

***sport***  
***auto***

SONDERDRUCK AUS AUSGABE 5/2013



# GASSNER- MITSUBISHI EVO hg500r

MIT 555 PS IN 3,7 SEKUNDEN von 0-100 km/h

**555 PS, in 3,7 Sekunden  
handgeschaltet von null  
auf 100 km/h und in  
Hockenheim schneller als  
Mercedes SLS AMG  
und Ferrari 458 Italia.  
Gestatten, Gassner-  
Mitsubishi Evo hg500r**

Text Christian Gebhardt  
Fotos Rossen Gargolov



# 3,7s HAND- GESCHALTET

**W**ap, wap, wap, wap, wap – das Geräusch klingt wie ein Rallye-Bolide Sekunden vor dem Start einer Wertungsprüfung. 8100 Touren, Vollgas – die Drehzahlnadel schlackert im Begrenzer. Doch wir stehen nicht am Start einer

Rallye, sondern auf der sport auto-Messstrecke. Überall nur „wap, wap, wap, wap“, dann fliegt die Kupplung. Karosserie, Instrumentenbrett, einfach alles ächzt unter der Belastung wie eine Holzhütte bei einem Wirbelsturm. Die verstärkte Zweischeiben-Kupplung von

Exedy überlebt den K.o.-Punch, während der Pilot die Gänge des knackigen Fünfgang-Getriebes durchreißt. 555 PS stanzen ohne spürbaren Schlupf 100 km/h in nur 3,7 Sekunden aufs Messgerät. Drei Komma sieben, handgeschaltet – willkommen im hg500r alias Über-Mitsubishi Evo

X von Gassner Motorsport. Danke, dass wir das in der automatisierten Welt von Doppelkupplungsgetriebe und Wandlerautomaten noch mal erleben durften.

Doch bevor wir ein Hohelied auf den guten alten Handschalter singen, atmen wir durch. Alle



## VIDEO hg500r IN HOCKENHEIM

Zum Betrachten des Films den Bildcode per Smartphone mit einer QR-App scannen



Im Windschatten: Dem hg500r folgt fürs Foto der Gruppe N-Renner von Gassner Motorsport

Antriebswellen haben den Vollgasschock überlebt.

Zeit, die Geschichte von vorne zu erzählen. Und die beginnt in einer Werkstatt in der oberbayerischen 9000-Seelen-Gemeinde Ainring. Überall finden sich Rallye-Fotografien, Siegetrophäen und Ersatzteile – Audienz beim deutschen Evo-Gott und mehrfachen deutschen Rallye-Meister Hermann Gassner.

### 555 statt 295 PS

Neben dem Aufbau und Service von Rallye-Evos führen Gassner und sein Team den offiziellen Teilvertrieb der 2005 geschlossenen

Mitsubishi-Kundensportabteilung Ralliart fort und tunen außerdem Straßenautos.

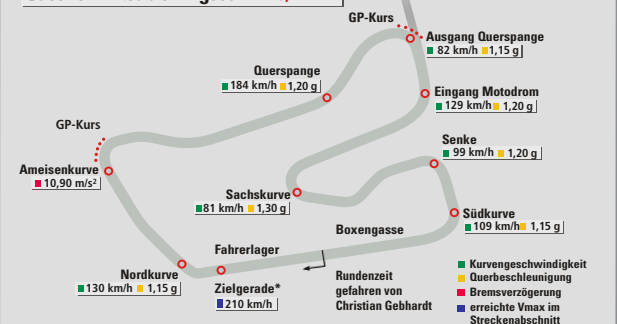
Runter vom Hof, ab durch den Kreisverkehr, raus auf den nächsten Feldweg. Relaxt hockt sich Gassner im Fleece-Shirt in den Schalensitz seines Gruppe N-Rallyewagens samt Sponsorenauflaplern und begleitet den schneeweißen Tuning-Evo zur Fotofahrt. Anderswo hätte solch eine Aktion auf öffentlichen Straßen eine Hundertschaft Uniformierte hinter den Hecken hervorgerufen.

Fotos im Kasten, Mittagspause für Hermann Gassner, wir drehen ab gen Autobahn. Hockenheim

## RUNDENZEIT HOCKENHEIM

Der Gassner-Mitsubishi Evo hg500r glänzt mit seiner hohen Fahrstabilität und beeindruckender Allrad-Traktion. Beim Einlenken und unter Last tendiert er leicht zum Untersteuern. Die verbaute Brembo-Bremse mit Pagid-Belägen bleibt standfest.

Gassner-Mitsubishi hg500r **1.10,4 min**





**Brachiales Kraftwerk:** Statt 295 PS leistet der hg500r nun 555 PS. Das maximale Drehmoment klettert von 366 auf 612 Nm

ruft, noch 467,9 Kilometer. Summe Passagiere auf der Rückbank und im Kofferraum sind brandneue Pirelli P Zero Trofeo R-Semislicks. „Sonst sind die bis Hockenheim bei dem Sturz schon runter“, hatte Gassner die Vorichtsmaßnahme beschrieben.

Dank einstellbarem Tein Super Racing-Gewindefahrwerk duckt sich der Allradler 40 mm tiefer über den Asphalt. Trotz straffer Abstimmung bleibt der Federungskomfort gerade noch alltags-tauglich. Das Wörtchen Geradeauslauf kann man dagegen gestrot aus seinem Vokabular streichen. Durch die unter fahrdynamischen Gesichtspunkten optimierte Achsgeometrie (Sturz vorn: 2°40', hinten: 2°00'; Spur vorn: 0°03',

hinten: 0°06') saugt sich der Brachial-Evo in jede Spurrille. Plötzlich taucht vor uns ein Polizei-VW-Bus auf. „Bitte folgen“ leuchtet auf. Der Pulsschlag hält sich in Grenzen, da alle Umbauten im Wert eines Golf GTI über eine TÜV-Eintragung verfügen. Außerdem sind wir auf die wohl autobegeistersten Beamten der Republik getroffen: „Mach mal die Motorhaube auf und lass mal was hören.“ Dann lauschen zwei Staatsdiener mit großen Augen.

**Lass mal was hören**

Ja, der hat statt 295 wirklich 555 PS. Wie geht das? Veränderte Ansaugung, größere Einspritzdüsen, eine zweite Benzinpumpe, neue Schmiedekolben und Schmiede-

pluel, andere Nockenwellen, ein modifizierter Serien-Turbolader, ein größerer Ladeluftkühler und 1,9 bar maximalen Ladedruck statt 1,2 bar in Serie. „Dann noch viel Spaß“, verabschieden sich die Polizisten nach einem Erinnerungsfoto. Danke, werden wir haben. Oder etwa nicht?

„Bing“ – im Kombiinstrument flammt die Motorleuchte auf. Kurzer Anruf in der Gassner-Werkstatt, aber kein Grund zur Sorge. „Es wär eher komisch, wenn bei einem richtig getunten Evo da nichts leuchten würde“, lautet die Antwort. Also weiter das Pedal bis zur Bodengruppe treten. Die Tachonadel zittert bis knapp 300. Während unter 3500/min ein leichtes Turboloch



**Hermann Gassner:** „Den musst du so fett einstellen, sonst verglüht der dir!“ Apropos Glühen: Der Tuning-Evo ist in Hockenheim 7,4 s schneller als die Serie



**Serie:** Der Innenraum des Gassner-Evo blieb nahezu unberührt



**Analog:** Defi-Zusatzanzeigen für Ladedruck, Motor- und Getriebetemperatur

| TECHNISCHE DATEN                                |  |    |
|---|--|----|
| Gassner-Mitsubishi Evo hg500r                   |  |    |
| <b>Motor</b>                                    |  |    |
| Typ, Aufladung                                  | R4, T  |    |
| Bohrung x Hub (mm)                              | 86,0 x 86,0  |    |
| Hubraum (cm³)/Verdicht.                         | 1998/9,3:1   |    |
| PS/kW/Drehzahl                                  | 555/408/8000   |    |
| Nm/Drehzahl                                     | 612/4100   |    |
| <b>Kraftübertragung</b>                         |  |    |
| Antriebsart                                     | Allrad   |    |
| Getriebeart, Gänge                              | Manuell, 5   |    |
| <b>Bremsen</b>                                  |  |    |
| Bremsscheibenbauart                             | Stahl, innenbelüftet                                       |    |
| Scheiben Ø vo/hi (mm)                           | 380/330  |    |
| <b>Räder</b>                                    |  |    |
| Bereifung                                       | vorn 265/35 R 18<br>hinten 265/35 R 18<br>Pirelli Trofeo R |    |
| Felgenreife vo/hi (Zoll)                        | 9,5/9,5  |    |
| <b>Karosserie</b>                               |  |    |
| L x B x H (mm)                                  | 4505 x 1810 x 1080   |    |
| Radstand (mm)                                   | 2650   |    |
| Tankvolumen (Liter)                             | 55   |    |
| <b>Preise</b>                                   |  |    |
| Grundpreis (Euro)                               | 41 990   |    |
| Testwagenpreis (Euro)                           | 69 900   |    |
| <b>Unterhaltskosten</b>                         |  |    |
| Kfz.-Steuer (Euro)                              | 470  |    |
| Haftpflicht                                     | indiv. Einstufung  |    |
| Teilkasko                                       | indiv. Einstufung  |    |
| Vollkasko                                       | indiv. Einstufung  |    |
| <b>Fahrleistungen (Herstellerangaben Tuner)</b> |  |    |
| 0-100 km/h (s)                                  | 4,5  |    |
| Vmax (km/h)                                     | 278  |    |
| <b>Messwerte</b>                                |  |    |
| Gewicht vollgetankt (kg)                        | 1554   |    |
| Verteilung vo/hi (%)                            | 57,8/42,2  |    |
| Leistungsgewicht (kg/PS)                        | 2,8  |    |
| Verbräuche (L/100 km)                           | min. 98 Oktan  |    |
| Minimal   | 15,8   |    |
| Maximal   | 29,6   |    |
| Durchschnittsverbrauch                          | 19,8   |    |
| <b>Beschleunigung (s)</b>                       |  |    |
| 0-40 km/h                                       | 1,3  |    |
| 0-100 km/h                                      | 3,7  |    |
| 0-160 km/h                                      | 8,2  |    |
| 0-200 km/h                                      | 13,0   |    |
| <b>Elastizität (s)</b>                          |  |    |
| 4./5. Gang                                      |  |    |
| 80-120 km/h                                     | 2,5/6,1  |    |
| 80-160 km/h                                     | 5,6/9,9  |    |
| Kl. Kurs Hockenheim (min)                       | 1.10,4   |    |
| Slalom 18 m (km/h)                              | 70,9   |    |
| <b>Bremsweg/Verzögerung (m) (m/s²)</b>          |  |    |
| aus 100 km/h kalt                               | 39,4/9,8   |    |
| aus 100 km/h warm                               | 34,7/11,1  |    |
| aus 200 km/h                                    | 147,7/10,5   |    |
| <b>sport auto Wertung</b>                       |  |    |
| Kl. Kurs Hockenheim                             | 1.10,4 min   | 10 |
| Slalom 18 m                                     | 70,9 km/h  | 10 |
| 0-100 km/h                                      | 3,7 s  | 10 |
| 100-0 km/h (warm)                               | 34,7 m   | 9  |
| Leistungsgewicht                                | 2,8 kg/PS  | 10 |
| Preis-Leistungs-Verh.                           | 126 Euro/PS  | 10 |
| Summe (max. 60 Pkt.)                            |  | 59 |
| <b>Konkurrenz-Umfeld</b>                        |  |    |
| Importtracing-Nissan GT-R                       |  | 59 |
| Hohenester-Audi TT RS                           |  | 59 |
| AC Schnitzer-BMW 1er M Coupé                    |  | 57 |
| Rothe-VW Golf R20                               |  | 57 |
| Versus-BMW 1er M Coupé                          |  | 56 |
| a-workx-BMW M3 460 cs                           |  | 55 |
| Techart-Porsche 911 Turbo                       |  | 55 |



**Epizentrum der Evo-Leidenschaft:** Egal, ob Evo Nummer I oder X – Gassner Motorsport kümmert sich um die ganze Baureihe des Flügelmonsters von Mitsubishi



**Gruppe N-Evo:** Gassners Rallye-Auto mit Käfig, 160 mm Federweg, 290 PS



**Volles Rohr:** Sieht aus wie Rallye, war aber nur ein Feldweg fürs Foto

herrscht, dreht der Gassner-Evo unter Vollast unfassbare 8100 Touren. Rumzuckeln mag der Flügelbomber übrigens nicht – bei Halbgas tritt im mittleren Drehzahlbereich ein leichtes Schieberuckeln auf.

### Schneller als Ferrari 458

Egal, wie viel Last anliegt – gegen das Saufgelage des Evo sind Oktoberfestgänger Waisenkinder. Rund 20 Liter sprudeln auf 100 Kilometer aus dem Tank, dabei ruft der hg500r aus den 130er-Ofenrohren der HJS-Komplettanlage mit Metallkat wie ein Kohlekraftwerk. „Den musst du so fett einstellen, sonst verglüht der dir“, hatte Hermann Gassner vorher erzählt.

Doch auch die 30-Liter-Marke kann man ebenfalls problemlos knacken, so wie zum Beispiel auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim. Hier zimmert der hg500r mit bestalischer Allradtraktion um den Kurs und überfliegt selbst die höchsten Kerbs, als ob sie aus Watte wären. Angesichts der extremen Fahrstabilität ist man fast geneigt, in der Sachskurve über die Wiese abzukürzen.

Dabei ist die Fahrwerksabstimmung mit einem leichten Einlenkuntersteuern sowie Untersteuern unter Last noch eher etwas konservativ gewählt. Was für die Nordschleife passend wäre, könnte in Hockenheim noch einen Schuss mehr Agilitäts-Tabasco vertragen. Auf Lastwech-

sel reagiert der hg500r unaufgeregt. Erst bei extrem provozierten Lastwechseln dreht sich das Heck leicht ein. Etwas weniger Vorspur hinten könnte in engen Ecken die Agilität noch fördern.

Doch wir jammern schon wieder auf ganz, ganz hohem Niveau. Mit einer Rundenzeit von 1.10,4 Minuten schlägt der Gassner-Evo in Hockenheim Topsportler wie den Mercedes SLS AMG (1.10,8 min), den Ferrari 458 Italia (1.10,5 min) oder auch den aktuellen Super-test-Kandidaten Audi R8 V10 plus (1.10,6 min). Chapeau Gassner! Eine wahnsinnige Leistung, oder wie man in Ainring wohl kurz und knapp sagen würde: Respekt! ■

### MEINE MEINUNG



sport auto-Redakteur  
Christian Gebhardt

Für den Gassner-Mitsubishi Evo hg500r fällt mir spontan nur ein Wort ein: grandios! So viel Begeisterung wie der teils aus dem Auspuff Flammen werfende Tuning-Evo hat kaum ein Bolide in den

letzten Jahren in der Redaktion entfacht. Und das nicht nur, weil er eines von drei Fahrzeugen ist, die 59 von 60 Punkten im sport auto-Test erreicht haben. Nein, der hg500r fasziniert mit seinem Charakter samt Ecken und Kanten. Doppelkupplungsgetriebe sind heute zwar Standard und funktionieren perfekt, doch per Handschalter in 3,7 Sekunden auf 100 zu beschleunigen ist deutlich faszinierender.

**we sell what we drive**

**PIRELLI**

**RALLYE REIFEN**

**Für den nationalen  
Rallyesport zugelassen !**

**P ZERO**

**235/40 - 18 DS  
Neue Produktion  
Ab Lager lieferbar**



**RX5 / RX7 / RX9**



**RE7 - Intermediate**



**K-Serie - Schotter**



**P7 CORSA Classic**

**P7 CORSA Classic**

Die Reifen der P7 Corsa Classic-Serie verfügen auch über Markierungen für den Straßen-Einsatz und sind in den Größen erhältlich, die in den 70er Jahren eingeführt wurden !

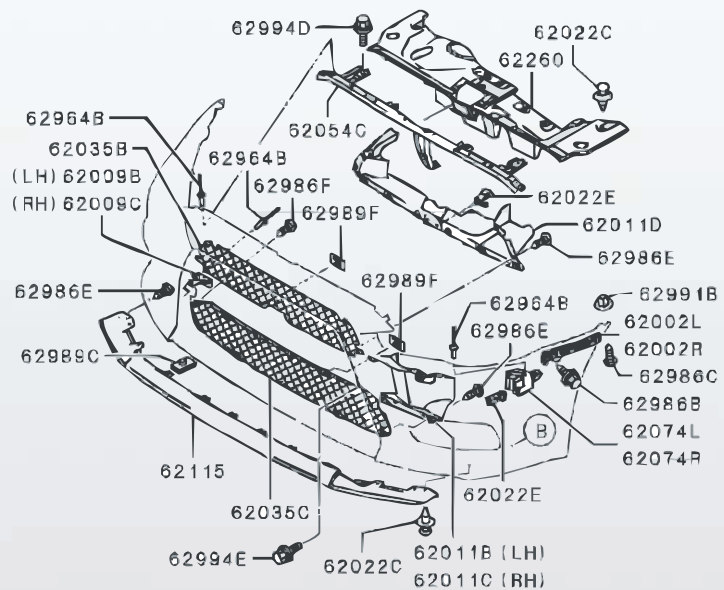
**Bei Ihrem PIRELLI Reifen Partner**

**Gassner  
Motor Sport**

Industriestr. 3a 83404 Ainring  
Telefon: +49 (0)8654 65197  
www.gassner-motorsport.de  
info@gassner-motorsport.de

**Darüber hinaus finden Sie bei uns für Straßen- und Rallyefahrzeuge:**

- Wettbewerbsteile
- Fahrwerke
- Abgasanlagen
- Bremsanlagen / Bremsbeläge



Industriestr. 3a • 83404 Ainring • Germany • [ralliart.de](http://ralliart.de) • [gassner-rallisports.com](http://gassner-rallisports.com)  
Telefon: +49 8654 77410 0 • Fax: +49 8654 77410 99 • [info@gassner-rallisports.com](mailto:info@gassner-rallisports.com)

**Wir sind auch ihr zuverlässiger Partner im Rallyesport:**

- Aufbau
- Wartung
- Vermietung
- Service
- Verkauf

**GasSner**  
**MotorSport**

**sowie in der Eventplanung wie z.B. unser Wintertraining:**

Planen Sie ein Firmen-Event der Superlative ?  
Gerne übernehmen wir mit unseren kompetenten Partnern die Durchführung und unterbreiten Ihnen ein individuelles Angebot nach Ihren Wünschen.

Geeignet auch

- als Gutschein (Weihnachten, Geburtstag)
- als Preis für eine Tombola
- als Motivation für gute Mitarbeiter
- als Kundengeschenk



Industriestr. 3a • 83404 Ainring • Germany • [gassner-motorsport.de](http://gassner-motorsport.de)  
Telefon: +49 8654 65197 • Fax: +49 8654 670503 • [info@gassner-motorsport.de](mailto:info@gassner-motorsport.de)