RENAULT TWIZY ルノー・トゥイージー

近い将来、都市交通の主役になるだろうミニマムなEVの、ルノー流の提案がこのトゥイージーだ。
今まで自動車メディアが注目しなかったこのカテゴリーだが、その最新作の実力やいかに。

photo: Stuart Price（スチュアート・プライス）

MODEL TESTED ◎テスト車輌概要

●モデル名：RENAULT TWIZY COLOUR●車両本体価格：邦貨換算約130万円●日本発売時期：未発売
●最高出力：18ps●最大トルク：5.8kgm
●0-97km/h加速：na●113-0km/h制動距離：na●最大求心加速度：0.62G
●テスト平均燃費：8.9km/kWh●二酸化炭素排出量：0g/km

WE LIKE | 驚異的なパフォーマンス、日常ユースでの使いやすさ、改善された燃費と航続距離

WE DON'T LIKE | フェードしやすいブレーキ、コミュニケーション性に乏しいシャシーとステアリング

●ドアは標準では装備されておらず、高額なオプションとなっている。スクーター並みに風雨に晒されることを覚悟できる人以外は必須だろう。

●ドアを装着すると、サイドミラーの取り付け位置が、Aピラーからここに変更される。オプションのドアを選択した場合の、もうひとつのビジュアル的メリットである。

●"フィラーキャップ"は扱いやすい場所に配置されているのでとくに文句はないが、その下に収納されている充電ケーブルはもっと長くしてほしい。

●オモチャのクルマのような細いタイヤが標準装備。変えようのない部分に思われるかもしれないが、最上級グレードにはグロスブラックのホイールも用意されている。

史上稀に見る長い揺籃期を終えて、電気自動車(EV)のマーケットはようやく成熟し始めた。2011年度、日欧のカー・オブ・ザ・イヤーに選ばれた日産リーフは、広く世界市場における先駆者として道を切り拓き続けている。さらに先頃、シボレー・ボルトとその兄弟車のヴォグゾール・アンペラの登場により、英国市場にも初めて実用的なファミリーEVがもたらされた。

そんなEV市場においてルノーのポジションを固める役割を担うのが、今夏に発売されるZOEである。Bセグメント相当の5ドアモデルで、プラグインカーへの政府の補助金を加味すれば、価格は一般的なエンジン車並だ。ルノーは、販売台数世界一のEVになると自信を見せる。

だが、今回、われわれの関心の的となるのは、そのZOEの弟分にあたるトゥイージーである。このクルマは政府からの補助金なしでも、英国内で販売されるEVとしてはもっとも安価な部類に入る。ボディは自動車とスクーターをミックスしたような構造で、直接的に排出されるガスは皆無である。近い将来、発展を続ける市街地で普及する類のクルマなのは間違いない。だが、現時点ではどのように評価できるだろうか？

HISTORY

古くて新しい乗り物

コンセプトカーのトゥイージーZEは2009年にデビュー。

トゥイージーは2009年のフランクフルト・ショーで、コンセプトカーのトゥイージーZEとして発表され、同時に公開されたZOEよりも脚光を浴びた。量産化されたモデルとのおもな違いは、ホイールを覆うフェンダーと最先端技術を用いたヘッドライトである。とはいえ、このマイクロEVカーというコンセプトそのものに、ルノーは知的所有権を主張できない。同種のエネルギー効率に優れたパーソナルモビリティマシーンは、10年以上も前からさまざまなショーで頻繁に発表されているからだ。

● この2トーンのルーフが標準装備だが、トップモデルはメタリックペイントとカーボン調テクスチャーの仕立てとなる。

● このトゥイージーほど、ボディに対してテールライトが占める面積の大きなクルマはないだろう。そのすぐ前に座る後席の乗員にとっては安心材料だ。

● ホイールアーチは郵便配達バイク並に車輪を広くカバーしているが、雨の日に乗員が濡れるのを防いでくれるわけではない。

● ケーターハムの仲間入りとまではいかないが、むき出しのサスペンションコンポーネンツは、このクルマに独特の、メカニカルな魅力をプラスしている。

● トゥイージーは運転開始がこのうえなく楽なクルマだ。ドライブボタンとリバースボタンがあり、ふたつを同時に押すとニュートラルに入る。

● 飛び出た目玉のような計器盤もいたってシンプルである。速度は前方中央に表示され、重要なバッテリーのインジケーターがその脇にある。

● だまされてはいけない。ダッシュボードの鍵穴では始動できない。これはグローブボックスの施錠用だ。イグニッションキーはステアリングコラムに配置されている。

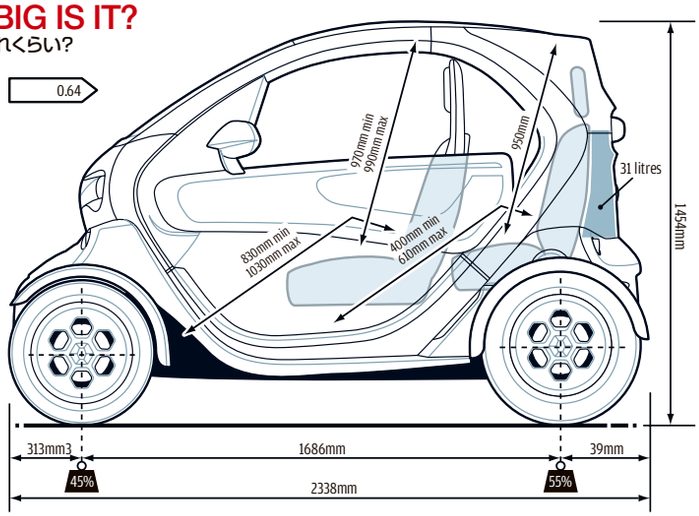
ENTERTAINMENT, NAV, COMMS

インフォテインメント

トゥイージーのキャビンはきわめて質素で、コミュニケーションやナビゲーション、エンターテインメント関係の装備は多くない。MP3デバイスから音楽を再生できるBluetoothオーディオとスピーカー(右の写真はそのコントローラー)がアクセサリーリストに載っている。だが、そのリストには、暖房代わりのレッグカバー(写真左)などもあり、フルセットのインフォテイメントシステムとは無縁の存在であることが想像できるだろう。

快適性を省かれたうえに、インフォテインメントまで欠如していることを大きなマイナス要素と考える人もいるだろうが、ダッシュボードに贅沢なボタンがない不満は、テントで過ごす夜のように、魅力的なそよ風が忘れさせてくれるだろう。

HOW BIG IS IT?
サイズはどれくらい?

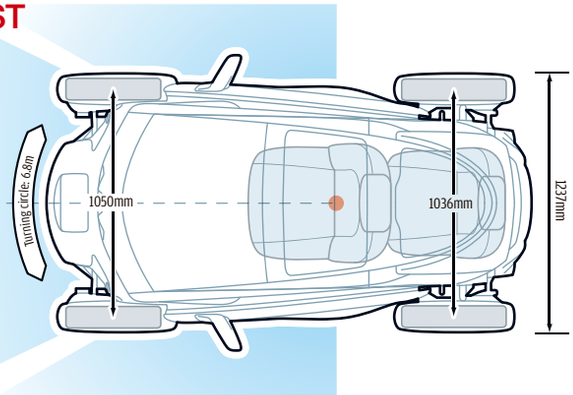


● コンパクトな外観からの予想とは裏腹に、オープンエアなデザインのおかげで、運転席は窮屈には感じられない。

VISIBILITY TEST
視認性テスト

FRONT
試験設備が使えなかったため確認できなかったが、細いピラーとオープンなキャビンのおかげで全方位の視界は良好だ。

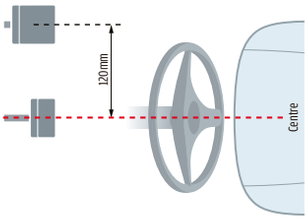
HEADLIGHTS
ハロゲンヘッドランプは小ぶりだが、街灯が設置された明るい市街地では必要十分だ。



● 後席へのアクセス性はよくない。足を広げて座ればレッグルームは十分だ。だが、ドライバー以上に風雨に晒されることになる。

WHEEL AND PEDAL ALIGNMENT
ステアリングホイールとペダルの位置関係

運転席がクルマの中央にあるので、オフセットはない。ペダルボックスは思ったほど小さくない。間隔は適切だが、ブレーキペダルはもう少し右にあってほしかった。



● トランクと呼べるほどのスペースはなく、リヤシート後方に浅い小物入れがあるだけだ。ただし、後席に置けるトゥイージー・ブランドのバッグが用意されている。

DESIGN&ENGINEERING
意匠と技術
★★★★★★★★★☆

ルノーがすでに英国で販売しているZ.E.(ゼロエミッション)モデルと異なり、トゥイージーはEV専用モデルだが、厳密にいえば、自動車というよりもモーター付き4輪車である。いわゆるサブAセグメントと呼ばれるこのカテゴリーは、これまで自動車メディアからはとくに注目されてこなかったが、今後10年間での大きな成長が見込まれている。GMとVW、BMW、プジョー、ホンダ、そしてトヨタと日産が参入の準備を進めているマーケットであり、各社ともトゥイージーのセールス動向に強い興味を示している。

軽量なスティール製フレームをプラスティック製パネルで囲んだ構造のトゥイージーは、非常に小さい。スマート・フォーツーと比べても全長は30cmあまり短く、全幅は15cmほど狭いサイズだ。だが、前後のクラッシャブルゾーンとドライバー用の4点式シートベルトを備えた強固で安全な乗り物だとルノーは説明している。

運転席はボディの中央にあり、その後方にもうひとり分のシートが備わる。それらの真下にある重さ100kg、容量6.1kWhのリチウムイオンバッテリーがパワーインバーターを経由して、リヤアクスルのすぐ前に置かれた17ps/5.8kgmの非同期インダクションモーターによって後輪を駆動するレイアウトだ。重量配分は、われわれが計測したところでは前45:後55となっている。

既存の大型スクーターとは異なりトゥイージーが車輪を4つ備えている優位性を、ルノーは有効に活用している。前後ともマクファーソン・ストラットを採用したシャシーに、このように背が高く幅の狭いクルマに現れやすいボディロールを抑えるために硬いスタビライザーを加えたのだ。そして、信じがたい話だが、シャシーのチューニングをルノースポールに任せ、ドライビングを愉しめて、かつ不慣れなドライバーにも寛容なハンドリングの実現を目指したという。

INTERIOR
室内
★★★★★★☆☆☆☆

なんの変哲もないシートベルトとふたつのペダル、2本のコラムレバー、きわめて普通の形のステアリングホイールにより、運転席まわりの環境は普通の自動車とさほど変わりない印象だ。違うのは運転席がクルマの中央に位置することと、コクピットが覆われている感覚がまったくないことくらいである。とくに後者は、テスト車両に装着されていたオプションのシザーズドアを下ろしていてさえもそうなのだ。

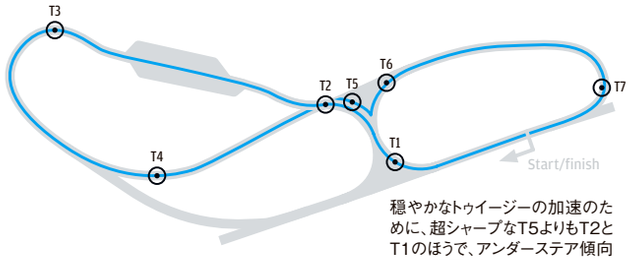
高いドライビングポジションのおかげで、視認性は全方向とも良好である。だが、車内に腰を落ち着けて運転しているというよりも、スクーターのように上に座って走らせているような感

TRACK NOTES
サーキットテスト

■ドライサーキット
ルノー・トゥイージー
ラップタイム：**2分2秒8**

シトロエンC1 Ev'le
参考タイム：**2分9秒5**

トゥイージーの窓から見ても、テストコースはとくに大きくも長くも感じられなかったが、十分に愉しいとも感じられなかった。遅いスピードと簡単に読める限界のために、ブレーキングはほぼ必要ない。



穏やかなトゥイージーの加速のために、超シャープなT5よりもT2とT1のほうで、アンダーステア傾向がより問題となった。

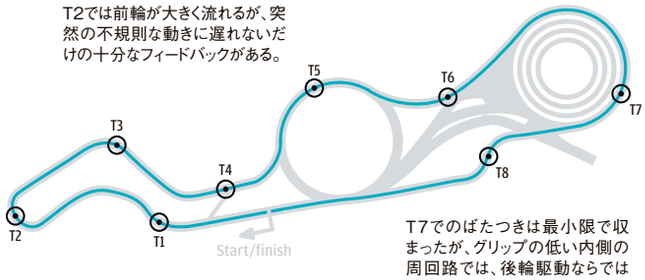
イン側のホイール越しにアペックスを見とおせるトゥイージーにとっては、T4とT3の大部分はストレートも同然だった。

■ウェットサーキット
ルノー・トゥイージー
ラップタイム：**1分36秒9**

シトロエンC1 Ev'le
参考タイム：**1分36秒4**

トゥイージーの軽い車重とスタビリティ、そして挙動の読みやすさのおかげで、ウェットサーキットでも簡単に扱えた。ただし、アンダーステアと身体が濡れてしまう点が、愉しさをスポイルした。

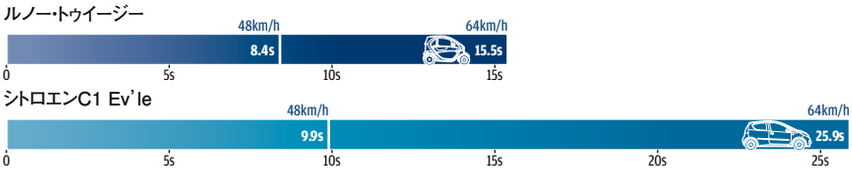
T2では前輪が大きく流れるが、突然の不規則な動きに遅れないだけの十分なフィードバックがある。



T7でのばたつきは最小限で収まったが、グリップの低い内側の周回路では、後輪駆動ならではの愉しみが最大限に得られた。

■発進加速

テストトラック条件：	乾燥路面/気温11℃
0-402m発進加速：	26.6秒（到達速度：77.2km/h）
0-1000m発進加速：	na



■制動距離
97-0km/h制動時間：na

覚だとテスターの多くが述べている。それはサイドウィンドウのないキャビンに吹き込んでくる風によっても増長されるといえるだろう。そして、肌寒い日に交通の流れに乗って走らせていると、暖房装置の欠如に遅ればせながら気づかされる。

運転席まわりに限って言うならば、広さは一般的なA/Bセグメントカーと比べてもなんら遜色はない。装置類は読み取りやすく、デジタル式のスピードメーターやトリップコンピュータ、それにバッテリーメーターも視認しやすい。室内に使われているプラスティックは触り心地は安っぽいが、耐久性があって汚れを拭き取りやすい素材だ。雨やホコリの侵入から車内を保護するものがないことを考えれば、じつに重要なファクターである。

小物入れや装備品類に関しては、現代の自動車というよりもむしろオートバイを思わせる内容だが、大型のオートバイと比較すれば、収納力では負けてしまうかもしれない。メインのラゲッジスペースとしてリヤシート後方に容量31ℓのボックスがあるが、開けにくく、荷物の出し入れも面倒で、大きさ的には小さなショッピングバッグが入る程度でしかないのだ。

市街地を動き回る移動手段として見ると、トゥイージーは大型スクーターよりも安全で、エネルギー効率にも優れるが、実用性の点ではほとんど変わらない。となれば、費用対効果を考えるとどうしても不満が残ることになる。

PERFORMANCE
動力性能
★★★★★★☆☆☆☆

この項目に関してはふたつの評価要素がある。速度と航続距離である。しかし、どちらに

ON THE LIMIT 限界時の挙動

ルノー・トゥイージーは、グリップの限界付近でのドライビングが驚くほど愉しい。そして、装着するタイヤの幅がフロントで125、リヤで145であることを考慮すれば、その限界には当然ながら簡単に到達してしまうのが予測できるだろう。

これは、見とおしのいい安全なエリアであれば、トゥイージーが快適に走れる適切な速度域にあってさえ、高からぬグリップの限界を感じられる走りがおおいに愉しめることを意味する。サスペンションが硬いため、ボディコントロールのルーズさを問題と感じたりはしない。

コントローラブルなブレーキで必要なだけ減速し、ロックトゥロック2.8回転とギヤ比が適切でフィードバック豊かなステアリングを操り、ミリ単位の正確さでコーナーを縫うようにナローな車体を走らせるのは愉しい。

その特性は終始アンダーステア傾向を示すが、それはあくまで一般的な路面にあってのことで、われわれがテストを行うウェットサーキットのような場所でなければの話だ。その違いを知るために、人工的にグリップを低くした路面を走ってみれば、クルマの前後がくるくると入れ替わる、おもしろい練習ができるはずだ。

ついても大きな期待を抱いてはいけない。ルノーがこのトゥイージーでやろうとしていることを考えたなら、それも当然である。

トゥイージーはマイクロカーに近いクルマであり、価格的には軽自動車や安価なリッターカー並みだが、それに代わる選択肢とはならない。

最高速度は80km/hだ。0-48km/h加速が8.4秒という数値はひどく遅く感じられるが、市街地の交通の流れについていくのには、現実的になんの問題もない。とくに1名乗車の状態であればなおのことである。普通の乗用車を運転しているときよりもスロットルペダルの踏み込み量を多めにすればいいだけで、実際、スクーターに近い感覚だ。そして、それがトゥイージーの運転を愉しくしている要素のひとつでもある。乗用車にとっては普通の速度でも、トゥイージーにとっては限界を突き詰めるようなスピードとなり、周囲を風が勢いよく吹き過ぎていく。

普通に、つまり過度に注意することなく走らせると、航続距離は70kmがいいところだ。スロットルを穏やかに操作し、アシストなしのディスクブレーキを使わない停車を心がければ、さらに4～5kmほど延ばせるかもしれない。だが、われわれのテストでは、航続距離はほぼ一定の数値を示していた。なお、テストコースで急加速を多用すると、航続距離は43kmにまで減少した。

毎日、同じ道で短距離の通勤をしたり、市街地を移動するだけのユーザーにとっては、トゥイージーは驚くほど使いやすい乗り物になるだろう。家庭用電源を使って3.5時間で完全充電できる点も素晴らしい。

RIDE&HANDLING
乗り心地と操縦安定性
★★★★★★★☆☆☆

硬いサスペンションが乗り心地をスポイルしている。

まだ普通免許試験をパスしていないドライバー向けのクルマ(英国では普通免許が不要)を開発するのは、ルノースポールのシャシーチューニング能力を持ってしてもむずかしいタスクだったに違いない。とはいえ、トゥイージーの低出力モデルを、欧州のまともなサイズのクルマを運転する資格がない(日本で言えば原付免許しか取得できない)ティーンエイジャーに販売するというビジネスプランを考えると、このクルマの運動性能面におけるマナーは完全に筋が通っているといえよう。シンプルで扱いやすく、市街地における通常の速度域では、かなり低レベルではあるがグリップの限界すれすれまで使って走らせるのが愉しい乗り物に仕上がっている。

だが、このクルマはESPやトラクションコントロールを備えていない。ひとたび横方向のグリップ限界を超えてしまうと、絶対的で対処できないアンダーステアがドライバーにそれを知らせる。そしてそれは、路面が濡れていれば、完全に合法な速度でも容易に起こりうる。そのアンダーステアを制御できる術はひとつしかない。すなわち減速だ。われわれが軽はずみな16歳のドライバーに望むのは、それを忘れないことである。

トゥイージーの走りの性格をおもに決定づけているのは、その驚くべきロール剛性である。タイトなコーナーやロータリーを回る際にもボディはほとんど傾かない。そして、短いスプリングと太いスタビライザーが、ドライバーがステアリングを切った瞬間、細いタイヤの接地面に荷重を与えてくれる。したがって足まわりの反応は、ステアリング入力に対して非常に素早い。けれども、外側の車輪が横方向のグリップを過剰に発揮するほどハードに踏ん張ることはできない。

UNDER THE SKIN 次世代EVの主流を体現

公称値は474kg、実測値500kgと、車両重量の表記に極端な違いはなかった。もっとも、その差を燃料のせいにすることは、このクルマではできない。

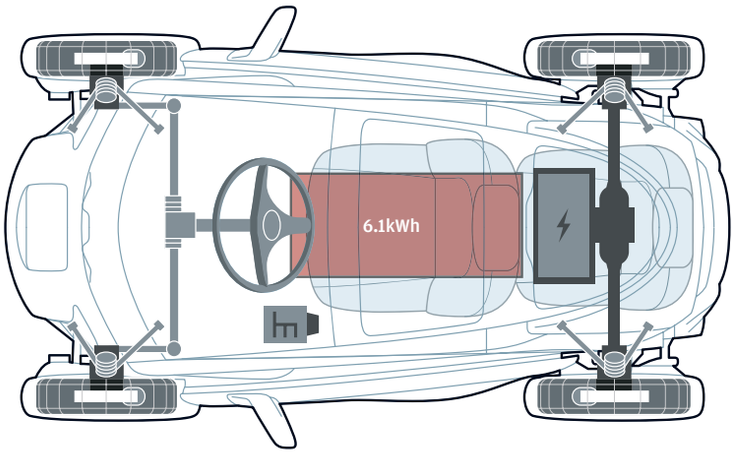
100kgのバッテリーで80kmを達成した航続距離は、徹底した減量の成果だ。日産リーフのバッテリーパックは、トゥイージーの3倍にあたる約300kgもあるが、より実用的で、より大きなクルマに要求される速さを備えるために当然ながら各部がそれ以上重いため、航続距離はトゥイージーの2倍にも満たない。これは一般的な乗用車としては完全に不足である。これこそが、トゥイージーのような4輪車が増える理由だ。

補助動力がない限り、フルサイズのクルマに電気動力は適さないとメーカー各社が理解するにつれ、彼らの目はより軽く、低出力で済み、航続距離も長い乗り物へ自然に向いていくだろう。

■メカニカルレイアウト

電気モーター
交流インダクションモーターは17psの出力を持ち、5.8kgmを0rpmから発生する。ルノーによれば、おかげで発進してから50mくらいまでは、125ccのスクーター以上のパフォーマンスを発揮する。

サスペンション
4輪ストラットのサスペンションに23mm径のアンチロールバーを装着する。驚いたことに、チューニングを担当したのはルノースポールだ。



■エンジン

駆動方式:	横置き後輪駆動
形式:	交流非同期誘導モーター
電池:	リチウムイオン/6.1kWh, 100kg
交流電流最大値:	6kW
最高出力:	18ps
最大トルク:	5.8kgm/0-2100rpm
馬力荷重比:	38.0ps/t
トルク荷重比:	12.3kgm/t

■シャシー/ボディ

車両重量:	474/500kg(実測)
抗力係数:	0.64
ホイール:	4.0J×13in
タイヤ:	前125/80R13 後145/80R13
スペアタイヤ:	なし

■変速機

形式:	1段リダクションギヤボックス
減速比:	9.23

■燃料消費率

オートカー実測値

	消費率	航続距離
総平均	8.9km/kWh	55.7km
ツーリング	11.1km/kWh	67.6km
動力性能計測時	7.1km/kWh	43.5km

メーカー公表値

	消費率	航続距離
混合モード	16.4km/kWh	100km
バッテリー容量	6.1kWh	

■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: マクファーソン・ストラット/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(アシストなし)
ロック・トゥ・ロック: 2.8回転
最小回転半径: 3.4m

■ブレーキ

前: φ214mmディスク
後: φ204mmディスク

■静粛性

アイドリング:	41dB
3速最高回転時:	na
48km/h走行時:	60dB
80km/h走行時:	83dB
113km/h走行時:	na

■安全装備

運転席エアバッグ, 4点式シートベルト
Euro N CAP/ na

■発進加速

実測車速mph(km/h)	秒
30 (48)	8.4
40 (64)	15.5
50 (80)	36.4
60 (97)	-
70 (113)	-
80 (129)	-
90 (145)	-
100 (161)	-
110 (177)	-
120 (193)	-
130 (209)	-
140 (225)	-
150 (241)	-
160 (257)	-

■中間加速〈秒〉

mph (km/h)	秒
20-40 (32-64)	11.2
30-50 (40-80)	28.0
40-60 (64-97)	-
50-70 (80-113)	-
60-80 (97-129)	-
70-90 (113-145)	-
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)	-

AUTOCAR JAPAN ROAD TEST

一部バックナンバーは www.autocar.jp に掲載されています。

注意事項:馬力荷重比とトルク荷重比の計算にはメーカー公称車両重量を使用しています。© Autocar 2012. テスト結果は権利者の書面による承諾なしに転用することはできません。

■今月の数字

0.64
トゥイージーの空気抵抗係数であり、空力特性はまるでよくないことがわかる。このせいで80km/hまでの加速は17秒も遅くなっている。

68%
われわれが必死にエコランして達成した航続距離の、ルノーが公称する航続距離に対する割合だ。

ハンドリングは快活で、驚くほど操縦しやすいトゥイージーだが、一方で乗り心地は、多少なりとも犠牲を強いられている。ボディロールを封じるセッティングは、同時にそのシャシーからしなやかさ、とくにリヤのそれをほとんど失わせてしまった。マンホールや減速帯の段差舗装、市街地の荒れた路面に対するサスペンションの反応は雑で、乗り心地に対する配慮というものがほとんど感じられないのだ。たいていの場合は、レスポンスに優れたステアリングと狭いトレッドのおかげで、路面からの外乱を受けても手に負えなくはならない。だが、ひとたびその許容範囲を超えてしまうと、ボディコントロール性能の一部をホイールトラベルとトレードしてほしいとつくづく思わずにはいられなくなる。

BUYING&OWNING
購入と維持

★★★★★★★☆☆☆

このトゥイージーに100万円以上を払う価値を認められるのは、間違いなく目新しい商品に対するプレミアムバリューを重視している人だろう。EVとしてはとても安価なクルマであり、安い値段で試してみたいと思う新し物好きな消費者を引きつける商品である。

だが、注意しなければならないのは、その金額では完全には自分の所有物にできない点である。バッテリーはリースで、費用は使用目的によって異なるが、月額6000～8000円ほどがかかる。しかも保険料率も高い。結果的に、エントリーレベルのコンパクトカーに比べて決して安くはない。

朗報なのは、少なくとも英国では、“4+”と銘打たれたアフターケアパッケージが付いてくることだ。これには4年/16万kmの保証と4年間の定期整備、4年間のローンプラン、そして充電切れで止まっても安心な、やはり4年間の緊急ロードサービスが含まれる。

純正の電源ケーブルは長さが3mしかなく、自宅での充電には制約があるのも難点だ。自宅で充電するには、屋外に充電用ソケットが必要だ。

結局のところ、トゥイージーを購入して十分に満足できるのは、オートバイ感覚でこのクルマと付き合える人ではないだろうか。バッテリーの性能が低下して航続距離が短くなり、吹きさらしのキャビンが寒く感じられる冬のあいだはガレージにしまっておいてもかまわないと考えるならば、購入をおすすめしたい。Ⓐ

AUTOCAR JAPAN ROAD TEST

No 5063

RENAULT TWIZY

AUTOCAR VERDICT
●オートカーの結論

★★★★★★☆☆☆☆

「運転が愉しくキャラクターも魅力的だが、明らかな欠点がある」

航続距離は80kmに満たない。トップスピードはおよそ80km/hだ。ドアにウィンドウはなく、ヒーターもない。それでいて価格は安価なコンパクトカーとほとんど変わらない。現実的、客観的に見て、ルノー・トゥイージーは買う価値のないクルマである。充電のみに頼らず、動力を発生するパワーソースを積んでいたらよかったのに……そう、そんないつもの結論に帰結するEVが、また一台増えたというわけだ。

しかしながらトゥイージーを、それだけで片付けられないのもまた事実だ。ドライバーにもたらす非凡なドライビングプレジャーと、人びとをなごませるキュートなデザインプロダクトである点において、一目置かざるを得ない存在でもあるのは認めよう。

魅力に欠けるモデルがあまりにも多いこのフィールドにおいて、その欠点を補ってあまりある、愛すべきキャラクターを持った稀有な一台を、ルノーは生み出したのである。

TESTERS' NOTES
●テスターのひと言コメント

雨天走行の必要に迫られても、オプションのドアが付いていれば、パースペックス製のフロントウィンドウのおかげでドライバーはほとんど濡れずに済む。残念ながら後席の乗員は、顔に水しぶきを浴びることになるが。

マット・ソーンダーズ

充電状態が10%にまで下がったときは、20分の充電で35%まで回復可能だ。それだけあれば24kmは走れる。

マット・プライアー

SPEC ADVICE
●購入にあたっての助言

オプションは多くない。オーディオ装着は、自分の聞いている音楽を歩行者にも聴かせたいかどうかによる(歩行者に貴兄の接近を知らせるのにも役立つ)。また、われわれなら、高価だがドアを付ける。1回でも雨に降られたら、その選択が正しかったと思うはずだ。

JOBS FOR THE FACELIFT
●マイナーチェンジ時に望むこと

- □ 航続距離を延ばしてほしい。
- □ 乗り心地を改善してほしい。
- □ 充電ケーブルをもっと長くしてほしい。

TOP FIVE

	NISSAN Pixo 1.0 Visia 日産ピクソ 1.0 Visia	SMART Fortwo mhd Plus スマート・フォーツーmhd プラス	RENAULT Twizy Colour ルノー・トゥイージー カラー	CITROËN C-Zero シトロエンCゼロ	REVA G-Wiz レヴァGウィズ
車両価格	邦貨換算約130万円	168.0万円	邦貨換算約130万円	邦貨換算約490万円	邦貨換算約210万円
最高出力	68ps/6000rpm	71ps/5800rpm	18ps	64ps/3000-6000rpm	18ps
最大トルク	9.1kgm/3400rpm	9.4kgm/2800rpm	5.8kgm/0-2100rpm	18.4kgm/0-2000rpm	6.9kgm/0-2000rpm
0-97km/h加速	14.0秒(0-100km/h)	13.7秒(0-100km/h)	na	15.9秒(0-100km/h)	na
最高速度	154km/h	145km/h	80km/h	129km/h	80km/h
燃料消費率(混合)	22.7km/ℓ	23.8km/ℓ	8.9km/kWh	na	na
車輌重量(公称値)	885kg	750kg	474kg	1120kg	565kg
CO_2排出量	103g/km	97g/km	0g/km	0g/km	0g/km
われわれはこう考える	コンパクトカーとしてはイチオシとは言いがたいが、この予算で買える正真正銘の自動車だ。バリューが高い。	アーバン2シーターの代表格。価格は高いが、トゥイージーよりも実用的である。	独創的だしとても魅力的だが、制約も非常に多い。	ありえないプライスが付いているが、使いやすい4シーター。補助金も適用される。	コンセプト的にはトゥイージーにもっとも近いライバルだが、価格が高く、見た目も魅力的とは言いがたい。
結論	★★★★★★★☆☆☆	★★★★★★☆☆☆☆	★★★★★★☆☆☆☆	★★★★★☆☆☆☆☆	★★★★☆☆☆☆☆☆