主要諸元：(X ツートーンインテリアエディション)

- 全長×全幅×全高／4,290×1,760×1,610mm
- ホイールベース／2,620mm
- トレッド／前：1,520mm 後：1,535mm
- 車両重量／1,350kg
- 最小回転半径／5.1m
- エンジン／1,198cc 直列3気筒 DOHC
- 最高出力／82ps：6,000rpm
- 最大トルク／10.5kgm：3,600〜5,200rpm
- モーター最高出力／129ps：4,000〜8,992rpm
- モーター最大トルク／26.5kgm：500〜3,008rpm
- JC08 モード燃費／30.0㎞／ℓ
- ミッション／—
- ブレーキ／前／ベンチレーテッドディスク
  後／ディスク
- タイヤサイズ／205/55R17
- 駆動方式／FF
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格／2,869,900円(税込)

スタイリッシュで低燃費 SUVも電気で走る時代へ NISSAN KICKS

■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 西店 TEL(011)611-1231

—プロフィール—

世界中で支持を得ているグローバルカー

日産から国内新登場となったコンパクトなクロスオーバーSUV、キックス。この車の生い立ちはなかなか興味深い。あえて「国内新登場」と記したのには理由があり、実は2016年から存在している車種なのだ。ただし日本以外においてである。

そもそもデザイン開発は日本の日産グローバルデザインセンターから始まり、日産デザインアメリカ、日産デザインアメリカリオ(ブラジル)が加わって共同作業となる。販売が開始されたのは2016年、ブラジルのリオデジャネイロから。その後、南米・中国・北米・台湾・インドと販売チャネルが広がり、扱いやすいサイズのSUVとして人気を博してきた。つまりキックスは世界戦略車、グローバルカーなのだ。今年5月、日産が誇る電動パワートレイン「e-POWER」を搭載し、フェイスリフトされたモデルが、タイで生産／販売開始となる。今回日本へ導入されたのは、このタイ仕様である。

蛇足ながら、日産では'90年代半ばからキックスという車名をコンセプトカーに用いてきた。英語表記はXIXやKYXXだったが、2008年には三菱のパジェロミニがOEM供給され、KIXとして発売されている。そして今回はKICKSが正式な表記となった。

唯一無二のe-POWER

各国仕様には1・6リッター／1・5リッターガソリンがあるが、日本での展開はXというワングレード。ノーマルとツートーンインテリアエディションの2バリエーションがあるものの、e-POWER専用車である。e-POWERはノート、セレナに続いて3車種目の採用。1・2リッター直列3気筒エンジンを発電のためだけに用い、駆動はモーターで行う方式だ。モーター走行についての制御系と駆動系は100%電気自動車リーフで実績があるため、非常に完成度が高く、実用的なシステムである。諸元ではJC08モード燃費を記してあるが、WLTCモードはというと、市街地が21・6㎞／L、郊外が20・2㎞／L。市街地モードの方が低燃費で、ガソリン車や一般的なHVと逆転している。日常的な運転において高い燃費性能を発揮することがe-POWER最大の美点なのだ。過去にノート、セレナのe-POWERに試乗する度に書いてきたが、e-POWERの考え方は非常に理にかなっており、効率も良い。

またe-POWER Driveと呼ばれるアクセルペダルの制御も採用されている。走行中にアクセルを戻すと強いエンジンブレーキがかかった状態になり、そのままアクセルを踏まずにいると、ブレーキ操作なしで静止状態となる。初めて試乗される方は戸惑うかもしれないが、少し走れば感覚的に挙動がわかってくる。そしてストップ&ゴーを繰り返すうちに、楽しくなってくる。「アクセルだけで操ることができる」この感覚はクセになるのだ。空走距離が短いので「きちんと運転する」意識に繋がるし、丁寧なアクセルワークが身につく。なにより氷雪路面での制動時には非常に便利な機能だ。

安全装備も抜かりない。特に日産自慢のプロパイロット(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。インテリジェントエマ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、ふらつき防止警報などが装備されている。

有効室内空間が広い

全幅が1、760㎜なので3ナンバーとなるが、このサイズ感はちょうど良い。事実、「エクストレイルでは大きく、ノートでは小さい」と感じる層からの反響が大きいらしく、最小回転半径5・1mと小回りも効くので、日本では非常に扱いやすいサイズだ。そして精悍ながら、オラオラ系ではないフロントフェイス、エクストレイルジュニアのような印象のリアビューも、スポーティで軽快感を演出する。

内装はシンプルにまとまっているのが好ましい。特に試乗車がツートーンインテリアエディションのため、外装色(プレミアムホライズンオレンジ／ピュアブラックのツートーン)とマッチングされ、スポーティでスタイリッシュ。前席は少しだけ囲まれ感があってスポーツドライビングも楽しめそうな一方、後席は足元の

ディーラーメッセージ

北海道日産自動車 西店
カーライフアドバイザー
木村 健太さん

キックスは日常的なシーンで扱いやすいコンパクトなサイズと燃費性能、そしてスタイリッシュな内外装をまとって日本上陸を果たしたクロスオーバー SUVです。パワートレインを e-POWER 一択とすることで、その存在感は際立っていると思います。また先進の安全技術プロパイロットの採用や、各種装備によって安全機能も充実。幅広い年代層の方にお楽しみいただける一台に仕上がっております。e-POWER Drive はこれまでにない運転スタイルですので、ぜひご試乗いただければと思います。

余裕、頭上の余裕とも十分。外観デザインと3サイズからすると驚くほどの室内空間を持つ。ラゲッジも広いので、3～4名での長旅にも活躍してくれそうだ。2名乗車ともなれば、後席を倒すことで余裕のラゲッジルームを有効利用することができる。

―インプレッション―
新時代のドライブスタイル、e-POWER

走り出してすぐに、e-POWERの売りである太いトルクに感じ入る。モーターは低い回転数から最大トルクを発生するので、その気になって踏めばなかなか速い。しかもモーターは改良されて出力が向上しているので、走りが軽快だ。エンジンは発電専用ながら、強くアクセルを踏んだ際など、必要に応じて回転数が上がる。そのサウンドは決して不快ではなく、むしろ気持ちを高揚させてくれる。そのかわり普通に走っている時は極めて静か。ボディ剛性が高いことも手伝って、モーター特有の金属音以外、余計な音は一切聞こえてこない。

コーナリングマナーはとても優秀。前述のe-POWER Driveを駆使しつつ、コーナー手前で減速し、ステアリングを切り込むと、素直に鼻先を変えてくれる。弱アンダーというよりはニュートラルなフィールだ。腕の覚えのある人が乗れば楽しくて仕方がないだろう。通常の車両では減速時、アクセルを離してブレーキを踏むという行程になるが、e-POWERではブレーキングせず、アクセルペダルだけでコントロールできる。e-POWERはエコなだけではなく、新時代のドライビングプレジャーも創出しているのである。

現在ラインアップはFFのみなので、雪道運転への不安から4WDを切望する声が上がるかもしれない。断言するが、制動においてはe-POWER Driveが非常に有効だ。ブレーキを踏まなくても止まるので、不意のブレーキングによるスリップやスピンを回避できる。それでは発進はどうか。取材にご協力いただいた北海道日産自動車西店では、雪道での発進性能を体験していただくため、希望があれば、旭山などの坂道で、停止・発進を実演しているとのこと。昨冬セレナe-POWERで行ったところ、難なく発進できたことでお客様も安心されたというエピソードを伺った。またノートやリーフも含めて、オーナー様から雪道での不満はないかと尋ねたところ、これまで年に1～2件程度、それもオーナー様曰く「4WDでも登れないような酷い気象状況」での出来事だったそうである。もちろん坂の途中にご自宅があるとか、頻繁に峠越えするとか、様々な事情や条件があることは理解している。また4WDは雪道のみならず、舗装路面においても安定性が高いことも事実。ただ雪道における4WDの有効性は主に発進時においてであり、制動時は駆動形式e-POWERを試していただく価値は絶対にある。キックスを選ぶことは、e-POWERのメリットとともに、グローバルカーを手にすることでもあるのだから。