



主要諸元：(PHEV P 4WD)

- 全長×全幅×全高／4,545×1,805×1,685mm
- ホイールベース／2,670mm
- トレッド／前：1,540mm 後：1,540mm
- 車両重量／1,920kg
- 最小回転半径／5.4m
- エンジン／2,359cc 直列4気筒 DOHC
- 最高出力／128ps：4,500rpm
- 最大トルク／20.3kgm：4,500rpm
- フロントモーター最高出力／82ps
- フロントモーター最大トルク／14.0kgf・m
- リアモーター最高出力／95ps
- リアモーター最大トルク／19.9kgf・m
- JC08モード燃費／18.6km／ℓ
- ミッション／電気式無段変速
- ブレーキ／前／ベンチレーテッドディスク 後／ディスク
- タイヤサイズ／225/55R18
- 駆動方式／ツインモーター 4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格／4,477,000円(税込)



三菱重工が戦後初の乗用車として独自開発したのが昭和35年に発売された「三菱500」。空冷2気筒493ccのOHVエンジンは21馬力を発生させるRR車であり、昭和37年のマカオGPでは750cc以下のクラスで上位独占する快挙を成し遂げる。この頃から三菱はモータースポーツ参戦を重視する企業だったのである。それは名レーシングエンジンであった「R39B」による昭和46年の日本GP勝利や、バジェロのバリタカールラーの連覇、ランサーEVOシリーズが圧倒的強さでWRRC制覇した成果などに受け継がれているのだ。続いて登場するのが空冷2気筒2ストロークエンジンの軽自動車の「ミニカ」だった。先発するスズライトやスバル360、マツダR360とは違うFR車であることからリアランクの大きさをアピールし大好評を博する。その同じ年にはコンパクトカーの「コルト1000」を発表し、翌年にはトヨタのクラウンや日産セドリックに対抗すべく三菱が総力を挙げて開発した、直列6気筒OHV2000ccエンジンを搭載する上級セダンである「デポネア」が発売となる。そして昭和44年にはワゴン車としての「デリカ・コチ」やミドルクラスセダンの「コルトギャラン」も発表され、軽自動車から上級セダン、さらにはトラック・バスなどの業務用大型車までのラインナップが整備されていた。

大きな転機が訪れるのは昭和45年。三菱重工はクライスラーとの合併事業として「三菱自動車工業」を独立させる。まさに三菱グループの自動車部門が新たな第一歩を踏み出した時期となり、生産車種のラインナップはさらに充実されてゆく。昭和48年にランサー、続いてコンパクトカーのミラージュが発売される。スポーティカーでもギャランGTQとFTQ、そしてスタリオン。ここに至って、三菱自動車は軽自動車から上級セダンまですべてのジャンルを網羅する総合自動車メーカーとなったのである。

フルラインナップの自動車メーカーへ！

日本を支える重要企業グループとして！

旧三菱財閥の後継企業体である三菱グループが昨年創業150年を迎えたという。ご承知のように、三菱グループの所属企業は三菱重工、三菱商事、三菱UFJ銀行を中核に4000社を超え、国内

プロフィール

これこそ“4駆の三菱”の真骨頂！最新電動技術も搭載して新しいクロスオーバーSUVが登場！

MITSUBISHI ECLIPES CROSS

■テキスト=天野 克彦 (BIBIMBA天野) ■Photo=川村 勲 (川村写真事務所)
■取材協力=北海道三菱自動車販売 南店 TEL(011) 531-5181

その三菱の人気をさらに決定的としたのは昭和57年に発表され、国内RVブームの火付け役となった「バジェロ」だった。そのスバルタンでワールドなイメージと圧倒的な悪路走破性は日本国内のみならず世界でも認められる存在となる。その評価をさらに向上させようと三菱は、ステイクルーザーの性格も持った「RVR」、バジェロの上級層を狙った「チャレンジャー」や「アウトランダー」はもとより、ミニバンである「デリカD:5」にも卓越した悪路走破性を持たせるなど、次々に本格的4WD機能を持ったヒット作を生み出してゆく。

ただ、その充実したクロスオーバーSUVラインナップの中で欠けていたのがシティ派タイプ。そこに登場したのが平成29年にまずヨーロッパで発表され、翌年の3月に国内販売も開始された「エクリプスクロス」だった。WRRCで鍛えられたランサーEVO-Xから継承されたサスペンションや定評のある4WD性能はそのままだ、上質でスタイリッシュなボディデザインを持つ「エクリプスクロス」は発売直後から、三菱製コンパクトSUVの代表としてユーザーから大きな支持を勝ち取るのである。

—インプレッション—

シティ派クルーザーの美点をさらにアップ！

今回のインプレッションにご協力いただいた北海道三菱本社の駐車場、その一面にEV用の充電スポットがあるのだが、一か所だけ「三菱電機」と印字された大きな蓄電池を持つエリアがある。この蓄電池、社屋の屋上にある太陽電池パネルにつながっている。つまり、発電から蓄電、充電まですべて一貫した流れの中で完結しているのだ。まさに電力の「地産地消」であり電動車の理想形が完備されていると言えよう。思い起こせば、三菱こそ世界初の量産型電気自動車である「i-MiEV」を発売したメーカーであり、その電動化技術は脈々と受け継がれ、独自のPHEVシステムにも生かされているのである。



上場企業の時価総額は他の企業グループの追従を許さない。傘下企業は重工業、金融、商社、航空機、電機、自動車、食品等々あらゆる分野に存在し、その分野のトップ企業となっているのだ。

その発祥は、戊辰戦争の混乱が収まらない明治4年、土佐藩士だった岩崎弥太郎が土佐藩から十九商会の経営権を手にした時といわれている。岩崎は藩から3隻の藩船を払い下げてもらい海運業に乗り出す。これが成功を収め、明治6年に三菱商会と社名変更。同時に土佐山内家の家紋であった三つ柏紋をベースに、現在も三菱のトレードマークである「スリーダイヤモンド」を商標としたのである。この時こそ、岩崎弥太郎を総帥とする「三菱」の誕生であった。

その海運業を拡大する中で、今NHKの大河ドラマや新紙幣の絵柄で話題となっているの波沢栄一との対立があったことは良く知られているが、両者とも、日本の資本主義経済を確立させた「大立者」であったことに疑問の余地はあるまい。

海運業がスタートだった三菱が次に目指したのは製造業、特に鉄鋼や造船、重機械だった。そこから生まれたのが三菱造船であり、本業の船舶の他に大正6年には日本初の量産乗用車である「三菱A型」を送り出している。昭和9年に三菱重工業と社名変更してからも軍用を中心に自動車製造は継続され、技術も蓄積されてゆくのだが、太平洋戦争の敗戦によってほとんどの工場設備が破壊されてしまう。

その壊滅的な戦後状況の中でも三菱は「日本のために！」と立ち上がり、昭和21年には「庶民の足となるスクーター」「シルバージュン」や、運送用としてオート3輪「みずしま」も発売。また残されたプレス設備を生かして自社車両以外の日産やトヨタのボディ生産も請け負っている。さらに昭和27年にはアメリカのウイリスと「Jeep」のノックダウン契約を結び、昭和31年には完全国産化を果たす。この経験が「4輪駆動車は三菱」という定評を得る第一歩だったのである。



ディーラーメッセージ

北海道三菱自動車販売 南店
販売課 課長代理

永澤 英樹さん

「ビッグマイナーチェンジを受けた新しいエクリプスクロス、プラグインハイブリッド(PHEV)がシリーズに加わり、カーボンフリーを目指す時代の趨勢に合わせた、三菱にとっても重要な一台です。その PHEV ですが、アウトランダーにも使われている信頼性の高いシステムで、自信をもってお勧めできます。ボディデザインもヨーロッパ車のようにスタイリッシュで、日本国内においてはまさにジャストサイズと言えるでしょう。お客様からもサスペンションの良さや静かさ、加速性能の高さに驚かれる方も多く、好評をいただいております。PHEV 搭載でまったく新しくなったエクリプスクロス、試乗車も常時ご用意しておりますから、その魅力をぜひ体感してみてください。ご来店、お待ちしております」



卓越した4輪制御技術による ベストな走破性！

さて、新型エクリプスクロス PHEV、もちろんガソリンエンジンは搭載しているが、それはモーターの効率が低下する高速走行や急発進加速の場合と発電が主で、基本的には電気自動車としてモーターで走行する。そのため一般路上でのエンジン音はまったく気にならず、装着されているBS製エコタイヤのせいもあってロードノイズも低く、その静粛性は極めて高い。発進加速もどこまでも回転が上がってゆくようなスムーズさで、この利点は特筆すべきだろう。基本のシャーシは平成17年に発表された初代ア

ウトランダーから採用されている三菱の世界戦略シャーシであるGSプラットフォーム。このプラットフォーム、RVRやデリカD:5、あのスポーツマシンであるランサーエボリューションなどにも使われてきた逸品。PHEV化するにあたって重量物のバッテリーを床下に置くことで車体の重心を下げたのだが、それが完成形と比べていいプラットフォームの性能をさらに向上させ、コーナリングの安定感にも寄与しているのだ。

安定したコーナリングを支える要因はサスペンションにもある。舗装の継ぎ目など拾うが、それは路面状況を正確に伝えてくれるためであり、サスペンション自体は柔らかく感じるほど。それが上級セダン並みの乗り心地の良さに貢献しているのだが、ステアリングの鋭い追従性を失ってはいない。ボディのロールはあるのだが、それを減衰力を増した大型ダンパーが押さえ込み、ドライバーが狙ったクリッピングポイントをフロントタイヤはしっかりとトレースしてくれる。このあたり往年のランサーエボリューションを思い出すほどの小気味よさなのだ。

さらにトラクションである。実質的な電動車であるから駆動はモーターなのだが、フロントが馬力換算で82馬力、リアは95馬力と高出力。その双方を三菱独自のS-AWCと呼ばれる自動制御システムでコントロールするのだが、これが絶妙の仕上がりなのだ。上りの峠道を走ってみたのだが、強力なリアモーターがクルマを押し上げてくれる感覚がはっきりわかり、テールが流れてカウンタを当てることなく引っぱり上げてくれる。三菱が築き上げてきた4輪駆動技術は電動車であっても十分に発揮され、このマシンコントロールの楽しさや喜びは決して他メーカーのクロスオーバーSUVでは味わえない。都会的でスタイリッシュな中にも力強さを感じさせるボディデザインに加え、ドライバーオリエンテッドな卓越したハンドリングを持ち、三菱製4WD車の伝統を受け継ぐ秀逸な走破性も発揮する「エクリプスクロスPHEV」、三菱が生み出した「逸品」として語り継がれる存在となるに違いない。