

# 特別編 2

低燃費と高出力の両立は軽自動車にとっても大きな課題である。直接比較は出来ないものの、この問題にひとつの方向性を示したのがここで紹介する「ゴルフGT TSI」だ。

## 2つの過給器と小排気量で驚きの低燃費

### VW ゴルフGT TSI

VW GOLF GT TSI

#### モデル概要

**概要** 新型「ゴルフGT TSI」は2004年から発売されているゴルフの最量販車種である「ゴルフGT」の後継車種として導入された。「ゴルフGT TSI」に搭載されたTSIエンジンは、高出力と低燃費という、相反する課題を高い次元で両立するために、スーパーチャージャーとターボの2つの過給器を1.4L直噴エンジンに組み合わせることで、2.4Lに匹敵する170ps/240Nmの性能と、ゴルフシリーズ歴代最高の1リットルあたり、14.0km(10・15モード)の燃費を実現した。

この「ゴルフGT TSI」には素早くダイレクトでシフトショックの少ないDSGが組み合わせられる。このDSGはフォルクスワーゲン独創のメカニズムでもあり、マニュアルトランスミッションと同等の効率を特徴とする。

そして定評ある剛性の高いボディに、ベース車であるゴルフEに比べて20mm下げられたスポーツサスペンションと225/45R17の高性能タイヤの組み合わせにより、高められた性能に対応、スポーティなパドルシフトの相乗効果によってドライビングの楽しさを追求している。

**外観** 「ゴルフGT TSI」の専用装備は、大型のエアインテークを採用したフロントバンパーとス



ポイラーであり、前後にはGTのエンブレムが付く。インパネは基本的なレイアウトは他のモデルと同様だが、メーター中央部にはブースト計が追加された。

**室内** 内装には専用のスポーティなファブリックパターンフロントシート、リアシートは3名分のヘッドレストを備えた分割可倒式シートを採用する。またリアシートを倒すことによって、通常時では350リットル容量のラゲッジスペースは1305リットルに拡大できる。

価格は旧型のゴルフGTに比べ3万円高(2007年1月現在)の305万円(税込)であり、価格の上昇を抑えた設定である。

なお、フォルクスワーゲンは、高性能と低燃費を実現したTSIエンジンをガソリンエンジンの将来の主力エンジンに位置づけており、すでにトゥーランにも140psと170ps仕様のTSIエンジンを搭載、今後は他のゴルフシリーズにも順次導入を拡大するという。

対象期間： 2007年2月～4月 JAIA調べ
月間平均販売台数
(NA+過給器)
NA : 過給器
655台
0 : 100

#### 開発思想



新型のデザインはスポーティなイメージでまとめられ、4代目と比べて、幅25mm、高さ30mm、長さ50mm大きくなり、ホイールベースも60mm拡大されて、居住性もさらに改善された。



ボディのレーザー溶接による接合部は、新型では70mmにも伸ばされた。その結果、静的ねじれ剛性は80%以上も向上し、ハンドリングなどの走りの性能に加え、乗り心地や静粛性なども大幅に向上されている。

#### 安全面・その他

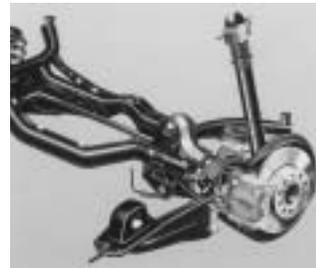


ゴルフEなどのハロゲンヘッドライトに対して、TSIには少ない電力消費量でより明るいバイキセノンヘッドライトを採用。夜間の視認性を高めた。



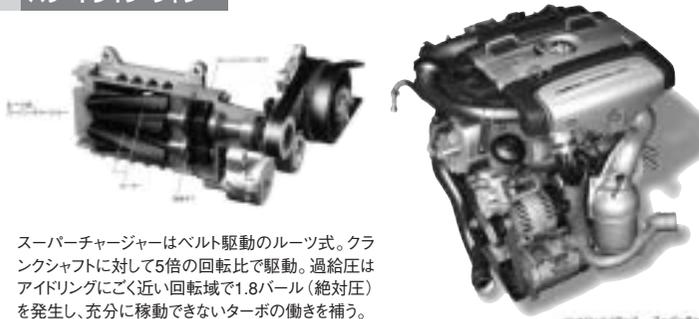
マニュアル操作も楽しめるティプトロニック付きシフトレバー。さらにステアリングから手を離さずにシフトチェンジができるパドルシフトも装備。

4リンク式リアサスペンションは、横向きの3本のアームと1本のトレーリングアームで構成し、タイヤが受ける衝撃を前後と横方向に分けることにより、安定した乗り心地を実現。フロントには横剛性を高めたマクファーソンストラット式を採用することで、運動性能を向上させている。



運転席/助手席のエアバックに側面衝突に対するサイドエアバックを前後に装備。加えて側面衝突を感知すると全体を覆うように展開するカーテンエアバックを採用する。合計8個のエアバックを標準装備して高い安全性を誇る。

パワートレイン・シャシー



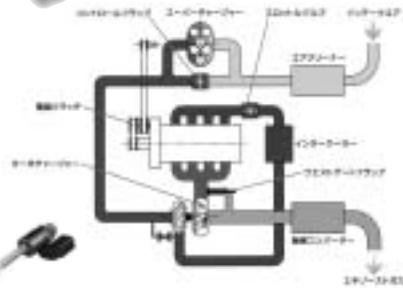
スーパーチャージャーとターボの2つの過給器を装着した“TSIエンジン”。先に欧州でデビューしたこのTSIエンジンは、英国の2006インターナショナル・エンジン・オブ・ザ・イヤーにおいて「ベストニューエンジン2006」をはじめ、名誉ある国際的な賞を獲得している。

スーパーチャージャーはベルト駆動のルーツ式。クラクシャフトに対して5倍の回転比で駆動。過給圧はアイドルングにごく近い回転域で1.8バール(絶対圧)を発生し、十分に稼働できないターボの働きを補う。

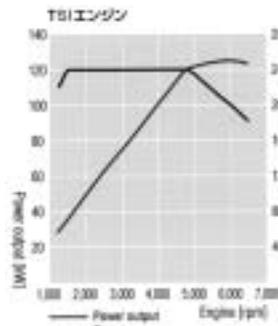


エンジンが3500回転を超える回転域では、スーパーチャージャーは電磁クラッチによって完全に停止状態になり、必要な過給圧はターボによって供給される。

燃料を効率よく直接シリンダー内に噴射するために、“マルチホール高圧のインジェクター”を採用。



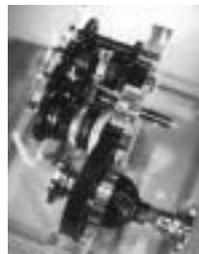
エンジンの回転数などから、求められているトルクを発生させるために必要な吸気を算出。ターボ単独で十分な過給圧が得られるか、あるいはスーパーチャージャーを稼働させるか判断、コントロールフラップによって流れるフレッシュエアの量を変化させて過給圧をコントロールする。



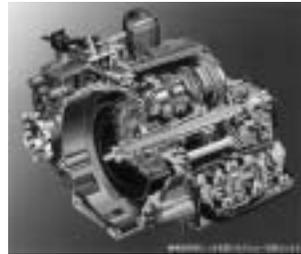
	Golf 6L (4A/T)	Golf GT TSI (35G)	Golf GTI (DSG)
排気量	1,984cc	1,996cc	1,996cc
圧縮比	11.5	9.7	10.5
最大出力	117kW (160PS)	125kW (170PS)	147kW (200PS)
最大トルク	202Nm (20.4kgm)	240Nm (24.5kgm)	250Nm (25.5kgm)
最大過給圧*	—	2.6バール	1.8バール
最高速度**	205km/h	218km/h	213km/h
0-100km/h加速**	8.5秒	7.3秒	6.8秒
33.3%走行燃費	12.0km/L	14.0km/L	12.6km/L

\* 標準値 \*\* ドライブサイクル

アイドルングに近い領域から過給が行なわれ、1250回転から6000回転という幅広い回転域で200Nm以上のトルクを維持する。また240Nmの最大トルクは、1500回転から4750回転までの実用域で発生、太いトルクによって、力強い加速を実現した。



マニュアルのスポーティさとオートマチックの快適性を融合させた革新的なDSGを開発。2組のトランスミッションを並列に組み込んだ比類ないメカニズム。1-3-5速と2-4-6速のギアのそれぞれを受け持つ2つのクラッチを一本化し、瞬時にクラッチをつなぎ、ギアチェンジを可能とした。



技術革新への「熱き」思いが凝縮

■小早川隆治 (Takaharu Kobayakawa)

脱帽ものの技術革新

まず、今回の企画に何故ゴルフを、しかもゴルフの中でもGTIに準じるほどの高性能なモデルを加えたか説明しておきたい。今回の一連の軽自動車評価を通じて、かつては「ガマンガルマ」といっても過言ではなかった軽自動車が、いまや「これ以上何が必要か?」と自問したくほど進化していることを確認することが出来た。

低迷する日本市場において軽の販売のみが上昇を続けているのもこの進化と無関係ではないだろう。

しかしまだまだ進化の余地が残されていることも事実だ。このような中、VWから2007年2月に導入されたゴルフGT TSIは技術革新への強い意志と共に脱帽に値する性能、燃費、更には運動特性を実現しており、軽自動車のターゲットとしてはかけ離れた存在だが、進化の方向に対する多くの示唆を与えてくれると確信したからだ。

お手本にしたい走りの質

このゴルフでうれしいのは動力性能と燃費だけではない。日本の走行条件下における走りの質全体が大変素晴らしいのだ。まずそのステアリング・ハンドリングはセンターが非常にクリアでリアリティも高く、コーナリングはもとより真っ直ぐ走ることが大変気持ちいい。

省燃費タイプのタイヤにしてはロードノイズが低く、乗り心地はソフトではないが、高速はもちろん市内の凹凸路でもばたつかないフラットなものだ。ボディに広範囲に使用された70mものレーザー溶接と高張力鋼板にも起因した車体剛性の高さは比肩するものがなく、ゴルフの上質な動的特性の重要なベースとなっていることは想像に難くない。唯一極低速時のDSGのシフトショックが気になったが、後日試乗した同じパワートレインを搭載したトゥーランやゴルフGT TSIでは全くその現象がなかったことから、試乗モデルの固有の問題

と理解して良さそうだ。ブレーキも低速、高速を問わず効き、コントロール性ともに良好だ。

走りの質への追求が決して充分とはいえない多くの日本の軽自動車達に、このゴルフGT TSIの日常走行における乗ることの気持ち良さや高い経済性は、是非とも見習って欲しいものだ。

ゴルフGT TSIの価格は305万円と安くはないが、有り余る魅力に引き込まれる人は決して少なくないだろう。もちろんこのクルマに全く注文が無い訳ではない。それは、せっかくの新技术を搭載しているにもかかわらず、外観上の差別化が全く無いに等しいことだ。

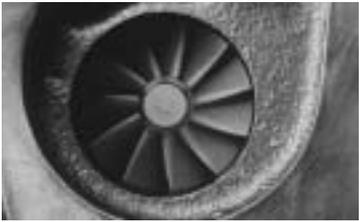
圧倒的な性能と優れた燃費

ツインチャージャー(スーパーチャージャー&ターボ)で過給されたわずか1.4Lのエンジンは何と1500回転で240Nmの最大トルクを発生、そのトルクが4750回転まで持続、マニュアルトランスミッションのクラッチ操作とギアシフトを自動化したこれまた革新的なDSGとの組み合わせにより低速から高速まで下手なスポーツカーも顔負けの走り、11.4km/Lというコンパクトカーも真っ青な実測燃費を確認することができた(テスト後の長距離ドライブでは11.7km/L)。

ターボ軽乗用車中最も燃費の悪かったムーヴカスタムとの優位差は500kg以上の車重の相違にも関わらずわずか10%だし、ゴルフより400kg以上も軽いターボ軽ワゴン群とはほぼ同等の燃費だ。小排気量の過給エンジンが燃費上不利とはいえないことは、ターボで過給しているスマートの18.0km/Lという実測燃費が証明してくれている。いずれかのメーカーにぜひツインチャージャーの軽の開発にチャレンジしてみたいものだ。

## ■堀埜ゆかり (Yukari Horino)

●3500回転から完全に単独稼動するターボチャージャー



## 選択肢をコンパクトカーに広げるなら

軽カーを買おうと思っているヒトが、クラスも価格帯も違うこのクルマをいきなり選択肢に入れることはほぼ考えられない。けれど、軽カー枠のない海外でコンパクトカーを選ぶとなると、ゴルフは間違いなくその選択肢に入ってくるはずだ。ここではちょっとそんな視点で考えていただきたいと思う。

注目を集めてデビューを飾ったこのTSIエンジンは、ゴルフクラスのガソリンエンジンの主力エンジンとなるユニットだ。今回の実測燃費は11.4km/Lというは残念な数字だったが、1.4Lで170馬力でありながらナント14キロ台という素晴らしい数字を10・15モードにおいてマークしている。

これは、もちろんゴルフ歴代最高の数字とのことだが、スゴイことだ。走った実感としては、とても10キロ台以上の燃費をマークできるような走りではない。ヒトケタであったとしても納得の行くターボのパワフルさだ。

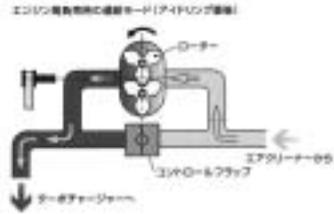
## ■日本の道路事情を熟知したセッティング

回転が低いときでも、高いときでも効率よく過給がかかるシステムは見事に走りに反映されている。低速時に過給圧がかからないというストレスというか、いわば諦めていたような状況においてもスーパーチャージャーがすごいパワーを見せてくれた。レスポンスのいいミッションは、パドルシフトを通じてダイレクトに操作できるのでスポーティに走ることができて軽快この上ない。また、日本の道路事情を徹底的に知り尽くしたセッティングも光っている。

高い剛性から伝わるシッカリした足回り並びにハンドリングも上々だ。走っていて本当にストレスを感じる機会が少なかった。ただし、ブレーキはややピーキー過ぎる気がした。初期タッチから、カツン! とやや強めに効いてくるのでコントロールには慣れが必要かもしれない。質感も高く、ドアを開けた際の重厚感は、ぜひこのクラスの他の輸入車と比較してもらいたい点のひとつだ。

## ■椋屋大輔 (Daisuke Kojiya)

●発進時からの低速域ではスーパーチャージャーが威力を発揮



## ドイツらしさ

VWゴルフが何故ここに登場するかは小早川氏の説明を参照して欲しいが、このTSIにはエンジンとトランスミッションに究極の機械システムが盛り込まれ1.4Lの小型エンジンから170馬力を得ている。ドイツ流の理詰めを究極まで推し進めたTSIは、一見何の変哲も無いゴルフの皮の下に隠れたオオカミである。走り出してからすぐに気が付いたのは、以前DSG付きゴルフを試乗したときに比べ、スタート時の荒さであった。調整の問題と思われるが、長期間使用した場合起こりうるDSGの問題なのかもしれない。

低回転領域を受け持つコンプレッサーと、中速領域から効いて来るターボの組み合わせは実にスムーズで、大型エンジン付きのクルマに乗っているのと変わらない。サスペンションは通常のゴルフに比べやや硬めで、道路継ぎ目のショック緩和など日本向けの熟成はまだされていないと思われたが、不快さは無くしっかりと道をホールドする。ステアリングはやや重めで、慎重な運転をドライバーに要求するかのようだ。

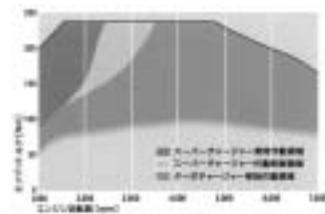
## それでもゴルフ?

前後の座席はこれも普通のゴルフと同じようで、後席の広さも当然ながら変わらない。

市内走行でもサスペンションの硬さは感じられたが角は取れており不満は無い。先に述べた初期のクラッチ振動が気になったものの変速はスムーズでCVTに近い。1.4Lエンジンの燃費はそのまま、2.4L並みの走行性能を得ようとするVWの狙いは実測値11.4km/Lの燃費でほぼ実証されたと思われ、これは日本の軽自動車の開発方針に大きな示唆を与えていると思う。普通のゴルフとTSIとの外見上の違いはボディ後部のエンブレムの違いだけで、これもドイツ流の抑制の効いた表現なのだろう。しかしこれだけの走行性能を持ちながら、外見はただのゴルフを装うのはちょっともったいないと思うのは私だけだろうか?

## ■ブライアン ロング (Brian Long)

●2つの過給器はお互いに補いながら高トルクを維持している



## 本当のエコカーとは?

快適さと高性能が小さなパッケージで両立する場合もある、と軽自動車の試験に一枚のワイルドカードを投げ込んでくれたのは面白かった。少なくとも軽のエンジンの高いピッチの騒音から一時的に開放されたのは助かった。性能についてはいくつかの疑問符が残ったが、ほとんどはシャシーよりもトランスミッションに起因するもので、実際サスペンションは17インチタイヤを履いていたにもかかわらず素晴らしかったし、高速時のステアリングも申し分なかった。

この試験の最大の興味は実際の燃費を測ることであり、その結果は、10・15モードの持つ意味そのものを考えさせるものだった。環境に優しいクルマ作りを標榜し、実際の燃費とは程遠い10・15モードを過度に強調し、現行のグリーン規制を拡大しようとする日本の自動車メーカーに対しても同様に考えさせるものである。特に軽自動車では低出力、低トルクのため実際の燃費との乖離がひどい。軽自動車に2人乗り、荷物とエアコンの負荷をかければ、絶対的に排気量の少ないエンジンはうなりを上げざるを得ない。

## ■現実離れた10・15モード

このような実情は10・15モード測定には何ら考慮されておらず、消費者は数値を見るだけで燃料効率の高いクルマを買ったと思い、実際には騙されているのだ。軽自動車よりずっと重いボディと、2倍のエンジン容量、過給器とターボを兼ね備えたゴルフの燃費は、経済的であるはずのムーヴから10%大きかったに過ぎない。この違いを考えてもらいたい。

もちろんゴルフは平均の軽に比べずっと値段が高いし、今すぐゴルフに喜んで300万円払うには、もっと改良されなければならない面も多い。例えばスタート時の荒さや、質感の乏しいボディトリムなど改善が必要だ。しかし、我々が本能的かつ個人的に感じていたことを証明した点でも、この実験は意義があった。

## ■小堀和則 (Kazunori Kobori)

●TSIには燃料計の横にブースト計が装備されている



## 革新的なダウンサイジング技術

「燃費の良い小排気量エンジンで、大排気量エンジンに匹敵する動力性能を達成する」。これを実現するためにフォルクスワーゲンは、ガソリン直噴システムにスーパーチャージャーとターボチャージャーを組み合わせたTSIテクノロジーを開発した。

ゴルフGTは、そのTSIエンジンを初めて搭載した記念すべきモデルだ。専用の大型フロントバンパーやツインエキゾーストパイプなどを装着しているものの、TSIエンジンを搭載しているといったアピールに欠けるエクステリアは、ややそっけない。せめて、エンブレムくらいのアクセントを加えても良かったのではと思う。

## ■スポーツモデルといってもよい走行性能

運転席に乗り込むと、大きめのサイドサポートを持つスポーツシートがドライバーを迎えてくれる。回転計の横に配置された小ぶりのブースト計やDSGのパドルシフトに、標準モデルとの違いを感じつつ、アクセルを踏み込むと、その鋭いレスポンスと胸をすくような加速フィーリングにしばし感動。レッドゾーンが7500回転まで刻まれているだけあり、低排気量エンジンを高速域まで引っ張っていく楽しさも感じられた。あえて欠点を探すとすれば、10km/hに満たないような低速で、スーパーチャージャーの過給がややギクシャクすることくらいだ。狙ったコースを的確にトレースするハンドリングも健在。決して重過ぎざらとした手応えで、街中での乗り心地もフラットそのもの。225/45R17サイズタイヤをしっかりと履きこなしているといった印象だった。

電子制御技術に頼りがちな国産メーカーに比べると、メカニズムを追求したクルマ造りがいかにもドイツ車らしい。欧州で販売されているTDIエンジンとともに、最後の内燃機関といわれているHCCIエンジンに昇華させることを視野に入れているというから、今後の展開にも期待は大きい。

小林謙一 (Kenichi Kobayashi)

お互いを補填し合う過給システム

世界的に深刻化している地球温暖化という問題に対し、CO<sub>2</sub>の削減は重要な課題である。この問題にモーターなどの別の動力源に頼ることなく、あくまでもエンジン単体と2つの過給器によって省エネルギーを狙った発想がドイツのメーカーらしい。

エンジンの動力によって駆動しているスーパーチャージャーは、低速域から作動可能であり、発進時などの低速時に効率的な過給を行なう。しかし高回転域になるとこのスーパーチャージャーを駆動する力が、エンジンのパワーロスとなるので途中で作動は中止されるようになっている。

もうひとつのターボは構造上、排気の圧力を動力源にしているために、低回転では十分な排気エネルギーが得られない。したがって低速ではスーパーチャージャーが過給した後の高速回転域になると、今度はターボが作動し、スーパーチャージャーから切り替わったターボがエンジンに過給を行なうという、それぞれの作動特性の良いところを生かした賢いシステムである。

さらにエンジン本体の絶対的な容量(排気量)を小さくすることによって、燃料消費を抑えるという、非常にシンプルな発想によるVWの革新的な技術なのである。

後席評価

山田国光 (Kunimitsu Yamada)

長距離ドライブでも疲れにくい、適度な硬さと形状を持ったシートはうまく体にフィット。生地の手触りもよく上質な印象。



居住性・使い勝手 ★★★★★☆

背もたれがすこし立ち気味。心地良いホールド感のシートで快適。

後席の乗り心地 ★★★★★☆

高速ではフラットで気持ち良い乗り心地。市街地はゴソゴソしている。

後席の静かさ ★★★★★☆

45タイヤであることを考えるとすごく静か。過給音も気にならない。

GT TSI (DSG/FF) 車両本体価格 **3,050,000円** 税込



- 型式 / ABA-1KBLG ■ テスト走行距離 / 173.5km
- 走行距離 / 2,584km ■ 消費燃料 / 15.21ℓ
- タイヤ / 225/45R17 ■ テスト日・天候 / 07年2月4日 晴・気温12℃
- CONTINENTAL SportContact 2

実測燃費 **11.4km/ℓ** カタログ値 (10・15モード) **14.0km/ℓ**

ゴルフGTからスタートしたTSIはその後ゴルフトゥーランにも搭載し、170psの高出力モデルとマイルド仕様の140psモデルを設定している。



車名	ゴルフ
タイプ	GT TSI

カテゴリ別主要諸元		エンジン・他	
全長(mm)	4,202	種類・シリンダー数	DOHC・直列4気筒ターボ + スーパーチャージャー
全幅(mm)	1,760	総排気量(cc)	1389
全高(mm)	1,500	最高出力(ps/rpm)	170/6,000
室内寸法 長(mm)	1,840	最大トルク(kg・m/rpm)	24.5/1,500-4,750
幅(mm)	1,330	トランスミッション	DSG
高(mm)	1,200	使用燃料タンク容量(L)	無鉛プレミアムM55
ホイールベース(mm)	2,575		
トレッド前(mm)	1,525		
トレッド後(mm)	1,500		
車両重量(kg)	1,410		
最小回転半径(m)	5		
駆動方式	前輪駆動		
ステアリングギヤ形式	ラック&ピニオン式		
サスペンション(前/後)	マクファーソンストラット式/4リンク式		
タイヤ 前・後	225/45R17		

燃費

※カタログ値(10・15モード)と実測燃費の比率

燃費	11.4 km/ℓ
達成率	81%
実測燃費	14.0 km/ℓ

■5段階評価/5: 文句なし 4: 優秀 3: 平均レベル 2: やや問題あり 1: 大いに問題あり

評価項目	評価者	小早川	堀屋	靴屋	ロング	小堀	小林	平均点
魅力度	1 商品コンセプト	5	4	5	4	5	5	4.7
	2 外観スタイル	3	3	3	3	3	4	3.2
	3 内装デザイン	3	3	4	4	4	5	3.8
走り	4 運転の楽しさ	4	4	4	4	5	5	4.3
	5 性能&走り感	5	4	5	4	5	5	4.7
	6 ハンドリング	5	4	4	5	5	5	4.7
	7 ブレーキング	4	4	4	3	4	5	4.0
	8 振動、騒音	4	4	4	3	5	5	4.2
	9 乗り心地	4	4	3	3	5	4	3.8
実用性	10 室内居住性	3	3	3	3	3	5	3.3
	11 座席	5	3	4	4	4	5	4.2
	12 操作系、メーター類	5	3	4	5	4	5	4.3
	13 利便性、使い勝手	4	3	4	4	3	5	3.8
魅力度	14 燃費	4	3	4	4	4	4	3.8
	15 全体の品質感	4	5	4	3	5	5	4.3
	16 バリューフォーマネー	3	4	3	2	4	5	3.5



項目	評価
コメント	
1 商品コンセプト	4.7
1.4Lエンジンにツインチャージャーを搭載、DSGと組み合わせで非常にすぐれた燃費と性能を見事に両立。	
2 外観スタイル	3.2
従来のゴルフと何ら変わらない外観は折角の先進技術のアピールには残念。せめてTSIのバッヂぐらいは欲しい。	
3 内装デザイン	3.8
機能的でシンプルで質感も高く、飽きの来ないデザインだが、余りに生真面目でセクシーさに欠けるのは残念。	
4 運転の楽しさ	4.3
低速から高速までの下手なスポーツカーも真っ青な走りと、リニアで安心感が高く気持ちの良いハンドリング。	
5 性能&走り感	4.7
ツインチャージャーによる広い回転域の高いトルクと革新的なDSGの組み合わせにより文句ない走りを実現。	
6 ハンドリング	4.7
センターが非常にクリアでリアリティ高く、コーナーを回るとはもちろんまっすぐ走ることもちがいがいい。	
7 ブレーキング	4.0
市街地、高速とも効き、コントロール性ともに良好。	
8 振動、騒音	4.2
省燃費タイヤにはロードノイズが小さく、不快な振動もない。唯一供試車のDSGには低速時のショック。	

項目	評価
コメント	
9 乗り心地	3.8
決してソフトではないが、車体剛性も貢献してか高速悪路、市内の凹凸路ともばたつかずフラットな乗り心地。	
10 室内居住性	3.3
後席ニークリアランスこそムヴに譲るが、家族全員の長距離旅行にも必要で十分な室内とトランクスペース。	
11 座席(前後シート)	4.2
専用シートはサイズ、クッション性、ホールド性などいずれも第一級。長距離乗っても疲れにくい。後席もいい。	
12 操作系、メーター類	4.3
メーターはサイズも大きく視認性も良好。操作系へのリッチも○。ターンシグナルの複数回自動点滅は不要。	
13 利便性、使い勝手	3.8
十分なトランクスペースや必要にして十分な小物置き場はあり、後席分割可倒もスキー旅行などには大変便利。	
14 実測燃費	3.8
同時比較時の実測燃費は11.4km/L、その後の高速長距離では11.7km/L、いずれも走りの良さとの対比では◎。	
15 全体の品質感	4.3
室内のセクシーさの不足は別にして、内外装の質感、走りの質感など世界中のコンパクトカーのベンチマーク。	
16 バリューフォーマネー	3.5
ファミリーカー要件の充実、スポーツカー並みの性能、多くのコンパクトを凌駕する燃費など目に値する商品。	