



- 主要諸元：(e-POWER X)
- 全長×全幅×全高／4,100×1,695×1,520mm
 - ホールベース／2,600mm
 - トレッド／前：1,480mm 後：1,485mm
 - 車両重量／1,485kg
 - 最小回転半径／4.9m
 - エンジン／1198cc直列3気筒 DOHC
 - 最高出力／79ps／5400rpm
 - 最大トルク／10.5kgm／3600-5200rpm
 - モーター最高出力／109ps、最大トルク：25.9kgm
 - JC08 モード燃費／34.0km／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／リーディング・ト레이ディング
 - タイヤサイズ／185/70R14
 - 駆動方式／FF
 - 乗車定員／5名
 - 車両本体価格(札幌地区)／1,983,960円(税込)

だ。これに対してe-POWERは、エンジンによって発電した電力で高出力モーターを稼働させて走行するシリーズ方式と呼ばれるものの。言わば、エンジンは発電専用として割り切ってしまった仕組みである。カタログには「自ら発電する電気自動車」とのキャッチフレーズが堂々と掲げられており、エンジンドライブカーからモータードライブカーへの転換を、世界に先駆けて量販車レベルで打ち出したものだ。むろん、これにあたって電気自動車リーフで培ってきた日産独自の技術がいかに大きく発揮されている。

このシステムによってもたらされた進化を、幾例か挙げていこう。まずは、何と言っても燃費の向上だ。最も経済性を重視したグレードでは、JC08モード37・2km／ℓと、クラストップレベルの低燃費を実現させている。次に、モータードライブならではの発達・加速性の強化。初速時から2・0ℓクラスのターボエンジンに匹敵するビッグトルクを発生し、硬質なハンドリングとも相まって、名ばかりのスポーツカーを蹴散らすほどの運動性能を獲得している。なおかつ、モータードライブカーだからこそ到達できた高い

静粛性。さらに、アクセルペダルから足を離せば、当然ながらクルマは徐々にスピードを緩めていくが、e-POWERには減速時にムダなく回生発電するシステムが構築されているがゆえに、アクセルOFFからの減速が極めて強力になっている。これによる最大の効果は、ブレーキ操作の回数の劇的な減少である。誤操作もパッドの摩耗も抑制され、安全性の向上や維持費軽減にも貢献している。特に、滑りやすい凍結路での走行が避けられない我々道民ドライバーこそが、ブレーキを踏まなくてもしっかりと減速できる恩恵を十二分に享受することになるだろう。

機能も充実

フロントマスクは先頃発売された新型セレナとも共通する、グリル周りのシャープなU字型の張り出しが印象的。そこに施されたブルーの縁取りが、e-POWERの象徴である。インテリアも他のグレードにはないe-POWERだけの特別仕様となっており、デザイン性、質感ともに上級志向のユーザーも納得することができそうだ。

もちろん、各安全運転支援システムも抜かりなく採用されている。また、バックミラーはカメラ映像に切り替えることができる機能が備わっており、人や荷物が満載でも、また夜間や雨天などの視界不良の時にも、常にクリアな後方映像を映し出す。ギアをバックに入れると、ミラーの右側に上方から見たクルマの周囲360度の映像を映し出すアラウンドビューモニターも映し出される仕組みになっている(一部グレードを除く)。



グレードアップして 新たな次元へ NISSAN NOTE

■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=札幌日産 宮の森店 Tel.(011)644-4123

小粋なスタイリング、そしてキビキビと軽快な走行性が多くのユーザーからの厚い支持を獲得してきた。

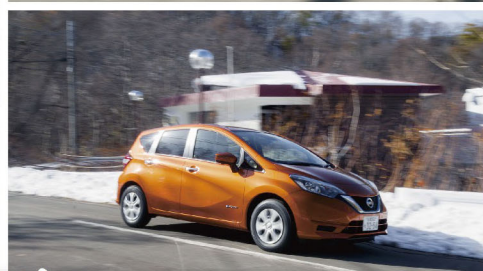
今回市場投入された新型ノートについて、メーカーサイドは飽くまで2013年に登場した現行モデルのビッグマイナーチェンジバージョンと位置付けているようだが、写真でもお分かりのように、フルモデルチェンジに匹敵する変貌ぶりである。特に、主要グレードのe-POWERに搭載された新機能は多岐にわたっており、全く別ものに生まれ変わったと言っても決して大げさではない。さらに、それら機能の相乗効果によって、これまで以上の類まれなる運動性能を獲得するに到っている。国内外の強力なライバル車たちが、常にレベルの高い競争を繰り広げているBセグメントにあって、今回新型ノートe-POWERが打ち出した一手は大きなインパクトを与えるものであり、また同クラスに今後の新基軸を示したとさえ言えるのではないだろうか。

モータードライブカー

では、何が新たな基軸なのか。それはズバリ、ハイブリッドシステムの導入である。

「また、ハイブリッドか」という向きもいるかもしれないが、e-POWERは従来システムとはちよっと違う。取材に協力いただいたディーラー担当者も「お客様には敢えて、ハイブリッドという名称を用いた説明はしていません」というように、その違いが大きなアイデンティティとなっているのだ。

ざっくり言うと、一般的にハイブリッドとは、エンジンをモーターがサポートするイメージ



ディーラーメッセージ

札幌日産 宮の森店
カーライフアドバイザー

三井 敏行さん

燃費ありきでクルマ選びをされるお客様にも、走りを重視される方々にも、必ずご満足いただけるのがこの新型ノートです。安全運転支援機能も充実していますので、老若男女問わずおすすめいたします。ご試乗いただければきっと、その素晴らしさをご理解いただけると思います。



インプレッション 高い走行性能

グレード構成は、e-POWERが装備などに応じて3段階の設定。また、ガソリンエンジン搭載車も同時発売され、このうちFF車は装備などに応じて3段階あるほか、ハイパワーかつ低燃費の新世代エンジンを搭載したモデルが2段階ある。4WDはガソリン車のみの設定で、こちらも2段階が用意されている。この中から試乗に提供されたのは、e-POWERの中堅車種に位置付けられる「X」である。イグニッションスイッチをONにすると、コクピットの照明が点灯し、静かにシステムが立ち上がる。発進時も極めて静かで、モータードライブカーの特性を実感しつつ、そのまま平地走行に入った。アクセルペダルを踏めば一瞬のズレもなくクルマが加速し、何とも驚異的なレスポンスを返してくる。初速から高速域まで一気に駆け上がるダイナミズムは、スポーツ系のエンジンドライブに見られる爆発的な加速性とは別次元のものであり、走るといふより素早く移動しているという表現が相応しいかもしれない。

走行モードは、ノーマル、ECO、Sの3パターン。このうち、ECOモードの加速が最も穏やかにチューンされているらしいのだが、率直に言って十分にスポーティーである。高速道路なども、ECOモードのままで不足を感じないどころか、むしろ迫力いっぱい加速が楽しめる。ノーマルからSへと切り替えるにつれ、ドライバーはクルマの高い運動性能を目の当たりにすることになるが、程よい重厚感

が備わったステアリングと質の高いボディ剛性から挙動は極めて安定しており、安心してドライビングに集中できる。

次に向かった登坂道でも、シャープな加速には全く翳りが見られない。初速から最大トルクを発生させるモータードライブカーのストロングポイントを、まさまじと実感する。連続コーナーでの切り返しにも実に軽快で、運転する喜びにたつぷりと浸ることができる。

その後下りこう配で、e-POWERの特性のひとつに挙げられているアクセルOFF時の減速性能を試してみた。これは要するに、エンジンドライブカーで言うところのエンジブレキと同等である。平地走行の段階で、通常の感覚よりもかなり手前で停まることを確認してはいたが、それが下り坂にもそのまま当てはまることに少なからず驚いた。特にECOモードの場合は、坂の途中でクルマがピタリと制止するほどである。もちろん、急ブレーキをかけたような停まり方ではなく、減速はある程度緩やかだ。しかしそのフィードバックは、通常のローギアに該当するモードに比して、次元の違う減速曲線をたどるであろうことは明らか。そして確実に、ブレーキ操作が必要な場面も少なくなる。真冬の峠道など、道路状況が過酷であればあるほど、その有効性を発揮しそうだ。

経済性の高いエコカーでありながら、走り屋も十分に納得できるほどのハイレベルの性能を兼ね備えた新型ノートe-POWER。個人的には、ハイブリッド系車種が新たな時代へ突入したエポックメイキングなクルマとして日本のクルマ史にその名を刻むのではないかと、大いなる期待感を持って見守っていきたい。