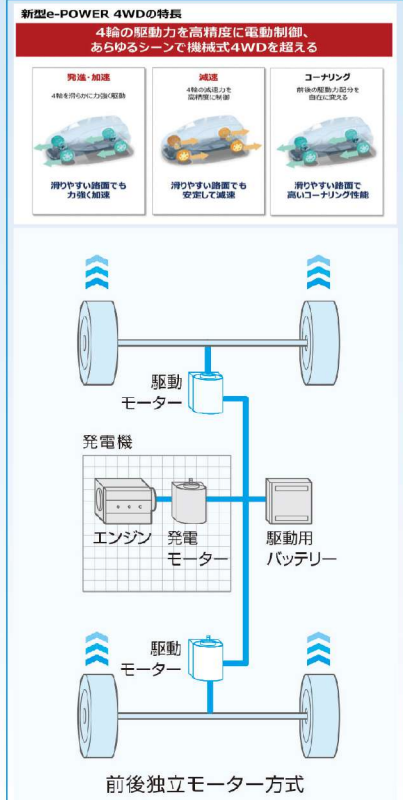


主要諸元：(X Four)

- 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／1,340kg
- 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
- フロントモーター最大トルク／28.6kgm：0～2,900rpm
- リアモーター最高出力／68ps：4,775～10,024rpm
- リアモーター最大トルク／10.2kgf・m：0～4,775rpm
- WLTC 市街地モード燃費／23.8 km／ℓ
- ミッション／電気式無段変速
- 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／4WD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格／2,467,300円(税込)



4WD登場でますます魅力アップ e-POWER専用車ノート NISSAN NOTE e-POWER

■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＝日産プリンス札幌販売 月寒支店 TEL(011)852-3111

プロフィール 唯一無二のe-POWER Drive第二世代

昨年12月、8年ぶりにフルモデルチェンジを受け、FFが先行するカタチで発売された日産のベシック5ドアハッチバック・ノート。同じコンパクトカテゴリーのライバル車にはガソリンエ

フィールやモーターのスムーズさなど、あらゆる面で煮詰められている。

内外装・安全装備など、 すべてが先進的

エクステリアはスポーティで、躍動感と先進性が共存する若々しいデザイン。4WDとFFのボディサイズは全く同じで、全長4,045×全幅1,695mm。これを先代(全長4,100×全幅1,695mm)と比較すると、全長が55mm短くなっていることがわかる。ホイールベースも従来型2,600mmから新型2,580mmと20mm短くなっており、あまり目立たない範囲でダウンサイジングされている。この恩恵は最小回転半径が5.2mから4.9mとなった点に現れている。つまり小回りがきく。日常的に街中で使うことの多いコンパクトカーにとって、非常に嬉しい進化である。

その一方、室内はとても広い。大人4名乗車ながら後部座席もゆったり座れる。インテリアは上質でシックな雰囲気の中にデジタル表示のインパネが設置されている。計器というよりはディスプレイである。イグニッションをオフにすれば一切の表示は消え、電源を落としたタブレットのようだ。アナログ式のスピードメーター／タコメーターを好む人から見れば、最初はかなり違和感があるだろう。しかし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、分かりやすいグラフィックが使われているため、実はかなり見やすく扱いやすい。こうしたインターフェイスはおそらく今後の主流になっていくだろうが、アナログメーターが好きなの人の気持ちもよくわかる。実を言えばレポーターも、古い車にノスタルジーを感じるタイプなのだ。しかし時代はどんどん進化していく。ノートのインパネは決して奇をてらわず、デジタルを用いてアナログ的なインターフェイスを構築しているので、好感が持てる。

エンジンモデルもあり、100万円台からラインアップを揃えているが、ノートはe-POWER専用車。この大胆な戦略が功を奏して、発売以来順調に推移している。そして3月、待望の4WDモデルが登場。それも、リアモーターが存在感を主張する本格的な4WDである。先代のノートにも4WDは存在したが、発進時のみ補助的にリアが駆動し、通常走行時はFFという仕組みだった。新型は全車速域に対応し、最高出力116psのフロントモーターに対し、リアモーターのそれはなんと68psを誇る。まさに真正銘の本格派4WDなのである。

ノートは05年にデビューし、使い勝手の良いコンパクトハッチバックとして支持を獲得、7年に渡って製造された。12年「新型グローバルコンパクトカー」として二代目が登場。エンジンは1.2L直列3気筒にダウンサイジングされ、スーパーチャージャーが組み合わされた。スポーティなデザインも好評で、8年という長いサイクルの世代となるが、その過程で、16年11月、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使い、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首位を獲得。購入者の78%がe-POWERをチョイスしたことから、その革新性と高レベルの実用性をうかがい知ることができる。

e-POWERのエンジンは発電専用であり、走行においてはモーターが主体。EVや他のHVとは明確に異なる、唯一無二の日産オリジナルシステムである。EVとe-POWERはモーターの特性が走行性能を左右するが、まずエンジンよりも低速トルクが豊かで回転がスムーズ。ゼロ回転から最大トルクを発生するため、エコカーと言うカテゴリーから想像できない、スポーツカー顔負けの加速を見せる。そのe-POWER Driveは新型ノートになってから第一世代へと進化しており、加速減速の際の

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、ふらつき警報、車線逸脱警報などは標準装備。そして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される。ナビとリンクさせることで、従来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。安全装備についても、自動運転支援技術と連動しながらどんどん進化している。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だ。

e-POWER 4WDが 生み出す高レベルの安定性

ではe-POWER 4WDを詳しく見ていこう。従来の4WDはエンジン出力をドライブシャフトとディファレンシャルギアを介して駆動輪に伝える。4本のタイヤを駆動するため、前輪と後輪、右輪と左輪で様々な制御をしなければならぬ。例えば凍った路面で発進する際、前輪がスリップしたら後輪が支援に介入するシステム。例えばタイトコーナーで外側のタイヤより内側のタイヤの回転を少なくして曲がりやすくするシステムなどである。ところが我々が走行するシチュエーションは実に様々で、ドライ、雨天、圧雪、アイスバーン、場合によっては砂地、泥、凸凹などもある。アスファルトも綺麗に整地された箇所、傷んで小さな穴がある箇所、深い轍がある箇所など、挙げていくとキリがない。さらに走行するスピード、乗車人数なども要素に加えれば、できるだけ乗員を快適に保つためクルマに求められる制御は数え切れないのである。これに対しノートが出した答えがe-POWER 4WD。前後2つのモーターを緻密に制御し、冬季の上り坂発進からドライのタイトコーナーまで、静粛なま

ディーラーメッセージ

日産プリンス札幌販売 月寒支店
カーライフ・アドバイザー

瀧野 由衣さん

第二世代のe-POWER Driveを搭載し、ご好評いただいているノートによいよ4WDが登場しました。モーター駆動のノートは、踏んだ分だけ走ってくれるレスポンスの良さと爽快な運動性能が魅力。そして車内の静粛性が高く、1ランク2ランク上の車格に匹敵する快適性も持ち合わせています。さらに狭い場所でも取り回しが楽で、コンパクトカーらしく運転しやすいこともお勧めしたいポイント。運動性能、静粛性、操作性と各分野で高い性能を持ちながら、HVであることからエコ性能も高く、一台で何役もこなしてしまうマルチタレントの持ち主でもあります。未来を垣間見ることができるe-POWER Drive、ぜひご体験ください。



ま、挙動が破綻しないよう安定性をキープする。e-POWER Driveの第二世代と第一世代との大きな違いは、走行中にアクセルを閉じた際の減速力である。第一世代はかなり強めのエンジンブレーキがかかったが、ドライブモードがNORMALの時、減速力は一般車よりも少し強い程度。ECO/SPORTモードではかなり強めの減速力が生じ、これはイコル回生ブレーキによるエネルギー回収能力でもある。この機能は冬道で大きな効果を発揮する。滑りやすい路面での急ブレーキは危険だが、ノートではアクセルを戻すだけで制動がかかる。パニックブレーキによってハンドル操作も効かなくなり、まっすぐ雪山に突っ込んでしまったという類の事故は回避しやすくなるだろう。これに4WDが加わったのだから、まさしく鬼に金棒、極めて高い完成度となった。

—インプレッション—

クルマ好きこそe-POWER Drive体験を

FFをレポートしたのが今年1月。街中はバックバーン、ワインディングは庄雪+アイスバーンという厳しい路面状況だったが、発進からしっかりとトラクションがかかり「4WDは不要ではないか？」と思うほど走りやすかった。これはモーター駆動に早くから取り組んできた日産の技術の賜物で、トラクションやトルク配分、回転数などがかなり緻密に制御されているためである。その制御は「他車が1/1000なら、日産は1/10、000」と胸を張る精度であり、レポーターも「冬道もFFで十分走れる！」と記した。そして今回4WDが登場したわけだが、安定感と走る楽しさがさらに増していて、再び驚かされることとなった。

従来の4WDは重量が増える分、加速感は若

干劣り、カーブではアンダーステアが強まって曲がりにくくなる。この傾向はどんな高級車でも変わらない。ところがノート4WDは前述の通り、フロント/リア両アクスルにモーターを持つ本格的なシステム。しかもリアモーターは補助ではなく、明確にその存在をアピールしてくる。ゼロから加速する時も、ワインディングを駆け抜ける時も、リアモーターがしっかりと走行性の一端を担い、姿勢の安定やトラクションに貢献しているのが伝わってくる。ただし車内はいたって静かなので、音で判断するのは難しい。ドライバーの腰や背中に伝わるG（加速度）のかり方によって判断できるのみである。

少し意地悪なテストとして、ステアリングを切った状態でゼロからフル加速してみたり、深めの轍に敢えて乗り入れているコーナーリングなどを試してみた。幸いというか生憎というか、試乗当日は暴風雨警報が出され、今季最悪の荒天。強い風によって叩きつけられた雨が路面を覆い、深い轍は川のようになっている。そんな状況にもかかわらず、車体もハンドリングも、とにかく安定している。コーナーリングにおいてもニュートラルステアを維持し、全く破綻する傾向がない。それでいてモーターのスムーズな加速を存分に楽しめ、静粛性も高い。積極的にアクセルを踏んで走ると充電が必要になり、それに応じてエンジン回転数が高まるが、「あれ？ なんの音だ？」と感じてしまふほど普段は静か。「そうだ、エンジンを積んでいるんだっ」と思い直し、そのまま走行を続けると、いつの間にかエンジン音はなくなり、静かで上質な空間に戻る。

トルクがあって加速が心地よく、ハンドリングが安定していて、静粛性が高い。ノートの魅力を書き連ねていくと、これは高級車の条件に重なる。ノートe-POWER 4WDの乗り味は「良いクルマ」と評される条件のど真ん中を体現している。これは驚きに値する。機会あればFFと4WDの乗り比べをしてみたいと願っている。