

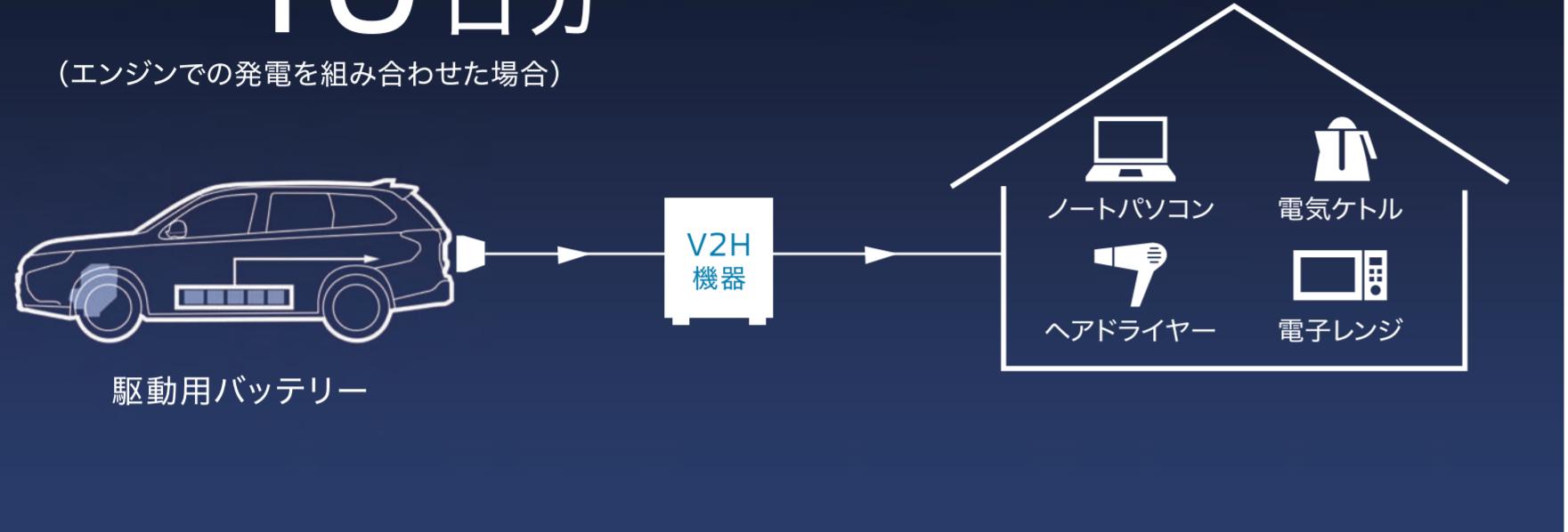


## My Favorite Life Style

## 一般家庭電力量

最大約 10 日分\*

(エンジンでの発電を組み合わせた場合)



※供給可能電力量は当社試算による(一般家庭での一日当たりの使用電力量を約10kWh / 日として算出、V2H機器等の変換効率は含みません)。住宅との接続にはV2H機器が必要です。V2H機器に接続している場合、エンジン始動による発電はできません。エンジンでの発電を行う場合は、V2H機器との接続を終了してください。V2H機器については、営業スタッフまたは各V2H機器取扱メーカーにおたずねください。

Biz Life Style Pick up >>>

一般家庭の最大約10日分※の電力量を供給可能。

移動可能な非常用電源としても機能するアウトランダーPHEVの「電力供給」の実力は、次のページにて。

たといえばエンジンまわりを例にとれば、何と約9割近くに細かく手を加える大刷新を敢行したというのだ。

分かりやすいところでは、インジンのサイズだ。前モデルでは2リッター4気筒DOHCだったが、新型では2・4リッターに大型化され、更にアトキンソンサイクルエンジンに変更された。松井氏によれば、これは加速性だけでなく静肅性の向上に大きく貢献していると。いう。エンジンのサイズアップによって低回転でも効率よく発電できるようになり、エンジン音に加えて運転席や助手席を感じる振動まで抑えられたそうだ。

続いては内装だ。やはり評価の高い基本デザインは引き継ぎつつ、シートを中心には質感がアップしているとのこと。実際に比べてみると、シートのデザインが洗練されていることに気がつくが、どうやらそれだけではなさそうだ。「乗り降りのしやすさや着席時のホールド性など、細かい部分をブラックシヨウアッ



エジソンをはじめ細かく見直された『最新

エジソンをはじめ細かく見直された『最新



製品開発本部  
プロジェクト開発マネージメント部マネージャー  
まつい たかお

**松井 孝夫 氏**  
1991年4月三菱自動車に入社し、操縦安定性・乗り心地機能の量産車開発に約20年間従事。主な担当車種は、ランサーエボリューション(エボ6・ミキマニエン-エボ10)、ランサー、アウトランダー。2011年より、アウトランダー／アウトランダーPHEVの開発プロジェクトのマネージメントを担当。技術計画から日程・費用、性能の管理、及び他部門(生産、営業、品質)に対する開発部門の窓口となり、開発全体会を取りまとめている。

昨夏に一部改良した「アウトランダーPHEV」は、ミッドサイズSUVの人気シリーズ「アウトランダー」のPHEVモデルだ。これまでのモデルとは何が違う、どのような進化を遂げたのか。今回は、開発者である松井孝夫氏への「インタビュー」が実現した。

アウトランダーPHEVの魅力をひとことで表現すると? 最初の質問に対し、氏は即座に「ツインモーター・ドライブによる質感の高い走りです」と答えてくれた。ツインモーターの4WD、簡単に言えば前後輪にそれぞれ独立した高出力モーターを搭載しているのだが、「アクセルを踏み込んだ瞬間から返つてくる力強い加速感、その後に訪れる静かで滑らかな走りは、アウトランダーPHEVでしか味わえない、唯一無二の走りです」とのこと。

この走りを支えるのが、同社独自の車両運動統合制御システム、S-AWC(スーパー・オール・ホイール・コントロール)だ。路面の状態に合わせて、常に4輪すべてのタイヤ性能を 定的に引き出すための技術です。どんな過酷なシーンでも4つのタイヤが路面に吸い付くよ

うに走ります。そのボテンシャルの高さゆえに、街中での通常走行時も安心感が違います」と松井氏。

これまで通常使用時のNORMALモードと走破性を高めるLOCKモードの2種だったが、最新モデルではアクセル踏み込み時のレスポンスと旋回性能が高まるS-SPORTモード、そして雪道など滑りやすい路面で安定感が増すSNOWモードが追加されているのが大きな違い。前者はこれから季節のドライブで気持ちよくアクセルを踏めるし、後者は近年よく遭遇する急な積雪下に強みを発揮する。滑りやすい雪道ではティレーキ操作などが必要で、運転にストレスを感じる人がほとんどだ。そんな時にS-AWCをアシストして、非常に安心して走ることができる。

実際に各モードを試みると、同じクルマとは思えないほどに挙動とフィールが変わるのが分かる。松井氏によれば、独立した前後のモーターをそれぞれ緻密にコントロールできるツインモーター4WDシステムは、S-AWCとの相性が特に良いそうだ。

アウトランダーPHEVのひとつ目の魅力は、同社が誇る最新テクノロジーの恩恵による走りの楽しさと安心感にあった。

開発チームのキーマンご本人に聞く、  
最新「アウトランダーPHEV」の魅力と実力。



\*1 AYC = Active Yaw Control ブレーキを制御することで、車両に働くヨーモーメントを最適に制御し、高い旋回性能と走行安定性を実現します。\*2 ASC = Active Stability Control ブレーキとモーターを制御することで、姿勢の乱れを抑制しクルマの安定性を確保します（スタビリティコントロール機能）。また、滑りやすい路面で発生する際、車輪のスリップを防ぎ、発進・加速をサポートします（トラクションコントロール機能）。\*3 ABS = Anti-Lock Brake System 滑りやすい路面や高速走行中の緊急ブレーキ時、ブレーキを制御し、タイヤのロックによって起こりやすい横滑りを防ぎ、安定した車体姿勢の確保、ハンドル操作による障害物の回避を容易にするブレーキシステムです。

My Favorite Life Style

# 走りだけにあらず! 「電源」としてのアウトランダーPHEV。



安堵が訪れるごとに電力とガソリンの使用量が気にならなくなります。停電直後、ガソリンとバッテリーはそれぞれ8割ほどを残した状態で、料理掃除・洗濯とフルにこなした結果、復旧時は充電分をほぼ使い切っています。それでもガソリンは、まだ半分以上残っていたとか。一番大きかったのは、これなら何とかやっていけるという前向きな気持ちになれただけであります。詳細は下記スペシャルサイトで紹介されているので、ぜひ内容を確認してみてほしい。

ここからは、アウトランダーPHEVが大活躍。1500Wまで使えるので炊飯器を使ってご飯を炊き、洗濯機のような大型家電も難なくクリア。被災3日目の夜9時に電気が復旧するまで、家族に電気と安心を送り続けた。

**大地震直後の大停電**  
**3人家族に3日間の電力と**  
**「前向きな気持ち」を供給**

札幌近郊在住のKさんがアウトランダーPHEVを購入したのは、昨年6月のこと。そのわずか3か月後に、あの大地震と大停電が北の大地を襲った。

夫婦と小学生の娘さんはひとまず無事を喜んだが、さうそくサバイバルを強いられる。まず困ったのが、停電でトイレの水が流れないこと。その時、アウトランダーPHEVから電気を引くことを思いついたKさんは、手探りで車内のコンセントにコードを差し込み、クルマの窓からトイレの窓へ。すると、スムーズに水が流れ、歓喜の声が上がる。

## アウトランダーPHEVの試乗は、お近くのショールームで。

◎ 試乗車・展示車検索はこちら



◎ アウトランダーPHEV スペシャルサイト



### ビズスタ特典

アンケートにお答え頂いた方の中から抽選で5名様に「アウトランダーPHEV」オリジナルミニカーをプレゼント。

応募期間:2019年8月31日(土)まで



応募方法: 下記URL又はQRコードからアクセスの上、アンケートにお答え下さい。

[https://www.biz-s.jp/tokyo-kanagawa/campaign\\_form/](https://www.biz-s.jp/tokyo-kanagawa/campaign_form/)

三菱自動車 お客様相談センター

0120-324-860

受付時間／9:00～17:00 土日／9:00～12:00、13:00～17:00

※お客様相談センターでは、商品に関するお問い合わせ・ご意見等を承っております。お寄せいただきましたお問い合わせ・ご意見は、今後のクルマ作りやサービスの参考とさせていただきます。

三菱自動車工業株式会社 本社／東京都港区芝浦3-1-21

MITSUBISHI MOTORS  
Drive your Ambition