



Jarno van Maanen
1 juni 2009

© Rijtesten.nl

Revolutie

De Lancer Evolution is een bekende naam in de rallywereld. Na de eerste "Evo"™ in 1992 verschenen nog acht evoluties en inmiddels zijn we aanbeland bij nummer tien. De naam Evolution lijkt alleen niet meer van toepassing, aangezien de jongste generatie een compleet nieuwe auto is. Zo heeft hij een nieuwe motor, een nieuwe versnellingsbak en een nieuwe aandrijving. Tijdens de ontwikkeling werd als doel gesteld dat de Evo toegankelijker zou worden, zonder daarbij aan snelheid te moeten inleveren. In zijn nieuwe gedaante is hij volgens Mitsubishi dan ook niet puur een alternatief voor de Subaru Impreza STI, zijn gedoodverfde concurrent, maar ook voor beschaafde sportievelingen, zoals de BMW M3 en Audi S3. Is de nieuwe Evo echt zo braaf geworden of is het nog steeds een wild scheurijzer?



© Rijtesten.nl

Vorm volgt functie

Je hoeft geen autokenner te zijn om de Lancer Evolution te herkennen als een serieuze sportwagen. De achterspoiler ter grootte van een picknicktafel en het agressieve front met de trapeziumvormige ‘Jet Fighter’-grille maken meteen duidelijk dat het menens is. Ook de roosters en luchtinlaten in de motorkap laten daar geen twijfel over bestaan. Aan de achterkant zien we een heftige diffusor en twee flinke uitlaatpijpen. Subtiel kan de Evolution in ieder geval niet genoemd worden, het is typisch een auto waarbij de functie de vorm heeft bepaald en niet andersom. Mitsubishi vat eenvoudig samen hoe de auto tot stand kwam: ‘de afdeling Techniek bepaalt, de afdeling Design moet het maar oplossen’.

Om de wendbaarheid te vergroten, zijn de wielen van de Evolution ten opzichte van de normale Lancer dichter bij de hoeken geplaatst. Dat klinkt eenvoudig, maar had wel

wat voeten in de aarde. De ingenieurs hebben de wielbasis verlengd en de overhang is zowel voor als achter ingekort. Voor meer stabiliteit is de Evo zoâ€™n vijf centimeter in breedte gegroeid. Samen met de kortere overhang, maakt hij daarmee een meer gedrongen indruk dan de huis-tuin-en-keuken Lancer. De tiende generatie is leverbaar in twee smaken: als â€™gewoneâ€™ GSR en als MR, de uitvoering voor fijnproevers, die zich onderscheidt met 18 inch gesmede BBS-velgen, een chromen randje rond de grille en in de carrosseriekleur gespoten luchtroosters.

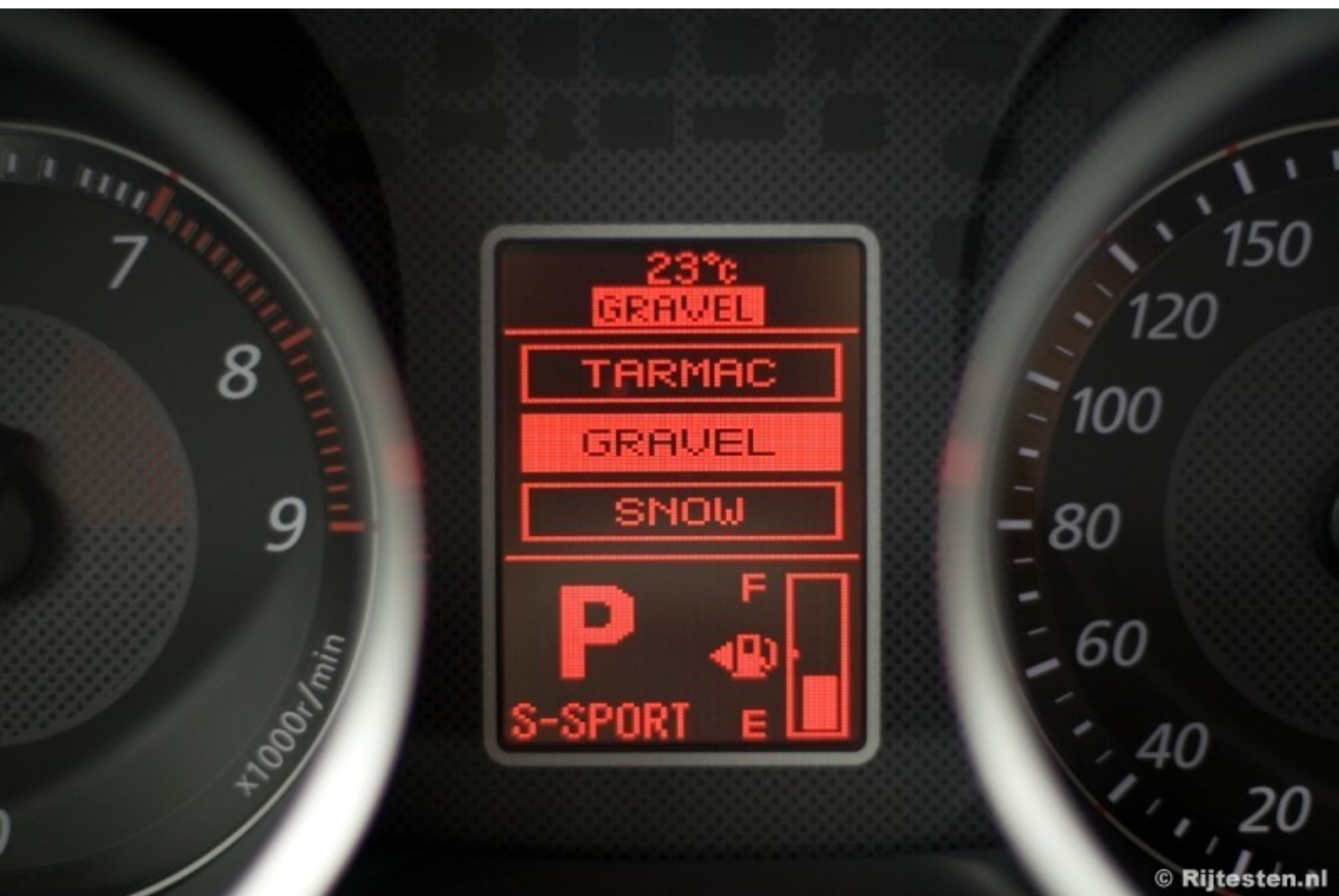


Sportief en sober

Als we instappen, valt ons oog op de wel heel racy Recaro kuipstoelen. Ze hebben een perfecte pasvorm en bieden op langere snelwegritten verrassend veel comfort. De sfeer in de Evolution is sportief en sober, met overwegend zwarte materialen en enkele zilverkleurige accenten. De middenconsole is minimalistisch van opzet, met niet meer

dan drie draaiknoppen, drie drukknoppen en een beeldscherm. VÃ³Ã³r ons prijken de in tunnels verzonken tellers en een klein driespaaks stuurtje. Het ziet er allemaal goed uit, maar qua materiaalgebruik is er wel ruimte voor verbetering. Zo voelt het dashboard wat goedkoop aan en ook de stengels voor de verlichting en ruitenwisser maken geen hoogwaardige indruk.

De uitrusting is wel helemaal goed. Op de MR zijn niet alleen normale zaken als airco, cruise control en ESP standaard, maar ook een navigatiesysteem met touchscreen, een audiosysteem met 9 speakers en 650W vermogen en bluetooth met stuurbediening. Met de binnenruimte zit het ook wel snor. Op de keper beschouwd is de Evo, ondanks zijn sportieve prestaties, ook â€˜gewoonâ€™ een vierdeurs sedan. De ruimte op de achterbank is adequaat, zo kan iemand van 1,85m goed â€˜achter zichzelfâ€™ zitten. In de kofferbak is wat minder ruimte dan in de normale Lancer. Omdat onder andere de accu en het ruitensproeierreservoir achterin geplaatst zijn, blijft er niet meer dan zoâ€™n 300 liter bagageruimte over.



Specialisten-uitvoering

De Lancer Evolution is altijd al een showcase geweest van Mitsubishi's technologische kennis en de tiende generatie is daarop geen uitzondering. Onder de motorkap ligt een geheel nieuwe 295pk-sterke tweeliter turbomotor, die niet alleen 15pk meer vermogen heeft dan zijn voorganger, maar ook 12kg minder weegt en een lager zwaartepunt heeft. Ook nieuw is de automatische transmissie. Die werkt hetzelfde als DSG van Volkswagen, dus met 2 koppeling voor even en 2 voor oneven versnellingen, alleen draagt deze bij Mitsubishi de naam Twin Clutch Sport Shift Transmission. De GSR-uitvoering is naar keuze ook te bestellen met een handgeschakelde vijfbak, de MR heeft standaard TC-SST.

Dat de MR de "specialisten-uitvoering" is, blijkt wel uit de specificaties. Hij heeft 18 inch gesmeden velgen van BBS die bijna 4kg minder wegen dan gegoten

exemplaren, lichtgewicht Brembo-remschijven - vÃ³r in de maat 350mm, achter 330mm - en een aangepast onderstel, met high performance Bilstein-schokdempers en Eibach-veren. Uiteraard is het aandrijfsysteem van de tiende Evolution weer een huzarenstukje. Het Active Center Differential regelt het snelheidsverschil tussen de voor- en achterwielen, de Active Yaw Control regelt het koppelverschil tussen de achterwielen en beide systemen werken samen met ESP en ABS om zo voor een optimaal gripniveau te zorgen.



© Rijtesten.nl

Superieure aandrijving

Zoals gezegd had Mitsubishi met de tiende generatie als doel gesteld dat de Evolution gebruiksvriendelijker zou worden en wat ons betreft zijn ze daar goed in geslaagd. Als we de eerste meters rijden, dan valt op dat het karakter 'in ruste' heel goedmoedig is. Het is geen ronkende racewagen meer, die bij de geringste beroering

van het gaspedaal wegsprint. Je kunt er bij wijze van spreken je schoonmoeder mee op pad sturen. Dat is vooral te danken aan de wat minder nerveuze gasrespons, de relatief comfortabele vering en natuurlijk het gemak van de automaat. In de normale stand schakelt die automaat trouwens wel heel vroeg op - bij 50km/h zit hij al in de vijfde versnelling - waardoor de motor wat stroperig aanvoelt.

Gelukkig heeft de automaat ook een sportstand, die houdt het toerental boven de 3.000 zodat de turbomotor meteen een stuk beter uit de verf komt. Het duurt namelijk even voordat hij op gang komt, maar als hij gaat, dan gaat hij ook en tot ongeveer 7.500 trekt hij aan - stuk door. Als je vervolgens het gas loslaat, wordt je getrakteerd op een mooi afblaasgeluid van de turbo en als je geluk hebt, komen er ook nog een paar plofjes uit de uitlaat. Dat soort "cadeautjes" leer je wel waarderen, want in het algemeen klinkt de nieuwste Evolution niet heel opwindend. Zijn voorgangers klonken rauwer en mechanischer, maar dat waren dan ook veel minder gebruiksvriendelijke auto's dan deze tiende generatie.

Wat wel gebleven is, dat is de superieure aandrijving. In de rallywereld is de snelheid waarmee je door een bocht kunt rijden misschien wel de belangrijkste eigenschap van een auto en de Lancer Evolution scoort extreem hoog op dat onderdeel. Dankzij alle geavanceerde fourwheeldrive-technieken krijgt hij zijn vermogen zwaar ontzettend goed op het asfalt (of grind, sneeuw etc.), dat je als bestuurder steeds weer verbaasd bent over zijn prestaties. Zelfs als je je best doet om grip te verliezen, door bijvoorbeeld te vroeg het gaspedaal in te drukken of door in de bocht op de rem te staan, geeft hij geen krimp en blijft hij keurig in het spoor. Dankzij het goede stuurgevoel, weet je bovendien precies wat er gebeurt.



Ultieme bochtenridder

De vraag die we vooraf stelden - is de nieuwe Evo een brave auto? â€" kunnen we moeilijk met â€"jaâ€™™ of â€"neeâ€™™ beantwoorden. Hij is duidelijk minder â€"rauwâ€™™ dan zijn voorgangers, in de zin dat je er prima rustig mee kunt rijden. Dat betekent nog niet dat het een brave auto is, al was het maar vanwege zijn uitbundige spoilers. Het zou ons dan ook verbazen als de Lancer Evolution in de praktijk als alternatief voor bijvoorbeeld een Audi S3 wordt gezien, daarvoor liggen de karakters van die autoâ€™™s nog steeds teveel uit elkaar. Ben je op zoek naar een ingetogen sportwagen, dan ben je bij de Evo aan het verkeerde adres. Ben je echter niet vies van een opvallend koetswerk en zoek je de ultieme bochtenridder, dan is de nieuwste Evolution beslist een aanrader.



Plus

- + Ongekend gripniveau
- + Relatief comfortabel
- + Prima uitrusting

Min

- Materiaalgebruik interieur
- Beschaafd motorgeluid
- Matige kofferruimte