

# NISSAN LEAF

日産リーフ

リーフは実用に足る諸条件をクリアした、世界初のファミリーEVとっていい存在だ。自動車の新たな幕開けとなるこの一台は、果たして本当に実用的なEVなのだろうか？

photo: Stan Papior

**MODEL TESTED** ◎テスト車輛概要

- モデル名:NISSAN LEAF X ●車両本体価格:376.425万円
- 日本発売時期:2010年12月3日 ●最高出力:109ps/2730-9800rpm ●最大トルク:28.6kgm/0-2730rpm
- 0-97km/h加速:10.9秒 ●113-0km/h制動距離:51.9m ●最大求心加速度:0.88G
- テスト平均燃費:199Wh/km ●二酸化炭素排出量:0g/km

**WE LIKE**

ささやき声ほどの音しか出さない静かなパワートレイン、気持ちのいい室内、まずまずの乗り心地

**WE DON'T LIKE**

あまりに高額な価格設定、短い航続距離と充電時間、限られた充電インフラ



**1 HEADLIGHTS**  
ヘッドライト

ダイナミックな造形のヘッドライトは、デザイン上の効果だけを狙ったものではない。気流をドアミラーから離れたところに導く形状にして、空力抵抗の軽減を図った。



**2 CHARGING POINTS**  
充電ソケット

充電設備が駐車スペースの中央ではなく、後方に置かれている場合が多いことを考慮して、日産はリーフの充電ソケットをノーズに設けた。



**3 GRILLE**  
グリル

いわゆる内燃機関のエンジンは積んでいないが、ボンネットの下に収まる装置類に冷却風を導くために、フロントにグリルがひとつ設けられている。



**4 FRONTAL SHAPE**  
フロント形状

エンジンを搭載しないリーフはフロント形状にその制約を受けないはずだが、歩行者保護基準を満たすために、オーバーハング部を膨らませた形になっている。

**電** 気自動車は20世紀初頭から、自動車業界の未来の担い手として有望視されてきたが、その開発や普及は、必ずしも順調に進んできたとはいえない。バッテリー技術が足枷となり、価格が高いうえに、実用面で大きな制約を受けるため、一般大衆からは現実的な選択肢と見なされてこなかったからだ。そうした状況を変える先駆者となるべく日産が送り出したのが、最高出力109psの電気モーターを備える5ドアハッチバック、リーフである。

リーフの航続距離は公称値で200kmであり、日産もこのクルマの市場が限定されることは承知している。一方で、近距離しか走らない実用的なクルマの市場は、依然として大きい。そう考

えると、リーフが航続距離以外の領域で、内燃機関のエンジンを搭載するクルマと同様の使いやすさを備えていれば、長年期待されてきた電気自動車の革命の端緒となるかもしれない。

だが、リーフには高いハードルが課せられている。それは英国での販売価格が約380万円という値付けになっていることだ。為替レートに起因しているとはいえ、ライバルに比べて100万円以上高いことになる。電気自動車の購入には政府から約60万円の補助金が出るから、実質的には320万円ほどになるが、それでもまだ歴然とした価格差がある。だからリーフには、その価格差を正当化して購入者を納得させるだけの実力と魅力を備えている必要がある。

HISTORY

●日産 EV の歴史



日産は1990年代後半に、ワゴン型のアルトラEVを200台リリースした。

じつは電気自動車は、1920年代まで市場でかなりのシェアを占めていた。日本では1940年代後半までそうだった。だが近年、日産が電気自動車にかかり始めたのは、リチウムイオンバッテリーが実用化されてからである。1995年、日産はプレーリーEV(30台限定)を発表し、その後アルトラEV(200台限定)を世に送り出した。さらに1999年には、コンパクトなハイパーミニを開発する。2005年に発表されたコンセプトカーのピヴォとピヴォ2が、今回のリーフへとつながった。



**5 DRAG COEFFICIENT**  
空力

飛び出したリヤランプとリヤスポイラーによって、ボディ後部まわりから気流が離れやすいようにして、車体後部の抵抗係数の低減を図っている。



**6 REAR VISIBILITY**  
後方視界

後方視界に関してはなんの不満も感じなかったが、リヤビューカメラが標準装備されている。



**7 DIFFUSER**  
ディフューザー

フラットなフロア下と小さなディフューザーには空気抵抗を軽減する効果がある(ダウンフォースを発生させるためのものではない)。空気抵抗係数はわずか0.29である。



**8 SOLAR PANEL**  
ソーラーパネル

ルーフスポイラーにはめ込まれたソーラーパネルはオプションだ。モーター駆動用のメインバッテリーではなく、補機類の駆動に使われる12Vのほうのバッテリーの充電を補助する。

## 1 GPS NAVIGATION

GPSナビゲーション

まず画面の周囲に設けられたボタンで第1階層のメニューを選択してから、タッチスクリーンで第2階層以降のサブメニューを選んでいくという操作ロジック。



## 2 METER

メーター類

レブカウンターの代わりにエネルギーメーターが備わる。蓄えた電気が使用されているのか、それとも回生ブレーキで充電されているかが判別できる。



## 3 GEAR SELECTOR

セレクターレバー

丸型のドライブセレクターはA/Tセレクターに似た動きをする。手前に引いてドライブ、前に押しとリバース、上部のボタンを押すとパーキングとなる。



## 4 AIR CONDITIONING

エアコン

エアコンを完全にオフにすると、当然ながら航続距離を延ばすことができる。エネルギーインジケーターによると、16km程度延びると表示された。



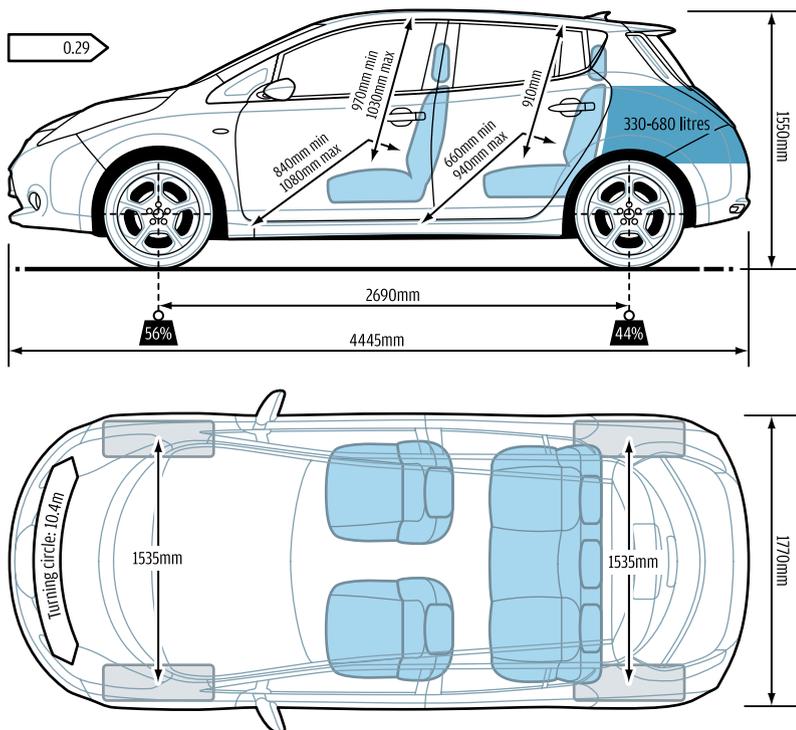
## 5 ENERGY METER

エネルギーメーター

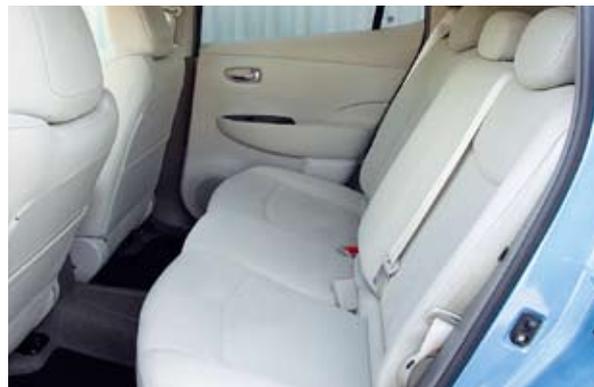
エネルギーメーターは燃料計によく似ている。航続距離が目立つように表示されているところが電気自動車らしい。実際、リーフのドライブではこれが重要となる。

## HOW BIG IS IT?

サイズはどれくらい?



キャビンは明るく開放的だ。エルゴノミクスと視覚的なクオリティは良好である。

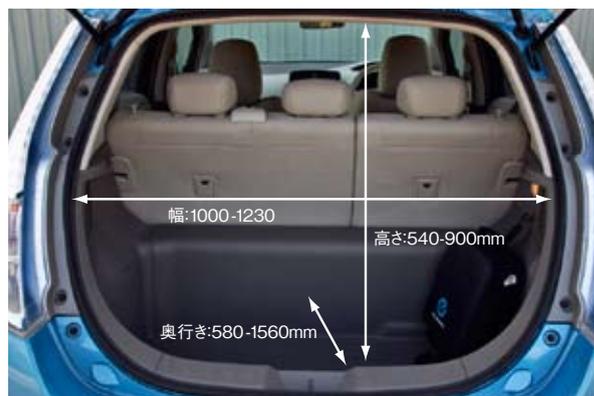
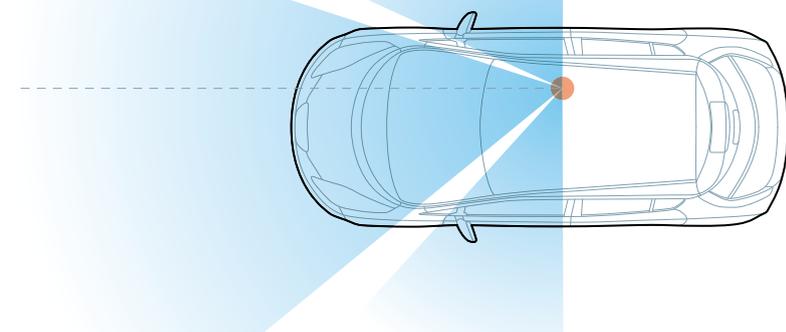


身長180cm以上の人が後席に座ると頭上が狭い。足元はまずまずの余裕がある。

## VISIBILITY TEST

### 視認性テスト

ラボが閉鎖されていたためデータは取れなかったが、感覚的にはリーフの視認性は良好である。



普通のハッチバックと同じく、リヤシートは分割可倒式になっている。トランクも標準のサイズだ。

## DESIGN&ENGINEERING

### ●意匠と技術

★★★★★☆☆☆☆

リーフは革新性と凡庸さが入り交じった、なんとも不思議なクルマである。日産は「エンジンを搭載するスペースが不要なため、リーフの設計はそれに縛られていない」とアピールするが、リーフが電気自動車であることを知らない人に対して、それが電気自動車であると示唆する要素は何もない。たいていの人の目には、見慣れたファミリーハッチバックのプロポーションをした、少々個性的なクルマとしか映らないだろう。

ボディ構造も、一般的なエンジン車と大きくは変わらない。おそらく、ドライブトレインが比較的高価なため、それ以外の部分ではコストを抑える必要があったからだろう。まったく新しいプラットフォームを用いてはいるものの、モノコッ

クはスチール製、サスペンションはフロントがマクファーソン・ストラット、リヤがトーションビームというオーソドックスな構成だ。全長は4445mmだが、これはフォード・フォカスとはほぼ同じ数値である。

だが、パワートレインこそはリーフの真骨頂である。ひと組の減速ギヤを介して前輪を駆動するのは、109psの出力を2370~9800rpmで発生する交流モーターだ。最大トルクは28.6kgmで、電気モーターゆえにそれが停止状態から直ちに立ち上がり、2730rpmまで持続する。ちなみにレブリミットは10390rpmである。

このモーターに電力を供給するのは、計192個のラミネート型リチウムイオン電池セルだ。電圧は360V、容量は24kWhで、航続距離(NEDCモードによれば)は177kmである(一般的な原動機付きのクルマの場合と同様、現実的な使

用条件では達成がむずかしい)。

ノーズに設けられたフラップの下には、ふたつの充電ソケットが隠れている。ひとつは家庭用電源からの充電用で、この場合、フル充電には7~8時間かかる。日産によれば、指定の急速充電ポイントでもうひとつのソケットを利用すれば、電池容量80%までの充電が30分で可能だという。

## INTERIOR

### ●室内

★★★★★☆☆☆☆

パワートレインの電動化によって、自動車メーカー各社がこぞってリーフのようなキャビンを備えたクルマを作るようになるのであれば、われわれはなんの文句もいわない。レイアウトは比較的オーソドックスだが、明るくて開放感があり、とても居心地がいい。見た目のクオリティも高く、

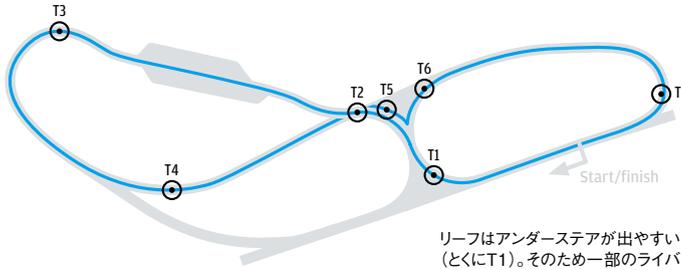
## TRACK NOTES

### サーキットテスト

#### ■ドライサーキット

日産リーフX  
ラップタイム:1分29秒8  
VWゴルフ1.6TDI  
ブルーモーション  
参考タイム:1分29秒3

リーフはドライサーキットにおいて良好なパフォーマンスを見せた。唯一の問題点は貧弱なブレーキフィールだったが、それを除けば標準的なハッチバックと変わらない安定性と、素直なハンドリングを示した。ただし、正確さの点ではクラスベストのモデルほどではなかった。



直ちに立ち上がるトルクのおかげで低速コーナーからの加速が良好だ。だが、T4のような高速コーナーでは、軽快感に欠ける。

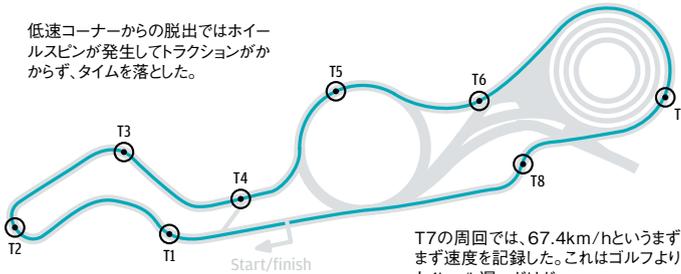
リーフはアンダーステアが出やすい(とくにT1)。そのため一部のライバル車よりもエントリースピードを遅くする必要がある。

#### ■ウェットサーキット

日産リーフX  
ラップタイム:1分19秒6  
VWゴルフ1.6TDI  
ブルーモーション  
参考タイム:1分16秒0

ウェットサーキットでは、転がりに抵抗の低いタイヤを履くクルマに共通して見られる欠点だが、リーフでもやはり露呈した。横方向のグリップは良好だったが、冠水路面では苦しんだ。

低速コーナーからの脱出ではホイールスピンが発生してトラクションがからず、タイムを落とした。



T7の周回では、67.4km/hというまずまず速度を記録した。これはゴルフよりも4km/h遅いだけで。

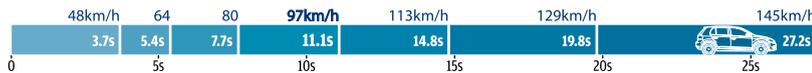
#### ■発進加速

テストトラック条件:天候晴/乾燥路面/気温16°C  
0-402m発進加速:18.3秒(到達速度:122.5km/h)  
0-1000m発進加速:33.8秒(到達速度:144.8km/h)

#### NISSAN LEAF



#### VOLKSWAGEN GOLF 1.6 TDI BLUEMOTION



#### ■制動距離

##### 乾燥路面



##### 湿潤路面

スイッチ類やマテリアルの質感は、この価格帯のクルマとしては第一級といっていいたいだろう。

バッテリーをフロア下に搭載している都合上、ドライビングポジションは少々高めに設定されているが、エルゴノミクスはおおむね良好である。各ペダルも適正に配置されている。ステアリングホイールの垂直方向の調整範囲がもう少し上に広ければ申し分ないが、現状のままでテスター全員が快適なドライビングポジションを見つけることができた。

メーターパネルは上下2段に分かれており、スピードメーターがステアリングホイールの頂上越しに、そして補助計器類がステアリングの内側に見え、視認性は良好である。表示される情報の量と明瞭さは、煩雑にならないギリギリのところまで収まっている。

ダッシュボード中央にはGPSナビ、オーディオ、車両モニタリングシステムなどを表示・操作するタッチスクリーンとボタン類が組み込まれている。車両モニタリングシステムには充電状態を携帯電話に送信する機能や、携帯電話でエアコンを遠隔操作できる機能まで含まれている。ドライビング中にもっとも有効なのは、走行用モーターと補機類、それぞれに消費されているエネルギーを個別に表示する機能である。

エネルギーの消費先に関する情報が頻繁に目に入ってくると、自然とエネルギーの節約を意識するようになってくる。そして、このクルマで使われている装置のほとんどすべて、すなわちウィンドウ、すべてのメーター、パーキングブレーキ、バックモニター、昼間点灯ヘッドライト(オフにできないと思われる)などが電動か電子式であることを考えると、それらが手動式か、あるいは最初から装備されていなかったら、いったい航続距離はどのくらい延びるのだろうかと思わずにはいられなくなる。

キャビンのそのほかの基本的な部分については、普通の小型ファミリーカーと変わらない。



後部座席のレッグルームにはまずまずの広さがあるし、ヘッドルームも身長180cm以下の人なら狭さは感じない。ラゲッジ容量は330ℓと標準的なサイズである。

特筆できるのは、極めて高いキャビンの静粛性だ。電気モーターがもたらす騒音の少なさは当然としても、風切り音とロードノイズまでもが見事に抑えられている。

## PERFORMANCE

### ●動力性能

★★★★★★☆☆☆

リーフのライバルとして誰も見比べるだろう1台、フォルクスワーゲン・ゴルフのブルーモーションは、われわれのテストにおいて0-97km/hで11.1秒を記録したが、リーフは同様のテストで10.8秒だった。この数字が示すように、電動モーターの推進力がリーフに低速でのレスポンスと使いやすさをもたしているのは間違いない。それでいてリーフは高速道路の速度域でもレスポンスに優れており、交通の速い流れに乗ったときでも不安を感じずにすむ加速力を有する。

ただし、当然ながら激しい走りをするとう極端に航続距離を減らすことになる。また、もっとも力強いトルク領域からも外れてしまうので、通常走行時の俊敏さに比べると、全開時の速度の上がり方は緩慢に感じられてしまう。だが、ここで重要なのは、リーフが想定される実際の使用状況下において、使いやすく安全に走れるパフォーマンスを提供してくれることだ。もちろんそこには、短距離ながら高速道路走行も含まれる。

## UNDER THE SKIN

### 電気自動車の要

日産は1992年から、リチウムイオンバッテリーの開発にかかり始めている。それゆえ、トヨタのハイブリッド車がニッケル水素バッテリーを使い続けるのをよそにリーフがリチウムイオンを選んだのは、何も不思議なことではない。トヨタが依然としてニッケル水素を使っているのは、コストが安く、信頼性が高いからだ。

リチウムイオンセルのほうがニッケル水素バッテリーよりも大きなエネルギーを発生するが、価格は圧倒的に高い。なお、リチウムイオンバッテリーは、携帯電話やポータブル電子機器ですべてに一般的な電源となっている。

リチウムイオンバッテリーの開発に

は、そのポータブル電子機器が重要な役割を果たした。ポータブル電子機器で使われなかったら、リーフが採用するラミネート型セルの需要はもっと少なかったはずである(それ以前は筒型バッテリーセルが多かった)。薄くて角型のセルは集積しやすく、同じ寸法の筒型セルの倍ほどエネルギーを貯蔵できる。

電気自動車の進化の次のステップは、おそらくフレキシブルリチウムイオンポリマーセル(もっと小さな機器にはすでに採用されているが高価)であろう。どんな形にも成型可能だから、室内のパッケージングに劇的な変化が起きるはずだ。



12Vバッテリーは補機類に電源を供給している。動力用モーターにはリチウムイオンバックが電源を供給する。

市街地走行では、扱いやすさに加えて、現実離れた感覚の楽しさを味わえる。モーターの推進力で動いているという感覚だけにとどまらず、静かに強烈に発生するトルクはセンセーショナルですらある。0-48km/hの発進加速が3.6秒という数字自体は驚くに値しない(ゴルフ・ブルーモーションは3.7秒)が、28.6kgmの最大トルクがゼロ回転から発生するため、内燃機関の同クラスのハッチバックでは有り得ないトルクの立ち上がり方をする。

エコモードを選ぶと、市街地走行における扱いやすさはスポイルされる。このモードでは、最高出力こそ通常のドライブモードと同じだが、エネルギーの回生が強め(一般的なエンジン車のエンジンブレーキを強くしたような感覚)に現れて、スロットルレスポンスは鈍くなる。その結果、スムーズに走らせるのがむずかしくなるのだ。



サスペンションがソフトなリーフは、荒れた路面では揺さぶられることもあるが、おおむね快適で落ち着いた乗り心地を示す。

もっとも、慣れてしまえば極端には気にならなくなる。通常のクルマとはそうした相違点もあるが、リーフは基本的に市街地で走りやすいクルマであり、狭い道の取り回しも良好だ。

スムーズさや乗りやすさの立役者はモーター

## ON THE LIMIT

### 限界時の挙動

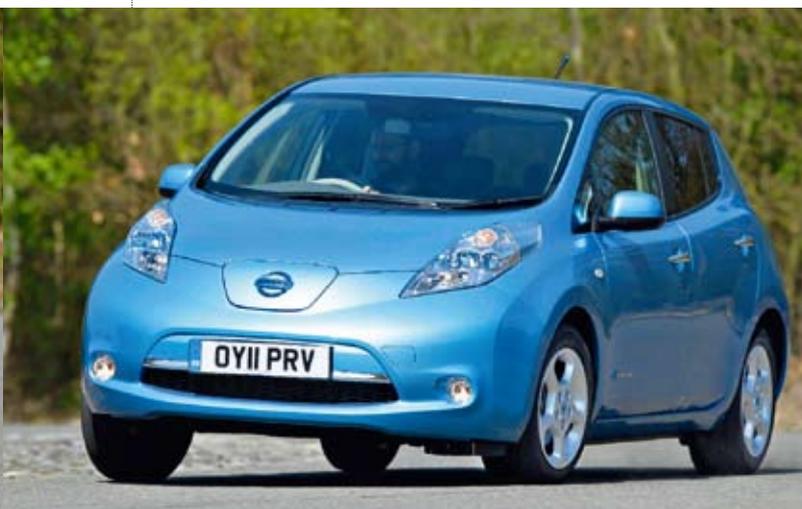
リーフで能力を限界まで引き出すようなコーナリングをする機会は、ほかのクルマに比べれば、まずありえないほど少ないはずだ。だが、限界時とそれを超えたときに、自分のクルマがどんな挙動をするのかを知っておいても損はない。そしてリーフは、そのような状況でも安定していることがわかった。

ドライサーキットにおけるグリップレベルは、きわめて良好だった。アンダーステアが出やすいものの、基本的な挙動

は普通のクルマとなら変わらない。強いて挙げるとすれば、ロールの仕方が特徴的だ。ターンイン時にかなりのロールが発生し、その結果として早めに荷重移動が起こり、車体が不安定になる。とくに、グリップの低いウェットサーキットの路面で、それは顕著だった。しかし、ロールの進行が遅く着けばリーフはとて安定し、しっかりとラインを維持できる。スタビリティコントロールは解除可能だ。稼働させた状態

ではスリップの許容量は小さく、したがって頻繁に介入する。とくに、低転がり抵抗タイヤが冠水路面で苦しむウェット路面で顕著となる。作動すると、ESPが見事な働きで、本来の進路を維持するのを助けてくれる。

ブレーキは十分な制動能力を備えているが、ペダルストロークが短すぎてフィールに乏しく、また、ハードな制動を繰り返すと、早期にフェードが発生した。





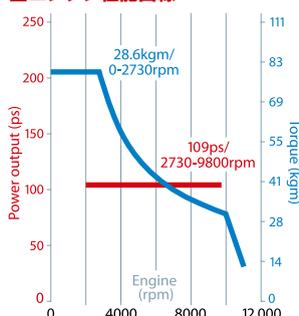
## CRUNCHING NUMBERS

### 計測テストデータ

#### ■原動機

駆動方式:横置き前輪駆動  
形式:360V交流三相4極同期式  
空冷電気モーター  
バッテリー:192層リチウムイオン/24kWh  
最高出力:109ps/2730-9800rpm  
最大トルク:28.6kgm/0-2730rpm  
許容回転数:10390rpm  
比出力:na  
馬力荷重比:71.7ps/t  
トルク荷重比:18.8kgm/t

#### ■エンジン性能曲線



#### ■シャーシ/ボディ

車両重量:1520/1545kg(実測)  
抗力係数:0.29  
ホイール:6.5J×16in/アルミ軽合金  
タイヤ:205/55R16  
ブリヂストン・エコピア  
スペアタイヤ:なし(補修キット)

#### ■変速機

形式:リダクションギヤー体電気式  
最終減速比:7.9377  
1000rpm時車速(km/h):14.1km/h  
113km/h時モーター回転数:7992rpm  
129km/h時モーター回転数:9134rpm

#### ■電気消費率

メーカー公表値  
混合モード  
175km(173Wh)

#### オートカー実測値

総平均/動力性能計測時/ソーリング  
120km(199Wh)/63km(382Wh)  
/129km(186Wh)  
バッテリー容量:24kWh

#### ■サスペンション

前:マクファーソン・ストラット/  
コイル+スタビライザー  
後:トーションビーム/コイル+スタビライザー

#### ■ステアリング

形式:ラック&ピニオン(電気アシスト)  
ロックトゥーロック:3.30回転  
最小回転半径:5.20m

#### ■ブレーキ

前:φ283mm Vディスク  
後:φ292mmディスク

#### ■静粛性

アイドリング:28dB  
3速最高回転時:na  
48km/h走行時:57dB  
80km/h走行時:63dB  
113km/h走行時:67dB

#### ■安全装備

ABS, BA, ESP, ASR  
Euro N CAP/ na

#### ■発進加速

乾燥路面	実測車速mph(km/h)	秒
30(48)	3.6	
40(64)	5.4	
50(80)	7.7	
60(97)	10.9	
70(113)	15.0	
80(129)	20.7	
90(145)	29.0	
100(161)	-	
110(177)	-	
120(193)	-	
130(209)	-	
140(225)	-	
150(241)	-	
160(257)	-	

#### ■中間加速

乾燥路面	mph(km/h)	秒
20-40(32-64)	3.0	
30-50(40-80)	4.1	
40-60(64-97)	5.5	
50-70(80-113)	7.3	
60-80(97-129)	9.8	
70-90(113-145)	14.0	
80-100(129-161)	-	
90-110(145-177)	-	
100-120(161-193)	-	
110-130(177-209)	-	
120-140(193-225)	-	
130-150(209-241)	-	
140-160(193-257)	-	



だけでなく、1段のみの減速ギヤの恩恵もある。途切れのないパワーの流れを作り、オートマチック車をも含んだほかのクルマの多くがギクシャクしてしまう状況下でも、リーフはなめらかに走れるのだ。即座に立ち上がるトルクと、途切れのない動力伝達機構の組み合わせをもつリーフは、市街地の足として最適一台といえる。

唯一、街中のスムーズな走りを妨げかねないのが、ブレーキである。ペダルのストロークが短すぎるため、慣れないと微妙なブレーキコントロールがしにくい。もっとも、慣れるまでにさほど時間はかからないだろう。また、制動力そのものは、高速走行でも不安のないレベルにある。

今回のテストでは、現実的な使用条件下で、1回のフル充電につき120~130kmの距離を走ることができた。これを大きな制約とみなすのは簡単だが、多くの顧客がリーフをセカンドカーとして購入するであろうことを考えれば、この航続距離はさほど問題とはならないだろう。

## RIDE&HANDLING

### ●乗り心地と操縦安定性

★★★★★★☆☆☆☆

大量のリチウムイオンバッテリーを積んだリーフは、同クラスの内燃機関搭載車よりも200kgほど重い。だが、それが快適な移動手段としての能力をスポイルしてはいない。バッテリーを車体後方のフロア下に積んだところで、さすがにクルマが重い感覚を帳消しにはできないが、通常の運転条件下では、ソフトなサスペンションが路面からの衝撃をしっかり和らげ、遮断してくれる。一

一般的なハッチバックに比べるとロールが大きい  
が、その進行はきわめて素直で徐々に増してい  
く。一方、乗り心地は完全とはいえない。荒れた  
路面ではやや落ち着きがないし、コーナリング  
フォースを受けながら大きめの不整を通過する  
際には、ボディに強めの衝撃が伝わってくる。そ  
れでも、リーフは総じて快適なクルマといえる。

ハンドリングも乗り心地と同様、まずまずの出来  
である。ステアリングはきわめて軽いがリニア  
で、市街地での使用にはマッチしている。だが、  
フィールに乏しく、ロック・トゥ・ロックが3.3回転  
とスローな設定のため、市街地を離れて車速が  
増したときに、ステアリングを直感的な量よりも  
やや多めに切らなければならない傾向がある。

リーフはユーザーからフィール豊かなドライビ  
ングを要求されるクルマではないはずだが、比  
較的長い距離でも楽しく走れ、ターンインは  
シャープでグリップも良好だ。安全で、挙動も読  
みやすく、ドライビングに不満がつかないこと  
はない。刺激的というにはほど遠いが、ハンドリ  
ングはこのクラスの標準から見て、文句のないレ  
ベルに仕上がっている。

## BUYING&OWNING

### ●購入と維持

★★★★★☆☆☆☆

リーフの購入を考えている人には、普通のファ  
ミリーカーとして見た場合の欠点を受け止めら  
れる寛容さが求められる。事実上、リーフはセカ  
ンドカーとしてしか使えない。

政府から出る約60万円の補助金を差し引い  
た価格が320万円であるとする、装備の充実  
度を考えても、リーフはフォードと同サイズのク  
ルマとしては少々高めだ。分割払いを利用すると

**AUTOCAR**  
JAPAN

**ROAD TEST**

No 5009

# NISSAN LEAF

AUTOCAR VERDICT

★★★★★☆☆☆☆

●オートカーの結論

## 「実用的でいてドライビングも楽しい電気自動車」



リーフはじつに評決がむずかしいクルマである。ファミリーカーでありながら  
価格は380万円はともするうに、現実的には160km以上の距離は走れ  
ず、充電に何時間もかかる。こうしたマイナス要素を理由に、簡単に悪い評価  
を付けることもできるのだが、実際はそうではない。

なぜなら航続距離は短くてもリーフは素晴らしいタウンカーであり、家族が  
乗って移動する手段としてきわめて有能で、洗練度と快適性も十分なレ  
ベルにある。テールパイプから何も排出されない事実と大きな価値を見出す  
ユーザーもいるだろう。

リーフのような電気自動車を買おうと考えている潜在的顧客は、電気自動  
車に宿命づけられた制約については理解しているはずである。アクティブな  
家族の唯一の交通手段として考えるなら、リーフは望み薄のクルマではある  
が、実用的で使いやすいセカンドカーとして選べば、家族で所有する内燃エ  
ンジン搭載車が2台ではなく1台になる。それならば完全に実用に耐えるし、  
ほかに似通ったクルマがないことも購入意欲を高めてくれるだろう。Ⓐ

### TESTERS' NOTES

#### ●テスターのひと言コメント

低速走行時には、歩行者との衝突の危険を  
軽減するため、リーフは意図的に控えめな音  
量の駆動音を発生する。 マット・ブライアー

日産によれば、バッテリーは5年間の使用で  
効率率が20%落ちるといふ。つまり5年で航続  
距離が20%も短くなるわけだ。  
ウィッキー・パロット

日産はプリティッシュガスと共同で、リーフの  
オーナーが家庭用充電ケーブルを購入でき  
るようにした。これを使うと充電所要時間が  
12時間から8時間に短縮されるが、取り付け  
費用が10万円以上もかかる。  
マット・ソーンダース

### JOBS FOR THE FACELIFT

#### ●マイナーチェンジ時に望むこと

- ・バッテリー技術が許す限り航続距離を  
延ばしてほしい。
- ・リストプライスをもっと競争力のある価格  
にまで下げてほしい。
- ・充電所要時間を短くしてほしい。

(標準的な支払いパターンで頭金が70万円、  
月々5万円×36回、最後に120万円)、BMW  
320dに楽に手が届く。

だが、リーフは充電にわずかな費用しかかか  
らず(日産によれば、安い料金プランなら1回の  
満充電で約245円)、道路税は無税で、社用車

として利用するなら現物給付税が完全に免除さ  
れる(いずれも英国の場合)。

さらに、標準的なサービス費用とまずまずのリ  
セールバリューを考慮すれば、経済的な観点か  
らリーフを選ぶ決断は、決してむずかしい作業  
ではないはずだ。Ⓑ

## TOP FIVE



**1st**  
**VOLKSWAGEN**  
Golf 1.6 TDI Bluemotion  
フォルクスワーゲン・ゴルフ1.6TDI  
ブルーモーション



**2nd**  
**TOYOTA**  
Prius S Touring Selection  
トヨタ・プリウスS  
ツーリングセレクション



**3rd**  
**FORD**  
Focus 1.6 TDCI Titanium X  
フォード・フォード1.6TDCI  
タイタニウムX



**4th**  
**NISSAN**  
Leaf  
日産リーフ



**5th**  
**HONDA**  
Insight LS  
ホンダ・インサイトLS

	VOLKSWAGEN Golf 1.6 TDI Bluemotion	TOYOTA Prius S Touring Selection	FORD Focus 1.6 TDCI Titanium X	NISSAN Leaf	HONDA Insight LS
車種価格	邦貨換算約235万円	245.0万円	邦貨換算約260万円	376.425万円	223.0万円
最高出力	104ps/4400rpm	136ps/5250rpm	116ps	109ps/2730-9800rpm	98ps/5800rpm
最大トルク	25.4kgm/1500rpm	14.5kgm/4000rpm	27.5kgm	28.6kgm/0-2730rpm	17.0kgm/1000rpm
0-97km/h加速	11.3秒(0-100km/h)	10.4秒(0-100km/h)	10.9秒(0-100km/h)	11.9秒(0-100km/h)	12.5秒(0-100km/h)
最高速度	190km/h	177km/h	193km/h	146km/h	182km/h
燃料消費率(混合)	26.3km/ℓ	25.0km/ℓ	23.8km/ℓ	173Wh/km	21.7km/ℓ
車種重量(公称値)	1314kg	1420kg	1344kg	1520kg	1190kg
CO <sub>2</sub> 排出量	99g/km	92g/km	109g/km	0g/km	105g/km
われわれはこう考える	ゴルフのオーナーになる喜びが得られるし、実用上でなんの制約もないエコミナーハッチ。	ハイブリッド車を見事に実用化した、実力の高いクルマ。ドライビングフィールも魅力的。	ディーゼルだが、日常ユースではハイブリッド並みに燃費のいいファミリー向けの5ドア。	市街地で扱いやすく、ハンドリングも良好だが、航続距離の短さと価格の高さが難点。	乗り心地と、現実的な使用条件での経済性に失望させられる、ホンダの安価なハイブリッド車。
結論	★★★★★☆☆☆☆	★★★★★☆☆☆☆	★★★★★☆☆☆☆	★★★★★☆☆☆☆	★★★★★☆☆☆☆