene precio, ni parangón... acorde a lo que se puede esperar de lo mejor de una saga de leyenda.

El nuevo Lancer Evolution representa un acercamiento más ambicioso al concepto "Evolution". Tomando una ruta más desafiante con un concepto (r)evolucionario, Mitsubishi Motors ha creado un nuevo vehículo por dentro y por fuera: con mayor estilo y sofisticación, y más deportivo que nunca, elevando el concepto Evolution a un nuevo estadio.

Desde una perspectiva de diseño, el nuevo Lancer Evolution ha sido concebido en los circuitos para ser conducido en carretera, y supone una aplicación deportiva integral. Comparte las líneas maestras de sus hermanos de la gama Lancer, pero adaptadas a sus potentes prestaciones dinámicas. El Lancer Evolution incorpora el nuevo frontal de la marca, una parrilla que se asemeja a las tomas de aire de los modernos aviones de combate, aunque en este caso en su ejecución más agresiva.

Un salto cualitativo tan grande con respecto a sus predecesores justifican eliminar el sufijo numérico que acompañaba su designación de modelo, para ser conocido simplemente como "Lancer Evolution".

En España el nuevo Lancer Evolution se pondrá a la venta en dos versiones, la GSR asociada al cambio manual de 5 relaciones y con una importante dotación de

equipamiento de serie, entre los que destaca el sistema de control dinámico S-AWC, asientos Recaro, llantas de aluminio ENKEI de 18", discos ventilados Brembo delanteros y traseros, faros delanteros Bi-Xenon, luces delanteras auto-adaptativas, sensor de oscuridad y encendido automático de luces, sensor de lluvia y funcionamiento automático del limpiaparabrisas, climatizador.....

La versión MR representa el tope de gama y añade de serie respecto a la anterior, la transmisión automática de doble embrague con modo deportivo TC-SST de seis relaciones, levas de cambio de magnesio en el volante, llantas de aluminio forjada BBS de 18", amortiguadores BILSTEIN con muelles EIBACH, asientos Recaro en cuero y Alcantara, discos flotantes Brembo delanteros y traseros, sistema de navegación MMCS con servidor de música, sistema inteligente de apertura de puertas sin llave, sistema Bluetooth para móviles con mandos en el volante....

Los precios* recomendados en la Red Oficial Mitsubishi Motors son:

- Lancer Evolution GSR: 49.350 €
- Lancer Evolution MR: 57.950 €

* Precios recomendados para P y B IVA e IM incluidos.

GENETICA RACING

Herederero de más de 40 años de competición automovilística al más alto nivel, incluyendo 5 victorias absolutas del Campeonato Mundial de Rallyes (4 en la categoría de Pilotos y 1 en la de Fabricantes) y victorias absolutas en algunos de los rallyes más duros del mundo como el East African Safari o el Bandana, el nuevo Lancer Evolution es el más reciente desarrollo de la emblemática y legendaria saga de coches deportivos de Mitsubishi, que comenzó con el Lancer 1600 GSR de 1973, seguido del EX 2000 Turbo de 1980, el primer Lancer Evolution en 1992 y las siguientes 8 generaciones.

En los orígenes de los anteriores Lancer de carreras, Mitsubishi Motors desarrolló el Lancer Evolution desde el Lancer sedan de serie, del cual se requería homologar una serie de al menos 2.500 udes. en el Grupo A, para poder acceder a competir en el Campeonato Mundial de Rallyes de la FIA (WRC).

La historia comienza en 1991 con el lanzamiento del Lancer Mark VI. Conjuntamente con modelos más orientados a la familia, habían dos que captaron la atención de los aficionados: el 1.8 l. Turbo de 195 CV, en versiones Lancer RS y GSR.

La designación de modelo "Evolution" apareció poco después en septiembre de 1992, y empezó rápidamente a ser conocido afectivamente entre los entusiastas japoneses como "LanEvo".

A través de los muchos éxitos cosechados en sus participaciones en el Mundial de Rallyes, el Lancer Evolution Grupo A proporcionó la oportunidad de desarrollar automóviles de tecnología muy avanzada, que posteriormente Mitsubishi Motors aplicó a modelos de producción en serie.

En enero de 1994, cuando apareció el Evolution II, Mitsubishi Motors anunció que produciría 5.000 udes., para abril todas se habían vendido. El resto es historia, junto con cuatro títulos del WRC: 4 en la categoría de pilotos (1996, 1997, 1998,1999) y 1 en la de Fabricantes (1998).

La saga Lancer Evolution se sucede así:

- Octubre 1992: Lancer RS Evolution y GSR Evolution
- Enero 1994: Lancer Evolution II

- Febrero 1995: Lancer Evolution III
- Agosto 1996: Lancer Evolution IV (AYC + suspension trasera multi-link)
- Enero 1998: Lancer Evolution V
- Enero 1999: Lancer Evolution VI
- Enero 2001: Lancer Evolution VII (ACD + Sport ABS)
- Enero 2003: Lancer Evolution VIII (Super AYC + Techo de aluminio)
- Marzo 2005: Lancer Evolution IX (Tecnología MIVEC)

Hoy, el Lancer R(E)volution abre un nuevo capítulo en la impresionante historia de los coches de carreras de Mitsubishi Motor

DISEÑO

Construido sobre el estilo afilado del nuevo Lancer Sports Sedan, se distancia de sus competidores tradicionales y al mismo tiempo hacer brillar las credenciales de diseño del Evo, llegando a nuevos potenciales clientes, además de a sus incondicionales fans.

El Lancer Evolution comenzó como una creación del equipo de diseño del centro Mitsubishi Design Europe (MDE) en Francfort.

Hubo que explorar interesantes fases en el desarrollo del Lancer Evolution y escuchar a los diseñadores relacionados más directamente con el proyecto. La historia comienza con las primeras ideas, que fueron meros bocetos, pero que llevaron en última instancia al desarrollo de dos propuestas en 2004.

El Lancer Evolution tenía que ser más atractivo que nunca y conseguir esta belleza a través de formas funcionales. Todas las líneas, conductos de aire deberían tener una función, los ornamentos no estaban permitidos. El equipo probó el diseño desde todos los ángulos posibles hasta comprobar que el aire fluía sin dificultad.

Una vez completado el diseño integral se llevó a cabo el modelado digital, para una traslación final de todos los elementos importantes en datos digitales y viceversa. Los resultados hablan por sí mismos tanto a nivel de aspecto exterior como a nivel de eficacia dinámica en la carretera y en los circuitos.

Basta con verlo y conducirlo para saber que el Lancer Evolution tiene alma y garra.

El diseño del Lancer Evolution ha gozado de un gran reconocimiento por parte de la comunidad de diseñadores japoneses, ya que fue uno de los ganadores en 2007 de los prestigiosos galardones "Good Design" en la categoría de "Diseño de Producto / Vehículos turismos y dispositivos".

TECNOLOGIA I: Motor y Transmisión

Exponente de la más avanzada ingeniería de Mitsubishi, el nuevo Lancer Evolution fue desarrollado para ser el más rápido y al mismo tiempo el más seguro de conducir, con un potente cerebro que actúa y controla toda su descomunal fuerza.

Motor 4B11:

El nuevo 4B11 DOCH MIVEC asume el desafío de propulsar la nueva generación del Lancer Evolution. En el desarrollo de este motor todos los esfuerzos se encaminaron en crear un motor de gran potencia que consiguiera un excelente nivel de consumo con bajo nivel de emisiones y sobre todo y por encima de todo, que fuera altamente competitivo en las más exigentes pruebas de competición.

Parte de la nueva familia de motores "World Engine", esta planta motriz genera mayor par motor y mejor respuesta que su predecesor el 4G63.

Principales datos de prestaciones para el modelo con especificaciones europeas:

- Potencia: 295 CV @ 6,500 rpm
- Par motor: 366 Nm @ 3.500 rpm
- Velocidad máx. (TC-SST): 242 km/h
- Aceleración (5 M/T vs. SST):
 - 0 – 100 km/h: 5,4" vs. 6,3"
 - 60 – 100 km/h: 5,1" vs. 3,4"

El motor 4B11 DOHC MIVEC con turbocompresor aventaja a su predecesor con significativas mejoras a nivel de respuesta:

- Desarrolla mayor par motor (366 Nm a 3.500 rpm) y a menor régimen. Conjuntamente con una revisión del escalonado de la transmisión consigue que el coche disfrute de unas sobresalientes prestaciones.
- Otra característica del nuevo motor es que gracias al uso de aluminio fundido en el bloque motor, culata y carenado, es 12 kg. más ligero que un motor similar con bloque de acero fundido.
- La lumbrera de admisión está orientada hacia delante y la lumbrera de escape orientada hacia detrás. Este cambio ha eliminado la necesidad de colocar el tubo de escape debajo del motor, permitiendo situar la planta motriz en una posición 10 mm más baja y contribuyendo así a bajar también el centro de gravedad.

Twin Clutch SST (Sport Shift Transmission)

Mitsubishi Motors ha desarrollado la transmisión de doble embrague con modo deportivo Twin Clutch SST para aunar la economía de combustible y la diversión de una caja manual con las cualidades de facilidad de una transmisión automática.

Como su nombre indica, el Twin Clutch SST dispone de dos embragues para un cambio rápido, preciso, sin escalones. Básicamente podría decirse que fuera como dos cajas manuales de tres relaciones cada una.

Esta transmisión coloca las marchas impares (1ª, 3ª, 5ª) y pares (2ª, 4ª, 6ª) en ejes de entrada separados, cada uno con su propio embrague para proporcionar par al eje de salida.

La Transmisión Twin Clutch SST utiliza dos embragues húmedos multi-plato. Cuando se conduce con una relación par, por ejemplo, el ordenador del sistema monitoriza la velocidad del vehículo y la apertura de la mariposa del regulador del acelerador y preselecciona o bien una relación más alta o más baja dependiendo de las condiciones. La transmisión entonces cambia la relación desconectando la relación del embrague de las relaciones pares y conectando una relación impar con el embrague de las relaciones impares.

A nivel operativo, el Twin Clutch SST puede utilizarse o bien como una caja de cambios secuencial manual o bien como una transmisión totalmente automática:

- En Modo Manual, el conductor puede utilizar las levas de cambio del volante o la palanca de cambios. El sistema dispone de una alarma sonora y desactiva el cambio para proteger la transmisión, cuando el conductor intenta cambiar manualmente y el motor está excesivamente revolucionado.

- En Modo Automático, el selector del cambio se sitúa en la posición D. Un selector situado en la base de la palanca de cambios permite al conductor elegir entre tres modos de gestión del cambio “Normal”, “Sport” y “Super Sport”:
 - o El modo “Normal” está perfectamente adaptado para la conducción diaria y utiliza un programa que reduce las sacudidas del cambio para proporcionar una aceleración progresiva y permitir eliminar la tensión habitualmente asociada a las transmisiones automáticas con convertidor de par.
 - o En el modo deportivo “Sport”, la programación utiliza puntos de cambio más altos y consecuentemente cambios más rápidos.
 - o Finalmente, el modo super deportivo “Super Sport” mantiene el motor girando a altas revoluciones y actúa el doble embrague a la máxima velocidad de giro. Esto permite a la transmisión reproducir las condiciones de conducción, como si el conductor estuviera cambiando manualmente en un circuito de carreras.

Caja de cambios manual de 5-relaciones

Beneficiándose de toda la experiencia adquirida por Mitsubishi Motors en todas sus actividades deportivas de máximo nivel, la nueva caja de cambios manual se caracteriza por mayor capacidad de administrar el mayor par motor que genera el nuevo motor, sin que por ello haya crecido en tamaño. La capacidad de par se ha incrementado gracias al uso de engranajes con dientes más anchos.

La nueva transmisión utiliza coronas sincronizados multi-cono en todas las marchas, para un cambio más suave y un mejor tacto, y por supuesto una mayor longevidad.

Muy interesante resulta el hecho de que esta transmisión elimina la marcha atrás y en su lugar utiliza una disposición por la cual la primera y tercera relación engranan con un engranaje loco en un eje separado para invertir la dirección de la rotación. Con esta solución se ahorra peso.

TECNOLOGÍA II: Super All Wheel Control (S-AWC)

Mitsubishi Motors no ha limitado la aplicación de sus evolucionados sistemas de control de tracción a las 4 ruedas sólo a las máquinas que participan en el Rallye Dakar o el Mundial de Rallyes.

El S-AWC ha sido desarrollado para proporcionar un manejo intuitivo y una sólida estabilidad, extrayendo todo el potencial de las cuatro ruedas motrices mediante sistemas de control electrónicos que permitan transmitir fielmente la intención del conductor y reflejarlo en el comportamiento del vehículo.

El sistema se compone:

- o ACD (Active Center Differential): Diferencial Central Activo
El Diferencial Central Activo utiliza un embrague hidráulico multiplato controlado electrónicamente, para optimizar el reparto de par entre el eje delantero y trasero y conseguir el mejor equilibrio entre tracción y respuesta direccional.
- o AYC (Active Yaw Control): Control Activo de Deriva
El AYC dispone de un mecanismo de transferencia de par en el diferencial trasero, para controlar el par motor del diferencial trasero en diferentes

situaciones de conducción y limitar así el momento de guiñada o punto de derrapaje, consiguiendo una notable mejora en la toma ajustada de curvas.

- **ASC (Active Stability Control) Control de Estabilidad Activo**
El sistema ASC estabiliza la actitud del vehículo al tiempo que mantiene la trayectoria óptima, regulando la potencia del motor y la fuerza de frenado en cada rueda. El ASC eleva la estabilidad del vehículo, suprimiendo el derrapaje ante maniobras de evasión o emergencia, o como resultado de inesperados volantazos.
- **Sport ABS (Sport Anti-lock Brake System): ABS Deportivo**
El ABS Deportivo permite al conductor mantener el control direccional y el vehículo estable, impidiendo que las ruedas se bloqueen ante una fuerte frenada o cuando se frena sobre superficies resbaladizas.

A nivel operativo, el S-AWC dispone de un selector para elegir entre tres modos de gestión dependiendo de las condiciones de la superficie de la carretera: Asfalto, Tierra y Nieve.

El nuevo sistema S-AWC del Lancer Evolution aporta mayores mejoras en prestaciones dinámicas en todo el espectro de situaciones, desde conducción normal hasta pilotaje al límite. Y todo esto lo consigue con una conducción suave por parte del conductor que no le hace realmente consciente del verdadero control que está ejerciendo sobre el comportamiento del vehículo.

BASTIDOR Y SEGURIDAD

Como parte del desarrollo de la nueva familia Lancer, el Lancer Evolution utiliza el Lancer Sports Sedan como punto de partida, mejorando significativamente en comparación con sus predecesores.

-> Estructura básica

El nuevo bastidor del Lancer Evolution dispone de un ancho de vías 30 mm superior al Lancer Evolution IX MR, para una mayor estabilidad y una batalla que ha crecido también en 25 mm, aunque la longitud total prácticamente se mantiene invariable.

Además el sistema motor y transmisión están situados ahora más bajos, consiguiendo de esta forma bajar también el centro de gravedad, y por tanto mejorando las prestaciones dinámicas.

Para mejorar el reparto de pesos delantero / trasero, la batería se ha situado en la zona del maletero. Comparado con el Lancer Evolution IX MR, el modelo con transmisión Twin Clutch SST ofrece un 2% de mejora en el ratio de reparto de pesos y un 3% en el caso del modelo con cambio manual de 5 relaciones.

Las medidas de reducción de peso incluyen el uso de paneles de aluminio en el capó, el paragolpes delantero y el techo, como ya se ha visto también en anteriores modelos. Para el Lancer Evolution, los paragolpes delantero y trasero también utilizan aluminio para una mejor absorción de la energía de choque en caso de colisión.

-> Chasis más rígido

El chasis del Lancer Evolution consigue un significativo incremento de la rigidez después de haber reforzado varios componentes de bastidor que surgieron a raíz de la utilización de los análisis CAE (Computer Aided Engineering) y de exhaustivas pruebas con los prototipos.

La estructura básica del bastidor ha conseguido una rigidez torsional y de flexión, un 39% y 64% respectivamente superior a la de su predecesor.

-> Protección contra impactos

El Lancer Evolution utiliza la tecnología propia de MMC denominada RISE (Reinforced Impact Safety Evolution- Refuerzo de la estructura para maximizar la seguridad) en materia de diseño del chasis, que aporta un gran avance en materia de seguridad contra impactos desde cualquier dirección:

El Lancer Evolution dispone de 7 airbags: doble airbag delantero de doble etapa, doble airbag delantero lateral, airbags de cortina de gran tamaño y airbag de rodilla para el conductor.

También se ha tenido muy en cuenta la protección de peatones, mediante la utilización de materiales específicos y la definición de una zona de deformación que absorba la energía de colisión ante un eventual impacto.

Suspensión

El sistema de suspensión del Lancer Evolution ha sido totalmente rediseñado para mantener el más elevado nivel de contacto del neumático con la carretera. Se ha configurado para ofrecer un sobresaliente rendimiento en la toma de curvas al tiempo que consigue un buen confort de marcha, como cabría esperar de una nueva generación de sedan deportivo.

-> Suspensión delantera:

El Lancer Evolution mantiene la arquitectura del conjunto de suspensión delantera MacPherson con amortiguadores invertidos, pero todos los componentes han sido rediseñados para elevar las prestaciones a un nivel superior.

La rigidez de la suspensión se ha elevado hasta el límite para soportar mayores esfuerzos de unas vías más anchas y de unos neumáticos de mayor dimensión. Esto ha conseguido un equilibrio óptimo entre un mayor nivel de rendimiento en la toma de curvas, estabilidad y una mejora del confort de marcha.

-> Suspensión trasera

La configuración básica es muy parecida a la disposición Multilink del modelo anterior pero se han llevado a cabo cambios significativos en el posicionamiento del montaje y en la disposición para incrementar la rigidez y la superficie de contacto de los neumáticos con la carretera:

EQUIPAMIENTO INNOVADOR

Sistema de Sonido Premium

Una acertada elección ha sido el nuevo sistema de sonido premium diseñado para el Mitsubishi Lancer por Rockford Corporation y ofrecido bajo la marca Rockford Fosgate™:

- Amplificador de alta potencia de 650W
- Subwoofer de 25 cms en un recinto de 20 litros
- 9 altavoces en 7 posiciones
- Procesador digital de sonido
- Compensación de la velocidad del vehículo
- Altavoces en las puertas que hacen a su vez de cajas de resonancia
- Baffle exclusivo de agudos

Multi Communications System (MMCS)

Este sistema que integra audio y navegación y otros sistemas de comunicación, utiliza un disco duro de 30 GB y una pantalla LCD táctil de 7". El sistema de navegación

utiliza la capacidad del disco duro al máximo y dispone de una circuitería LSI que proporciona una búsqueda y localización de rutas ultra rápida y acceso a mapas 3D de ciudades, hitos en 3D, mapas detallados, fotografías de lugares atractivos y otros muchos contenidos en materia de navegación.

MMCS dispone de entretenimiento a bordo como receptor de AM/FM, reproductor de DVD compatible con los formatos CD, CD-R, CD-RW y DVD-video. MMCS monta también un servidor de música con acceso instantáneo a la música y base de datos (CDDB) con identificación instantánea de CD y también reproduce formatos MP3 y WMA.

Sistema de apertura sin llave

El Lancer Evolution dispone de un sistema de control remoto para abrir y cerrar las puertas y el portón trasero y para arrancar o parar el motor, si necesidad de sacar el control remoto del bolsillo.

Kit de manos libres por bluetooth™ para el móvil

Completamente integrada con el sistema de audio MMCS (Mitsubishi's Multi Communication System), se maneja a través de unos interruptores colocados en el volante (descolgar, colgar, activación del control de voz) y se sirve de los altavoces del vehículo (conjuntamente con un micrófono situado junto a la luz interior) y se puede controlar por órdenes de voz.

Control automático de luces y sensor de lluvia con limpia parabrisas automático:

El control automático de encendido de luces y el control automático del limpiaparabrisas contribuyen a mejorar la seguridad activa liberando al conductor de tener que operar los mandos de luces y del limpia, permitiéndole que se concentre en la conducción.

Sistema de luces delanteras adaptativas (AFS)

Los faros delanteros de Bi-Xenon van equipados con un nuevo sistema de luces delanteras adaptativas. Las luces auxiliares del sistema se encienden cuando el volante gira, iluminando el ángulo muerto e incrementado la zona iluminada.

Climatizador automático con filtro de aire

Todos los modelos equipan un climatizador automático que utiliza un filtro para eliminar el polen, polvo y otras impurezas manteniendo limpio el interior del habitáculo.

Cristal con control solar

El cristal de control solar utiliza un material en sus capas intermedias que absorbe los rayos infrarrojos y reduce la transmisión del calor solar. Este cristal también elimina la transmisión de la luz ultra-violeta pero permite que traspase toda la luz visible para mantener el interior luminoso.

ETACS (Electronic Total Automobile Control System)

El ETACS es un control informático integral de las funciones del coche, una tecnología propia de Mitsubishi. Orientado a activar un conjunto de equipamientos de seguridad y confort, permite la personalización de determinadas funciones del vehículo de acuerdo con las necesidades del cliente.

CALIDAD CONSTRUCTIVA

El Lancer se ha desarrollado a través de un número de restrictivas pruebas de calidad "quality gates" a lo largo de toda la cadena, desde el desarrollo hasta el embarque, para asegurar el máximo nivel de calidad total del vehículo.

Calidad = ISQC

“In Stage Quality Creation” (ISQC) es un sistema de calidad garantizada de Mitsubishi Motors, un factor clave para mejorar la calidad de producción en la propia cadena de montaje.

Garantizar la calidad de producción no es un proceso que comience cuando el coche avanza por la línea de montaje, sino que está presente en cada etapa crítica de la producción. Personal experimentado en ISQC se sitúa en procesos críticos como las cadenas de soldadura, pintura y ensamblaje, para asegurar que el vehículo continúa hasta el siguiente proceso, sólo si cumple con estrictos estándares de calidad.

La organización de la cadena de la producción se ha reformado pasando de grupos de trabajo de 30 y 50 personas a unidades de 10 o menos. Cada unidad tiene un responsable cuyo trabajo es asegurar el máximo nivel de calidad constructiva. Promoviendo una mejor comunicación y facilitando el control de tareas individuales, estas unidades más pequeñas hacen posible construir vehículos con una calidad superior.

En algunas áreas MMC ha introducido mandos y frenos para detener la línea automáticamente cuando una incidencia se ha detectado en aquellas piezas y componentes más directamente relacionados con la seguridad del vehículo.

En definitiva, el principal objetivo del ISQC no es la simple eliminación de los defectos en los coches en la etapa de producción, sino llegar a concebir diseños de vehículos perfectos, para después producirlos.