

三菱自動車、新型 1 トンピックアップトラック『トライトン』を世界初披露 ～本日よりタイで販売を開始、日本へは来年初頭に投入予定

三菱自動車工業株式会社（本社：東京都港区、代表執行役社長兼最高経営責任者：加藤 隆雄、以下三菱自動車）は、1 トンピックアップトラック『トライトン』*1をフルモデルチェンジし、本日、タイ・バンコクで世界初披露するとともに、タイで販売を開始します。今後、アセアンやオセアニアから順次グローバルに展開するほか、日本市場へは約 12 年ぶりに投入する計画で、来年初頭の販売を予定しています。

*1：『トライトン』は一部の国・地域では『L200』として販売



新型『トライトン』スペシャルサイト（日本語版）

URL：<https://www.mitsubishi-motors.com/jp/products/triton>

三菱自動車のピックアップトラックは 1978 年に発売以来、45 年間で 5 世代にわたり約 560 万台を生産し、世界約 150 カ国で販売してきた三菱自動車の世界戦略車です。約 9 年ぶりのフルモデルチェンジで 6 代目となった新型『トライトン』は、「Power for Adventure」という商品コンセプトのもとで開発を進め、内外装デザインからシャシー、ラダーフレーム、エンジンなどを一新しました。

商品特長は以下の通り。

- (1) 従来モデルよりも一回り大型化したボディ、耐久性と信頼性を極限まで磨いた新開発のラダーフレームを採用し、高出力化と環境性能向上を両立した新開発のエンジンを搭載
- (2) 新開発のサスペンションによる良好な乗り心地や優れた操縦安定性、スーパーセレクト 4WD-II、バージョンアップしたドライブモードによる高い走行性能を実現
- (3) 頼もしく存在感のあるフロントフェイスとワイドで厚みのあるスタイリング、機能的で操作性に優れ、上質感を持ったインテリアを実現
- (4) ビジネスユースからパーソナルユースまで幅広く対応する安全性と快適性を大幅に向上

当社社長 加藤 隆雄のコメント

「新型『トライトン』は、三菱自動車独自開発の堅牢なラダーフレームやボディ、強靱な足回り、力強く扱いやすいエンジン、優れた走破性と安定性を実現する4WDシステムなど、従来からも三菱自動車らしさに磨きをかけ、新時代に相応しいピックアップトラックへと大幅に進化させました。最終的には100カ国以上で年間20万台規模となる見通しで、まさに当社の屋台骨を支える最重要モデルであり、成長フェーズの幕開けに投入する、第一弾となる世界戦略車です。ここからはじまる当社の挑戦にどうぞご期待ください」

1. 商品概要

新型『トライトン』は、SUVの快適性とトラックの実用性を兼ね備えた2列シートのダブルキャブ、1列シートのベーシックなシングルキャブ、そしてフロントシート後ろに荷室スペースを設けることでリクライニングも可能なクラブキャブと、用途に応じた3タイプのボディを設定しました。ボディを大型化し、環境性能と動力性能を大幅に向上した新開発の2.4Lクリーンディーゼルターボエンジンを搭載。ラダーフレーム、サスペンションなど主要コンポーネントを三菱自動車独自で新開発し、スーパーセレクト4WD-IIシステムには電子制御のアクティブヨーコントロール [AYC] *²を組み合わせ、ドライブモードをアップデートするなど、走行性能を大幅に強化しました。また新たにレーダークルーズコントロールシステム [ACC] *³をはじめとする最新の安全装備や、コネクティッド技術を用いたエマージェンシーサービスなどを投入し、ハード面だけでなくソフト面でも安全性、快適性を大幅に向上しました。

*2 : Active Yaw Control

*3 : Adaptive Cruise Control



ダブルキャブ



クラブキャブ

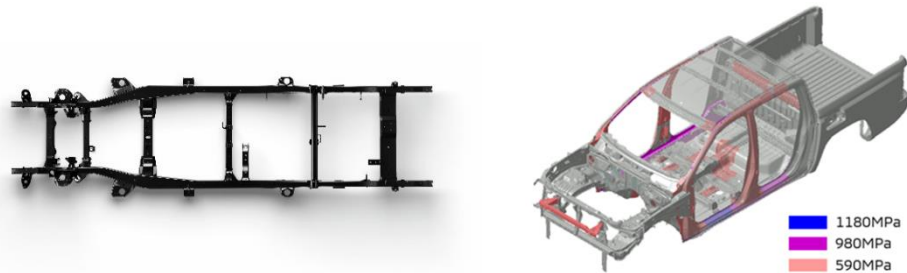


シングルキャブ

(1) 強靱なラダーフレームと高効率なクリーンディーゼルエンジン

・新開発となるラダーフレームは従来型から断面積を65%増やし、曲げ剛性60%、ねじり剛性40%の強化を実現。一方でハイテン鋼の採用比率を大幅に増加することで、重量増を最小限に抑えました。これにより走行性能や乗り心地の向上に大きく寄与することはもちろん、積載時の耐久性、衝突時のエネルギー分散性も向上するなど堅牢性を高めています。

また、ボディも同様に新たに 1180MPa のハイテン鋼を採用するなど、従来車に比べ軽量化を図っています。



- ・新開発の 4N16 型クリーンディーゼルエンジンは、用途に応じた 3 種類の出力の異なる仕様を用意しました。高出力仕様のエンジンには新型ターボチャージャーと新燃焼システムを採用し、150kW の最高出力と 470 N・m の最大トルクを約 1,500rpm からフラットに発生し、実用域での応答性に優れたトルクフルな走行が可能になっています。標準仕様では最高出力 135kW/最大トルク 430N・m と、最高出力 110 kW /最大トルク 330N・m の 2 仕様のエンジンを設定し、いずれもタービン容量を可変制御する VG ターボチャージャーを採用しています。



150kW 仕様エンジンルーム

- ・トランスミッションは従来車で好評のスポーツモード付き 6 速オートマチックトランスミッションと、シフトレバーをワイヤー式とすることでエンジンから直接伝わる振動を低減して快適性を向上した 6 速マニュアルトランスミッションを採用しました。

(2) 新開発のサスペンションと熟成した 4WD システムにより走行性能を向上

- ・4WD システムは走行中にダイヤル式のセクターで簡単に 4WD モードを変更することができます。前 40%、後 60% に駆動力を配分し、トラクション性能とコーナリング性能を両立するトルク感応式 LSD^{*4} を備えた三菱自動車独自のスーパーセレクト 4WD-II と、イージーセレクト 4WD を引き続き採用しました。

*4 : Limited Slip Differential

- ・スーパーセレクト 4WD-II 搭載車は後輪駆動の「2H」、フルタイム 4WD の「4H」、センターディファレンシャル直結の「4HLc」、更によりローギヤの「4LLc」の 4 種類が選択可能で、ドライブモードは従来車のオフロード 4 モードから、オンロードも含めた 7 モードに増加。すべての 4WD モードに設定されている「NORMAL」モードをはじめ、2H には経済性を重視した「ECO」、4H に「GRAVEL (未舗装路)」と「SNOW (冰雪路)」、4HLc にトラクション性能を引き出す「MUD (泥濘)」と「SAND (砂地)」、4LLc には「ROCK (岩場)」モードが設定され、あらゆる路面で最適なドライブモードを選択可能です。一方、イージーセレクト 4WD 搭載車の 4WD モードは後輪駆動の「2H」、センターディファレンシャル直結の「4H」、よりローギヤの「4L」が選べます。

4WD モード	ALL	2H	4H		4HLc		4LLc
ドライブ モード							
	NORMAL	ECO	GRAVEL	SNOW	MUD	SAND	ROCK

- ・スーパーセレクト 4WD-II 搭載車には新たにアクティブヨーコントロール [AYC] を採用。コーナー内側の前輪に弱くブレーキをかける事で旋回性を向上します。また、2WD/4WD モデル共にアクティブ LSD (ブレーキ制御タイプ) を採用。空転している車輪にブレーキをかけて路面をグリップしている車輪に駆動トルクを分配することで、滑りやすい路面での安全性が向上すると共にスポーティな運転を楽しむことができます。



- ・カーブが連続するような道路で安定性を向上させるアクティブスタビリティ&トラクションコントロール [ASTC] *⁵を全車に標準装備したほか、下り坂で一定のスピードを保持して安心して走行することができるヒルディセントコントロール [HDC] *⁶、坂道発進でのずり落ちを防止するヒルスタートアシスト [HSA] *⁷などを引き続き採用しています。

*5 : Active Stability & Traction Control

*6 : Hill Descent Control

*7 : Hill Start Assist

- ・サスペンションはフロントにダブルウィッシュボーン式を踏襲し、信頼性と耐久性を重視しながら新開発しました。4WD 及び 2WD のハイライダーのアップーアーム取り付け部を上方に移動し、ストロークを 20 mm 増やして接地性・乗り心地を向上したハイマウントタイプとしました。リヤサスペンションは強度を維持しながら軽量化したリーフスプリング式を採用。大径化されたショックアブソーバーと共に快適な乗り心地を実現しました。



フロントサスペンション

- ・ボディを大型化する一方で最小回転半径の増加は最低限にとどめ、フードラインの見える見切りの良いボンネット形状によって運転しやすくしています。また、高出力仕様エンジン搭載車には、電動パワーステアリングを新たに採用。低速域ではアシスト量を増やすことでコントロールしやすさを追求、高速域では手応えを増やすことでドライバーに安心感を与えます。また、路面からのキックバックを減らし、オフロードや牽引時を考慮してチューニングするなど、安全・快適性に配慮しています。

(3) デザインコンセプト「BEAST MODE」(勇猛果敢)

- ・ピックアップトラックに求められるタフさや力強さに加え、三菱自動車らしい堅牢さを持ちながら俊敏さも併せ持つ堂々とした佇まいを表現しています。



- ・力強いパフォーマンスと、人とクルマを守る安心感を表現した「ダイナミックシールド」フロントデザインコンセプトを、力強く立体的なフロントグリルやフェンダーから繋がる力強い造形、それを強調するプロテクターで、ピックアップトラックに最適化しました。3 連の L 字型 LED ランプを配したデイトタイムランニングランプは猛禽類を思わせる眼光鋭い造形とし、その下に立体的な 3 眼プロジェクター式のヘッドラ

イトを組み合わせる事で、圧倒的な存在感と逞しさを感じさせるデザインとしています。

- ・ 水平基調のボディサイドは、ドアの厚みを演出する張りのある大きな面で構成しながら、シャープに張り出したフェンダー造形とのコントラストで引き締め、より幅広く見せることで安定感と強靭さを強調しています。
- ・ 十分な荷台サイズを確保しながら、サイドから続く張りのある面を後端まで回しています。両端にT字型のテールランプを配しワイド感を強調するとともに厚みを持たせリヤ周りを逞しく演出します。
- ・ エアロダイナミクスを向上させたキャビン形状やリヤスポイラー、大型化して握りやすく耐久性を高めたドアハンドル、幅を広げて水はけを良くしたサイドステップなど、各所に機能的なデザインを採り入れ、実用性を大幅に向上しています。
- ・ インテリアでは、走行時の車体姿勢の変化をつかみやすい水平基調で力強い造形の「HORIZONTAL AXIS (ホリゾンタル・アクシス)」コンセプトを進化させたインストルメントパネルを採用しました。プロフェッショナルユースを意識し、乗員を保護するためにソフトパットを要所に採用し、実用性の高さを確保。デザイン面では、幾何学的な造形とメタリックを多用したハイコントラストでモダンな空間としています。



- ・ モニターやメーター、コントラストをつけたスイッチ類は視認性にこだわり、セレクター、ダイヤル、スイッチ類は手袋をしたままでも確実に操作ができるよう程よい節度感を実現。ステアリングホイール、グリップ、ドアハンドル類は握り心地や逞しさを追求するなど「MITSUBISHI TOUCH (三菱タッチ)」という考え方に基づいてデザインしました。
- ・ ユーティリティは、6A/T車及び6M/T車のフロアコンソールに大型カップが2つ収まるカップホルダー、コンソールボックスには600mlのペットボトルが4本収納可能。5M/T車は形状を工夫し、カップホルダーとしてだけでなく、タブレットやファイルが置けるように工夫するなどプロユースを意識した作りとしています。グローブボックスやスマートフォンホルダーなどの小物入れは手袋をしたままでも操作しやすい

いよう余裕をもったサイズとし、電子機器の充電用としてインストルメントパネルとセンターコンソールにタイプAとタイプCのUSBを用意、インストルメントパネルセンター下部にはスマートフォンのワイヤレスチャージャーも装備しました。

- ・ボディカラーは従来車にはない、鮮やかさとメタリック感を強めたヤマブキオレンジメタリックと、輝度感を向上させたブレイドシルバーメタリックを新たに投入しました。高品質なベーシックカラーとしてホワイトダイヤモンド、ホワイトソリッド、グラファイトグレーメタリック、ジェットブラックマイカをラインナップしています。



ヤマブキオレンジメタリック



ブレイドシルバーメタリック



ホワイトダイヤモンド



ホワイトソリッド



グラファイトグレーメタリック



ジェットブラックマイカ

- ・最上級グレードではフロントグリルをボディ同色に、ドアミラー、ダイナミックシールドガーニッシュ、ドアハンドル、バンパーなどをブラックに、フロント、サイド、リアの各アンダーガードはダークチタニウムとしました。また、ブラックのルーフレール、オーバーフェンダー、荷台にはスタイリングバーを装着する事でより一層精悍さを増しています。インテリアもメタリック加飾部分をブラック基調とすることで引き締め、オレンジのアクセントカラーを配置する事で上質感と精悍さを加えています。

(4) ピックアップトラックとしての基本性能の向上

- ・カーゴベッドを大型化することで、ベッドライナー装着状態でもユーロパレット積載にも対応したほか、従来モデルに比べて荷台高を45mm低い820mmとし、さらにバンパーコーナー上面の面積を拡大し、フレームで補強、足を乗せるスペースとして使用可能とするなど実用性を向上させました。



- ・フロントシートは腰回りをしっかりサポートし、肩付近は動きやすく開放的な形状とし、ドライバーの疲労を軽減します。また、ヒップポイントを従来車に比べて 20 mm アップし、アップライトな乗車姿勢とすることで、室内からの視認性を向上しました。このほか、A ピラーを立ててドア開口部を広げ、さらにサイドステップの幅を広げるとともに滑りにくい形状とすることで、乗降性を向上しています。

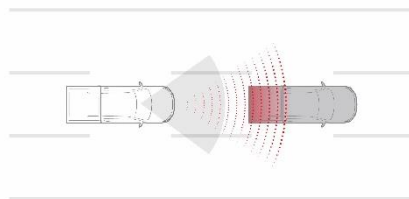
- ・三菱自動車セーフティセンシング [MMSS] *⁸では新たに先行車の加速・減速・停止に追従走行し、設定した車間距離を保ちながら走行するレーダークルーズコントロールシステム [ACC] を搭載。衝突被害軽減ブレーキシステム [FCM] *⁹、後側方車両検知警報システム（レーンチェンジアシスト機能付） [BSW / LCA] *¹⁰、後退時交差車両検知警報システム [RCTA] *¹¹などを引き続き採用し、先進安全装備の強化を図りました。

*8 : MITSUBISHI MOTORS SAFETY SENSING

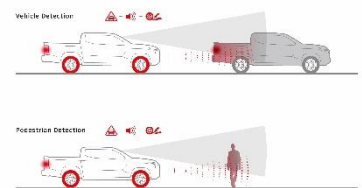
*9 : Forward Collision Mitigation system

*10 : Blind Spot Warning with Lane Change Assist

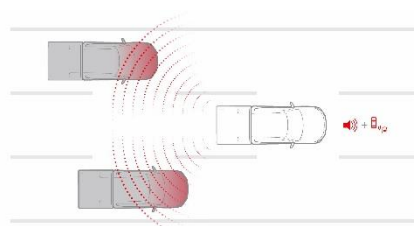
*11 : Rear Cross Traffic Alert



レーダークルーズコントロールシステム [ACC]

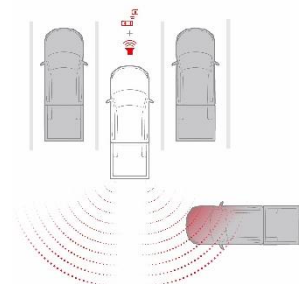


衝突被害軽減ブレーキシステム [FCM]



後側方車両検知警報システム

(レーンチェンジアシスト機能付) [BSW/LCA]



後退時交差車両検知警報システム [RCTA]

- ・「三菱コネク」によってカーライフをもっと快適に安心してドライブを楽しむことができます。ドライバーの安全を守るために車内から情報を発信する機能として、事故や故障時にボタンひとつでコールセンターに救助を依頼したり、エアバッグが展開した場合は自動的に通報したりすることで迅速な対処が可能な SOS エマージェンシーサービスを搭載。また、スマートフォンと連携した操作では、車両を駐車した位置をスマートフォンアプリの地図に表示させて自車位置の確認ができるカーファインダーをはじめ、燃料の量やオイルの状態、ドライブ履歴など車両の状態を知ることが

でき、更にリモート操作で乗車前にエアコンを作動させることや、ヘッドライトやホーンを操作することも可能です。また、スマートフォンとの連携には電話回線を使用するので、電波受信できる範囲であれば遠く離れていても通信が可能です。

- ・メンテナンス性の向上として、アンダーカバーの脱着なしにエンジンオイルの交換を行う事ができるようにドレーンボルトの位置を変更し、またアタッチメントなしでガレージジャッキが使用できるようサービスホールを拡大（4WD/2WD ハイライダー）しました。また6M/T車はギヤオイルの交換を不要にするなどメンテナンスフリー化も進めています。
- ・アクセサリーはプロテクター類からドレスアップ用まで幅広く設定しました。プロテクション機能を持たせながらスタイリッシュさを演出するスポーツバーをはじめ、三菱自動車らしさを主張するグリルエンブレム、フェンダーアーチモールディング、サイドドアガーニッシュで強固なイメージを強調しています。またピックアップトラックには欠かせないベッドライナーも用意しました。



スポーツバー



フェンダーアーチ
モールディング



サイドドアガーニッシュ



フューエルリッド
ガーニッシュ



グリルエンブレム



ベッドライナー

諸元表（駆動系） *12

エンジンタイプ	4N16型 2.4ℓ 16バルブ直列4気筒 DOHCインタークーラーターボディーゼル						
排気量	cc	2,442					
ボア×ストローク	mm	86.0×105.1					
圧縮比		15.2					
最高出力（ネット）	kW/rpm	150/3,500	135/3,500	110/3,500			
最大トルク（ネット）	N・m/rpm	470/1,500-2,750	430/2,250-2,500	330/1,500-3,000			
燃料噴射装置		コモンレール式燃料噴射装置					
燃料タンク容量	L	75					
トランスミッション		6A/T	6M/T	6A/T	6M/T	6A/T	6M/T
駆動方式	4WD	●	●	●	●	●	●
	2WDハイライダー	●	●	●	●	●	●
	2WD				●		●

*12：国により投入のない組み合わせもあります

以 上