



# FIAT 600 Guide Book

## - 600e / 600 Hybrid -

### FIATの系譜

### 600e 600 Hybridで楽しむ “Dolce Vita“の世界観

### デザインの世界

#### 01 ハイライト [Hybrid] P11-16

- ◆ハイライト 5つの魅力
- ◆主要スペック/主要装備
- ◆ディメンション比較

#### 02 エクステリア [e/Hybrid 共通] P17-23

- ◆デッサン
- ◆エクステリア

#### 03 インテリア [e/Hybrid 共通] P24-34

- ◆デッサン
- ◆インテリア (文字デザイン/シート/ラゲッジ/快適装備)
- ◆ボディカラー/内装色

#### 04 マイルドハイブリッド システム [Hybrid] P35-45

- ◆ハイブリッドの種類
- ◆配置と役割
- ◆駆動系コンポーネント
- ◆マイルドハイブリッドの機構
- ◆走行シーン別
- ◆オートマチックモードの特別な機能
- ◆サスペンション

#### 05 ADAS & SAFETY [e/Hybrid 共通] P46-50

- ◆アダプティブクルーズコントロール
- ◆衝突被害軽減ブレーキシステム/フォワード コリジョン ウォーニング 前面衝突警報
- ◆その他安全装置

#### 06 インフォテインメント・コネクティビティ [e/Hybrid 共通] P51-56

- ◆10.25インチ タッチパネルモニター
- ◆7インチ フルカラー TFTマルチファンクションディスプレイ
- ◆Connect サービス
- ◆競合車比較表

#### 07 600 Hybrid 競合車 比較 P57-72

- ◆VOLKSWAGEN T-Cross
- ◆MINI COUNTRYMAN
- ◆RENAULT CAPTUR
- ◆競合車比較 ボディサイズ比較/室内・ラゲッジサイズ比較/主要諸元表一覧
- ◆5年間 保有コスト比較
- ◆参考情報

## - 600e -

### 01 FIAT 600e ハイライト P74-78

- ◆600e ハイライト 5つの魅力
- ◆主要装備
- ◆600e ハイライト Tychy Plant, Poland/街乗りでの走り/600e ・500e スペック比較

### 02 BEVシステム P79-85

- ◆駆動系コンポーネント
- ◆ドライビングコンフォート
- ◆BEV 基礎知識

### 03 走りのメカニズム P86-89

- ◆快適な走りと利便性/日常シーン
- ◆3つのドライブモード/回生ブレーキ
- ◆サスペンション

### 04 充電 P90-100

- ◆家庭充電と公共充電について
- ◆電気料金試算/競合車比較 家庭普通充電 1か月の電気料金試算
- ◆1年間のエネルギーコスト比較
- ◆充電カード/充電スポット検索アプリ
- ◆スケジュール充電
- ◆充電基礎知識

### 05 税金 / 補助金 / 価格 P101-108

- ◆補助金の種類
- ◆税額比較
- ◆価格・リサイクル料金
- ◆補助金 ポイント/助成金額シミュレーション/自治体補助金確認方法

### 06 600e 競合車 比較 P109-131

- ◆MINI ACEMAN
- ◆MINI COUNTRYMAN
- ◆VOLVO EX30
- ◆VW ID4
- ◆参考情報 Jeep Avenger/Peugeot e-208
- ◆競合車比較 サイズ比較/室内ラゲッジサイズ比較/主要諸言比較一覧
- ◆5年間 保有コスト比較
- ◆FIATの品質



それぞれの時代に、多くの人に愛されたFIAT Bセグメントの系譜  
 今、600eがBEVとして新たな時代を切り開く！

そして2025年 待望のマイルドハイブリッドも登場！

- ・600（セイチェント）は  
 FIAT初のリアエンジン搭載車で  
 1955~1969年にかけて生産された2ドアセダン
- ・実用性の高さからイタリア以外の国々でも愛された名車



600e



600 Hybrid

MOBILITY



1955  
 FIAT 600

A NEW ERA



1971  
 FIAT 127



THE MODERN B



1983  
 FIAT UNO



THE END



1993-2018  
 FIAT PUNTO



THE B-SUV



2014  
 FIAT 500X

## Tychy Plant, Poland

技術とクオリティが最も高いと定評のあるポーランド・ティヒ工場生産



- ☆TPM（総合生産保全）TQC（総合品質管理）JIT（ジャストインタイム）カイゼン実践の徹底した取り組みによりWorld Class Manufacturing (WCM)で2009年に銀メダル、2013年に金メダルを獲得  
真にワールドクラスの工場であることを実証
- ☆プレス工場（外部サプライヤーが管理）溶接工場（930台のロボットにより99.5%が自動化）塗装工場（90%以上が自動化）組立工場（2つの生産ラインとバッテリー組立ラインを含む）の4部門による完全な生産サイクルを備える



# Dolce Vita

(ドルチェ ヴィータ)

マンジャーレ (食べて) カンターレ (歌って) アモーレ (恋をして)

人生を楽しむ天才の国イタリアには

「Dolce Vita (ドルチェ ヴィータ)」という言葉があります。

「甘い生活」と訳されるこの言葉は

「気ままで自由な生活」や「豊かな生活」といった

GOODでハッピーなライフスタイルを意味しています。

おしゃれなデザインやおいしい料理、人々を魅了する芸術や美しい街並み

そしてポジティブな国民性が特徴的なイタリア。

そんな魅力いっぱいの国で生まれたフィアットといっしょなら

あなたのまいにちは、きっとよろこび色に満ちた

カラフルでハッピーな「Dolce Vita」になることでしょう。



# 600e 600 Hybridで楽しむ “Dolce Vita”の世界観



## Dolce Vita





クルマと街、そこにいる人々が  
友好的な関係を築けることが大事。  
だから“優しい顔”や“楽しい顔”を追求しています。

楽しんでもらいたいというブランド理念を大切に  
“楽しみながらゆっくり行きましょう”  
という価値観を表現しています。

フィアット全体のデザインフィロソフィーを  
「Dolce Vita」と位置づけ、「その瞬間を楽しむ」  
デザインの方向性を持たせている。  
その背景にあるのは、「イタリア人は、時間に縛ら  
れたり、社会の規制にもあまり縛られたりしたくない  
と思っている。それをデザインでも表現したい」  
というのが、デザイナーの想い。  
新型600は制限や制約を感じさせないシンプルで分  
かり易いデザイン。

# デザインの世界観

## ■ シンプルさとエレガンス

“Less is more 少ないことは豊かである（量より質）” という哲学と、イタリアの美的感覚は、FIATの「華美や過剰にならないシンプルな上質」に反映されています。

## ■ 文化的アイコン

FIATは、イタリアの文化やライフスタイルを象徴する存在であり、イタリアの「ドルチェ・ヴィータ」を体現するアイコンとなっています。FIATのデザインは工業製品の枠を超え、イタリアの文化的な価値観を広める役割を果たしています。

## ■ 歴史的背景と伝統

FIATのデザインは、イタリアの豊かな歴史や伝統からも影響を受けています。特にイタリアのデザイン界で名をはせたデザイナーたちの影響が色濃く、彼らの美的感覚がFIATに反映されています。これによりFIATのクルマは、現代的ながらも、伝統的なイタリアの美意識を感じさせるものとなっています。

## ■ 遊び心のあるデザイン

機能性だけでなく、楽しさや遊び心を重視するのがイタリアのデザイン。FIATは、実用性も加味した「楽しいクルマと快適な運転」を提供しています。

## ■ 素材と質感へのこだわり

イタリアのデザインは、素材の選択や質感にもこだわりがあります。FIATは、内外装に高品質な素材を使用し「触覚的な楽しさ」を提供しています。これにより、運転する喜びだけでなく、クルマに乗ること自体が特別な体験となります。



# FIAT 600 Hybrid GUIDE





# ハイライト

600 Hybrid

## “ 5 つの魅力 ”

- 1 BEV とハイブリッド ニーズに合わせて選んでいただける600**  
人気が高く需要の多いマイルドハイブリッドはFIAT初！
- 2 23.0km/ℓ (La Prima) 23.2km/ℓ (Base) クラストップレベルの燃費を実現**  
(T-Cross 17.0km/ℓ、COUNTRYMAN C 14.7km/ℓ、Captur フルハイブリッド 23.3km/ℓ・マイルドハイブリッド 17.4km/ℓ)
- 3 マイルドハイブリッドエンジンでモーター走行ができる**  
50%以上の充電率など特定の条件を満たした場合のみ：EV走行は時速約30kmまで、連続最長約1km  
※モーター走行の条件 P43参照
- 4 ボディサイズは同じで、さらに広くなったラゲッジスペース**  
600eは360ℓ Hybridは385ℓ
- 5 600eと同レベルの最新のテクノロジー**  
安全装備/ADAS/コネクティビティも充実

# 600 Hybrid ハイライト 主要スペック

## マイルドハイブリッドエンジンでEV走行ができる！



- 電動モーターのアシストにより、低速から力強いトルクが立ち上がり、スムーズで心地よい加速を味わえる
- 低速時の100%電動走行も実現  
時速約30km以内で最長約1kmまで、電気による走行が可能。  
※充電率50%以上等の条件あり
- 信号待ちの多い市街地走行の低中速域では、走行時1時間当たり約50%はエンジンを使用しない状態となり、実用燃費を飛躍的に向上させる

## 主要スペック

エンジン	1.2L 3気筒ターボエンジン
モーター	16kW (22ps)
駆動用バッテリー	48V 約0.9kWh
システム合計出力	107 kW / 145 hp 145ps
最大トルク	エンジン230Nm モーター51Nm
トランスミッション	6速デュアルクラッチオートマチック
燃費 (WLTC モード)	La Prima 23.0km/L Base 23.2km/L

## 600eとの違い

	ボディサイズ	車両重量	ラゲッジ容量
600 Hybrid	1,780×4,200×1,595mm	1,300kg	385L
600e	同サイズ	1,580kg	360L

## “かわいい顔して、しっかりモノ”

デザインや、快適な使い勝手は600eと共通！

**主要装備** ※ **FIAT初** : 600e発売時のFIAT初を表すマーク

### エクステリア

- LEDヘッドライト/LEDデイタイムランニングライト
- クローム仕上げサイドウィンドーモールディング/  
グロスブラック仕上げミラーキャップ※La Prima
- 18インチダイヤモンドカットアルミホイール※La Prima

### インテリア

- レザー調ステアリングホイール（オーディオ / ハンズフリーコントローラー付）
- FIATモノグラムエコレザーシート ※La Prima
- 運転席：6ウェイパワーシート **アクティブランバート機能付き** ※La Prima **FIAT初**
- 前 席：シートヒーター

### インフォテインメント/コネクティビティ

- 7インチ フルカラーTFTマルチファンクションディスプレイ
- 10.25インチ タッチパネルモニター  
Apple CarPlay/Android Auto対応、Bluetooth®
- オーディオ ナビゲーションシステム

### 機能装備

- キーレスエントリー（プロキシミティ） **FIAT初**
- ハンズフリーパワーリフトゲート ※La Prima **FIAT初**
- ワイヤレスチャージングパッド

### ADAS&SAFETY

- 衝突被害軽減ブレーキ[歩行者検知機能付き]
- フォワードコリジョンワーニング（FCW）[前面衝突警報]
- アダプティブクルーズコントロール Stop&Go機能付き（ACC）※La Prima
- レーンキーピングアシスト（LKA）
- **レーンポジションアシスト** ※La Prima **FIAT初**
- トラフィックサインレコグニション（TSR）

## 600 Hybrid ハイライト 主要装備

### Base/La Prima 装備の違い

La Primaは、600e相当の装備を有しており、充実した安全装備やコンフォート機能があります。

	Base	La Prima
クロームアクセント (サイドウィンドーモールディング/サイドスカート部分)	なし	あり
ミラーキャップ	マットブラック	グロスブラック
フロントフォグランプ	なし	あり
ホイール	16 インチスチール	18 インチアルミ
フロントウィンカー	ハロゲン	LED
フロントウィンカーのデイライト	なし	あり
プライバシーガラス	なし	あり
ルームミラー	手動防眩	自動防眩
ブラインドスポットモニター	なし	あり
ハンズフリーパワーリフトゲート	なし	あり
運転席パワーシート (アクティブランバーサポート機能付き)	なし	あり
アダプティブクルーズコントロール	なし(クルコンのみ)	あり
ヒートッド電動格納ドアミラー	なし	あり

## 600 500e 500X デイメンション比較

500e



600 Hybrid



500X



車種	全長 mm		全幅 mm		全高 mm		ホイールベース mm		車重 kg		ラゲッジ容量 ℓ		最小回転半径 m	
600Hybrid La Prima	4,200		1,780		1,595		2,560		1,330		385		5.3	
600e	4,200	±0	1,780	±0	1,595	±0	2,560	±0	1,580	+250	360	-25	5.3	±0
500e	3,630	-570	1,685	-95	1,530	-65	2,320	-240	1,330	±0	185	-200	5.1	-0.2
500X	4,295	+95	1,795	+15	1,610	+15	2,570	+10	1,410	+80	350	-35	5.5	+0.2
500	3,570	-630	1,625	-155	1,515	-80	2,300	-260	990	-340	185	-200	4.7	-0.6
Panda	3,685	-515	1,670	110	1,550	-45	2,300	-260	1,070	-260	225	-160	4.7	-0.6
Alfa Romeo JUNIOR Ibrida (MHEV)	4,195	-5	1,780	±0	1,585	-10	2,560	±0	1,330	±0	415	+30	5.3	±0

●機械式立体駐車場の高さ制限は、普通車1,550mm以下、ミドルルーフ車1,750mm以下、ハイルーフ車2,000mm以下が一般的だが、最近ではミドル/ハイルーフ車対応が増えているので、タワー駐車場等も利用しやすくなっている。

●FIAT 600は、TOYOTAヤリスクロスとほぼ同サイズ。

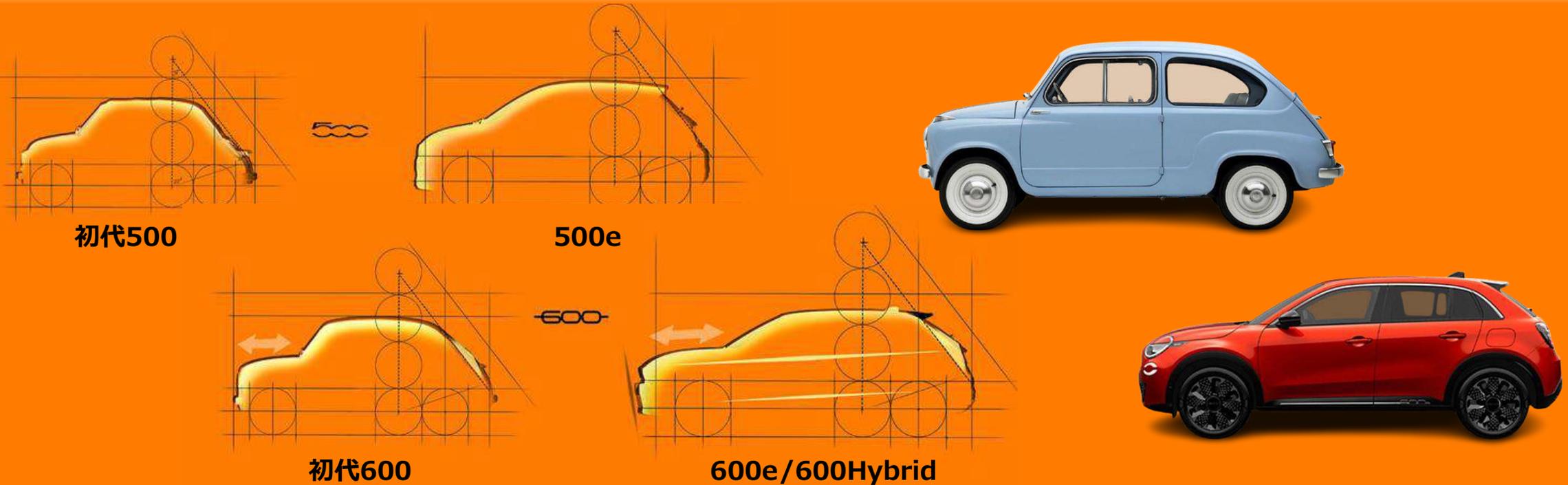


# エクステリア

600e/600 Hybrid 共通

## エクステリア デッサン 600e/600 Hybrid

- 600は500eや初代600のデザインモチーフを取り込みながらデザインされている。
- 特に、500eよりも長いキャビンや、より長い窓の開口部などが用いられたほか、広々としたラゲッジルームはまさに初代600を感じさせる。
- 更に、フロント部はシャークノーズにすることで初代600を想起させ、同時に500eと比較すると、個性と力強さを与えている。



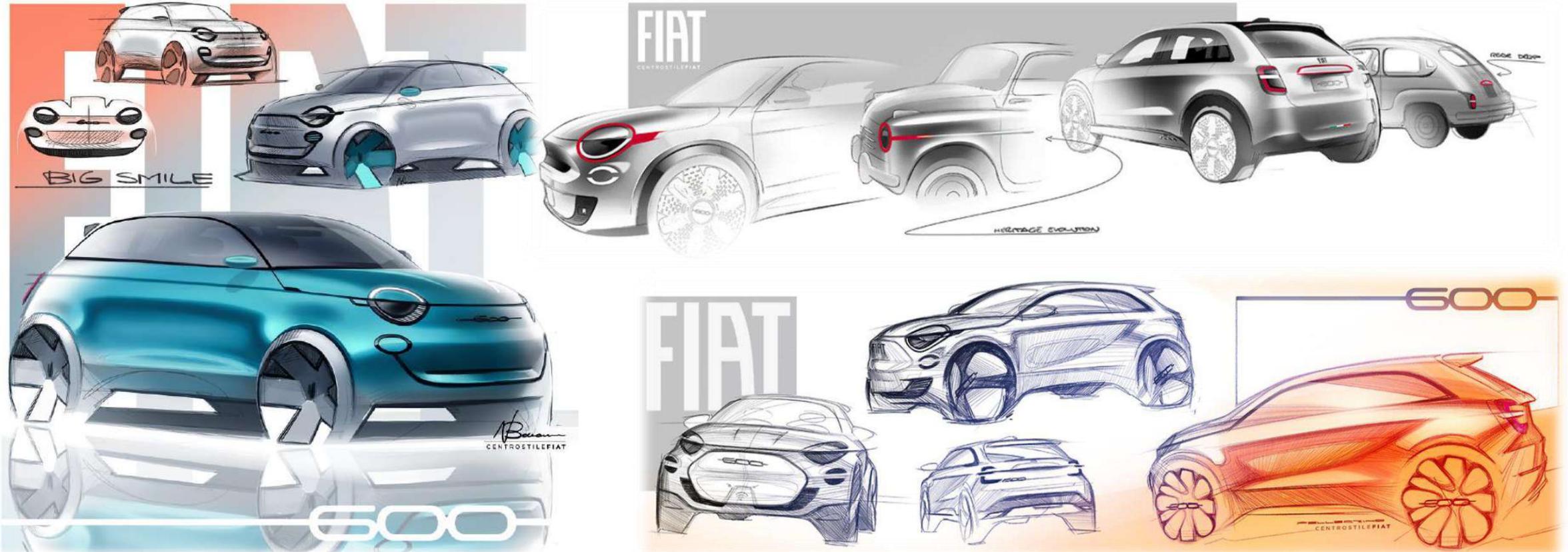
# エクステリア デッサン 600e/600 Hybrid



FIATらしい丸味のあるスタイリングや顔つきと  
トランクハンドルなど細部の意匠まで  
初代600をオマージュした古き良き時代の懐かしさを  
“現代デザイン”に昇華させた、類まれなFIATデザイン



初代 FIAT 600



# CHARACTER

Smile and big eyes

大きな瞳・茶目っ気のあるまなざし・微笑んでいるかのような口元  
『見た人に幸福感を感じてもらえるような顔にしたい』

ドルチェヴィータ・デザインにはそのような意味が込められています。  
デザイナーはそれを体現するように表情を作り込んでいるのです。

デジタル的な“ピクセルパターン”を取り入れるなど、モダニティを前面に押し出している点と、大きな瞳がただ可愛らしいだけでなく、まぶたに非常に精密でフラッシュな仕上げが施され、都会的でクールな一面を合わせ持つ、600の多彩な魅力を高めている。



## エクステリア 600e/600 Hybrid

フロントグリルやリアライト、アルミホイールには

“ピクセルパターン”を

使用することで、ガジェットのようなエレクトリックで  
デジタルなイメージを持たせている。

600e・600 Hybridの、先進的なパワートレインを象徴する表現でもある。



「ピクセルパターン」は、2024年欧州発表の  
新型「グランデ・パンダ」にも採用されている。

## フロントマスクは、まなざしが印象的な“Big Smile”

ホイールアーチやサイドミラーのグロスブラックがアクセントとしてボディを引き締め、カワイイだけではないスタイリッシュな印象を醸成している

600e *la Prima*

- フロントフードの丸みを帯びたシェル型は、FIATのデザインDNAを継承している

- electricの“e”と“6”を組み合わせたような新しいエンブレム



ライトの瞳に対して、微笑んでいる時の口角が上がった口元を表現し“Big Smile”を印象付けている



- ロアグリル・ホイール・リアライトにピクセルパターンが刻まれ、デジタル新時代の未来的な印象を与えている

- 存在感のあるグロスブラック仕上げ大口径ホイールアーチ



- サイド左側に充電ポート（普通充電口/急速充電口）

- 精緻なダイヤモンドカットを施した18インチアロイホイール 215/55R18

600 Hybrid *la Prima*



- ボンネットのまぶたは、500ファミリー共通のディテール

ブラックを効果的に配して“かわいらしさ”を越えた 都会的で洗練されたスタイリングを印象付けている

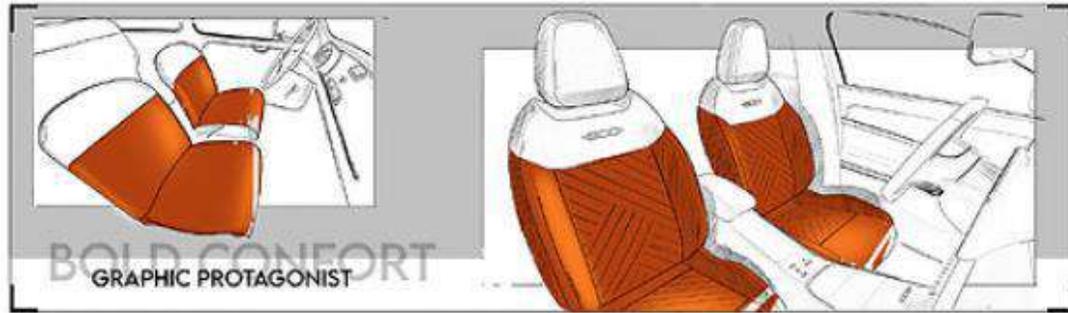
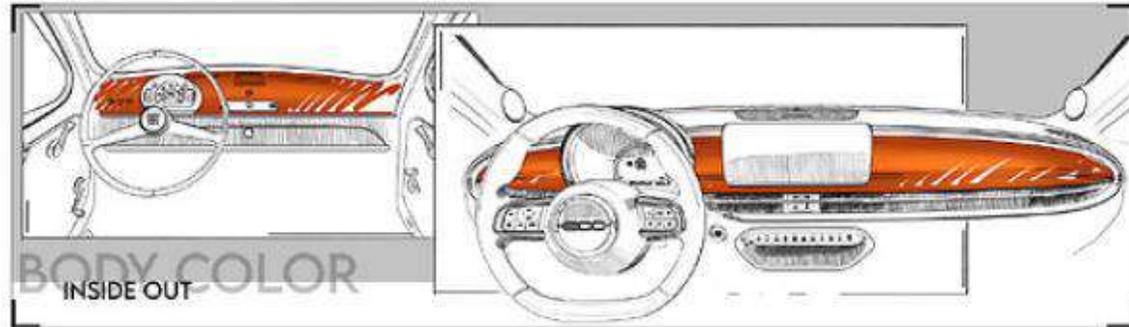


●グロスブラックアクセント

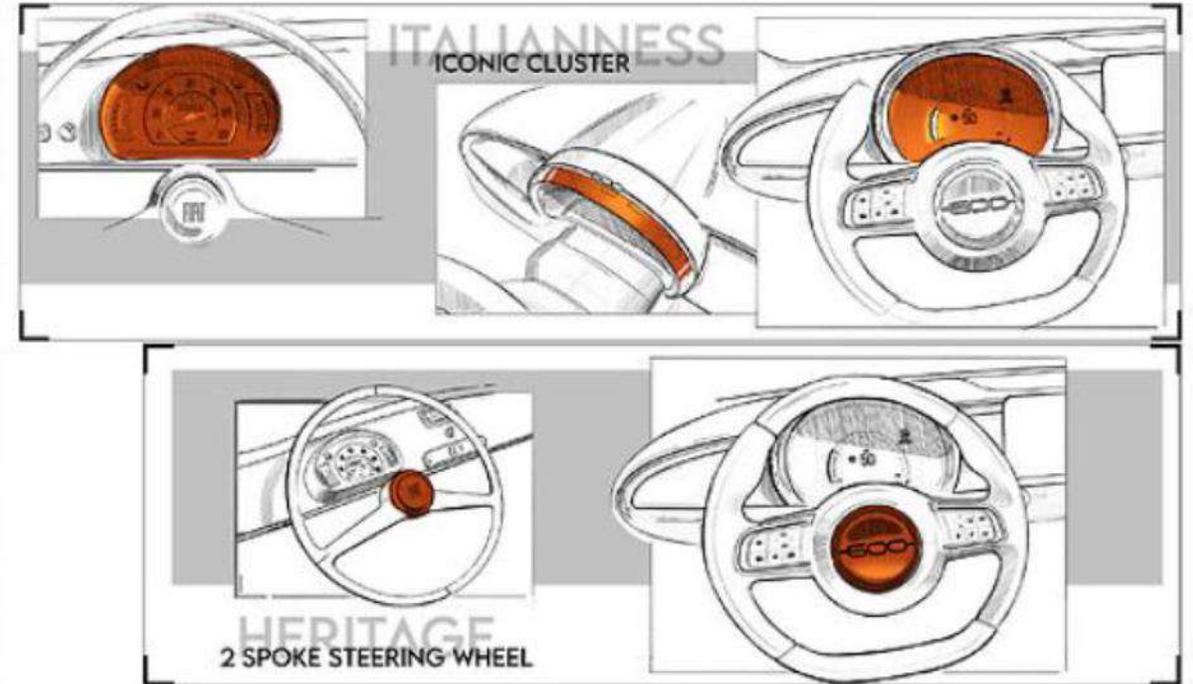


# インテリア

600e/600 Hybrid 共通



- ダッシュボードパネルは、初代600同様横幅いっぱいの設計に、また500e同様楕円形を採用
- シートは当時の2層構造を取り入れ、上部に600ロゴ・下部にFIATモノグラム入り



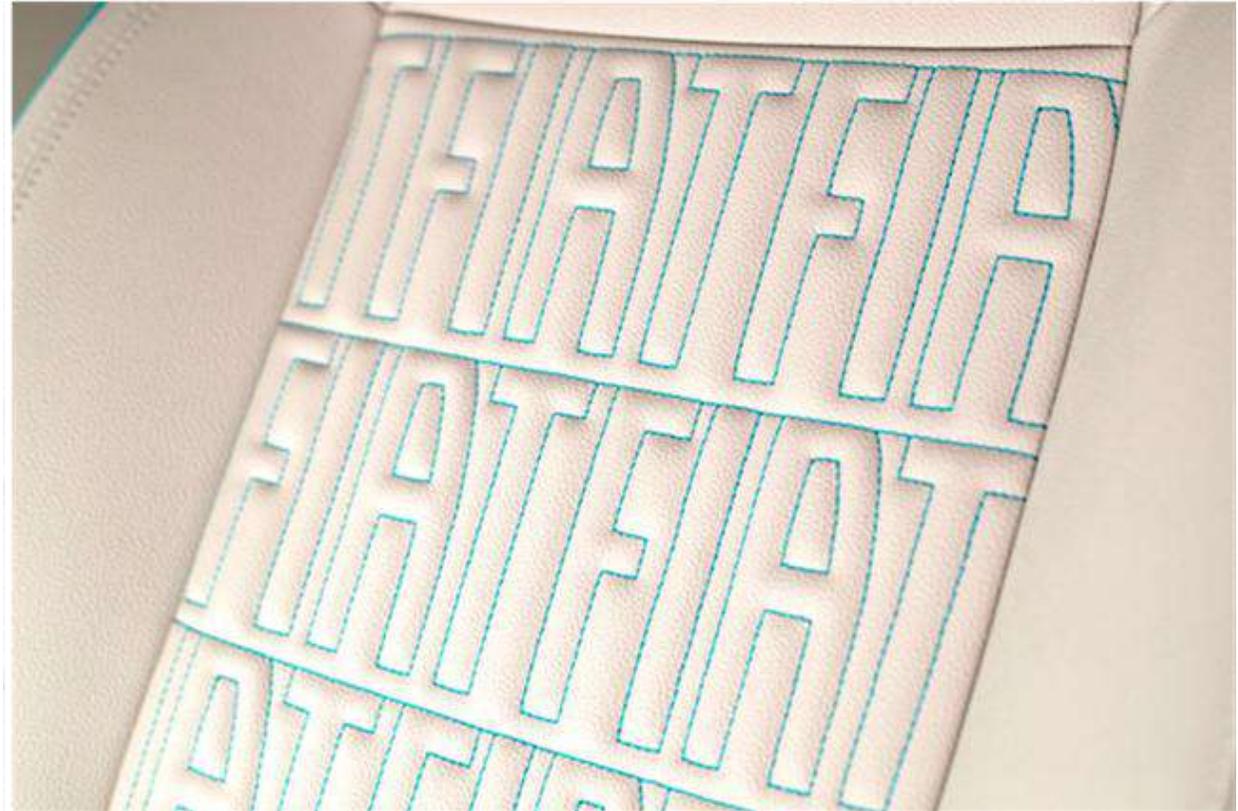
- メータークラスターは初代600同様丸い形で、ステアリングホイール越しに見やすく設計
- ステアリングホイールも初代600をオマージュして2スポークで中心に円形ロゴを採用

3台乗り継ぐFIATオーナーであり、  
西洋の書道「カリグラフィー」のプロにお聞きしたトリヴィア

### FIATロゴの文字デザイン

“FIATの文字のうち、『A』の描き方に感心しました。  
FIATの文字を取り囲む四角の中に、  
山型の“A”をどうデザインするかというところがポイントで、  
『A』をその左の『I』に寄りかかるようにかわいく描かれているんです。  
Aの持つ鋭い印象をなくし、  
親しみやすさとデザイン性を両立したところに心意気を感じますね。”





“Less is more 少ないことは豊かである” 生活のあらゆる分野で量より質を大切にするイタリア人氣質

- 600のデザインは、この“少ないことは豊かである”という哲学を具現化しています。
- 無駄を省いたシンプルな形状は、機能性を損なうことなく、豊かな体験を提供します。
- 例えば、インテリアの素材や色使いは、洗練された美しさを保ちながらも、過剰な装飾を避けています。
- 目にも鮮やかなターコイズブルーのステッチや「触覚的な楽しさ」を提供するエンボス加工されたFIATロゴは
- 機能性だけでなく、楽しさや遊び心を重視するイタリアンデザインを体現しています。

## “Dolce Vita”の感性を表現したデザイン

## 他ブランドには真似のできないイタリアのセンス



※ドライブモードセレクター ※600eのみ

- オーバル型ダッシュボードとラウンド型クラスターで構成されたコックピットは“NUOVA500”にインスピレーションを得てデザインされた、フィアットらしい世界観を創り上げている
- 上品なマットアイボリーに塗装されたダッシュボードフェイス
- アイボリーとブラックのツートンカラーでコーディネートされた室内
- 2本スポークのステアリングホイール



- フロント 各所に小物入れを配置 計30ℓの収納 (内 センターコンソール15ℓ)
- 深さのあるオープンエア収納部は間仕切り付きで使い方を調整できる

# インテリア 600e/600 Hybrid



- 運転席 6ウェイパワーシート

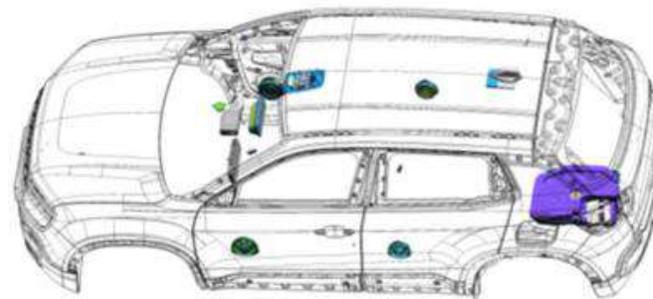
FIAT 初

- ドライバーの身体をほぐしてくれる**アクティブランバーサポート機能付**
- 前席：シートヒーター

- リアは6：4分割可倒式シート
- 頭部の保護に安心感のある大型ヘッドレスト

- FIATモノグラムエコレザーシート
  - ・ サステナブルの実現につながるエコレザーを採用
  - ・ 広い座面と適度なホールド感で快適な座り心地
  - ・ モノグラムは滑り止めのような効果も発揮している

- JBLサウンドシステム  
6基のスピーカ + サブウーファ + センタ・スピーカ



10.25インチ タッチパネルモニター

7インチフルカラーTFT  
マルチファンクションディスプレイ

レザー調ステアリングホイール  
(オーディオ / ハンズフリーコントローラー付)

エアコン操作スイッチ

ワイヤレスチャージングパッド

スイッチ式シフトセレクター

ドライブモードセレクター  
※600eのみ

電動パーキングブレーキスイッチ

オープンエア深型収納

## 大容量ラゲッジ + ハンズフリーパワーリフトゲート FIAT 初

600e : 360L



600 Hybrid : 385L



標準的なベビーカーを閉じたときのサイズ

高さ : 800~900mm台

横幅 : 400~500mm台

奥行 : 300~400mm台

①



②



開閉 : 車内フロント上部の操作パネル①や  
リモコンキーの開閉ボタン②でも操作できる



閉 : ラゲッジドア上部のボタンで  
手動で閉めることもできる

### スモールボディを超える驚きのラゲッジ収納力

● 360L~385Lの大容量でベビーカーもゴルフバッグもラクに収納



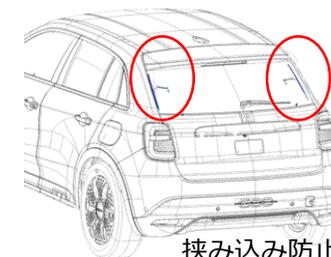
● 車載内容

6:4の可倒式の「4」を使用した場合（3名乗車）、  
ゴルフバッグ3個・ポストンバッグ3個を積むことが  
可能です（写真は600e）

● ハンズフリーパワーリフトゲート（挟み込み防止機能付き）



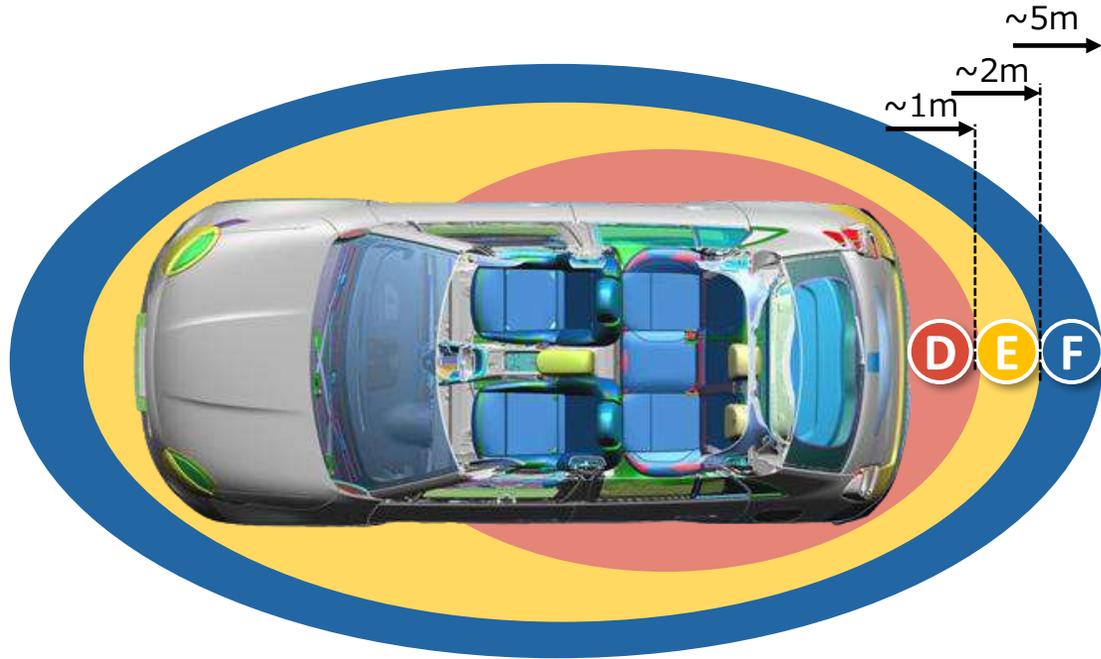
リアバンパー付近  
約15cm以内×約50cm以内で作動



挟み込み防止センサー

## キーレスエントリー（プロキシミティ） **FIAT** 初

ハンズフリーパワーリフトゲートとともに、日々の生活でトータルな快適性を提供



リモコンキーがいずれかのエリアに検知された場合、  
リモコンキーが車両から離れるとドアが自動的に施錠され、  
車両に近づくるとドアが自動的に解錠される



ゾーン D

**自動ドア・アンロック・ゾーン** リモコンキーが車両に接近すると、システムが自動的にドアを解錠する  
範囲は、車両から約1mまでのエリア

ゾーン E

**自動ドア・ロック・ゾーン** リモコンキーが車両から離れてこのエリアに到達すると、システムが自動で  
ドアを施錠する。ゾーンEの境界線は車両から約2mの地点

ゾーン F

リモコンキーが車両に接近するとウェルカム・シグナル（エクステリア・ライト）を点灯させるゾーン

## 600 Hybrid ボディカラー/内装色

### ボディカラー



#### White (ホワイト)

カラーコード:268



#### Sea Green (シーグリーン) ※

カラーコード:688

イタリアの海をイメージ  
Hybrid専用色



#### Sky Blue (ブルー) ※

カラーコード:959

イタリアの空をイメージ



#### Sunset Orange (オレンジ) ※

カラーコード:572

イタリアの太陽をイメージ

※別途カラーオプション代 ¥55,000(税込)がかかります

### 内装色

#### アイボリー カラーコード:255



#### ブラック カラーコード:689



※受注生産のみ

## 600e ボディカラー/内装色

### ボディカラー



**White (ホワイト)**  
カラーコード:268



**Sunset Orange (オレンジ) ※**  
カラーコード:572

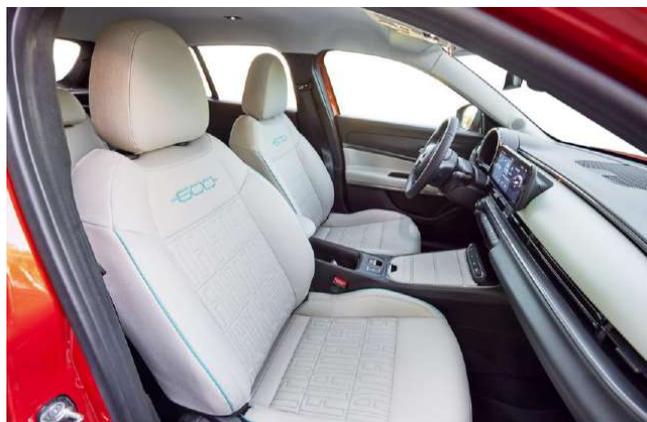


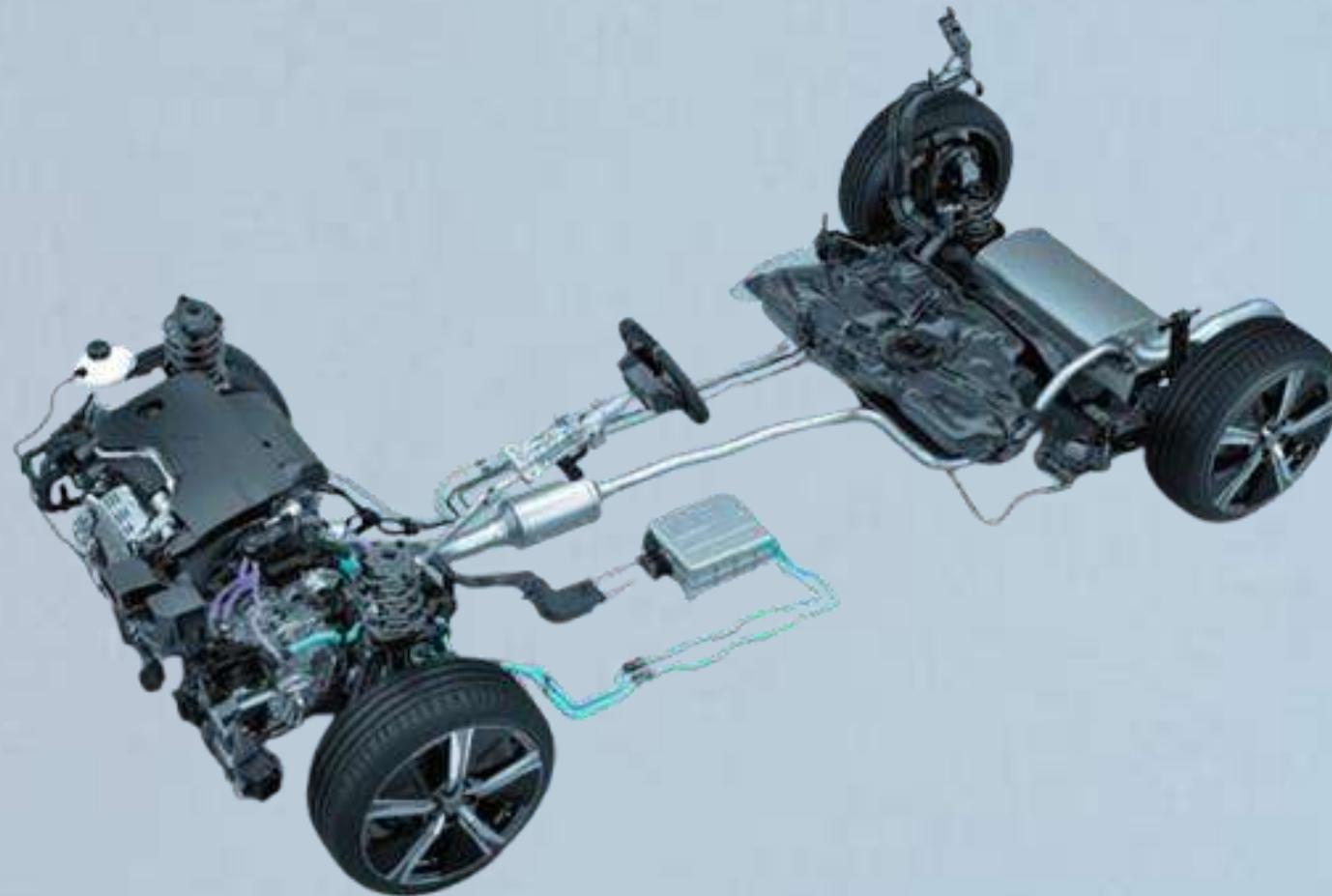
**Sky Blue (ブルー) ※**  
カラーコード:959

※別途カラーオプション代 ¥55,000(税込)がかかります

### 内装色

**アイボリー (1色のみ)** カラーコード:255





# マイルドハイブリッドシステム

600 Hybrid

# 600 Hybrid –ハイブリッドの種類–

	PHEV プラグインハイブリッド	HEVハイブリッド (フルハイブリッド)	MHEV マイルドハイブリッド
エネルギーと供給方法	ガソリン給油／外部から充電	ガソリン給油	ガソリン給油
モーターの大きさ	大～中 (1～2 個)	大～中 (1～2 個)	小 (1 個) ※駆動補助と発電の兼用が主流
バッテリー容量	大 (10～20kWh)	中 (10～20kWh)	小 (1kWh 前後)
発電方法	回生発電／エンジンによる発電	回生発電／エンジンによる発電	回生発電
モーターのみの走行	可能	可能	不可能 or 低速に限って可能
燃費効率・導入コスト	大	中	小
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自宅で充電可能 ※設備は必要</li> <li>・パワフルなEV 走行が可能</li> <li>・バッテリーを非常用電源として利用可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バランスの取れた性能</li> <li>・燃費効率は良好</li> <li>・少量ならバッテリーを電源として利用可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両価格がお手頃</li> <li>・小型バッテリー／モーターのため、車重が軽く軽快な走行性能、室内も広く使える</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両価格が最も高い</li> <li>・バッテリーやモーターが大きいいため、車重は重く、室内空間は多少犠牲になる</li> <li>・現状、外出先に充電設備がまだ少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両価格はやや高め</li> <li>・PHEV 程ではないが、同じ理由で、車重は重く、多少室内が圧迫される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通常、燃費効率はPHEV/HEV より控えめ</li> <li>・モーターのみでは走行できないモデルが多い ※600 Hybrid は特定の条件下でモーター走行可能</li> </ul>
採用例			
	Tonale PHEV・三菱アウトランダーP 例：トヨタRAV4 Z、マツダCX-60 PHEV、 ブジョー308 GT Hybrid など	トヨタPrius Z・スバルCROSSTREK 例：Renault CAPTUR E-TECH FULL Hybrid ノートX、ホンダFIT e:HEV HOME など	FIAT 600 Hybrid 例：BMW 1～7シリーズとXの一部モデル フォルクスワーゲンGolf eTSI Style など ※Renault CAPTUR MHEVモデル 6月発表予定

# 600 Hybrid –ハイブリッドの種類–

## ■フルハイブリッドとマイルドハイブリッドの違い

	フルハイブリッド	マイルドハイブリッド
モーター	中型 (1~2個)	小型 (1個 駆動補助と発電兼用が主流)
バッテリー容量	中 (10 ~20kWh)	小 (1kWh 前後)
電圧 (例)	プリウス 200V以上	スズキ 12Vがメイン
充電方法	回生充電/エンジンによる充電	回生充電
モーターのみの走行	可能	一般的には不可能
燃費効率	◎	○

### ■マイルドハイブリッドの特徴

- ・エンジンとモーターを組み合わせたシステム
- ・モーターの出力が控えめ (マイルド)
- ・回生ブレーキを備え、蓄えた電力をモーターによるエンジン補助や電装品に使用する
- ・既存のガソリン車の構造を大きく変更せず、12Vや48V等低い電圧で駆動するモーターを使用する

### ■マイルドハイブリッドの燃費向上対策

- ・加速時にモーターの力でアシストすることで、ガソリンの消費を抑えて燃費の向上に貢献するシステム
- ・惰走、制動、停止時にエンジンを止めて、出力が再び必要になった時にすばやく再始動することが可能になる

## ■マイルドハイブリッドと48Vマイルドハイブリッドの違い

	マイルドハイブリッド	48Vマイルドハイブリッド
電圧	12Vが一般的	48V
使用用途	主に国産小型車に搭載	環境対策として欧州で主流
モーター	小1個 (駆動補助と発電兼用が主流)	1~2個 ※600 Hybridの場合は2個
バッテリー容量	小 (1kWh 前後)	小 (1kWh 前後)
充電方法	回生充電	回生充電
モーターのみの走行	不可能	不可能または特定条件下で可能

### ■マイルドハイブリッドの走行モード

- ・一般的にモーターのみでの走行 (EV走行) は出来ないが、48Vマイルドハイブリッドには可能なモデルがある
- ・エンジンとモーターを併用する走行モードなどがある

### 600 Hybridの場合

約30km/hまでの低速時、連続最長約1kmまでモーターのみのEV走行ができる

※50%以上の充電率など特定の条件を満たした場合



## 電気モーター

オートマチックトランスミッションシステムに統合され、エンジンに機械的に結合されている。48Vリチウムイオンバッテリーから電力を供給されている。

## 48Vリチウムイオンバッテリー

走行に必要な電気エネルギーを貯蔵し、モーターが作動する時にシステムに電気を供給する。自動的に充電され、充電レベルは最大レベルの50%前後に保たれている。これによりハイブリッドの機能が完全に活用され、同時にエネルギー回生作動に利用されるエネルギー容量も確保される。

## DC/DC コンバーター

48Vシステムから発生した電流を、電装品用12Vで使用できる電流に変換させる。

## ベルトスターター

補助サービスベルトにより作動し、停車しているときや低速走行しているときのエンジン始動を可能にする。EV走行中など特定の状況では、エンジンのスターターモーターの代わりになる。この場合、エンジンが自動停止して停車しているときは、ベルトスターターにより、エンジンは再始動する。

	名称
①	1.2ℓ直列3気筒ターボエンジン
②	ギアボックス<モーター/6速電動デュアルクラッチトランスミッション/インバーター>

	名称
③	48V駆動用バッテリー
④	12V電気装備用バッテリー
⑤	DC/DCコンバーター

	名称
⑥	ベルトスターター

# 600 Hybrid

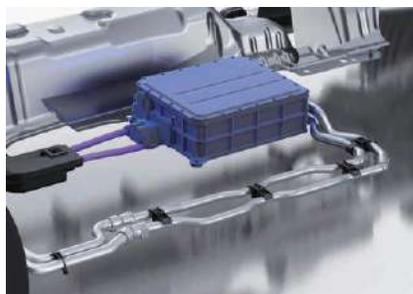


1.2ℓ直3ターボエンジンは可変ジオメトリー・ターボチャージャーとミラーサイクルで高効率化するとともに、ハイブリッドへの最適化を図るために4割もの部品を新設計した新世代ユニット。高効率高性能なガソリン可変バルブタイミングシステムを実装し、136馬力を発生する。



## ベルトスターター

エンジンと電気モーター間には、ハイブリッド向けにベルトスターターを採用。エンジン再始動時などはエンジンスターターにかわり、このベルト式スターターで、スムーズかつ俊敏に再始動させる。



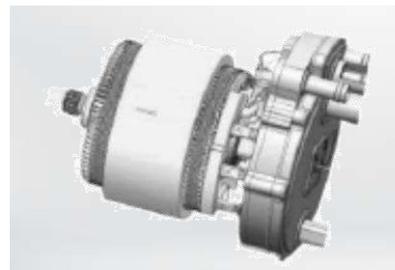
## バッテリー

EV走行と燃費節約を実現する48Vリチウムイオンバッテリー。PHEVやHEVのバッテリーと比べ小型で、助手席下に格納できるため広い室内を確保できる。



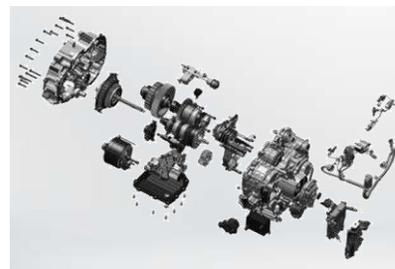
## e-DTC6

ハイブリッド向けに改良された6速電動デュアルクラッチトランスミッション。駆動トルクを効率よく伝達できる。



## モーター

最高出力16 kW / 最大トルク51 Nm。エンジンをモーターでサポートし、ガソリン消費量を節約。約30 km/hまで、100% EV走行も可能。発電機も兼ねており、減速時には回生エネルギーから電力を回収、バッテリーに充電する。



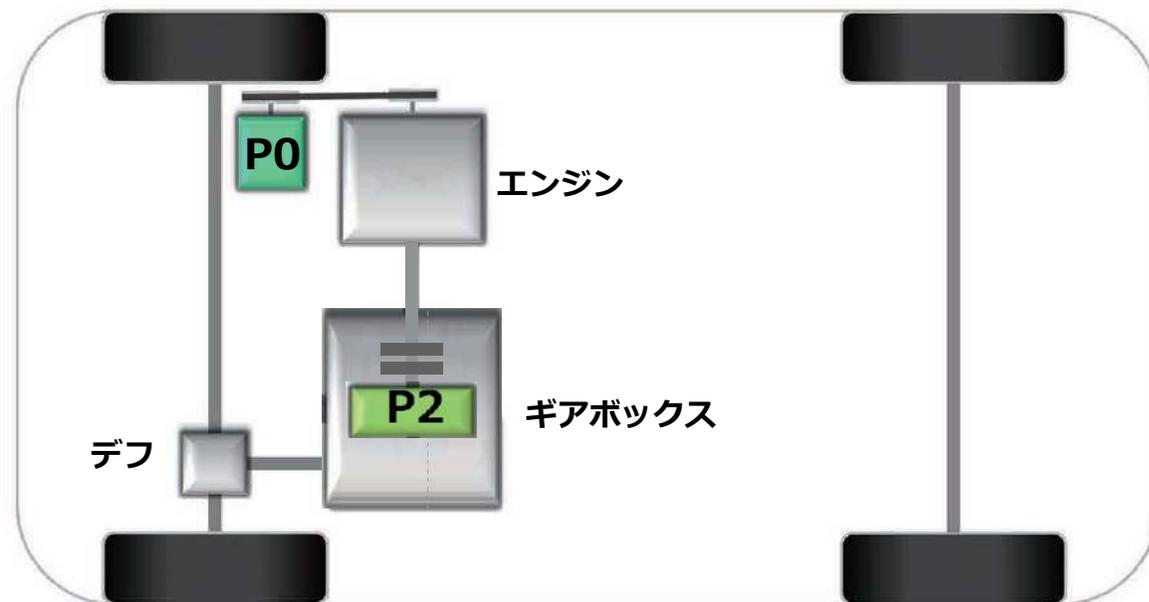
## ギアボックス

新たにハイブリッド向けに準備されたギアボックス。電気モーター、モーターを制御するインバーター、トランスミッションが、伝達効率を最大化するため精密に組み込まれ、サイズと重量が最適化されている。

100%電気駆動能力と電気回生効率の最大化をねらいとした設計



イメージ図



P0モーター：エンジンをベルト駆動のモーターでアシストする

P2モーター：ギアボックスにモーターを制御するインバーター/トランスミッションと共に、精密に組み込まれているこのモーターがメインとなる

# 600 Hybrid

## [Engine]

型式: EB2LTDH2  
気筒配列: 直列3気筒  
排気量: 1199cc  
内径×行程: 75.0mm×90.5mm  
圧縮比: 11.5  
最高出力: 100kW(136ps)/5500rpm  
最大トルク 230Nm/1750rpm  
給気方式: ターボチャージャー  
カム配置: DOHC  
吸気弁/排気数: 2/2  
バルブ駆動方式: ロッカーアーム  
燃料噴射方式: DI  
VVT/VVL: In-Ex/x

## [ motor]

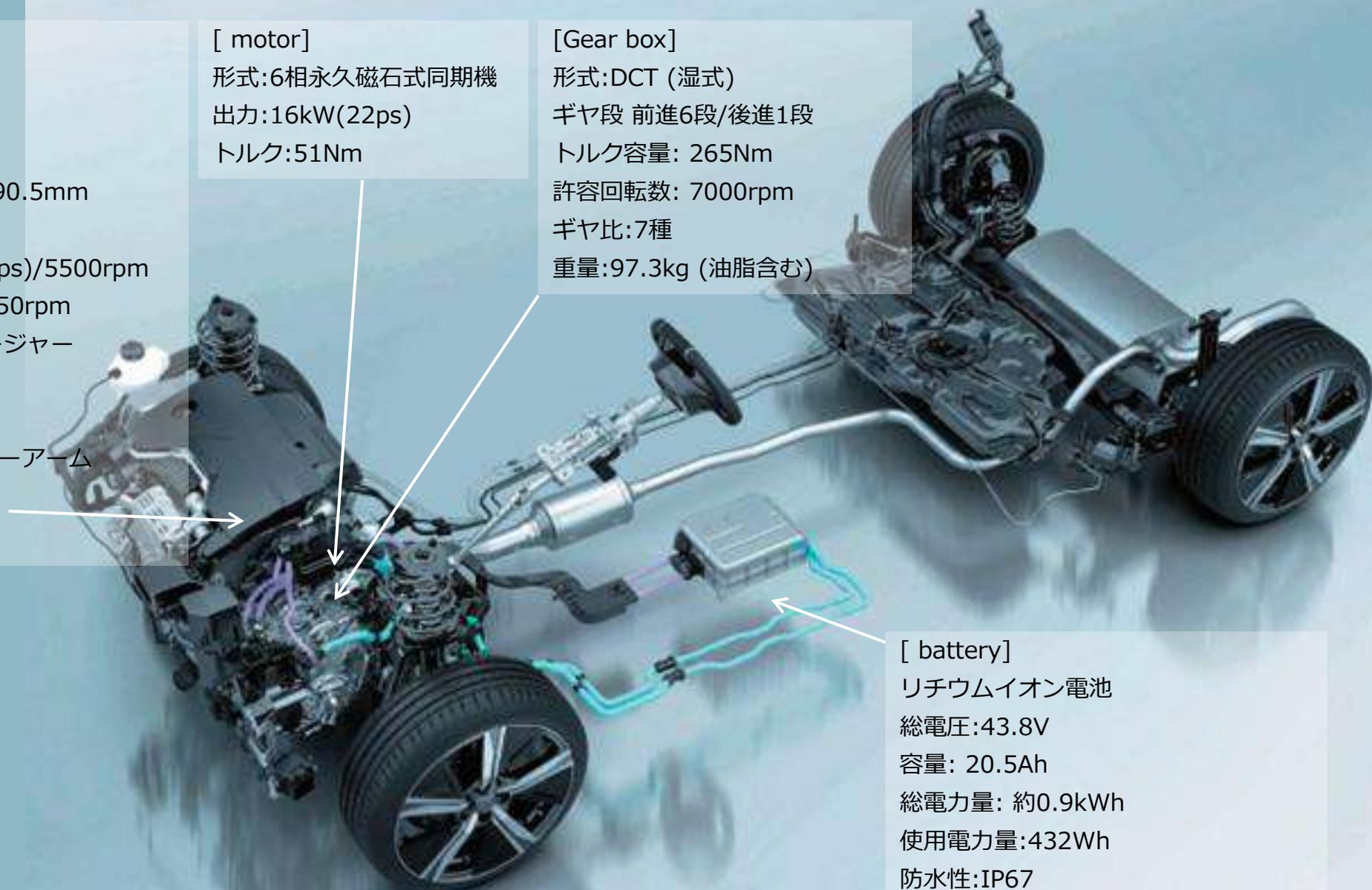
形式: 6相永久磁石式同期機  
出力: 16kW(22ps)  
トルク: 51Nm

## [Gear box]

形式: DCT (湿式)  
ギヤ段 前進6段/後進1段  
トルク容量: 265Nm  
許容回転数: 7000rpm  
ギヤ比: 7種  
重量: 97.3kg (油脂含む)

## [ battery]

リチウムイオン電池  
総電圧: 43.8V  
容量: 20.5Ah  
総電力量: 約0.9kWh  
使用電力量: 432Wh  
防水性: IP67



# 600 Hybrid - 走行シーン別 -



## 発進/徐行走行

バッテリーの電力を使い、モーター駆動のみで発進、低速域で徐行走行する。

※モーター駆動のみによる走行は約30km/h まで。

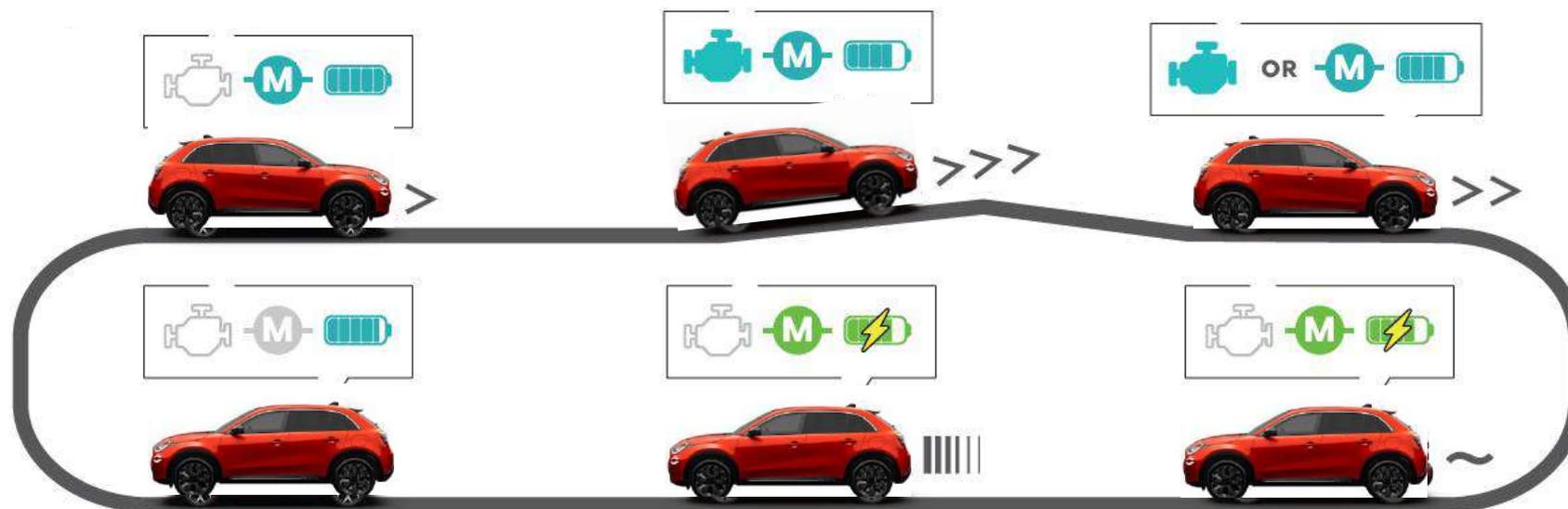
※ハイブリッドシステム始動時はエンジンも始動するが、条件が整うとエンジンは停止。

## 加速、高負荷走行

アクセルを踏み込んでの加速など、負荷のかかる走行時にエンジンも始動、モーターがエンジンをアシストし、パワフルに走行。

## 定速走行

高速での定速走行は、高速域が得意なエンジンを使用。中速域で安定した走行中は、状況に応じてエンジンとモーターを切り替えて走行する。



## 停車中

エンジンは停止するが、車内アクセサリはバッテリーの電力で利用できる。エアコン使用中の場合は送風に切り替わる。

## ブレーキング～停車

フットブレーキを踏むと制動力が最大化。回生発電によるバッテリー充電は停車するまで継続する。

## アクセルOFF で発電～減速

アクセルをOFF にするとエンジンを停止し、燃費を節約する。回生発電が行われバッテリーに充電。信号など、減速のタイミングを予測し、早めにアクセルOFF にするのが燃費効率を最大化するコツ。

※上記は基本的な作動状況を説明したものです。走行状況や充電状態によりこの通りではない場合があります。

## クラストップレベルの燃費性能 23km/ℓ システム合計出力145psの力強さ

### 主要スペック

エンジン	1.2L 3気筒ターボエンジン
モーター	最高出力 16kW(22ps)、最大トルク 51Nm
駆動用バッテリー	48V 約0.9kWh
システム合計出力	107 kW / 145 hp 145ps
トランスミッション	6速デュアルクラッチオートマチック
燃費 (WLTC モード)	La Prima 23.0km/L Base 23.2km/L B-SUVインポートセグメント内で最も良い数値

- 電動モーターのアシストにより、低速から力強いトルクが立ち上がり、スムーズで心地よい加速を味わえる
- 低速時の100%電動走行も実現  
時速約30km以内で最長約1kmまで、電気による走行が可能。※諸条件あり
- 信号待ちの多い市街地走行の低中速域では、1時間あたり約50%はエンジンを使用しない状態となり、市街地での実用燃費を飛躍的に向上させる

### モーター走行ができる条件（発進から30km/h、最長1km）

- ギヤセレクターがR又はDになっている
- ※Dレンジスイッチを押してM(マニュアル)モードにすると、エンジンがかかり停止しません
- 48Vバッテリーの充電量 (SOC) が十分である
  - ドライバーのトルク要求が高すぎない (アクセル踏み込み量が少ない)
  - 48V駆動システム構成部品 (モーターやバッテリー、ECUなど) が通常作動温度である
  - エンジンの初期作動が済んでいる
- ※スタート・スイッチを押してシステムを起動すると、必ずエンジンが始動します。  
数十秒間エンジンが作動した後、他の停止条件が整っていればエンジンが停止します。

- 電気駆動の走行時間が全体の50%を超えない
- エアコン・コンプレッサを停止しても、冷却/冷房要求に対応できる  
※「エアコンの温度設定がLO」「エアコンのMAXデフロスター機能(曇り止め)がON」  
にするとエンジンがかかり停止しません  
※リアの熱線のみをONにした場合はエンジン停止を維持します
- シートベルトが装着されている
- システムに不具合が発生していない

## オートマチックモードの特別な機能

補助の駆動力を供給するために、または排気物を排出しない走行を行なうために、電気モーターが作動する一般的な走行状況に対応した機能。

### e ローンチ

エンジンが停止している状態で、性能に影響を与えることなく、電動モードでの走行を可能にする。  
シフトポジションDまたはRでアクセルペダルを踏むと、車両がすぐに発進する。

### e クリーピング

シフトポジションDまたはRで、エンジンが停止している状態でブレーキペダルを放すと、アクセルペダルを踏むことなく車両が電動モードで前進または後退する。

### e キューイング

eクリーピングやeローンチ、電動走行モードを使用し、車両を再発進させることで、停止している車列に追従するように作動する。

### e ブースト

オートマチックトランスミッションと組み合わせることで、エンジンと電気モーターの同時作動を可能にする。  
駆動用バッテリーが完全に充電されているときにアクセルペダルをいっぱい踏む（キックダウン機能）と、電気モーターによる補助の駆動力と合わせ、エンジン単体での駆動力を超えた駆動力を可能にする。

### e パーキング

シフトポジションDまたはRで、電気モーターの作動により駐車操作を低速で行なうことができる。

### 回生ブレーキ

下り坂/高速道路走行時/信号に差し掛かった際などにアクセルペダルを離すとエネルギー回生を行い、そのエネルギーは48Vの駆動用バッテリーに充電され、EV走行や加速が必要な際に使用される

## 気持ちのよいハンドリングと快適な乗り心地に貢献するサスペンションは600eと共通

マクファーソン

+

トーションビーム

=

コンパクトカーの王道の組み合わせ

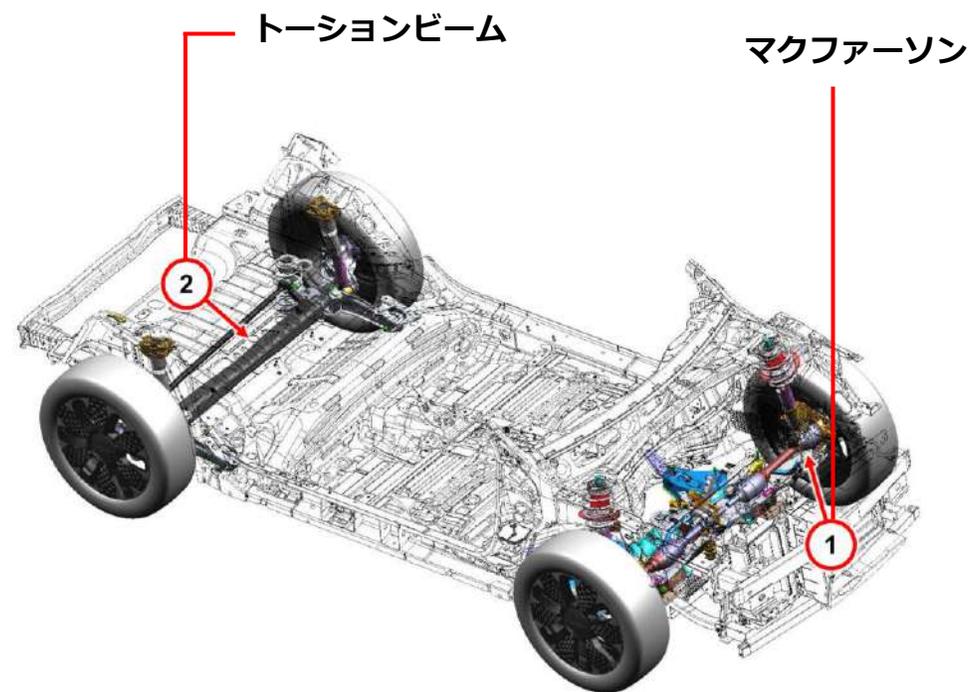
(フロント)

(リア)



- ・ シンプルな構造で高性能
- ・ 小型軽量で、室内空間や荷室を広くとれる
- ・ 実績の積み重ねにより信頼性が高い

サスペンション	MINI	T-クロス	キャプチャー
フロント	未公表	マクファーソン	マクファーソン
リア	未公表	トレーリングアーム	トーションビーム





# ADAS & SAFETY

600e/600 Hybrid 共通

## 自動運転レベル2

### アダプティブクルーズコントロール (ACC) Stop&Go機能付き

Stop&Go機能とレーンポジションアシストにより、先行車両と安全な車間距離を保ちつつ、任意で設定したレーンポジションを維持して走行するので、リラックスして快適なドライブを楽しむことができる。



#### アダプティブクルーズコントロール (ACC)

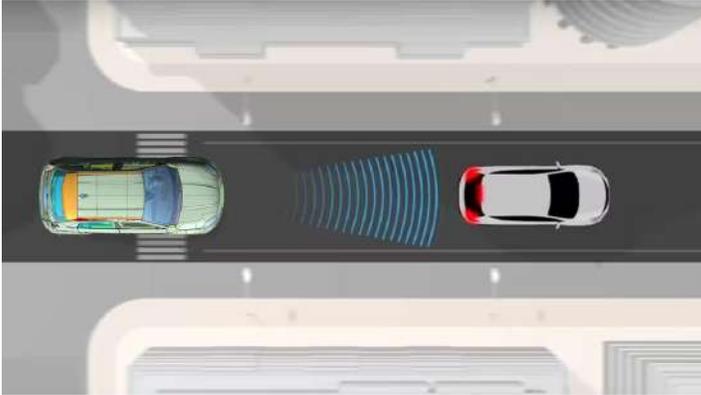
- ・ 160 km/h までの範囲で速度を設定できる。
- ・ ACCは、同じレーンの速度の遅い前走車に接近すると自動で車両を減速させ、その後システムは車速を調整して設定車間距離をキープし、設定速度を超えない範囲で前走車に追従できるよう、車両を加減速させる。
- ・ ACC は能動的に車両にブレーキをかけるのではなく、エンジン・ブレーキ効果を利用し、前走車が加速または車線変更すると、システムは徐々に車両を加速させ、設定速度に復帰させる。
- ・ 速度の遅い前走車を追い越すためにドライバーが方向指示器を作動させると、容易に追い越しができるように、前走車に接近することをシステムが一時的に許可する。
- ・ いずれの場合も、車両は決して設定速度を超えることはない。
- ・ 車両がスピードを出しすぎたり、前走車が遅すぎるために設定された車間距離を維持できなくなった場合は警告音とメッセージ表示で、適切なコントロールを回復させるように促す。
- ・ 車両が5分以上停止した場合はACC 機能は解除される。

#### レーンポジションアシスト

- ・ ACCを作動させて走行しているときに、車両が車線内に留まるようステアリング操作を行なう運転支援システム。ドライバーが任意に設定した車線内の位置を維持して走行する。車両位置は、車線内の中央である必要はない。
- ・ レベル2自動運転に対応。

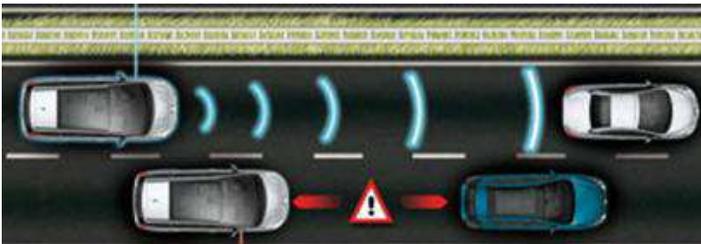


## 衝突被害軽減ブレーキシステム



- ◆車両前方の他車や歩行者などの障害物との衝突の恐れが生じ、ブレーキ操作やステアリング操作だけでは衝突を避けられない場合に作動し、衝突による被害の軽減を支援する。
- ◆システムは2つの機能を備えている。
  - ー車両に自動でブレーキをかける機能
  - ードライバーによるブレーキ操作力を増幅させる機能 (衝突の危険を検知し、ドライバーのブレーキ・ペダル踏力が十分でない場合、この機能により車両の減速力を増幅させる)
- ◆システムは、前進ギヤに入れシートベルトを装着した状態で、速度域5~140 km/hで走行中に作動。(7 km/hで起動し、5 km/h以上の速度で作動)
- ◆自動緊急ブレーキを作動させる前に、ドライバーに警告音とメッセージ表示でブレーキ操作を促す。
- ◆システムは、各種データ(例: フロント・カメラ、レーダ、ブレーキ踏力、車速)を利用して、前面衝突の発生確率を算出する。
- ◆システムには、自動緊急ブレーキ/フロント・コリジョン・ウォーニング/フロント・ペDESTリアン・プロテクション(前方の歩行者検知保護)の機能が組み込まれている。

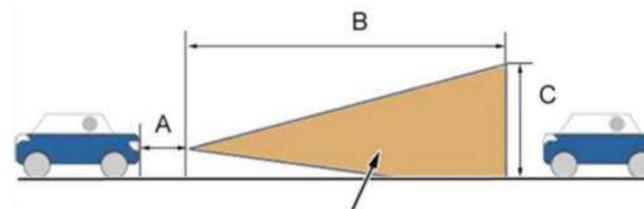
## フォワード コリジョン ウォーニング 前面衝突警報 (FCW)



- ◆システムは、ドライバーに衝突の危険があることを知らせることで、前面衝突による被害の回避・軽減をサポートする。
- ◆システムは、フロントカメラとリアレーダを利用し5~140 km/hの速度域で前方の障害物を検知して自動的に作動する。

### 検知対象

- 停車車両
- 走行車両 ▪ オートバイ (停車中または任意の方向に走行中)
- 自転車 (停車中または任意の方向に移動中)
- 歩行者 (身長80 cm 以上)
- その他 (高さ80 cm 超、幅30 cm 超、静止または任意の方向に移動中)



### 検知範囲

- A. 最小検知距離 = 0 m
- B. 最大検知距離 = 150 m
- C. 最大検知高さ = 4 m
- D. 検知エリア



## ドライバーアテンションアラート

65km/h以上で走行中、システムはフロントカメラを通してドライバーの挙動とステアリングホイールの動きを監視。ドライバーの注意力低下を検知すると、音声と表示で警告を発しドライバーに注意を喚起。



## トラフィックサインレコグニション (TSR)

道路上に設置されている交通標識を認識してディスプレイに表示。追い越し禁止や制限速度などの情報を伝え、ドライバーへ注意を促す。



## インテリジェントスピードコントロール (ISC)

TSR (トラフィックサインレコグニション) により検知された道路標識の速度を、スピードリミッターの設定速度に適用し、メーターパネルに表示するシステム。最低設定速度は30km/h。



## レーンキーピングアシスト (LKA)

意図せず (指示器を使わず) 車線変更をすると警告する。走行レーンの逸脱をインストルメントパネルの視覚的な警告に加え、電動パワーステアリングにトルクを発生させ、ステアリング制御を行い車線維持をアシスト。(時速60km以上で使用可能)



## ブラインドスポットモニター

ドライバーの死角にいる車両をドアミラーに内蔵された警告灯と警告音で知らせる。



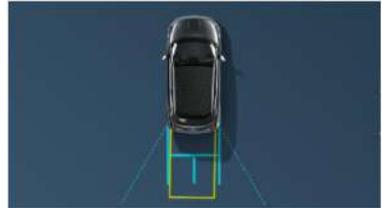
## オートハイビーム

自動でハイ/ローを切り替え



## 360°パーキングセンサー

フロントバンパーとリアバンパーのセンサーによって、障害物を検知。警告音とディスプレイの警告表示で、ドライバーに警告する。



## リアパーキングカメラ

駐車時に後方の様子を映すリアパーキングカメラを装備。10.25インチタッチパネルモニターに映し出される映像とガイドによって、スムーズな駐車をアシストする。



## 《モーターの大きなトルクに対応するアクティブセーフティシステム》

### ドラッグトルクコントロールシステム (DTC)

- ・グリップが低下した状態でアクセルペダルを急に放した場合などに発生する恐れのある駆動輪のスリップを防ぐ
- ・ブレーキ効果が駆動輪のスリップの原因になる恐れや車両安定性が失われる可能性がある場合にDTCが作動し、車両安定性の確保と向上のためモーターのトルクを増大させる

### エレクトロニックロールミティゲーション (ERM)

- ・路面状況などが悪いとき、障害物を避けようと急ハンドル操作などを行った場合に車輪が路面から浮く危険性を検知
- ・システムはブレーキとモーターの制御を行ない、車輪が路面から浮く危険性を低下させる
  - ※著しく傾斜した路面を走行していて、障害物や他の車両と衝突する恐れのある状況では、車輪の浮きや横転する危険性を回避することはできない



500  
2020

600  
2023



2023  
CENTROSTILEFIAT

# インフォテイメント・コネクティビティ

600e/600 Hybrid 共通

## 10.25インチ タッチパネルモニター

- 日頃から使い慣れたスマートフォンのアプリをそのまま利用できる  
高速かつ直感的で使いやすい10.25インチタッチパネルモニターを装備した  
総合インフォテインメントシステムUconnect®  
FM + AMチューナー付 オーディオプレーヤー(Uconnect®)  
Apple CarPlay/Android Auto対応、Bluetooth® (ハンズフリー通話 / オーディオストリーミング)  
USBポート

### Apple CarPlay・Android Auto

- スマートフォンのアプリを、ドライブ中でもスマートかつ安全に 使用するシステムを搭載  
運転に集中したまま、電話をかけたり、メッセージを送受信したり、  
音楽やオーディオブック、ポッドキャストを聴くことができる

日本仕様では、Apple CarPlay および Android Auto のワイヤレス 接続 には 対応 して いません。  
Apple CarPlay および Android Auto に接続するときは、センターコンソール右側のUSBポート  
Type C に有線接続 してください。

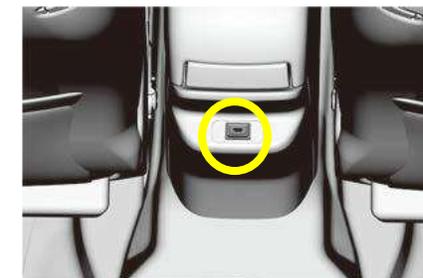


### ナビゲーションシステム

- 10.25インチタッチパネルモニターを利用したナビゲーションシステムは、  
最新の交通情報、自動速度取締機、駐車場、EVステーション、  
目的地の天気など多彩な情報をドライバーに提示



○センターコンソール：フロント / リア



①USBタイプA (充電専用)

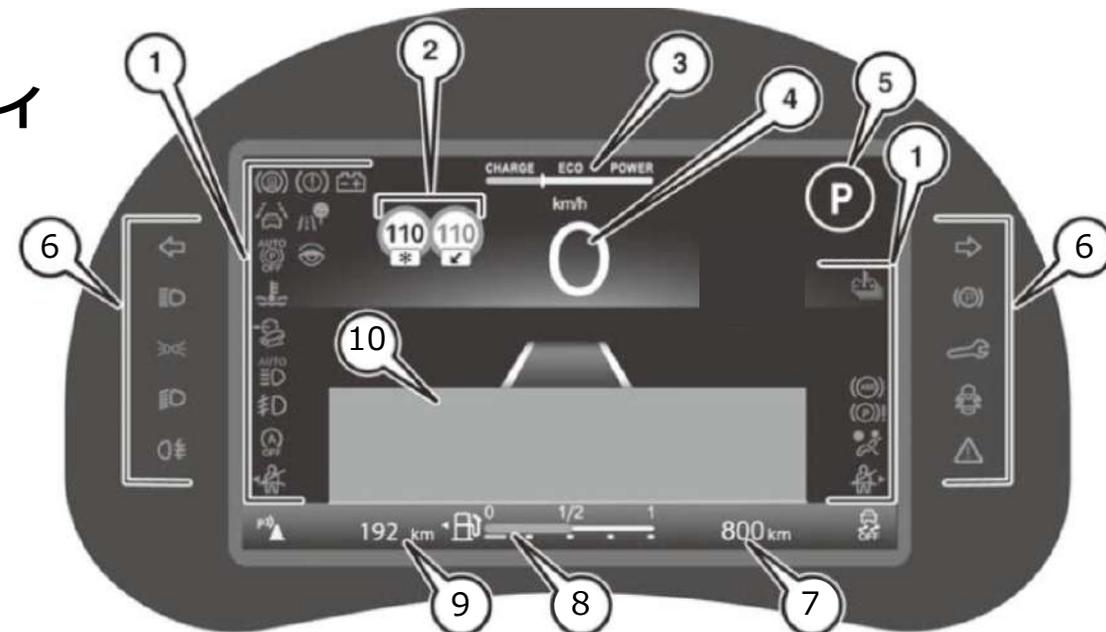
USBタイプC (充電専用)

②タイプC (データ転送用および充電用)  
接続した機器を充電したり、  
Uconnectシステムを通じて  
マルチメディアコンテンツを再生できる

## 600 Hybrid

### 7インチ フルカラー TFTマルチファンクションディスプレイ

- バッテリー電圧/トリップコンピューター（走行距離/平均速度/区間距離等）  
360°パーキングセンサー表示などドライブに必要な情報や  
警告メッセージをタイムリーかつスピーディーに表示。
- タイヤ空気圧や速度警報等の各種設定機能



	名称
①	警告シンボル/表示シンボル/通知シンボル
②	ドライビングアシスタンスシステムの通知エリア
③	48Vバッテリーの作動モード (装備車)

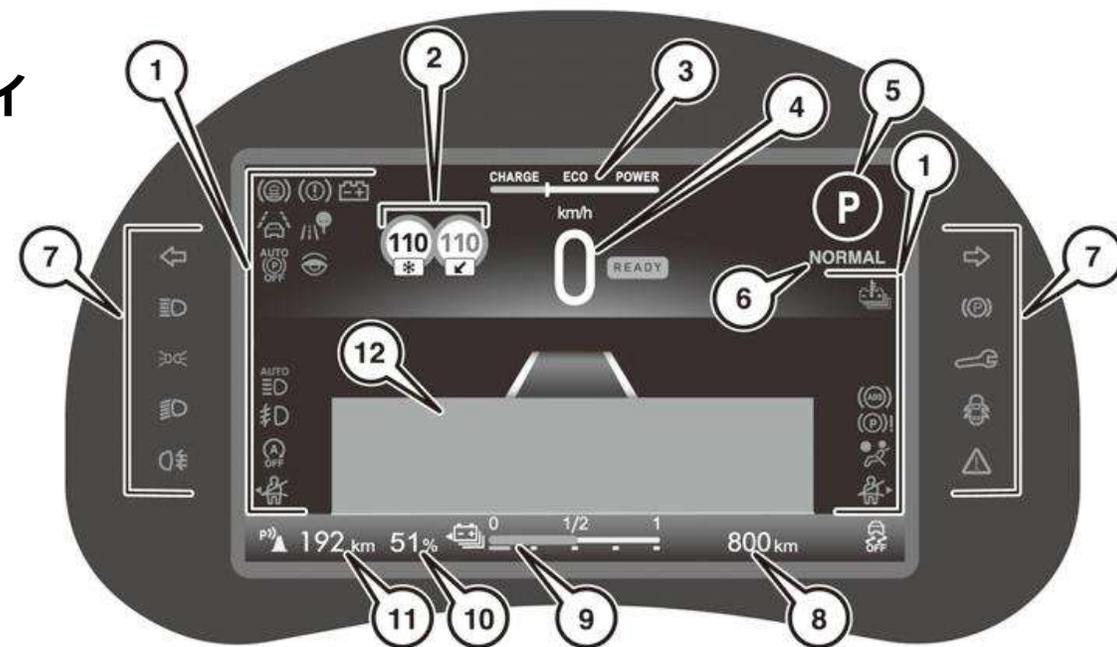
	名称
④	デジタルスピードメーター
⑤	ギアインジケーター
⑥	警告灯/表示灯/通知灯
⑦	オドメーター

	名称
⑧	デジタル式燃料計 (シンボル左側の三角形は燃料給油口フラップが左側にあることを示しています)
⑨	予測走行可能距離
⑩	メッセージエリア

## 600e

### 7インチ フルカラー TFTマルチファンクションディスプレイ

- バッテリー電圧/トリップコンピューター（走行距離/平均速度/区間距離等）  
360°パーキングセンサー表示などドライブに必要な情報や  
警告メッセージをタイムリーかつスピーディーに表示。
- タイヤ空気圧や速度警報等の各種設定機能



	名称
①	警告シンボル/表示シンボル/通知シンボル
②	ドライビングアシスタンスシステムの通知エリア
③	高電圧バッテリーの作動モード<装備車>
④	デジタルスピードメーター「READY」シンボル

	名称
⑤	ギアインジケーター
⑥	走行モードインジケーター
⑦	警告灯/表示灯/通知灯
⑧	オドメーター
⑨	高電圧バッテリーの充電状態ゲージ

	名称
⑩	高電圧バッテリー残量 (%)
⑪	予測走行可能距離
⑫	メッセージエリア

スマートフォンのアプリと車載のUconnect® を連動させて、  
車両の遠隔操作、緊急サービスやセキュリティサービスを手軽に利用できるサービス

FIAT Connectサービスの各種サービスの利用は、モバイルアプリまたは車両のUconnectを経由して行います。

◆FIAT Connectサービス一覧 <FIAT Connectサービスは、利用登録(本登録)から10年間でサービスの提供が終了します>

利用登録から1年間無償提供		利用登録から10年間無償提供
車両コンディションの表示 →充電残量や総走行距離、次回点検までの日数/走行距離や、ブレーキシステムや安全装置の故障時の警告内容等を表示。	車両位置情報の表示機能（ビークルファインダー） →車両の現在位置を地図上に表示	アシスト・コール(ロードサイドアシスタンス) ※ →ロードサイドのコールセンターと直接通話することが可能 車両の故障やトラブルに関する問い合わせに対応
リモートドアロック / アンロック →クルマからの離れた場所においても、ドアの施錠状況が確認出来る他、施錠/解錠も行うことができる	スマートウォッチ連携機能 →スマートウォッチと連携し、アプリの情報をスマートウォッチで確認出来る	充電スケジュール機能/エアコン予約作動機能 →車両の充電とエアコンのスケジュールを設定出来る
リモートエアコンON/OFF →クルマからの離れた場所においても、エアコンのON/OFFをリモート操作で行うことができる		FIAT Connect サービス・カスタマーケア →各種サービスに関する問い合わせ

※ロードサイドアシスタンスの現場出動対応は新車登録から3年間無償

# Connect サービス FIAT 600 競合車比較表

	FIAT	MINI	Volvo	Mercedes-Benz	Audi	Renault	VW
費用と期間	新車登録から10年間でサービスの提供が終了 ※一部機能は1年間無償提供	一部のコネクテッド&リモート機能などは 有料で1年単位で更新が必要	2024年モデルより5年間無料 その後は有料にて継続利用が可能	サービスによって1年 or 3年間は無料 その後は有料にて継続利用が可能	最初の2年間は無料 その後は有料にて継続利用が可能	最初の3年間は無料 その後は有料にて継続利用が可能	最初の3年間は無料 その後は有料にて継続利用が可能
天気予報	●	●	●	●	●	—	●
モバイル端末で目的地検索～そのルートを車両のナビゲーションシステムに送信可能	—	●	●	●	●	● (スマホのナビアプリの機能を利用)	●
ワイヤレスミラーリング (Apple Car Playまたは Android Autoのワイヤレスでの 接続)	—	●	—	●	●	—	●
リアルタイム渋滞&規制情報	TomTomトラフィック	●	●	●	●	● (スマホのナビアプリの機能を利用)	●
駐車場の空き情報	—	●	●	●	●	● (スマホのナビアプリの機能を利用)	—
充電スポットの検索	●	●	●	—	●	● (スマホのナビアプリの機能を利用)	●
USBによるナビの地図更新	—	●	●	●	●	● (スマホのナビアプリの機能を利用)	●
ドア to ドアナビ (モバイル端末で最終目的地までのナビゲーションを行う)	—	—	—	—	—	—	—
乗る前エアコン (プリコンディショニング)	●	● (PHEV or EVモデルのみ)	● (PHEV or EVモデルのみ)	●	● (EVモデルのみ)	● (EVモデルのみ)	● (PHEV or EVモデルのみ)
ボイスアシスタント (エアコンの温度調整など)	▲ (内容によって作動しない場合あり)	●	●	●	●	●	●
オペレーターサービス (SOSコール、故障サポートなど)	▲ SOSコールは無し/ アシストコール (ローサイドは有り)	●	●	●	●	●	●
マイカーサーチ (クルマの位置や状態を確認: 燃料残量や充電レベル、航続可能距離など)	●	●	●	●	●	●	●
デジタル・キー (モバイル端末を車両のバーチャル・キーとして利用)	—	●	—	—	—	—	●
逸隔ドアロック	●	●	●	●	●	—	●
充電予約 (Connectの機能のひとつ)	●	●	●	●	●	● (PHEV or EVモデルのみ)	● (PHEV or EVモデルのみ)
Amazon Alexaとの連携(音楽のストリーミング、カレンダー予定入力、スマート・ホーム・デバイス調整等の機能が車内利用可能)	—	—	—	—	●	—	—



**MINI COUNTRYMAN**



**Volkswagen T-Cross**



**Renault CAPTUR**

# 600 Hybrid 競合車 比較

## VOLKSWAGEN T-CROSS



## &lt;基本情報&gt;

- ・2018年に発表され翌年4月から発売開始、2024年7月マイナーチェンジ
- ・日本市場での輸入BセグSUVで兄弟車のT-ROCと合わせ50%に迫るほどのシェアを誇る
- ・フィアット600の可愛らしさとは対照的な機能重視のシンプルなスタイリング
- ・純正インフォテインメントシステムとセーフティパッケージはオプション扱い

	価格	パワートレイン	排気量	エンジン 最高出力	最大 トルク	モーター 最高出力	燃費消費率 WLTC	車両重量	駆動方式
600 Hybrid ※La Prima	¥3,650,000 ¥4,190,000	直列3気筒ガソリン・ターボ+ MHEV	1,199cc	100kW/ 136ps	230Nm	16kW(22ps)	23.2km/ℓ ※23.0km/ℓ	1,300kg ※1,330kg	FF
VW T-CROSS TSI Style	¥3,673,000	直列3気筒ガソリン・ターボ	999cc	85kW/ 116ps	200Nm	---	17.0km/ℓ	1,260kg	FF
VW T-ROC TSI Style	¥4,679,000	直列4気筒ガソリン・ターボ	1,497cc	110kW/ 150ps	250Nm	---	15.7km/ℓ	1,330kg	FF

	全長	全幅	全高	ホイールベース	トレッド前/後	タイヤサイズ	最小回転半径
600 Hybrid	4,200mm	1,780mm	1,595mm	2,560mm	1,540/1,530mm	215/65 R16	5.3m
VW T-CROSS TSI Style	4,140mm	1,760mm	1,580mm	2,550mm	1,525/1,510mm	205/55 R17	5.1m
VOLKSWAGEN T-ROC TSI STYLE	4,250mm	1,825mm	1,590mm	2,590mm	1,540/1,535mm	215/55 R17	5.0m



VWの大型モデルと遜色ない仕上のインテリア。ミドルグレードのStyleは600 Hybridと同じ360万円台の車両価格だが、インフォテインメントシステムのディスカバーパッケージ（165,000円）とセーフティパッケージ（88,000円）がオプション扱いなので、実際の乗り出し価格は400万円程度になる。

### 実はゴルフのオルタナティブ、愛嬌よりも機能優先

かつてのVWゴルフのように世界的に売れまくっているT-Cross。サイズ的には1990年代頃のVWゴルフとほぼ一緒で、それがクロスオーバーSUVになっているので、日本市場における高い人気も当然だろう。Styleはミドルグレードで、上にR-Line、下にActiveというエントリーグレードがある。



機能性を重視したすっきりとした操作系もVWの伝統的な作りといえる。輸入車のみならず国産車から乗り換えるような人でも違和感なく馴染めるユーザーインターフェイス、Discover Pro※も定評がある。  
※Discover Pro  
VW純正インフォテインメントシステム



ボディ後半の絞り込みも少なく、室内は広く、荷室もクラス最大レベルの容量があり使いやすい。エンジンは非ハイブリッドの1リッター・ターボ。燃費（WLTC数値）でも600 Hybridの方が明らかに優っている。

## VOLKSWAGEN T-CROSS の特徴

- いかにもVWらしい四角くて、SUVらしいスタイリング
- 600 Hybridより全長が60ミリ短い、荷室容量は385ℓ 対455ℓ と多い
- 物理スイッチが多く操作系は扱いやすい。また内装の質感もとても高い
- 最小回転半径が600Hybridの5.3mに対し5.1mと小回りがきく
- 兄弟車としてSUVクーペ的なスタイリングのT-ROCもある
- ボディカラーは8色から選べる。内装は4パターン
- エントリーモデルのTSIアクティブ（3,368,000円）があるが、オプションのセーフティパッケージ（88,000円）とディスカバープロパッケージ（165,000円）を必須と考えるとTクロス・アクティブ の車両価格は3,621,000円になる。



## 600 Hybrid のアピールポイント

- 他に似ないフィアットらしいユーモアあふれるスタイリング
- 室内のデザインも500由来のフィアットらしさが散りばめられている
- 普段使いにちょうどいいサイズ感。4人乗り長距離移動も快適
- 標準装備(ハンズフリーパワーリフトゲートやブラインドスポットモニターなど)が充実しており、オプション設定がなく、価格がわかりやすい
- BEVの600eと600Hybridでパワートレーン選択の幅が広がっている
- 最高出力が強い（エンジン136ps+モーター22ps、Tクロスは116ps）
- MHEVも手強いWLTC燃費がいい（600Hybrid La Prima 23.0km/ℓ、Tクロスは17.0km/ℓ）



## MINI COUNTRYMAN C



## ＜基本情報＞

- ・2023年11月、発売開始。ボディサイズはMINI史上最大
- ・パワートレーンはガソリン、ディーゼル以外にBEVも選択可。駆動はFFとAWD
- ・カントリーマンCはエントリーグレードのFFモデル
- ・MINIファミリーではMINIクーパーC 5ドア（408万円）も600 Hybridと競合
- ・600 Hybridより100万円ほど高く、ボディも大きい。パワートレーンは非ハイブリッド
- ・MINI ACEMANは、BEVモデルのみ

	価格	パワートレーン	排気量	エンジン 最高出力	最大 トルク	モーター 最高出力	燃費消費率 WLTC	車両重量	駆動方式
600 Hybrid ※La Prima	¥ 3,650,000 ¥ 4,190,000	直列3気筒ガソリン・ターボ+MHEV	1,199cc	100kW/ 136ps	230Nm	16kW(22ps)	23.2km/ℓ ※23.0km/ℓ	1,300kg ※1,330kg	FF
MINI COUNTRYMAN C	¥ 4,990,000	直列3気筒ガソリン・ターボ	1,498cc	115kW/ 156ps	230Nm	---	14.7km/ℓ	1,520kg	FF

	全長	全幅	全高	ホイールベース	トレッド前/後	タイヤサイズ	最小回転半径
600 Hybrid	4,200mm	1,780mm	1,595mm	2,560mm	1,540/1,530 mm	215/65 R16	5.3m
MINI COUNTRYMAN C	4,445mm	1845mm	1,660mm	2,690mm	—	205/60 R17	5.5m



## MINI史上最大の5ドアモデル、現行は3代目

BMW X1シリーズとプラットフォームを共有し、ICEとBEVを作り分けているクロスオーバーSUVモデル。3代目となる現行モデルではMINIのデザインの特徴である丸っこさ、可愛らしさを少し抑え、若干近未来的なすっきりとしたスタイリングでまとめられている。



2ドアの伝統的なスタンダードボディから5ドアのエステート、クロスオーバーSUV、オープン、そしてアバウトに相当するようなスポーティなクーパーまで様々なバリエーションモデルが揃うMINI。BEVでもエースマンというICEにはない専用モデルを仕立てるなど、取りこぼしが少ないラインナップが出来あがっている。BMW由来の優秀なADASやARナビも全モデルで標準装備となっており、コンパクトモデルとして死角のない仕上がりになっている。



## 個性的な丸いモニター、求心力強し

MINIはこれまでも他メーカーのものに似ないUI（ユーザーインターフェイス）を特徴としてきた。現行型は最初にUIがデザインされ、そのエッセンスが内外装に波及している。丸いモニターに機能が集約されているため、最初は扱いにくさを覚えるが、慣れるとMINIブランドに愛着がわく。総じてフィアットより価格が高めだが、ドイツ的な走りの部分とイギリス伝統のデザインが理解しやすいため、ライバルとして強力。特に女性ユーザーはMINIシリーズとフィアットト600を比較して購入しようとするかもしれない。



## カントリーマンは往年の名車の名前

これまではMINIクロスオーバーを名乗っていたが、現行型からは伝統的なカントリーマンを名乗る。クラシックMINIに存在したエステートモデルである。

## MINI COUNTRYMAN の特徴

- ディーゼル、ガソリン、BEV、ジョンクーパーワークス、FWD、AWDなど選択肢が豊富
- 全長が600 Hybrid比で245ミリ長い、荷室容量も385ℓ対505ℓと多くなっている
- MINI伝統の遊び心とドイツ的機能主義のちょうど中間のようなスタイリング
- パワートレーンはノンハイブリッド
- 乗り心地がかなり硬い。よく言えばスポーティ
- ACCにハンズオフ機能が付いている（60km/h以下ではステアリングから手が離せる）
- ボディカラーが9色、ホイール4種その他、様々なトリムがオプションで選べる
- オプションがパッケージ式になっており、50～70万円くらい追加になる可能性も大
- 丸形モニターで操作するインフォテイメントシステムは慣れが必要



## 600 Hybrid のアピールポイント

- 他に似ないフィアットらしいユーモアあふれるスタイリング
- 税込み365万円からという価格。カントリーマンCより134万円安い。
- 室内のデザインも500由来のフィアットらしさが散りばめられている
- 普段使いにちょうどいいサイズ感。4人乗り長距離移動も快適
- BEVの600eと600Hybridでパワートレーン選択の幅が広がっている
- MHEVも手伝いWLTC燃費がいい  
(600Hybrid La Prima 23.0km/ℓ、カントリーマンCは14.7km/ℓ)



## Renault CAPTUR



## ＜基本情報＞

- ・ 現行モデルは2019年デビューの2代目。日本市場での販売開始は2021年から
- ・ 初代も2代目も欧州市場でコンパクトSUV販売台数1位を記録したヒット作
- ・ 2025年6月、日本市場でマイナーチェンジモデルの販売開始
- ・ 前後マスクを中心に新デザイン採用、パワートレインはMHEV以外にフルハイブリッドもある
- ・ 先進運転支援システムは前面衝突回避機能などを追加しアップデートされている
- ・ ハイブリッドモデルの燃費は23.3km/ℓ で輸入車SUVでNo.1を謳っている

	価格	パワートレイン	排気量	エンジン 最高出力	最大トルク	モーター 最高出力	燃費消費率 WLTC	車両重量	駆動方式
600 Hybrid ※La Prima	¥ 3,650,000 ¥ 4,190,000	直列3気筒ガソリン・ターボ +MHEV	1,199cc	100kW/ 136ps	230Nm	16kW(22ps)	23.2km/ℓ ※23.0km/ℓ	1,300kg ※1,330kg	FF
Renault CAPTUR テックマイルドハイブリッド	¥ 3,890,000	1.3Lガソリン・ ターボ+MHEV	1,333cc	116kW/ 158ps	270Nm	3.6kW(05ps)	17.4km/ℓ	1,330kg	FF
Renault CAPTUR フルハイブリッド E-Tech	¥ 4,549,000	直列4気筒 自然吸気	1,597cc	69kW/ 94ps	148Nm	36kW(49ps)	23.3km/ℓ	1,420kg	FF

	全長	全幅	全高	ホイールベース	トレッド前/後	タイヤサイズ	最小回転半径
600 Hybrid	4,200mm	1,780mm	1,595mm	2,560mm	1,540/1,530mm	215/65 R16	5.3m
Renault CAPTUR テックマイルドハイブリッド	4,240mm	1,795mm	1,590mm	2,640mm	1,555/1,540mm	215/55 R18	5.4m
Renault CAPTUR フルハイブリッド E-Tech	4,240mm	1,795mm	1,590mm	2,640mm	1,555/1,540mm	225/45 R19	5.4m



●新グレードは上級のエスプリ アルピーヌ（フルハイブリッドとMHEV）とベーシックなテクノ（MHEVのみ）の2種類。フルハイブリッドは自然吸気エンジン（94ps）と2基のモーター（49psと20ps）によって前輪を駆動。MHEVはターボエンジン（158ps）にBSG（5ps）を追加している。



●ラゲッジスペースはクラストップレベルの容量（フルハイブリッド：440ℓ、MHEV：536ℓ）がある。リアシートバックは6:4の分割可倒式。上位グレードはバイオスキンとファブリックのコンビシート。テクノはファブリックのみ。

日本での知名度は高くなかったが、今後は要注意！



欧州の小型SUVセグメントでトップの販売台数を記録し、世界で200万台が売れたヒット作（初代2014年、2代目は2020年）。前後に16cmスライドするリアシートにより後席足元とラゲッジスペースを使用状況に応じてアレンジ可能。



新たに装備された10.4インチ縦型タッチスクリーン。オーディオや車両設定、運転支援システムをコントロールできる他、ワイヤレスでCarPlayやAndroid Autoと接続可能。

アルピーヌの名前が日本市場での起爆剤に？

これまで日本市場ではマイナーな存在だったが、アルピーヌの名前も加わったマイナーチェンジ版は、デザインにルノーらしいクセがなくなって精悍になったこともあり、これまで以上に注目されるはず。上位モデルのルノー キャプチャー エスプリ アルピーヌ フルハイブリッドE-TECH（4,549,000円）、エスプリ アルピーヌ マイルドハイブリッド（4,090,000万円）もライバル。

## RENAULT CAPTUR の特徴

- 今回のマイナーチェンジによりフロントマスクを中心に印象が大きく変わっている
- フルハイブリッドはモーターも強力だが、MHEVのテクノは12V駆動なので電動の存在感が薄い
- MHEVシステムはエンジンを停止してクレージングする機能が付いている
- 2グレード、3車種すべての標準装備に大した差がない=MHEVモデルのコスパが良い
- 2トーンのボディカラーやアルピーヌのスポーツカーを彷彿とさせるブルーに人気が集まりそう
- システムは完全に異なるがフルハイブリッドのWLTC総合モードの燃費は拮抗している  
(CAPTUR フルハイブリッド 23.3km/ℓ ・ 600 Hybrid La Prima 23.0km/ℓ)



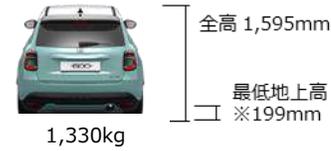
## 600 Hybrid のアピールポイント

- 直線基調になったキャブチャーに対し、フィアットらしいユーモアあふれるスタイリング
- 室内のデザインも500由来のフィアットらしさが散りばめられている
- 普段使いにちょうどいいサイズ感。4人乗り長距離移動も快適
- フルハイブリッドのCAPTURの方が 数値的には燃費が良いが、ほぼ互角  
(CAPTUR フルハイブリッド 23.3km/ℓ ・ 600 Hybrid La Prima 23.0km/ℓ)
- マイナーチェンジにより、新たに登場したCAPTUR マイルドハイブリッドと燃費を比較すると600ハイブリッドの方がとても優れていると言える。  
(CAPTUR マイルドハイブリッド 17.4km/ℓ)
- CAPTUR フルハイブリッドと比較して 90kg 600 Hybridの方が軽いので、軽快な走りを楽しむことができる。  
(CAPTUR フルハイブリッド E-TECH 1,420kg ・ 600 Hybrid La Prima 1,330kg)



# 競合車 ボディサイズ比較

FIAT  
600 Hybrid  
La Prima



Volkswagen  
T-Cross



MINI  
COUNTRYMAN  
C



Renault  
CAPTUR



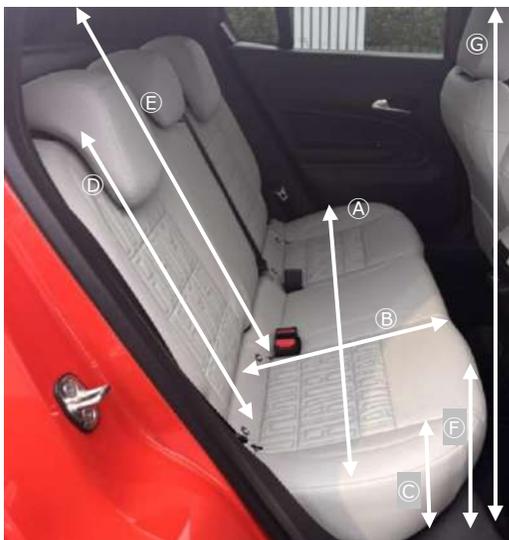
車種	全長		全幅		全高		ホイールベース		車重		アプローチアングル		ランブブレークアングル		ディパーチャーアングル	
FIAT 600 Hybrid	4,200		1,780		1,595		2,560		1,330		18.4※		19.4※		28.9※	
Volkswagen T-Cross	4,140	-60	1,760	-20	1,580	-15	2,550	-10	1,260	-70	未公開	-	未公開	-	未公開	-
MINI COUNTRYMAN	4,445	+245	1,845	+65	1,660	+65	2,690	+130	1,520	+190	未公開	-	未公開	-	未公開	-
Renault CAPTUR テクナイルトハイブリッド	4,240	+40	1,795	+15	1,590	-5	2,640	+80	1,330	±0	未公開	-	未公開	-	未公開	-

# 競合車 室内サイズ比較

## ▶ 室内サイズ比較



フロントシート														
車種	A座面幅		B座面長		C座面厚		Dシート高				E背もたれ長		F座面から天井	
	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高
FIAT 600 Hybrid	480		530		110		300		330		610		1,000	
Volkswagen T-Cross	505	+25	500	-30	130	+20	340	+40	390	+60	650	+40	1,030	+30
MINI COUNTRYMAN	475	-5	510	-20	120	+10	290	-10	340	+10	670	+60	1,040	+40

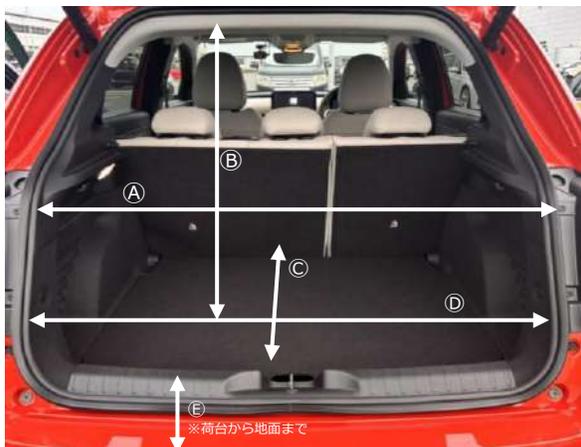


セカンドシート														
車種	A座面幅		B座面長		C座面厚		D背もたれ長		E座面から天井		F: 床から座面		G: 床から天井	
FIAT 600 Hybrid	1,230		440		110		610		900		365		1,190	
Volkswagen T-Cross	1,280	+50	470	+30	135	+25	660	+50	935	+35	400	+35	1,260	+70
MINI COUNTRYMAN	1,270	+40	440	±0	135	+25	650	+40	950	+50	390	+25	1,300	+110

※単位：mm / 実寸を元に作成した比較表

# 競合車 ラゲッジサイズ比較

## ▶ ラゲッジサイズ比較



	ラゲッジ											
	A開口幅		B開口高		C奥行(2列目あり)		D床面最大幅		E積込高さ		F容量	
FIAT 600 Hybrid	980		720		720		1,190		750		385	
Volkswagen T-Cross	1,000	+20	710	-10	650	-70	1,120	-70	710	-40	385	±0
MINI COUNTRYMAN	1,020	+40	720	±0	800	+80	1,330	+140	800	+50	460	+75

※単位：容量ℓ以外はmm / 実寸を元に作成した比較表

## ◆ゴルフバック車載 写真

◎セカンドシートを全て使用した状態ではゴルフバックを3個積むことは出来ません(競合車も同様)

◎6:4の可倒式の「4」を倒した場合(3名乗車)、ゴルフバック3個・ポストンバッグ3個を積むことが可能です

●600 Hybrid



●T-Cross



●COUNTRYMAN



※3車種ともに6:4の可倒式の「4」を倒した状態(3名乗車)

### ●車載内容

- ・ゴルフバック 9.5型 × 3個
- ・ポストンバッグ × 3個



※ゴルフバックのヘッドカバーを取り付けて車載

## 競合車 主要諸元比較一覧

	価格	パワートレイン	排気量	エンジン 最高出力	最大 トルク	モーター 最高出力	燃費消費率 WLTC	車両重量	駆動方式
<b>FIAT 600 Hybrid</b> ※La Prima	¥ 3,650,000 ※ ¥ 4,190,000	直列3気筒ガソリン・ターボ+MHEV	1,199cc	100kW/ 136ps	230Nm	16kW(22ps)	23.2km/ℓ ※ 23.0km/ℓ	1,300kg ※ 1,330kg	FF
<b>VW T-Cross TSI Style</b>	¥ 3,673,000	直列3気筒ガソリン・ターボ	999cc	85kW/ 116ps	200Nm	—	17.0km/ℓ	1,260kg	FF
<b>MINI COUNTRYMAN C</b>	¥ 4,990,000	直列3気筒ガソリン・ターボ	1,498cc	115kW/ 156ps	230Nm	—	14.7km/ℓ	1,520kg	FF
<b>CAPTUR テクノマイルドハイブリッド</b>	¥ 3,890,000	1.3Lガソリン・ターボ+MHEV	1,333cc	116kW/ 158ps	270Nm	3.6kW(5ps)	17.4km/ℓ	1,330kg	FF
<b>CAPTUR フルハイブリッドE-Tech</b>	¥ 4,549,000	直列4気筒自然吸気	1,597cc	69kW/ 94ps	148Nm	36kW(49ps) ※メインモーター	23.3km/ℓ	1,420kg	FF

	全長	全幅	全高	ホイールベース	トレッド前/後	タイヤサイズ	最小回転半径
<b>FIAT 600 Hybrid</b>	4,200mm	1,780mm	1,595mm	2,560mm	1,540/1,530mm	215/65 R16	5.3m
<b>VW T-Cross TSI Style</b>	4,140mm	1,760mm	1,580mm	2,550mm	1,525/1,510mm	205/55 R17	5.1m
<b>MINI COUNTRYMAN C</b>	4,445mm	1845mm	1,660mm	2,690mm	—	205/60 R17	5.5m
<b>CAPTUR テクノマイルドハイブリッド</b>	4,240mm	1,795mm	1,590mm	2,640mm	1,555/1,540mm	215/55 R18	5.4m
<b>CAPTUR フルハイブリッドE-Tech</b>	4,240mm	1,795mm	1,590mm	2,640mm	1,555/1,540mm	225/45 R19	5.4m

# 競合車 5年間 保有コスト比較

		FIAT	FIAT	MINI	Renault	Volkswagen
		600 Hybrid La Prima	600 e La Prima	COUNTRYMAN C	CAPTUR テクノマイルドハイブリッド	T-Cross TSI Style
④：メーカー希望小売価格（消費税込）		¥4,190,000	¥5,550,000	¥4,990,000	¥3,890,000	¥3,673,000
メンテナンスパッケージ		上記金額に含まれる 3年間	上記金額に含まれる 3年間	上記金額に含まれる 3年間	上記金額に含まれる 3年間	上記金額に含まれる 3年間
税金比較	環境性能割,重量税（エコカー減税）	¥164,340	非課税	¥204,460	¥156,960	¥151,650
	自動車税 ※1	¥152,500	¥106,500	¥152,500	¥152,500	¥125,000
燃料代比較 ※2 ※3	9,000キロ/年・5年	¥371,739	¥152,970	¥581,633	¥491,379	¥502,941
▲ 国からの補助金(CEV補助金) ※4		¥0	¥690,000	¥0	¥0	¥0
<b>5年間保有コスト</b>		<b>¥4,878,579</b>	<b>¥5,119,470</b>	<b>¥5,928,593</b>	<b>¥4,690,839</b>	<b>¥4,452,591</b>
<b>FIAT 600 Hybrid との差額</b>			<b>+240,891</b>	<b>+1,050,014</b>	<b>-187,740</b>	<b>-425,988</b>
◇ リセールバリュー考慮						
⑤：残価率（5年後・予測） ※5		45%	40%	43%	34%	41%
リセールバリュー [ ④ × ⑤ ]		¥1,885,500	¥2,220,000	¥2,145,700	¥1,322,600	¥1,505,930
<b>5年間保有コストからリセールを引いた金額</b>		<b>¥2,993,079</b>	<b>¥2,899,470</b>	<b>¥3,782,893</b>	<b>¥3,368,239</b>	<b>¥2,946,661</b>
<b>FIAT 600 Hybrid との差額</b>			<b>-93,609</b>	<b>+789,814</b>	<b>+375,160</b>	<b>-46,418</b>

※1 登録月に関わらず標準年税額

※2 ICE車の場合：9,000km×5年÷WLTCモード×燃料代（燃料代：ハイオク190円）

※3 BEV車の場合：9,000km×5年÷（充電100%あたりの航続距離÷総電力量）×1kWh当たりの電気代（電気代：参考価格：東京電力 夜トク8プラン契約時 [23時～7時1kWhあたりの料金=31.64円]）

※4 2025年6月現在 / 適用される補助金や減税の内容は、予告なく適用状況が変わる可能性がありますので、各自自治体にてご確認ください

※5 FIAT600 → FIAT 500 X、COUNTRYMAN → MINI COOPER D 加スバル、CAPTUR → マイナーチェンジ前INTENSモデルで算定 / 5年残価設定ローン時 残価(据置価格)÷新車時の価格

2025年6月現在

# 参考情報

## ■ FIAT 600 Hybrid / Alfa Romeo JUNIOR マイルドハイブリッドモデル 主要スペック比較

	価格	パワートレイン	排気量	エンジン 最高出力	最大 トルク	モーター 最高出力	燃費消費率 WLTC	車両重量	駆動方式
600 Hybrid La Prima	¥4,190,000	直列3気筒ガソリン・ ターボ+MHEV	1,199cc	100kW/ 136ps	230Nm	16kW(22ps)	23.0km/ℓ	1,330kg	FF
JUNIOR Ibrida Premium	¥4,680,000	直列3気筒ガソリン・ ターボ+MHEV	1,199cc	100kW/ 136ps	230Nm	16kW(22ps)	23.1km/ℓ	1,330kg	FF

## ■ FIAT 各モデル / Alfa Romeo JUNIOR ボディサイズ比較

	全長	全幅	全高	ホイールベース	トレッド前/後	タイヤサイズ	最小回転半径
600 Hybrid	4,200mm	1,780mm	1,595mm	2,560mm	1,540/1,530mm	215/65 R16	5.3m
JUNIOR Ibrida Premium	4,195mm	1,780mm	1,585mm	2,560mm	1,535/1,540mm	215/55 R18	5.3m
500	3,570mm	1,625mm	1,515mm	2,300mm	1,415/1,410mm	185/55 R15	4.7m
PANDA	3,685mm	1,670mm	1,550mm	2,300mm	1,410/1,405mm	185/55 R15	4.7m
GRANDE PANDA	3,990mm	1,760mm	1,570mm	2,540mm	-	205/55R16	-

※GRANDE PANDAは欧州参考数値



# FIAT 600e GUIDE





# FIAT 600e ハイライト

# 600e ハイライト

## 5つの魅力

### 1 “かわいい顔して、しっかりモノ”

☆かわいい顔が特徴なデザインなのに、街乗りでも、レジャーでも何でもこなすしっかりモノ

### 2 大きすぎず小さすぎないベストサイズの5人乗り4ドア コンパクトカー

☆全長4,200mm×全幅1,780mm×全高1,595mm ヤリスクロスとほぼ同サイズ

### 3 進化したBEV性能

☆車両にCHAdeMO充電ソケットが設置されたオンボードチャデモに進化、従来のCHAdeMO アダプターは不要

☆最高出力:115kw/156ps 最大トルク:270Nm 54kWhバッテリー搭載 EV航続距離493km (WLTC)

500e : 87kw/118ps 220Nm 42kWhバッテリー EV航続距離335km

### 4 広い室内と使い勝手のいい収納スペース

☆フィアットの特長であるゆったりしたシートサイズとオトナ5名乗車でもゆとりある室内空間

☆コンパクトボディなのに優れた収納力 フロント各所 : 30ℓ ラゲッジ : 360ℓ

### 5 最新のテクノロジーを搭載 ADAS/コネクティビティも充実装備



## La Prima



## 主要スペック

- バッテリー容量 : 54kWh
- 最高出力 : 115kw/156ps
- 最大トルク : 270Nm
- 航続距離 : 493km (WLTCモード)
- 最高速度 : 150km/h
- 駆動方式 : 前輪駆動

## 主要装備

### エクステリア

LEDヘッドライト/LEDデイトタイムランニングライト  
クロスブラックアクセント (クローム仕上げサイドウィンドーモールディング/ブラック仕上げミラーキャップ)  
18インチダイヤモンドカットアルミホイール

### インテリア

レザー調ステアリングホイール (オーディオ / ハンズフリーコントローラー付)  
FIATモノグラムエコレザーシート  
運転席 : 6ウェイパワーシート アクティブランバート機能付き **FIAT初**  
前席 : シートヒーター

### インフォテインメント/コネクティビティ

7インチ フルカラーTFTマルチファンクションディスプレイ  
10.25インチ タッチパネルモニター Apple CarPlay/Android Auto対応、Bluetooth®  
オーディオ ナビゲーションシステム

### 機能装備

キーレスエントリー (プロキシミティ) **FIAT初**  
ハンズフリーパワーリフトゲート **FIAT初**  
ワイヤレスチャージングパッド

### ADAS&SAFETY

衝突被害軽減ブレーキ [歩行者検知機能付き]  
フォワードコリジョンワーニング (FCW) [前面衝突警報]  
アダプティブクルーズコントロール Stop&Go機能付き (ACC)  
レーンキーピングアシスト (LKA)  
レーンポジションアシスト **FIAT初**  
トラフィックサインレコグニション (TSR)

全長	全幅	全高	ホイールベース	トレッド前/後	タイヤサイズ	最小回転半径	駆動方式
4,200mm	1,780mm	1,595mm	2,560mm	1,535/1,525mm	215/55 R18	5.3m	FF

価格	最高出力	最大トルク	バッテリー容量	EV航続距離 WLTC	電費	車両重量	駆動方式	最高速度
¥ 5,550,000	115kw/156ps	270Nm	54kWh	493km	9.1km/kWh	1,580kg	FF	150km/h

# 600e ハイライト

オフロードを得意とするジープアベンジャーと比較しても遜色ない斜路走破角（悪路走破性）は、街乗りのあらゆるシーンで実力を発揮



	① アプローチアングル	② ブレークオーバーアングル	③ デパーチャーアングル	最低地上高
600e	18.4°	19.4°	28.9°	199mm
Jeep Avenger	19°	20°	32°	200mm

※Avenger：欧州参考値

# 600e ハイライト

## 600e 500e 主要スペック比較



バッテリー容量 **54 kWh**

最高出力 **115 kw 156 ps**

最大トルク **270 Nm**

EV航続距離 **493 km**

交流電力消費率 **126 Wh/km**

200V普通充電/  
急速充電はアダプター不要で直接充電



FIAT 500e Icon

バッテリー容量 **42 kWh**

最高出力 **87 kw 118 ps**

最大トルク **220 Nm**

EV航続距離 **335 km**

交流電力消費率 **128 Wh/km**

200V普通充電/  
急速充電はアダプターを介して接続

	バッテリー	最大出力	最大トルク	航続距離	急速充電
600e	54kWh	156ps	270Nm	493km	オンボードチャデモ
500e	42kWh	118ps	220Nm	335km	チャデモアダプター

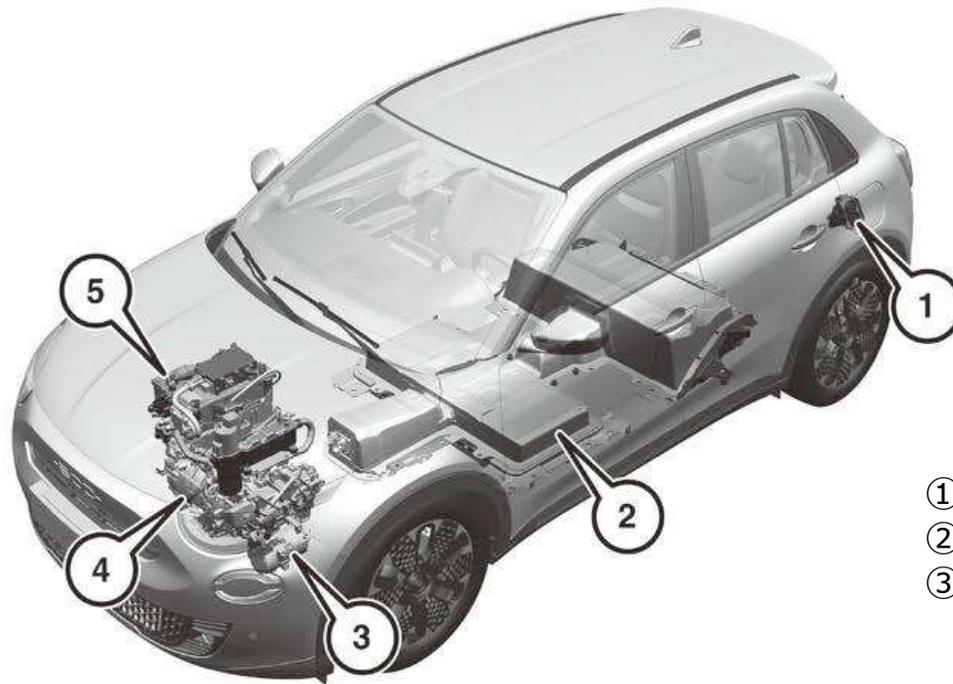


**BEVシステム**

## 駆動系コンポーネント

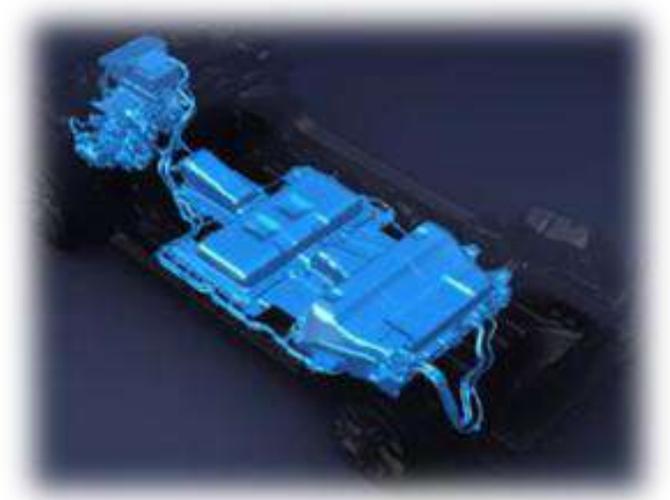
★街中から高速ドライブまで、快適な走りを可能にするパワフルなモーターを搭載

★54kWhリチウムイオンバッテリーパックを床下に配置し、低重心と優れた重量バランスを実現



- ④ 駆動用電気モーター
- ⑤ 電圧コンバーター

- ① 充電ポート
- ② 高電圧バッテリー
- ③ 高電圧電気コンプレッサー



## 駆動系コンポーネント

### ①IDCM車載バッテリーチャージャー（インテグレートッド・デュアル・チャージ・モジュール）

- ・HV OBCM（車載充電モジュール）及び  
12V APM（補助パワー・モジュール）バッテリーチャージャーが  
内蔵された車載バッテリー・チャージャー

### ②PIM（パワー・インバーター・モジュール）

- ・駆動用バッテリーに貯めてある直流の電気（DC）を、交流モーターを回すために  
交流の電気（AC）に変換

### ③EDM（エレクトリック・ドライブ・モジュール）

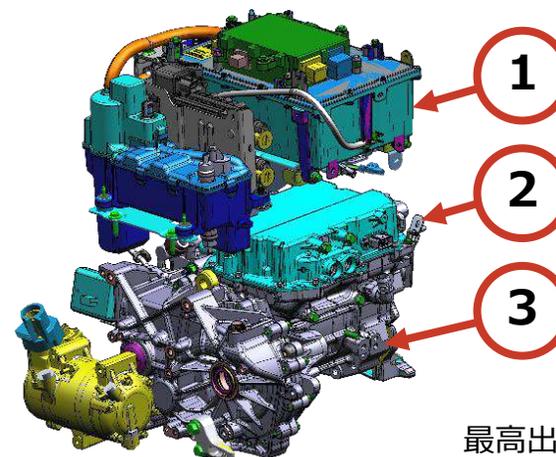
- ・モーター、変速機、パワーエレクトロニクスを一体化した電気駆動モジュール

### ④ 54kWh リチウムイオンバッテリー

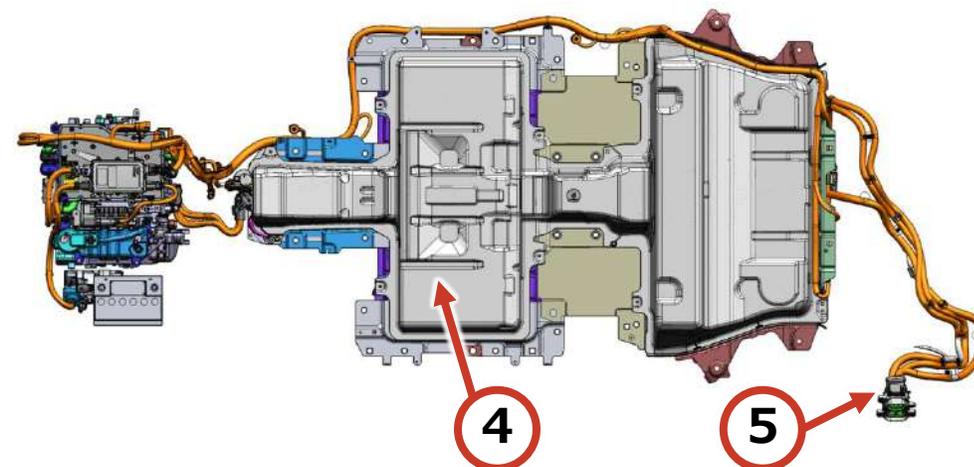
- ・バッテリーパックはNMC 811リチウムイオンケミストリーを使用した17個のモジュールと  
102個のセルで構成され、WLTCモードで486kmの航続距離を実現
- ・200万km以上にわたってテストされたバッテリーは非常にコンパクトで、  
フロントシートとリアシートの下、中央トンネルの中に設置されている

### ⑤充電ポート（普通充電/急速充電）

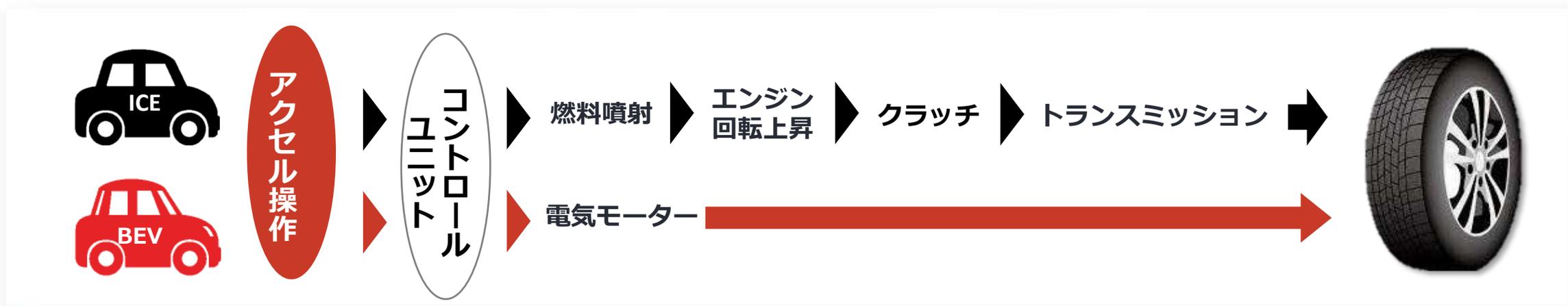
- ・200V 普通充電（約5mの普通充電専用コードを車載） CHAdeMO 急速充電対応



最高出力：115kW/156ps  
最大トルク：270Nm  
EV航続距離：493km（WLTC）



## ドライビングコンフォート



### 特徴

モーターは低回転で最大トルクを発生  
ギアチェンジが無い  
バッテリー床下設置による低重心化  
フロントが軽い

### 利点

- ➔ 力強さ/スピードが瞬時に得られる。高い静粛性と振動の少なさ
- ➔ 力強さがそのまま持続しパワー感がある。シフトショックがないためスムーズな加速感
- ➔ ロールが少なくクイックなハンドリング性能と安定性の両立
- ➔ 回頭性がよく、抜群の軽快感

### 場面

- ★ 発進 アクセルを軽く踏むだけで力強く走り出し運転がしやすい
- ★ 走りを楽しむ高速ドライブ 低回転域から高回転域までスムーズで滑らかな加速感が持続
- ★ 家族や友人と快適なドライブ 高回転域でも高い静粛性と少ない振動で快適な乗り心地

## BEV 基礎知識

### ① BEV/PHEV/ICE 構造の違い

- ◆ BEVの主要構造はバッテリー/モーター/コントローラーの3種類  
総部品点数約1万点とICE約10万点の10分の1程度  
※ エンジンブロック・エンジンヘッド・クランクシャフト・吸排気装置等のエンジン部品、トランスミッション・燃料タンク等の駆動・伝導および操縦装置部品などが不要
- ◆ PHEVはエンジンとEV動力源の2種類が必要で  
構造が複雑になり部品点数も増える  
エンジン部品だけで約1万点、総部品点数はBEVの約2倍

### ② BEVの仕組み

#### モーターの役割：電気を駆動力に変換

- ・ ICEのエンジンに該当
- ・ 直流モーターと交流モーターの2種類がありBEVには交流モーターが多い
- ・ 600eも交流モーターを搭載

#### バッテリーの役割：モーターに電気を供給/蓄電

- ・ 安全対策と効率化のために2種のバッテリーを搭載
  - ① 駆動用バッテリー：高電圧 リチウムイオン電池
  - ② 補機バッテリー：通常は12Vでライト・エアコン等の作動用

#### コントローラーの役割：電流を制御して駆動力をコントロール

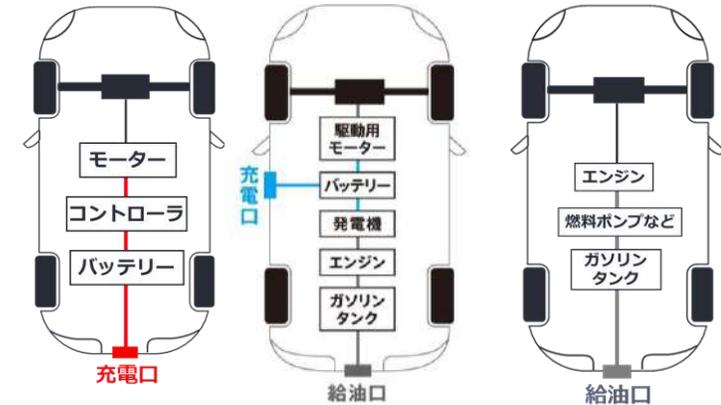
- ・ インバーター/コンバーターを組合わせた部品

インバーター ➡ 直流(DC)を交流(AC)に変換

- ・ バッテリーからの直流電流を交流電流に変換し交流モーターを駆動させる
- ・ 任意の周波数を作り出すことで、欲しい回転数で自在にモーターを制御できる

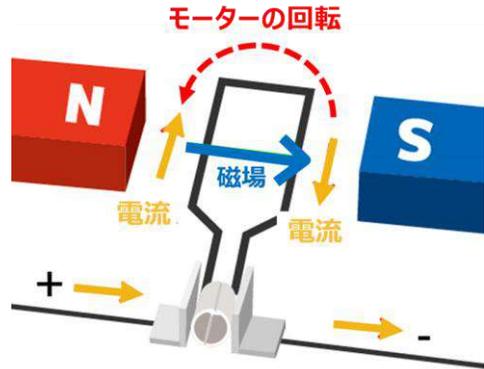
コンバーター ➡ 交流を直流に変換

- ・ 蓄電された高電圧の電流を通常のバッテリー電圧まで下げる電圧変換機



イラスト：国立環境研究所

## ③交流モーターの作動原理



モーターに交流電流を流す→モーター内部のコイルがN極とS極に次々に変化  
これを利用して磁石やコイルを回転させ、駆動力を生み出す

磁石→「磁場」を作る  
コイル→「電流が流れる」

## ④モーターとガソリンエンジン特性比較

### ■モーター

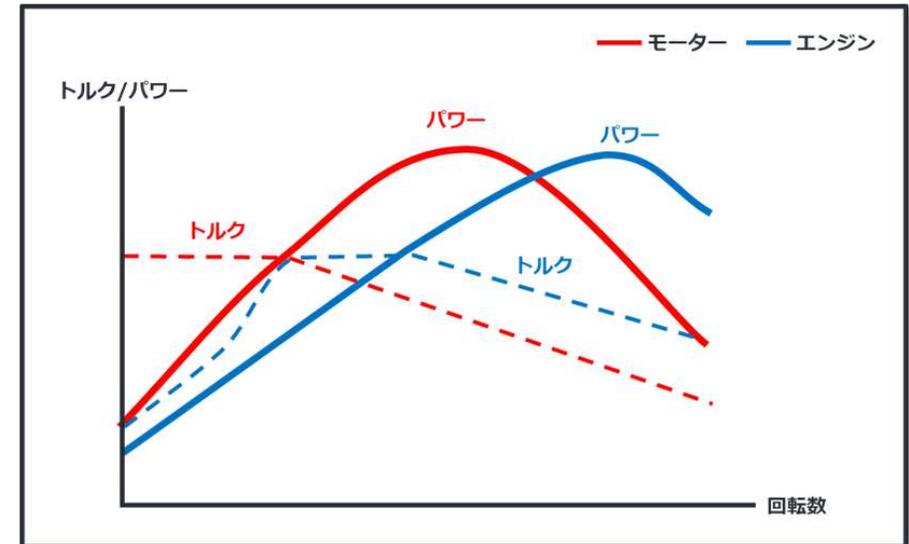
アクセルを踏んだ瞬間（スイッチオン）から  
大きなトルクを発揮、回転数が上がればパワーがそのまま持続する

### ■ガソリンエンジン

アクセルを踏み込んでも回転数が低い内は大きなトルクが出ず、  
回転数が上がるにつれて大きくなる

### < BEVの走りの魅力 >

- ・アクセルを軽く踏むだけで力強く走り出し運転がとてもしやすい
- ・低回転域から高回転域までスムーズで滑らかな加速感が持続  
(まるでディーゼル車とガソリン車の良いとこ取り/パワー感(はガソリン車の2.4ℓ以上)
- ・高回転域でも高い静粛性と少ない振動



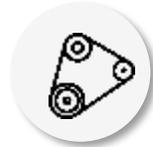
# BEVシステム

## ⑤構造の特徴

摩擦がない



稼働部品が少ない  
変速機やシンクロナイザーがない



排気システムがない



摩耗が少ない



潤滑油が少ない



部品の摩耗が少ない



機械部品が少なければ、故障の可能性も少なくなり、摩耗も少なくなる→通常のサービス中に実行する整備点数が減り、その結果、メンテナンス費用も少なくなる

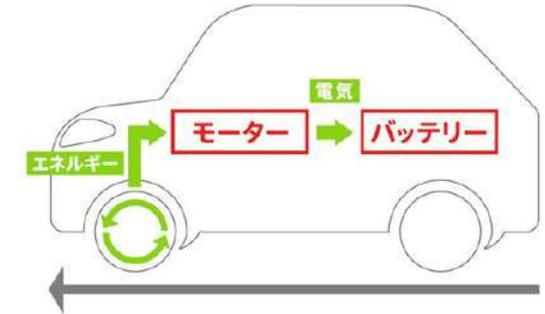
## ⑥回生ブレーキの原理



駆動 電気エネルギーを運動エネルギーに変換する



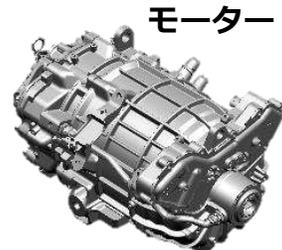
発電（回生） 運動エネルギーを電気エネルギーに変換する



電気エネルギー



駆動



発電<回生>

タイヤの回転



運動エネルギー



※バッテリーとモーターは参考写真です。

※東京電力エナジーパートナー



3

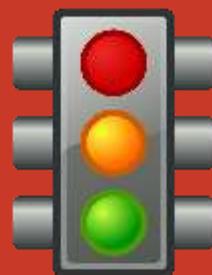
# 走りのメカニズム

## 走りのメカニズム

最高出力：115kw/156ps 最大トルク：270Nm 街乗りでもアウトドアでも力強く快適な走り  
航続距離493km (WLTC) の利便性



270Nmの  
力強いトルクが実感できる  
日常シーン



信号待ち  
からの発進



追い越し



傾斜のある  
駐車場スロープ



重量物の積載



山道での登り坂

# 走りのメカニズム

## 3つのドライブモード

### ノーマルモード 日常的な走行モード

- ・電源スイッチを入れギアセレクターのDを選んだ際、最初に選択されている標準のドライブモード
- ・クセがなくすっきりとしたドライブフィールが特徴
- ・エコモードで走行中にエアコンの効きが弱く感じた時などにも有効

### エコモード 省燃費性能に優れ、航続距離を延ばすことができるモード

- ・モーターの出力特性を穏やかに、エアコンの効きを最適化するなどして省燃費性能を高め、航続距離を延ばす
- ・目的地まで途中充電することなく到着したいときなどに有効

### スポーツモード 車両のリニアリティを高め、運転を楽しむためのモード

- ・スロットルワークに対するパワーの出方がよりダイレクトになり、ステアリングを切った際の手ごたえも若干重みを増し、スポーティな走りが楽しめる



## より効率的な回生ブレーキ

- ・ギアを“D”に入れた状態でもう一度プッシュすると、“B” (BrakeのB)モードになり、アクセルペダルから足を離した際、及びブレーキペダルを踏みこんだ際に、回生ブレーキが強くなり、エネルギー効率を高めることができる

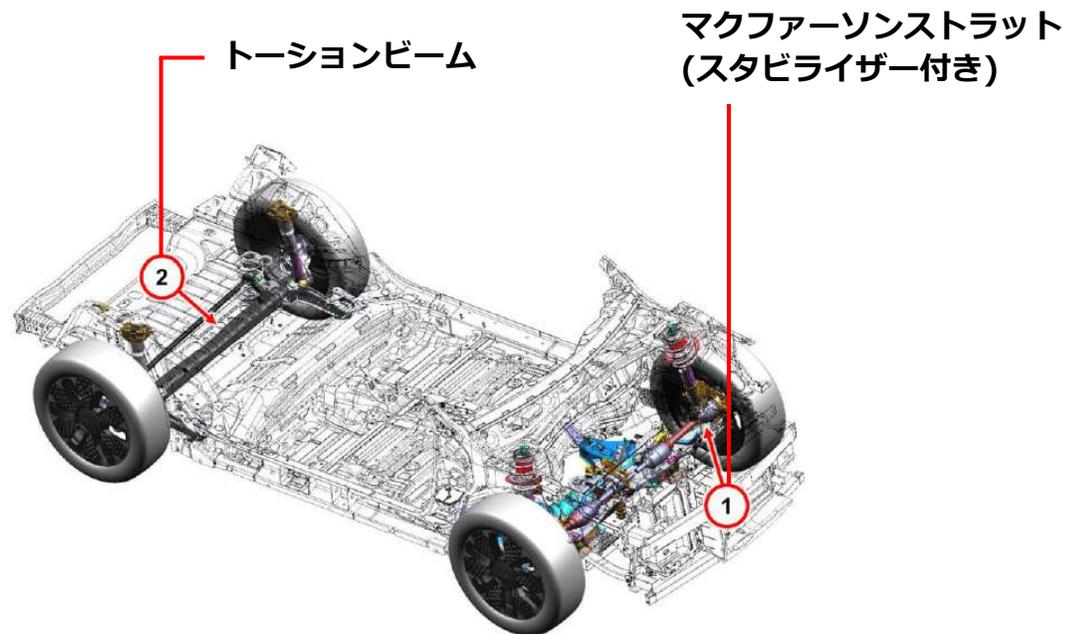


# 走りのメカニズム

## 気持ちのよいハンドリングと快適な乗り心地に貢献するサスペンション

マクファーソン + トーションビーム = コンパクトカーの王道の組み合わせ  
(フロント) (リア)

- ・ シンプルな構造で高性能
- ・ 小型軽量で、室内空間や荷室を広くとれる
- ・ 実績の積み重ねにより信頼性が高い



サスペンション	MINI	EX30	ID.4
フロント	未公表	マクファーソン	マクファーソン
リア	未公表	マルチリンク	マルチリンク



4  
充 電

# 充電

BEVユーザーの約46.1%は自宅に充電設備をもっていない / BEVユーザー 1日の走行距離 約36.4km (自社調べ)

## 家庭充電 専用200Vコンセント 普通充電



※1時間で充電できる電力量は最大3kWh



フル充電の目安 約18時間



※1時間で充電できる電力量は最大6kWh



フル充電の目安 約9時間

ガソリン車での月平均走行距離は806km (1日約26km) ※自社調べ  
600eのEV航続距離 **493km** (WLTC) で計算すると  
2~3週間に1回程度の充電でOK



戸建て住宅4人家族の場合50A契約が一般的だが、30A契約の場合はBEV導入時に50A以上(20~30A容量アップ)に契約を変更される場合が多い

## 公共充電スポット急速充電/普通充電



経路充電



高速道路SA/道の駅/コンビニ/GSなど  
急速充電が多い



目的地充電



ショッピングモールやホテルなど  
普通充電が多い

- ・急速充電器は1回30分までの時間制限有り
- ・計算上、出力50kWであれば30分で25kWhの電力量を充電できる  
kWは電力の単位でkWhは電力量の単位 / 1 kWの電力を1時間使用した場合の電力量が1 kWhとなる

急速充電 (50kWの場合) ▷ 約50分で80%充電

普通充電	3 kW	6 kW
フル充電	約18時間	約9時間
50km走行分	最大4時間	最大2時間
急速充電	充電時間	充電量
50kW	50分	80%

※充電時間/充電量は諸条件による / ※公共充電スポットの急速充電時間は上限30分

## 600e充電にかかる1か月の電気料金試算

東京電力方式（アンペア契約）で試算  
 毎月の電気基本契約料金を除外し充電にかかる割増分のみを計算

- ・戸建て住宅4人家族の場合50A契約が一般的で、BEV導入時に20~30A容量アップする方が多い
- ・30A契約の場合は50A以上に契約を変更される場合が多い

### 増アンペア分+充電のみにかかった電気使用量

計算項目	
バッテリー容量（電気容量）	54kWh
一充電EV航続距離	493km
1回フル充電した場合の電力量料金 1 kWh当たりの電気料金※①×電気容量	<b>1,674円</b> 31円×54kWh
EV走行1kmにかかる電力量料金 1回フル充電した場合の電力量料金÷EV航続距離	3.3円 1,674円÷493km
A：806km（1か月走行平均）走るための電力量料金 806km※②×EV走行1kmにかかる電力量料金	<b>2,659円</b> 806km×3.3円
B：600e導入のために容量アップしたアンペア分の割増し料金 東京電力の場合10A（1kVA）ごとに295円 ※30アンペア増やした場合で計算	885円 295円×3
A+B 使用電力量+契約基本料金の増アンペア分	<b>3,544円</b> A:2,659円+B:885円

※①：全国の電気料金目安単価 → 31円/1kWh（税込） 全国家庭電気製品 公正取引協議会

※②：1か月走行平均806km → 自社調べ

# 充電

## 競合車比較 家庭普通充電 1か月の電気料金試算

(毎月の契約基本料金は含まずBEV充電にかかる費用のみ)

増アンペア分+充電のみにかかった電気使用量

計算項目	600e	MINI ACEMAN E	MINI COUNTRYMAN E	VOLVO EX30	VW ID.4
バッテリー容量 (電気容量)	54kWh	42.5kWh	66.45kWh	69kWh	52kWh
一充電EV航続距離	493km	327km	482km	560km	435km
1回フル充電した場合の電力量料金 1 kWh当たりの電気料金※①×電気容量	<b>1,674円</b> 31円×54kWh	1,317円	2,059円	2,139円	1,612円
EV走行1kmにかかる電力量料金 1回フル充電した場合の電力量料金÷EV航続距離	3.3円 1,674円÷493km	4.0円	4.3円	3.8円	3.7円
A : 806km (1か月走行平均) 走るための電力量料金 806km※②×EV走行1kmにかかる電力量料金	<b>2,659円</b> 806km×3.3円	3,224円	3,465円	3,062円	2,982円
B : BEV導入のために容量アップしたアンペア分の割増し料金 東京電力の場合10A (1kVA) ごとに295円 ※30アンペア増やした場合で計算	885円 295円×3	885円	885円	885円	885円
A+B 使用電力量+契約基本料金の増アンペア分	<b>3,544円</b> A:2,659円 +B:885円	4,109円	4,350円	3,947円	3,867円

※① : 全国の電気料金目安単価 → 31円/1kWh (税込) 全国家庭電気製品 公正取引協議会

※② : 1か月走行平均684km → 自社調べ

# 充電

## ICE : 600e 1年間エネルギーコスト比較

電気料金とガソリン代  
を比較する計算式

BEV

月間走行距離①

÷

km/kWh電費②

×

電費単価③

=

電気料金④

ICE

月間走行距離

÷

燃費⑤

×

ガソリン単価⑥

=

ガソリン代

①年間走行距離9,672km÷12か月

②電費（電気1 kWhで何km走れるか） 計算式：航続距離÷バッテリー容量

③全国の電気料金目安単価 → 31円/1kWh（税込） 全国家庭電気製品 公正取引協議会

④電気の契約基本料金含まず（BEVに要する電気料金）

⑤ACEのWLTCモード

⑥ガソリン単価

燃費13km/ℓのICE

¥ 126,480

¥ -83,952  
（減少率33%）

600e

¥ 42,528



### 1か月走行平均806km走った場合の1か月燃料費比較

燃費13km/ℓのICE	600e
ガソリン代 ¥10,540	電気代 ¥ 3,544

#### ◆計算の設定

年間走行距離 9,672km: 1か月走行平均806kmで設定 ※自社調べ

<ICE> 燃費13km/ℓ ガソリン単価ℓ/¥170

<600e> 全国の電気料金目安単価 31円/で計算

BEV導入のため基本料金はプラス30Aとします

## 充電カード



### 1. e-Mobility Powerカード

通常料金

普通/急速充電併用プラン：月額料金¥4,180（税込）

充電料金：27.5円/分（税込）

※ビジター料金（50kW超）1～5分まで385円

以降1分あたり77円

e MOBILITY  
POWER



### 2. ENEOS 充電カード（Stellantis カード）

・ENEOSの充電器を設置しているStellantisディーラーで充電すれば  
会費（基本料金）は不要、しかも充電料金は40%OFF

・充電料金：27.5円/分（税込） ※通常会員価格46.2円/分（税込）



## 充電スポット検索アプリ



### eMPアプリ

- ・充電スポット検索/満空情報確認
- ・アプリによる充電器操作 ※充電器による



### 高速充電ナビ

- ・全国の高速道路のSA・PAに設置されている  
充電スポットの検索に加えて、  
各充電器の詳細な利用状況や運休情報などを  
リアルタイムに把握できる



### ENEOS Charge Plusアプリ

- ・クルマから降りずにアプリで充電器操作/決済できる
- ・充電スポット検索/満空情報確認
- ・利用履歴の閲覧



# スケジュール充電

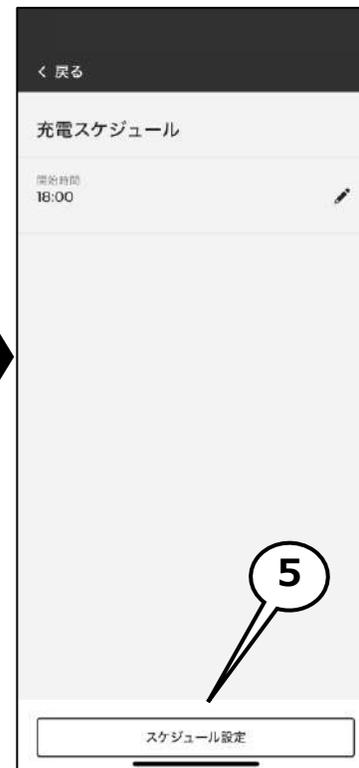
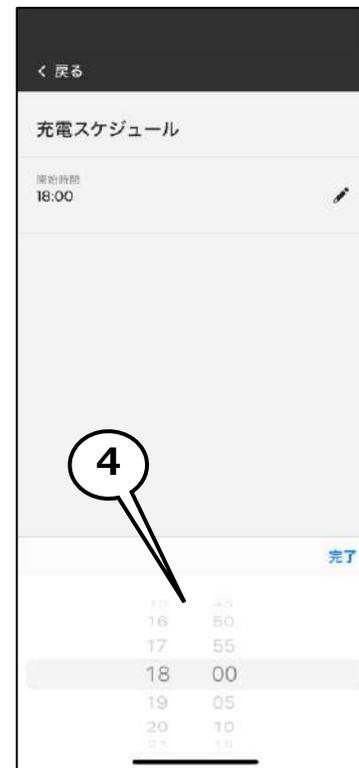
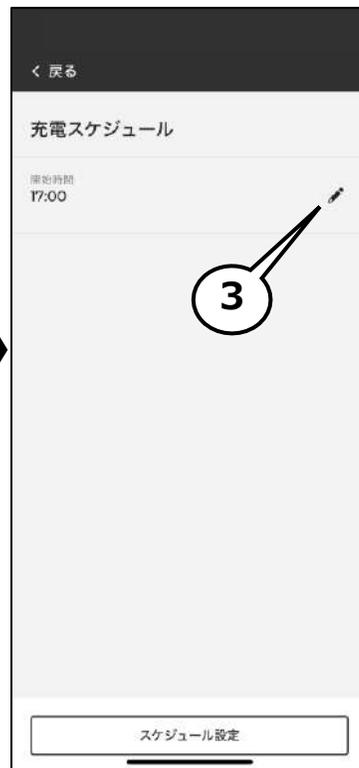
■FIAT Connectサービスのスマートフォンアプリ「My Uconnect」から作動を待機状態にすることができます。  
■Uconnectでは、開始時刻の設定のみ行なうことができます。設定した充電開始時刻は、Uconnectとスマートフォンアプリ間で同期します。  
※FIAT Connectサービスについて、詳しくは別冊「FIAT Connectサービス取扱説明書」をお読みください。

## スマートフォンアプリからスケジュール充電を待機状態にする方法

1. 車両の充電ポートに充電コネクタを接続します。  
一旦、普通充電が開始されます。



2. トップページから下にスクロールさせて【温度管理システムと充電】  
①メニューを開いて、②【充電】タブをタッチします。
3. ③編集アイコン  をタッチしてから、  
再度③アイコン  をタッチします。



## Uconnectから『スケジュール充電の開始時刻』を設定する方法 ※Uconnectからスケジュール充電を待機状態にすることは出来ません

1. Uconnectの【エネルギー】アプリから、【充電】を選択します。

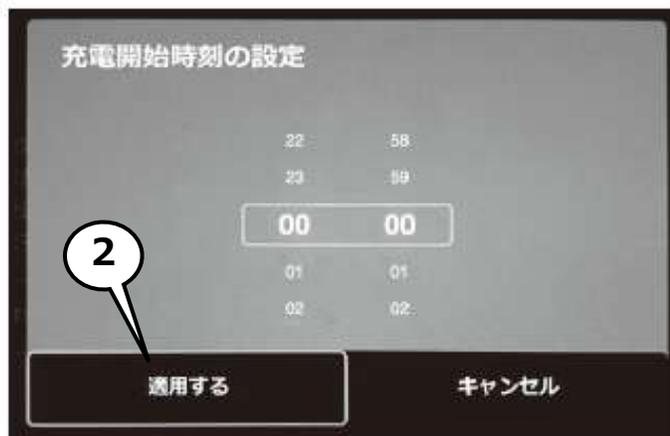


※画像はJeep Avenger

2. 開始時刻表示①にタッチします。時刻設定画面が表示されます。

3. 希望の開始時刻を選択し、【適用する】②にタッチします。

※以上で、開始時刻は設定出来ましたが、スケジュール充電の設定は完了しておりませんのでご注意ください。設定を完了するには、スマートフォンアプリの作業が必要となります。(下:アドバイス参考)



### - アドバイス -

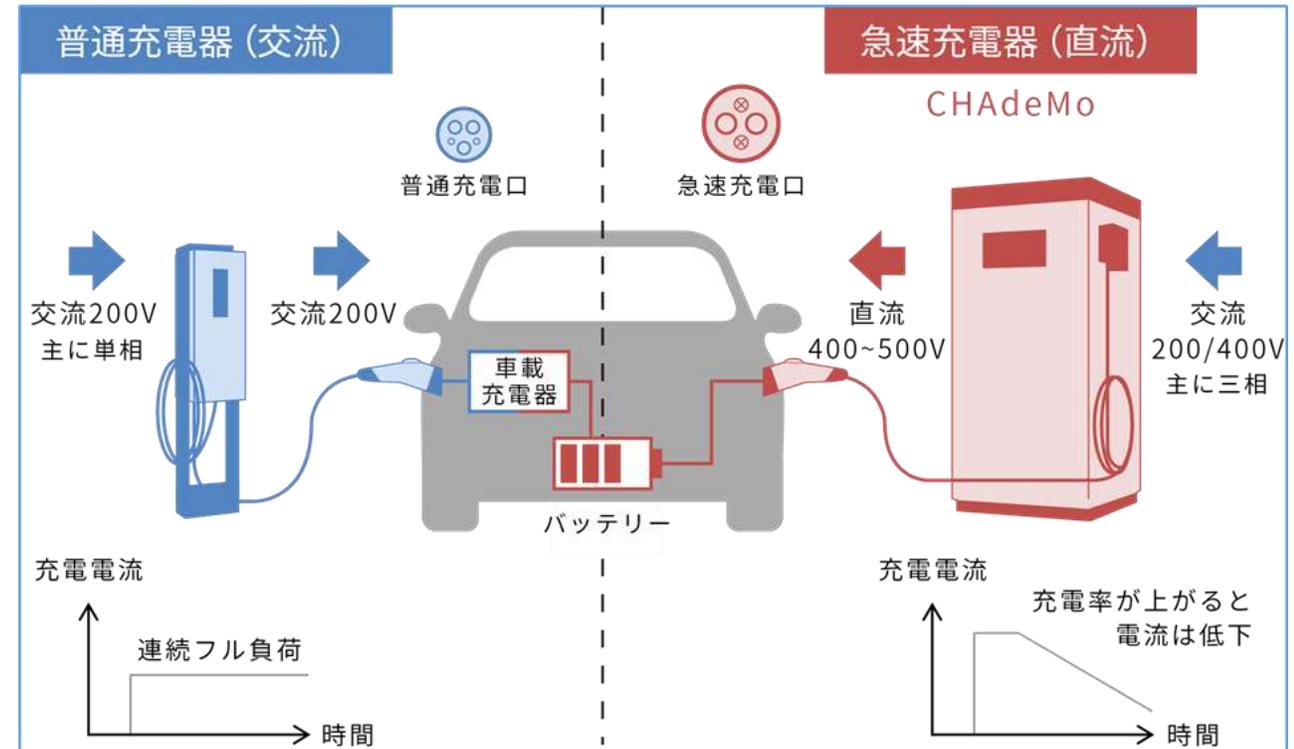
開始時刻の設定後、スケジュール充電を待機状態にするには、スマートフォンアプリでの作業が必要となります。

前頁「スマートフォンアプリからスケジュール充電を待機状態にする」の手順 1.→2.→5.→6.の操作を行ってください。

## 充電の基礎知識

### ① 普通充電・急速充電の仕組みの違い

- 普通充電と急速充電は電圧や電流の種類が異なる。
- 主な違いは、普通充電では交流充電（AC）を、急速充電では直流充電（DC）を行う。
- 普通充電では連続して一定の充電電流がかけられる一方、急速充電では充電率が上がると充電電流が自然と低下していくという特徴がある。



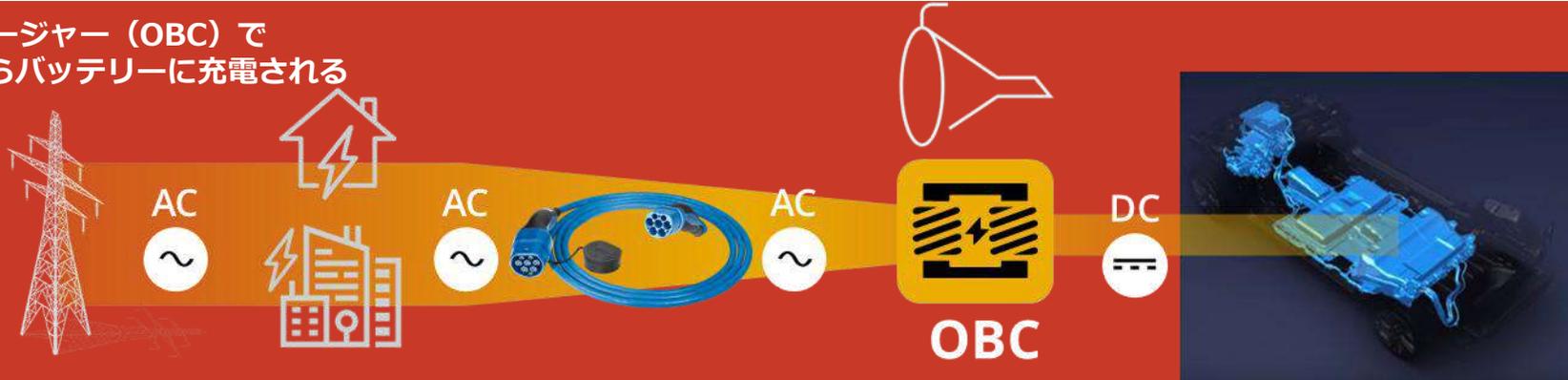
出典：東京電力エナジーパートナー

# 充電の基礎知識

## ② 急速充電は高出力で短時間で充電できる

### 普通充電

クルマのオンボードチャージャー（OBC）で  
ACからDCに変換してからバッテリーに充電される



- ・急速充電器内の非常に強力な回路内で、AC 電流（交流）が DC（直流）に直接変換されるため。

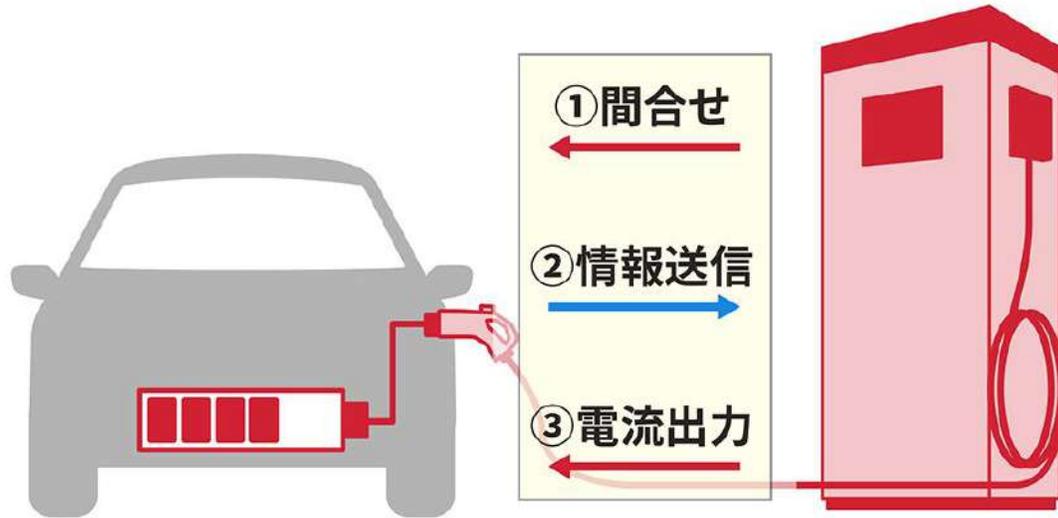
### 急速充電

クルマのオンボードチャージャー（OBC）で  
ACからDCに変換する必要がなく  
急速充電器から直接バッテリーに充電される



# 充電の基礎知識

## ③ 急速充電器とEVのCAN通信の中身（チャデモプロトコル）



① 急速充電器のコネクタをEVへ挿入すると、  
急速充電器→EVに「車載バッテリーの状態の問合せ」が行われる

② EVは車載バッテリーの状態を確認し、  
EV→急速充電器に「充電許可信号」「電流指令値」を送信する

③ 急速充電器は信号・指令を受けとり、指令どおりに、  
急速充電器→EVに電気を送り、充電する

充電器のコネクタ例	
車両側の充電口の形	
通信方式	CAN
充電方式	DC (直流) 専用

- EV充電器は一般的な家庭用コンセントと異なり、すぐに電気が流れることはない。充電コネクタが完全にクルマに差し込まれた後に、クルマと充電器が通信をして初めて電気を流す仕組みになっているので、感電などの心配はなく安心して充電できる。



税金 / 補助金 / 価格



国の補助金  
CEV補助金

+



地方自治体の補助金  
補助金の有無・上限額・交付条件  
などは、各自治体により異なる

## ■ BEVに適用される優遇税制

	内 容		BEVの場合
環境性能割	旧自動車取得税	 自治体 車両の取得価額に対して環境性能に応じた税率を課税 BEVは非課税	¥ 0
エコカー減税	自動車重量税	 国 新車新規登録等時及び初回継続検査等時の重量税は免除 2回目の継続検査等時の重量税は本則税率による税額	¥ 0 → 減税
グリーン化特例	自動車税	 自治体 BEV PHEV FCVなどで新車新規登録を行うと、 翌年度の自動車税が軽減される特例	概ね 75% 軽減

※自治体によっては独自の減免制度がある場合があります。詳しくは管轄の都道府県税事務所にご確認ください。

出展元：国土交通省HP 自動車関係税制について

2025年5月現在



## CEV補助金の上限額

種類	補助額上限
BEV	85万円
小型 /または軽BEV	55万円
PHEV	55万円

☆2025年度（4月～）の補助金上限額は2024年度と同額

※グリーンスチールなど環境負荷が低い鋼材の導入状況に応じ、補助額とは別で 最大5万円を追加補助

### ◆600e CEV補助金： 69万円

- MINI COUNTRYMAN E： 65万円
- MINI ACEMAN E： 45万円
- VOLVO EX30： 46万円

## 5年間の税額比較



ICE (国産1.5Lコンパクトカー) 税額  
BEV 税額

	購入年度	1年度目	2年度目	3年度目	4年度目	5年度目	
<b>環境性能割</b> <small>※旧自動車取得税</small>	ICE: ¥42,800 BEV: ¥0 非課税						¥-42,800
<b>自動車重量税</b> エコカー減税	ICE: ¥36,900 BEV: ¥0 免税			ICE: ¥24,600 BEV: ¥0 免税		ICE: ¥24,600 BEV: ¥20,000	¥-66,100
<b>自動車税*</b> (標準税率) グリーン化特例	購入月および都道府県によって異なる	ICE: ¥30,500 BEV: ¥6,500 (75%軽減)	ICE: ¥30,500 BEV: ¥25,000	ICE: ¥30,500 BEV: ¥25,000	ICE: ¥30,500 BEV: ¥25,000	ICE: ¥30,500 BEV: ¥25,000	¥-46,000

5年間累計 BEV優遇税額 **¥-154,900**

\*自治体によっては、さらに優遇措置を設けている場合もありますので、各地自治体にお問い合わせください

## 価格・リサイクル料金

モデル名	メーカー希望小売価格（税込） <税抜>
600e La Prima	5,550,000 円 <5,045,455円>

※メタリック塗装の場合、カラーオプション 55,000 円（税込）がかかります

### ◆リサイクル料金

型番	シュレッダーダスト	エアバッグ類	フロン類	情報管理料金	資金管理料金	合計
ZAA-FH1FI	9,970円	5,130円	0円	130円	290円	15,520円

### ◆CEV 補助金に関して

600e La Prima : 69万円



## 自治体の補助金をチェックする上でのポイント！

### ●外部給電ができるかどうか？ ※FIAT 600eは外部給電の機能はなし

外部給電器とは、EVやプラグインハイブリッド車（PHEV）の大容量バッテリーに蓄えられた電気を取り出すための装置  
<EVやPHEVの外部給電の種類>

- ★車内に備えられた100V電源コンセントを用いて給電
- ★車の急速充電口に特定の機器をつけて給電

#### ①外部給電気（V2L）

駆動用バッテリーの電力を取り出して交流100V等の電源に変換する装置のことです。V2Lとは「Vehicle to Load」の略称

#### ②V2H（充放電設備）

大容量バッテリーを一般の家庭で有効活用するための機器もあります。V2Hとは「Vehicle to Home」の略称

### ●太陽光発電設備が家にあるか？

### ●普通充電設備、急速充電設備が家や法人にあるかどうか？

### ●車が個人登録か？ 法人登録か？

### ●4年以上リース条件もあり（自治体によって違い有り）

### ●中古車は対象にならない

### ●車検証交付日後 90日以内に申請行うこと など

地方自治体、区や市町村単位で違いがあり、1年の補助金の予算を既にオーバーして適用されない場合もございますので、定期的にお調べください。

## 東京都EV・PHEV・FCV車両助成金額シミュレーション 令和7年度版 令和7年4月1日以降 初度登録車両

[https://www.coolnet.tokyo/zev\\_subsidy\\_calculator/](https://www.coolnet.tokyo/zev_subsidy_calculator/)

## 東京都 EV・PHEV・FCV車両助成金額シミュレーション

令和6年度版

令和5年度版

令和6年4月1日以降 初度登録車両

車両区分

EV

ブランド(メーカー)

FIAT

車名

600e

グレード

La Prima

型式

ZAA-FH1F1

定価

5,318,182

円

給電機能

無し

再生可能エネルギー電力導入

無し

充放電設備設置

無し

計算する

入力をクリア

シミュレーション結果は、本日時点での令和5年4月1日以降の初度登録車両における助成金額となります。  
定価や規格の変更により、助成金額が変更となる場合もございます。

## シミュレーション結果

助成金額(再エネ電力増額分まで)

450,000円

充放電設備 上乗せ助成金額

0円

PDFで出力する

## 次世代自動車振興センター「全国の地方自治体の補助制度・融資制度・税制特例措置」

各地方自治体、区や市や町単位で補助金の確認が可能です

<https://www.cev-pc.or.jp/>



### 補助金申請をご希望の方へ

該当補助金のボタンをクリックしてください

CEV補助金	充電設備補助金
V2H充放電設備・外部給電器補助金	水素供給設備補助金

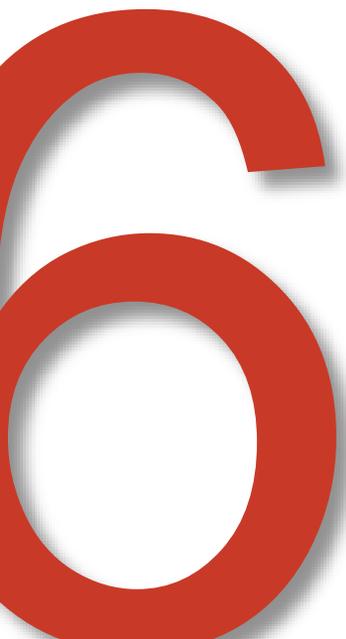
### その他情報を知りたい方へ

CEV補助金対象車両	都道府県別補助金交付状況
EV等保有・販売台数統計	地方自治体の支援制度

### 新着情報

一覧はこちら >

- 2024/09/06 **CEV**  
**<重要>** 令和5年度補正 CEV補助金「登録(届出)期間と受付期間の最終期限」について
- 2024/08/19 **充電インフラ**  
**<重要>** 令和5年度補正・令和6年度当初予算「クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てんインフラ等導入促進補助金」第2期 充電設備およびV2H充放電設備・外部給電器 事業 交付申請受付開始のお知らせ
- 2024/08/13 **充電インフラ**  
**<重要>** 令和5年度補正・令和6年度当初予算「クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てんインフラ等導入促進補助金」充電設備およびV2H充放電設備・外部給電器「第2期分」の概要について
- 2024/08/05 **充電インフラ**  
**<重要>** 令和5年度補正・令和6年度当初予算「クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てんインフラ等導入促進補助金」充電設備およびV2H充放電設備・外部給電器「第2期分」の交付申請期間について
- 2024/07/31 **充電インフラ**  
**<重要>** 令和5年度補正・令和6年度当初予算「クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てんインフラ等導入促進補助金」充電設備 第1期の結果について



# 600e 競合車 比較



## MINI ACEMAN



## 最大のライバル

## ＜基本情報＞

- ・MINIブランド初のBEV専用モデル。グレードはEとSEの2つ。
- ・スタイリングは5ドアの都市型クロスオーバー。8角形のグリルラインや多角形のヘッドランプ、フェンダーアーチなど、ひと目で新しい、でもMINIとわかるデザインコンセプトを纏う。
- ・6月6日、日本発売開始。デリバリーは第4四半期以降。
- ・リサイクルの樹脂やアルミを積極的に使用してアピール。
- ・インターフェイスを円形ディスプレイ周辺に集約。見た目のインパクトも大きい。

	価格	最高出力	最大トルク	バッテリー容量	EV航続距離WLTC	交流電力消費率WLTC	車両重量	駆動方式	最高速度	0-100
600e La Prima	¥ 5,550,000	115kW/156ps	270Nm	54kWh	493km	126wh/km	1,580kg	FF	150km/h	一秒
MINI ACEMAN E	¥ 4,910,000	135kW/184ps	290Nm	54.2kWh	327km	140wh/km	1,670kg	FF	---km/h	--秒
MINI ACEMAN SE	¥5,560,000	160kW/218ps	330Nm	54.2kWh	414km	144wh/km	1,740kg	FF	---km/h	--秒
	全長	全幅	全高	ホイールベース	トレッド前/後	タイヤサイズ	最小回転半径			
600e La Prima	4,200mm	1,780mm	1,595mm	2,560mm	1,535/1,525mm	215/55 R18	5.3m			
MINI ACEMAN E	4,080mm	1,755mm	1,515mm	2,605mm	----/----mm	205/55 R17	--m			
MINI ACEMAN SE	4,080mm	1,755mm	1,515mm	2,605mm	----/----mm	225/40 R18	--m			



新世代のミニのデザインコンセプトにより若干角ばった雰囲気を持つMINIエースマン。3ドアのMINIやカントリーマンはICEとBEVを選べるが、MINIの5ドアモデルはICEとBEV（エースマン）で専用のデザインを与えられていることになる。



### カラーリングは4種類

MINIエースマンのグレードはEとSEの2種類で、それぞれに2種類のトリム（Eはエッセンシャルとクラシック、SEはクラシックとフェイスボード）が選べる。カラーリングは上の写真の4種類。上位モデルのエースマンSEは65万円高い556万円となる。



### 完成度が高い専用アプリ

専用アプリの活用で、自宅にいるときからナビの目的地設定やエアコンの稼働、充電状態のチェック等が行える。



### 円形ディスプレイはインパクト大！

エースマンをはじめとするMINIの最新モデルの室内で注目を集めている円形の有機ELディスプレイ。ナビやインフォテインメントだけでなくメーター機能など可能な限りの操作系が集約されており、スマホ世代の直観的な操作に有効。最新のMINIエクスペリエンス・モードは走行フィールだけでなくコクピットの雰囲気までガラリと変える。ドライバー正面には小さな投影式のメーターが付いている。



モードごとに円形ディスプレイの色と室内照明が変化。布製のダッシュボードにも個性的な光のパターンが投影される。



## MINI ACEMAN の特徴

- ・プレミアムコンパクトの印象が確立されたMINIブランド。BEV専用車はブランドとして初めて。
- ・MINIファミリーの中でもエースマンはBEV専用の新世代デザインを纏っておりアピールが強い。600eも日本仕様はBEVのみの展開なので、結果的にBEV専用車に近い立ち位置といえる。
- ・デザインのみならずインターフェイスもMINI独特の雰囲気、習慣があり、これまでICEモデルのMINIに乗ってきたオーナーが違和感なく乗り換えることができる。
- ・ブランド内に3ドアのMINI E、1サイズ上の5ドアモデルであるカントリーマンEがあり、用途に合わせてBEVのラインナップ内でも細かいモデル選択が可能。
- ・ボディのサイズ感やメッキ等の光モノを極力控えつつ、可愛らしさが強調されたデザインの傾向はフィアット600eと似ている。だがMINIは賑やか、フィアットはシンプルという伝統的な特徴がある。
- ・黒いフェンダーアーチやルーフレールでSUVを装っているが600eより80ミリほど背が低い。
- ・専用のスマホアプリも秀逸な仕上がり。充電状態の把握も容易。



## 600e La Prima のアピールポイント

- ・Bセグメントのサイズ感はMINIエースマンとほぼ一緒。ツルンとしたデザインはフィアット500にも通じる。
- ・600（セイチェント）はMINIよりも4年ほど前（1955年）から存在するフィアットの伝統的なネーミング。
- ・フィアット500の可愛らしさとサイズ感、5ドアハッチバックならではの高い利便性を兼ね備える。
- ・マスコットの可愛らしさの内外装はMINIと好勝負。ヘッドランプの人懐っこい表情やフィアットらしいすっきりとしたデザイン、初代600に共通する楕円の意匠を継承する600eに分がある。
- ・ステランティスのCMPプラットフォームは2020年（DS3クロスバック）から実績があり信頼性も高い。
- ・インターフェイスは7インチのディスプレイを含めてシンプルな構成。容易に扱うことができる。
- ・5人乗りの荷室容量は360ℓ。これはエースマンの300ℓ、ボルボEX30の318ℓを上回るクラス最大。





## MINI COUNTRYMAN E



## ＜基本情報＞

- ・2023年11月発売開始。
- ・グレートはFFのE、AWDのSE ALL4の2種類。BEV以外にもガソリン、ディーゼルも選択可能
- ・BMW iX1、iX2と同じプラットフォームを使用。BMWの方が価格は若干高め
- ・カントリーマン（これまで日本ではクロスオーバー）として3世代目。BEV化は初
- ・価格：カントリーマンE ¥5,990,000      カントリーマンSE ALL4 ¥6,720,000

	価格	最高出力	最大トルク	バッテリー容量	EV航続距離WLTC	交流電力消費率WLTC	車両重量	駆動方式	最高速度	0-100
600e La Prima	¥5,550,000	115kW/156ps	270Nm	54kWh	493km	126wh/km	1,580kg	FF	150km/h	—
MINI COUNTRYMAN E	¥5,990,000	150kW/204ps	250Nm	66.45kWh	482km	154wh/km	1,890kg	FF	170km/h	8.6秒

	全長	全幅	全高	ホイールベース	トレッド前/後	タイヤサイズ	最小回転半径
600e La Prima	4,200mm	1,780mm	1,595mm	2,560mm	1,535/1,525mm	215/55 R18	5.3m
MINI COUNTRYMAN E	4,445mm	1,845mm	1,640mm	2,690mm	----/----mm	205/65 R17	5.5m

## エクステリアは以前よりスッキリ風



3代目となる新型からはこれまでのMINIより可愛らしさが抑えられ、ボクシーですっきりとしたデザインに。このためMINIファン以外の新しい客層からも注目が集まっている。ほぼ同じデザインでガソリン、ディーゼル、BEVが揃っている。

## シートの雰囲気はしっかり英国調



操作系はMINIの伝統に則って極力シンプルに。一方シートのデザインやマテリアルはリサイクル素材を含めながらも、英国車の伝統的なため度まとめられている。Cセグメントということもありリアシートの足元にも余裕がある。

## MINIらしさはそのまま、よりシンプルな見た目と直感的な操作系を実現



ドライバーの正面はヘッドアップディスプレイのみ。物理メーターはなくなっている。ステアリング上やセンターコンソールからも物理スイッチをできるだけ排除しシンプルなデザインを強調。ダッシュボード全体にざっくりしたリサイクルポリエステル製のジャージ生地を使い、走行モード連動のカラフルなライトを投影し遊び心をアピール。

MINI APPがEVをより快適に。  
充電ステーションを検索、ナビとも連動

2018年以降の全てのMINIに対応している専用アプリ。EVの場合は自宅で充電状況や航続距離をチェックしたり、目的地を事前に決めナビに送っておくことも可能。ナビと連動した充電ステーションの検索も便利な機能だ。

## 9.45インチ、円形有機ELセンターディスプレイが新たなユーザーインターフェイスを創出



新世代のMINIをイメージさせる円形タッチディスプレイだが1959年製の初代MINIがモチーフ。最大で8種類から選べるMINIエクスペリエンスモードは照明やサウンド、円形ディスプレイ内のデザイン、走行モードを一括変更することによって乗員に様々な走行体験を提供する。モニター内のキャラはHey MINIと呼びかけると起動するMINIインテリジェント・パーソナル・アシスタント。

## MINI エクスペリエンス・モードの一例



## グリーン・モード

エコ・モードで走行距離を最大限に伸ばすためのモード。メーター内にはスロットル開度と回生の状況が大きく表示され、回生によって稼いだ走行距離なども表示される。



## コア・モード：

クラシックで快適なノーマルモード。やさしい色合いのモニター表示だけでなくステアリングの操作感、サスペンションの減衰などが調整される。



## ゴーカート・モード

初代MINIの機敏な動きをゴーカートフィーリングと称してきたMINIらしいスポーツモード。暗くてシックな室内照明と、引き締まったダンパーによる走りが特徴

## MINI COUNTRYMAN E の特徴

- ・フィアット500や600と同様に伝統的で可愛らしいスタイリングのイメージが強く浸透しており、指名買いするファンが多い。
- ・MINI=かわいい、コンパクトというイメージで売っているが、カントリーマンは600eより1サイズ上のSUV Cセグメント。
- ・現行型からユーザーインターフェイスが刷新されたが、歴代で操作環境に一貫性があり、慣れると他ブランドに移りにくい。
- ・サイズの的に600eの直接的なライバルはMINIエースマン。だがエースマンや600eといったBセグメント車では「少し車内が狭い」といった場合、MINIにはカントリーマンというほどよく大きいアナザーチョイスがあり、取りこぼしが無い。
- ・現行のカントリーマンは3代目（以前日本ではクロスオーバーを名乗る）なので、同型からの乗り換え需要もあり、その際に同じボディでディーゼル、ガソリン、EV、さらには2駆と4駆といった選択肢があるのも強み
- ・歴代のMINIは丸みのあるボディで可愛らしさを演出し、そのかわりボディサイズの割に室内が狭いという弱点があった。現行のカントリーマンはいくぶん角ばったボディ形状でリアの荷室も隅まで使いやすい印象。前後席とも頭部の圧迫感も少ない。
- ・BMW車と同じADASを装備しており、同システムは現状の最高レベルの仕上がり。渋滞時のハンズオフも可能。



## 600e のアピールポイント

- ・カントリーマンはMINIにしてはBMW的な角ばったスタイリングになっている。これに対し600eはフィアット500eが持っている愛嬌のあるスタイリングを受け継ぎつつ、実用性に優れる5ドアモデルとして仕上がっている。
- ・600eより1セグメント上のカントリーマンはボディも一回り大きい。特に約65ミリ狭い600eの車幅は取り回しのしやすさ、駐車場でのドアの開閉等の使い勝手に優れる。
- ・キビキビしたハンドリングは両者に共通する特徴だが、ボディの軽快感、すっきりとした身のこなしは600eが優れる。
- ・モニター内のスイッチと物理スイッチの棲み分けが上手く、直感的に扱いやすいインターフェイス。MINIの新しいインターフェイスは円形モニター内に集約されており、エアコンやオーディオといった機能呼び出しが難しい。
- ・走行モードはエコ、ノーマル、スポーツの3つ。シンプルな構成となっている。





全長：3,858mm  
 全幅：1,756mm  
 全高：1,460mm  
 ホールベース：2,526mm  
 車重：1,560kg  
 ラゲッジ：210ℓ

### ALL-ELECTRIC MINI COOPER.

3ドアハッチバック、MINIのメインモデル。グレードはクーパーEとクーパーSEの2種類でバッテリー容量やパワーに違いがある。クーパーEの航続距離は344km 価格は¥4,788,000～

#### プロフィール/600eに対する立ち位置

- ・4代目MINIの登場とタイミング、デザインやサイズ感は似ているが、プラットフォームは電動専用の別物。日本で正式販売されるMINI初の量産EVモデル。デリバリーは今年第二四半期以降の予定。
- ・現在は4ドアモデルも多いが、元々MINIは2ドアのみ。このため2ドアモデルに抵抗がない顧客が多い。仕向け地に関係なく中国の張家港工場製。
- ・ダッシュボード廻りの構成、円形ディスプレイによる新型インフォテイメント、走行モード等はカントリーマンと同様。
- ・対話型のミニ・インテリジェンス・パーソナル・アシスタントは、これまでMINIに触れてきた人でないと扱いづらい印象あり。
- ・600eより小さいサイズを好み、基本的に2人乗りという人の選択肢。



全長：4,080mm  
 全幅：1,755mm  
 全高：1,515mm  
 ホールベース：2,605mm  
 車重：——  
 ラゲッジ：300ℓ

### ALL-ELECTRIC MINI ACEMAN.

MINIファミリーで最も前衛的なデザインの電動シティ・クロスオーバー。全高を抑えた5ドアのボディのサイズ感も600eと非常に近い最大のライバル車 価格は¥5,068,000～

#### プロフィール/600eに対する立ち位置

- ・3ドアハッチのMINIと5ドアSUVのカントリーマンの間を埋めるシティ・クロスオーバー。グレードはEとSEの2種モデル。デリバリー開始は今年第四四半期以降の予定。
- ・MINIやMINIカントリーマンと違ってICEモデルはなし。電動専用モデル。
- ・黒い樹脂製のホイールアーチやサイドシル等でSUVらしい車高の高さを演出しつつ、実はあまり車高が高くなっていない点は600eと同じ。
- ・ほぼ同サイズでありながら、ラゲッジスペースは600eの360ℓに対し300ℓ。ボディ末端の絞り込みのせいで開口部も狭く見える。
- ・ストップ&ゴー機能付きのアクティブクルーズコントロール等ADASの完成度は大きなアドバンテージとなるはず。

**MINI COOPER (3 DOOR).**

洗練された伝統美。クーパーはもともとスポーツモデルの名称だったが今年発表された新型からは標準の車名に組み込まれている。

¥3,990,000~

**MINI COOPER 5 DOOR.**

MINIのコンパクトボディを活かしつつ、5ドアボディでゆとりある室内スペースを実現したプレミアム・コンパクトハッチ。

¥ 4,110,000~

BMW MINIの強みはコンパクトサイズの中に幅広いラインナップが揃っていること。ガソリン、ディーゼル、4駆、2駆、5ドア、3ドア、パワフルなモデルなど全方位的。

中でも600eの最大のライバルとなるのはカントリーマンと新登場のエースマン。この2台に対する600eの長所はシンプルで直観的に扱えるインフォテイメント、操作系、そして“ドルチェ ヴィータ”を享受するようなイタリアのエモーショナルなデザイン感性と言える。

**MINI COUNTRYMAN.**

‘60年代のカントリーマンはロングボディのステーションワゴンだったが、現代はその名がSUVモデルに受け継がれている。新型はMINI史上最大のボディを持つ。

¥ 4,930,000~

**JOHN COOPER WORKS.**

3ドアからカントリーマンまで様々なモデルでラインナップされるシリーズ最強のホットモデル。車名は往年のF1チームを主宰し、MINIクーパーを生み出したジョン・クーパーに由来している。

¥ 5,360,000~



## VOLVO EX30 ウルトラ シングルモーター エクステンデッドレンジ



## &lt;基本情報&gt;

- ・ 2023年6月発表
- ・ ボルボが日本市場で販売する3台目にして最小のEVモデル。
- ・ 一目でEVとわかり、洗練されている印象の内外装が高く評価されている。
- ・ ボディサイズは600eに近いが、走力性能は見かけによらずパワフル。
- ・ 価格：EX30 ウルトラ シングルモーター エクステンデッドレンジ ¥5,590,000

	価格	最高出力	最大トルク	バッテリー容量	EV航続距離WLTC	交流電力消費率WLTC	車両重量	駆動方式	最高速度	0-100
600e La Prima	¥5,550,000	115kW/156ps	270Nm	54kWh	493km	126wh/km	1,580kg	FF	150km/h	—
VOLVO EX30	¥5,590,000	200kW/272ps	343Nm	69kWh	560km	143wh/km	1,830kg	RWD	---km/h	5.3秒

	全長	全幅	全高	ホイールベース	トレッド前/後	タイヤサイズ	最小回転半径
600e La Prima	4,200mm	1,780mm	1,595mm	2,560mm	1,535/1,525mm	215/55 R18	5.3m
VOLVO EX30	4,235mm	1,835mm	1,550mm	2,650mm	----/----mm	245/45 R19	5.5m

## 洗練された北欧デザイン



ツルっとしたフロントマスクによってひと目でEVとわかる顔立ち。横にしたT字のヘッドランプは現代のボルボに共通している。非常に知的な現代の北欧デザインだが、意外なのは思いのほかパワーがあること。それでも一充電走行距離は600eを上回る。リアモーターのためフロントボンネット下にも小物入れが備わる。

## ガラスルーフの面積が大きく開放感あり



キャビン部分がブラック仕上げになってガラスルーフに溶け込んだ外観。リアシートに座るとガラスルーフの解放感を楽しめる。フロントシートのシートヒーターは気温7度以下で自動的にスイッチが入る。ちなみにリアのラゲッジスペースは600eの360ℓに対し318ℓに留まる。

## シンプルで扱いやすい操作系、ACCも優秀



若干角ばったステアリングだが操作性は悪くない。左右のスポーク上のスイッチ類も直観的に扱える。ドライバーの正面、ステアリングコラム上にはメーターではなくドライバーモニタリングシステムのセンサーが付いている。

## 色だけでなく素材使いもお洒落なシート



ヘッドレスト一体型のフロントシートはスリムだが座り心地は上々。シートの仕様はウール混のファブリックを用いる「ミスト」とフェイクレザーとファブリックのコンビ「ブリーズ」の2種類。再生可能素材やリサイクル素材がふんだんに使われている点も注目。リアのシートバックは6:4の分割可倒式となっている。

モダンリビングのようなスッキリ感が特徴の室内  
インフォテインメントはGOOGLEのシステムを採用

以前から着実に電動化を推し進めてきたため、かなりシンプルで特徴的な操作系、インフォテインメントシステムになっているが、理論的に構築されているため慣れると扱いやすい。近年はgoogleのシステムで構成されており、スマホとの相性もいい。回生ブレーキをオンにすると停止までカバーするワンペダルドライブが可能になり、走行距離も稼ぐことが出来る。だがスロットルオフの制動は強めで違和感があり、人によってはクルマ酔いの原因にもなりそう。スッキリした室内デザインは北欧モダンリビングのよう。

## VOLVO EX30 の特徴

- ・ボディサイズは600eと非常に似通った普段使いのジャストサイズ。だが大人びたスタイリングのボルボEX30はコンクリート打ちっ放しの都会的な建築やすっきりしたプロダクトを好む人に人気が高い。
- ・質実剛健という従来のボルボのイメージだけでなく、北欧デザインのトレンドをほどよく取り込んでいる。
- ・2014年にデビューしたXC90以降のいわゆる新世代ボルボは早くから電動化に積極的。ハイブリッド、PHEVなどを積極的に普及させており「次はフルEV」という気持ちになっている顧客も多い。
- ・販売がサブスクリプションサービスか専用サイトによるオンラインのみという点も新しい。
- ・今年中に上位モデルのEX30ツインモーターパフォーマンス（システム最高出力428psのAWDモデル）も販売が開始される予定になっている。
- ・フロントモーター前輪駆動の600eに対しEX30はリアモーター後輪駆動。



## 600e のアピールポイント

- ・デザインはすっきりとしているが、無表情な感じにも見えるボルボEX30。ボディカラーも黄色以外は白、黒、シルバー系など落ち着いたトーンが多い。これに対し600eは赤、緑青系など明るいカラーもあり快活な印象。
- ・フィアット500e譲りの愛嬌のあるスタイリングでありながら、実用性に優れる5ドアボディを持つ。
- ・キビキビしたハンドリングとボディの軽快感。EX30は一世代前のBEVに多い床下の重さを感じるハンドリング。
- ・大きすぎないモニターの見やすさ。センターコンソール付近に水平にすっきりと配置された物理スイッチは、既存のICE車から乗り換えでも直観的に扱いやすい配置。ボルボはi pad的な縦型モニター内にスイッチを集約。グーグルのシステムなのでMINIよりは扱いやすいが、高齢者、スマホに慣れていない世代には抵抗感がありそう。





## VW ID.4 LITE



## ＜基本情報＞

- ・ 2022年10月、VW初のEV量産車として日本市場で発売開始
- ・ EV時代のVWゴルフと期待され登場。リアにモーターを置く後輪駆動。
- ・ グレードはベーシックなLiteと上級のPROの2種類。
- ・ VWらしいシンプルな内外装。広い室内が特徴。
- ・ EV専用のプラットフォームを使用。
- ・ 価格：ID.4 Lite ¥5,142,000 ID.4 PRO ¥6,488,000

※サイズの小さいID.3は日本導入は未定

	価格	最高出力	最大トルク	バッテリー容量	EV航続距離WLTC	交流電力消費率WLTC	車両重量	駆動方式	最高速度	0-100
600e La Prima	¥5,550,000	115kW/156ps	270Nm	54kWh	493km	126wh/km	1,580kg	FF	150km/h	—
VW ID4 Lite	¥5,142,000	125kW/170ps	310Nm	52kWh	435km	132wh/km	1,950kg	RWD	160km/h	8.5秒

	全長	全幅	全高	ホイールベース	トレッド前/後	タイヤサイズ	最小回転半径
600e La Prima	4,200mm	1,780mm	1,595mm	2,560mm	1,535/1,525mm	215/55 R18	5.3m
VW ID4 Lite	4,585mm	1,850mm	1,640mm	2,770mm	----/----mm	235/60 R18	5.4m

### VWらしいプレーンなボディ 機能重視のベーシックEV



機能面を最初に決め、そこにボディをかぶせていったような構成のVW ID.4。EV専用のMEBプラットフォームで数モデルを作り分けているが、日本で販売されているのはID.4のみ。サイズはCセグメント+と大型。

### 見た目以上に広い後席。ファミリーカーの趣



Dセグメントに近いCセグメント+なのでリアシートの足元は600e比でかなり広く、シートのサイズにも余裕がある。

### 最小限のメーターだが必要な情報は網羅



ステアリング越しのメーターパネルは最小限の大きさだが必要な情報はしっかりと盛り込まれ、ICEモデルのVWから乗り換えても違和感がない。

### リアモーターと思えないスペースを確保



リアのシートバックを起こしていても543ℓの大容量を確保しているラゲッジスペース。シートを倒せば1575ℓまで拡大可能。

### ICEモデルのVWの意匠を踏襲 その点が乗り換えユーザーの安心にもつながっている



本国での発表は2020年と少し時間が経っており、内外装のイメージはICEモデルとあまり大差がない。このため年配のユーザーなどにとっては、VWブランドのベーシックなイメージを含め、ICEモデルから移行しやすい印象を持たれている。ADASに関して、同じグループ内のアウディやポルシェがステアリングコラムから生えるレバータイプを採用しているのに対し、VWはステアリング上のスイッチで操作する点も現代のスタンダードに則っている。

## VW ID.4 LITEの特徴

- ・600eとはサイズも違うので比較対象にはなりにくいと思われがちだが、初めて輸入EVを購入しようと思った場合にはベーシックなドイツ・ブランドの1台は選択肢になりやすい。
- ・アメリカや中国市場を狙った設計なので、ボディの大きさがそのまま室内の広さにもつながっている。サイズ感を考えれば車両価格はリーズナブルといえる。
- ・リア駆動なのでスポーティな走りを想像する人もいるが、実際のドライブフィールはモーターの搭載位置を感じさせない鷹揚なもの。ドライブしていて楽しいという印象は特にない。
- ・グレードはLiteとProの2種類。最高出力（Lite:170ps Pro:204ps）やバッテリーのサイズが違い、航続距離もLiteが435km、Proが618kmになっている。またトリムのレベルも異なっているが、どちらのグレードでもフル装備に近い点はVWらしい。



## 600e のアピールポイント

- ・ボディがID.4に比べひと回り以上コンパクトで「普段使いしよう!」と思わせるサイズ感。実際にID.4のボディは運転に不慣れな人だと駐車場等で少し持て余してしまう。
- ・VWらしく道具に徹し捉えどころのないID.4のスタイリングに対し600eは愛嬌たっぷり。
- ・キビキビしたハンドリングとボディの軽快感。ID.4は一世代前のBEVに多い床下の重さを感じるハンドリング。
- ・車重が370kgも違う（ID.4 LITE 1950kg、600e 1580kg）ので600eの方がタイヤ長持ち、経済的。
- ・インターフェイスの扱いやすさは互角。ドライバー正面のメーターは表示が大きい600eの方が情報確認が容易。高齢者、スマホに慣れていない世代ほど物理スイッチが整然と並んだ600eを好みそう。



## ジープ アベンジャー

### <基本情報>

- ・ 現行JEEPのラインナップ中の最小モデルにしてブランド初のBEV。
- ・ ひと目でJEEPとわかるスタイリング。伝統的な7スロットグリル、台形ホイールアーチなどJEEPモデルの特徴を網羅。
- ・ これまで4×4モデルのみだったselec-Terrain®とヒルディセントコントロールを前輪駆動のJEEPとして初めて搭載。
- ・ JEEPならではのアプローチ/デパーチャーアングル、地上最低高を確保。走るフィールドを選ばない。
- ・ ACC+レーンセンタリング機能など最新レベルのADASを搭載。

### <特徴>

- ・ 運転席からの見切りがよいボディ。アンダーボディの周囲が黒い成形色の樹脂パーツで覆われておりタフなギア感あり。
- ・ JEEPファミリーに珍しくFF（前輪駆動）で、BEVのため副変速機を持たないが、ICE車より低速のトルクが分厚く、ジワッと滑らかな加速を容易にコントロールできるため、FF車でありながら滑りやすい路面でも活躍しそう。



	価格	最高出力	最大トルク	バッテリー容量	EV航続距離 WLTC	交流電力消費率 WLTC	車両重量	駆動方式	最高速度	0-100
<b>600e La Prima</b>	¥ 5,550,000	115kW/156ps	270Nm	54kWh	493km	126wh/km	1,580kg	FF	150km/h	—
<b>Avenger Altitude</b>	¥ 5,500,000	115kW/156ps	270Nm	54kWh	486km	127wh/km	1,570kg	FF	150km/h	9.0秒▲

	全長	全幅	全高	ホイールベース	トレッド前/後	タイヤサイズ	最小回転半径	駆動方式
<b>600e La Prima</b>	4,200mm	1,780mm	1,595mm	2,560mm	1,535/1,525mm	215/55 R18	5.3m	FF
<b>Avenger Altitude</b>	4,105mm	1,775mm	1,595mm	2,560mm	1,535/1,525mm	215/55 R18	5.3m	FF

## Peugeot e-208

### <基本情報>

- ・2020年7月日本デビュー。600eと同じe-CMPプラットフォームを使用。
- ・e-208の全長(4095mm)はミニクーパー5ドアより60mm長く、600eより105mm短い。
- ・パワーオブチョイスを謳い、日本市場でもガソリン(208)とBEV(e-208)から選べる。

### <特徴>

- ・センターコンソール上のモニターはアベンジャーの10インチに対し7インチ。
- ・BEVらしさはあまり強く漂っていない。内外装を含めプジョーらしさはしっかりと備えている。
- ・柔らかめのシートの質感と、駆動用バッテリー搭載によるしっとりとした乗り心地のマッチングがいい。
- ・ステアリングの上からメーターを確認するプジョー特有のiコクピットはBEVでも健在。



	価格	最高出力	最大トルク	バッテリー容量	EV航続距離WLTC	交流電力消費率WLTC	車両重量	駆動方式	最高速度	0-100
600e La Prima	¥5,550,000	115kW/156ps	270Nm	54kWh	493km	126wh/km	1,580kg	FF	150km/h	—
e-208 Allure	¥5,124,000	100kW/136ps	260Nm	50kWh	395km	144wh/km	1,490kg	FF	---km/h	—

	全長	全幅	全高	ホイールベース	トレッド前/後	タイヤサイズ	最小回転半径	駆動方式
600e La Prima	4,200mm	1,780mm	1,595mm	2,560mm	1,535/1,525mm	215/55 R18	5.3m	FF
e-208 Allure	4,095mm	1,745mm	1,445mm	2,540mm	1,485/1,485mm	195/55 R16	5.4m	FF

# 競合車比較 サイズ比較

FIAT  
600e  
La Prima



全幅 1,780mm



ホイールベース 2,560mm  
全長 4,200mm



車重 1,580kg

全高 1,595mm  
最低地上高 199mm

アプローチアングル 18.4°



ブレークオーバーアングル 19.4°

ディパーチャーアングル 28.9°

MINI  
COUNTRYMAN E



1,845mm +65mm



2,690mm +130mm  
4,445mm +245mm



1,890kg +310kg

1,640mm +45mm  
- mm



VOLVO  
EX30



1,835mm +55mm



2,650mm +90mm  
4,235mm +35mm



1,830kg +250kg

1,550mm -45mm  
- mm



Volkswagen  
ID.4 Lite



1,850mm +70mm



2,770mm +210mm  
4,585mm +385mm



1,950kg +370kg

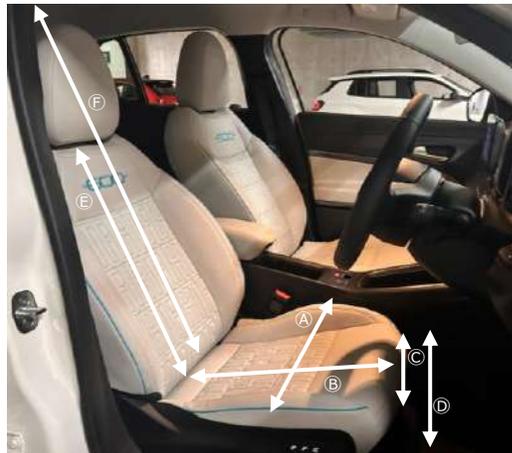
1640mm +45mm  
- mm



車種	全長		全幅		全高		ホイールベース		車重		アプローチアングル		ランブレイクアングル		ディパーチャーアングル	
FIAT 600e	4,200		1,780		1,595		2,560		1,580		18.4		19.4		28.9	
MINI ACEMAN	4,080	-120	1,755	-25	1,515	-80	2,605	+45	未公開	-	未公開	-	未公開	-	未公開	-
MINI COUNTRYMAN E	4,445	+245	1,845	+65	1,640	+45	2,690	+130	1,890	+310	未公開	-	未公開	-	未公開	-
VOLVO EX30	4,235	+35	1,835	+55	1,550	-45	2,650	+90	1,830	+250	未公開	-	未公開	-	未公開	-
VW ID.4 Lite	4,585	+385	1,850	+70	1,640	+45	2,770	+210	1,950	+370	未公開	-	未公開	-	未公開	-

# 競合車 室内・ラゲッジサイズ比較 (1/2)

## ▶ 室内サイズ比較



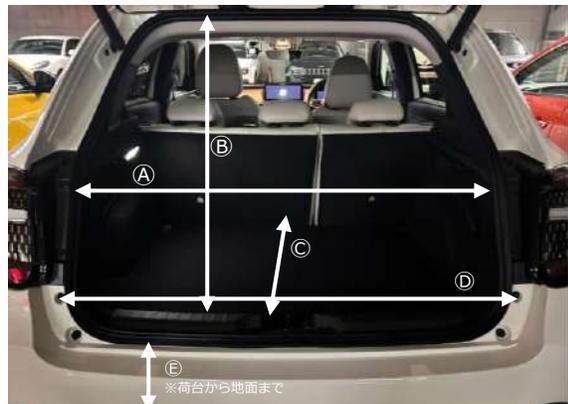
フロントシート														
車種	A座面幅		B座面長		C座面厚		Dシート調整高				E背もたれ長		F座面から天井	
	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高
FIAT 600e	480		510		100		310		340		630		940	
MINI COUNTRYMAN E	470	-10	520	+10	110	+10	260	-50	310	-30	650	+20	1,100	+160
Volvo EX30	500	+20	500	-10	150	+50	270	-40	330	-10	530	-100	1,060	+120



セカンドシート														
車種	A座面幅		B座面長		C座面厚		D背もたれ長		E座面から天井まで		F床から座面		G床から天井	
	FIAT 600e	1,230		440		110		600		920		360		1,200
MINI COUNTRYMAN E	1,250	+20	440	±0	140	+30	660	+60	960	+40	330	-30	1,210	+10
Volvo EX30	1,230	±0	440	±0	110	±0	880	+280	990	+70	310	-50	1,190	-10

※実寸を元に作成した比較表

## ▶ ラゲッジサイズ比較



ラゲッジ												
車種	A開口幅		B開口高		C奥行(2列目あり)		D床面最大幅		E積込高さ		F容量	
FIAT 600e	990		710		720		1,190		770		360	
MINI COUNTRYMAN E	940	-50	740	+30	820	+100	1,330	+140	790	+20	-	-
Volvo EX30	980	-10	620	-90	710	-10	1,250	+60	780	+10	318	-42

※実寸を元に作成した比較表

### ◆ゴルフバック車載 写真

- ◎セカンドシートを全て使用した状態ではゴルフバックを3個積むことは出来ません(競合車も同様)
- ◎6:4の可倒式の「4」を倒した状態(3名乗車)、ゴルフバック3個・ポストンバッグ3個を積むことが可能です

- 車載内容
- ・ゴルフバック 9.5型 × 3個
- ・ポストンバッグ × 3個



※ゴルフバックのヘッドカバーを取り付けて車載

●600e



●COUNTRYMAN E



●EX30



※3車種ともに6:4の可倒式の「4」を倒した状態(3名乗車)

# 競合車比較 主要諸元比較一覧

	価格	最高出力	最大トルク	バッテリー容量	EV航続距離(WLTC)	交流電力消費率(WLTC)	車両重量	駆動方式
FIAT 600e La Prima	¥ 5,550,000	115kW/156ps	270Nm	54kWh	493km	126wh/km	1,580kg	FF
MINI ACEMAN	E ¥ 4,910,000 SE ¥ 5,560,000	135kW/184ps 160kW/218ps	290Nm 330Nm	42.5kWh 54.2kWh	327km 414km	140wh/km 144wh/km	1,670kg 1,740kg	FF FF
MINI COUNTRYMAN E	¥ 5,930,000	150kW/204ps	250Nm	66.45kWh	482km	7.3km/kWh	1,890kg	FF
VOLVO EX30	¥ 5,590,000	200kW/272ps	343Nm	69kWh	560km	6.8km/kWh	1,830kg	RWD
VW ID.4 Lite	¥ 5,930,000	125kW/170ps	310Nm	52kWh	435km	7.6km/kWh	1,950kg	RWD
Peugeot e-208 Allure	¥ 5,124,000	100kW/136ps	260Nm	50kWh	395km	6.9km/kWh	1,490kg	FF
Avenger	¥ 5,500,000	115kW/156ps	270Nm	54kWh	486km	127wh/km	1,570kg	FF
Alfa Romeo Junior Elettrica	¥ 5,560,000	115kW/156ps	270Nm	62kWh	494km	125wh/km	1,580kg	FF

	全長	全幅	全高	最小回転半径	ラゲッジ容量
FIAT 600e La Prima	4,200mm	1,780mm	1,595mm	5.3m	360 ℓ
MINI ACEMAN	4,080mm	1,755mm	1,515mm	—	300 ℓ
MINI COUNTRYMAN E	4,445mm	1,845mm	1,640mm	5.5m	—
VOLVO EX30	4,235mm	1,835mm	1,550mm	5.5m	318 ℓ
VW ID.4 Lite	4,585mm	1,850mm	1,640mm	5.4m	—
Peugeot e-208 Allure	4,095mm	1,745mm	1,445mm	5.4m	—
Avenger	4,105mm	1,775mm	1,595mm	5.3m	—
Alfa Romeo Junior Elettrica	4,195mm	1,780mm	1,585mm	5.3m	400 ℓ

☆Bセグメントは、600e・ACEMAN・EX30となるが、  
 スモールサイズが売りで室内空間/収納スペースに  
 さほど余裕がないACEMANに比べ、  
 600eは広い室内とクラストップレベルの収納力を持つ。

☆全長全幅が大きいEX30 は、ボディサイズの割に  
 ラゲッジ容量318 ℓ と小さい。  
 また、最小回転半径はCセグメントのCOUNTRYMANと  
 同じ5.5mとなり、取り回しの点でも600eが優位だ。



# 5年間 保有コスト比較

		FIAT	FIAT	MINI	VOLVO	Volkswagen	FIAT
		600e La Prima <BEV>	600 Hybrid La Prima <ICE>	ACEMAN E <BEV>	EX30 <BEV>	T-Roc TSI Style 純正ナビ"Discover Pro"、 レザーシートパッケージ <ICE>	500X SPORT+ <ICE>
④：メーカー希望小売価格（消費税込）		¥5,550,000	¥4,190,000	¥4,910,000	¥5,590,000	¥5,141,000	¥4,300,000
メンテナンスパッケージ		上記金額に含まれる 3年間	上記金額に含まれる 3年間	上記金額に含まれる 3年間	上記金額に含まれる 3年間	上記金額に含まれる 3年間	上記金額に含まれる 3年間
税金比較	環境性能割,重量税	非課税	¥164,340	非課税	非課税	¥185,280	¥167,040
	自動車税 ※1	¥106,500	¥152,500	¥106,500	¥106,500	¥152,500	¥152,500
燃料代比較 ※2 ※3	9,000キロ/年・5年	¥152,970	¥371,739	¥181,305	¥171,885	¥551,612	¥638,059
▲ 国からの補助金(CEV補助金) ※4		¥690,000	¥0	¥450,000	¥460,000	¥0	¥0
<b>5年間保有コスト</b>		<b>¥5,119,470</b>	<b>¥4,878,579</b>	<b>¥4,747,805</b>	<b>¥5,408,385</b>	<b>¥6,030,392</b>	<b>¥5,257,599</b>
FIAT 600e との差額			-240,891	-371,665	+288,915	+910,922	+138,129
◇ リセールバリュー考慮							
⑥：残価率（5年後・予測） ※5		40%	45%	42%	40%	40%	35%
リセールバリュー [ ④ × ⑥ ]		¥2,220,000	¥1,885,500	¥2,062,200	¥2,236,000	¥2,056,400	¥1,505,000
<b>5年間保有コストからリセールを引いた金額</b>		<b>¥2,899,470</b>	<b>¥2,993,079</b>	<b>¥2,685,605</b>	<b>¥3,172,385</b>	<b>¥3,973,992</b>	<b>¥3,752,599</b>
FIAT 600e との差額			+93,609	-213,865	+272,915	+1,074,522	+853,129

※1 登録月に関わらず標準年税額 / グリーン化特例軽減対象となる自動車に対して登録翌年度分について75%減税

※2 ICE車の場合：9,000km×5年÷WLTCモード×燃料代（燃料代：ハイオク190円）

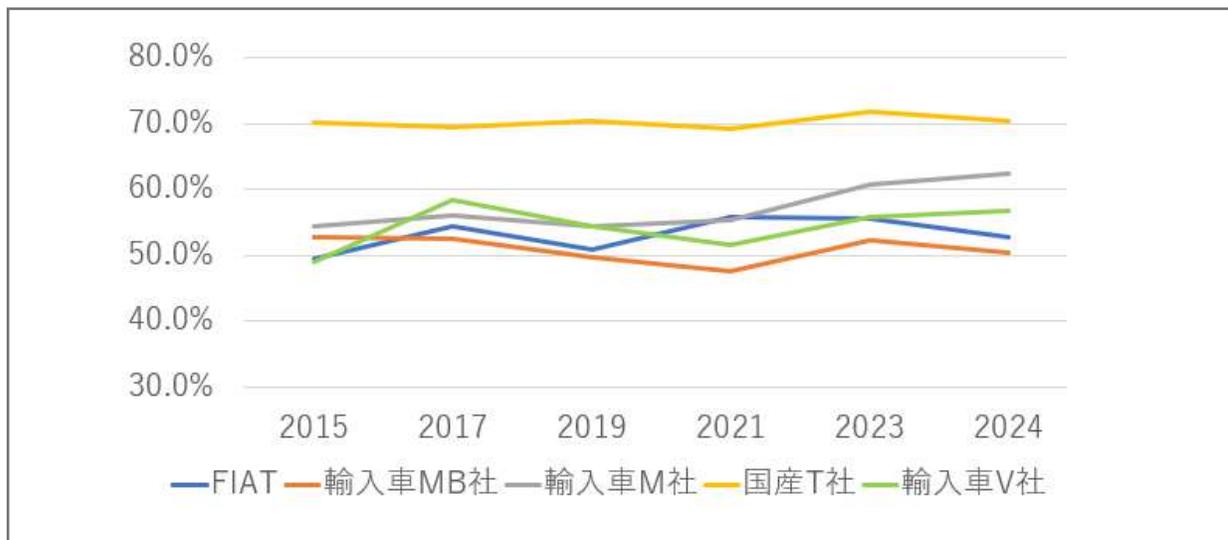
※3 BEV車の場合：9,000km×5年÷（充電100%あたりの航続距離÷総電力量）×1kWh当たりの電気代（電気代：参考価格：東京電力 夜トク8プラン契約時 [23時～7時1kWhあたりの料金 = 31.64円]）

※4 2025年6月現在 / 適用される補助金や減税の内容は、予告なく適用状況が変わる可能性がありますので、各自治体にてご確認ください

※5 FIAT600 → FIAT 500 Xで算定 / ACEMAN・EX30・T-Roc：5年残価設定ローン時 残価(据置価格)÷新車時の価格

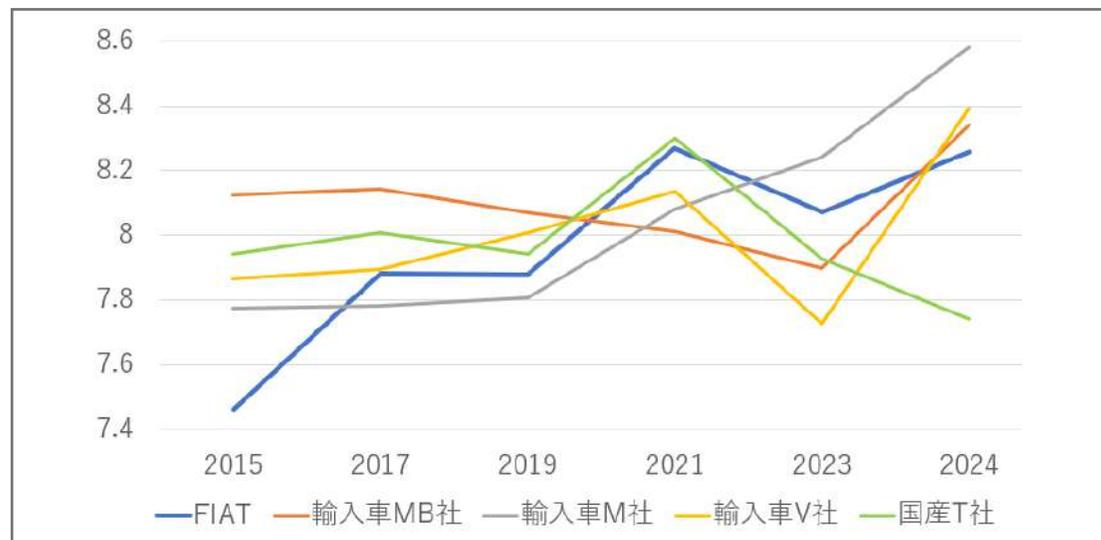
2025年06月現在

■メーカー別 車両の不具合、故障が全くなかった割合：  
他ブランドの競合車も少なからず車両の不具合は発生している



出典：2024年お客様調査：FIATのサンプル数2015年-2024年平均659

■国内の新車購入者を対象としたお客様調査(2024年)によると、  
FIATの販売店満足度は2015年以降から上昇傾向にある。



出典：2024年お客様調査：FIATのサンプル数2015年-2024年平均601

■FIAT 主要部品調達先：

世界トップクラスの自動車部品メーカーより調達

使用パーツ	ブランド
フロントブレーキキャリアパー	CBI
リアブレーキキャリアパー	TRW
エアコンコンプレッサー	DENSO
トラクションバッテリー	Findreams
12Vバッテリー	VARTA
可変ジオメトリターボ	Garrett Motion
BSG	Valeo

