



- 主要諸元：(G)
- 全長×全幅×全高／4,480×1,790×1,540mm
 - ホイールベース／2,700mm
 - トレッド／前：1,535mm 後：1,545mm
 - 車両重量／1,520kg
 - 最小回転半径／5.4m
 - モーター／EM57
 - モーター最高出力／150ps：3,283～9,795rpm
 - モーター最大トルク／30.6kgf・m：0～3,283rpm
 - JC08 モード充電航続距離／400 km
 - 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／215/50R17
 - 駆動方式／FF
 - 乗車定員／5名
 - 車両本体価格(札幌地区)／3,990,600円(税込)



拡大する充電ステーション、新型の最先端機能 もはやリーフ購入をためらう要素はなくなった

NISSAN LEAF

■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 中央店 Tel.(011)252-2323

—プロフィール— ゼロ・エミッションこそ 究極の「エコカー」

日産が誇る100%電気自動車リーフがフルモデルチェンジを受け、第二世代となって登場した。10年12月の初代モデル

距離について記しておこう。JC08モードの試験条件によりメーカーから公表されている新型リーフの航続距離（フル充電からゼロまで）は400kmである。これは初代から続くバッテリーの容量拡大や高効率化による賜物で、初代の24kW・h、30kW・hからさらに進化を遂げ、今回は40kW・hのバッテリーとなった。

ただしガソリンエンジンやHVにおいても、通常走行においてメーカー公表値を下回るの一般的。まして厳寒の北海道でバッテリーは大丈夫なの？という疑問は当然のことだ。電費（燃費）に悪影響を及ぼすチヨイ乗りや、最高気温が氷点下のような悪条件を考慮すると、実質200～280kmほどではないかと推定される。もちろん気象・スピード・連続運転時間などの好条件が揃えばメーカー公表値により近づくこともできるだろう。

そこで考えたいのは、やはり充電インフラである。電気自動車に拒否反応を示す人の多くは「バッテリー切れが怖い」という。つまり充電できるスポットが増えれば増えるほど、そのネガティブな懸念は払拭されていく。充電ステーションは今なお次々と新設が進んでおり、17年3月末時点の充電機設置数は全国で2万8千基以上。同1月時点での内訳をみると、1位が宿泊・温浴施設（2,236基）、2位がショッピングモールやコンビニなど小売店（1,794基）、3位がレジャー・スポーツ施設（682基）、以降は道の駅（675基）、自治体（440基）、高速道路上の施設（約350基）と続く。このほかに日産ディーラーも加わると、北海道においても「充電できなくて困った」という窮状には、そう簡単に陥らないだろう

ル発売開始以来、約6年10か月の長きにわたってゼロ・エミッション・ビークルの牙城を守ってきたリーフ。その存在だけでも十分貴重だが、今回のフルモデルチェンジにおいては、エクステリアの刷新、航続距離の大幅伸長をはじめ、かなり多くのトピックがある。

まずは「エコカー」について簡単におさらいしておこう。各メーカーが燃費性能向上を図る中、エンジンとモーターが共存するHV（ハイブリッド・ビークル）やエンジンの高効率化という流れが活性化してきた。ダウンサイジング・ターボやクリーン・ディーゼルも続々と発売され、世はまさにエコカー全盛期となった。ただし、究極のエコカーはEV（電気自動車）とFCV（燃料電池自動車）、水素自動車であるとされている。オーナーの財布に優しいだけでなく、ゼロ・エミッション、つまり環境破壊につながる排出物がゼロという意味においてである。

ゼロ・エミッション・ビークルの絶対数が増えるためには、クルマそのものの効率や商品力ももちろんのことながら、充電したり水素を充填したりするためのインフラが必須。水素ステーションよりも充電ステーションの方が圧倒的なハイスピードで広がっていることから察するに、電気自動車を所有するハードルは、どんどん下がっていると確信して良いだろう。

航続距離の伸長と 充電インフラの拡充

リーフの詳細を紹介する前に、ほとんどの読者の最大の関心事と思われる航続

と想像できる。

ライフスタイルの 変化を楽しもう

もう一つ大切なことはドライブ・プランである。充電ステーションが増えたとはいえ、ガソリンスタンドには及ばないし、急速充電でも0%から80%の蓄電量になるまでに40分程度かかる。日常生活においても、宿泊旅行やロングドライブに出かける場合にも、充電ステーションの所在地と、充電している間に何をするかというプランが必要だ。例えば「ショッピングモールで充電している間、買い物と食事をする」とか、「道の駅で充電している間、併設施設でくつろぐ」といったように。

日産の充電サービスには「使いホーダイプラン」が用意され、日産ディーラー及び高速道路・コンビニ・商業施設の急速充電器は月額2,000円で何度でも利用できる。つまりリーフを所有して「使いホーダイプラン」に加入すること、これは、決して大げさではなく、ライフスタイルに大きな変化をもたらすことにつながる。時間の有効な使い方や計画的なドライブを意識するようになる一方、どんなに走っても燃料（電気）代は毎月2,000円。この変化を主体的に楽しめるからこそ、リーフオーナーにふさわしいと言える。そして充電ステーションはさらに増えていくので「取引先の近所に駐車し、打ち合わせ中に充電」というように、ビジネスにも取り入れることができるのである。



ディーラーメッセージ

北海道日産 中央店
カーライフアドバイザー

津田 知那美さん

40kWhのバッテリーを搭載し、よりスポーティなデザインになって、リーフがフルモデルチェンジされました。航続距離は400kmまで伸び、充電ステーションも増加しているので、より快適にお乗りいただけるとおもいます。また国と札幌市からの補助金（約56万円）もご利用いただけますので、最先端の電気自動車をお得にご購入いただけます。エンジンからモーター、給油から充電。リーフにお乗りいただくことで、カーライフが大きく変わります。是非ご試乗ください。



インプレッション 高い運動性能は雪道での 安心感につながる

さて新型リーフの車としての魅力・機能を検証してみよう。エクステリアはスポーティな方向にガラリと変わった。外装色も2トーン6種を含めて全14種類。アグレッシブなブラックや、スポーティなイエローも用意され、初代の真面目な印象から大きく変化した。内装はシンプルかつシックにまとめられ、タコメーターの位置にパワーメーターが配置されている以外は、電気自動車をことさらに主張してこない。もはや日産にとってリーフは当たり前の存在であり、日本や世界に向けて「当たり前」を訴求したいのだろう。そして電気自動車の先駆者として「電気自動車にも遊び心やスポーツマインドがあっても良いよね」というメッセージを発信している。

今回大きなトピックの一つとしてあげられるのはe-Pedal。スイッチでこれをオンにすると、アクセルペダルだけで加速/減速が可能になる。具体的には減速時「強力なエンジンブレーキ」をイメージして

いただければ良い。エンジンブレーキと異なるのは、e-Pedalの場合、アクセルを踏まなければ完全停止状態になるということ。走行中にアクセルを戻すとブレーキペダルを踏んだように減速が始まり、そのまま停止する。雪道や混雑した街中の運転にはとても有効な機能だろう。加えてエコモードも活用したい。通常はモーターのトルクでグイグイと加速するが、エコモードではその挙動がマイルドになる。こちらも雪道では大いに活躍してくれそうだ。

加速感はずななスポーティカーを凌駕する。それでいてバッテリーが底部にあるため、低重心を実現し、コーナーでの挙動も安定している。その気になってワインディングを飛ばせば、スポーツドライビングを好むドライバーを唸らせるほどの運動性能を発揮する。この味付けにも日産の「おとなしいばかりがエコカーではない」という主張を感じる。

このほかプロパイロット（高速道路同一車線自動運転技術）の設定グレードがあり、エマージェンシーブレーキや車線逸脱警報などの安全運転支援機能は標準装備されるなど、最先端の電気自動車として申し分ない。ちなみにG/X/Sの3グレードともFFのみの設定だが、是非、雪上・氷上での試乗をお勧めしたい。エコモードとe-Pedalの組み合わせにより、十分な走行性能・安全性能を発揮することが期待できるからだ。維持費が安いこと、有毒ガスを一切排出しないことはもちろん、思う通りに操ることができ、自分らしさを演出することまで実現できるのが新型リーフなのである。