



主要諸元：(ハイウェイスターX)

- 全長×全幅×全高／3,395×1,475×1,660mm
- ホイールベース／2,495mm
- トレッド／前：1,300mm 後：1,290mm
- 車両重量／900kg
- 最小回転半径／4.5m
- エンジン／659cc 直列3気筒 DOHC
- 最高出力／52ps：6,400rpm
- 最大トルク／6.1kgf・m：3,600rpm
- モーター最高出力／2.0ps：1,200rpm
- モーター最大トルク／40N・m：100rpm
- JC08モード燃費／25.4km/ℓ
- ミッション／エクストロニック CVT
- ブレーキ／前／ディスク
- 後／リーディング・トレーリング
- タイヤサイズ／155/65R14
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／4名
- 車両本体価格／1,601,640円(税込)

乗り込んでみて驚いたのが室内の圧迫

使い勝手がよく、開放的な室内

のは好ましい。

真横から見るとCピラーに向かってリアウインドウ下端のラインが持ち上がっており、逆に下降してくるルーフラインが対称になるようデザインされている。こうしたディテールにスポーティさや躍動感が表現されているのも良い。デザインの難しいリアビューにおいても、コンピネーションランプがノートを思わせる意匠だ。制約が多い中で、きちんとニッサン車のアイデンティティを確立しているのは好ましい。

エクステリアで目を引くのはフロントのVモーションデザイン。ニッサン車であることをアピールする上、いかつすぎずキュートすぎない非常に優れたデザインと言える。全高が1,800mmを超える車種も珍しくない軽トールワゴンだが、デイズは4WDでも1,660mmに抑えている。外観全体から受ける印象がスポーティになり、立体駐車場に入れることも可能だ。(駐車場の設計による)

この豊富な選択肢は、デイズを選ぶユーザー層が実に幅広いことを表している。年代で言えば若年層から年配の方まで。男女を問わず、用途もファーストカーから街乗り中心のセカンドカーまで。実に幅広いユーザーに支持されているのがデイズなのである。

的な開放感だ。軽自動車規格では車幅が1,480mm以下と定められており、絶対的な長さ、広さは変えられない。しかし、デイズの車内は開放感に満ちている。もちろんトールワゴンならではの全高も一因だろうが、サイドウインドウ下端の位置、フロントウインドウの傾斜、さらにダッシュパネル周りのデザインなどが緻密に計算されているように思う。後部座席は身長170cmのレポーターが座っても頭上に拳2個分の余裕があり、足元には足を組めちゃうほどの広大なスペースがある。後席足元の床はフラットなので、なお広く感じる。聞けば室内高1,270mmはセレナと同等だそうで、乗車定員が4名であることを考え合わせると、もはや「軽規格の普通車」と言っても過言ではないほどのスペースユーティリティである。

またオフロード走行も想定されるSUVと違って、床面が乗用車と同じ程度の低い位置にある。このため乗り降りが非常に楽だ。正確に測っていないが、前ドアは80度前後、後ドアは90度近くまで開くので、小さなお子さんを後部座席に寄せたり、荷物の出し入れにも非常に便利。スライドドアという選択肢もあるが、ここまで完成度が高いと「左右にスペースがない時にドアを全開にできない」とこ以外にデメリットは感じられない。電動スライドドアによって価格が上がり、車重が増えることよりも、潔く通常ドアの機能を煮詰めた姿勢は高く評価できる。収納スペースがいっていると用意されているのも嬉しい。通常グロブボックス



「乗りたい!」と思わせる 魅力に満ちた軽ハイトワゴン NISSAN DAYZ

■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=札幌日産自動車 本店 Tel.(011)641-1123

ある。デイズはニッサンと三菱の合併会社NMKVが開発した、三菱eKシリーズ(三代目以降)の兄弟車。ちなみに株式会社NMKVは、ニッサンと三菱各々のデザインや機能的な強みを生かして商品開発を行うことで、ブランド力や商品力を高める目的で設立され、国内での軽自動車事業を推進している。

昨今のエコ志向の中で、この取り組みは非常に重要で、軽自動車製造に関して長い歴史とノウハウを持つ三菱と、プロパイロットやSHYBRIDなどの最新テクノロジーを持つニッサンとのコラボレーションは非常に魅力的だ。事実、初代デイズは6年に渡って人気を博してきた。そしてこの春、ついに新型デビューとなったが、その進化は予想を超えていた。

アイデンティティを 主張するエクステリア

ラインアップは非常に多い。S・X・ハイウェイスターX・ハイウェイスターXプロパイロットエディション・ハイウェイスターGTターボ・ハイウェイスターGTプロパイロットエディションという6種のバリエーションが基本で、各々FFと4WDがあるので全12種。S・Xを除く全車種にはSHYBRIDが備わる。加えて専用装備と特別塗装色(ブラッサムピンク・ソーダブルーなどファンシーカラーを含む)が選べるボレロ(FF/4WD)も設定されている。さらにルーフだけカラーが異なる2トーンも選べるので、エンジン・装備・内外装す



ディーラーメッセージ

札幌日産自動車 本店
カーライフアドバイザー

今 絵梨奈さん

新型デイズは機敏な運動性能と、広い室内をはじめとした使いやすさを追求して誕生しました。発進時には「如何に普通車に近づけるか」。使い勝手においては「普段使いに便利であると同時に、乗りやすさも重視する」ということです。お客様で幅広い年代層の方々から反響をいただいておりますが、デイズを知っていただくには試乗が一番です。円山公園方面など、ワインディングでのご試乗も可能ですので、ぜひお気軽にご来店いただければと思います。



には車検証やメンテナンス手帳などが入れられているが、助手席側ドアにポケットを設け、こちらを書類スペースとしている。これによってグローブボックスには使用頻度の高い小物などを収納でき、その他にもスライド式収納やインストセインターリアボックスなどが用意されている。走破性や安全性とは視点の異なるちよつとしたことではあるが、こうした使い勝手への配慮が人に優しい車であることを感じさせてくれる。

インプレッション――

出足のトルクとコーナリングマナーが秀逸

エンジンは直列3気筒DOHC。グレイドによって、SHYBRID付き・SHYBRID+ターボ付きがある。試乗したのはハイウェイスターXの4WDで、エンジンはSHYBRID付きのNAである。正直なところ、「NAの軽自動車だから出足が遅いだろうな」と考えていた

ので、走り出して驚いた。出足からトルクがある。諸元表にじっくり目を通して見て分かったのだが、最大トルクを発生する回転数は3,600rpm。発進時や加速時にタコメーターを見ると、針は狙ったように3,600rpmへ跳ね上がる。つまり、加速が必要な時にアクセルを踏むと、最大トルクを発生する回転数を多用するように制御されているようだ。これによって、000～1,500ccの普通乗用と同じ感覚で加速できる。もちろ

んSHYBRIDの恩恵も大きいのだが、ほとんどそれと感じさせないナチュラルなフィール。もとよりモーターは低域からトルクが太いので、排気量の小さい軽自動車との組み合わせは非常に相性が良い。これ以上の運動性能を求めるならターボを選べば良いだろう。

ワインディングに持ち込み、コーナリングを走ってみると、ボディ剛性の高さとバランスの良さがよく分かる。それなりのスピードでコーナーへ侵入し、ステアリングを切り込んだ際の挙動は極めてニュートラル。アンダーはほとんど見られず、リアが出るかな? と思っても、破綻する気配がない。ボディとシャシはどっしりとした剛性感を保ったまま、コーナリを抜けていく。スポーツ走行をする車ではないので、絶対的な速度こそ高くないものの、非常に安定したコーナリングマナーの持ち主である。全高を抑えていることの恩恵もあるだろうが、それも含めて全体のバランスが非常に良いと感じられた。

最後になるが、ニッサンの誇る「プロパイロット」(高速道路における自動運転支援技術)は本当に素晴らしい。高速道路は頻繁に走らないという方でも、年に何回かは利用するはず。痛ましい事故で乗員や他者を傷つけないためにも、まだ経験したことのない方には試乗を強くお勧めする。そしてデイズはプロパイロットが初搭載された軽自動車であることも忘れてはならない。