



MITSUBISHI

LANCER SPORTBACK

LANCER RALLIART*

- Forza trainante -

autunno 2008

* Lancer Ralliart e Lancer Sportback Ralliart

(tutti i dati relativi a questi nuovi prodotti sono soggetti ad omologazione finale)

SOMMARIO

Introduzione	3
In breve	5
Azienda: Piattaforma globale	10
Tradizione: Eredità legittima	12
Marketing: Forza trainante	14
Design: 'Sharks & Jets'	20
Architettura: Attiva	27
Propulsore: Potenza mondiale	33
Dotazioni: Rockford Fosgate™ + MMCS	40
Praticità: Serbatoio d'idee	43
Specifiche tecniche (vedi tabella a parte sul CD)	

Introduzione

Ora totalmente ristrutturata ed in attivo, Mitsubishi Motors Corporation (MMC) può guardare al futuro con ambizione e fiducia.

Così può orgogliosamente riflettere la propria tradizione e appartenenza, fatta di 90 anni di esperienza ingegneristica, oltre 40 anni di presenza nelle competizioni ai massimi livelli e del forte legame che unisce tutti i componenti del gruppo di aziende che costituiscono la famiglia Mitsubishi, il che contribuisce a definire una chiara visione e l'identità del Marchio per il proprio futuro.

Rilancio non di massa

In questo senso, la nuova e personale famiglia Lancer – mostrata in anteprima in Europa al Salone di Francoforte 2007 a partire dalla 4 porte Sports Sedan – è probabilmente il segno più evidente di questa nuova vitalità, che si esprime attraverso una strategia commerciale e di marketing non di massa realizzata a partire da 3 capisaldi:

- Gli oltre 40 anni di tradizione sportiva sono ora considerati come un valore significativo per il Marchio che viene trasferito nel carattere di tutti i prodotti.
- Una presenza con prodotti in segmenti attentamente selezionati e finalizzati e che ora, con la nuova famiglia Lancer, offrirà una copertura del 50% del mercato nella regione.
- È stata data priorità ad immagine e profitto rispetto alla pura ricerca di volumi di vendita, portando ad un “peso naturale” che si attesterà a ± 250,000 unità annue per MME.

Sportback + Ralliart = Unendo i punti...

Con l'introduzione di Lancer Sportback e di Lancer Ralliart, Mitsubishi Motors Europe è ora nella posizione non solo di raggiungere una nuova clientela nei segmenti C/D, ma anche di ottenere evidenze tangibili della propria strategia commerciale e di marketing in uno dei mercati più competitivi al mondo:

- **Lancer Sportback:**
 - La più “europea” delle Lancer (70% dei volumi Lancer nella regione ma l'Europa assorbirà anche il 70% dei volumi globali della Lancer Sportback).
 - Un formato 2 volumi “sport hatch” unico che offre un approccio molto diverso rispetto alle tradizionali 5 porte col portellone - in linea con il posizionamento sportivo di Mitsubishi.

- **Lancer Ralliart:**

- Modello che fa ponte fra Lancer e Lancer Evolution per ricreare, per la prima volta dagli anni '80, una "famiglia" completa di Lancer sportive.
- Mette a disposizione la tradizione e la sportività di Mitsubishi ad un pubblico molto più vasto, esibendo chiaramente e legando queste caratteristiche e valori della Lancer Evolution, che si posiziona sopra di lei, con quelle di Lancer Sports Sedan e Lancer Sportback, che stanno al di sotto.

Andando ad integrare le Lancer Sports Sedan e Lancer Evolution, le Lancer Sportback e Lancer Ralliart vanno a completare strategicamente la gamma diventando la forza trainante dell'offensiva di Mitsubishi Motors nel cuore del mercato delle berline.

Soprattutto in questa espressione dai tratti tipicamente europei che è la 5 porte Lancer Sportback Ralliart!

Chiudendo il cerchio...

In breve

Tempistica

- Concept:
 - Concept-Sportback: Salone di Francoforte 2005
 - Concept-X: Salone di Tokyo 2005
 - Prototype-X: Salone di Detroit 2007
- Lancer Sport Sedan:
 - Prima mondiale: Salone di Detroit 2007
 - Prima europea: Salone di Francoforte 2007
 - Inizio vendite in Europa: fine 2007 / inizio 2008 (a seconda dei mercati)
- Lancer Evolution:
 - Anteprima: 26 Aprile 2007 / Conferenza stampa risultati MMC anno fiscale 2006
 - Prima mondiale: Salone di Tokyo 2007
 - Inizio commercializzazione / Europa continentale: estate 2008
- Lancer Sportback:
 - Anteprima: Salone di Ginevra 2008 (prototipo da esposizione Prototype-S)
 - Prima mondiale: Salone di Parigi 2008
 - Inizio commercializzazione / Europa: autunno 2008
- Lancer Ralliart / Lancer Sportback Ralliart:
 - Prima mondiale: Salone di Detroit 2008
 - Inizio commercializzazione / Europa: 2009 (data precisa ancora da definire)
- Tappe successive:
 - Omologazione Gruppo N FIA di Lancer Evolution: 1° luglio 2008
 - Lancio del motore diesel pulito 4N13 di realizzazione MMC a norme Euro V: tarda primavera 2009

Piattaforma globale

- Nome: "Project Global"
- Progetto congiunto con Chrysler.
- Investimento di diversi milioni di dollari.

- Sarà la base per vari nuovi modelli MMC nel corso dei prossimi anni, compresi (al momento):
 - Inedita famiglia Lancer
 - Seconda generazione Outlander
 - Crossover minivan / SUV Delica D:5 (solo per il mercato giapponese).
- Elementi fondamentali condivisi:
 - Pianale anteriore
 - Sospensioni anteriori
 - Architettura elettronica
- A differenza del consueto principio “una piattaforma = un segmento”, la “Project Global” copre un ampio spettro di veicoli di diversi segmenti (SUV, vetture dei segmenti C/D, MPV, auto sportive,...).
- Sinora, ha ospitato (fra MMC e Chrysler): oltre 12 motori, 6 diversi cambi, trazione anteriore e 4WD, varianti diesel e a benzina, ecc,...
- Una delle 6 piattaforme di MMC (in calo dalle 14 del 2004).

Posizionamento

- 9^a generazione Lancer.
- Erede diretta delle famiglie Lancer completamente integrate (cioè normali + sportive) degli anni '70 e '80.
- Proposta "intelligente" e non di massa nel cuore del mercato europeo.
- Fascia superiore del segmento C / Fascia inferiore del segmento D.
- Prodotta nello stabilimento MMC di Mizushima (Giappone)
- Famiglia Lancer completa:
 - Sports Sedan + Sportback + Ralliart + Evolution
 - Sports Sedan (24%), Sportback (70%), Evolution (6%).
 - Circa 45.000 unità annue dal 2009 (media nel ciclo di vita)
 - Consentirà a MME di ampliare la copertura del mercato dall'attuale 30% al 50%.
 - Obiettivo del 50% di clienti di conquista.
- Lancer Sportback e Lancer Ralliart: forza trainante per il ritorno di Mitsubishi Motors nei segmenti C/D in Europa (vedi Introduzione sopra):

- In sostanza:

- **Lancer Sportback:**

- Concepita pensando ai consumatori europei (carrozzeria a 5 porte = 75% del segmento C europeo – EU Top 5).
- Denominazione già usata da Mitsubishi Motors negli USA dal 2003.
- Elegante e flessibile “2 volumi 5 porte sportiva” che ha come punti di riferimento corrispondenti:
 - ⇒ Dinamica: Alfa Romeo 156 / 159 (Sportwagon)
 - ⇒ “Attrattiva”: Saab 900 Turbo Combi-Coupe (1978 - 1993)

- **Lancer Ralliart:**

- Primo esempio di utilizzo del simbolo Ralliart per la rinnovata gamma europea Mitsubishi.
- Lancer Sportback Ralliart: la più europea delle Mitsubishi!...
- Raccordo fra Lancer e Lancer Evolution
- Come tale si riallaccia al concetto di famiglia (completa) Lancer, andando al di là di tradizione e sportività della denominazione Lancer.
- Punti di riferimento:
 - ⇒ Dinamica: Lancer Evolution (la sorella maggiore...)
 - ⇒ “Attrattiva”: Lancer Evolution (la sorella maggiore...), Saab 9.3 Aero XWD, Volvo S40 T5 AWD, Alfa 159 V6 Q4

Peculiarità del prodotto (Lancer Sportback e Lancer Ralliart)

- **Carrozzeria:**

- Creata da Mitsubishi Design Europe.
- **Lancer Sportback:**
 - Versione di “Produzione” della Concept-Sportback 2005.
 - Concezione da 5 porte sportiva dinamica (rispetto alle più tradizionali 2 volumi 5 porte 'hatchback')
 - Altezza del piano di carico regolabile, sedili posteriori con funzione di ripiegamento automatico,...
 - 458,5 cm di lunghezza x 176,0 cm di larghezza / 263,5 cm di passo
 - Rigidità della scocca superiore alla concorrenza (Torsione: 2,94 MNm²/rad / Flessione: 4,69 MNm²/rad)

- **Lancer Ralliart:**
 - Interpretazione più leggera del tema stilistico di Concept-X / Lancer Evolution.
 - Disponibile come berlina 4 porte (Lancer Ralliart) o come 5 porte sportiva (Lancer Sportback Ralliart)
 - Rigidità della scocca superiore a quella della Lancer Evolution IX.
- Allargamento dell'impiego della "mascherina da jet da caccia" che costituisce la nuova identità visiva tipica di MMC.
- Struttura RISE ("Reinforced Impact Safety Evolution") brevettata di MMC
- Fino all'equivalente di 9 airbag (a seconda di mercato / spec.), compreso airbag ginocchia conducente.
- Obiettivo 5 stelle EURO-NCAP (verificato internamente)

- **Motori:**

- Gamma media: (25% dei volumi di Lancer) 140 CV – 2.0 l Diesel
(50% dei volumi di Lancer) 143 CV – 1.8 l DOHC MIVEC benzina
- Alto di gamma (Ralliart): (5% dei volumi di Lancer*) 240 CV – 2.0 l Turbo MIVEC benzina
- Super Car (Evolution): (5% dei volumi di Lancer*) 295 CV – 2.0 l Turbo MIVEC benzina

* Lancer Ralliart + Lancer Evolution

- **Cambi:**

- 1.8 l: 5 M/T o CVT a 6M con "rapporti" specifici per l'Europa.
- 2.0 l Diesel: 6 M/T
- 2.0 l Turbo (Ralliart): Cambio a doppia frizione Twin Clutch SST
- 2.0 l Turbo (Evolution): 5 M/T o cambio a doppia frizione Twin Clutch SST

- **Telaio:**

- Sospensioni anteriori: Montanti MacPherson, molle elicoidali e traversa stampata a profilo piatto in acciaio ad alta rigidità.
- Sospensioni posteriori: schema a ruote indipendenti multilink.
- Disponibilità di telaio con assetto sportivo:
 - Barre stabilizzatrici più grosse (+1 mm, da 20 mm a 21 mm),
 - Molle/ammortizzatori più rigidi (nuova Lancer: 2,8 kgf/mm rispetto alla vecchia Lancer: 2,2 kgf/mm),
 - Barra duomi anteriore (per aumentare la rigidità laterale per una risposta di sterzo precisa),
 - Ruote da 18" con pneumatici 215/45 R18 (disponibilità a seconda di modelli e mercati).

- Sterzo a pignone e cremagliera idraulico con sforzo d'azionamento appropriato con l'ulteriore vantaggio di un ridotto raggio di sterzata (5,0 m).
- Impianto frenante: Dischi anteriori da 15" e posteriori da 14", con ABS, EBD, MASC/MATC (Mitsubishi Active Stability Control/Mitsubishi Active Traction Control) e assistente alla frenata d'emergenza (disponibilità in base a modelli e mercati).
- Specifiche Lancer Ralliart:
 - Variante depotenziata (240 CV) del nuovo motore 4B11 della nuova Lancer Evolution
 - Il sistema All Wheel Control (AWC) di Mitsubishi Motors comprende:
 - ⇒ Differenziale centrale attivo (ACD - Active Center Differential)
 - ⇒ Differenziale anteriore elicoidale a slittamento limitato
 - ⇒ Differenziale posteriore meccanico a slittamento limitato
 - ⇒ Stabilità attiva e controllo di trazione (ESP + T/C)
 - Dischi anteriori e posteriori da 16"
- **Caratteristiche dotazioni principali:**
 - Sistema audio d'eccellenza da 650 W Rockford Fosgate™
 - Sistema di navigazione con disco fisso (HDD) e schermo LCD da 7"
 - Kit telefonico vivavoce Bluetooth™
 - Attivazione automatica di luci e tergicristalli
 - Sistema di fari anteriori adattativi
 - Sistema di controllo elettronico totale dell'auto ("ETACS")
 - Sistema di segnalazione della fermata d'emergenza (Sportback e Sportback Ralliart)

AZIENDA

Piattaforma globale

Novant'anni dopo aver prodotto la sua prima vettura (1917, Model-A), Mitsubishi ha avviato il progetto automobilistico più ambizioso della sua storia con il lancio della sua prima piattaforma globale, nota come "Project Global", mostrata in anteprima ad ottobre 2005 in occasione della commercializzazione della nuova generazione di Outlander.

"Project Global"

Realizzata da MMC per i mercati di tutto il mondo e condivisa con Chrysler, questa architettura rappresenta un investimento di svariati milioni di dollari. Come tale, costituirà nel giro di pochi anni la base di parecchi nuovi modelli Mitsubishi, compresi (al momento) la nuova famiglia Lancer – Sports Sedan, Sportback, Ralliart ed Evolution, la seconda generazione di Outlander e la moderna ed esclusiva crossover MPV / SUV Delica D:5. (solo per il mercato giapponese)

Concepita sulla base di una serie di componenti comuni (pianale anteriore + sospensioni anteriori + elettronica), questa architettura capace e flessibile è dotata – fra l'altro - di un'avanzata trazione integrale AWC (All Wheel Control) e di tecnologie strutturali (tetto in alluminio,...) affinate attraverso le attività agonistiche di MMC. Inoltre accoglie una serie di varianti dei cosiddetti motori "World Engine", sviluppati con DaimlerChrysler e Hyundai Motor Company.

Ricchezza elettronica

Inoltre, la capacità della sua elettronica consente di mettere a disposizione degli utenti delle soluzioni tecniche molto sofisticate come i sistemi Mitsubishi "ETACS" ("Electronic Total Automobile Control System"), MMCS ("Mitsubishi Multi Communication System") – un sistema di navigazione con monitor a tocco e mappe a tutto schermo con disco fisso da 40 GB e server musicale, un sistema audio d'eccellenza da 650WRockford Fosgate™ specificatamente realizzato per ciascun modello "Project Global", un kit vivavoce Bluetooth™ per il cellulare con avanzato sistema di riconoscimento vocale ed un sistema di accesso senza chiave.

Al di là dei segmenti

Concepita sin dall'inizio per essere venduta in tutto il mondo rispondendo alle varie normative ed esigenze locali (come il motore diesel per l'Europa) e per rispondere con rapidità alle variazioni nelle tendenze di mercato e nelle richieste della clientela, la "Project Global" genera economie di scala attraverso la sua intrinseca flessibilità e le sinergie nella progettazione, realizzazione e produzione.

Ancor più importante e pressoché senza pari a livello industriale é la capacità di questa architettura di coprire un ampio spettro di segmenti e formati (dalle berline Lancer alla MPV/SUV Delica D:5 o alla SUV Outlander, senza parlare della particolarissima supercar Lancer Evolution...), al contrario della filosofia abituale per cui ogni piattaforma viene concepita per uno specifico segmento.

TRADIZIONE

Eredità legittima

Insieme a Colt, Galant e Pajero, Lancer è una delle denominazioni più affermate di MMC.

Presentato inizialmente nel 1973, il modello Lancer si è sviluppato attraverso otto successive generazioni, talvolta sovrapposte, ma tutte con lo stesso spirito, basato su tecnologia, affidabilità, pulizia stilistica e prestazioni a prova di competizioni sia che si trattasse di trazioni posteriori (dal 1973 al 1987) o di trazioni anteriori (dal 1982 ad oggi).

Fattore competizione

La Lancer è diventata di fatto una vera auto da competizione, visto che Mitsubishi Motors ha sfruttato la sua solidità per vincere alcuni dei più celebri e impegnativi rally africani e australiani, sin dall'anno del suo lancio, nel 1973.

A livello commerciale, la elettrizzante Lancer EX 2000 Turbo del 1980 costituì anche un chiaro segnale per tutti gli appassionati e i piloti, sia in Giappone che in Europa, con il suo motore 2.0 litri turbo da 170 CV (125 kW) a 5.500 g/min per soli 980 kg e velocità massima di 190 km/h (ove legale). Una anticipatrice delle Evolution degli anni '90 e delle sue vincenti consanguinee WRC...

Inoltre la Lancer ha sempre sfoggiato eleganza e presenza in tutte le sue scorse nove generazioni, puntualmente contraddistinta da linee pulite e proporzioni aggraziate. In proposito merita una citazione particolare la Lancer EX del 1978.

La più venduta in Russia ed Ucraina

Modello dal nome importante per il Marchio, Lancer è stata anche – insieme con Galant – una delle prime Mitsubishi ufficialmente vendute in Europa, ad iniziare dal 1974 nel Regno Unito.

Nel 2008, Lancer riveste ancora un ruolo fondamentale nella strategia globale di MMC, essendo ad esempio il maggior successo del Marchio nei fondamentali mercati di Russia (dove è la più venduta fra le auto d'importazione) e Ucraina (dove consente a Mitsubishi Motors di essere il primo marchio in assoluto).

Ad ormai quasi 35 anni dall'introduzione nel mondo di questo nome, la nuova famiglia Lancer - la sua nona generazione – lanciata nel 2007, rappresenta uno dei più ambiziosi progetti automobilistici della storia di Mitsubishi Motors Corporation: il lancio della sua prima piattaforma globale, la "Project Global".

Totalmente nuova e già di successo con 201.438 unità vendute in tutto il mondo da Marzo 2008** e con lo stabilimento giapponese di Mizushima quasi al massimo della sua capacità, la nuova generazione della Lancer segna anche il ritorno alla filosofia delle prime Lancer dove le versioni "standard" della prima e della seconda generazione erano vicinissime alle loro varianti ad alte prestazioni (rispettivamente: 1600 GSR e EX2000 Turbo): un collegamento ed uno spirito che si sono poi persi per molti anni...

Oggi questo legame è tornato con grande evidenza nella ben concepita gamma delle sportive Lancer - dalla Sports Sedan alla Evolution - che condividono lo stesso impatto visivo e doti dinamiche con la coppia Sportback e Ralliart*** che giocano un ruolo cardine in Europa:

- **Lancer Sportback:**

- La Lancer europea (70% dei volumi Lancer nella regione).
- Un formato "sport hatch" unico, per un approccio molto diverso rispetto alle tradizionali 5 porte col portellone, in linea con il posizionamento sportivo di Mitsubishi.

- **Lancer Ralliart:**

- Ricollega Lancer e Lancer Evolution per ricreare, per la prima volta dagli anni '80, una "famiglia" completa di Lancer sportive.
- Come tale si riallaccia al concetto di famiglia (completa) Lancer, andando al di là di tradizione e sportività della denominazione Lancer.

* Trentacinque anni di pietre miliari Lancer:

1973:	Lancer Mark I ("Colt Lancer") berlina e station wagon.
1973-77:	Lancer 1600 GSR vince 3 Rally Safari, 1 Rally Bandama e 4 Rally Southern Cross.
1974:	Lancer diventa la prima Mitsubishi introdotta in Europa (Salone di Londra)
1977:	Prima vittoria in un rally europeo (vittoria di classe al Rally 1000 Laghi)
1978:	Lancer Mark II ("Lancer EX").
1980:	Lancer EX 2000 Turbo (2.0 litri Turbo – 170 CV - 980 kg - 190 km/h)
1982:	Lancer Mark III ("Lancer Fiore"), la prima Lancer a trazione anteriore
1988:	Lancer Mark V berlina ed anche a 2 volumi, la prima Lancer a 5 porte
1992:	Lancer RS Evolution e GSR Evolution, la prima "Evo"
1998:	Primo titolo mondiale rally per Mitsubishi Motors
2003:	Lancer (Mark VIII) ritorna in Europa
2004:	Lancer Evolution (VIII) arriva – ufficialmente – in Europa
2005 e 2006:	Auto d'importazione più venduta in Russia
2007 / 2008:	Famiglia Lancer "Project Global" (Mark IX)

** Lancer Sports Sedan + Lancer Evolution / tutti i mercati del mondo H2 / 2006 e H1+H2 / 2007.

*** Nel 1984, Mitsubishi Motors Corporation fonda Ralliart Inc. – controllata al 100% - come nucleo base per le sue crescenti attività nell'automobilismo agonistico. Da allora Ralliart Inc. è stata la forza trainante su cui si è fondata la competitività di vertice di Mitsubishi nelle competizioni, sia nei rally che in circuito, tanto in patria che all'estero.

Per maggiori informazioni, visitate il sito: <http://www.ralliart.com/profile.html>

MARKETING

Forza trainante

Negli ultimi 35 anni, Lancer ha segnato alcune delle tappe più importanti per Mitsubishi Motors in Europa quali:

- Prima vettura venduta nella regione (Salone di Londra 1974)
- Prima vittoria in un rally europeo (vittoria di classe al Rally 1000 Laghi 1977)
- Primo esempio di berlina sportiva (EX 2000 Turbo), che ha aperto la strada verso la Lancer Evolution.
- Principale trascinatrice della fenomenale crescita di Mitsubishi in Russia e in Ucraina.

Oggi la missione assegnata alla famiglia della nuova Lancer "Project Global" è non meno importante:

- Sostenere l'opportuno riequilibrio nelle vendite di Mitsubishi fra vetture passeggeri e SUV e fra Europa settentrionale e centrale ed Europa meridionale / Regno Unito.
- Riportare Mitsubishi Motors nel segmento C europeo (il più vasto), con punte verso il segmento D.
- Riaffermare le sue peculiarità di Marchio non di massa nel settore delle berline.
- Contribuire significativamente al "peso naturale" di MME, pari a circa 250.000 unità annue, con profitti corrispondenti.

Azione di (ri)-equilibrio

Anche se Mitsubishi Motors è stata presente in Europa per oltre trent'anni, offrendo un'ampia gamma di vetture in un numero di paesi sempre maggiore (oggi 32), si è anche costruita una identità di marchio molto singolare, dato che il nome Mitsubishi ha un significato molto diverso in base alla zona:

- Europa settentrionale e centrale: Mitsubishi Motors è essenzialmente un marchio di berline convenzionali per clienti a reddito medio-basso principalmente orientati alle doti di qualità ed affidabilità del marchio stesso (il "marchio di Carisma").
- Europa meridionale e Regno Unito: Mitsubishi Motors è percepita principalmente come marchio di SUV e sportive moderne con una clientela dal reddito medio-alto attratta dal dinamismo del marchio (il "marchio di Pajero e Lancer Evolution").

Sorta due o tre decenni fa, quando i futuri Distributori Mitsubishi si trovarono in difficoltà con le contingenze politiche ed economiche dell'epoca (come il contingentamento dei mercati del Sud Europa, dove visibilità e profitto su un numero limitato di esemplari fecero puntare sui SUV), questa dicotomia ha continuato a contraddistinguere la presenza di Mitsubishi in Europa fino a poco tempo fa.

Nel 2000, ad esempio:

- Nord Europa: 28% SUV – 72% berline
- Sud Europa: 72% SUV – 28% berline

Infatti è solo con l'introduzione della nuova generazione di vetture Mitsubishi dal 2004 in poi (Nuova Colt, Grandis, Nuova Outlander) che la situazione è cambiata, come dimostrato dalle previsioni 2007:

- Nord Europa: 41% SUV – 59% berline
- Sud Europa: 53% SUV – 47% berline

In questa ottica, il ruolo giocato dalla Nuova Outlander è stato pressoché fondamentale. Con una rimarchevole quota di conquista dell'80% (rispetto all'obiettivo iniziale del 70%), ha aperto il Nord Europa ai SUV Mitsubishi e ne ha consolidato la presenza nel Sud Europa.

Analogamente, la Nuova Colt ha segnato nel 2004 il ritorno di Mitsubishi nel segmento B, avviando virtualmente il rinnovamento e portando sino al 70% di nuovi clienti al Marchio, con un buon successo in mercati determinanti come Italia e Germania.

Oggi la famiglia della nuova Lancer deve ulteriormente contribuire con una percentuale di clienti di conquista del 50%, attaccando il cuore del mercato europeo - il segmento C - dove il marchio ha una presenza marginale e talvolta impercettibile in più d'un paese...

Oltre il segmento C...

Il segmento C europeo non è ignoto a Mitsubishi, visti gli oltre trent'anni di presenza della Lancer o le 390.000 Carisma vendute dal 1995 fino alla fine della sua carriera commerciale (produzione terminata a dicembre 2003).

Tuttavia, questo impegno non era stato né consistente (con modelli venduti ad intermittenza su alcuni mercati) né attraente agli occhi di molti potenziali clienti... Con il passare del tempo la presenza di Mitsubishi nel segmento è diventata tutt'al più episodica con vetture anonime ben lontane dal fascino e dall'immagine sportiva delle prime generazioni di Lancer (Mark I e Mark II).

In questo senso, il distacco sempre più ampio fra Lancer e Lancer Evolution, di generazione in generazione, è stato molto eloquente...

Oggi Mitsubishi Motors affronta nuovamente i segmenti C/D in Europa:

- per meglio distribuire i rischi fra i segmenti,
- per colmare lo spazio fra Nuova Colt e Grandis
- per riequilibrare la propria gamma prodotti (Nord / Sud, berline / SUV).

Più grande ed ambiziosa delle sue progenitrici, la nuova Lancer si protende al vertice verso il segmento D - il limite massimo fissato dalla stessa Mitsubishi Motors per la propria presenza nel settore delle berline.

Inoltre, Mitsubishi ora offre una gamma completa per le Lancer, che presentano tutte le caratteristiche "indispensabili" in Europa (in particolare motore Diesel e carrozzeria a 5 porte), la sua recentissima ed intelligente piattaforma "Project Global" e, logicamente, allestimenti e motorizzazioni ben scaglionate ed adeguate.

Al di là di questo, e pressoché fondamentale nel cambio di strategia, Mitsubishi Motors conta sull'effetto complessivo della gamma e consente alla Lancer di spostarsi dalle motivazioni puramente razionali su cui si è fissata per tanto tempo e tornare a ciò che più le si addice, quel settore delle berline sportive, tipico delle prime due generazioni di questa gamma.

Per ottenerlo ora Lancer sfrutta appieno la sua tradizione sportiva, evidente nel suo tema stilistico generale e nelle grandi doti dinamiche, integrando nella gamma la Lancer Evolution e introducendo, con i prossimi lanci, le varianti Ralliart tra questa icona del marchio ed i modelli di base.

Sports Sedan o Sports Hatch ?

Partendo da questi presupposti, Mitsubishi ha stabilito sin dall'avvio del progetto Nuova Lancer nel 2003 di seguire due percorsi paralleli, per soddisfare un'ampia varietà di acquirenti:

- **berlina sportiva 4 porte (24% dei volumi di Lancer)**: i cui mercati principali sono Nord America, Russia e Giappone, e che punta anche ad attrarre i clienti europei dei marchi non di massa e "intelligenti".

In altri termini, accanto alle compatte Volvo, Subaru, Honda, Alfa Romeo e Saab, la Lancer Sports Sedan condivide le stesse doti in fatto di tradizione sportiva, stile deciso, efficienza dinamica e personalità e vi aggiunge il controvalore economico di Mitsubishi (prezzo di riferimento: Mazda 3), la rinomata affidabilità giapponese e il legame diretto con la Evolution. Pertanto i punti riferimento posizionati nello stesso settore di marketing / spettro di Marchio sono: Alfa Romeo 156 / 159 (dinamica) e Volvo S40 (attrattiva).

In questo senso, la Lancer Sports Sedan è un modello essenziale per Mitsubishi dato che riassocia il nome "Lancer" e quindi il marchio Mitsubishi nel suo complesso, alla genuina identità del marchio.

Sempre più offuscata e persino sconosciuta nel corso degli ultimi vent'anni da prodotti validi ma puramente razionali, questa riscoperta identità si basa sull'orgoglio della tradizione, sulla intelligenza e sulla qualità di un marchio non di massa con doti all'altezza. In quanto tale si distingue nettamente dai nomi molto noti, ma anche molto comuni che si cimentano sul mercato europeo.

- **berlina sportiva 5 porte (70% dei volumi di Lancer)**: Modellata sulla base della apprezzata Concept-Sportback del 2005, la Lancer Sportback è la variante più “europea” della famiglia, che aggiunge flessibilità e profilo più sportivo all'insieme.

Con questa configurazione a 2 volumi 5 porte tanto gradita in Europa e con vendite che costituiscono il 75% del segmento C (dati Top 5 della EU), la scelta di una linea 'Sports hatch' consente un migliore posizionamento di Mitsubishi.

In questa ottica e dato che Volvo è stata usata come riferimento per la Lancer Sports Sedan in fatto di “attrattiva”, MME ha scelto un altro Marchio non di massa per esprimere lo spirito della Lancer Sportback, un marchio più avvezzo alla configurazione 2 volumi sportiva: Saab.

Fondamentalmente, la Lancer Sportback offrirà la stessa miscela di sportività, tradizione, consistenza realizzativa, stile, funzionalità all'insegna dell'eleganza e fascino anticonvenzionale del modello che rappresenta l'icona più intelligente in assoluto del genere: la leggendaria Saab 900 Turbo Combi-Coupe (1978 - 1993).

Giova ricordare che “punto di riferimento” non significa “concorrente”, ma piuttosto “richiamo”. Di fatto, la Saab uscita di produzione nel 1993 ne è un esempio perfetto: una leggenda da emulare, non una concorrente con cui confrontarsi...



Fra i segmenti C e D

- Con i suoi 458,5 cm (rispetto ai 457 cm della Lancer Sports Sedan), la Lancer Sportback è una aggraziata grande 2 volumi e sarebbe sbagliato confrontarla con le tradizionali e più contenute vetture del segmento C quali Golf (420,4 cm) o Megane (420,9 cm).
- Però considerare i modelli di lunghezza analoga, come ad esempio Octavia (457,2 cm) o Mondeo (477,8 cm), sarebbe troppo schematico e/o eccessivo per dimensioni.
- Considerando una lunghezza abbastanza simile (450,5 cm), la concorrente più diretta potrebbe essere la nuova Lancia Delta, se non fosse per il posizionamento più elegante, tradizionale e di lusso che punta ad una diversa fascia di clientela rispetto al gruppo più sportivo cui guarda la Lancer.

- Quanto al prezzo, Mitsubishi Motors continua a privilegiare il posizionamento fra le auto di grande valore e maggiore del costo : questo ha contribuito all'immediato successo della Lancer Sports Sedan nei mercati ove viene già distribuita, scegliendo la rinomata (e più piccola).

Stile + Presenza + Flessibilità

Con l'eccezione delle più piccole Colt / Mirage derivate dalla Lancer 2 volumi degli ultimi anni '80, la Lancer Sportback segna anche l'arrivo della carrozzeria 5 porte nella gamma Lancer.

Stavolta la Lancer 5 porte si trasforma in una 2 volumi sportiva, variante dall'aspetto più aggressivo che combina eleganza e presenza con una notevole flessibilità (altezza variabile del piano di carico, sedili posteriori con funzione di ripiegamento automatico,...) anziché privilegiare la pura capienza interna (si parte da 288 l – che diventano 344 l con piano di carico in posizione bassa - per arrivare ai 1.394 l – misurazioni VDA): una scelta non dissimile da quella di Alfa Romeo per la sua 159 Sportwagon (leggermente più lunga: 466 cm)*.

Perciò, nell'ambito delle vetture realizzate sulla piattaforma "Project Global", Lancer lascia i compiti di vera station wagon alla Outlander, che aggiunge praticità, capienza interna e aspetto di un SUV.

*Ricordiamo che l'Alfa Romeo 156, modello precedente della 159, è stata usata come punto di riferimento per gli aspetti dinamici in fase di sviluppo della Lancer.

Ralliart: il collegamento mancante...

Al di là della scelta fra due tipi di carrozzeria, la nuova famiglia Lancer va a riallacciarsi con la propria tradizione, non solo come concezione generale di prodotto e integrando la Evolution, ma anche se non soprattutto con l'introduzione delle varianti Ralliart.

Disponibile sia 4 che a 5 porte, la Lancer Ralliart colma lo spazio in gamma fra Lancer Evolution e Lancer di base.

Più accessibile della Lancer Evolution e più potente delle Lancer Sports Sedan / Lancer Sportback, trascende tradizione e genesi sportiva del suo nome consentendo di ottenere per la prima volta dagli anni '80 una famiglia Lancer completa.

Contestualmente la Lancer Ralliart introduce anche l'emblema "Ralliart" nella gamma ufficiale europea di Mitsubishi...

Conquista + mantenimento

Sufficientemente diversa da attrarre nuovi clienti consapevoli (50% di conquista) ma anche tale da conservare gli attuali clienti Mitsubishi (in Europa sono ancora in circolazione circa 400.000 unità fra Lancer, Carisma e Galant), la più completa, grande, dotata e sofisticata nuova famiglia Lancer dovrebbe portare circa 45.000 ulteriori unità annue vendute al marchio (media sul ciclo di vita).

In questo senso, le Lancer Sportback e Lancer Ralliart recitano un ruolo strategico sostanziale in Europa: inserite fra le già lanciate Lancer Sports Sedan e Lancer Evolution, i due nuovi modelli ora ne costituiscono il raccordo strategico per diventare la forza trainante dell'offensiva nel settore berline di Mitsubishi Motors, nel cuore del mercato.

Soprattutto in questa espressione dai tratti tipicamente europei che è la 5 porte Lancer Sportback Ralliart. Chiudendo il cerchio...

DESIGN

Sharks & Jets

Assolutamente filante, attraente, personale ed armonioso, il design Mitsubishi è stato l'ambasciatore evidente della rivitalizzazione di Mitsubishi Motors nel corso degli ultimi cinque anni.

Oggi, con la piattaforma "Project Global" che sta portando la capacità tecnica di MMC a nuovi livelli, il design gioca un ruolo ancor più importante nella creazione di nuovi prodotti veramente differenti sulla base della stessa architettura in modo da coprire un'ampia varietà di segmenti differenti.

Guardando i primi nuovi modelli realizzati sulla base della piattaforma "Project Global" (Nuova Outlander, Nuova Lancer e Delica D:5), è innegabile la loro forte personalità e attrattiva, come già attestano gli eccellenti risultati commerciali.

In questa ottica, il ruolo giocato da Mitsubishi Design Europe, che ha sede a Trebur vicino a Francoforte (Germania), è stato fondamentale, tramite l'aggiunta di due modelli "Project Global" (famiglia Nuova Lancer e Delica D:5) ad una gamma di modelli di successo già realizzati come Pajero Evo 2001 / 2002, CZ2 2001, Nuova Colt 2002 / 2004, Concept Sportback 2005, Concept-X 2005 e Concept EZ-MIEV 2006.

Riappropriandosi del vero spirito del Marchio, l'inedita famiglia Lancer ne è la prova più recente, ed introduce a livello mondiale una vera berlina sportiva giapponese, oltre alla nuova identità visiva del Marchio.

Con la Lancer Ralliart che condivide la linea generale con Lancer Sports Sedan e Lancer Evolution, il passo successivo nell'arricchimento estetico della gamma è la versione 5 porte sportiva Sportback.

Descrizione...

Dalla concept alla realtà

Sviluppata in parallelo con le varianti a 4 porte, la Lancer Sportback è in sostanza la versione di "produzione" dell'originale Concept-Sportback del 2005 e come tale resta fedele alla sua ispirazione.

Come per le 4 porte, la sua pulizia nella linea è strettamente legata con il desiderio di riallacciarsi allo spirito originale di Lancer che era andato perduto - quello delle sue due prime generazioni per cui le versioni "normali" erano molto vicine alle varianti ad alte prestazioni (rispettivamente: 1600 GSR e EX2000 Turbo) – ma anche alla volontà di reinterpretare il formato 2 volumi 5 porte europeo in un'ottica più aderente al posizionamento di Mitsubishi.

Riassumendo, la parentela fra tutte le versioni della nuova famiglia Lancer (Sports Sedan, Sportback, Ralliart, Evolution) è più evidente che mai, e condividono l'aspetto basso, il cofano lungo con una coda breve, l'ampia carreggiata, la linea di cintura alta a cuneo, la finestratura fluente, i contorni finemente cesellati e la raffinatezza nei dettagli, oltre alla mascherina unificata a "Jet da caccia".

Sharks & Jets

Adottato per la prima volta come mascherina sdoppiata sulla Lancer Sports Sedan, il frontale a "Jet da caccia" introduce una nuova e moderna identità visiva per il Marchio.

Presente sin dalle primissime fasi di sviluppo del design della Lancer nel 2003, la cosiddetta mascherina a jet da caccia si ispira alle prese d'aria dei caccia F-2 prodotti da Mitsubishi Heavy Industries (http://www.mhi.co.jp/en/products/detail/f-2_close_support_fighter.html).

Inizialmente proposta come semplice evoluzione dello stesso tema (con una mascherina più ampia a spazi invertiti sulla Eclipse lanciata in USA nel 2005), la mascherina da jet sta diventando una peculiarità comune su tutta la gamma, con un'ampia forma trapezoidale che ispira stabilità (scende sino allo spoiler anteriore che costituisce visivamente una "estensione" della forma stessa) ed un montante centrale su cui spicca il logo dei Tre Diamanti.

Perfettamente in linea con le credenziali sportive del Marchio, questa mascherina aggiunge flessibilità commerciale attraverso i diversi tipi di finitura possibili per definire le varie versioni, dalla griglia superiore cromata della Lancer Sports Sedan alla importante griglia nera della Lancer Evolution, o alla doppia griglia cromata per le specifiche varianti destinate al mercato giapponese.

Questa aggressiva mascherina è resa ancor più tipica dall'inclinazione dall'alto verso il basso a "muso di squalo": un riferimento ad altre berline e coupé sportive Mitsubishi del passato (dalla GTO coupé degli anni '60 alla Galant degli anni '90).

Nel caso della Nuova Lancer, la mascherina da jet è integrata in un fascione frontale monoblocco (mascherina + paraurti) in polipropilene, che consentirà successive modifiche estetiche senza dover ricorrere a costi per nuovi stampi. Inoltre questa soluzione preserva il cofano (per le Ralliart del tipo in alluminio come la Lancer Evolution) dai danni conseguenti a lievi collisioni.

Infine, la mascherina è affiancata su entrambi i lati da profilati gruppi ottici "cesellati" sormontati da sorti di palpebre del cofano che le conferiscono un aspetto penetrante.

Cuneo

Le superfici pulite e inclinate del frontale si raccordano con la fiancata, con la sua finestratura dinamica e luminosa e la linea di cintura alta ed a cuneo. Partendo dal frontale pronunciato e inclinato dall'alto verso il basso, il profilo corre lungo la fluente linea del tetto sino alla coda tronca.

Accuratamente concepita per ottenere equilibrio estetico con la forma piuttosto alta della vettura, la linea di cintura alta conferisce tensione e senso di dinamismo per creare contrasto con le superfici della carrozzeria e l'insieme di luci ed ombre che queste proiettano.

Passo lungo e coda tronca, abbinati al tipico muso da squalo, le conferiscono un grande effetto complessivo che suggerisce le grandi doti dinamiche della vettura. Lo stesso accade per la coda tronca della variante Ralliart (4 porte) .

Insieme a tale effetto, i parafranghi allargati richiamano la tradizione rallystica del marchio, in particolare sulle versioni Ralliart e sugli allestimenti alto di gamma della Sportback, enfatizzando le ruote in lega da 18 pollici (con finitura grigio grafite per le Ralliart) nel filante profilo generale della silhouette laterale.

Spoiler ad ala sul tetto

Come le sorelle a 3 volumi, la Lancer Sportback è studiata per distinguersi esteticamente sia posteriormente che anteriormente, aggiungendo ulteriore flessibilità e personalità alla sua linea tanto apprezzata:

- In questo caso, la solida struttura delle fiancate si sviluppa dai gruppi ottici anteriori al portellone molto inclinato (58 °) sormontato dal tipico "spoiler ad ala" della Sportback, in tinta con la carrozzeria e di serie su tutte le Lancer Sportback.
- Attaccata ai due lati del lunotto posteriore, questa ala aperta crea un flusso dell'aria stabile nella parte posteriore: di conseguenza, prevenendo i vortici d'aria in corrispondenza del portellone, risulta ridotta sia la resistenza aerodinamica che la tendenza al sollevamento del posteriore.

Unito ai componenti del sottoscocca studiati in galleria del vento, lo spoiler ad ala è parte integrante dell'approfondito studio aerodinamico teso a garantire stabilità alle alte velocità, minori consumi di carburante e ridotte emissioni, che comprende:

- Forma ottimizzata del cofano, adeguata al frontale a muso di squalo.
- Sbalzo laterale parafrangente: è stato ottenuto un flusso ottimale dell'aria attraverso l'uniforme raccordo fra paraurti e parafrangente anteriore. Ciò contribuisce a ridurre sia la resistenza aerodinamica che la tendenza al sollevamento del frontale, limitando la separazione del flusso.

- Presa d'aria davanti alle ruote: per evitare che il flusso dell'aria vada a colpire ruote e sospensioni ed anche per prevenire un eccessivo afflusso d'aria nei passaruota, in modo da ridurre la pressione attorno all'assale anteriore e, quindi, contribuire a ridurre resistenza aerodinamica e tendenza al sollevamento del frontale.
 - Forma dei gruppi ottici posteriori: la forma slanciata che si prolunga sulla fiancata è stata definita in modo da evitare la resistenza creata dai vortici. L'uniforme separazione del flusso dell'aria in questa zona contribuisce a ridurre resistenza aerodinamica e tendenza al sollevamento del posteriore.
 - Tetto rastremato: per incanalare con uniformità il flusso dell'aria sulla parte terminale del tetto così da gestire al meglio la pressione sulla zona superiore dello spoiler ad ala.
- I gruppi ottici posteriori allungati allargano l'aspetto dell'auto dato che abbracciano i parafranghi posteriori. Loro peculiarità specifica è la netta linea di separazione fra paraurti posteriore e parafrango, che corre parallela all'apertura della porta posteriore.
 - Per maggiore praticità, il portellone si apre a filo del paraurti e risulta meglio protetto ai piccoli urti grazie al massiccio paraurti.
 - Elemento piuttosto largo, questo paraurti risulta visivamente meno pesante grazie all'apertura del portellone, all'integrazione di catarifrangenti e retronebbia centrali ed al "labbro" aerodinamico inferiore.

A riflesso delle ambizioni di Lancer Sportback, lo sportivo profilo a cuneo, le linee finemente cesellate, la presenza possente grazie al passo lungo ed alle ampie carreggiate, il posteriore rialzato e dotato di un espressivo spoiler al tetto, racchiudono la visione Mitsubishi di una berlina sportiva molto flessibile del segmento C/D, molto lontana dalle tradizionali 2 volumi hatchback.

Pulita

Come l'esterno della Lancer Sportback esprime un nuovo livello di eleganza nel design di un settore piuttosto tradizionalista come quello delle 2 volumi, anche gli interni sfoggiano originalità, caratterizzati come sono da superfici pulite e moderne, senza inutili orpelli e con una spiccata attenzione ai dettagli.

Punto focale dell'abitacolo, la plancia si protende verso l'interno come una prua, offrendo sia funzionalità che spaziosità. L'apice della plancia, dove sono sistemati i comandi di uso più frequente, è leggermente disassata verso il conducente e da lì si allunga profilandosi sui due lati in modo da offrire più spazio fra sé e gli occupanti dei posti anteriori.

I principi della prospettiva contribuiscono a rendere visivamente più spazioso l'abitacolo: l'estremità inferiore della plancia è più massiccia rispetto al suo apice e quindi si rastrema in alto verso i lati. Accanto a queste linee, le finiture molto pulite dei rivestimenti conferiscono un senso di maggior ampiezza all'interno.

Rilassante

Forma prominente della plancia e conformazione delle superfici inducono nei passeggeri anteriori il senso di essere avvolti in uno spazio rilassante e sicuro. Carattere, funzionalità e qualità dell'aspetto sono esaltate nei dettagli sia di strumentazione e comandi che di volante e leva del cambio:

- Sotto la “palpebra sdoppiata all'italiana”, gli strumenti ad “occhiali” sono neri con cornici argento ed il loro raccordo sormonta il display multifunzione a cristalli liquidi retroilluminato.
- Accanto al cruscotto, sottolineato da una finitura argentata, il sistema MMCS Mitsubishi, che comprende sistema audio, navigatore e altri sistemi di comunicazione, risulta a portata di mano del conducente.
- Il volante a tre razze è rifinito nello stesso color argento del cruscotto. Questo volante sportivo, di diametro 380 mm, è rivestito in pelle (a seconda di modelli e mercati) ed ha una struttura metallica che ne riduce le vibrazioni.
- A titolo di misura di sicurezza preventiva, sulle razze del volante sono sistemati i comandi a distanza per impianto audio e regolatore di velocità (a seconda di modelli e mercati), il che consente al conducente di impiegarli senza dover staccare le mani dal volante stesso. Sul lato sinistro del mozzo è anche integrato il kit vivavoce Bluetooth™ per il telefono cellulare.
- Per il cambio CVT sono state anche sviluppate delle levette di comando (“paddle”) in lega di magnesio montate sul piantone dello sterzo.
- La Lancer Sportback utilizza dei profilati sedili anteriori con ampie imbottiture di contenimento laterale per offrire seduta, sostegno e confort ottimali. Sono anche disponibili sedili più avvolgenti sugli allestimenti Instyle e Intense. Il sedile posteriore adotta ampie sedute per un migliore confort nei viaggi lunghi, mentre lo schienale sdoppiato 60:40 ne aumenta la flessibilità (vedi capitolo successivo).
- Infine, l'abitacolo offre tanti piccoli portaoggetti studiati per la praticità quotidiana:
 - Tasche sulle porte di formato A4 con portabottiglie.
 - Vassoio centrale per piccoli oggetti con presa + 12V. + prese AUX (impianto audio su tutte le versioni oppure audio e video con Sistema MMCS Mitsubishi).
 - Consolle centrale più raffinata.
 - Bracciolo centrale anteriore - utilizzato anche come sportello per il vano portaoggetti - con porta fazzoletti e porta penna sul retro ed un vano per un telefono cellulare (questo doppio sportello è disponibile sugli allestimenti Intense ed Instyle, a seconda dei mercati - inoltre su queste versioni è disponibile una presa 12V supplementare). Sotto di esso si trova un vano di ampia capacità in grado di alloggiare 10 CD.
 - Cassetto portaoggetti plancia refrigerato (disponibilità a seconda di modelli e mercati)

Dimensioni adatte

Sviluppata sin dall'origine come 5 porte 2 volumi sportiva la Lancer Sportback offre un profilo molto equilibrato che ne giustifica ancor di più il suo posizionamento come vettura "attraente".

Con i suoi 458,5 cm di lunghezza (cioè 1,5 cm in più della Lancer Sports Sedan) si inserisce di fatto esattamente fra i segmenti C e D del mercato europeo, offrendo sportività e abitabilità interna con dimensioni ragionevoli.

Questo pacchetto tiene in considerazione le esigenze sia del mercato europeo che di quello statunitense, con larghezza ed altezza consistenti, ma che non ne compromettono la linea fluente e rendono l'abitacolo comodo e ben sfruttabile, con una lunghezza interna complessiva di 171,5 cm.

Inoltre:

- L'impiego di una plancia che si protende verso l'interno crea un grande senso di spaziosità per gli occupanti dei posti anteriori.
- La parte posteriore dell'abitacolo invita i passeggeri al relax, avvolti in larghi sedili posteriori e con un ampio spazio per le gambe.
- La carrozzeria più larga è abbinata ad una forma meno pronunciata ai fianchi in modo da ottenere un più generoso spazio per le spalle (139 cm davanti / 137 cm dietro) e per la testa (92,0 cm anteriore / 83,3 cm posteriore) con dimensioni interne analoghe alla Sports Sedan (solo lo spazio posteriore per la testa è più basso di 0,2 cm).
- La forma più alta della vettura permette una posizione di guida rialzata, il che garantisce un ottimo campo visivo, agevola l'entrata e l'uscita ed inoltre assicura un confortevole spazio per la testa.
- Rispondendo appieno alle doti di flessibilità cercate, la Lancer Sportback offre:
 - Sedili posteriori abbattibili e sdoppiati 60:40 per creare un piano di carico flessibile e totalmente piatto (lunghezza minima: 137,9 cm).
 - Con entrambi i sedili posteriori abbattuti, il piano di carico ad altezza regolabile consente di scegliere fra massima capacità di carico o pavimento totalmente piatto.
 - La capacità di carico varia da 344 l (senza subwoofer) a 1,394 l con entrambi i sedili posteriori abbattuti (misurazioni VDA).
 - Funzione di ripiegamento automatico dei sedili con un'unica operazione, con un sistema analogo a quello utilizzato sulla Outlander.
 - Vani chiusi su entrambi i lati del bagagliaio (tranne in caso di presenza di subwoofer).
 - Sportello d'accesso per la manutenzione dell'olio del differenziale centrale attivo (ACD) per maggiore praticità e migliore aspetto.

Infine:

- Malgrado grande spaziosità interna, ampia carreggiata e passo lungo, l'ottimale conformazione del telaio permette alla Lancer Sportback di avere un raggio di sterzata minimo di soli 5,0 m, pari a quello di vetture più compatte.
- Nonostante l'ampia apertura del vano del portellone, la Lancer Sportback ha una rigidità strutturale superiore a quella delle concorrenti:
 - Resistenza alla torsione: 2,94 MNm²/rad
 - Resistenza alla flessione: 4,69 MNm²/rad

ARCHITETTURA

Attiva

Tutti i modelli della nuova famiglia Lancer beneficiano di una inedita struttura della scocca ad alta rigidità che garantisce un comportamento su strada sincero e brillante, ma anche robustezza, confort e sicurezza passiva.

Più della Evo

Qui i vantaggi sono evidenti, come ad esempio:

- L'impiego di una sezione chiusa per l'arco del tetto, supporti dei pannelli del tetto e laterali ed altri rinforzi che consentono alle sospensioni di rispondere con maggiore precisione ad una varietà di sollecitazioni per offrire una migliore maneggevolezza e prontezza di risposta.
- Rispetto alla precedente generazione Lancer, la resistenza alla torsione è aumentata del 21 %, e quella alla flessione fino al 32 % – incrementi che rendono la rigidità della scocca superiore anche a quella della Lancer Evolution IX.

Una vettura per chi guida

Al di là di tutto questo, Mitsubishi Motors ha sfruttato al meglio la nuova struttura per offrire grandi doti dinamiche di marcia.

Le Lancer "forza trainante":

Lancer Sportback

Come per la Sports Sedan, le sospensioni della variante 2 volumi sportiva sono tarate per offrire un comportamento pieno di carattere, coerente con la tradizione ed il posizionamento delle Lancer, ma tenendo anche in considerazione i parametri fissati dalla carrozzeria 5 porte (distribuzione dei pesi, aerodinamica, ...)

- Le sospensioni anteriori sono a montante MacPherson con molle elicoidali e traversa in acciaio stampato di forma piatta, la cui elevata rigidità contribuisce ad una migliore maneggevolezza e stabilità generale.
- La sofisticata sospensione posteriore indipendente multilink con bracci longitudinali è un altro dei principali fattori che assicurano eccellente comportamento in marcia e maneggevolezza. In questo aspetto, l'aggiunta di rinforzi alla traversa e l'uso di supporti ruota più rigidi rispetto alla precedente Lancer ne hanno migliorato la precisione di allineamento e facilitato la manutenzione.

- Anche la disposizione del braccio della sospensione è stata ottimizzata. Ora le sospensioni assorbono meglio gli avvallamenti grazie allo spostamento più in alto del punto di ancoraggio del braccio longitudinale alla scocca. Abbassando il punto d'attacco al mozzo del braccio di controllo della convergenza si è aumentata la resistenza alle variazioni di convergenza e campanatura.
- In Europa, la nuova Lancer Sportback sarà disponibile sia con assetto normale che sportivo, il che comprende barre stabilizzatrici più grandi (+1 mm, da 20 a 21 mm), molle/ammortizzatori di diversa rigidità (nuova Lancer: 2,8 kgf/mm rispetto alla vecchia Lancer: 2,2 kgf/mm), barra duomi anteriore (per migliorare la rigidità laterale per una risposta più precisa allo sterzo) e ruote da 18 pollici con pneumatici 215/45 R18 (disponibilità in base a modelli e mercati).
- In entrambi i casi lo sterzo, molto preciso e con sforzo d'azionamento appropriato, è del tipo a pignone e cremagliera idraulico con l'ulteriore vantaggio di un ridotto raggio di sterzata (5,0 m).
- Il sistema frenante della Lancer Sportback comprende (disponibilità in base a modelli e mercati):
 - Dischi anteriori da 15" e dischi posteriori da 14" (16" ant. e post. per le Ralliart),
 - ABS,
 - EBD,
 - Assistenza alla frenata d'emergenza.
 - Sistema Mitsubishi di stabilità attiva e controllo di trazione MASC/MATC (Mitsubishi Active Stability Control/Mitsubishi Active Traction Control).

Lancer Ralliart

Il telaio della Lancer Ralliart può essere considerato come una... evoluzione di Sports Sedan / Sportback (equipaggiato con pacchetto assetto sportivo), e presenta:

- Sospensioni
 - Barra stabilizzatrice anteriore più grossa (+1 mm, da 21mm a 22mm),
 - Molle più rigide all'anteriore (da 3,2 kgf / mm a 3,4 kgf / mm) e al posteriore (da 2,4 kgf / mm a 2,8 kgf / mm),
 - Ammortizzatori più duri sia davanti che dietro.
- Freni
 - Dischi anteriori ventilati a doppio pistoncino (sempre da 16"),
 - Cilindretti ruota posteriori di maggiore diametro (∅ da 35 a 38 mm),
 - Cilindro maestro più grande (∅ da 20,6 a 22,2 mm),
 - Pastiglie ad alta efficienza.
- Sterzo
 - Pompa del servosterzo di maggiore capacità (a flusso maggiore, da 5,5 – 3,5 l/min a 6,5 – 4,5 l/min).

Passando al sistema 4WD permanente, la Lancer Ralliart ne condivide la conformazione di base con la Lancer Evolution (inclusi i sensori di velocità su ciascuna ruota, l'angolo di sterzata, l'accelerazione longitudinale, l'accelerazione laterale, l'angolo di imbardata, la coppia, la velocità e l'apertura della farfalla), ma per certi aspetti con qualche raffinatezza in meno: fa a meno del sistema AYC (controllo attivo d'imbardata) ed adotta l'ABS standard della Lancer, anziché l'ABS Sport della Lancer Evolution, ed assume la denominazione di All-Wheel-Control (AWC).

Il sistema AWC della Lancer Ralliart è un sistema di controllo della dinamica del veicolo basato su un differenziale centrale attivo o ACD.

Questo ACD impiega una frizione idraulica multidisco a gestione elettronica per ottimizzare la ripartizione della coppia fra le ruote anteriori e posteriori (di base 50 : 50) e quindi produce il miglior equilibrio fra trazione e risposta dello sterzo.

La ripartizione fra sinistra e destra viene invece effettuata tramite il differenziale anteriore - del tipo a slittamento limitato ad ingranaggio elicoidale - ed il differenziale posteriore - di tipo meccanico sempre a slittamento limitato.

Inoltre, il pacchetto di sicurezza attiva della Lancer Ralliart comprende:

- Controllo attivo della stabilità (ASC): Il sistema ASC stabilizza il comportamento del veicolo mentre mantiene la trazione ottimale attraverso l'intervento sulla potenza erogata e sulla forza di frenata su ciascuna ruota. Il sistema ASC aumenta la stabilità del veicolo eliminando gli sbandamenti nelle manovre evasive d'emergenza o conseguenti a brusche sterzate. Inoltre migliora la trazione in accelerazione prevenendo lo slittamento delle ruote motrici sulle superfici sdruciolevoli. Sulla Lancer Ralliart il sistema ASC può anche essere disattivato.
- Sistema frenante antibloccaggio (ABS): Il sistema ABS consente al pilota di mantenere il controllo della direzionalità e mantiene il veicolo stabile, prevenendo il bloccaggio delle ruote in caso di violente frenate o quando si frena su fondi sdruciolevoli.

Il sistema AWC fornisce un controllo integrato e unificato di questi sistemi per migliorare il comportamento in curva, la trazione e la stabilità della vettura non solo in accelerazione, ma anche quando si curva normalmente, quando si frena in curva e in tutte le altre situazioni di marcia.

In termini di funzionamento, il selettore di modalità "AWC" sulla razza del volante permette al pilota di scegliere la modalità di gestione che meglio si adatta alle condizioni della superficie stradale in quel momento:

- "Tarmac" per i fondi pavimentati e asciutti;
- "Gravel" per i fondi bagnati o sconnessi,
- "Snow" per i fondi innevati.

RISE

Come tutte le recenti vetture Mitsubishi, anche le Lancer Sportback e Lancer Ralliart impiegano lo specifico sistema di monoscocca RISE (Reinforced Impact Safety Evolution) di MMC che consente drastici miglioramenti in fatto di prestazioni di sicurezza negli urti da ogni direzione.

Come punto di partenza fondamentale, questa struttura esclusiva disperde la forza d'urto in caso di collisioni laterali e posteriori e gestisce la deformazione, aumentando la protezione degli occupanti e contribuendo anche a proteggere il sistema di alimentazione del carburante in caso di tamponamento.

Inoltre:

- L'impiego di longheroni con struttura scatolata deformabile alla loro estremità anteriore ne minimizza il danneggiamento in caso di urti frontali a bassa velocità.
- La sezione ottagonale dei longheroni anteriori diritti e la struttura di sostegno a 3 elementi disperdono con efficacia la forza dell'impatto frontale minimizzando la deformazione dell'abitacolo e proteggendone gli occupanti.
- La scocca utilizza acciai ad elevatissima resistenza (590 Mpa e 980 Mpa, a seconda delle zone) per i longheroni del telaio e la gabbia interna.
- La rigidità della scocca è stata aumentata anche con l'impiego di una "Struttura di rinforzo ad anello per la cellula degli occupanti" che prevede dei rinforzi lungo le aperture laterali e minimizza la deformazione in caso di collisione laterale.
- La struttura della Sportback – con un'ampia apertura posteriore per il grande portellone - beneficia anche di rinforzi sistemati strategicamente nella parte posteriore della carrozzeria, come il rinforzo fra i passaruota posteriori o quelli sugli angoli di entrambe le fiancate o sulla quinta porta.
- Molti sforzi sono stati riservati alla riduzione di vibrazioni e rumorosità, fattori essenziali se si vogliono affrontare con comodità i viaggi lunghi:
 - Imbottiture d'isolamento, fonoassorbenti e paratie antirumore sono state strategicamente distribuite in modo da ridurre il passaggio in abitacolo della rumorosità indotta dal fondo stradale e dal motore.
 - Doppie guarnizioni d'isolamento alle porte (due per ogni vano porta anziché una sola).
 - Le vibrazioni sono state ulteriormente ridotte con l'intensivo impiego di materiali di smorzamento, il che ha portato ad un abitacolo silenzioso e confortevole.

Oltre alle misure di sicurezza passiva e contro rumori e vibrazioni, la scocca estremamente rigida della Lancer è fondamentale nel raffinato comportamento dinamico della vettura, come evidenziato su Sports Sedan ed Evolution.

Pacchetto sicurezza completo

Dalle grandi doti su strada, le nuove Lancer Sportback e Lancer Ralliart assicurano anche un ambiente sicuro in caso di incidente grazie ad uno dei più completi pacchetti per la sicurezza nel segmento che comprende fino a 9 airbag (disponibilità in base a modelli e mercati).

- 2 avanzati airbag frontali doppi per conducente e passeggero anteriore con sensore d'occupazione, il cui gonfiaggio avviene in modo controllato a seconda della gravità dell'urto.
- 2 airbag laterali installati nei sedili anteriori di serie.
- 2 airbag laterali a tendina, (Nota: gli airbag a tendina possono essere considerati 4, dato che proteggono sia i passeggeri anteriori che quelli posteriori, il che porta i 7 airbag presenti ad essere equivalenti a 9).
- 1 airbag per le ginocchia del conducente che esplose nella fase iniziale dell'urto per proteggere gli arti inferiori. Limitando il movimento della parte inferiore del corpo, aumenta l'efficacia del pretensionatore della cintura di sicurezza e dell'airbag.

Altre dotazioni per la sicurezza passiva sono:

- Cinture di sicurezza a 3 punti ELR (riavvolgitore a bloccaggio d'emergenza) su tutti i posti a sedere. Le cinture di sicurezza anteriori sono dotate di pretensionatori che eliminano ogni lasco del nastro della cintura quando rilevano un forte impatto, in modo da trattenere più saldamente l'occupante sul sedile in caso di urto frontale. Anche i limitatori di carico agiscono sul lasco delle cinture ed assorbono il carico che agisce sull'occupante e quindi riducono la forza d'urto che interviene sul torace.
- Le caratteristiche di deformazione dello schienale e la posizione del poggiatesta sui sedili anteriori sono state ottimizzate in modo da ridurre la sollecitazione trasmessa sul collo in caso di tamponamento.
- Le cinture di sicurezza posteriori sono dotate di guida per il nastro, il che evita che s'incastri quando si ripiega il sedile e quindi si è incentivati ad utilizzarle essendo sempre disponibili.
- La struttura del sedile posteriore è stata ottimizzata in modo da proteggere i passeggeri dall'impatto del carico proiettato in avanti in caso di tamponamento.
- I montanti delle porte e la parte laterale del tetto sono dotati di un rivestimento che riduce la forza d'urto sulla testa degli occupanti in caso di incidente.
- Per i seggiolini di sicurezza per i bambini è disponibile un sistema d'ancoraggio ISOFIX. Per comodità, gli ancoraggi per le cinghie sono sistemati a sinistra e a destra dei sedili posteriori e integrati nello schienale.
- Per una migliore salvaguardia dei pedoni, paraurti anteriore, cofano, parafranghi e cappottatura sono tutti dotati di struttura ad assorbimento d'urto. Questi elementi forniscono una efficace zona di deformazione senza compromettere la robustezza o la flessibilità della scocca. La struttura interna del paraurti anteriore è concepita per garantire una zona

d'assorbimento dell'urto, mentre l'adozione di materiale appropriato e di una barra paraurti più bassa riduce le lesioni ai pedoni ed inoltre evita che scivolino sotto il veicolo.

Va ricordato che la Lancer è stata realizzata con l'obiettivo di 5 stelle EURO-NCAP (verificato internamente).

PROPULSORE

Potenza mondiale

La nuova famiglia Lancer metterà a disposizione dei clienti una gamma completa di motorizzazioni fra cui scegliere, tutte attentamente selezionate per rispondere alle esigenze di mercato.

Famiglia completa

Questa completa gamma andrà dal 1.8 litri a benzina e 2.0 litri diesel (disponibilità a seconda dei mercati), fino alla nuova Lancer Evolution - per la prima volta elemento integrante della famiglia Lancer:

- Fascia intermedia: 140 CV – 2.0 l diesel iniettore-pompa (fornito da VAG)
 143 CV – 1.8 l DOHC MIVEC benzina
- Alto di gamma: 240 CV 2.0 l Turbo DOHC MIVEC benzina (Lancer Ralliart)
- Super Car: 295 CV 2.0 l Turbo DOHC MIVEC benzina (Lancer Evolution)

Realizzata secondo le esigenze del mercato europeo, questa gamma trascura volutamente un intero settore – quello che sta tra fascia intermedia e quella di vertice – dove avrebbe potuto essere inserito ad esempio il motore 2.4 MIVEC da 170 CV della Nuova Outlander. Tuttavia i motori benzina sopra gli 1.8 litri potrebbero portare a MME un incremento di volumi troppo contenuto per ritenerlo un limite...

Fascia intermedia

Per maggiore efficacia, MME ha scelto di focalizzarsi sulla gamma media della Lancer (ma senza dimenticare i motori 2.0 l Turbo a benzina...):

- **1.8 l MIVEC (50% dei volumi):**
 - Questo motore è una delle varianti dei cosiddetti motori "World Engine", sviluppati con DaimlerChrysler e Hyundai Motor Company.
 - Si tratta di una versione essenziale per molti mercati in cui il diesel non è un motore adatto e/o dove la tassazione penalizza le cilindrata superiori ai 2 litri (per questo motivo MMC ha deciso di non proporre la versione 2.0 l di questo motore attualmente offerta sulle nuove Lancer negli USA e in Giappone).
 - Questo motore compatto e leggero offre elevate prestazioni con consumi eccellenti. Monoblocco in fusione d'alluminio, coperchio della testata in plastica, scarico sistemato nella sua parte posteriore e collettore di scarico in acciaio inossidabile a doppia parete sono solo alcune delle avanzate caratteristiche del nuovo motore. L'adozione del sistema di fasatura variabile Mitsubishi MIVEC sia sulle valvole d'aspirazione che di scarico consente una fasatura ottimale in tutte le condizioni di marcia. Per questo nuovo modello sono stati ottimizzati anche alesaggio e corsa dei cilindri e rapporto di compressione.

- Il motore 1.8 l impiega il sistema di fasatura e alzata variabile delle valvole Mitsubishi MIVEC sia sugli alberi a camme di aspirazione che di scarico. Al regime minimo il sistema riduce la sovrapposizione delle valvole per stabilizzare la combustione al minimo e ridurre i consumi di carburante.

In condizioni di bassa velocità / carico elevato, il sistema chiude in anticipo le valvole d'aspirazione in modo da mantenere il volume d'aria nel cilindro e generare una coppia maggiore. In condizioni di alta velocità / carico elevato, il sistema ritarda la chiusura delle valvole d'aspirazione in modo da sincronizzarle con l'impulso di pressione dell'aria in aspirazione e quindi di aumentare la quantità d'aria nel cilindro e sviluppare potenze maggiori.

Nelle normali condizioni di marcia, il sistema interviene per ridurre le perdite di pompaggio aumentando la sovrapposizione delle valvole e ritardando l'apertura delle valvole di scarico in modo che la miscela venga compressa ad un rapporto di espansione elevato. Ciò migliora l'efficienza del ciclo e riduce i consumi.

- Con una potenza stimata di 105 kW / 143 CV, questo motore da 1.798 cc (86 x 77,4 mm) consente una velocità massima di 196 km/h (ove legale), una accelerazione 0-100 km/h in 10"4 con un consumo di 7,9 l/100 km ed emissioni di CO² di 188 g/km (ciclo combinato con cambio 5 M/T).

- **2.0 l DI-D diesel iniettore-pompa (25% dei volumi):**

- Disponibile sin dal lancio, questa unità di provenienza Volkswagen AG è analoga a quelle già impiegate su Grandis e Nuova Outlander.
- Va ricordato che la tecnologia iniettore-pompa di Volkswagen AG funziona a pressioni operative più elevate rispetto agli altri sistemi d'iniezione del gasolio. Il vantaggio che ne consegue sono i valori di potenza e di coppia più elevati ed i consumi più contenuti. Inoltre a queste elevate pressioni avviene una combustione "pulita", con emissioni più limitate.
- Per soddisfare la crescente richiesta dei consumatori europei per il filtro antiparticolato (DPF), Mitsubishi Motors ha sviluppato una soluzione adatta a questo motore (disponibilità in base a modelli e mercati), tenendo presente che la tecnologia iniettore-pompa consente di rispettare le norme EURO 4 senza filtro antiparticolato.
- Questo motore diesel da 1.968 cc (81 x 95,5 mm), con turbo e intercooler, DOHC, 16 valvole, a norme EURO 4, sviluppa una potenza stimata di 103 kW / 140 CV a 4.000 g/min e coppia di 310 Nm a 1.750 g/min, per una velocità di punta di 204 km/h (ove legale), accelerazione 0-100 km/h in 9"6, consumi di gasolio da 6.2 l e livello di emissioni di CO₂ da 163 g/km (ciclo combinato / ruote da 16").

- Il motore è anche abbinato con uno specifico cambio manuale a 6 marce, esclusivo per le versioni DI-D. Questo cambio fornito da Aisin AW è dotato di un nuovo volano a doppia massa, che ammortizza vibrazioni e rumorosità di cambiata, oltre che di frizione autoregistrante per allungarne la durata.

Alto di gamma

Per la Lancer Ralliart, gli ingegneri di Mitsubishi Motors hanno scelto una versione depotenziata del nuovo motore 4B11 2.0 I Turbo MIVEC della Lancer Evolution, il più potente fra le varianti Mitsubishi della famiglia di motori World Engine.

La nuova unità sostituisce il leggendario motore 4G63 Mitsubishi ed equipaggia sia tutte le nuove Lancer Evolution che le loro sorelle minori, le inedite Lancer Ralliart. Nel suo sviluppo, ci si è concentrati nel realizzare un motore ad alta potenza che offrisse consumi eccellenti ed emissioni pulite e che sviluppasse maggiore potenza e migliore prontezza di risposta del precedente 4G63.

Il motore turbo 4B11 DOHC MIVEC supera le prestazioni del precedente 4G63 con un significativo miglioramento nella risposta:

- Nella versione per le Ralliart, sviluppa 240 CV a 6000 g/min e 353 Nm a 3000 g/min (contro i 295 CV a 6.500 g/min e 366 Nm a 3.500 g/min per la Lancer Evolution) arrivando ad una velocità massima di 220 km/h (ove legale), con una accelerazione 0-100 km/h in 7"1, 0-400m in 15"3, consumo di carburante di 10,2 l ed emissioni di CO₂ di 243 g/km (ciclo combinato / Sportback Ralliart).
- La principale caratteristica del nuovo motore è che impiega un monoblocco in fusione d'alluminio per risultare più leggero rispetto ad un motore analogo con monoblocco in ghisa.
- Altra differenza è la configurazione delle luci d'aspirazione e di scarico: il 4B11 ora utilizza luci d'aspirazione rivolte in avanti e luci di scarico verso il posteriore. Questa modifica ha eliminato la necessità di far passare il tubo di scarico sotto al motore, permettendo di abbassare quest'ultimo di 10 mm e contribuendo ad abbassare il baricentro.
- Rispetto a quello per la Evolution, gli adattamenti del nuovo motore 4B11 per questa versione Ralliart sono stati principalmente concentrati su turbocompressore sistema d'aspirazione e tarature della centralina di gestione.

I dettagli:

Blocco cilindri

- Il blocco in fusione d'alluminio utilizza canne cilindri in ghisa con sia alesaggio che corsa di 86,0 mm. Sul blocco è installato un sensore di detonazione senza risonanza che realizza un controllo più accurato del battito in testa rispetto al sensore a risonanza impiegato sul motore 4G63.
- Il motore adotta pistoni totalmente flottanti prodotti da Mahle, famosa sia in ambito F1 che in altri settori delle competizioni. Realizzati con un acciaio particolarmente duro e robusto, i pistoni sono in grado di sopportare le maggiori sollecitazioni che si incontrano in gara.

Testata

- Anche la testata è in lega d'alluminio ed adotta la tecnologia di fasatura a variazione continua MIVEC sia sugli alberi a camme di aspirazione che di scarico. Il passaggio al comando diretto delle valvole rende più semplice la distribuzione che impiega dei bilancieri per comandare le valvole, il che porta ad una riduzione del peso di oltre 1 kg.
- L'applicazione sul motore 4B11 della tecnologia MIVEC sia sugli alberi a camme d'aspirazione che di scarico, anziché sulla sola aspirazione come avveniva nel suo predecessore, ha permesso di ottimizzare la fasatura in base a regime e carico del motore ed ha contribuito all'aumento della potenza ed alla riduzione dei consumi.
- Ciascun cilindro è dotato d'una propria bobina d'accensione, garantendo una potente scintilla d'accensione. L'impiego di candele all'iridio a gambo lungo M12 ha permesso di adottare camicie più grandi per migliori prestazioni di raffreddamento, caratteristiche più stabili della combustione ed una maggiore affidabilità.
- I sistemi di raffreddamento separati di testata e monoblocco, con camicie d'acqua singole per ciascun cilindro, garantiscono una migliore affidabilità. Il sistema di pompaggio dell'acqua impiega uno scudo della ventola radiatore con girante integrata in plastica che ha dimostrato la sua efficienza sulla nuova Outlander.
- Peso e perdite per attrito sono state ridotte impiegando un sistema di comando a catena per gli alberi a camme ed eliminando i contralberi d'equilibratura.

Sistemi di aspirazione e scarico

- La Lancer Ralliart introduce una nuovo collettore d'aspirazione in alluminio a luce corta con una valvola a farfalla a gestione elettronica posizionata sulla mandata.
- Il sistema di scarico adotta un collettore in acciaio inossidabile con un turbocompressore in titanio e alluminio (monochiocciola anziché doppia come sulla Lancer Evolution + nuovo intercooler) sistemato nel flusso a valle.

- Per ridurre il più possibile le perdite è stato modificato il percorso attraverso da cui l'aria compressa dal turbocompressore raggiunge il collettore d'aspirazione dopo essere stata raffreddata dall'intercooler.
- Ancora più a valle, il sistema impiega un tubo di scarico con una contropressione notevolmente ridotta. La sistemazione rivolta all'indietro del collettore di scarico permette di accorciare significativamente il tubo di scarico.
- Il convertitore catalitico adotta un catalizzatore metallico ad alte prestazioni. Nella nuova configurazione, la marmitta principale da 21 litri è installata trasversalmente ed ha tubi terminali sia a destra che a sinistra. La configurazione del collettore di scarico rivolto verso il posteriore evita il raffreddamento dei gas di scarico, in particolare a motore freddo, e porta più rapidamente il catalizzatore a temperatura di regime consentendogli di intervenire con efficacia in minor tempo.

Il fatto che il nuovo modello sia in grado di ottenere emissioni migliori malgrado l'eliminazione del sistema di ricircolo dei gas di scarico testimonia il miglior controllo della combustione che deriva dal sistema di gestione del nuovo motore. L'efficienza degli apparati ausiliari del motore è stata migliorata anche grazie all'introduzione di un alternatore ad alta efficienza.

Un passo avanti

I prima citati motori possono essere accoppiati con un cambio manuale a 5 (1.8 l) o a 6 marce (2. l DI-D).

Inoltre – e già anticipato con Outlander nell'ambito della famiglia “Project Global” – Mitsubishi propone un nuovo cambio CVT, denominato “CVT con modalità Sport a 6 rapporti INVECS-III” per il 1.8 l:

- Specificatamente personalizzata per le esigenze europee in quanto a regolazioni e mappature (e quindi differenti da quelle per i mercati USA o giapponese), questa nuova unità segna significativi miglioramenti in fatto di consumi rispetto ai convenzionali cambi automatici, dato che la gestione integrata di motore e veicolo permette di scegliere il punto ottimale di cambiata per qualsiasi livello di apertura della farfalla, carico del motore e velocità del veicolo.
- Inoltre, l'assenza di un tradizionale convertitore di coppia gli conferisce anche reazioni più rapide e minori consumi ed emissioni rispetto ai consueti cambi automatici, ed il funzionamento senza soluzione di continuità elimina anche i contraccolpi di cambiata.
- Inoltre, il sistema di controllo elettronico adattativo del cambio proprio di Mitsubishi, il sistema INVECS III (“Intelligent & Innovative Vehicle Electronic Control System”), è in grado di “imparare” come il conducente impiega il veicolo e di adattarsi al suo modo di guidare. La centralina del cambio utilizza i dati provenienti dal sensore di apertura farfalla per aumentare il rapporto di riduzione del CVT per i conducenti che premono con forza sull'acceleratore, mantenendo così il motore a regimi più elevati per una risposta più pronta.

- A seconda dei mercati e del livello d'allestimento, il cambio CVT con modalità Sport a 6 rapporti INVECS-III può essere accompagnato da comandi a levetta dietro al volante per consentire al conducente il massimo piacere nella guida sportiva. Montate sul piantone dello sterzo, le levette di comando del cambio sono in lega di magnesio, il che le rende molto leggere e robuste, e sono state attentamente realizzate per assicurare un impiego intuitivo e di prontezza assoluta.

Anche quando il cambio è in Drive, agendo sulle levette (levetta di sinistra per scalare, leva di destra per salire di marcia) il sistema passerà automaticamente in modalità di comando manuale. Trattenendo la levetta di destra per due secondi il sistema tornerà in Drive.

Doppia frizione = Tripla scelta

Riconosciuta come una delle tecnologie aziendali del futuro di Mitsubishi Motors, il cambio a doppia frizione Twin Clutch SST ha iniziato la propria carriera nell'ambito del gruppo di veicoli "Project Global", ad iniziare dalla Lancer Evolution e in seguito sulla Outlander 2.2 Di-D.

Fra di loro, sarà la Lancer Ralliart ad essere la seconda a disporre dei vantaggi del cambio Twin Clutch SST – in particolare: cambiate più leggere e veloci rispetto ai cambi manuali, perdite di potenza minime in rapporto agli automatici, minori consumi ed emissioni in confronto agli automatici.

Con il convenzionale cambio manuale, il regime di cambiata dipende dalle capacità e dalla tecnica di guida del singolo conducente. Dato che cambia automaticamente, il Twin Clutch SST non richiede alcun intervento della frizione o alcuna azione da parte del pilota e quindi tempo e velocità di cambiata non dipendono dal singolo. Il che permette al pilota di concentrarsi sul volante e rende più sicuro e più preciso il funzionamento del veicolo.

Come per la Lancer Evolution, peso e compattezza sono state le principali preoccupazioni in sede di sviluppo della trasmissione della Lancer Ralliart.

I dettagli:

- Come spiega il suo nome, il Twin Clutch SST impiega due frizioni per consentire passaggi di rapporto immediati, precisi e uniformi. Di base può essere visto come l'insieme di due cambi manuali a 3 marce.
- Il cambio Twin Clutch SST pone le marce dispari (1a, 3a, 5a) e quelle pari (2a, 4a e 6a) su distinti alberi d'ingresso, ciascuno con una propria frizione per inviare la coppia di trazione all'albero d'uscita. La configurazione multialbero ha migliorato l'efficienza negli ingombri consentendo l'impiego di alberi più corti ed anche di fornire una struttura che fosse in grado di resistere a regimi di rotazione elevati.

- Il cambio Twin Clutch SST sfrutta due frizioni multidisco a bagno d'olio. Quando si viaggia nelle marce dispari, ad esempio, il computer del sistema monitora la velocità del veicolo e l'apertura della farfalla e preseleziona di conseguenza una marcia pari superiore o inferiore. Quindi il cambio di marcia avviene disinserendo la frizione della marcia dispari e inserendo la frizione della marcia pari.
- Con il suo motore turbo ad alta potenza, la Lancer Ralliart sviluppa ben 353 Nm di coppia, il che significa che conferire al cambio la necessaria capacità di sopportare tanta coppia è stato un altro degli obiettivi principali. Il compito è stato realizzato impiegando delle frizioni multidisco a bagno d'olio dello stesso diametro sistemate in parallelo: un tipo di configurazione senza precedenti.
- Rispetto al cambio della Lancer Evolution, quello della Lancer Ralliart è del tutto analogo con l'eccezione dei rapporti di 5^a e 6^a marcia e dell'assenza del programma di funzionamento Super Sport per la modalità Auto.
- In termini di funzionamento, il cambio Twin Clutch SST può essere utilizzato sia come cambio manuale sequenziale che come cambio completamente automatico:
 - In modalità Manuale, il pilota può usare sia le levette di comando montate sul piantone dello sterzo che il selettore a leva. Per passare alla marcia superiore si usa la levetta di destra, per scalare quella alla sinistra del volante. Il pilota può decidere di cambiare marcia manualmente con le levette anche quando il cambio Twin Clutch SST è in modalità automatica. Il sistema emette un cicalino d'avvertimento e inibisce la cambiata per proteggere il cambio se il pilota cerca di cambiare manualmente ad un regime del motore troppo elevato.
 - In modalità Automatico (Auto), spostando il selettore su "D" s'inserisce la "cambiata automatica", che corrisponde alla "D" su una vettura con cambio automatico. In parallelo, una levetta posta alla base del selettore consente al pilota di scegliere fra le modalità di comportamento "Normal" e "Sport":
 - La modalità "Normal" è adatta alle esigenze dell'uso quotidiano ed utilizza un programma che riduce i contraccolpi in cambiata per avere un'accelerazione continua e permettere quel tipo di guida in scioltezza che di solito si associa ad un cambio automatico con convertitore di coppia. Questa modalità consente consumi eccellenti (oltre il 10% in meno rispetto ad un cambio automatico convenzionale) dato che il Twin Clutch SST non prevede un convertitore di coppia.
 - Nella modalità "Sport", il programma prevede differenti punti di cambiata e passaggi di rapporto più rapidi. Il che significa che il cambio interviene maggiormente in scalata rispetto alla modalità "Normal" per assistere i freni quando si guida su strade tortuose o in discesa, dove è necessario il freno motore, o quando il pilota agisce sui freni.

Specifico di Mitsubishi Motors, il cambio Twin Clutch SST segue le stesse periodicità di manutenzione del resto della vettura, senza alcuna limitazione in fatto di robustezza e durata prevista.

DOTAZIONI

Rockford Fosgate™ + MMCS

Per meglio adeguarsi ai mercati mondiali di oggi, è risultato logico sin dalle prime fasi di sviluppo della famiglia della nuova Lancer che tutte le sue versioni fossero all'avanguardia in questo aspetto come in termini di linea e di dinamica. La soluzione è arrivata dall'architettura elettronica intelligente della piattaforma "Project Global"

Sistema audio d'eccellenza

Fra le opzioni di spicco c'è certamente il nuovo sistema audio d'eccellenza specificatamente progettato per la Mitsubishi Lancer da Rockford Corporation e offerto con il marchio Rockford Fosgate™, accanto ad un impianto più convenzionale (disponibilità a seconda di modelli e mercati). I dettagli:

- **Amplificatore ad alta potenza da 650W:**

L'amplificatore a 8 canali offre una potenza totale di 650W senza distorsioni per offrire livelli di qualità acustica superiori.

- **Subwoofer da 25cm in una cassa da 20 litri:**

Il sistema presenta un subwoofer da 25 cm a doppio cono montato sul lato sinistro del bagagliaio. Una cassa stagna da 20 litri specificatamente progettata per la Lancer sfrutta appieno il potenziale del subwoofer per una riproduzione sonora chiara e piena dei toni bassi.

- **9 altoparlanti in 7 punti:**

Il sistema impiega complessivamente 9 altoparlanti sistemati in sette diversi punti. Questi altoparlanti impiegano materiali perfettamente adeguati al particolare punto d'installazione e sono disposti in modo ottimale per creare un campo acustico ideale.

- **Processore digitale del suono (DSP):**

Il sistema acustico d'eccellenza consente a chi ascolta di avere caratteristiche acustiche ottimali in funzione della fonte sonora e delle singole preferenze.

La sua acustica specificatamente progettata per le esigenze della Lancer impiega un equalizzatore parametrico che compensa le particolari caratteristiche acustiche della Lancer in modo da produrre caratteristiche di frequenza uniformi, ed un sistema di allineamento temporale che compensa i ritardi dovuti alle differenti distanze fra altoparlante e ascoltatore in modo da produrre una immagine sonora di fasatura stabile.

Infine, il sistema consente di scegliere fra quattro ambienti acustici – normale, palcoscenico, dal vivo, e sala concerto – e cinque tipologie musicali – classica, jazz, pop, rock, ed hip-hop.

- **Compensazione della qualità in base alla velocità del veicolo:**

La rumorosità ambientale aumenta all'aumentare della velocità del veicolo e rende difficile ottenere la stessa qualità sonora di quando il veicolo è fermo.

Il sistema audio d'eccellenza di Lancer impiega una compensazione della qualità sonora in funzione della velocità, in modo da offrire la stessa elevata qualità acustica sia con il veicolo in movimento che da fermo. Il sistema adegua automaticamente anche il volume alla rumorosità indotta dal fondo e dall'aerodinamica.

- **Altoparlanti nelle porte e attenuazione:**

Per estrarre tutti i decibel dal sistema, Lancer impiega pannelli, coperture in plastica ABS e materiale fonoassorbente per sigillare i vani delle porte e trasformarli in perfette casse acustiche. Le porte sono state anche irrigidite per eliminare le vibrazioni di disturbo. Ne risulta un suono cristallino e senza distorsioni ed echi.

- **Tweeter a copertura esclusiva:**

Questo sistema audio impiega per i tweeter una griglia a nido d'ape che assicura una superficie libera più ampia rispetto a quelle convenzionali in plastica. La sottile griglia a più strati copre una maggiore area in diagonale, ampliando quindi l'arco d'ascolto e realizzando una riproduzione più chiara della gamma dei toni alti.

Navigatore + intrattenimento

Oltre a questo spettacolare sistema audio, la nuova Lancer offrirà anche i seguenti sistemi d'intrattenimento di bordo hi-tech (disponibilità a seconda di modelli e mercati):

- **Sistema di navigazione con disco fisso (HDD) e schermo LCD da 7":**

Il sistema Mitsubishi MMCS (Mitsubishi Multi-Communication System) integra audio, navigatore ed altri sistemi di comunicazione.

Il sistema utilizza un disco fisso da 40 GB* e uno schermo a cristalli liquidi da 7 pollici con comandi a tocco. L'unità principale è leggermente più ampia delle dimensioni 2DIN per un azionamento più agevole dei comandi.

Il sistema di navigazione sfrutta al massimo la capacità del disco fisso ed impiega una circuiteria LSi dedicata per assicurare accesso e ricerca ultra rapida alle mappe tridimensionali delle città, punti di riferimento poligonali 3D, mappe dettagliate, foto dei punti di interesse e altri ricchi dati sui contenuti per la navigazione.

Il sistema MMCS assicura l'intrattenimento a bordo con sintonizzatore AM/FM e lettore DVD che può riprodurre i formati CD, CD-R, CD-RW e DVD video. Il sistema MMCS è dotato di server musicale digitale con accesso istantaneo alla musica ed identificazione automatica CD e archivio CD (CD Database - CDDB) e supporta anche i formati MP3 e WMA.

Con un amplificatore DSP da 140W e 6 altoparlanti, questo sistema è veramente all'altezza. Il sistema MMCS è anche compatibile con il sistema audio da 650W e 9 altoparlanti Rockford Fosgate™.

* 30GB del disco fisso sono riservati al sistema di navigazione (mappe ecc), 10 GB sono destinati agli MP3 di cui 9 GB per i dati musicali e 1 GB per i CDDB (informazioni sui titoli delle canzoni).

PRATICITÀ

Serbatoio d'idee

Lancer offrirà anche una vasta gamma di dotazioni per la praticità che semplificano la vita a bordo:

- **Sistema di funzionamento senza chiave:**

Lancer usa un sistema di funzionamento a distanza senza chiave che consente di bloccare e sbloccare porte e baule e di avviare e spegnere il motore tenendo il telecomando in tasca:

1. Modalità di accesso a bordo:

Se ha con sé il telecomando, il conducente può aprire porte anteriori o baule/portellone semplicemente afferrando la maniglia di una porta. Lo stesso accade quando si preme il pulsante sul baule (non applicabile a Sportback / Sportback Ralliart). Il sistema fa lampeggiare due volte gli indicatori di direzione per avvisarlo dell'avvenuto sbloccaggio delle serrature.

Per attivare le serrature, tutto quello che l'utente deve fare è di premere il tasto LOCK sulla maniglia della porta. Il sistema fa lampeggiare una volta gli indicatori di direzione per avvisarlo dell'avvenuto bloccaggio delle serrature.

Il sistema di telecomando funziona quando l'utente ha con sé il telecomando ed è entro una distanza di 70 cm dalle porte anteriori o dal baule/portellone.

2. Modalità d'avviamento e spegnimento motore:

Il conducente può avviare il motore se ha con sé il telecomando: deve semplicemente premere il pomello d'avviamento per escludere il bloccasterzo e poi portarlo su ON, come se fosse una chiave tradizionale.

Riportando il pomello nella sua posizione d'origine si spegne il motore. La procedura non fa uso del pulsante di accensione/spegnimento spesso adottato, in modo da conservare la familiarità con una azione pressoché istintiva per gli utenti.

Agendo sul telecomando oltre alle serrature delle porte si azionano anche gli alzacristalli ed i retrovisori esterni. Un interruttore sistemato sulla maniglia della porta aziona anche finestrini e retrovisori.

Il sistema di funzionamento senza chiave viene fornito di serie con due telecomandi ma se ne possono associare al sistema fino a quattro.

Il telecomando alloggia una chiave d'emergenza con immobilizzatore da usarsi nel caso in cui la batteria del telecomando si sia scaricata o il sistema abbia un malfunzionamento. Usata come una normale chiave, la chiave d'emergenza può essere usata per bloccare e sbloccare le porte e per avviare e spegnere il motore.

- **Quadro strumenti e display delle informazioni:**

Il display delle informazioni (MID - Multi-Information Display) ricorre ad un ampio schermo LCD a matrice di punti con grafica rossa e visualizza tutte le informazioni necessarie al conducente (Lo schermo supporta sei differenti lingue: giapponese, inglese, tedesco, francese, spagnolo e italiano):

- Contachilometri totale e parziali
- Indicatore posizione del cambio (CVT)
- Memorandum di assistenza che indica numero di mesi o chilometraggio che manca al prossimo tagliando
- Temperatura acqua
- Autonomia residua
- Consumo carburante
- Velocità media
- Temperatura esterna
- Spia cinture di sicurezza

Per cambiare la visualizzazione, si utilizza il selettore di modalità sistemato sulla destra del quadro strumenti.

- **Kit telefonico vivavoce Bluetooth™:**

Disponibile (a seconda di modelli e mercati) come accessorio di fabbrica questo kit vivavoce è completamente integrato con il sistema audio o MMCS (Mitsubishi Multi Communication System). Azionato tramite i comandi sul volante (apertura e chiusura chiamata e attivazione comandi vocali) sfrutta gli altoparlanti di bordo (+ un microfono integrato nella plafoniera anteriore), viene gestito tramite comandi vocali.

L'avanzatissimo sistema di controllo vocale che funziona in 5 lingue (tedesco, inglese, francese, italiano e spagnolo) può essere ottimizzato per offrire il miglior riconoscimento vocale (funzione assegnazione / apprendimento voce) su una persona (per lingua).

All'unità possono essere associati sino a 7 diversi telefoni con scelta della loro priorità. Il sistema è anche in grado di memorizzare nomi e numeri di telefono (32 nomi in totale / 4 numeri per ciascun nome). Lo schermo dell'impianto audio / MMCS mostrerà anche il numero di telefono della chiamata in arrivo.

In caso di arrivo di una telefonata a sistema audio spento, l'unità s'attiverà, effettuerà la telefonata attraverso gli altoparlanti, riattaccherà e spegnerà di nuovo il sistema.

In presenza di sistema MMCS, questo verrà fornito con una tastiera a tocco integrata per comporre i numeri di telefono.

- **Attivazione automatica di luci e tergicristalli:**

Disponibile a seconda di modelli e mercati, il sistema di controllo automatico delle luci e dei tergicristalli in funzione della pioggia contribuisce alla sicurezza attiva liberando il conducente dall'incombenza di dover azionare i relativi comandi, permettendogli di concentrarsi sulla guida:

- Controllo automatico luci: Oltre ad un sensore di luminosità perimetrale, Lancer impiega un sensore per monitorare l'intensità della luce davanti al veicolo.

Ciò consente al sistema di distinguere con maggiore precisione se il veicolo sta per passare sotto ad un ponte o attraverso un tunnel e quindi evita inutili attivazioni dei fari.

- Tergicristalli automatici sensibili alla pioggia: Il sistema esamina il parabrezza per presenza di gocce e regola automaticamente la battuta dei tergicristalli in funzione dell'intensità della pioggia. Il conducente può regolarne la sensibilità in base alle proprie preferenze e all'ambiente in cui sta viaggiando.

- **Sistema di fari anteriori adattativi (AFS)**

Disponibile a seconda di modelli e mercati, i fari a scarica di gas ad alta intensità (bi-xeno) sono dotati di un nuovo sistema di fari anteriori adattativi che amplia il campo visivo del conducente per rendere più sicura la marcia notturna.

Quando ad esempio si sta viaggiando su una tortuosa strada di montagna, i fari ausiliari fissi si azionano quando si gira il volante in modo da illuminare l'interno della curva ed aumentare la zona illuminata della strada.

- **Climatizzatore totalmente automatico con filtro dell'aria:**

A seconda di modelli e mercati, può anche essere disponibile un climatizzatore totalmente automatico dotato di filtro, destinato a rimuovere pollini, polvere ed altre impurità e mantenere pulita l'aria nell'abitacolo.

Delle specifiche bocchette di riscaldamento posteriori consentono agli occupanti dei sedili dietro di regolare l'aerazione in inverno.

- **Cristalli ad irraggiamento controllato:**

I cristalli ad irraggiamento controllato ricorrono ad un materiale che assorbe i raggi infrarossi inserito fra gli strati che riduce la trasmissione del calore solare fra il 66 ed il 100% (a seconda della posizione del cristallo). Il cristallo taglia anche la luce ultravioletta ma trasmette tutta la luce visibile, mantenendo luminoso ed arioso l'abitacolo.

- **Sistema ETACS (Electronic Total Automobile Control System):**

Altro frutto diretto dell'architettura elettronica della piattaforma "Project Global", il sistema ETACS è un sistema computerizzato di controllo integrato dell'auto proprio di Mitsubishi e disponibile su tutti modelli Mitsubishi a specifiche europee ed ulteriormente progredito per le Lancer e per tutti gli altri modelli "Project Global".

In sostanza, il sistema ETACS è una interfaccia uomo/macchina di collegamento:

- LIN (Local Interconnect Network - rete di interconnessione locale), un sistema di comunicazione di bordo a media velocità a standard globale. (Velocità di trasmissione: 19,2 kb/s)
- CAN (Controller Area Network System) - rete di controllo per area), un sistema di comunicazione di bordo ad alta velocità a standard globale. (Velocità di trasmissione: 500 kb/s)

Destinato all'attivazione di una serie di dispositivi per la sicurezza e per il confort - tutti integrati e disponibile senza costi aggiuntivi - questo sistema di grande valore è molto flessibile, dato che consente la personalizzazione di un certo veicolo in base a richieste e necessità del cliente sia in concessionaria mediante il MUT III (Multi-Use Tester) che direttamente da parte del cliente in modo molto intuitivo mediante lo schermo a tocco del sistema di comunicazione MMCS (se installato).

Inoltre, consente di integrare ulteriori nuove funzioni che migliorano ancor di più l'utilizzabilità del veicolo. Fra le altre, ci sono:

- Sistema di telecomando porte: come segnalazioni di ritorno degli indicatori di direzione e dell'avvisatore acustico, durata dei segnali,...
- Sistema di funzionamento senza chiave: come tutto quanto sopra più accesso a bordo e avviamento del motore.
- Tergicristalli: come funzionamento intermittente, tergi + lavacristalli, funzioni del tergicristallo posteriore, sensori di pioggia,...
- Luci esterne ed interne: come spegnimento automatico dei fari, attivazione automatica delle luci, temporizzazione plafoniere,...
- Allarme antifurto: come durata dell'allarme, antiaggressione,...
- Alzacristalli elettrici: come funzionamento dopo lo spegnimento della vettura, alzacristalli esclusi tramite l'apposito pulsante,...
- Indicatori di direzione, chiusura centralizzata, ripiegamento retrovisori ed esclusione alimentazione ACC,...
- Luci esterne: come funzione di spegnimento automatico antinebbia anteriori e posteriore, ...
- Ecc.,

- **Sistema di segnalazione dell'arresto d'emergenza:**

Lancer Sportback (e Sportback Ralliart) saranno le prime Mitsubishi ad introdurre questo accorgimento preventivo per la sicurezza*.

Il Sistema di segnalazione dell'arresto d'emergenza è un dispositivo che in caso d'improvvisa frenata riduce la possibilità di tamponamento attraverso la rapida attivazione automatica delle luci d'emergenza per avvisare i veicoli che si avvicinano da dietro.

Il sistema si attiva quando si verificano le condizioni seguenti:

- La velocità del veicolo è di almeno 55 km/h.
- Viene premuto il pedale del freno ed il sistema lo valuta come frenata improvvisa in base a 1) decelerazione del veicolo e 2) stato di funzionamento del sistema di antibloccaggio dei freni.

Quanto interviene questo sistema, contestualmente sul quadro strumenti lampeggia velocemente l'indicatore delle luci d'emergenza.

* Lancer Sports Sedan, Lancer Ralliart (4 porte) e Lancer Evolution ne verranno equipaggiate fra un anno.



Contact: Daniel Nacass / General Manager – Public Relations, Mitsubishi Motors Europe B.V.
Tel.: + 31 6 10 92 38 42 or d.nacass@mitsubishi-motors-euro.com

Contatto MMAL: Désirée Baldini/Direttore Relazioni Esterne & Stampa M.M. Automobili Italia Spa
+39 02 38097347 oppure desiree.baldini@koelliker.it
