

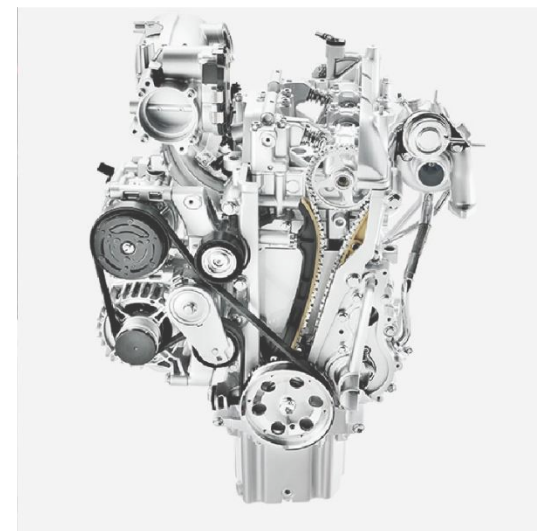


FIAT500 プロダクト解説





1. コンパクトボディ
2. ツインエア
3. デュアロジック
4. サスペンション
5. ボディ剛性
6. プラスα訴求ポイント
7. 走行アドバイスポイント
8. 諸元比較表



1. コンパクトボディ

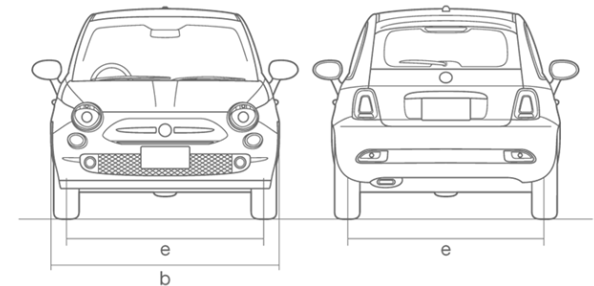
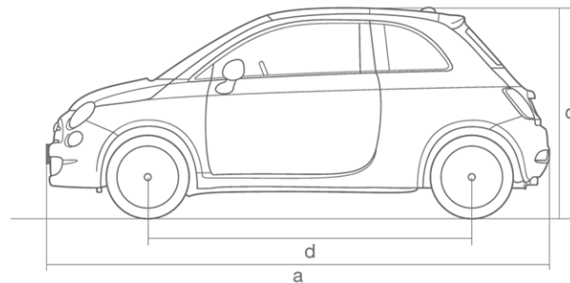


2代目「Nuova500」をオマージュした、コンパクト3ドアハッチボディ

BMW MINI ONE 3 DOORより、全長で26.5cm、全幅で10cm小さい

- 街中のどんなパーキングにも駐車しやすいサイズ
- 路上駐車や車線変更時のスムーズでスマートな動作に繋がるサイズ
- 同じ道を走っても道幅が広く感じられる安心感
- 細い道で対向車とのすれ違いもラクラク
- 「Nuova500」を彷彿させるデザインによる視覚的效果

	FIAT	BMW	smart	Renault
	500 TwinAir DolceVita	MINI ONE 3 DOOR	forfour BRABUS sports	TWINGO EDC
全長 (mm) a	3,570	3,835	3,550	3,645
全幅 (mm) b	1,625	1,725	1,665	1,650
全高 (mm) c	1,515	1,430	1,545	1,545
ホイールベース (mm) d	2,300	2,495	2,495	2,490



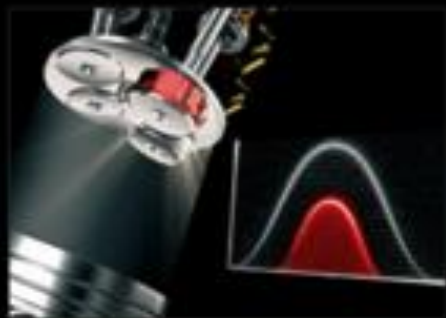
2. ツインエア *twinair*



- 「ツイン」：2代目「Nuova500」も2気筒エンジン
⇒ ターボを搭載する事で 2気筒 875cc までダウンサイジング
- 「エア」：可変吸気バルブタイミング MultiAir テクノロジー
- 電子制御ソレノイドバルブがカムの回転とは無関係に吸気バルブを開閉
⇒ エンジン回転数や負荷の変動に応じた理想のバルブタイミング&リフト量を実現



LIVO
(レイト インテーク バルブ オープニング)

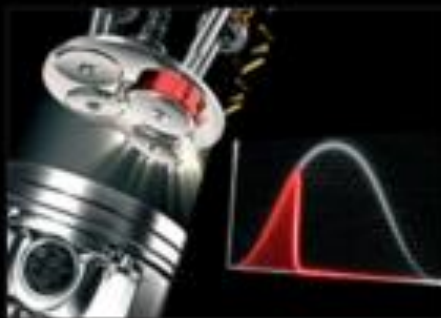


低負荷時：吸気バルブを遅く開ける

効果：燃料の噴射を減らし、燃費向上

例：アイドリング時

EIVC
(アーリー インテーク バルブ クロージング)

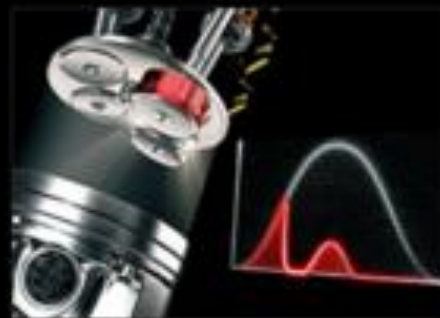


低回転時：吸気バルブを早く閉める

効果：吸気の逆流を防ぎ、低回転時のトルク向上

例：発進時

MULTI LIFT
(マルチ リフト)



低回転、低負荷時：吸気バルブを2回開ける

効果：燃焼し易い渦を作り、理想的な燃焼を実現

例：通常走行時

FULL LIFT
(フル リフト)



高回転時：吸気バルブを全開にする

効果：長くバルブを開けることで最高出力を高める

例：高速道路や山岳路走行時

👉 外観デザインだけでなく、メカニズムまで最先端の技術によって先祖返り

👉 2011年「インターナショナル・エンジン・オブ・ザ・イヤー」の総合最優秀賞受賞

(部門別でも、1,000cc未満/ベストニューエンジン/ベストグリーンの3部門で受賞)

トルクとは？ 馬力とは？



■トルクとはタイヤ 1 回転の力

トルクが多いと

⇒ **乗りやすい / 走りやすい** ⇒ ユーザーメリット



アクセルをチョット踏むだけで「グイッ」と走る感覚
運転が上手くなった感覚

■馬力とはタイヤ 1 回転の力×回転数

馬力が多いと

⇒ **加速感が良い / 音が良い** ⇒ ユーザーメリット



気持ちの良いエンジンの吹け上がり
高回転域まで使う加速感
静粛性が高い



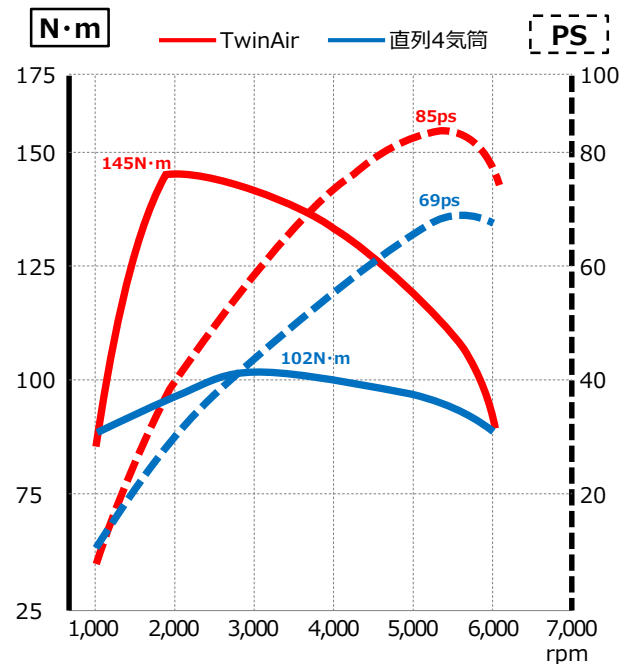
2. ツインエアと4気筒の違い *twinair*



- エンジンサイズが小さい (4気筒と比べ全長で23%ダウンサイジング)
- マルチエアテクノロジーにより、燃料消費量と排出ガスを大幅に低減
- スパークプラグが2本で済むなど、メンテナンス性の向上や生産コストの低減
- 5速がハイギアード化されている事もあり、高速走行時の静粛性、快適性が高い
- バランサーシャフトを採用することで、デメリットとされる1次振動を低減
- 1.2ℓ 4気筒NAエンジンに比べ約23%のパワーアップ・約30%の低燃費
- ドライバーのアクセル操作に対するエンジンレスポンスも向上

	FIAT 500 TwinAir DolceVita	FIAT 500 1.2 Cult
価格 (税込)	¥2,610,000	¥2,000,000
車重 (kg)	1,040	990
シリンダー数	直列2気筒 8バルブ (マルチエア)	直列4気筒 SOHC 8バルブ (可変バルブタイミング付)
過給装置	インタークーラー付ターボ	—
排気量 (cc)	875	1,240
最高出力	85ps (63kW) 5,500 rpm	69ps (51kW) 5,500 rpm
最大トルク	145N・m (14.8kgf・m) 1,900 rpm	102N・m (10.4kgf・m) 3,000 rpm
エンジンリッター出力 (ps/ℓ)	97.14	55.65
パワーウエイトレシオ (kg/ps)	12.24	14.35
トルクウエイトレシオ (kg/N・m)	7.17	9.71
WLTCモード燃費 (km/L)	審査中 / 今夏発表予定	18.0
前後重量配分	65:35	66:34

※一部数値は計算値



3. デュアロジック



■「デュアロジック」

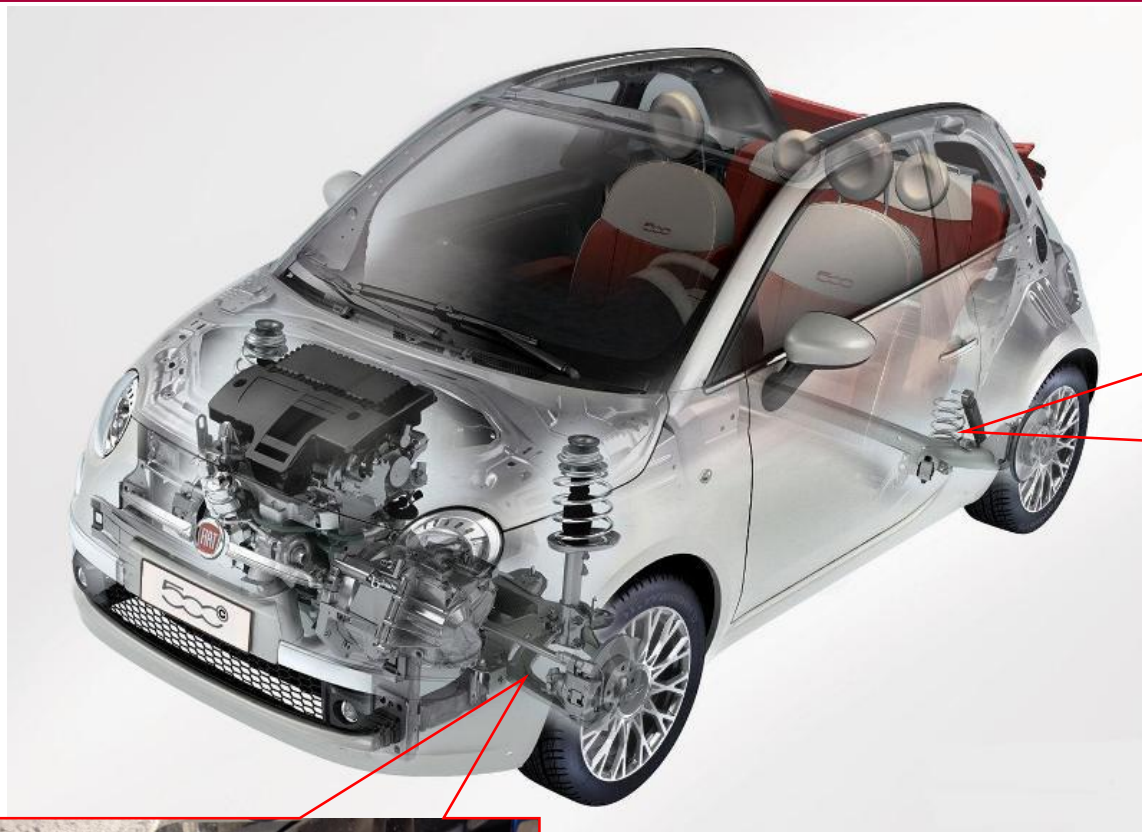
- ✓ マニュアル・モードとオートマティック・モードを使い分けることが出来る
- ✓ シングルクラッチ式AT
マニュアルトランスミッションの構造をそのままに、
クラッチ操作と変速操作を電子制御で自動で行う
- ✓ トルコン式ATとの大きな違い
 - ・発進やシフトチェンジの際にタイムラグとショックがある
 - ・クリープ現象が起きない



シングルクラッチ式ATは構造的にはMTと同一

- 軽量
- AT限定免許でも、キビキビとしたMTのようなスポーティな走行が可能
- 動力の伝達効率が良い
- 燃費もMT並みに良い

4. サスペンション



トーションビーム
(スタビライザー付き)



マクファーソンストラット
(スタビライザー付き)
※画像はアバルト595

5. ボディ剛性



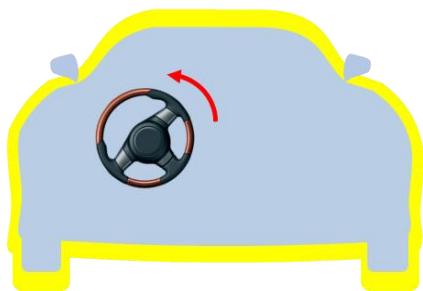
■ ボディ剛性が高いとはどういう意味か？

➡ボディのよじれ、ねじれが少なくなる

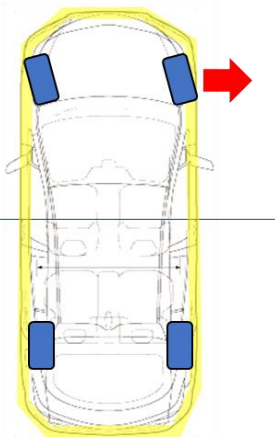
■ ボディ剛性が高いとどんなメリットがあるか？

➡レスポンス(反応)が良い ➡ 乗り心地が良い

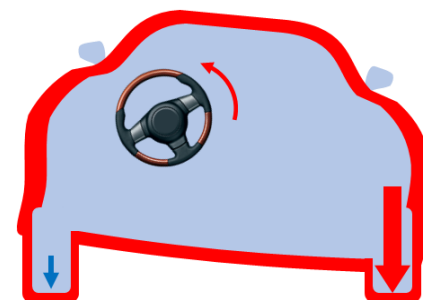
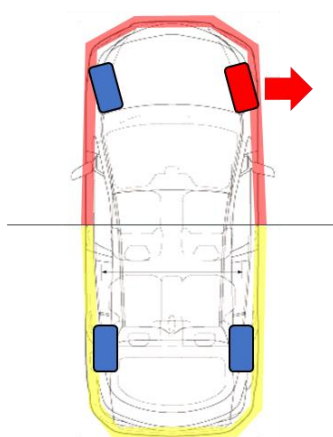
■ ボディ剛性が悪いと・・・



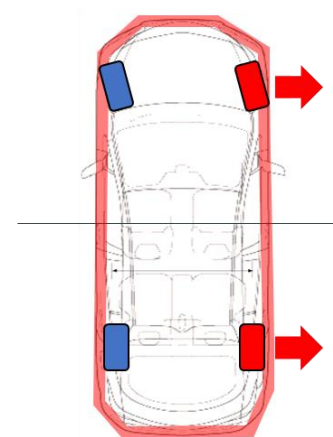
①ステアリングを切る



②フロントがロールする



③リアがロールする



6. プラスα訴求ポイント



- シンプルカーライフとダウンサイジング
- コンパクトカーの歴史が長く、ポピュラーな欧州文化が育んだモデル
- フロントシートは、ボディサイズがコンパクトでも、大きくてしっかりとしたものを採用
- リアシートは着座位置を高め工夫し、足元のスペースを確保
長距離移動の際の余裕と視界の良さにつながる
- 大きめの間口で荷物の出し入れが容易
- コンパクトボディは道幅が広く感じられる安心感
路上駐車や車線変更時のスムーズでスマートな動作につながる
- シティモードにするとハンドルがグンと軽くなり、街中などの低速走行はとても快適
- Aピラーを細く見せ、サイドミラーをドアパネルに取り付け、Aピラーとミラーの間にクリアランスが設けられている。実はこれは見切りの良さを生んでいる
- タイトコーナーなどではしっかりとボディが沈み込み、そして粘る。乗り心地も良い
上にコーナーでもこの頼もしさがあれば郊外にもますます出かけたくなる

① **AUTO**モード

➡ものすごく簡単

② **マニュアル**モードでアクセルコントロール

➡クルマの雰囲気を楽しむ

③ **ECO**モード

➡渋滞でも燃費を稼いで楽しめる

8. 諸元比較表



	FIAT 500 TwinAir DolceVita	BMW MINI ONE 3 DOOR	smart forfour BRABUS sports	Renault TWINGO EDC	ABARTH ABARTH 595
					
価格 (税込)	¥2,610,000	¥2,670,000	¥2,900,000	¥2,045,000	¥3,260,000
全長 (mm)	3,570	3,835	3,550	3,645	3,660
全幅 (mm)	1,625	1,725	1,665	1,650	1,625
全高 (mm)	1,515	1,430	1,545	1,545	1,505
ホイールベース (mm)	2,300	2,495	2,495	2,490	2,300
車重 (kg)	1,040	1,210	1,060	1,020	1,110
乗車定員 (名)	4	4	4	4	4
シリンダー数	直列2気筒マルチエアガソリン	直列3気筒DOHCガソリン	直列3気筒DOHCガソリン	直列3気筒DOHCガソリン	直列4気筒DOHCガソリン
過給装置	インタークーラー付ターボ	ターボ	ターボ	ターボ	インタークーラー付ターボ
排気量 (cc)	875	1,498	897	897	1,368
最高出力	85ps (63kW) 5,500 rpm	102ps (75kW) 3,900 rpm	90ps (66kW) 5,500 rpm	92ps (68kW) 5,500 rpm	145ps (107kW) 5,500 rpm
最大トルク	145N・m (14.8kgf・m) 1,900 rpm	190N・m (19.4kgf・m) *kg計算算出 1,380-3,600 rpm	135N・m (13.8kgf・m) 2,500 rpm	135N・m (13.8kgf・m) 2,500 rpm	210N・m (21.4kgf・m) 3,000 rpm
エンジンリッター出力 (ps/ℓ)	97.14	68.09	100.33	102.56	105.99
パワーウエイトレシオ (kg/ps)	12.24	11.86	11.78	11.08	7.66
トルクウエイトレシオ (kg/N・m)	7.17	6.37	7.85	7.56	5.29
燃料タンク容量 (ℓ)	35	40	35	35	35
ラゲージ容量 (ℓ)	185-550	211	185-975	174-980	185-550
駆動方式	FF	FF	RR	RR	FF
ミッション	ATモード付5速シーケンシャル (デュアロジック)	7速DCT	6速DCT	6速EDC	ATモード付5速シーケンシャル
フロントサスペンション	マクファーソンストラット (スタビライザー付き)	マクファーソンストラット	マクファーソンストラット	マクファーソンストラット	マクファーソンストラット (スタビライザー付き)
リアサスペンション	トーションビーム (スタビライザー付き)	マルチリンク	ド・デオン	ド・デオン	トーションビーム (スタビライザー付き)
WLTCモード燃費 (km/L)	審査中 / 今夏発表予定	15.7	22.0(JC08)	17.4	12.5(JC08)
最小回転半径 (m)	4.7	5.3	4.1	4.3	未公表
フロントタイヤ	185/55R15	175/65R15	185/45R17	165/65R15	195/45R16
リアタイヤ	185/55R15	175/65R15	205/40R17	185/60R15	195/45R16

※一部数値は計算値