



- 主要諸元：(X)
- 全長×全幅×全高／4,045×1,695×1,520mm
 - ホイールベース／2,580mm
 - トレッド／前：1,490mm 後：1,490mm
 - 車両重量／1,220kg
 - 最小回転半径／4.9m
 - エンジン／1,198 cc 直列3気筒 DOHC
 - 最高出力／82ps：6,000rpm
 - 最大トルク／10.5kgf.m：4,800rpm
 - フロントモーター
最高出力／116ps：2,900～10,341rpm
最大トルク／28.6kgm：0～2,900rpm
 - WLTCモード燃費／28.4 km／ℓ
 - ブレーキ／前／ベンチレーテッド・ディスク
後／リーディング・トレーリング
 - タイヤサイズ／185/60R16
 - 駆動方式／FF
 - 乗車定員／5名
 - 車両本体価格／2,186,800円(税込)

内外装ともに、デザインで包み込まれた先進性

まずはエクステリアデザイン。初代から少しずつスポーティ感を増してきており、今回さらにその傾向が強められた。薄型のヘッドライト、厚みを増したVモーショングリル、真一文字のリアコンビネーションランプにキュッと切れ上がったヒップ。躍動感と先進性が共存するデザインは高揚感を駆り立てる。フロントグリルには日本伝統の組子格子がモチーフとして採り入れられているが、これは今年中ほどに登場予定のクロスオーバーEV「アリア」と共通するもの。つまり日産が生み出す新時代デザインの方向性と言っている。

インテリアは上質でシックな雰囲気だが、新たにアームレストから空調パネルへ続くセンターコンソールが設けられた。その上にはマウス感覚で操作できるシフトレバーとドライブモードセレクター、オートブレーキホールドスイッチなどが配置されており、スマートフォンワイヤレス充電器（メーカーオプション）もある。その真上には9インチのワイドディスプレイ（メーカーオプション）が設けられ独特の存在感を放っているのだが、このディスプレイにはNissanConnectという機能も備わっている。同サービスへの入会（有料）が必要ではあるが、スマートフォン、カーナビ、プロパイロットが連携することで、例えばスマートフォンで作成したドライブプランをカーナビへ送信したり、Googleサービス、SOSコ

先進の安全性能とプロパイロット

日産自慢の高速道路自動運転支援システム「プロパイロット」はメーカーオプション設定。前述の通りナビとリンクさせることで、これまで以上の機能を発揮するほか、インパネに様々な情報が分かりやすく表示されるため、刻々と変わるドライブ状況をモニターできる。

もちろん安全装備は万全で、エマージェンシーブレーキ、前方衝突予測警報、ふたつき警報、車線逸脱警報などは標準装備。できればプロパイロットと9インチワイドディスプレイのオプションを選択して、最先端のインテリジェント機能を体験したいところ



コンパクトクラス唯一無二 第2世代e-POWER NISSAN NOTE

■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 第2世代へと進化した e-POWER

日産のベータシックな5ドアハッチバック・ノートがフルモデルチェンジを受け、三代目となった。二代目の発売開始が12年なので実に8年ぶり、しかもe-POWER専用

車という大胆な戦略でのモデルチェンジである。

ノートは05年にデビュー。使い勝手の良い1・5Lクラスのハッチバックで、FF／4WDをベースにさまざまなラインアップを展開した。初代は7年に渡って製造され、国産車としては長いモデルサイクルだった。12年登場の二代目は新型グローバルコンパクトカーという位置付けで、1・2L直列3気筒のダウンサイジングエンジンにスパーチャージャーが組み合わされた。初代よりもスポーティ感を増したデザインも好評で、販売開始から2週間で月間販売目標の倍以上を受注。HV車を除くガソリン登録車でナンバワンの売上を記録し、翌13年4月までの8か月連続で首位を守った。さらにRJCカー・オブ・ザ・イヤーも受賞し、日産にとって非常に重要な車種となった。

16年11月には4度目のマイナーチェンジに合わせe-POWERが登場。エンジンを発電のみに用い、モーターを駆動するシリーズ方式ハイブリッドシステムで、同月、軽自動車（軽乗用車）を含む全銘柄の販売台数で初めて首位となる。購入者の78%がe-POWER搭載車だったことから、その革新性と実用性が極めて高レベルであったことが分かる。ノートのほか、セレナ、キックスのe-POWERに試乗する機会を得てきたが、いずれも非常に面白いクルマ。エコ性能とともに運転の楽しさがあり、モーター特有のドライブフィールも味わえる。今回そのe-POWERが第2世代へと進化しているとのことで、楽しみにディーラーを訪ねた。

ール付きプロパイロット緊急停止支援システムなどが利用できるようになる。

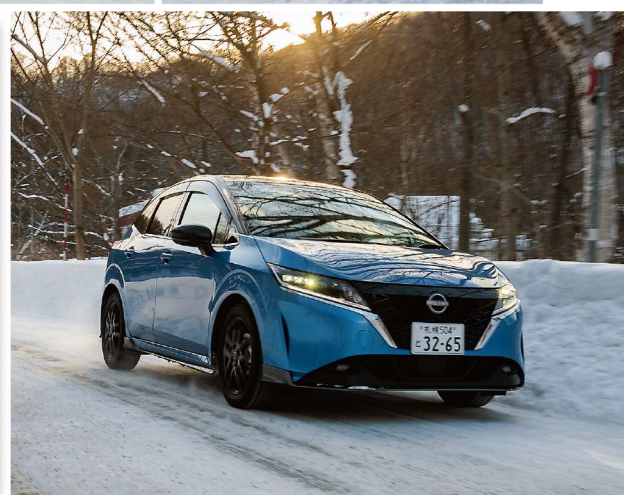
さらに注目すべきはインパネ。国内外を問わずデジタル表示のインパネは増えてきているが、ノートのそれはメーターというよりディスプレイ。違和感を覚える方もおられるだろう。しかしざ操作してみると、グラフィックを含むユーザーインターフェイスが極めてアナログ的であること、ほとんどの操作が矢印ボタンとダイヤルで事足りるため、非常に使いやすい。すでにインパネが全面巨大なディスプレイになっているコンセプトカーも存在することから、こうしたインターフェイスは今後の主流になっていくと思われる。その意味でノートは、未来のカタチを垣間見せてくれているものと言える。



ディーラーメッセージ

北海道日産自動車 中央店 坂下 貴紀さん

第2世代のe-POWERをご体験いただける新型ノート。先行してFFが発売され、試乗された方々からは「4WDかと思うくらいよく走るね」「街中メインならFFで十分だね」といった声をいただいております。モーターで駆動する新型ノートは、走行安定性と運転の楽しさにおいても非常に高いアドバンテージを持っています。2月には4WDも登場いたしますので、4WDをご希望の方にも是非ステアリングを握ってお試しください。ご来店・ご試乗、心よりお待ちしております。



だ。世界的にクルマの価格が高くなり、その理由の一つが安全装備であることから、いろいろな意見があるのは承知している。しかし誰でも年に1〜2回程度、ヒヤッとした経験はあるはず。万一事故に巻き込まれてしまうと車両本体はもちろん、乗員の心身に大きな傷跡を残す。それを回避できる機能、つまり安心を買うという考え方に立てば、安全機能の有用性は明らかである。

インプレッション

一人でも多くの人に 味わってほしいe-POWER

前記の通りe-POWERはエンジンが発電用であり、走行においてはモーターが主体。他のHVと決定的に異なるのはこの点で、故にモーターの特性が走行性能を決定づける。モーターはエンジンよりも低速トルクが豊かで回転がスムーズ。リーフに試乗した際、その走りっぷりにびっくりしたことがあるが、新型ノートも同様だ。ゼロ回転から発生する最大トルクを生かし、スポーツカー真っ青の加速を見せる。低速でのトルク感3リッタークラスを思わせるのに対し、モーターに

に応じてエンジンが回転する様は、小排気量のガソリンNA車のように、エコカーながら速い。これこそモータードライブの楽しさであり、特性である。そして驚かされたのは、FFでも氷雪路面でのトラクションが非常に良いこと。これはモーターのスムーズな出力特性の恩恵である。自宅周辺に急勾配があるといった事情がなく、街中での使用がほとんどの場合、FFで十分安全に走行可能と思わ

れる。また全長が55mm短くなり、最小回転半径が4.9mとなったことで、実用性も大幅に向上している。

さて第2世代のe-POWERのドライブフィールだが、大きなポイントはアクセルを閉じた際の減速力である。先代ではかなり強めのエンジンブレーキがかかったが、それが幾分低減されている。ドライブモードスイッチはSPORT/ECO/NORMALから選択でき、NORMALの減速力は一般車よりも少し強い程度。ECOはさらに強くなり、SPORTでは先代に近い減速力となる。加えてクリープも採り入れられている。先代はブレーキを踏まなくてもアクセルオフであれば停止状態を維持したが、新型は弱めのクリープが発生する。先代オーナーからの声を集め、従来車からの乗り換えの違和感低減に努める一方、先進機能を維持する。この姿勢は非常に好ましい。

今後EVやHVが増え、ガソリン車が減っていくのは間違いない。国がその方針を示し、世界中の自動車メーカーが未来の車のあるべき姿を模索している。その中で日産はかなりの優位な立場にあると思う。リーフとe-POWERによる経験値が豊富だからである。車に限らず、どんな製品でも新しい技術が登場する時、まずは技術が話題になる。技術が市民権を得ると、今度はデザインやカラーリング、カスタマイズなど、感性に訴えかけるバリエーションが増えていく。ノートはすでに技術確立期を終えており、運転の楽しさや安全性、デザインなどを追及する段階に入っている。今後も目が離せないクルマの一台がノートであることは間違いない。