



主要諸元：(20X HYBRID 4WD)

- 全長×全幅×全高／4,690×1,820×1,730mm
- ホールベース／2,705mm
- トレッド／前：1,575mm 後：1,575mm
- 車両重量／1,640kg
- 最小回転半径／5.6m
- エンジン／1,997cc 直列4気筒 DOHC
- 最高出力／147ps／6000rpm
- 最大トルク／21.1kgm／4400rpm
- モーター最高出力／41ps
- モーター最大トルク／16.3kgm
- JC08 モード燃費／20.0km/ℓ
- ミッション／CVT
- 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)／3,098,520円(税込)

エクステリア／ インテリアを一新

デビューから3年半を経てのマイナーチェンジとなったわけだが、その内容は決してマイナーとはいえない。エクステリアデザインだけ見ても、フルモデルチェンジと言っても良いほど大きく変わっている。フロントの顔つきを見て欲しい。Vモーショングリルこそ継承されているが、その形状は大きく異なり、ぐっと迫力を増している。その一方、暗めの外装カラーがなくなり、ビビッドカラーが6色追加された。イメージカラーであるプレミアムコ罗纳オレンジは、都会でも自然の中でもひときわ目立ち、いかにもスポーティな印象。他にもガーネットレッド、オリブグリーン、ギャラクシーゴールド、インペリアルアンバー、シャイニングブルーが追加されている。またインテリアはインパネ周りとステアリング形状が一新されている。

グレード名は「20S」「20X」「20SHYBRID」「20XHYBRID」の4種に改められ、各々にFFと4WD、ガソリン車の20Xには2列シート／3列シートがあるので、全10車種。もちろん北海道では4WDを選ぶ方がほぼ100%に近いことだが、雪の降らないエリアではFFという選択肢も大いにありだ。

万全の安全装備と 高い走破性が同居

さて、今回最大のトピックは安全機能・快適機能の向上と、自動運転技術を応用した運転支援機能にある。「日産インテリ

ジェント・モビリティ」と総称される技術体系は、「危険が顕在化していない」状態から「衝突後」に至る様々なシチュエーションに対し、「1」安全運転のサポート「2」危険な状態に陥りそうな時のサポート「3」万一衝突が避けられない時に被害を最小限にとどめるサポートという3段階から構成されている。例えば「安全運転のサポート」ではインテリジェントオートライジエントアラウンドビューモニター(メーカオプショ)など、「危険な状態に陥りそうな時のサポート」ではインテリジェントエマージェンシーブレーキ、踏み間違い衝突防止アシスト、車線逸脱警報(全て標準装備)、車線逸脱防止支援システム、ふらつき防止警報、後側方車両検知警報(全てメーカオプショ)などがある。他にも書ききれないほどの安全機能が盛り込まれていて、逆に「装着されていないものを探す方が早い」状態である。

面白いのは、ここまで安全装備を重視している一方、クロスオーバーSUVとしての本質が一切ブレていないという点。カタログ序盤を飾るのは、悪路や雪道を颯爽と駆ける写真であり、4WD車にはインテリジェント4×4が採用されている。2WD/AUTO/LOCKと3つのモードが選べ、AUTOはフロントが100%50%リアが0%50%の駆動配分を持つ4WD。LOCKでは前後50:50の固定となり、北海道においてはやはり凍結路面での使用が多くなるだろう。切り替えスイッチはシフトレバー後方にあり、ダイヤルを回すだけで各モードを選択できる。



よりスポーティに、より安全に 自動運転の未来を見せてくれる NISSAN X-TRAIL

■テキスト=横山 聡史 (Lucky Wagon) ■Photo=川村 勲 (川村写真事務所)
■取材協力=北海道日産自動車 北店 Tel.(011)711-6111

トドアテイストを残しつつ、洗練されたデザインで都会的なイメージも持ち合わせる人気モデルがエクストレイルである。この度、大々的なマイナーチェンジを受け、エクステリアをはじめ大きく変貌したので、その内容を検証していきたいと思う。

エクストレイルは00年にスタートしたモデルで、初代は2リッターガソリンと同ターボを設定。07年の第二世代ではターボがなくなる代わりに2・5リッターガソリンが追加され、翌年にはクリーンディーゼルも用意された。初代と第二世代は全体的に直線基調のデザインで、無骨なオフローダーのテイストをわずかに残していたが、13年のフルモデルチェンジで、エクステリアデザインが大きく変わる。曲面を多用しメリハリが強調されたことで、洗練されたスポーティさを身につけ、オンロード志向のクロスオーバーへと進化。フロントには日産のデザインアイデンティティであるVモーションシェイプのグリルが設けられたほか、ボディサイズは拡大され、存在感は大きく増した。

その第三世代は2リッターガソリンのみでスタート。15年に待望のハイブリッドモデルが追加されて話題を呼ぶが、第三世代の大きな特徴はエマージェンシーブレーキパッケージ、後側方車両検知警報、グアシストなど、最新の安全運転支援技術が投入された点にもある。エコ性能と安全性は、現代の新型車に求められる二大ファクターであり、それをクロスオーバーSUVであるエクストレイルで具現化したことは、日産にとっても我々ユーザーにとっても非常に大きかったと言えるだろう。

ディーラーメッセージ

北海道日産自動車 北店 カーライフアドバイザー 河野 健太さん

日産車・SUVにお乗りの方はもちろん、軽自動車からセダン・ミニバンに至る他メーカー車にお乗りの方々まで、非常に多くの反響をいただいております。一新された内外装デザインとカラーバリエーション。そして自動運転技術や安全装備の設定範囲が増えたことで、選択の幅も大きく広がったことが最大の魅力。特にプロパイロットは、ぜひ体験していただきたい機能です。ドライバーを含め、大切な乗員の命を守る最先端技術を搭載した新型エクストレイル。ぜひご自身でお確かめください。



インプレッション

自動運転の未来を予感させる プロパイロット

今回の試乗は高速道路からはじめた。というのも車線逸脱防止支援システム、ふらつき防止警報。そしてもう一つどうしても試したい機能があるからだ。それは「プロパイロット（高速道路同一車線自動運転技術）」。5代目セレナで初採用された機能で、高速道路上において、前車との距離や左右の白線との距離を検知しながら、アクセル・ブレーキ・ステアリングのすべてを自動的に制御するメーカーオプションだ。料金所を過ぎ、アクセルをやや踏み込むと、スムーズに加速。軽快に回る2リッターエンジンにモーターのトルクが加わることで、非力さは全く感じられない。カメランの車両に先行してもらい、その後についてプロパイロットを起動させる。とは言っても、ステアリング右手側にあるボタンを2つ押すだけ。インパネ中央のディスプレイに自車と先行車のイラストが現れ、システムが働いていることがわかる。まずはステアリングをごく軽く握り、少し



ずつ握力を抜いていくと……なんと、ステアリングは自動的に微修正を行い、車体が常に車線の真ん中を走行するようにサポートしている。意図的に左へ寄ってみると、車線を逸脱したと判断して警報で知らせてくれる。今度はスピードを上げて先行車へどんどん近づいてみる。すると、ブレーキが自動制御され、一定の距離より近づかないように介入してくる。この感覚は新鮮であり不思議でもあるのだが、なかなか文字だけでは伝わらないと思うので、ぜひ試乗をお勧めする。長距離を走る方や疲労した状態でのドライブ経験をお持ちの方であれば、うっかりやヒヤリは身に覚えがあるはず。完全な自動運転ではないので、ドライバーがしっかりと運転することが前提ではあるが、こうした技術が実用化され、それによって輪禍が減り、死傷者が減ることは間違いなく喜ばしいことであると断言できる。

また様々な最新技術が搭載され、その機能を十分に果たすためには、クルマとしての基本性能が高くなければならない。例えばボディ剛性やステアリング特性、視界の良さ、加速／減速性能などである。エクストレイルはすべてにおいて次第点を大幅に超えている。車重・5t前後、車高は1,730mmあるので、コーナリングでは当然ロールする。しかし、ロールはすつとおさまる。そのおさまり方のマナーが実に優秀で、この挙動であれば、多少タイトなワインディングでも、乗員が不安を感じることはないと思う。

今回投入された自動運転技術・安全運転技術は、今後日産の様々なクルマにも採用されていくだろう。それらがミニバン・セレナやエクストレイルに先行して投入された点はとても興味深い。積極的にドライブを楽しんでほしい。だからこそ最先端の技術を投入した。もしかするとそんなメッセージなのかもしれない。