



主要諸元：(X 4WD)

- 全長×全幅×全高／3395×1475×1775mm
- ホイールベース／2430mm
- トレッド／前：1300mm 後：1290mm
- 車両重量／980kg
- 最小回転半径／4.4m
- エンジン／659cc・直3 DOHC
- 最高出力／49ps/6500rpm
- 最大トルク／6.0kg・m/5000rpm
- JC08モード燃費／24.6km/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／155/65R14
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／4名
- 車両本体価格(札幌地区)／1,387,000円(消費税別)

軽自動車とは思えないほどの多彩な装備の数々。メーカーの気合いの入りがよく分かる。

■軽自動車は上を向いて
快適に走ろう

販売ターゲットは子育てに頑張る若いママ。そのママにうつろ「いいねー」をカタチにするため「広〜いねー」「運転しやすいねー」「気持ちよ〜いねー」「低燃費でいいねー」「カッコよ〜いねー」「低燃費でいいねー」をテーマにクルマづくりを始めた。

軽自動車は、周知の通りサイズが限られている。全長と全幅は各車3395×1475mmの規格上限まで、それぞれ5mmを残して拡大しているのが一般的。そこで、ゆったり空間を演出するために、全高のアップが軽自動車を快適にするキーポイントになる。道路運送車両法による全高の上限は2000mm以下に定められている。

なので、デイズルークスの場合パルコモデルの標準身長で、オランダのスーパーモデルでもあるフランドンの1780mmの身長とほぼ同じ全高1775mmもあるのだ。そのパルコモデルが、ちよ〜と身をかため、立ったまま車内で着替えができる。よ〜んな室内高1400mmのクランストップを実現した。小学6年生の平均身長が1450mmなので、レジャー用途などの子どもの着替えにはばっちりだ。

■完成度の高い
エクステリアデザイン

もちろん、モデルと同じようにクルマも外観ではほぼ第一印象が決まってしまう。特にサイドはヘッドライトからリアにかけてのライン、下部にも後輪にかけて傾斜をつけた曲線を配し、美的センスを高めた。クルマのサイドは特に重要で、複雑なラインを施して、エッジを利かせたつくりによって立体感を醸

し出す。これが高級感にもつながっている。良いクルマなのに、外観が残念、というふうな軽自動車は過去の話になりつつある。デイズルークスは美的センスに敏感な女性ターゲットだけに、デザイン力も相当なものだ。子どもを幼稚園や学校に送り出したあと、ママ友を乗せて楽しいティータイムやランチにも活躍しそう。なんといっても、大きなクルマではないので気軽に運転することができ。

■快適空間を演出する
細やかな気配り

室内で最も使い勝手が良いと感じたのは、後席がクランストップの2600mmもロングスライドすることだ。子育て中のママには重宝する機能で、後席にチャイルドシートを装着したときなど、距離感が縮まる。手を伸ばせば子どもと世話をやきながら、子どもにこつても安心感があるだろう。大人が後席に乗ったときは足を組める快適な広さにもつながる。助手席のシートアンダーボックスは、前後にスライドする優れたもの。子どもの靴やお気に入りのおもちゃなど常備品の収納や取り出しが容易にできる。グレード別設定では後席への送風が可能になる軽自動車では初のリアシーリングファン、日差しを遮る後席のロールサンシェードの装備もありがたい。タッチパネル式の両側スライドドアも含めて、快適性が大部分で高まった。前回のデイズで好評だったタッチパネル式のオートエアコン、グレード別設定も継承している。

■アラウンドビューモニターは
外せない

日産自動車の独自機能として、グレード別設定のアラウンドビューモニターがある。

最後発の背高軽ワゴンの成長



NISSAN DAYZ ROOX

■テキスト=岡 志信(SAフォトワークス) ■Photo=川村 勲(川村写真事務所) ■取材協力=日産プリンス札幌 白石支店 ☎(011)862-6411

プロフィール

目標を大幅に上回る販売台数

テレビCMで印象に残っている人もいるだろう。「MOMをWOWにする軽」のデイズルークスに、注目が集まっている。日産自動車と三菱自動車による合併企業NMKVによる共同開発で、軽自動車のスーパーハイトワゴンとしては最後発。2013年6月に発表したハイトワゴンの日産「デイズ」、三菱「ek」に次ぐ第2弾となる。全高が1700mm超のスーパーハイトワゴンタイプは、各社がし烈な戦いを繰り広げる激戦区だ。

その中、車群の最後列から追いつける形となったデイズルークスだが、日産自動車によると、3月13日に発表したリリースから1カ月間での販売は目標値の5倍超となる2万8000台のセールスとなったと発表した。スーパーハイトワゴンは、軽自動車の代名詞な存在になつており、ダイハツタント、ホンダ・N-BOX、スズキ・スパーシアなど、既に確固たる存在感を見せつけ、人気を博している。軽自動車界での70%にも誇る販売シェアとなつているのがスーパーハイトワゴンで、それだけに新車開発競争も激化し、まさに戦国時代に突入したともいえる。全国軽自動車協会連合会によると、2014年2月の新車販売台数は22万8994台で、前年同月比約24%増となり、8カ月連続のプラスで2月の販売台数として過去最多を記録したほかだ。



ディーラーメッセージ

日産プリンス札幌 白石支店
販売課課長

白峰 友明さん

リアシーリングファンを新たにつけるなど、クラス初の装備も搭載しています。女性にスポットを当て、紫外線を99%カットするUVガラスを選べるのも特徴です。普通車から乗り換えられるお客さまも多くいます。室内高で1400mmを確保していますので、室内の広さがセールスポイントになります。実はセレナから乗り換えのお客さまもいらっしゃいました。他社さんとの競合もありますが、本当に良いクルマで自信を持ってオススメできます。



前後左右の4つの車載カメラで映像を合成、上部から映し出された映像で駐車や安全運転に役立つ機能だ。映像はナビ以外、ルームミラーにも映写されるため、視線の移動を少なくでき、縦列駐車などは感覚に頼る部分が少なくなる。この機能は雪などで狭くなった道など、見えづらい助手席側の確認にも役立つ。

インプレッション

■エコシステムがさらに熟成した

パワーユニットは前回のデイズと同じ「3B20エンジン」を採用。直列3気筒のCVTとの組み合わせとなる。49馬力の自然吸気エンジンと64馬力のインタークーラーターボの2種類に分けられる。燃費はリッター26km（自然吸気エンジンの2WD車）とやや控えめだが、全車種がエコカー免税になる。

今回のデイズブルークスから新たにバッテリーアシストシステムが採用された。クルマの減速エネルギーを利用して、ニッケル水素電池に蓄電するシステムだ。アイドリングストップ時に空調やオーディオ機器などの電力を賄うことができる。これまではオルタネーターで発電させるため、状況によってはエンジンの回転がどうしても必要だった。前回のデイズではアイドリングストップ機能がありながらも、停車中に頻繁にエンジンが回っている状態が続いていた。このため、デイズでは時速13km以下で作動するアイドリングストップがデイズブルークスでは時速9km以下に変更になった。バッテリーの容量が必然的に限られてくる軽自動車にとって、ブレーキ回生の蓄電は不可欠な要素の一つ。

■乗ってみて実感できる
扱いやすさ

運転席に座って最初に感じたのは、フロントウィンドウの広がりや開放感。バスのフロントガラスのように、視野が広がって気持ちいい。さすがに全高があるだけに、その恩恵はこんなところにも出てくる。周囲の景色がより鮮明で明るく感じる。視野によるストレスを感じさせないのも、安全運転に不可欠だ。Aピラー部分に縦長の窓を取り入れたことによって、左折時の死角も解消された。同時に室内も格段に明るくなった。

エンジンは、かなりのキビキビ感がある。レスポンスはマイルドなのだが、走りだすと、非常に忠実な加速感を味わえる。試乗車は自然吸気エンジンだが、実用域では十分な走りを約束してくれる。メーター類もシンブルに配置されながら機能的でもある。乗っていて疲れない、楽しいなクルマという印象だ。ロードノイズもかなりの高レベルで抑えられている。おしゃれ感の強いクルマなのだが、実は質実剛健的なつくり込みだ。

日産車は長男・エルグランド、次男・セレナ、三男・デイズブルークスというミニバン3兄弟のラインナップがそろった。パパのクルマとしては、長男と次男を使っている方も多いと思うが、これをママが運転するとなると、大いだけに慣れないと大変。実際、通勤でクルマを使わない場合だと、クルマを運転するメーデーはママになる。日常ユースを考えると、デイズブルークスでも十分に役割を果たしてくれる。来年から軽自動車税が上がるとはいえ、やっぱり軽は懐にも地球環境にも優しいことは間違いない。