



主要諸元：(ハイウェイスター V / ガソリン 4WD)

- 全長×全幅×全高／4,765×1,715×1,870mm
- ホイールベース／2,870mm
- トレッド／前：1,475mm 後：1,475mm
- 車両重量／1,790kg
- 最小回転半径／5.7m
- エンジン／1,997 cc DOHC 直列 4 気筒
- 最高出力／150ps：6,000rpm
- 最大トルク／20.4kgf・m：4,400rpm
- WLTC モード燃費／11.6 km/ℓ
- ミッション／エレクトロニック CVT (無段変速機)
- 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／205/65R16
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／8 名
- 車両本体価格(札幌地区)／3,269,200 円(税込)



お借りしたのはハイウェイスター V / ガソリン 4WD 車。ターコイズブルーという外装色は新世代セレナのシンボルカラーになっており、光の加減で明るく輝いたり、シックに落ち着いたりという変化を楽しめる。フロントグリルは先代の V モーションを継承してはいるものの、よりシャープでスポーティな印象になった。3 サイズは先代からほとんど変化はなく、標準グレード比で全長と全高が 5 mm 拡大され、全幅は同じである。

継承された嬉しい機能にデュアルバックドアが挙げられる。リアハッチが上下 2 分割されており、上部/ガラスのある面だけを開けることができ、下部/プラスチック製の面だけを閉めることができる。ミニバンユーザーならその恩恵は分かりいただけるだろう。ミニバンのバックドアはかなりの大きさで、開こうとすると後方に一定のスペースが必要になる。後ろまできつりと詰めなければならぬ。スパーなどの駐車場で、大量の荷物を持ったままバックドアを開けようとしたら「スペースが足りずに全開できない」という事態を回避できる。ラゲッジはミニバンクラス No.1 の広さ(前記同様、日産調べ)を誇る。買い物から MTB やテントを積み込んでのレジャーまで幅広く対応してくれる。

乗り込んでみて最初に驚かされたのはシフトレバーが存在しないこと。センターの空調パネル下部に「P」「R」「D」などのスイッチが並んでいるだけである。操作性はどうか。特にエンジンブレーキを多用する北海道の冬期間や高速道路合流でのシフトダウン & 加速時、どのように操作すれば良いかというと、まずガソリン車にはパドルシフトが標準装備されている。「D」モードで走行

生活に寄り添うミニバン

中にパドル操作可能な上、「M」モードもある。山道では積極的に活用したい。e-POWER 車にパドルシフトはないが、ニッサン自慢の e-Pedalar が備わるから心配ご無用。e-Pedalar はトルクフルなモーターを右足だけで自在にコントロールできる上、アクセルオフ時にはエンジンブレーキよりも強力な制動がかかるので、氷雪路でも安心である。レポーターのような古い世代のクルマ好きからすると「シフトレバーがないなんて!」と最初は面食らうのだが、慣れてしまえば後退と「D」の切り替えもスムーズ。そもそも最近の AT は電子制御なので、かつてのような機械式シフトレバーは不要。ウォークスルーが自在になり、レジャーなどでの活用自由度が大いに高まる。

デュアルバックドアもシフトレバーの廃止も、それによって「便利だな」「セレナにして良かったな」と思える。ニッサンならではの配慮。それはつまり、セレナがユーザーの生活に寄り添うミニバンであるということに他ならない。

時代は先端を走る
プロパイロット

内装はシックかつシンプルにまとめられている。ハイウェイスター V には背もたれにワンポイントアクセントが入ったブラックのシートが標準で、撥水加工されたジャガード織物 & トリコットと合皮のコンビネーション。e-POWER には明るめのグレイジュ色も設定されており、こちらは洒落感が高い。

2 列目、3 列目ともに頭上スペースはもちろん足元にも余裕があり、開放感たっぷり。5 ナンバーサイズと書いたが全幅 1,700 mm 以下が規則。ハイウェイスターと LUXION は 3 ナンバーだが、それはエアロパーツなどによるもので、基本的なボディは 5 ナンバーサイズである。その制約の中でこれほど広い室内を実現しているのだ



ミニバンNo.1を競うニッサンの自信作 最先端技術を搭載したファミリーカー NISSAN SERENA

■テキスト=横山 聡史 (Lucky Wagon) ■Photo=川村 敷(川村写真事務所)
■取材協力=北海道日産自動車 北店 Tel(011)711-6111

プロフィール
— スポーティさと利便性を
増して6代目へ —

ニッサンの人気ミニバン、セレナがフルモデルチェンジを受け、6 代目となって登場した。昨年 11 月に公式発表されて以降、12 月にガソリン F F

車が発売開始され、2 月に 4WD、そして今春に e-POWER 車が発売。

セレナは 18 年の年間ミニバン販売台数で 1 位、19 年にも月間 1 位を何度も達成している。その功績を支えていたのが e-POWER であることは疑いようがない。今回のフルモデルチェンジにあたり SHYBERID はなくなって、e-POWER とガソリンという 2 つのパワートレイン構成となった。

大まかに歴史を振り返ってみよう。初代は 91 年デビュー、丸みを帯びた外観デザインが特徴的で、車種名はパネットセレナだった。2 代目は 99 年。乗用タイプミニバンとしては初採用の両側スライドドアとコラムシフトの恩恵で、前席間のウォークスルーが可能に。その後 05 年に 3 代目、10 年に 4 代目と着実な進化を続け、16 年の 5 代目では自動車専用道路運転支援機能「プロパイロット」が初搭載となり、18 年に e-POWER 車が追加される。外観デザインはかつてないほどスポーティとなり、ニッサンの新世代デザインモチーフである「V モーション」が採用されたフロントマスクは精悍だった。今回の 6 代目においてもそのイメージは継承され、よりスポーティな外観デザインとなっている。

世のミニバンが軒並み大型化してきている中であって、セレナの長所は 5 ナンバーサイズが基本であること。ハイウェイスター V と、今回新たにトップグレードとして設定された LUXION (ルキシオン) を除くノーマルグレードは全幅 1,695 mm で、日常的なシーンにおける使い勝手が良い。道路の広い北海道ではあるが、スーパーや百貨店の立体駐車場は混雑する上に狭い。一般道も局所的に混雑することがあるし、降雪期ともなれば道幅は一気に狭くなる。日常的な利便性を考えるなら全幅は少ない方が利便性が高い。にも関わらずミニバンクラス No.1 の広い室内(室内長 3,145 mm / 室内幅 1,545 mm / 室内高 1,400 mm)を実現して

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

佐々木 瑠伽さん

シフトレバーがなくなりボタン式になったことで、運転席周りのウォークスルーは自由度が広がりました。例えばレジャーで悪天候に見舞われたとしても、車内は楽しい空間として機能することでしょう。広大なラゲージも使い方自由自在。デュアルバックドアやラゲージアンダーボックスも非常に便利で、毎日のショッピングにおいてもセレナの高い利便性を体感していただけます。ガソリンと e-POWER、FF と 4WD、よりスポーティな外観のハイウェイスター、最上級の LUXION と、豊富なバリエーションを揃えておりますので、ご家族にとって最適な一台を見つけに、ぜひご来店ください。お待ちしております。



から、やはり使う人たちのことを徹底して配慮しているということになる。

またセレナ LUXIONにはプロパイロット 2・0 が搭載された。正確な機能名称は「インテリジェント高速道路ルート走行」。カーナビで目的地を設定し、高速道路に乗るとナビ連動のルート走行が開始され、追い越しや分岐なども含めてシステムがルート上にある出口まで走行を支援するというもの。一定の条件下ではあるが、同一車線内でのハンズオフも可能となっている。さらにナビと周囲360度のセンシング情報に基づいて、ルート走行中の分岐や追い越しのための車線変更の適切なタイミングをシステムが判断して提案してくれる。GPSとの連動によって、一般道が並走するような複雑な環境でも、正確な車線変更支援を行ってくれるというのだ。各メーカーが運転支援技術を開発している中、高速道路限定とはいえプロパイロットの進化は凄まじい。もちろん「機能に頼らず自分で運転したい」という方も多いことだろう。しかし高速道路での長距離移動はどうしても単調になりがちで、眠気を誘発する危険もある。これまでに一度でもヒヤリとした経験をお持ちであれば、あくまでもドライバーをサポートするための機能として、最新技術を受け入れていくというのも大切なことだと思う。

— インプレッション —

最新技術に守られたファミリーカー

エンジンをかけ、慣れない手つきで「D」ボタンを押す。当然ながら普通に動き出す。レバーではなくボタンであることが新鮮だ。慣れてしまえば、もしかするとシフトレバーよりも楽かもしれない。シフトレバー操作に比べれば、ボタンを押す動作は極めて小さいからだ。

走り出してからすぐに気づいたのはボディ剛性の高さ、路面の凹凸を非常にうまくいなしているこ

とだ。取材日は雪解けが進みアスファルトが顔を出した時期で、路面には凍結によってできた穴がかなりある。避けようにも、ちよいと走行線上に穴があるため、どうしても踏んでしまう。しかしセレナは大袈裟な音を立てることなく、しなやかにいなす。かといってフワフワの足回りではない。ボディ剛性としなやかな足が、乗り心地を損なわないよう、バランス良く機能している。雨模様で風も強い日だったが、ミニバンの弱点と言われる横風を受けても不安にならない。2名以上の乗車時には、さらに安定感が増すように思う。

エンジンは爆発的な出力/トルクではないが、他車の流れに沿ってスムーズに走ってくれる。もっともセレナに多人数を乗せ、攻めて走ることもないだろうが、プラスアルファのトルク感が欲しい方には e-POWER をお勧めする。モーター駆動の素晴らしいところは過去に何度も書いてきたが、エンジンを発電のために用い、発生した電気でもーターを駆動するという e-POWER の基本システムは、残念ながらまだ完全に知れ渡っていない。エンジンにモーターが加勢する HV ではなく、100% モーター駆動で走るのが e-POWER。そしてモーターは低域から最大トルクを発生するという特性があるため、スタートダッシュの力強さと、エンジンとは全く異なるリニアな加速感を持つ味である。ニッサンには魅力的なモーター駆動の EV が揃うが、住宅事情によって充電が難しいという方には e-POWER が唯一無二の選択肢となる。

セレナは幅広い人気を誇るミニバンであると同時に、ニッサンの持つ技術の粋を集めて生み出される最先端のファミリーカーでもある。ガソリン価格の高騰、コロナ禍と半導体不足による納期の長期化、環境問題への世界的な動きなど、自動車を取り巻く環境がどんどん厳しくなっている。昨今、セレナという選択肢は非常に魅力的。特にまだ e-POWER を経験されたことのない方には試乗を強くお勧めしたい。