

アラウンドビューモニターなど好評な安全装備  
**エクストレイルに エマージェンシーブレーキを標準装備**  
**ハイブリッド登場!**

【エクストレイルはSUVの人気車種】

初代モデルは2000年に登場してヒット作になり、3代目の現行型まで好調に売れ続けている。

2015年4月には、待望のハイブリッドが加わった。日産独自のハイブリッドシステムを搭載して、JC08モード燃費は前輪駆動の2WDが20.6km/ℓ、4WDも20km/ℓに達する。本格的なミドルサイズのSUVながら、燃費はコンパクトカー並みだ。しかもモーターの駆動力に余裕を持たせたので、動力性能も十分に確保した。装備を充実させたことも特徴で、万一の時には自動的に緊急ブレーキが作動するエマージェンシーブレーキをハイブリッドモデルは標準装着している。車両の周囲を上空から見た映像のように表示するアラウンドビューモニター、車庫入れをサポートするインテリジェントパーキングアシストといった人気の装備も用意した。SUVを購入する人達のニーズに幅広く応えている。



発行所  
 日刊自動車新聞社  
 東京都港区赤坂1丁目10番11号  
 赤坂門ビル3階  
 電話 東京 (03) 5777-2351 代表

日産  
 新型  
 エクストレイル  
 ハイブリッド  
 特集号

**X-TRAIL  
 HYBRID**



PURE DRIVE  
**HYBRID**

エクストリーマーXの精悍で力強いフォルムを  
 より際立たせた「ブラック エクストリーマーX」登場。

**X-TREMER X**



■ エクストリーマーX

エクストレイル ハイブリッドにも、エクストリーマーXとブラックエクストリーマーXが設定される。SUVの持ち味を生かしたドレスアップ仕様で、専用のフロントオーバーライダーやアンダーカバー、サイドアンダーカバー、専用タイプの17インチアルミホイールなどが装着される。新たにブラックボディも追加した。なお、標準タイプのグレードにも、エクストリーマーパッケージをディーラーオプションとして設定している。フロントオーバーライダー&アンダーカバーなどを手軽に装着できる。

■ オールモード4×4-i

4WDシステムは、オールモード4×4-iを採用している。前後輪の間に電子制御による多板クラッチ式の4WDシステムを搭載。クラッチの締結力を走行状態に応じてコントロールすることにより、舗装路から悪路まで、優れた走りの性能を発揮する。2WD/オート/ロックという走行モードを設けたことも特徴だ。2WDでは前輪駆動になって燃費を節約。オートモードでは、多板クラッチによって前後輪の駆動力が最適に配分され、自然な運転感覚が得られる。そしてロックモードでは、前後輪の駆動力配分を50:50に固定。直結状態に近づけて、悪路の走破力を高めている。



X-TRAIL 日産 エクストレイル ハイブリッド	20X HYBRID "エマージェンシーブレーキ パッケージ"	20X HYBRID エクストリーマー X "エマージェンシーブレーキ パッケージ"	20X HYBRID ブラックエクストリーマー X "エマージェンシーブレーキ パッケージ"
	主要諸元表	2WD(前輪駆動)	4WD (ALL MODE 4×4-i) 2列シート車
全長 (mm)	4,640	1,820×1,715	4,670
全幅×全高 (mm)		2,005×1,535	
室内寸法 長×幅 (mm)		1,270 (1,220)	
室内寸法 高(サンルーフ付車) (mm)		2,705	
ホイールベース (mm)		1,575/1,575	
トレッド 前/後 (mm)		195	
最低地上高 (mm)		1,570	1,640
車両重量 (kg)	1,630	5	
乗車定員 (名)		5.6	
最小回転半径 (m)		※	
JC08モード燃費 (km/ℓ)	20.6	M R 20D D /DOHC 筒内直接燃料噴射直列 4 気筒	
エンジン型式/種類		1,997	
エンジン総排気量 (ℓ)		無鉛レギュラーガソリン/60	
使用燃料/燃料タンク容量 (ℓ)		108 (147) /6,000	
エンジン最高出力 (kW (PS) /rpm)		207 (21.1) /4,400	
エンジン最大トルク (N·m (kgf·m) /rpm)		R M 31 / 交流同期電動機	
モーター型式/種類		30 (41)	
モーター最高出力 (kW (PS))		160 (16.3)	
モーター最大トルク (N·m (kgf·m))		リチウムイオン電池	
動力用主電池種類		パワーアシスト付ラック&ピニオン式	
ステアリング		独立懸架ストラット式/独立懸架マルチリンク式	
サスペンション 前/後		ベンチレーテッドディスク式/ベンチレーテッドディスク式	
ブレーキ 前/後		エクストロニック V T (無段変速機)	
トランスミッション		225/65 R 17	
タイヤ 前/後			

※「エクストリーマーX」「ブラックエクストリーマーX」は持込み登録でオーテック扱いとなります。登録時の燃料消費率、車両重量等は実測値が適用されますので主要諸元(実測値)と異なる場合があります。燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)、整備状況(タイヤの空気圧等)に応じて値は異なります。オプション装着によっては車両重量、燃料消費率などが変化します。詳しくは販売店にお問い合わせください。



**X-TRAIL  
 BODY COLOR**



**X-TRAIL  
 PURE DRIVE  
 HYBRID**



■エクステリアデザイン

エクストレイル ハイブリッドの外観は、2ℓのノーマルエンジン車とほぼ同じだ。識別点はハイブリッド専用のエンブレム程度になる。その理由はエクストレイルの個性を重視したためだ。SUVらしい野生味と、都会的な雰囲気とを併せ持つ。フェンダーやドアパネルは柔らかな曲線を描き、ボリューム感の伴った外観に仕上げた。ボディサイズは全長が4640mm、全幅が1820mmだから、SUVではミドルクラスに属する。最小回転半径は5.6mに収まり、取りまわし性を悪化させていない。その一方でホイールベース(前輪と後輪の間隔)は2705mmを確保したから、室内空間が広い。ハイブリッドは2列シートのみだが、ノーマルエンジン車にはミニバンのような3列シートの7人乗りもある。最低地上高(路面とボディの最も低い部分との間隔)は205mmだから、悪路のデコボコも乗り越えやすい。



シーンを問わない高い走行性能

# X-TRAIL

PURE DRIVE HYBRID

■インテリア

インパネは外観と同様に緩やかな曲線で構成され、見栄えを上質に仕上げた。インパネの中央部分は少し手前に張り出し、カーナビやエアコンの操作性を向上させている。ハイブリッドの装備として注目されるのは、メーターパネルの中央に設けられた「ハイブリッドエネルギー表示機能」だろう。エンジン/駆動用電池/車両のイラストが表示され、エネルギーの流れが分かる。モーター駆動のみで走っている時は、エンジンとの間が遮断され、光の帯が駆動用電池から車両に向かって流れる。ガソリンを使わずに走っていることが、視覚的にも把握できるわけだ。前後席のサイズに余裕を持たせ、ホイールベースが長いために後席の足元空間も広い。家族全員が快適に乗車できる。

ハイブリッド専用インテリア



ハイブリッドにも防水シートを採用

■ユーティリティ&カーナビ

エクストレイルは、便利な機能を数多く用意した。オプションのリモコンオートバックドアを装着すれば手をかざすだけで、自動でオープン。ステアリングにはチルト&テレスコピック機能を採用。上下に加えて前後の調節も可能だ。そしてシートと床には防水加工を施し、オプションで防水ラゲッジボードも装着できる。汚れを簡単に落とせるので、遊びに出かけた時でも気兼ねなくエクストレイルに乗り込める。メーカーオプションの日産コネクナビにも注目したい。通信機能が備わり、カーウイングス会員同士のデータを活用することで、リアルタイムの交通情報も受け取れる。7インチのディスプレイによって視認性も良好だ。

バックドアの開き角度を設定できる 手をかざすだけで自動でオープン



最大 430ℓのラゲッジルーム ラゲッジアンダーボックス

## 使い勝手を極めた Luggage & Utility

### Engineer's Voice

■開発者の声

日産自動車 商品企画本部 日本商品企画部 リージナルプロダクトマネージャー

藤井 真さん

エクストレイル ハイブリッドの開発の狙いは、高い走行性能と環境性能を両立したことです。インテリジェントデュアルクラッチコントロールは、駆動と発電を1つのモーターで行う高効率なハイブリッドシステム。高速域でのモーター走行も可能となりました。実際に販売店で試乗していただくことで、数字以上の乗り心地を味わっていただきたいと思っています。これまでエクストレイルで培ってきたタフギアをハイブリッドの魅力で、さらに幅広いお客様にアピールできるようになったと考えています。



### いかなる状況でも余裕の走りを実現する

#### 「インテリジェント デュアル クラッチ コントロール」

■独自のハイブリッドシステム

エクストレイルが搭載するハイブリッドシステムは、ハイブリッド専用開発された直列4気筒2ℓの直噴エンジンをベースにしている。ハイブリッドシステムの構成は、スカイラインやフーガも採用する日産独自の「1モーター+2クラッチ」方式。メカニズムの配列は、「エンジン/クラッチ/モーター/クラッチ/駆動システム」と並ぶ。モーターのみを駆動して走る時は、クラッチによってエンジンシステムを切り離せるから、抵抗が減って燃費を向上させやすい。減速時にはモーターが発電機の役目を果たし、充電効率の優れたリチウムイオン電池に充電する。このため、ムダになっていた減速エネルギーを使って、エンジンを停止させた状態でモーターのみの走行をする場面も多い。トランスミッションには新エクストロニックCVTを採用。駆動力の伝達効率が優れ、無段変速式だから加速感も滑らかだ。



ハイブリッドシステム



ハイブリッドエネルギー表示

■走行性能と環境性能を両立

エクストレイル ハイブリッドでは、エンジンとモーターの駆動力を合計した「システム最高出力」が188馬力になる。モーターの性能にも余裕を持たせたので、SUVらしい力強い走りが味わえる。ハイブリッドのメリットを特に感じるのは、高速道路などを巡航中に、アクセルペダルを踏み増した時だ。モーターはエンジンに比べて反応が素早いから、ドライバーの意思通りに、滑らかに速度を上昇させる。もちろん燃費性能も優れ、JC08モード燃費は前輪駆動の2WDが20.6km/ℓ、4WDが20km/ℓだ。ノーマルエンジンに比べると、ハイブリッドの燃費数値は2WDが4.2km/ℓ、4WDが4km/ℓの向上になった。数値上は燃料代を約20%カットすることが可能だ。走行状況によっては、さらに節約できるだろう。

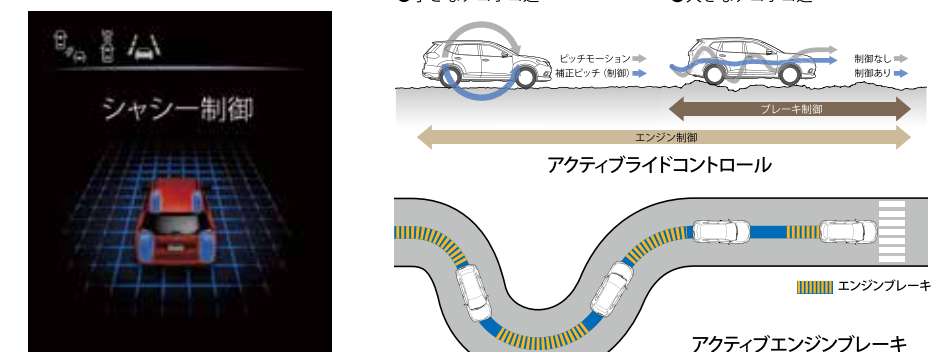
## 環境・走行性能を共に極めたハイブリッド



20X HYBRID

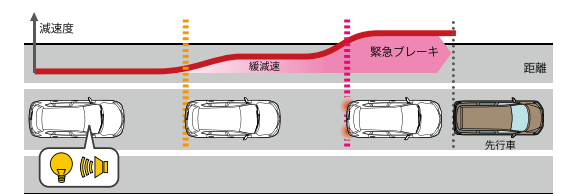
■先進のシャシー技術

ハイブリッド、ノーマルエンジンともに、エクストレイルでは先進のシャシー技術が注目される。走行安定性と乗り心地のバランスを高いレベルで両立させた。先進技術には、3代目エクストレイルが世界で初めて採用したものもある。まずはアクティブライドコントロール。車体の上下の動きを予測して、エンジンのトルク、さらにはブレーキも自動制御してボディを水平に保つ。例えば車両の前側が持ち上がった時は、エンジントルクを絞ったり、ブレーキの作動によって荷重を前方に移動させ、ボディを水平に近づける。アクティブエンジンブレーキも世界初だ。コーナリングや制動時には、CVTなどの制御によって自動的にエンジンブレーキを働かせ、ドライバーの負担を軽減する。このほかアクセルを踏みながら曲がっている時でも、必要に応じて自動的にブレーキを作動させ、ハンドルの舵角に正確に走らせる機能も採用した。いずれも進化した電子制御によるものだ。



■安全技術

事故を未然に防いだり、運転をサポートする技術も多い。まずは時速10~80kmの速度域で作動するエマージェンシーブレーキが挙げられる。フロントカメラが前方を監視して、事故の危険を検知すると警報を発する。それでも回避操作が行われない場合、自動的に緊急ブレーキを作動させる装備だ。センサーにカメラを使うので、車両だけでなく歩行者も認識できる。路上の白線も検知するから、車線を逸脱した時も警報を発する。さらに車両進入禁止の標識も検知。ドライバーが見落として進入しようとするれば、ディスプレイの表示とブザーで警報する。カメラは前方だけでなく、車両の両側と後方にも装着した。そのすべての画像を合成したのがアラウンドビューモニターだ。車両の周囲を上空から見たような映像にして、モニター画面に表示する。カメラが歩行者などをとらえた時、警報を行う移動物の検知機能も採用した。この機能と電動パワーステアリングを組み合わせたのが、インテリジェントパーキングアシストだ。アラウンドビューモニターの画面上に駐車位置を設定し、音声に従ってゆっくりと前進や後退をすると、自動的にハンドルが回って車庫入れを行える。リアカメラは走行中も後方を監視して、ドライバーの死角に入る斜め後方の車両を知らせてくれる。



エマージェンシーブレーキ



インテリジェントパーキングアシスト