根強い人気を誇るエクストレイル スポーティなオーテックバージョンに試乗

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　℡(011)711-6111

―プロフィール―

広く、長く支持されている人気SUV

息の長い人気を誇るエクストレイルが今年1月にマイナーチェンジを受けた。現行型はすでに登場から7年が経過しているが、昨年のSUV売上ランキングでは4位（3万6、505台）。もちろん日産はより上位を狙いたいだろうが、ベスト10には昨年フルモデルチェンジされたライバル車もある。強豪揃いのSUVカテゴリーで、7年を経過したエクストレイルが4位に君臨しているというのはすごいことなのである。

　ではなぜエクストレイル人気は衰えないのか。理由は幾つか考えられるが、エコ性能と安全性能を早い段階から充実させていたこと、4WDの高い走破性を維持する一方、無骨すぎずスマートすぎない適度なデザインとサイズ感を持つことなどが要因だろう。5～6年ごとにフルモデルチェンジ、1～3年ごとにマイナーチェンジという国産車の開発サイクルは、そもそも短い。これまで通り短いサイクルで新車効果を狙うよりも、ラインアップの整理とバリエーション拡充、エコ性能と安全性能の進化に投資した方が、メーカーも健全な利益を確保していくことができると思われる。

　すでに昨年、エクストレイルを「モデル末期」と表現するメディアが多かったにも関わらず、ランキング4位であり、エクステリアも古さを感じさせないのは、開発コンセプトや基本設計が優れていたということ。今回のマイナーチェンジにおいてもラインアップの変更とミリ波レーダーの追加、インテリジェントFCW（前方衝突予防警報）の標準装備などトピックはあるものの、エクストレイルというクルマの方向性に大きな変化はない。

主要諸元：(AUTECH HYBRID i Package 4WD)

- 全長×全幅×全高／4,705×1,830×1,730mm
- ホイールベース／2,705mm
- トレッド／前：1,585mm　後：1,585mm
- 車両重量／1,670kg
- 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：6,000rpm
- 最大トルク／21.1kgm：4,400rpm
- 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／エストロニック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／225/55R19
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格／4,009,500円(税込)

言わばメーカーによるカスタム仕様のオーテック

　ラインアップでは従来の20X／同HVがなくなり、特別仕様だった20Xi／同HVがレギュラーラインアップに加わった。これにより、20Xiと20Sが基本グレードとなり、各々にガソリン車とHV、20Xiガソリンでは3列シート、同ガソリン／HVではレザーエディションが選べる。20Sは4WDのみ、20XiにはFFの設定もあるが、北海道ではほぼ100%近くが4WDになる。

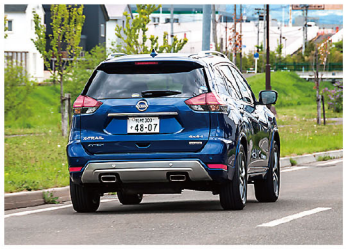
　今回お借りしたエクストレイルオーテックは、オーテックジャパンによるカスタマイズ仕様車で、内外装とサスペンションが専用となる。オーテックジャパンは日産が100%出資するグループ会社で、カスタムカーや福祉車両などの開発を担っている。NISMO（日産・モータースポーツ・インターナショナル）というグループ会社もあるが、こちらはモータースポーツが主たる事業なので、明確に性格が異なる。

　オーテックが手がけるラインアップには、エクストリーマーXという仕様もある。こちらはオフロードテイストの濃いモデル。対してオーテックはプレミアム感とレーシーなイメージだ。レギュラーラインアップとの違いはかなり多く、まず外装色はオーテックブルー（カスピアンブルー）。深みとメタリックな輝きがプレミアム感を漂わせる。エクステリアではフロントグリル、フロントバンパー下部／リアバンパーフィニッシャーのメタル調フィニッシュ、デュアルエキゾーストマフラー、19インチアルミホイール、メタル調フィニッシュ電動格納ドアミラーなど。インテリアでは ロゴ刺繍入りブラックレザーシート、ソフトパッド&ブルーステッチ入りレザー調インストパネル、ブルーステッチ入りブラック／ブルーコンビ本革ステアリング、レザーシフトノブ、ロゴ入りカーペットなどがある。特に内装はかなりスポーティなムードで、昨今のSUVとしてはスパルタンな印象さえ受ける。そしてSACHS社（本拠地ドイツ）製ショックアブソーバーと前後スタビライザーを装備し、運動性能も磨き上げられている。

日産が誇る最先端の安全技術を搭載

　現行エクストレイルに試乗するのは3回目。高速道路でプロパイロットを試したこともあり、インプレッションにおいては専らオーテックの走りについてお届けしようと思うが、その前にエクストレイルの安全性能について改めて記しておきたい。

　「日産インテリジェント・モビリティ」と総称される安全技術体系は、「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



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

エクストレイルは 20 代から 60 代以上の方々まで、幅広いお客様にご支持いただいている SUV です。前後席ともゆとりを持って乗車でき、ラゲッジも広いため、例えばお子様が誕生されるなど、家族構成に対応したユーティリティの高さが自慢です。そして日産インテリジェント・モビリティと称される万全の安全装備、2 列／3 列のシート、ガソリン／ HV のエンジン、4WD ／ FF など、お客様のニーズに応じたバリエーションも豊富です。ぜひご試乗ください。

ポートという3段階から構成されている。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、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など、現時点で考え得る様々な標準／オプション装備が用意されている。4WD車にはインテリジェント4×4を採用。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の固定となる。プロパイロット（高速道路同一車線自動運転技術）は、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先進技術である。

―インプレッション―
オンロードでの走りは極めてスポーティ

さてオーテックに乗り込んでみると、明らかにレギュラーラインとの違いを感じる。シートにロゴが入るだけでレーシーなイメージになるが、ステアリングの下部とステッチもオーテックブルーに統一され、ドライバーズシートからの眺めはSUVであることを忘れさせるほど。

モーターにサポートされた2Lエンジンは、街中では余裕のトルクを確保しており、俊敏にダッシュしたい時にもアクセルに反応してくれる。そして足回りはやはり強化されている感覚が伝わってくる。もちろん極端に硬いわけではなく、凸凹をスムースにこなし、乗員に不快な振動を与えないよう、SUVとしてのマナーをしっかりキープしている。40～50㎞／hでステアリングを左右に振ってみると、レギュラーラインよりも少し反応が早い。鼻先がステアリング方向に向くと同時に、リアがスッと追従してくるのがわかる。常用域のコーナリングでは全く破綻の気配を見せない。もっともエクストレイルで峠を攻める人はいないと思うが、初めて走る道においてオーバースピードでカーブに進入してしまった際など、こうした安定感は非常に助かる。そして、この信頼性の高い挙動が全高1、730㎜のエクストレイルで実現できていることが何よりも驚きである。

後部座席は頭上スペースも十分で、大人4名のロングツーリングは余裕でこなす。3列シートという選択肢も良いだろうし、4～5名乗車で各々の荷物を確実に搭載できる2列シートも良い。

冒頭モデルイヤーについて記したが、やはり乗ってみるとエクストレイル人気が衰えない理由がよくわかる。奇をてらわずスタイリッシュな外観デザイン、必要十分な運動性能とエコ性能を併せ持つエンジン／HVシステム、そして先進技術による万全の安全性能。いま現在、新型に関する正確な情報が聞こえてこないので（真偽不明のリーク情報は有）何ともわからないが、新型が登場するにせよ、現行型の優れた要素は継承するはず。となれば、ライバル車たちもうかうかしていられないと断言できる。