

TUNING MITSUBISHI LANCER EVO III GSR – 1995



UITGEHONGERDE WOLF IN SCH

Een doodgewone woonwijk. In die wijk woont een 33-jarige man met zijn vrouw en zoon. Onder de carport van de keurige rijtjeswoning staat een grijze Mitsubishi Lancer. Saai genoeg om van in slaap te vallen, of niet soms?

Tekst Dennis van Loenhout, foto's Fons Klappe

Niet doen! Je schrikt namelijk onmiddellijk en hardhandig weer wakker als Edwin Boogaart zijn Lancer start. Zelfs stationair gromt en snuift de motor in de Japanner vervaarlijk. Als je goed luistert, hoor je het monster fluisteren: "Honger!" Al dat geluid wordt geproduceerd door een Mitsubishi Lancer Evo III GSR uit 1995. Eigenaar Edwin is overtuigd Mitsubishi-gek en deze auto is zijn grote liefde. Bijna letterlijk, want toen hij zijn vrouw Monique het jawoord gaf, schitterde de Evo aan hun zijde als trouwauto. Toch had Edwin vroeger helemaal niets met auto's. Hij reed een doodgewone Mitsubishi Galant 1.8 TD en zag zijn auto puur als vervoermiddel. Tot hij op zeker moment 'lek reed'. Een kapotte band en een beschadigd wiel moesten vervangen worden. Edwin ging op zoek naar nieuwe wielen voor zijn Galant en toen werd hij gebeten. Niet door de Evo,

nog niet, maar wel door het virus dat 'tuning' heet.

Niet optisch, maar motorisch

Optische tuning is niet Edwins ding, maar motorische tuning is dat des te meer. Want zeg nou zelf, zo'n Galant turbodiesel is geen krachtpatser. Daar kan best wat extra power in. En dus bouwde Edwin met wat hulp zelf een intercooler in het dieselblok. Toen die motor sneuvelde, ontstond het plan om een VR4-blok met 240 pk in de Galant te bouwen. Alleen bleek dat nogal prijzig. Ongeveer even prijzig als de import van 'n complete Galant VR4 vanuit Japan. Toevallig stond in datzelfde Japan op hetzelfde moment een pracht van een Lancer Evo III GSR te koop. Drie fotootjes op internet waren genoeg om Edwin Boogaart te overtuigen: de Evo moest naar Nederland komen, en liefst snel! Aldus geschiedde. Edwin was de koning te rijk met zijn rechts-



Edwins werkplek; het stuur heeft stevige handgrepen en die heb je hard nodig.

gestuurde rallymonster en ook de tuning-bacillen in het bloed van Edwin vierden een feestje, want hij was niet meer te houden! Sinds hij in 2003 de sleutels van de Lancer kreeg, is er dan ook heel wat gebeurd. "Te veel om op te noemen", zegt hij zelf. Een kleine greep uit alle wijzigingen leert dat het motorblok is gereviseerd, de auto is voorzien van speciale zuigers en drijfstangen, een HKS-luchtinlaat, een



Slechts één uitlaatpijp heeft Edwins Evo III. Maar wat voor één!



Op dit lcd-scherm geen navigatie-instructies, maar vitale gegevens over het 'hart' van de Evo.



Onder de motorkap is het bomvol. De hitte die het blok het interieur inblaast, is gigantisch. En dat zonder airco!

TECHNISCHE GEGEVENS

| | |
|----------------------------|--------------------------------|
| Motor | 4-cil. in lijn |
| Inhoud | 1.997 cc |
| Max. vermogen | 420 pk |
| Max. koppel | onbekend (standaard 315 Nm) |
| Aandrijving | vier wielen, vijfbak |
| Remmen v/a | gev. schijven gev. schijven |
| Bandenmaat | 205/60/15 |
| Afmetingen (l/b/h): | 4,31/1,69/1,42 m |
| Wielbasis | 2,51 m |
| Gewicht | 1.220 kg |
| 0-100 km/h | ca. 4 s |
| Topsnelheid | 250+ km/h |
| Verbruik gemiddeld* | 14,3/100 km (1:7) |
| Tankinhoud | 45 liter |

* = fabrieksopgave



Remove before flight. Vliegen doe je zeker in de Evo, maar de sleutel kun je beter in het contact laten.

Evolution III is de naam.

trots op 't resultaat. Overigens heeft Edwin wel een aantal bedrijven met het autohart op de juiste plaats bereid gevonden om een bijdrage te leveren aan de tuning van de Evo. Al die sponsors worden genoemd in de bestickering van de auto, wat weer mooi bijdraagt aan de racy look van het monster. Bovendien kunnen de bedrijven in kwestie nog lang plezier hebben van hun investering, want, zo zegt Edwin: "Ik doe de Evo nooit meer weg!" Edwin gebruikt de auto vooral voor plezier-ritjes, optredens op tuningshows en race-evenementen. Daar gooit hij regelmatig hoge ogen met zijn Lancer. Voor dagelijks gebruik rijdt hij een Colt uit 1992, waar ook het nodige aan is verspijkerd. Met vrouw Monique, rottweiler Evo (ja, naar de Lancer), hamster Celeste (inderdaad, vernoemd naar de gelijknamige Mitsubishi) en zoon Jeroen vormt Edwin inmiddels een behoorlijk gezin en uitbreiding is niet uitgesloten. Daarom overweegt Edwin de aanschaf van een echte gezinsauto. "Ik ben bang dat ik die dan ook niet standaard kan laten", lacht hij haast verontschuldigend. Wat voor auto dat dan wordt? "Een Space Star uiteraard!", lacht de Mitsubishi-freak. "Maar deze Evo zal altijd mijn favoriet blijven. Het gevoel dat deze auto je geeft, is uniek, dat moet je zelf ondervinden", lacht Edwin. Hij stapt in, start de motor en verdwijnt met een enorme brul aan de horizon. ■

Bekijk de video!



Wilt u onze videobeelden van de auto in dit artikel bekijken? Ga dan naar www.autoweek.tv.

WIST U DAT...

- De eerste Lancer Evolution (Evo) in 1992 het levenslicht zag?
- Momenteel de Evo IX in de showroom staat?
- Er op de autoshow van Detroit in januari van dit jaar al een prototype van de Evo X te zien was?
- Die Evo X volgens de geruchten ongeveer 300 pk krijgt?
- Tommi Mäkinen van 1996 tot en met 1999 viermaal achtereenvolgend wereldkampioen rally werd achter het stuur van een Lancer Evo?
- De Evo III, zoals Edwin die heeft, in Nederland niet verkocht is?
- De wereldberoemde filmster Jackie Chan uit Hong Kong ook een groot liefhebber van Mitsubishi is?
- Deze Jackie Chan in de film Thunderbolt een Mitsubishi Lancer Evo III total loss reed?
- Mitsubishi 'drie diamanten' betekent?

CHAAPSKLEREN

speciale benzinepomp, een *dumpvalve*, een lichtgewicht vliegwielt, een race-koppeling, een race-onderstel, een grotere turbo, een...

Japannertje met 420 pk

Nou ja, in het kort komt het hierop neer: de 270 pk's die de Lancer standaard op het asfalt losliet, hebben er 150 vrienden bij gekregen. U leest het goed: dit 'Japannertje' heeft maar liefst 420 pk onder de kap. Hoe dat rijdt? Tja. Diep ademhalen en instappen maar. De motor loopt, maar verder is het verrassend rustig. Een relatief smalle weg, een paar bomen, een lekker zonnetje en fluitende vogeltjes, meer is er niet te zien. Het toerental gaat richting de 4.000. Voet op de koppeling, pook in de eerste versnelling. Op het moment dat je de koppeling laat opkomen, krijg je een enorme trap in je rug. De auto gromt, snuift en brult. Meer gas. De tweede versnelling gaat voorbij, en de derde. De auto schreeuwt in je oren en overstemt al het andere. De acceleratie is zo snel dat het voelt alsof je dwars door je stoel gedrukt wordt. De Evo vreet alles wat op zijn pad komt met huid en haar op. Voor je ook maar bedacht hebt wat de snelheidslimiet is, ben je er al v'er overheen. Maar bij 170 km/h vinden we het

even genoeg. Voet op de rem en je hebt 't idee dat je door de voorruit zult vliegen. G-krachten rukken je uit je stoel. Tot alles weer normaal wordt. We staan stil. Omstanders kijken. Je ziet ze denken: wat is dát voor een auto? Voor de statistici: deze Lancer doet een sprintje van 0 naar 100 km/h in vier seconden. De Audi R8 kan wel inpakken! Over wat 'project Evo' tot nu toe heeft gekost, praat Edwin liever niet. Hij is vooral



Zo'n Evo verslindt het asfalt in een krankzinnig tempo.