



**MMC AUTOMOVILES  
ESPAÑA, S.A.**

Distribuidor Oficial

## **MITSUBISHI LANCER SPORTBACK, A la venta desde el mes de septiembre**

Después de la introducción en el mercado de la primera entrega de la nueva familia Lancer, el Sports Sedan, y sólo unas semanas después de haber presentado en sociedad la nueva generación del Lancer Evolution, le llega el turno al Lancer Sportback y a las versiones deportivas Ralliart de la gama Lancer.

Los inconfundibles trazos deportivos de la nueva familia Lancer, están presentes en el Sportback, un modelo que ha de desempeñar un papel fundamental en el desarrollo de la marca a nivel global y en Europa de manera particular, y con el que se culmina la presentación de la familia Lancer, una gran gama por diseño, amplitud y aptitud deportiva.

Un vehículo que se sitúa en el corazón del mercado, el segmento C pero que por tamaño bordea el segmento superior, ofreciendo mayor espacio y amplitud que vehículos de corte similar. Además la gran flexibilidad de sus asientos traseros, abatibles por mitades pulsado sólo un botón, o la configuración de la bandeja del maletero en distintas posiciones según la carga, le otorgan una funcionalidad única en un vehículo de estas características.

Con mecánicas diesel y gasolina desde su lanzamiento, y según versiones equipando una sofisticada transmisión por variador de velocidad continuo CVT de seis relaciones que se pueda actuar por unas levas de magnesio situadas en el volante, el Sportback rezuma practicidad, pero también la deportividad de sus hermanos mayores, las versiones Ralliart y el Lancer Evolution.

Sus excelentes niveles de equipamiento desde la primera versión de acceso a la gama (7 airbags, ABS con EBD, controles de tracción y estabilidad activos, aire acondicionado....), los múltiples equipamientos innovadores (sistema de señalización frenada de emergencia, sensores de lluvia y luz ....), así como un posicionamiento muy competitivo, con un precio ligeramente por encima de las mismas versiones Sport Sedan, lo sitúan como un vehículo muy interesante en su segmento y en el mercado.

A la venta en España a partir de septiembre, el Lancer Sportback está llamado a ser el vehículo más vendido de la familia Lancer, acaparando el 60% del volumen total de la gama.

## LINAJE DEPORTIVO

La nueva generación Lancer regresa a la filosofía original del Lancer, cuando las versiones de serie de las primeras y segundas generaciones estaban muy cercanas a las altas prestaciones de sus hermanos de carreras (1600 GSR y EX2000 Turbo).

Hoy, esta conexión ha vuelto con una potente gama de deportivos, desde el Sports Sedan hasta el Evolution, compartiendo identidad visual y capacidad dinámica y con el Sportback y Ralliart desempeñado un papel fundamental en Europa:

Originalmente lanzado en 1973, ha tenido 8 generaciones sucesivas, todas exhibiendo el mismo espíritu, basado en una extraordinaria ingeniería, fiabilidad, estilo y prestaciones deportivas.

De hecho, el Lancer se convirtió en un auténtico coche de carreras usando su solidez para ganar algunos de los más famosos y difíciles rallyes de Africa y Australia, desde su mismo lanzamiento en 1973.

A nivel de exposición, el imponente Lancer EX 2000 Turbo de 1980 ya suponía un primer aviso para aficionados y competidores, tanto en Japón como en Europa, de todo lo que era capaz, en base a su motor 2.0 Turbo de 170 CV (125 KW) a 5.500 rpm, para sólo un peso de 980 kg., que garantizaba una velocidad punta de 190Km/h. Este fue el precursor de los Evolution de los 90 y de los exitosos WRC ...

También y como cambio estratégico fundamental, Mitsubishi Motors ha replanteado el Lancer para que exhiba todos los argumentos que siempre tuvo, volviendo a sus orígenes, el territorio de los sedan de tipo deportivo de las generaciones de los Mark I y Mark II.

Para conseguirlo, el Lancer ahora hace un uso pleno de su herencia deportiva, presente en todo su diseño y estilo e inspirando la dinámica de marcha, con la integración del Lancer Evolution como parte de la familia Lancer o con la disponibilidad de las variantes Ralliart que hacen de puente entre el superdeportivo y las versiones de calle.

## DISEÑO

Relanzando el verdadero espíritu de la marca, la nueva familia Lancer es la última y más reciente evidencia de los verdaderos valores de Mitsubishi, presente de una forma global en todo el mundo y materializado a través de una nueva y poderosa identidad visual....

Así como para el sedan su diseño afilado tenía mucho que ver con el deseo de recapturar el espíritu del Lancer, ese que se apreciaba en la primera y segunda generación, cuando las versiones de serie estaban muy cercanas a la de sus hermanos de altas prestaciones (1600 GSR y EX2000 Turbo), con la re-interpretación de un formato hatchback europeo de 5 puertas sucede igual, con un tema de diseño en línea con el posicionamiento de Mitsubishi.

Ahora, el parentesco de toda la familia Lancer (Sports Sedan, Sportback, Ralliart, Evolution) es ahora más clara que nunca. Comparten el largo y bajo capó, su amplio ancho de vías, alta línea de cintura, perfil remarcadamente cincelado, así como una unificada parrilla frontal inspirada en las toberas de los modernos aviones de combate.

### **Exterior impactante**

Por primera vez utilizado en el frontal del Lancer Sports Sedan, introduce una nueva y potente identidad visual para la marca denominada "parrilla de avión de combate".

Presente desde las primeras fases de desarrollo del Lancer en 2003, la denominada parrilla de avión de combate tiene su inspiración original en las tomas de aire de los aviones de combate F2 de Mitsubishi Heavy Industries, Ltd.

La parrilla está flanqueada por unos distintivos juegos de luces achinados, que en su parte superior dispone de unas extensiones que se prologan hasta el capó y que a modo de cejas le confieren una mirada agresiva y penetrante.

La sólida estructura alta de hombros se extiende desde las ópticas delanteras hasta el portón trasero de fuerte inclinación (58°), presidido por un spoiler a modo de "ala" en el techo, del color de la carrocería, de serie para todas las variantes Sportback.

Ajustado a cada lateral, este spoiler abierto crea un flujo de aire estable en la zona de la estela y como resultado, la resistencia aerodinámica y la elevación trasera se reducen, impidiendo la generación de turbulencias en la zona del portón.

Reflejando las aspiraciones del Lancer Sportback, su deportiva silueta en forma de cuña, sus cinceladas formas y el seguro aplomo que resulta de su larga batalla, amplio ancho de vías, así como

de su expresivo spoiler trasero, recrean la visión de Mitsubishi de un hatchback deportivo en el segmento C/D, alejado de planteamientos tradicionales.

### **Interior exento de lo superfluo**

Su interior también muestra un renovado sentido del estilo, caracterizado por superficies limpias y frescas, exentas de elementos superfluos y con una marcada atención por el detalle.

Como punto central, el tablero fluye hacia el interior creando una inclinación que favorece la funcionalidad y el espacio. El vértice del tablero, donde más frecuentemente se colocan los controles, está ligeramente orientado hacia el conductor y desde ahí el salpicadero se curva hacia dentro, a ambos lados, incrementando el espacio para los pasajeros delanteros.

Carácter, funcionalidad y calidad se han maximizado en los detalles de la instrumentación, controles, el volante y el pomo de la palanca de cambios:

Infoautomovil.es

## TAMAÑO Y FLEXIBILIDAD

Sus 458,5 cms. (1,5 cms más largo que el Lancer Sports Sedan), lo sitúan como un vehículo grande en su segmento, con una mezcla de deportividad, estilo y amplio espacio interior, dentro de su dimensiones, de hecho podría decirse que le sitúa entre el segmento C y D.

Su tamaño y formato tienen una generosa anchura y altura, con lo que se consigue mayor efectividad del uso del espacio interior, resultado por ejemplo una longitud interior de 171,5 cms.

- Cumpliendo con la flexibilidad exigible a un hatchback deportivo, el Lancer Sportback ofrece:
  - o Asientos traseros abatibles asimétricamente 60:40 para disponer de una zona flexible de carga (longitud mínima: 137,9 cms)
  - o La altura ajustable de la zona permite elegir entre máxima capacidad de carga o un piso de carga totalmente plano cuando ambos asientos traseros están abatidos.
  - o La capacidad de carga varía entre 344 l. (sin subwoofer) o 1.394 l. con ambos asientos abatidos (según medidas VDA).
  - o Función de autoplegado de la segunda fila de asientos, con un sólo toque, de forma similar al sistema utilizado en el Outlander.

A pesar de su generoso espacio interior, larga batalla y amplio ancho de vías, la disposición optimizada del chasis aporta al Lancer Sportback un mínimo radio de giro de 5,0 m., de forma similar a coches de tamaño más compacto.

# DINAMICA ACTIVA

Todos los miembros de la nueva gama Lancer se beneficiarán de la estructura de un nuevo bastidor de alta rigidez, que garantiza una excelente dinámica de marcha y también gran durabilidad, buen confort y elevada seguridad pasiva.

Algunas de las ventajas son obvias como por ejemplo:

- La alta rigidez de la estructura del Lancer, debido al uso de acero de alta resistencia, permite a la suspensión responder de forma más eficiente ante una amplia variedad de terrenos proporcionando un mejor agarre y una mejor respuesta.
- Comparado con la anterior generación del Lancer, la rigidez torsional se ha incrementado un 21%, y la rigidez a la flexión en más del 32%, incrementos que exceden las propias medidas de rigidez del actual Lancer Evolution IX.

## Suspensión, dirección y frenos

La suspensión de la variante deportiva hatch, ha sido también recalibrada para proporcionar una conducción con carácter, consistente con la herencia y posicionamiento del Lancer, pero también tomando en consideración los parámetros establecidos para un vehículo con carrocería de 5 puertas (distribución de peso, aerodinámica, ...):

- La suspensión delantera utiliza un conjunto MacPherson y muelles helicoidales con brazos planos de acero estampado, que debido a su alta rigidez contribuyen a mejorar la conducción direccional y la estabilidad.
- La sofisticada nueva suspensión independiente trasera multilink es otro de los factores decisivos que influyen determinantemente en una excelente precisión y confort de marcha. La incorporación de refuerzos en forma de cruceta y el uso de acero de mayor dureza para los soportes de la ruedas, comparados con los anteriores Lancer, han mejorado la precisión del alineamiento y la facilidad de mantenimiento.
- Sistema de dirección de piñón y cremallera servo-hidráulica muy precisa, con la ventaja añadida de un reducido radio de giro (5,0m.).
- El sistema de frenos del Lancer Sportback incluye: (según mercados y modelos)
  - o Discos delanteros ventilados de 276 mm y traseros macizos de 262 mm.
  - o ABS con EBD
  - o EBD,
  - o Asistencia a la Frenada
  - o ASTC, controles activos estabilidad y tracción

## SEGURIDAD

Sensacional en carretera, el nuevo Lancer Sportback y el Lancer Ralliart también suponen para sus ocupantes un espacio seguro en caso de accidentes, gracias a un equipamiento de seguridad de los más completos de su segmento, incluyendo una configuración de 7 airbags:

- 2 avanzados airbags delanteros de doble etapa con sensores de ocupantes, cuya presión de inflado está controlada para ajustarse a la severidad del impacto.
- 2 airbags laterales delanteros contra impactos laterales,
- 2 airbags de cortina laterales,
- 1 airbag de rodilla para el conductor que se despliega en la etapa inicial de un impacto para proteger las extremidades inferiores. Restringiendo el movimiento de la parte baja del cuerpo se incrementa la efectividad de los pretensores del cinturón y del airbag.

Otras medidas de seguridad pasiva incluyen:

- Todos los asientos van equipados con cinturones de seguridad de tres puntos de anclaje. Los cinturones delanteros disponen de pretensores que eliminan cualquier holgura entre el cinturón y el cuerpo en caso de detectarse una fuerte desaceleración como consecuencia de un impacto, para asegurar más firmemente al ocupante en caso de impacto frontal.
- Las características de deformación del respaldo de los asientos y la posición del reposacabezas han sido optimizadas en los asientos delanteros para reducir la energía de impacto transmitida al cuello en caso de impacto trasero.
- Sistemas de Anclajes ISO FIX para los asientos de niños.
- Para una mayor protección de los peatones, el paragolpes central, capó, guardabarros y travesaño inferior del parabrisas, todos utilizan estructuras absorbentes de energía. Estos elementos proporcionan una zona de deformación que no afecta a la flexibilidad y rigidez del bastidor.

El Lancer ha sido desarrollado, diseñado y construido para proporcionar lo más altos estándares de seguridad, entre los que se encuentra conseguir 5 estrellas en el test EURO-NCAP. (según tests internos)

El Lancer Sportback y Lancer Ralliart también utilizan 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. Este sistema de construcción de la estructura del vehículo permite dispersar la energía en impactos laterales y traseros controlando la distorsión, mejorando la protección de los ocupantes y protegiendo también el sistema y depósito de combustible en una colisión trasera.

# MOTORES

La nueva familia Lancer ofrece una completa gama de motores cuidadosamente seleccionada para adaptarse a la demanda del mercado.

## - 1.8 I MIVEC gasolina:

- o Este motor compacto y ligero proporciona unas altas prestaciones con unos consumos muy moderados de combustible. El bloque de los cilindros de aluminio, y la tapa de la culata de resina, orientación hacia atrás del colector de escape y colector de escape de acero inoxidable de doble capa, son sólo algunas de las avanzadas especificaciones empleadas en el nuevo motor. La aplicación de la tecnología MIVEC de Mitsubishi de control electrónico de alzado variable de válvulas para los trenes de admisión y escape consigue un óptimo alzado en todas las condiciones de conducción. El diámetro de los cilindros, la carrera y el ratio de compresión se han optimizado también en este modelo.
- o El motor 1.8 dispone del sistema MIVEC de Mitsubishi de alzado variable de los árboles de levas de admisión y escape. A velocidad de ralentí el sistema reduce el cruce de válvulas para optimizar la combustión y reducir el consumo de combustible.

A baja velocidad o condiciones altas de exigencia, el sistema cierra las válvulas de admisión antes para mantener el máximo volumen de aire en los cilindros y generar un mayor par motor. A alta velocidad o en condiciones de menor demanda de potencia, el sistema retrasa el cierre de las válvulas de admisión para sincronizarlo con la presión de de aire en el interior de los cilindros y proporcionar mayor potencia.

En condiciones normales el sistema actúa para reducir la pérdida de bombeo, incrementado el cruce de válvulas y retrasado la apertura de las válvulas de escape de forma que la mezcla es comprimida con un alto ratio de expansión. Esto mejora la eficacia del ciclo de combustión y mejora el consumo de combustible.

- o Con una potencia de 105 KW / 143 CV, esta planta motriz de 1.788 cc (86x77,4 mm), permite alcanzar una velocidad máxima de 196 km/h (donde sea legal), un tiempo de aceleración de 0-100 km/h de 10"4, así como un consumo a los 100 kms de 7,9 l. y un nivel de CO<sub>2</sub> de 188 g/km (ciclo combinado, con la caja manual de 5 velocidades).

Este motor de gasolina puede equipar una caja de cambios de 5 relaciones manual o bien, asociado a las versiones más altas, una caja con variador de velocidad continuo CVT denominada INVECS-III de 6 etapas con modo deportivo:

- La ausencia de un convertidor de par tradicional también aporta reacciones más rápidas, mayor economía de consumo y menores emisiones, en comparación con una caja automática convencional, al tiempo que su cambio progresivo elimina los clásicos tirones.
- Adicionalmente, el control de cambio electrónico adaptativo de la transmisión INVECS III de Mitsubishi ("Intelligent & Innovative Vehicle Electronic Control System"), dispone de una nueva función de aprendizaje que puede ajustar patrones de conducción a cada conductor y estilo de conducción.
- Esta transmisión dispone de levas de cambio de magnesio, para disfrutar aún más de su conducción deportiva. Incluso cuando el selector está en automático, utilizando las levas (la derecha para subir, la izquierda para bajar) se puede cambiar al sistema de modo manual. Sosteniendo la leva derecha durante dos segundos se vuelve al sistema de conducción automática, con lo cual es posible alternar conducción manual y automática utilizando sólo las levas
- **2.0 I DI-D bomba inyector Diesel:**
  - o Disponible desde el lanzamiento, este motor es similar a la unidad que monta el Grandis y el nuevo Outlander.
  - o La tecnología pump-jet trabaja a más alta presión operativa en comparación con otros sistemas de inyección. Como ventaja, se obtiene mayor potencia y par motor, todo con un consumo más bajo de combustible. Adicionalmente, con tan alta presión, una combustión limpia tiene lugar, y por tanto un menor nivel de emisiones.
  - o Esta mecánica tiene 1.968 cc (81 x 95,5 mm), turbocompresor, intercooler, doble árbol de levas, 16 válvulas, que cumple con la EU 4. desarrolla una potencia de 103 kW/ 140 CV a 4.000 rpm, y un par motor de 310 Nm a 1.750 rpm, con lo que se consigue una velocidad punta de 204 km/h, una aceleración de 0-100 km/h en 9,6", un nivel de consumo de 6,2 l y unas emisiones de CO<sub>2</sub> de 163 g/km (Ciclo combinado/ ruedas de 16")

Este motor se complementa con una caja de cambios manual de 6 relaciones, única para la versión DI-D. Esta transmisión suministrada por Aisin AW se caracteriza por un nuevo volante de doble masa, que elimina las vibraciones y el ruido del cambio, así como un mejor ajuste del embrague, alargando la vida del mismo

## VERSIONES RALLIART

El chasis del Lancer Ralliart puede ser considerado como una evolución del Sports Sedan / Sportback, con especificaciones deportivas del tipo:

- Suspensión:
  - o Barra estabilizadora delantera más gruesa (+1 mm, de 21 mm a 22 mm)
  - o Mayor ratio de dureza de los muelles delanteros (de 3.2 kgf / mm a 3.4 kgf / mm) y traseros (de 2.4 kgf / mm a 2.8 kgf / mm)
  - o Amortiguadores más duros delante y detrás.
- Frenos:
  - o Discos delanteros ventilados de doble pistón (de 16"),
  - o Mayor diámetro del cilindro de rueda ( $\varnothing$  de 35 a 38 mm)
  - o Mayor diámetro del cilindro maestro ( $\varnothing$  de 20,6 a 22,2 mm)
  - o Pastillas de alto rendimiento
- Dirección:
  - o Bomba hidráulica de mayor capacidad (mayor ratio de fluido de 5.5 – 3.5 l/mn a 6.5 – 4.5 l/mn)

En lo relativo al sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas 4-Wheel Drive, el Lancer Ralliart comparte la configuración básica con el Lancer Evolution (incluyendo sensores de velocidad de las cuatro ruedas, ángulo de giro del volante, aceleración longitudinal, aceleración lateral, ratio de deriva, par motor, velocidad de giro del motor y apertura del acelerador), pero con menor nivel de sofisticación, dado que prescinde del Control Activo de Deriva y utiliza el ABS estándar del Lancer, en lugar del ABS deportivo del Lancer Evolution, y recibe el nombre de All-Wheel Control (AWC).

El sistema de control dinámico AWC del Lancer Ralliart está basado en el Diferencial Central Activo, ACD.

Este ACD utiliza un embrague multiplato controlado electrónicamente para optimizar el reparto de par entre los ejes delantero y trasero (basado en una distribución 50:50) que procura proporcionar el mejor equilibrio entre tracción y respuesta de dirección.

La transmisión a derecha e izquierda se realiza a través de un diferencial delantero de deslizamiento limitado helicoidal y una unidad de deslizamiento limitado mecánico trasero.

Además el equipamiento de seguridad activa de Lancer Ralliart incluye: ASC, Control de Estabilidad Activo y ABS (Anti-lock Brake System):

El AWC lleva a cabo una gestión integrada y unificada de todos estos sistemas, mejorando la toma de curvas y la estabilidad no sólo cuando se está acelerando sino también cuando se está tomando una curva en condiciones normales, o cuando se frena negociando una curva y en general en todas las condiciones de conducción. A nivel operativo, el AWC dispone de un selector para:

- “Asfalto”, para superficies secas,
- “Tierra”, para superficies húmedas o deslizantes,
- “Nieve”, para superficies cubiertas de nieve.

## MOTOR

Para el Lancer Ralliart, los ingenieros de Mitsubishi Motors han seleccionado una versión más “civilizada” de la nueva planta motriz que monta el Lancer Evolution, la unidad 4B11 2.0 l. Turbo MIVEC, el motor más potente de todas las variantes de la familia perteneciente al “World Engine”.

- En la variante Ralliart, eroga 240 CV a 6.000 rpm y 353 Nm a 3.000 rpm (vs. 295 CV a 6.500 rpm y 366 Nm a 3.500 rpm de Lancer Evolution), consiguiendo una velocidad punta de 220 km/h (donde sea legal), una aceleración de 0-100 km/h en 7”1, de 0-400 m. en 15”3, y un consumo de combustible de 10,2 l. y un nivel de CO<sub>2</sub> de 243 g/km (ciclo combinado /sportback Ralliart).
- Una de las principales características del nuevo motor es que gracias al uso de aluminio en el bloque motor es más ligero que un motor similar con bloque de acero fundido.
- Otra diferencia es la disposición de las lumbreras de admisión y escape; el 4B11 ahora utiliza una admisión 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.
- Comparado con las especificaciones de este motor montado en el Lancer Evolution, las adaptaciones del 4B11 para Ralliart se han centrado básicamente en el turbo compresor, en el sistema de admisión y en la configuración de la centralita ECU.

## Transmisión TC-SST

Una de las tecnologías de futuro de la Compañía, la transmisión de doble embrague con modo deportivo Twin Clutch SST ha comenzado su carrera dentro del grupo de vehículos del “Proyecto Global”, primero con el Lancer Evolution y después con el Outlander 2.2 Di-D.

Al igual que en el caso del Lancer Evolution, el peso y el tamaño compacto fueron algunas de las preocupaciones fundamentales, en el desarrollo de la transmisión del Lancer Ralliart.

En detalle:

- 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 configuración multi-ejes ha incrementado la eficacia del espacio al permitir el uso de ejes más cortos y al disponer también de una estructura que es capaz de soportar altas velocidades de rotación.
- 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.
- Comparado con la caja TC-SST del Lancer Evolution, la del Lancer Ralliart es prácticamente casi igual excepto por los diferentes ratios de 5ª y 6ª así como por la ausencia del programa Super Sport en modo Automático.
- 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 montadas en la columna de dirección junto al volante o la palanca de cambios. Se sube de relaciones con la leva de la derecha o se baja con la izquierda. Se puede elegir seleccionar también el cambio con las levas incluso cuando la transmisión Twin Clutch SST está en modo automático presionado cualquiera de las levas. 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, que se corresponde con la selección habitual de un cambio automático. En paralelo, un selector situado en la base de la palanca de cambios permite al conductor elegir entre dos modos de gestión del cambio "Normal" y "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. Esto significa que la transmisión ejecuta cambios a marchas bajas de forma más activa que en el modo "Normal" para asistir los frenos cuando se conduce en carreteras zigzagueantes o con pronunciados descensos, donde se requiere del freno motor o cuando el conductor precisa aplicar el freno.

Info automoviles

## EQUIPAMIENTO INNOVADOR

Innovación, funcionalidad y tecnología se dan la mano en los equipamientos disponibles en la nueva gama Lancer:

### **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
- Bafle 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.

Con un amplificador de 140W DSP y 6 altavoces, este sistema realmente da la nota. MMCS también es compatible con el sistema de sonido premium Rockford Fosgate™ de 650 W y 9 altavoces.

\* 24GB del disco duro están reservados para el sistema de navegación (mapas, etc), los 6 GB restantes son para MP3, de los cuáles 5GB son para archivos de música y 1 GB para CDDb (información de los títulos..).

### **Sistema de apertura sin llave**

El Outlander 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 libre 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.

El avanzado sistema de control por voz trabaja en 5 idiomas (alemán, inglés, francés, italiano y español) y puede ser optimizado y calibrado mediante un aprendizaje del sistema con la persona y su lenguaje, hasta un perfecto reconocimiento de su 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:

- ⇒ Control automático de Luces: Conjuntamente con un sensor perimétrico de luz, el Lancer utiliza un sensor que monitoriza la intensidad de la luz delante del vehículo.
- ⇒ Control automático del limpiaparabrisas: El sistema escanea el parabrisas regularmente para detectar gotas de lluvia y automáticamente regula los intervalos del limpia según la intensidad de la lluvia.

### **Sistema de luces delanteras adaptativas (AFS)**

Los faros delanteros de Bi-Xenon van equipados con un nuevo sistema de luces delanteras adaptativas que incrementan el campo de visión del conductor haciendo la conducción nocturna más segura. Conduciendo sobre reviradas carretera de montaña, por ejemplo, las luces auxiliares del sistema se encienden cuando el volante gira iluminando el ángulo muerto e incrementado la zona iluminada.

### **Sistema de Señalización de Parada de Emergencia**

El Sistema de Señalización de Parada de Emergencia es un dispositivo que reduce la posibilidad de colisiones traseras ante un frenazo brusco, al alertar a los vehículos que se aproximan por detrás con la rápida y automática actuación las luces de emergencia intermitentes.

El sistema se activa cuando suceden las siguientes condiciones, la velocidad del vehículo es de 55 km/h o superior, el pedal del freno ha sido presionado y el sistema considera que se trata de un frenazo brusco en base a la desaceleración del vehículo y a las condiciones de actuación del sistema ABS.

### **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 entre el 66% y el 100% (dependiendo de su situación). 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.

Entre otras funciones controla:

- Sistema de apertura sin llave: señales de los intermitentes, claxon, apertura y duración de las señales, apertura y cierre de las puertas y arranque y parada del motor.
- Limpiaparabrisas: por ejemplo la intermitencia, los limpiaparabrisas actuados conjuntamente con el lavaparabrisas, funciones del limpia trasero, sensores de lluvia, ...
- Luces interiores y exteriores: apagado automático de las luces interiores, sensibilidad, tiempo de apagado de las luces ...
- Alarma antirrobo: duración de la alarma, función de pánico,...
- Elevalunas eléctricos: función después de la parada del motor, posición prohibida al cerrar puertas,..
- Intermitentes, cierre de puertas, plegado de los espejos retrovisores, corte del aire acondicionado, ...
- Luces exteriores: función de auto-apagado de luces delanteras y traseras de niebla, ...
- Etc, ...