

Genf, 2010. március 2.

## MITSUBISHI ASX A fordulat autója

Éppen negyven évvel azután, hogy önálló vállalat lett (1), illetve 140 évvel azt követően, hogy a Mitsubishi csoport vállalatai létrejöttek, a Mitsubishi Motors Corporation (MMC) stratégiája új irányt vesz.

### Evolúció

A piac hosszú távú fejlődését szem előtt tartva, illetve az európai vásárlók nagyon is egyértelmű reakcióinak birtokában az MMC úgy döntött, hogy többé nem egy SUV-modellekre alapozó márka lesz, amelynek korlátozott a 'normál' személyautó kínálata, hanem a különleges, környezetbarát személykocsikra és crossoverekre összpontosít, miközben megtartja jelenlétét az 'autentikus terepjárók' szektorában is.

Miközben a nagyszerű képességekkel bíró, örökzöld Pajero/Montero/Shogun 4x4-esek és az L200 haszonjármű sorozatok célcsoportja szükségszerűen a profi felhasználók, elkezdett formálódni a márka megújított és kiterjesztett személyautóinak palettája is. Valamennyi új modell modern alapokra épül, s piaci pozicionálásuknak megfelelő környezetbarát technológiákat kapnak:

- A-szegmens: i-MiEV (európai piaci bevezetés 2010 végén) => elektromos autó
- B-szegmens: Colt család => "ClearTec" alacsony CO<sub>2</sub> kibocsátású csomag, benne "Automatikus Stop & Go rendszer"
- C-szegmens: Lancer család => a teljesen új 4N13 Euro-5-ös dízelmotorral (2010 harmadik negyedévében)

### Továbbfejlesztve

Új személyautói mellett MMC most a közúti crossoverek új családját mutatja be: az egyre több résztvevő által keltett piaci hullámot meglovagolva ezek a modellek is szélesítik a Mitsubishi közúti palettáját. A crossoverek mezőnyében 2005-ben mindössze két modell szerepelt, ám idén a számuk már várhatóan 12 és 15 között lesz, s mindezt az értékesítési adatok is alátámasztják – 2005-ben ebben a szegmensben 104.000 autót adtak el Európában, 2010-re viszont már 485.000 darab értékesítését várják.

A Mitsubishi Motors crossoverei a hagyományos személyautók vonzó alternatívái, amelyekben fellelhető a márka sportosabb, 4x4-es öröksége, a különleges jelleg és vásárlók speciális értékelése. E modellek révén a Mitsubishi új vevőkhöz jut el; a közelmúltban átdolgozott Outlander átcsabítási rátája például 82 százalékos, s ez azért lehet így, mert az európai vásárlók (2) az Outlandert a D-kategóriás kombik és sportkombik vonzó alternatívájának látják, s nem középkategóriás SUV-ként tekintenek rá. Az ilyen eltolódások új jelentést adtak a Mitsubishi márkanevnek a piacon.

Voltaképpen ez a szemlélet formálta át az Outlandert, hogy aztán modellciklusa közepén jelentős mértékű evolúción átesve érettebb, céltudatosabb, közútra tervezett, de mindenféle időjárásra felkészített közepes méretű crossover legyen, amelynek vevőköre többre értékeli személyautós dinamizmusát és egyterűkre emlékeztetően rugalmas utasterét, mint terepképességeit.

Ma a Mitsubishi Motors ezt a koncepciót egy kategóriával lejjebb, a C-szegmensben is megvalósítja, hiszen bemutatja az Outlander kisebb és sportosabb testvérét, a teljesen új ASX kompakt crossovert. A Mitsubishi Motors globális, de régiókra specializált új modelljének neve ASX (3), míg az elsőként Japánban bevezetett változat (2010. február) az RVR nevet kapta. A genfi premiert követően az ASX 2010 tavaszának végétől kezdve lesz kapható Európában.

- (1) A Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. "Autógyártó Részlege" 1970-ben lett "Mitsubishi Motors Corporation", s ez jelezte az új növekedés kezdetét.
- (2) 130.166 darabot adtunk el Európában (328.212-t világszerte), így ez a legnagyobb piac.
- (3) Egyebek mellett az "ASX" utal a Mitsubishi ASX bemutatóautóra, amelyet a 2001-es Detroiti Autókiállításon lepleztünk le, s amely az első generációs Outlander előfutára volt. Ez volt az első autó, amely a crossover elnevezést viselte.

## **A cX koncepciótól az ASX valóságáig**

A cX tanulmányautóhoz hasonlóan különleges "Kawasemi kék" fényezéssel (1) kiállított új Mitsubishi ASX a Concept-cX bemutatóautó sorozatgyártású verziója. A tanulmányautót a 2007-es Frankfurti Autószalonon lepleztük le, és sikeres fogadtatása meggyőzte a Mitsubishi vezetőit, hogy sorozatgyártású modellt kell belőle készíteni.

A közel 20 cm-rel hosszabb (4,295 m szemben a tanulmány 4,11 méterével), kicsit magasabb (+ 6,5 cm) és szélesebb (+ 2 cm) ASX hátsó ajtaja az optimális térkihasználás érdekében meredekebben áll, ám összességében az ASX megőrizte a cX koncepció alapvető formai elemeit, illetve a személyautósan magabiztos kiállást.

A tátongó vadászrepülő hűtőmaszk utalás a Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. F-2 vadászrepülőjére ([http://www.mhi.co.jp/en/products/detail/f-2\\_close\\_support\\_fighter.html](http://www.mhi.co.jp/en/products/detail/f-2_close_support_fighter.html)), s immár a Mitsubishi Motors szinte valamennyi európai modelljének (Colt, Lancer és Outlander) védjegye. A személyautós megközelítés kulcsfontosságú irány volt a Mitsubishi formatervezői számára: nem volt rajtuk nyomás, hogy SUV-szerű formatervet készítsenek (erre a Pajero/Montero/Shogun és az L200 jelenléte miatt nem volt szükség), ezért továbbfejleszthették a cX tanulmány saját formanyelvét, s egy kevésbé megosztó, de azért határozott kiállítású, kifejező és alaposan kidolgozott 'sportos ferdehátút' alkottak.

A cX tanulmány 'kompakt ék alak' formai koncepcióját megtartva a tervezők optimalizálták a teljes formát, maximálisan kiaknázták a 14,5 cm-rel hosszabb tengelytávot (2,67 m szemben a tanulmány 2,525 méterével), és alacsonyabb, jobban egyensúlyban lévő sziluettet alakítottak ki, amelybe jobban integrálták a dudorodó kerékjáratí íveket. Ennek megfelelően a tetővonal most úgy fut az autó hátulja felé, hogy optimalizálja az aerodinamikai teljesítményt (Cd: .32), illetve hogy kiemelje a modell dinamikus profilját.

Elöl a vadászrepülő-hűtőmaszk azonos a Lancerével vagy az Outlanderével. Ám az ASX-en vastagabb keret övezi, amely maga is egybeolvad a motorházfedéllel. A motorházfedél kettős domborítása két célt szolgál: a vezető jobban látja az autó elejét, és így javul az autó kezelhetősége szűk helyen, másrészt így a rövidebb első túlnyúlás ellenére is jobb lehet a gyalogosvédelmi teljesítmény.

Hátul az volt a cél, hogy alacsonyabb és szélesebb legyen a sziluett, ugyanakkor az autó a rövid túlnyúlás ellenére se hasson darabosnak. Ezért kapott éles, aerodinamikai élt a hátsó lámpa alja, ezért döntöttek a hátsó lámpatestek, illetve ezért van széles, trapéz alakú bemélyedés a két lámpa között a rendszám számára.

(1) A "Kawasemi" a japán halászmadárakra utal, amelynek tollazata tüzkizkék, s a létező legtisztább vizek forrásánál él: az erőteljes jelkép az MMC hozzájárulása a fenntartható fejlődéshez.

## **Dinamikus minőség**

Az utastérben is folytatódik a határozott, sportos elegancia; itt a hangsúly a formára, a kárpitozásra és az anyagokra került, nem pedig az SUV-kban megszokott fantáziavilág végtelen variálására.

A külsővel harmóniában lévő kabin a 'dinamikus minőség' egyértelmű érzését kelti – ezt fejezi ki az árnyékolóval ellátott műszeregység, amely azonos az Outlanderével, míg a műszerfal körüli puha anyag egészen rányúlik az ajtókra. Az ezüstszínű dekorációs elemek az audiorendszer két oldalára és az ajtók belsejére kerültek.

Az olyan elemek, mint a váltókar körüli krómozott gyűrű, vagy a motorkerékpárok által ihletett ezüstszínű betétek a középkonzol két oldalán és a műszerek körül a meglepés erejével hatnak.

Az anyagokat is úgy válogattuk meg, hogy a megfelelő tapintást és látványt nyújtsák. Bár a belső tér koncepciójának alapja egyszínű fekete, a felületek és az anyagok kontrasztos alkalmazása dinamizmust generál.

Éppen ezért rendkívül nagy figyelmet fordítottunk azokra a helyekre, ahol az utasok megérintik a belső teret. Így hoztuk létre azt az újfajta, kéttónusú, párnázott felületet, amelynek kontrasztos egyenetlenségei sportos hatást keltenek.

Ugyanez a megközelítés volt érvényes az üléshez is, amelynél a Mitsubishi tervezői és a textiliparban dolgozó partnereik olyan új, 'dombornyomott' anyagot hoztak létre (1), amely fokozza a sportos, dinamikus minőség érzetét, illetve a visszafogott, fekete belső tér látványos, háromdimenziós vizuális eleme.

(1) Dupla öltéssel varrt bőrkárpit is rendelhető – a piactól és a modelltől függően.

## Lancer + Outlander

Az MMC legújabb fejlesztésű modellje, amely a Project Global padlólemezre épül, az ASX crossover. Az újdonság megpróbálja ötvözni a Lancer személyautós jellegét az Outlander magas ülés helyzetével, használati értékével és intelligens, elektronikus vezérlésű összerékhajtási rendszerével (1).

Az Outlander 2,67 m hosszú tengelytávjára épülő, de annál 34,5 cm-rel rövidebb ASX szükségyszerűen megkapta az Outlander szerkezeti elemeinek jelentős részét, illetve alapvető felépítését (MacPherson első felfüggesztés, multi-link hátsó futómű), ám mindezt természetesen a kisebb és könnyebb modellhez hangoltuk.

Említésre érdemes újdonság az elektromos szervokormány bevezetése, amely tovább csökkenti az emissziót. A kormányoszlop immár négy irányban állítható, s ez a funkció első ízben jelenik meg a Mitsubishi Motors jelenlegi járműpalettáján.

A Project Global elektromos rendszerének köszönhetően az ASX az aktív és passzív biztonsági eszközök teljes skáláját kínálja (a rendelkezőség függ a modelltől és a piactól):

- 160° Super HiD "széles látószögű" xenon fényszórók
- Aktív Stabilitáskontroll
- Kipörgésgátló
- Hegymeneti elindulássegítő
- ABS
- Elektronikus fékerelosztó
- Vészfékasszisztens
- Vészfékezéskor felvillanó irányjelzők
- 7 légzsák (köztük vezetőoldali térdlégzsák)
- stb...

Mindezek a tételek kombinálva a Mitsubishi RISE karosszériaszerkezettel.

- (1) 2WD és 4WD változatok egyaránt rendelhetők lesznek (a piactól és a specifikációtól függően)
- (2) A Mitsubishi saját fejlesztésű "Megerősített Ütközési Biztonságot nyújtó Fejlesztés" szerkezeti kialakítás jelentős előnyökkel jár az ütközésbiztonság terén, az energia és a terhelés elosztásában az oldalirányú és a ráfutásos balesetekben, valamint a karosszéria deformálódásának szabályozásában.

## Alacsony emissziójú MIVEC dízelmotor

Az MMC alacsony környezeti terhelésű stratégiájának legújabb fejlesztésében, az ASX-ben mutatkozik be az alumíniumból készült, DOHC tizenhat szelepes, négyhengeres, common rail, közvetlen befecskendezéses "alacsony emissziójú" Euro 5-ös dízelmotorja, amelyet a Mitsubishi Motors Corporation és a Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. (MHI) közösen fejlesztett ki. Az MHI többek között az ipari és a hajómotorok, illetve a gázturbinák fejlesztésének területén megszerzett hatalmas szakértelmével járult hozzá az eredményhez.

A kezdetben 1,8 literes változatban kínált – először az ASX-ben, majd 2010 második felétől a Lancer családban megjelenő –, 4N13 jelű gép a jelenlegi benzines MMC motor leszármazottja, és olyan innovatív technológiákkal zsúfoltuk tele, mint az új, változó geometriájú turbófeltöltő és a nagy hatékonyságú égési jellemzők. Ezek annak eredményeként születtek, hogy az MMC felhasználta az MHI saját elemzési technológiáját.

A technológia egyik része a Mitsubishi saját fejlesztésű MIVEC változó szelepvezérlési rendszere, amelyet a világon elsőként alkalmazta dízelmotorokban.

A rendkívül éles verseny által jellemzett európai piacon, az erős riválisokkal szemben stratégiai fontosságú a kiemelkedően sima járású, 1.798 cm<sup>3</sup> lökettérfogatú, "4N13" jelű és alacsony emissziójú Mitsubishi MIVEC dízelmotor, amelynek környezetvédelmi teljesítményét tovább fokozza a minden változatán alkalmazott ClearTec alacsony CO<sub>2</sub> emissziójú csomag:

- "Automatikus Stop & Go" rendszer
- Zárt áramlású dízel részecskeszűrő
- Elektromos szervokormány
- Energia-visszanyerést irányító rendszer
- LED-es hátsó lámpák (a kisebb áramfogyasztásért)
- Alacsony gördülési ellenállású abroncsok
- stb...

A benzinmotort kedvelő vevők számára az ASX-et az új, 1,6 literes DOHC tizenhat szelepes MIVEC motorral kínáljuk: ez is házi fejlesztés, a Mitsubishi Coltban található 1,5 literes Mitsubishi blokk alváltozata. Az ASX-be szerelt erőforrások is megkapják a teljes ClearTec csomagot és ötfokozatú manuális váltóművel lesznek összekapcsolva.

Ennek megfelelően az ASX teljesítményadatai a következőképpen alakulnak (az adatok végső homologizáció előtt állnak):

	<b>1.8 DiD 2WD (hatfokozatú M/T)</b>	<b>1.8 DiD 4WD (hatfokozatú M/T)</b>	<b>1.6 benzines 2WD (ötfokozatú M/T)</b>
<b>Lökettérfogat*</b>	1.798 cm <sup>3</sup>	1.798 cm <sup>3</sup>	1.590 cm <sup>3</sup>
<b>Teljesítmény*</b>	150 LE 4,000/percnél	150 LE 4,000/percnél	117 LE 6,000/percnél
<b>Nyomaték*</b>	300 Nm 2000-3000/percnél	300 Nm 2000-3000/percnél	154 Nm 4,000/percnél
<b>CO<sub>2</sub>*</b>	145 g/km	150 g/km	135 g/km

\*Belső teszt eredmények

Később a dízelmotorok 116 lóerős / 300 Nm-es, "kisebb teljesítményű" verziója is lesz, amelyet azonban csak bizonyos piacokon árulunk majd.

## Egy nappali stílusa

Utastér-kialakítását és használati értékét tekintve a visszafogott megjelenésű ASX igazi telitalálat.

A hosszú, 2,67 méteres tengelytávból úgy tudtuk a lehető legtöbbet kihozni, hogy az ötüléses ASX-ben egész sor, a használati értéket javító megoldást alkalmaztunk, amely megfelel a kompakt méreteknél, illetve a potenciális vásárlók valószínűsíthető rakodási igényeinek az alaphelyzetben 416 literes csomagtartón (1) felül:

- állítható hátsó üléstámlák
- hátsó kartámasz:
  - o síléctartó nyílással
  - o pohártartókkal
- 60:40 arányban osztott hátsó ülés,
- Easy-fold elfektethető hátsó ülészet,
- Padló alatti tálca (mintegy 30 literes),
- Hasznos kampók és fények.

A nappalira emlékeztető érzés elsősorban az ASX panoráma üvegtetejének köszönhető. Ilyet első ízben alkalmaz a Mitsubishi. A nagyméretű (954 x 860 mm) UV-szűrős üvegpanel nappal (napfénytetőként) és éjszaka (holdfénytetőként) egyaránt élvezhető, s körülötte 'Holdfény' LED-világítás látható. Ehhez a panoráma üvegtetőhöz szériatartozék az elektromos állítású árnyékoló.

Már az alapváltozatban is szériafelszerelés lesz a rádiós CD-lejátszó MP3 funkcióval, AUX-in csatlakozóval, 4 hangszóróval, a manuális klímaberendezés, a hét légzsák, az Aktív stabilitáskontroll és a Kipörgésgátló, stb.

A magasabb felszereltségi szinteken automatikus klímaberendezés, eső-, és sötétedésérzékelő, sebességtartó automatika, multi-funkciós kormánykerék, hátsó tolatóradarok, Bluetooth™ és USB csatlakozás, sötétített üvegezés, Super HiD "széles látószögű" xenon fényszórók, kulcs nélküli nyitás és motorindítás, bőrkárpitozás, Mitsubishi Multi-Kommunikációs Rendszer HDD-alapú navigációs rendszerrel és zenei szerverrel, Rockford Fosgate™ Premium audiorendszer (stb.) szintén része lesz az ASX (2) felszereltségének.

(1) VDA mérés szerint – minden ülés a helyén van

(2) Független a piactól és a specifikációtól

# ELŐZETES MŰSZAKI ADATOK

(Minden adat végső homologizációra vár)

## KAROSSZÉRIA:

- **Hosszúság:** 429.5 cm
- **Szélesség:** 177 cm
- **Magasság:** 161.5 cm (162.5 tetősínnel)
- **Tengelytáv:** 267 cm
- **Nyomtávok:** 152.5 cm / 152.5 cm
- **Tömeg:** 1270 kg-tól 1525 kg-ig
- **Cd:** .32
- **Max. abroncsméret:** 215/65R16
- **Csomagtartó:** 416 l (VDA mérés – minden ülés a helyén van)

## MOTOROK:

- **1.8 DiD MIVEC:**
  - o DOHC 16v MIVEC
  - o Common Rail, közvetlen befecskendezés, változó geometriájú turbófeltöltő töltőlevegő-hűtővel
- **1.6 (benzines) MIVEC:**
  - o DOHC 16v MIVEC

	<b>1.8 DiD 2WD (hatfokozatú M/T)</b>	<b>1.8 DiD 4WD (hatfokozatú M/T)</b>	<b>1.6 benzines 2WD (ötfokozatú M/T)</b>
<b>Lökettérfogat*</b>	1.798 cm <sup>3</sup>	1.798 cm <sup>3</sup>	1.590 cm <sup>3</sup>
<b>Teljesítmény*</b>	150LE 4,000/perc	150LE 4,000/perc	117LE 6,000/perc
<b>Nyomaték*</b>	300Nm 2000-3000/perc	300Nm 2000-3000/perc	154Nm 4,000/perc
<b>CO<sub>2</sub>*</b>	145 g/km	150 g/km	135 g/km
<b>Végsebesség*</b>	200 km/óra	198 km/óra	183 km/óra
<b>Gyorsulás 0–100 km/h*</b>	9,7 s	9,7 s	11,4 s

\*Belső teszt eredmények

## ERŐÁTVITELEK:

- **1.8 DiD MIVEC:**
  - o 6 M/T
  - o 2WD vagy elektronikus vezérlésű 4WD "AWC" rendszer
- **1.6 (benzines) MIVEC:**
  - o 5 M/T
  - o 2WD

\*\*\*