



主要諸元：(e+ G)

- 全長×全幅×全高／4,480×1,790×1,545mm
- ホイールベース／2,700mm
- トレッド／前：1,530mm 後：1,545mm
- 車両重量／1,680kg
- 最小回転半径／5.4m
- モーター最高出力／218ps：4,600～5,800rpm
- モーター最大トルク／34.7kgf・m：500～4,000rpm
- JC08モード燃費／570 km／一充電
- ミッション／—
- 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／4,729,320円(税込)

クルマとしての完成度が非常に高い

クルマに求められる要素は多々あるが、現代は圧倒的に燃費性能と安全性である。用途によって乗員数やラゲッジの収容量、さらに所謂クルマ好きに訴求するために「速さ」「ドライバビリティ」「所有することのステイタス性」なども必要になってくる。先に結論を書くが、リーフはそれらのほとんどを兼ね備えている。

燃費性能は言うに及ばず。何より有害な排出ガスを一切出さないという点で、真に環境に優しいクルマと言える。環境問題への関心という意味で、所有することのステイタス性にもつながる部分である。日産のゼロエミッションサポートサービスでは月額2,000円で日産ディーラーや商業施設などの急速充電器が使い放題になるプランと、月額1,000円で1分あたり15円という2プ

インプレッション——
クルマ好きにこそ乗って欲しい一台

さて走行性能についてはインプレッションと説明を織り交ぜて解説してい

ある。さらに自宅から電源を供給できる場合は、夜間に普通充電をセットして、朝からリーフで外出するという使い方ができる。

このようにテクノロジーもインフラも充実してきている今、リーフに乗らない、あるいは関心を持たない理由はない、あるいは「リーフというクルマ、そこから始まるカーライフを知らない」ということに尽きる。というのも、リーフというクルマの魅力はエコカーであることだけにとどまらないからである。

ランが選べる。長距離の多い方にとって使い放題プランは大きいだろう。なお急速充電器でバッテリーを充電する時間は約30分で十分だ。

ニッサン・インテリジェント・モビリティと称される安全性能はグレード別に多数設定されている。先行車との距離を自動制御したり、白線を逸脱した時に教えてくれるプロパイロットのほか、車庫入れをサポートしたり、360度の視界をバーチャル表示するアラウンドビューモニターなども用意されている。

乗員数は5名で、後部座席の足元・頭上ともにゆとりがある。後部座席は座面が若干高めに設計されており、目線が前席シートに遮られることなく開放的な空間となっている。またリアハッチを開けると、スツケース2個を楽々積み込めるスペースが確保されており、買い物や家族での旅行でも余裕で応えてくれるだろう。

つまりリーフは、EVであるというだけで注目されているクルマではないということだ。クルマとして現代に通用するパッケージングと各種機能を備えているからこそ、EV専用車としてデビューしても人気が高いのである。

日産が世界に誇るゼロエミッションビークル、リーフに新グレード「e+（イープラス）」が追加された。内外装の

バッテリー容量と動力性能を向上 走りが楽しいゼロエミッションビークル 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 北店 Tel.(011)711-6111

仕様変更など一般的なマイナーチェンジと異なり、e+ではバッテリー容量の大幅拡大とともに「e+パワートレイン」が新採用されており、出力/トルクも向上している。

リーフは現行型が二世代目。第一世代は2010年からグローバル展開がスタートし、2017年に第二世代となった。それからおよそ1年半、通常のマイナーチェンジには少し早いこの段階でe+が追加されたのは、非常に大きな意味を持つ。なぜなら本格的な電気自動車の普及には、2つの要素が欠かせないからである。1つは航続距離の拡大、すなわちバッテリー容量の拡大と高効率化。もう1つは充電スポットの拡充である。リーフ本体のテクノロジーとインフラの拡充が噛みあってこそ、ゼロエミッション社会が近づいてくる。

従来型は40kWhバッテリーで航続距離400km。e+は55%もの容量拡大を果たした62kWhバッテリーで航続距離570km（ともにJC08モード/フル充電の場合）。交通状況や運転方法などによって実用電費は多少落ちるだろうが、リーフ本体については全く不満のないレベルに達していると言って良い。一方のインフラはというと、全国で29,700基。内訳は急速充電器7,600基、普通充電器22,100基となっている（2018年10月末現在）。日産ディーラーはもちろん、ショッピングセンター駐車場やコンビニ、サービスエリアなど、身近な生活圏内に充電スポットが増えており、24時間利用可能な場所も

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
津田 知那美さん

100% 電気自動車リーフに、e+ が追加されました。バッテリー容量が増え、これまで 40kWh で 400km だった一充電あたりの走行距離は、570km まで伸びました。24 時間使用できる充電スポットも全国に増えており、より安心してドライブをお楽しみいただけたと思います。昨年 9 月に発生した北海道胆振東部地震の直後からリーフや e-Power に関するお問い合わせを多くいただきました。停電を伴う災害時、リーフは生活を支える電源になります。新しいクルマの在り方を提案するリーフ、ぜひご体験ください。



きたい。

まず、非常に走りが元気だ。スポーツカー顔負けの発進トルクは、トルクバンドが広いモーターを知り尽くした日産ならではの、アクセルを踏めばレスポンスよく反応し、胸のすく加速を味わうことができる。

エンジンには最大出力/トルクを維持する回転数領域があり、パワーバンド/トルクバンドと呼ばれる。これが狭いとピーキーなエンジン特性となり、普段使いで扱いにくい面が出てくる。しかしリーフのモーターは反対で、34・7kgf・mもの最大トルクを500〜4,000rpmという広い領域で発生する。このため加速は非常に軽やかで滑らか。パワー感/トルク感は明らかに3,000cc以上のガソリン車に肩を並べるほどである。e+ではバッテリー容量確保のため車重が1・6tを超えたが、それを微塵も感じさせない。クルマ好きを自負する方には、ぜひリーフの試乗をお勧めしたい。エコカー最盛期ではあるが、走りを楽しむエコカーがないわけではない。現にリーフは、5,000ccのアメリカ車を愛車に持つレポーターが「速い」「面白い」と感じているので、百聞は一見に如かずである。

コーナーでの挙動も非常にスポーティ。よく曲がってくれるし、ステアリングフィールはほぼニュートラルだ。これはバッテリーが床下に設置されることによる低重心化の恩恵と言える。オンザレール感覚のコーナリングが楽しみ、フロントに荷重を掛け、ステアリングを切

り込むと、鼻先がすっとインに入り、リアが絶妙なタイミングで追従してくる。腕に覚えのある方であれば、ワインディングが楽しいに違いない。

eペダルを駆使するとさらにタックインが容易になるが、リーフやノート e-power オナーの方々は、eペダルの雪道での有効性に驚いているそう。eペダルとはアクセル操作だけで発進・加速・減速・停止までをコントロールできる機能。巡航中にアクセルから足を離せば、通常ブレーキを踏んだ時と同等の制動がかり、そのまま停止する。冬道ではエンジンブレーキをかけたつブレーキも踏み込むシーンが頻繁にある。しかしスピードや路面状況によっては、ブレーキを踏みすぎてスリップしたりロックしたりすることがある。ましてマニュアル車が激減している昨今、オートマチックで3速・2速・1速とシフトダウンする人も減っているように思われるので、eペダルは非常に有効と言える。

リーフを愛車とするには身近な充電スポットの確保と、充電時間をどう使うかというスケジューリング管理こそがポイントになる。知らない土地でもナビで充電スポットは探せるので、30分という充電時間をいかに楽しく過ごすかということが大切だ。これはむしろリーフオーナーの発想力・企画力が試される部分かもしれない。しかし新時代のカーライフは、間違いなくその先にある。