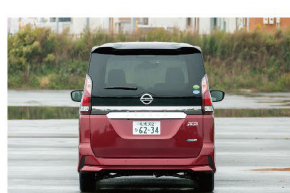


主要諸元：(Highway STAR プロパイロットエディション)

- 全長×全幅×全高／4,770×1,740×1,865mm
- ホイールベース／2,860mm
- トレッド／前：1,480mm 後：1,485mm
- 車両重量／2,120kg
- 最小回転半径／5.7m
- エンジン／1997cc直列4気筒DOHC
- 最高出力／150ps／6000rpm
- 最大トルク／20.4kgm／4400rpm
- モーター最高出力／2.6ps、最大トルク：4.9kgm
- JC08 モード燃費／16.6km／ℓ
- 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／ディスク
- タイヤサイズ／195/60R16
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／8名
- 車両本体価格(札幌地区)／3,176,280円(税込)



プロパイロットは、ドライバーに代わってアクセル、ブレーキ、ステアリングを自動制御することで、ストレスからの開放をサポートする仕組みだ。

操作は実に単純。ステアリング中央右側に備わったスイッチをワンタッチしてスタンバイした後、その直ぐ左手のセットスイッチで走行速度を設定した時点でシステムが発動する。車載カメラからの情報を分析しながら前を走行するクルマを自動でモニ

ターし、アクセルとブレーキをコントロールして車間距離を維持。システムが作動している限り、先行車の加減速にどこまでも追従していく。同時に車線をモニターしてステアリングを自動操作。車線中央の位置を正確にキープする。この間、ドライバーは軽くステアリングに触れているだけでよく、渋滞時などにドライバーがアクセル・ブレーキを繰り返す必要もなくなる。むしろ、ブレーキを踏めば機能は完全に解除される。

セレナユーザーは元来

若いファミリー層が多数を占めており、家族旅行でクルマを使うケースも多い。そんな時、プロパイロット機能を上手に使用えば、ロングドライブも今までとは違った楽しみ方ができることだろう。

新機能が充実

そのほかの機能にも、要注目ポイントが多数ある。

まずは、世界初搭載(2016年4月現在 日産調べ)となるハンズフリーオートスライドドア。これは、インテリジェントキーをポケットなどに入れて身につけていれば、足先をスライドドア下部に入れてサッと引く

インプレッション

新時代到来を予感

新型セレナのグレード構成は、エント

次に、新設定のデュアルバックドア。通常通りバックドアは大きく後方に開くが、上半分だけを分割開閉することが可能になった。壁や後ろのクルマとの距離が近い場合、ミニバンサイズのバックドアでは開閉が困難になってしまうケースが多々あり、また荷物が多い場合には開くと同時に足元にこぼれ落ちてしまうことも少なくない。それらの難点を解消する機能である。

女性や高齢ドライバーにおすすめしたいのは、メーカーオプションで搭載可能なインテリジェントパーキングアシスト機能。駐車枠を設定すれば、自動でハンドルを操作して枠内への駐車をサポートしてくれる。上空からクルマの周囲360度を映し出すアラウンドビューモニターも併せて搭載すれば、さらに安心である。

ユーザーの使い勝手の良さを追求した装備と機能をこれまで以上に充実させることに重点的に取り組み、ミニバン愛好家層に新たな価値観を提示するものに仕上げてきた。その中でも、かねてから日産が先駆的に開発を進めてきた自動運転技術を、プロパイロットという独自の呼称を与えつつ、ついにこの新型セレナに初搭載。量販車ベースではこれが先駆けであり、将来に向けたひとつ基準を示したとも言える。自動車技術に新たな時代の到来を告げる自動運転機能に対する大いなる注目度とともに、新型セレナへの期待感是否心無しに高まっている。

セレナの新たな魅力

現在世界中のメーカーが開発競争を繰り広げている自動運転システムに関して、目下最終的な到達点とされているのは、クルマが完全に無人で走行するものである。日産は、2020年までに市街地での完全自動走行を実現させるという大きな目標を掲げており、技術のいち早い開発に全力を傾けている。

今回新型セレナに採用された(メーカーオプション)プロパイロットシステムは、言わばその中間地点にあたるもの。高速道路や自動車専用道路の同一車線での走行において、ドライバーの負担を大幅に軽減する機能である。

とかく高速道路では、単純な渋滞走行と長時間の巡航走行がイライラ感やストレスを助長し、肉体的にも精神的にも多大な疲労として運転者の一身にかかってしまう。

プロフィール

日産の意欲

日産が誇るミニバンの人気車セレナが、フルモデルチェンジ。5代目にあたる今回は、

自動運転機能を国内初搭載 NISSAN SERENA

■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=北海道日産 北店 Tel.(011)711-6112



ディーラーメッセージ

北海道日産 北店
カーライフアドバイザー

河野 健太さん

プロパイロットは操作が楽で非常に使いやすい機能です。ロングドライブの際は、足への負担も軽減してくれます。個人的には、ハンドルのフィーリングが以前にも増して軽くなったと感じています。性別やご年齢を問わず楽な運転ができ、なおかつ安全性も十分にご納得いただけると思います。



リーモデルのSを筆頭に装備によってXとGが用意され、機能によりハイウェイスター、ハイウェイスターGが設定されている。なお、4WDバージョンはSとハイウェイスターGを除く設定となる。

このうち試乗車は、2017年3月末までの期間限定で生産されるハイウェイスター・プロパイロットエディション4WD。冒頭で触れた同一車線自動運転システム・プロパイロットが備わったグレードである。ちなみに、フロントバンパー等の形状についてはオプションのパーツが使用されているため、ノーマル仕様の外観とは多少異なっていることをおことわりしておきたい。

シートに収まってまず実感するのは、極めて広い視界が確保されていること。このあたりは、セレナが若いファミリー層からの絶大な支持を得ている理由のひとつでもある。

発進時の反応はハイブリッドシステムならではの素直さで、その後の加速は先代モデル同様に淀みない。走行モードにはDレンジのほかにSPORTが設定されており、よりダイナミックな走行を楽しみたいというドライバーの要求にもしっかり応えている。

登坂道での推進力は十分に及第点が与えられるレベルで、多彩なレジャーシーンで活躍してくれそう。

コンパクトカー並みの5・7mの回転最小半径を持つことから、狭い駐車場内でもミニバン特有の大型ボディを意識することはほぼない。また、連続カーブで

の切り返しがすこぶるイージーながらも適度な重厚感を兼ね備えており、多少オーバースピード気味でコーナーに侵入してもステアリングや車体がふらつくようなケースはほとんどない。

その後、高速道路でフルモデルチェンジの目玉となっているプロパイロットを実際に試してみることに。ステアリングを握った右手のちょうど親指あたりにスイッチがあり、セットスイッチも親指の可動範囲に備わっている。カタログで説明されている通りに、とにかく操作が簡単だ。恐る恐るアクセルペダルから足を離すと、クルマはそのまま減速することなく走行し、軽く添えた手のひらからステアリングが微調整されている様子が伝わってくることで、システムが稼働していることを確認できた。先行車とはあらかじめ設定した距離に応じた状態を保つため、あわててブレーキを踏むようなことはなく、それはつまりドライバーが常時神経を張りつめている必要がなくなるということを示唆していることにもなる。システム作動時にステアリングから手を離すと警告音が鳴るので、つい注意力が散漫になってしまう傾向を自覚しているドライバーでも、安心してシステムを使用できる。むしろ、そういった傾向が強いドライバーほど、有効に活用できると言えるのかもしれない。自動運転技術の最終到達点はまだ先だとしても、この新型セレナに乗れば、新時代が夢物語ではないと実感することができよう。