Mクラスセダンの美を具現

NISSAN SYLPHY

■テキスト=有岡 志信（フォトライター） ■Photo=川村 勲（川村写真事務所） ■取材協力=北海道日産自動車 北店 ✆（011）711-6111

プロフィール

■ブルーバードからの大いなる独立記念日

正直に言うと、ちょっと寂しかった。なぜなら12年12月リリースの今回の3代目・シルフィから、53年間続いた日産の「ブルーバード」の名称が消えたからだ。日産の歴史を歩む名車のひとつ、ブルーバードの名を外し、新たに「日産 シルフィ」として生まれ変わった。発想の転換でシルフィの大いなる独立記念日として、この3代目を捉えると、納得できる。ブルーバードじゃなくて、シルフィのアイデンティティーがしっかり確立された、と。

Lクラスセダンに匹敵する居住性と快適性。大人4人が乗車しても、狭さは感じない。同社の「フーガ」のような大型高級セダンも最高だが、取り回しの良さや気軽に乗れるという点ではシルフィに分がある。コンセプトのひとつ「クラスを超えた高級感」が随所に感じられる。なかなか特徴が表れづらいMクラスのセダンだが、シルフィの登場でLクラスセダンに二の足を踏む人たちが待ち望んでいたのではないか、と推測する。Lクラスセダンに持て余し気味だったユーザーの乗り換えも十分に考えられる。

■エッジの効いたラインで精悍さをさらに演出

フォルムは、エッジの効いた精悍（かん）な顔つきだ。特にフロント部分の両サイドからバンパー付近まで伸びたエッジラインは、男性的で受け身のセダンでないことを感じる。ヘッドライト下部には6連、リヤにも15個のLEDのコンビネーションランプを配した。現行のアウディも同様にLEDランプを配置しており、車の表情をグッと引き締めている。しっかりとした自己主張をしているようで、これがなかなか良い感じ。サイドからリアビューにも、エッジの効いたラインが施され、高級感ではなく、まぎれもない高級車だ。2代目は丸みを帯びたデザインで愛きょうがあった、と個人的に思う。だが、全く別の顔を持つ、より攻撃的なエクステリアに変貌した。

新型シルフィのパワーユニットは、全グレードFFの1・8ℓに統一。4WDは燃費向上の観点もあり、ラインナップから外した。その結果、JC08モードの燃料消費率は15・6km／ℓというクラストップレベルの低燃費を実現。これは一昔前の軽自動車に匹敵する低燃費である。開発段階では過給機付きの排気量を落としたエンジンも検討していたが、やっぱり自然吸気の1・8ℓエンジンがジャストフィットだ。新開発のパワーユニット「MRA8DE」は燃焼効率、吸排気効率を高め、走りと燃費の向上を両立した。変速機は効率性を重視した新世代エクストロニックCVTを採用し、低速から高速までストレスを感じず力強く伸びる。

■日産のクラフトマンシップを随所に感じる

インテリアはクラスの概念を覆す造り込みを感じる。最上機種の「G」は木目を基調とし、センターコンソールのエアコン吹き出し口をシルバーメッキで縁取り。広がり感を出すため、つなぎ目のない一体成型のインストルメントパネルがクラスを忘れさせる。スピード、タコの各主要メーターはアナログで逆に新鮮さがあり、安心感もある。日産のクラフトマンシップとも言うべき巧みな技術が随所に施され、さすがというかやっぱり日産というか、感心させられる。ユーザーの目も昨今、厳しくなっており、妥協を許さない信念を感じた。

特筆すべきはクラス最大級の広さだ。5ナンバー枠だった先代モデルよりも、全幅が65㎜拡大した3ナンバーに変更。このため、後席のショルダールームが先代よりも30㎜広がった。後席に2名乗車なら足を組んで座ることもできる。トランクルームはLクラスセダンに匹敵する510ℓで9インチのゴルフバック4個をのみ込む大容量だ。このぐらいの広さがあれば、ルーフキャリアを付けず、家族4人分のキャンプ用具を積み込むことだってできる。さらにスキーやスノーボードも、長さ次第では収容可能になってくる。

快適装備では「フーガ」「ティアナ」の上位セダンに搭載された左右独立温度調整機能付きのエアコン、ボタン操作でエンジンを始動できるインテリジェントキーをグレード別に設定した。セダンとしての機能性と快適性がうまく融合している。

インプレッション

■降雪地でのFFの進化、エコに対する啓発

今回試乗したのは最上位グレードの「G」。

主要諸元：（G）

- ●全長×全幅×全高／4615×1760×1495㎜
- ●ホイールベース／2700㎜
- ●トレッド／前：1540㎜ 後：1540㎜
- ●車両重量／1240kg
- ●最小回転半径／5.2m
- ●エンジン／1798cc 直4 DOHC
- ●最高出力／131ps/6000rpm
- ●最大トルク／17.7kg・m/3600rpm
- ●JC08モード燃費／15.6km/ℓ
- ●ミッション／CVT
- ●ブレーキ／前：Vディスク 後：リーディング・トレーリング
- ●タイヤサイズ／195/60R16
- ●駆動方式／FF
- ●乗車定員／5名
- ●車両本体価格（札幌地区）／2,389,800円（消費税込）

『ブルーバード シルフィ』のブルーバードが無くなり、サブネームの『シルフィ』が正式な車名になった。
名前だけではなく、ボディーサイズも大きくなり、先代よりもハイグレード化したのが大きな特徴だ。

今回のモデルチェンジで国内仕様のミッションはすべてCVTに統一された。新型エンジンとのマッチングで力強い走りと低燃費を両立している。

ボディーサイズの拡大により、居住空間・ラゲッジスペース共に余裕のあるインテリアを実現。

ディーラーメッセージ

北海道日産自動車 北店

カーライフアドバイザー 山田 隼世さん

4人で乗っても広くて快適です。車内の色彩は優しい色でゆっくりとリラックスできます。インテリアも洗練されており、Lクラスセダンから乗り換えても違和感がありません。新開発のエンジンは低、中、高回転の全てで非常によく回ってくれます。2.0ℓではなく、あえて1.8ℓにしたことで燃費が向上したことも魅力のひとつです。サイズはMクラスセダンなので取り回しもよく、女性にも運転のしやすさがポイントになります。

場所は大寒波と年末年始の大雪の影響が残る札幌市郊外で、気温も氷点下8度と冷え込む。路面はアイスバーンと深雪が入り交じる悪コンディションだ。第一印象は『FFで大丈夫?』だったが、大丈夫だった。まず、アイスバーンでは標準装備されているVDC(ビークルダイナミクスコントロール)が素早く効いて、ブレーキ圧やエンジン出力を調整して挙動に不安定さを感じない。除雪が追い付かない深雪の駐車場でも無理をしなければ、はまることもない。最小回転半径は5.2mとあって、降雪で狭くなった道での取り回しの良さを実感できる。降雪地ユーザーにとって4WDの重要性を感じるが、FFでも十分いけるということを強調したい。

エンジンは極めてスムーズに回る。アクセルを踏み込めば、予想通りに加速する。200馬力超の車種で、特に過給機付きは予想に反して加速する場合もある。逆に高速走行では馬力のない車種でストレスを感じることもある。その点から言うと、シルフィの1.8ℓ、131馬力は自然な感覚で運転をすることができる。足回りも硬すぎず、柔らかすぎず最適な味付け。雪で凸凹の道でも足回りは意外にもしっかり粘って、路面に食いついていた。

個人的にはメーター中央下部に配置している「ECOモード」の表示に目を奪われた。ラフなアクセルワークによる過剰な燃料消費率が表示される。不必要にアクセルを踏んで加速すると、表示メーターのメモリーがどんどん左端まで減っていく。エコ、エコ、エコと叫ばれるが、具体的な指針が表示されれば、誰だって控えめな運転になる。このメモリーを右端まで持っていくことを目標にすれば、本当にエコ運転になる。低燃費はどんなに素晴らしいエンジンを開発しても、結局はドライバーの意識がないといけない、ということを痛感させられた。これは日産のエコへの込められたメッセージなのかもしれない。

■欧州をうならせた セダンの伝統と技術の高さ

Mクラスセダンの自己主張は、難しい面もある。どうしても、3ℓ超のLクラスの性能や快適性にかなわない。Mクラスの下には安価な価格帯で各メーカーがしのぎを削って豊富な車種をリリースしている。あえてMクラス市場にシルフィの新型投入を果たした日産は、セダンの美しさを徹底的に追求した。全高を先代より15㎜下げるなど、目に見えづらい創意工夫もある。決して派手さはないが、なるほどと思わせる車の美的センスを持っているからこそ3代目・シルフィが誕生した。

日産は90年にMクラスセダンの「プリメーラ」をリリースした。欧州車を意識した美しさ、5ナンバー枠で快適な居住性を実現するなど「プリメーラ・パッケージ」とも呼ばれ、一世を風靡(ふうび)。日本車として初めて当時の欧州カー・オブ・ザ・イヤーで2位を獲得した。この他「セフィーロ」も好きな車だったし、「ブルーバードSSS」も個性的だった。そんな技術と伝統を再び「美しさ」で表現したシルフィ。ユーザーがMクラスセダンに目を向けるきっかけになるかもしれない。