



日産の本気、三菱の革新

MITSUBISHI ek CUSTOM

次に装備面に着目してみよう。
 当節、欠く事の出来ない環境技術という側面では、
 アイドリングストップ機能を搭載したことが最大の
 ポイントだ(ターボ搭載車は不採用。減速時に時
 速13km以下でアイドリングストップが作動し4W

■斬新な親切設計

力の高さを感じさせたい。
 一方、DAYZハイウェイスターは、グリル中央に輝
 く、NISSANのエンブレムがドライバーの優越
 感を誘発。二段のメッキグリルコンビネーション
 イット、丸目のスモールライトが両サイドに向かっ
 て、丸く弧を描くフロントボディーにバランスが
 納まり、俊敏なイメージを全面に押し出している。
 日本を代表する数々のスポーツカーを生み出して
 来た、日産らしいデザインと言えよう。ベーシックモ
 デルのDAYZもフロント周りこそシンプル風合
 いだが、上下を流れる一本のサイドラインからハッチ
 バックドアへと連なるつねりを帯びた形状が運動
 能力の高さを感じさせたい。

また、エンジン、車体構造、インテリアなどを同じく、
 ともにベーシックなタイプとスポーツタイプバージョン
 を配備。今回試乗用に提供されたのは、後者にあた
 るekカスタムとDAYZハイウェイスターである。
 まずは、両車の相違点であるルックスから見てい
 う。全体的に箱形のシンプルなイメージだった先代から
 大きく様変わりしたekカスタムは、鏡のようにキ
 ャリと輝くメッキグリルの両端に、切れ長のフロント
 ライトをマウントし、流麗なサイドラインへとつなが
 る秀逸なデザインが与えられたことで、目でそれと
 わかるアイデンティティを身に着けた。同時に、ek
 カスタムも陰影を帯びたシャープなボディーに生まれ
 変わり、言うならば凡庸からの脱皮を果たしたとい
 うことになる。

日産の体制が確立され、かつて2003年の月に
 日産からは新車種「DAYZ」として三菱からは
 3代目「ek」が登場し、ついに両雄が並び立つ
 たことになる。

■光るアイデンティティ

日産に三菱ががらりと四つにタガを組め、お互いの
 ストロングポイントを融合した軽自動車の開発に
 着手すべく、合弁会社NMKVが設立されたのは
 2011年のこと。過去にいくつかの先例があった
 共同モデルの形態からさらに歩みを進めた、意欲
 的な事業展開として大きな話題を呼んだことも記
 憶に新しい。特に、日産が本腰を入れて軽自動車市
 場に打って出るということで、一体どのようなクルマ
 が生まれるのかに大きな注目が集まった。NMKV
 内での共同プロジェクト作業を経て、三菱の工場で生

産したのが、今回特別企画として、枠を
 拡大してこのニューカーをレポートする。

本誌の新車インプレッションは、一車種ごとの検証
 を通例としているが、今回は特別企画として、枠を
 拡大してこのニューカーをレポートする。
 トール型ミニを中心とした日本の軽自動車界は、
 今や世界でも類を見ないほど著しい進化を遂げて
 いる。カブリーと言えぬのではないだろうか。近年
 市場をにぎわしている車種の多くは、装備面におい
 て上級車と歩も引けを取らず、走行性や静粛性の
 向上といった点でも目を見張るものがある。そして、
 もともと大きなアドバンテージであった経済性とい
 う面においても、さらなる研鑽を重ねている状況だ。
 それだけに、ユーザーの要求も日増しにハードルが
 高くなっており、これにこたえつつ魅力ある車種を開
 発し続けているメーカーの努力は、現状以上に評価
 されるべきだと感じる。とりわけ、軽自動車の世帯
 あたりの普及台数で全国42位(2012年度・全国
 軽自動車協会連合会発表)に甘んじている北海道に
 おいては、軽自動車全般に対する再評価の遅れを感
 じたことが急務だ。その絶好の機会となるであ
 るこの度、期待のニューカーを果した。

■盛り上がる軽自動車市場

プロフィール



期待と注目を集めて新登場

NISSAN DAYZ Highway STAR

主要諸元：(4WD・インタークーラーターボ)

- 全長×全幅×全高／3395×1475×1620mm
- ホイールベース／2430mm
- トレッド／前：1300mm 後：1290mm
- 車両重量／900kg
- 最小回転半径／4.7m
- エンジン型式／659cc 直3 DOHCターボ
- 最高出力(エンジン)／64ps/6000rpm
- 最大トルク(エンジン)／10.0kg・m/3000rpm
- JC08モード燃費／22.6km/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／165/55R15
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／4名
- 車両本体価格(札幌地区)／1,546,000円(消費税込)

「ek」の3代目という位置づけから、単なるモデルチェンジと捉えられがちだが、中身を比較すると全くのプランニューモデルだということが判る。動力性能・環境性能など、どれを取っても格段の進歩を遂げた感がある。これも三菱と日産のコラボレーション(共同作業)の成果か。

セミトルワゴンのカテゴリーに属するクルマなので、ラゲッジスペースも必要にして十分な積載量を確保している。また居住性に関しても、足元を広く取る工夫がなされており、少々の長距離ドライブでは苦痛を感じることは無いだろう。トータルバランスに優れた一台と言えるクルマに仕上がっている。



ち上がる。アクセセルを軽く踏み込んでスムーズな発進を試みると、その意図を汲み取ったかのようになチャリルに走り出す。回転半径4.7mの2WD車は4.4mを誇るだけに、とにかく取り回しが容易。特に混雑する市街地ではキビキビと走る。最大出力49ps/6500rpm、最大トルク5.7kg・m/5500rpmのエンジンパワーは、加速時や登坂時において非力感が否めないものの、ひとたび5000回転近くなると到達してしまえば、高速走行での安定感にはかなわないもので、また想像以上に静粛性が高い。ハンドリングはクルマがつかつ硬質で、高速でコーナーに入ると入った際のふつき感はある。

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

江端 秀明さん

3代目のeKワゴンは、先代モデルから多くの点が変わりました。特に、eKカスタムが今まで以上にシャープなフロントマスクとなったことに、三菱の意欲があらわれています。個人的にお客さまに注目していただきたいと考えているのは、CVTを三菱の軽自動車ですべて採用したこと。旧モデルにお乗りのお客さまには、走りが格段にスムーズになったことを実感していただけたと思います。また、インタークーラーターボを搭載したTの高い加速能力は、多くの方々にご満足いただけたと思います。ぜひ、試乗車で体感していただきたいです。



ど感じないレベルである。前輪にストラット式後輪にトルクアーム式3リンクを備えたサス(バネ)と、車体とのマッチングも良好で、ドライバーに無用な動揺を与えないよう物理的にかかる負荷を適度にいなしてくれる。スポーツカーレベルとまでは言えないものの、高次元のトータルバランスを実現しているあたりはさすが日産である。

さて、続いてはeKカスタム、乗り込んでみると違和感がないのはインパネデザインも含めた室内空間が共通だから。もちろん、運転席からの視界もあたりまえのように広々、シートへの座り心地も同様である。

しまつというありがちなミスはこの両車種に限ってはまずない。万がそのまま発進したとしても、時速30km以上になった時点で自動的にミラーを展開するシステムが備わっている、その点の心配は無用である。

収納面においても充実した設計が見られる。特にリアシートが前後に170mmスライドでき、なおかつラゲッジスペースがフラットになるため、荷物の量や形状に応じた様々なレイアウトが可能である。トレイ・ポケット・フックなどの小物に対応した装備も十分であり、幅広い年齢層にアピールしそうだ。

タッチパネルを採用することで、家電のような扱いやすさを実現させたオートエアコン。紫外線を99%カットするUVフロントガラス、エコドライブのレベルを4段階で表示するECOドライブアシスト機能、坂道発進時の後退を防ぐヒルスタートアシストなど、両車種に設定された機能は実に多彩である。これぞまさに、至れり尽くせりだ。その効果もあつてか、ダウンサイジングを希望する日産ファンの高齢者や、他メーカーからの乗り換え組が殺到している、噂のDAYZハイウェイスター。そして、従来のイメージを一新することに成功したeKカスタム。NMKVによるクルマ作りは、まずは順調に滑り出したと言える。DAYZハイウェイスターのターボバージョンが登場する8月以降も、この状況が続くことは明らかである。

■幸先のよいスタート

アクセセルを踏み込むとターボの威力を実感。2000回転、3000回転と、加速フィールの変化が伝わり、4000回転に到達するやドライバーはハイを体感する。とは言え、効き、はあくまで自然であり、急激な加速をつながず、かつなセッティングではないので、お年寄りや女性でも安心してアクセセルを踏み込むことができるだろう。

三菱にとって今回、軽自動車初採用となった副変速機構付CVTは、低速時はギア比を低く、高速時はより高く設定されていることで、全体としてスムーズな走りを実現することに貢献している。また、今回、その点を活かすに検証することは難しかったが、今までのeKシリーズから飛躍的な進化を遂げているという点とは、まさにもない事実なのである。

主要諸元：(ハイウェイスター・4WD)

- 全長×全幅×全高／3395×1475×1620mm
- ホイールベース／2430mm
- トレッド／前：1300mm 後：1290mm
- 車両重量／890kg
- 最小回転半径／4.7m
- エンジン型式／659cc 直3 DOHC 12バルブ
- 最高出力(エンジン)／49ps/6500rpm
- 最大トルク(エンジン)／5.7kg・m/5500rpm
- JC08モード燃費／26.0km/ℓ
- ミッション／CVT
- ブレーキ／前：ディスク 後：リーディングトレーリング
- タイヤサイズ／165/55R15
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／4名
- 車両本体価格(札幌地区)／1,497,300円(消費税込)



「ek」シリーズと骨格その他を共有する兄弟車だが、両メーカーの「味付け」の部分での差別化が図られている。特に搭載ナビなど、インテリアを中心に両メーカー独自の装備が多い。



D車は停車時にサイドリングストップ、ムダなカッリン消費を抑える。加えてボディ・エンジン、サスペンションなどの軽量化をはかっている。08モーター29.2km/hのスピードにより異なる、このラストレバルの低燃費を実現させた。

特筆すべきはリアビューモニター付きのルームミラーを採用した点。ギアをバックに入れたと、ミラー左端に後方の映像が映し出され、後進時の事故や不測の事態を回避することを可能にしている。一部、シートを除き標準搭載されていることもポイントが高い。ナビと連動したバックモニターと比較すると、当然ながら画角は小さいが、画質はクリアで使い勝手

ディーラーメッセージ

日産プリンス札幌販売 月寒支店 店長

佐藤 悟幸さん

6月の販売開始以降、DAYZは想像以上の大好評をいただいております。日産の上位車種をお乗りのお客さまの中には「思った以上に広い車内も静かだね」とおっしゃる方や「今乗っているクルマと比べても大きな差はない」とご感想を述べられる方もいらっしゃいます。個人的にも、先日お客さまと高速道路で試乗した際に、静粛性が高いことを実感し、あらためて自信を深めたところ。8月にはターボ搭載車種もデビューしますので、より幅の広いお客さま層にアピールできると、今から楽しみにしております。



手がすぐ出るよい。さらに、DAYZハイウェイスターは、真上から四方の映像を映し出すアラウンドビューモニターも兼ね備えており、層の安全性を確保している。実際に使用してみると、真上、助手席側横、フロント、運転席側前方と、4カメラの視点で選択できるようになっており、その親切設計が心には感心するばかりであった。

親切設計と言える、施設内、サイドミラーが自動的に収まる機能もそのひとつ。ドライバーに備わったボタンをプッシュすると、施設と連動して自動操作される。もちろん、解錠時はサイドミラーも自動的に立ち上がるので、ミラーを収めたまま発進して

インプレッション

■ナチュラルで静かな走り

グレート構成は、eKカスタムが2WDのみのM、4WDも配備したG、インタークーラーターボ搭載車である3種で、試乗車は、その4WDバージョン。車両本体価格154万6000円に、ベースックモデルのナビをオプション装備(プラス14万6740円)したものである。同様に、DAYZハイウェイスターもJ、X、Gの3種を用意。ただし、Gのターボ搭載車は、2013年8月の発売予定で、取材当時は未発表。試乗には、同じくGの4WDバージョン(車両本体価格149万7300円)に、日産オリジナルナビをオプション装備(プラス15万8000円)した車両が提供された。まずは、日産の本気度を体感すべし、DAYZハイウェイスターに乗り込もうとした。

着座してまず気が付いたのは、シート座りのよさ。硬すぎず、やわらかすぎず、まさに丁度よいフィット感だ。頭上スペースが広く、運転席からの視界は全方位とも良好であり、このクラスならではの特性も十分に生かした造りとなっている。そのあたりは三菱が培ってきたeKワゴンのノウハウがいかなく発揮されたのを見てみたい。

プッシュエンジンスタートで発火すると、軽快なサウンドを響かせて新開発の3B20エンジンが立