

主要諸元：(HYBRID 4WD)

- 全長×全幅×全高/4,640×1,820×1,715mm
- ホイールベース/2,705mm
- トレッド/前：1,575mm 後：1,575mm
- 車両重量/1,630kg
- 最小回転半径/5.6m
- エンジン/1997cc直列4気筒DOHC
- 最高出力/147ps/6,000rpm
- 最大トルク/21.1kgm/4,400rpm
- JC08モード燃費/20.0km/ℓ
- モーター最高出力：41ps
- 最大トルク：16.3kgm
- ミッション/自動無段変速機
- ブレーキ/前：ベンチレーテッドディスク
- 後：ベンチレーテッドディスク
- タイヤサイズ/225/65R17
- 駆動方式/4WD
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格(札幌地区)/3,011,040円(消費税込)



テリアも、ほぼ同じ仕様である。ただ、インパネ内にHVシステムの稼働状況がデジタル表示されており、運転席から見る景色はおのずと独特のものとなっている。

では、キモであるHVシステムについて検証して行こう。

基本としては、現行ガソリンモデルの4気筒DOHCエンジンに、モーターシステムを加えたものと解釈してよいだろう。ここに、日産が独自に開発した1モーター2クラッチ方式を採用。これは、1つのモーターで駆動とエネルギー回収を行うもので、2モーター方式に比べて構成部品が少なく、システム自体の重量を比較的軽くできるという特性がある。そして、モーターの回転を素早く制御しながら、2つのクラッチをつなぐ時やエンジン始動時のショックを微妙に吸収することができ、燃費性能の向上とエンジンレスポンスの両面で、効果的な作用を及ぼすことが期待される。エンジンとモーターは完全に分離されており、発進から加速までモーターでの走行領域が広い。高速道路ですら、一定速でアクセルをOFFにすればモーター走行が可能である。もちろん、アクセルを踏み込めば相互に補うわけだ。

HVには欠かせないバッテリーに関しても、日産のストロングポイントが生かされている。お馴染みリーフでその性能を実証済みのリチウムイオンバッテリーは、ニッケル水素の約2倍のパワー密度を持ち、素早い充放電が可能。さらにコンパクトサイズであることから、ラゲッジスペースへの影響も比較的少なく、SUVの優位性である収容能力を大きく犠牲にしてしまふ懸念はない。

4WDシステムについては、ガソリン車で獲得した高い信頼性をHVバージョンにもそ

人気SUVのHVバージョン



NISSAN X-TRAIL

■テキスト=青柳 健司(フォトライター) ■Photo=川村 勲(川村写真事務所) ■取材協力=日産プリンス札幌販売 月寒支店 Tel(011)852-3111

プロフィール

■時代は4WD化へ

初代モデルが登場してから15年目にあたるエクストレイルに、ハイブリッドシステム搭載車が追加配備。去る5月13日に発売開始となった。

2012年暮れに、日産が発表した同17年までに15車種のハイブリッドカー(以下HVと表記)を販売する計画をご記憶の向きも多いと思われるが、それまでの日産のHVといえば、2000年にティノの100台限定車として販売して以降、同10年に登場したフーガまで表立った動きはなかった。その後シマ、セレナ、スカイラインのHVバージョンを続々とデビューさせるなど、一転して市場に矢張り早急な攻勢をかけている。今回は、とりわけ若年層に人気の高いエクストレイルに設定することで、HV+4WD化の波に拍車がかかりつつある時勢に対して、大きなアドバンテージを獲得しそうな勢いだ。その魅力について、レポートしていく。

■コンパクトなシステム

外観デザインについては、2013年末に果したフルモデルチェンジによりアーバンなイメージが一層高まった3代目現行モデルと同一で、バックドアとフロントドアに掲げられたHV専用エンブレムが唯一の違いと言える。随所に防水性の高い素材を用いたことでアウトドア派からの高い支持を得ているイン

のまま移植。各種センサーからの情報に基づいてコンピュータが前後トルク配分を切り替えるAUTOモード、スタック時や雪道の急坂で発進する際などにトルク配分を50:50に固定するLOCKモード、高速道路や街路走行時などに有効な2WDモードの3パターンが設定されており、ドライバーの意志で任意に切り替えることができる。また、デコボコ道などで車体の上下の動きを予測し、エンジンとブレーキを自動制御するアクティブライドコントロール、コーナーやブレーキ時に自動でエンジンブレーキを付加するアクティブエンジンブレーキ、ドライバーのハンドル操作やペダル操作に基づいた走行にに応じて4輪それぞれのブレーキを制御するコーナーリングスタビリティアシストなど、先進のシャシー制御機能を現行モデル同様に採用。衝突回避システムやペダルの踏み間違いによる衝突防止システム、日産車ならではのアラウンドビューモニターなどもグレードに応じて、またはオプションで搭載しており、安全走行へのサポートも至れり尽くせりである。

グレード構成は、2WDバージョンと4WDバージョンの2種で、4WD車は大型フロントフォグランプなどを装備したX-TRAIL MEERとブラック系パツ仕様のBLACK X-TRAIL MEERを含む3グレードが配備されている。

インプレッション

■静かに加速

試乗車は、衝突回避機能であるエマージェ



ディーラーメッセージ

日産プリンス札幌販売 月寒支店
カーライフアドバイザー

伊藤 亮介さん

モーター走行時の静かな走りには、私自身も非常に感動しています。できるだけ多くの皆様に、その素晴らしさを体感していただきたいですね。同時に、ハイブリッドシステムのパワーが加わったことで迫力も増しました。その点でも、たくさんの方々にご満足いただけるクルマだと思います。



ンシーブレーキをはじめ5種の専用装備を標準搭載した、「エマージェンシーブレーキパッケージ」の4WDバージョン。加えて、ルーフレールなどをオプション装備したものである。なお、4WDのモード設定はAUTOとした。

エクストレイルの代名詞とも言える防水シートは予想以上にソフトな質感で、なおかつ着座時のホールド感が程よく、悪路のロングドライブもドライバーが疲れを感じることとはほとんど無さそう。また、防水性と透湿性の両面を追求した素材を採用しているとのことで、快適な居住空間が実現されている。ちなみに、ガソリン仕様車は3列シート（乗車定員7名）もセレクト可能であるが、HV車は2列シート（乗車定員5名）のみの設定である。

スターボタンでシステムを始動させると、耳に届いてくるモーター音は極わずかで、ひたすら静かにインパネ類が立ち上がる。発進はHVの特色でもある滑らかな出足で、アクセルワークへの反応もクイックだ。低速域はモーターでの走行となり、加速時も車内はシンとしたもの。質実剛健なイメージのSUVらしからぬ、そして高級セダンにも劣らない、大人びた雰囲気にも包まれながらのクルージングが楽しめる。

最大出力147ps/6000rpm、最大トルク21.1kgm/4400rpmを発するガソリンエンジンに、最大出力41p・最大トルク16.3kgmのモーターが加わり、ハイパワーユニットとなったシステムが繰り出す中速域からの走りは極めて力強い。急加速にもレスポンス鋭く反応し、2000回転から3000回転

へ突入すると周囲の景色も一変する。さらに4000回転を超えた領域ともなれば、次元の違う加速フィールが堪能できる。

ハンドリングは芯のしつかりとした手応えで、安定感に富んでいる。フロントに独立懸架ストラット式、リアに独立懸架マルチリンクを配したサスペンションと、ブレーキ制動システムなどの多彩な運転補助機能の相乗効果で、タイトなコーナーも車体の揺れやブレを感じることはまずない。エクストレイルのホームグラウンドであるアウトフィールドに置いては、例えば初心者ドライバーであったとしても難なく、そして縦横無尽に走破できるだろう。

■日産の答え

エクストレイルにHVを組み合わせたこの車種の登場は、日産としては大正解であったと感じる。なぜなら、時代はすでに単なるHV車から4WD化へと移行し始めており、さらにHV車を求めるユーザー自身の趣味や嗜好も多様化しているからだ。経済性や環境性能ばかりでなく、より幅広い領域をカバーする性能がHV車にも必要とされてくるのは次の世代へ向け、日産はひとつの答えを示したと受け止めたい。

実は、HVカーが全国レベルから見れば遥かに売れていない北海道においては、4WD志向は顕著。その中でも数多存在する日産ファンの溜飲を、このクルマが多に下げることにもなるはずだ。