

お詫びと訂正

会誌「自動車技術」Vol.78 No.2 (2024 年 2 月発行)に掲載いたしました「Japan Mobility Show2023 見聞録」の記事に一部誤りがございました。
深くお詫びいたしますとともに以下の通り訂正いたします。

会誌「自動車技術」Vol.78 No.2
「Japan Mobility Show2023 見聞録」

P.3 27 行目

SUBARU

誤)

運転者の乗車位置が車体の中心にあり，そこから 4 輪へ力が届くような造形が特徴だ。

正)

ドライバーを中心に、ドライバーの乗車位置から四輪へ力が届くような造形が特徴だ。

P.3 3 行目

スズキ

誤)

EV の世界戦略車第一弾である eVX (イー・エックス・ブイ) だ。 1月にインドで先に公開され、

正)

EV の世界戦略車第一弾である eVX だ。 2023 年 1月にインドで先に公開され、

P.3 6 行目

スズキ

誤)

もう一台の EV は、日本市場のための軽自動車だ。

正)

もう一台の EV は、日本市場のための軽自動車 eWX だ。

P.3 15 行目

スズキ

誤)

新たな車両区分となる 特定原動機付自転車に分類される

正)

新たな車両区分となる特定 小型原動機付自転車に分類される

P.3 21行目

スズキ

誤)

パナソニックサイクルと共同による e-PO (イー・ポ) は、

正)

パナソニックサイクルテックと共同による e-PO (イーポ) は、

P.4 1行目

スズキ

誤)

スズキの独自開発によるバッテリーパックを用いる。

正)

ポータブル電源としても活用できるバッテリーパックを用いる。

P.4 12行目

カワサキ

誤)

大排気量と過給を組み合わせたバイク

正)

大排気量と過給機を組み合わせたバイク

P.4 14行目

カワサキ

誤)

その象徴的な Ninja (ニンジャ) に、ストロングハイブリッドの 7 Hybrid (セブン・ハイブリッド) と、

正)

その象徴的な Ninja (ニンジャ) に、ストロングハイブリッドの Ninja 7 Hybrid (ニンジャ・セブン・ハイブリッド) と、

P.4 18行目

カワサキ

誤)

両方の動力を併用すると 1000 cc エンジンに匹敵する出力を発生する。

正)

両方の動力を併用し、e-Boost 使用時の瞬発力は 1000 cc エンジンに匹敵する出力を発生す

る。

P.4 20行目

カワサキ
誤)

e-1は、

正)

Ninja e-1は、

P.4 27行目

カワサキ
誤)

ほかに、1963年にカワサキ傘下となった往年のメグロが

正)

ほかに、1964年にカワサキに吸収された往年のメグロが

P.4 29行目

カワサキ
誤)

250 ccの単気筒エンジンを搭載する MEGURO S 1 (メグロ・エスワン) が

正)

230 ccの単気筒エンジンを搭載する MEGURO S 1 (メグロ・エスワン) が

P.4 36行目

いすゞ/UDトラック
誤)

いすゞとボルボ・グループは、2020年に提携を結んだ。そして、今回のモビリティショーでは、ボルボ・グループ傘下のUDトラックといすゞの両社が初の共同展示を行った。

正)

いすゞとボルボ・グループは、2020年に提携を結んだ。そして、今回のモビリティショーでは、いすゞのグループ入りしたUDトラックと、いすゞの両社が初の共同展示 (いすゞグループ) を行った。