

**FIAT**

# FIAT DOBLÒ GUIDE BOOK





このマークがついているのはフェイスリフト後の写真です。  
マークがついていないのは現行車両の写真で、変更点はありません。

iPadなどでご覧になる際は、見たい項目をタップするとそのページにジャンプする機能が使えます。

## ■ DOBLOの世界観 P2-7

輸入車MPVのユーザーの使い方  
新しいカーライフスタイル  
オーナー像

## ■ フェイスリフト 変更点 P8-10

## ■ DOBLO 7つの魅力 P11-35

デザイン  
選べる2つのボディサイズ  
リアオープニングガラスハッチ  
両側スライドドア  
インテリア/シートアレンジ/ラゲッジ  
多彩な収納  
クリーンディーゼルエンジン

## ■ FIATモデル サイズ比較 P36

## ■ 競合車情報

### 1. KANGOO 徹底比較 P37-52

外観/主な装備/ボディサイズ/ボディーカラー/リアドア  
後方視認性/ラゲッジ/シートアレンジ/コックピット  
装備比較/主要諸元/競合車プロフィール/ポイント

### 2. BERLINGO・RIFTER ステランティスのフレンチブランドと比較 P53-66

価格比較 / デザイン (フロント・リア) / サイズ  
ボディーカラー / コックピット / シート / 収納 / 主要諸元  
装備競合車プロフィール / ポイント

### 3. 国産ミニバン情報 日産-セレナ・TOYOTA-シエンタ P67-79

お客様調査結果 / 価格比較 / サイズ比較 / 装備  
5つのアピールポイント / ユーティリティ  
装備競合車プロフィール / ポイント

## ■ 5年間保有コスト P80

## ■ 試乗インプレッション - 巻末 -



# DOBLOの世界観 “遊べる 使える 楽しいクルマ”

FIAT

行きたいところやりたいこと、そして思い描いていることを実現するためDobloは新たな“ジブン時間”を演出します。



## DOBLO ネーミングの由来

FIATは商用車の車名に金運上昇の願いを込めて歴史的通貨の名前を用いてきた

Ducato（デュカト）はベネチアの、 Fiorino（フィオリーノ）はフィレンツェの中世における通貨の名称  
そしてDOBLOは、16世紀スペインの金貨“ドブローネ”にちなんでいる



# DOBLO HISTORY



## 2000

- ・人気の小型商用車『Fiorino (フィオーリーノ)』をヒントにより快適かつ楽しいモデルとしてデビュー
- ・ドライブの楽しさと利便性の高さ、購入しやすい価格設定によって多くのファンを獲得
- ・乗用車と商用車をラインアップ

『Multipla』  
日本販売  
2003-2007



## 2005

- ・スタイリッシュなデザインにマイナーチェンジ
- ・2006年“インターナショナルバン オブ ザ イヤー”を受賞



## 2010

- ・2代目Dobloは、より直線的でボクシーなスタイルに変化
- ・貨客両用の「コンビ」貨物用の「カーゴ」ピックアップトラックなどさまざまな仕様をラインアップ
- ・それぞれにショートボディーとロングボディーを設定するなど多彩なバリエーションが用意された



## 2015

- ・より洗練されたデザインにマイナーチェンジ
- ・英国プレミア タイトルが開催した“What Van? Awards”において2016年から3年連続で“ライトバン オブ ザ イヤー”に選出

## 2023 日本初上陸



- ・利便性/快適性/高いユーティリティ/広いラゲージなど  
歴代DobloのDNAを受け継ぎながらよりスタイリッシュに進化
- ・5人乗りと7人乗りを設定

## 2024 NEW DOBLO



GOLD 2024

NEW DOBLOは 2024年、Euro NCAP (ユーロエヌキャップ：ヨーロッパ(新車アセスメントプログラム)商用バン安全性評価において、堂々のゴールドを取得。欧州の厳しい審査基準においても、高い安全性が証明されました。

# DOBLO 欧州での活躍

FIAT



配送車



救急車



パトカー



タクシー



商用車

欧州では、距離を走り、タフで耐久性が高く、多目的に使えるプロフェッショナルカーとしての活躍のほか、個性的でお洒落かつ実用的なプライベートカーとしての人気も高い



# 最新鋭の工場で生まれるDOBLO

FIAT



## Vigo, Spain

- ・スペインは、欧州でドイツに次いで自動車生産台数が多い
- ・日欧米の完成車メーカー9社が16の製造拠点をスペイン国内に置いている



- ・スペインの港町に位置するヴィーゴ工場は1958年 シトロエンの生産工場としてスタート
- ・2014年～18年にかけてステランティスが最新鋭の機能を備えた工場に完全リニューアル
- ・操業開始以来1500万台以上が出荷され、現在6500人の従業員が働いている
- ・BERLINGO/RIFTERもここで製造されている
- ・ヴィーゴ工場はスペインで最も生産台数の多い工場となっている

# 輸入車MPVユーザー “カーライフスタイル”

FIAT



KANGOO



RIFTER



BERLINGO



# DOBLO の オーナー像

FIAT

## 特徴

- DOBLOオーナーは、車のデザインと個性を非常に重視
- 実用性(多目的利用、シートの多様性)と個性的なスタイリングのバランスを求めている
- アウトドアや旅行を楽しむライフスタイルとクルマの機能性を結びつけてる
- クルマを単なる移動手段以上のものとして捉え、自己表現や生活の質を高める手段として活用

これらの傾向から、FIAT DOBLOオーナーは、  
個性的でスタイリッシュな外観と実用性を兼ね備えたクルマを通じて  
アクティブでユニークなライフスタイルを楽しむ傾向が強い



## DOBLO 購入理由

外観スタイリング	35.6%
アドバイス、評判	20.0%
ボディタイプ	15.6%
シートの数、多様性	15.6%
人と被らない希少性	13.3%

## 購入満足度 (10点満点)

外観スタイリング	9.1
----------	-----

## クルマの価値観 (強く同意する割合)

個性的なスタイリングのクルマが好きだ	66.7%
クルマは自分の個性を表現できる	60.0%
美しいクルマを見るのが好きだ	53.3%
愛車は日常生活の重圧から逃れられる自分だけの空間だ	26.7%

## 趣味Top5

ドライブ	66.7%
国内旅行	60.0%
ショッピング	35.6%
グルメ	35.6%
キャンプ	31.1%

# DOBLO 2024 NEW デザインの変更点

# FIAT

## ロゴマーク

従来の赤ロゴではなく、新しいワードマークのFIATロゴを随所に採用  
(ホイールキャップ・リアエンブレム・ステアリング中央部)



今回のフェイスリフトはただの外観変更ではなく、ブランドの進化と市場戦略の変化を反映していることを強調。実用性と洗練さのバランスを取りながら、より幅広い顧客層にアピールする車両としての位置づけを明確にしている



NEW



## エクステリア

**①フロント** 左ヘッドライト横に、1980-90年代のFIATロゴにインスピレーションを受けたFIATを象徴するマーク<4本線>を配置  
黒樹脂バンパー部分を縮小し、シルバーのスキットプレートを装備



これらの変更により、商用車的な印象を抑えつつ、FIATの伝統とモダンさを融合より洗練されたデザインで、幅広い顧客層にアピールする外観を実現

**②サイド** プロテクター素材を黒樹脂からグロスブラックに変更、  
上部にフロントスキットプレートと同調させたシルバートリムを配置



グロスブラックとシルバートリムの組み合わせにより、従来の無骨さを軽減。  
都会的でスタイリッシュな印象を強調し、日常使いからレジャーまで幅広い用途に対応する多目的性を表現

**③リア** バンパーを黒樹脂からボディ同色に



ボディ同色バンパーにより、全体的な一体感と高級感を演出。実用性を保ちながらも、プレミアムな雰囲気を感じ出し、輸入車に求められる質感を高めている



# DOBLO 2024 NEW 機能/装備/カラーの変更点

# FIAT

## 機能/装備

- ・ヘッドライトがLEDに
- ・スキッドプレート（グレー）装備
- ・アダプティブクルーズコントロール機能向上  
ミリ波レーダーの追加により、アダプティブクルーズコントロール作動中、停止後 3 秒以内の再発進が可能に
- ・レーンポジションアシストを追加
- ・ステアリングホイールヒーターを追加
- ・コラムスイッチを廃止した新ステアリングスイッチを採用
- ・新インフォテイメントシステム搭載 8インチから10インチタッチスクリーンに拡大
- ・フルカラーTFTマルチファンクションディスプレイ（7インチ）
- ・トランスミッションには、ダイヤル式から指先で操作できるトグルタイプのシフトセレクターを採用
- ・走行モードの切替えが可能に
- ・USB-C type ソケットが2個に
- ・通信モジュール(4G)搭載で OTA によるソフトウェアアップデートが可

## カラーラインナップ（3色展開は変わらず）

- ・メディテラネオブルーにかわり 《ヴォラーレブルー》  
（空をイメージした鮮やかな青）が コミュニケーションカラーに  
マエストログレーにかわり 《シネマブラック》を新たに追加  
ジェラートホワイトは変更なし



ジェラートホワイト



ヴォラーレブルー



シネマブラック

# DOBLO 2024 フェイスリフト ジャーナリストはどう見た？

FIAT

## モータージャーナリスト 吉田拓生の視点

### フェイスリフトで「マイナーからメジャーへ！」FIAT DOBLOはさらに魅力的に！

フェイスリフト前のドブロで私が**“いいな！”**と思ったのは、無塗装のバンパーやアナログなメーターなど比較的簡素な、**ワークホース（商用車）的な雰囲気**でした。無骨で実用に特化したイメージの輸入車は一部のファンに根強い人気があります。並行輸入車のお店がそういったモデルのディーゼル+MT車を一定数輸入し、捌けているのはそのためです。

一方で今回、フェイスリフトを受けたドブロで**“いいな！”**と思ったのは、ワークホース的な無塗装部分が減り、メーターパネルがいま風のデジタルタイプになったあたりでした。一見矛盾したコメントのように思われるかもしれませんが、そうではありません。商用車的な雰囲気は諸刃の剣で、強調し過ぎると**マーケットが限定されてしまう**からです。多くの日本人が輸入車に求めるものは国産車にはないプレミアムな雰囲気であり、それはイタリアを代表するベーシックカーブランドであるフィアットでも同じことです。日本のファンはフィアットのベーシックなイメージの中にあるキラッと輝く可愛さ、個性を求めていることは根強い500人気でも証明されている通りです。今回のフェイスリフトによってドブロは**「マイナーを脱してメジャーに挑戦！」**ということになるのだと思います。つまり素朴な雰囲気で見名買してくれただお客様の時代から、国産、輸入車のライバルたちと真っ向勝負する時代に入っていく、という見方もできるでしょう。

それでもまだマーケット全体を見渡せば、ドブロの武器は**メジャーの中では最もマイナー寄り**な立ち位置にあると思います。その核となるのは**ディーゼルエンジン搭載**という部分でしょう。燃費で2割、燃料代で2割（最近はどこも1.5割？）お得と言われるディーゼルの本当の魅力は、低回転からトルクが湧き出す出力特性で、これは荷物を満載した時に特に差が出ます。だからドブロは（そういう意味ではリフターもベルランゴも一緒ですが、汗）

**30分の試乗よりも、実際に乗りはじめてしばらく経ってからジワッと真価がわかる本番に強いクルマ**、という感じもしています。

できればキャンプ道具満載、家族全員乗車、といった環境で試乗してもらえたら、より多くのお客様が**「ドブロいいかも！」**とってくれるのだと思います。



# DOBLO 7つの魅力

FIAT

- |          |                           |                |
|----------|---------------------------|----------------|
| <b>1</b> | <b>デザイン</b>               | <b>P.12-14</b> |
| <b>2</b> | <b>選べる2つのボディサイズ</b>       | <b>P.15-17</b> |
| <b>3</b> | <b>リアオープニングガラスハッチ</b>     | <b>P.18</b>    |
| <b>4</b> | <b>両側スライドドア</b>           | <b>P.19</b>    |
| <b>5</b> | <b>インテリア/シートアレンジ/ラゲッジ</b> | <b>P.20-30</b> |
| <b>6</b> | <b>多彩な収納</b>              | <b>P.31</b>    |
| <b>7</b> | <b>クリーンディーゼルエンジン</b>      | <b>P.32-34</b> |



# 1-1 デザイン

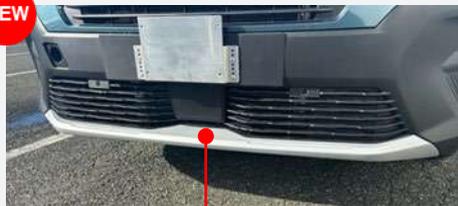
精悍でありながら、さらに都会的でスタイリッシュな風貌に！



精悍で力強い個性を感じさせるスタイル

- ・フロントフェイスの半分近くを占める黒樹脂の大型グリル&バンパー
- ・各部をブラックでコーディネート

NEW



ボディ下部をガードするスキッドプレートを装着  
シルバーグレーの輝きはフロントフェイスを引き締める  
デザイン的効果も大きい

NEW



正面は黒樹脂バンパーの面積を大幅に減らしてスッキリしたクールな印象

新しいワードマークのFIATロゴを採用

ヘッドライトはLEDを採用  
内部はシャープなラインを  
イメージした目を惹く意匠

4本爪は1980-90年代の  
FIATロゴに  
インスピレーションを受け  
FIATを象徴するマークとして  
つけられている



## 1-2 デザイン

FIAT



他車のドアなどが接触した際にボディを守るための大きなサイドプロテクター（衝撃吸収パネル）が  
実用 + デザインアクセントになっている



ホイールキャップのブランドロゴは、  
従来の赤ロゴではなく、  
新しいワードマークのFIATロゴを採用

- ・サイドプロテクターに合わせた形状の、彫りの深いキャラクターラインがサイドのフォルムを躍動的に見せている

NEW



- ・サイドプロテクターは黒樹脂から、洗練されたグロスブラックに素材変更
- ・上部にはフロントに装着されたスキッドプレートとコーディネートされたシルバークレーのメタリックな素材を使用し、サイドプロテクター自体にも、都会的でスタイリッシュなデザインを採用している

## 1-3 デザイン

FIAT



NEW



リアのブランドロゴは、  
従来の赤ロゴではなく、  
新しいワードマークのFIATロゴを採用



NEW



黒樹脂だったリアバンパーは  
高級感のあるボディ同色を採用  
リアの印象もスタイリッシュなイメージに刷新

## 2-1 選べる2つのボディサイズ

家族や友人とゆったりくつろげるボディサイズは2種類

	全 長	全 幅	全 高	ホイールベース	車 重	最小回転半径
DOBLO	4,405 mm	1,850 mm	1,850 mm	2,785 mm	1,560 kg	5.6 m
DOBLO MAXI	4,770 mm	1,850 mm	1,870 mm	2,975 mm	1,660 kg	5.8 m



※イメージ

### ●5人乗り DOBLO

ゆとりの室内・ラゲッジスペースで  
使いやすいサイズ感



※イメージ

### ●7人乗り DOBLO MAXI

折りたたみ、取り外し可能な  
3列目シートを装備、更に広がる  
実用性と快適性

### 参考：FIAT DUCATO L3H2 サイズ比較 (DOBLO MAXI比)



全長	5,995	(+1,225mm)
全幅	2,050	(+200mm)
全高	2,525	(+655mm)
ホイールベース	4,035	(+1,060mm)
車両重量	2,130	(+470mm)
最小回転半径m	7.2	

## 2-2 DOBLOも DOBLO MAXIも 街中のパーキングを利用しやすい

立体機械式・立体自走式 制限サイズクリア



	立体機械式駐車場	立体自走式駐車場
長さ	○ 5,000mm	○ 5,000mm
横幅	○ 1,850mm	○ 1,900mm
高さ	○ ハイルーフ車 2,000mm	○ 2,000/2,100mm

	DOBLO	DOBLO MAXI
全長	4,405mm	4,770mm
全幅	1,850mm	1,850mm
全高	1,850mm	1,870mm



## 2-3 ボディカラー

FIAT



ジェラート ホワイト



ヴォラーレ ブルー



シネマ ブラック

		DOBLO	DOBLO MAXI
ジェラート ホワイト	549	標準	標準
ヴォラーレ ブルー	528	オプション	オプション
シネマ ブラック	632	オプション	オプション

※ジェラートホワイト以外のボディカラーは有償オプション

【参考】イタリア語で「ジェラート」「ヴォラーレ」「シネマ」の意味

「ジェラート」 → 「凍った」という意味を持つ“氷菓(アイスクリーム)”

「ヴォラーレ」 → 「飛ぶ」という意味で、空を飛ぶ鳥や飛行機の動きを表す際によく使われる言葉である。「ヴォラーレ ブルー」：空をイメージした鮮やかな青

「シネマ」 → 「映画、映画館」という意味で、

強いコントラストと陰影を強調したモノクロ画面が特徴のフィルムノワールの暗く深みのある雰囲気想起させる

### 3 リアオープニングガラスハッチ

窓が独立して開閉するため、テールゲートを開けなくてもラゲッジスペースにアクセスできる便利な装備



- ・テールゲートを開けにくい狭い場所でも40cm程度のスペースがあれば、荷物の出し入れができる
- ・水平に開く大きなテールゲートは雨が降っていても荷物の積み下ろし時の雨よけになります



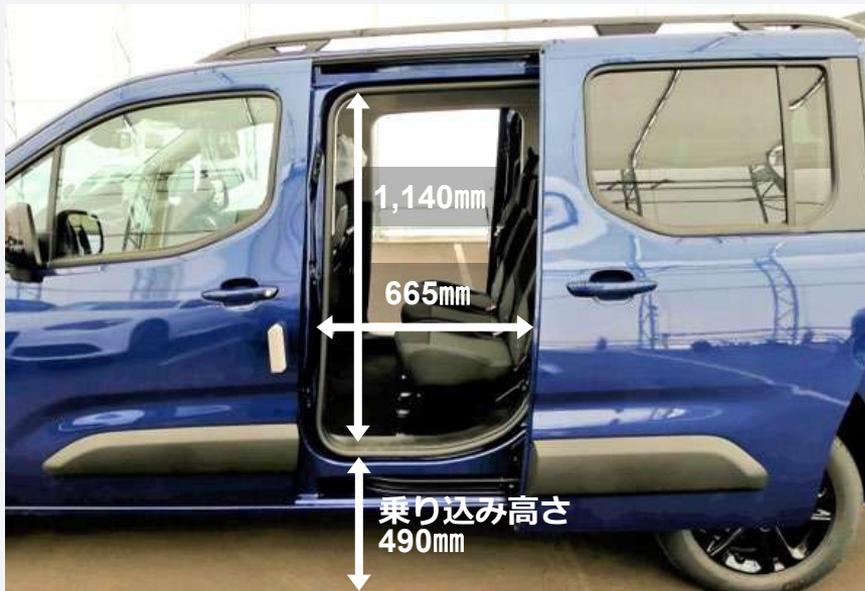
- 💡 左にリアオープニングガラスハッチの開ボタン
- 右にテールゲートの開ボタン

## 4 両側スライドドア

後席は左右共にスライド式のドアを採用



- ・狭い場所や強風時でもドアをぶつける心配がない
- ・2列目シートはワンタッチで倒せるので3列目シートへの乗降りがラクにできる
- ・給油口のフタが開いている時にうっかりドアの開閉をしようとしても、ぶつかり防止のためにスライドを停止する安全設計



- ・大開口なので荷物の出し入れもしやすい
- ・乗降りしやすい開口幅と乗り込み高さ

## 5-1 インテリア

### 進化したディスプレイ

NEW

#### フルカラーTFTマルチファンクションディスプレイ



マルチファンクションディスプレイは従来のアナログ表示から視認性の高いデジタル表示に進化、計器類だけでなくドライバーが必要となる様々な情報を素早く、直感的に把握することが可能です。

- アダプティブクルーズコントロール表示、ADAS表示
- 走行状態、警告等の各種メッセージ表示
- ラジオ/メディアの作動表示
- お好みに合わせて表示内容を選択できるカスタマイズ機能

NEW

#### 高精細 10インチタッチスクリーン



タッチスクリーンは8インチから10インチへサイズアップ。高精細で美しい画面はスマートフォン同様にスワイプ操作可能。また通信モジュール(4G)も搭載されOTA(Over The Air)によるシステムソフトウェア更新も可能です。

- メディア、ADAS等、直感的な設定操作
- 各種ウィジッド、ショートカットの設定
- 複数ページを切替表示するマルチウィンドウモード
- 高解像化されたワイドバックアイカメラ映像
- ハンズフリー通話操作
- Apple CarPlay™、Android Auto ミラーリング機能

## 5-2 インテリア

### 進化したコックピット

- 快適な運転空間 -



NEW

#### ステアリングヒーター

寒い朝、ハンドルが冷え切っていると、それを握る手も冷たくかじかんで、運転操作もままなりません。そんな時、Dobloのステアリングにはヒーターが装備されています。寒冷期も手元は暖か。快適なドライブを約束します。

NEW

#### 新ステアリングスイッチ

ステアリングスポーク部のスイッチは最新式にアップデート。ADASやオーディオ操作から、ハンズフリー通話やスマートフォンの音声認識機能など、多彩な機能にアクセス可能です。



NEW

#### USB Type-C ソケット

センターコンソールの助手席側にUSB Type-C ソケットを2口装備。上側のType-C ソケットにはスマートフォンや音楽ファイルを保存したUSBメモリを接続して、曲の再生やスマホのナビゲーション機能を使用できます。

NEW

#### オートマチックセレクター

トランスミッションには、ダイヤル式から指先で操作できるトグルタイプのシフトセレクターを採用。その横に配置されたスイッチでは、雪、砂、ぬかるみなどの路面状況に応じて走行モードの切替えが可能です。



※画像は欧州仕様車の配置です

## 5-3 室内のデザイン変更箇所

FIAT

- シートは従来と同じブラックファブリックだが座面・背面がグレーから濃紺に変わり、刺繍パターンも新意匠を採用したことで上質感を高めている

NEW



フロントシートはFIATロゴを入れたシルバーラインが入りデザインのアクセントとなっている



新しい刺繍パターンとFIATロゴの配置は、イタリアンデザインの洗練さを表現

- 室内のカラーリングが、従来のグレーやブラックからシルバー調に変更されたことと、新しいワードマークのFIATロゴを採用したことで、室内空間に都会的で落ち着いた印象が醸されている

NEW



ドアパネルのトリムはグレーからシルバーに変更



ダッシュボードのシルバー調パネルと調和し、車内全体のプレミアム感を高めている

NEW



座面と背面が濃い色になったことは後席それぞれのパーソナル感に貢献している

NEW



ダッシュボードパネルは黒シボ調からシルバー調に変更

NEW



- ・ステアリングのロゴマークをFIATロゴマークに変更
- ・コラムスイッチを廃止した新ステアリングスイッチを採用
- ・ステアリングホイールヒーターを標準装備

## 5-4 3席独立の快適なリアシート

FIAT

- 3席すべて同じゆったりした座面幅
- シートの厚み、ほどよいホールド形状など快適な座り心地
- 足元とヘッドの空間が広いのでオトナ3名が座っても窮屈感がない
- それぞれがワンタッチでフォールディングできる
- シートアレンジが簡単にできるので
- ラゲッジスペースと合わせて荷物の大きさや長さに対応
- 3席すべてISOFIXアンカーポイントを設置
- どのシートにもシートベルトを使わずにチャイルドシートの取り付けができる
- 前後のスライド機能はついていない



前席との間も広々 こぶし3個分 (モデル 身長165cm)



高くて開放感のあるヘッドクリアランス



シートバックテーブル×2個



- 風量調整機能付 リアエアアウトレット
- USBポート×1個 (A-Type)

リアシートは、リクライニング機能はありませんが、トラックやバスなど長距離ドライバーのシートと同様に、最も疲れにくい姿勢を保つ角度に設計されています。アップライトな乗車姿勢の利点として、腰椎と背中への適切なサポート、腰や首の筋肉への均等な負荷、長時間ドライブでの疲労軽減が挙げられます。一般的に快適と思われるリクライニング姿勢は、長時間維持すると背中や首への不均等な負荷、腰部の圧迫などにより、かえって体に負担をかける可能性があると言われてます。

## 5-5 広い3列目シート- DOBLO MAXI -

FIAT



エマージェンシーシートとは  
一線を画した快適な独立シート



座席の間はウォークスルー設計で  
長尺物も置くことができる



3列目シートの足元スペースも大人が乗るのに十分な広さ



背もたれを倒した状態



折り畳んだ状態



脱着も簡単



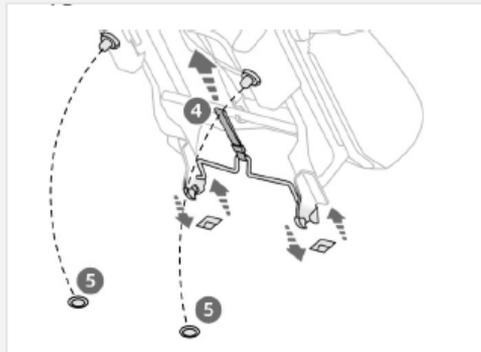
最大130mmの前後スライド

## 5-6 3列目シートへの脱着- DOBLO MAXI -

FIAT

### ■取り外し方

- ① ヘッドレストを低い位置にセットする
- ② 黄色のレバーを引く
- ③ 背もたれを静かに倒してシートクッションの上に折りたたむ
- ④ 3列目シート後部のレバーを引き上げ、  
3列目シート後部の脚をフロアから取り外す
- ⑤ そのまま3列目シートを2列目シートの方向へ持ち上げる
- ⑥ ストラップ④を引いて3列目シート固定部のアンカーを開く
- ⑦ ストラップ④を引いたまま、3列目シートを持ち上げて取り外す  
(3列目シート単体：約15kg)



### ■取り付け方

- ① ストラップ④を引いて3列目シート固定部のアンカーを開く
- ② ストラップ④を引いたまま、フロアの固定バーに3列目シートの固定部を取り付ける
- ③ ストラップ④を放す
- ④ 3列目シートをフロア方向へ引き下ろす
- ⑤ 3列目シート後部の脚をフロアの穴⑤に合わせ、  
シートを上から押して固定する
- ⑥ 3列目後部の脚がしっかりとフロアに固定されたかを確認する
- ⑦ 背もたれを持ち上げ、後方へ押しつけてロックする
- ⑧ 3列目シートがシートベルトを巻き込んでいないかを確認する

## 5-7 シートアレンジ

FIAT

ラゲッジ/人数や荷物に合わせて自在なシートアレンジ

※写真はDOBLO MAXI



① 3列目 定位置



② 3列目背もたれを倒した状態



③ 3列目を折りたたんだ状態



④ 3列目を取り外した状態



⑤ 2列目左席を倒した状態



⑥ 2列目3席を倒した状態

### ラゲッジ容量

	ラゲッジ容量	
	5名乗車時	2名乗車時
DOBLO	983L	2,126L
DOBLO MAXI	1,538L 3列目撤去	2,693L 2列目を倒して 3列目撤去

# 5-8 ラゲッジスペース

	5人乗り	MAXI 7人乗り (3列目シートを取り外した状態)	
3列目の無い状態			<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #c0c0c0; margin-right: 5px;"></div> 天井まで  <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #4f81bd; margin-right: 5px; margin-top: 5px;"></div> トノノカバー下まで (VDA210)  <span style="margin-left: 20px;">シートバックの高さまで (VDA211/212)</span> </div>
2列目を畳んだ状態			
3列目装着状態			
2列目・助手席を倒した状態の最大積載長			<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; text-align: center;"> <b>5人乗り</b> 2.7m         </div> <div style="border: 2px solid red; padding: 5px; text-align: center;"> <b>7人乗り</b> 3.06m         </div> </div>



◀ 約3mのSUPボード積載

2列目中央席を倒し  
3列目ウォークスルーで  
スキー板 (180cm) を積載 ▶



## 5-9 ラゲッジ活用例①

FIAT

### DOBLO MAXI



左：3列目を取り外し、  
2列目左と中央&助手席を倒して  
3mのSUPボードを積載

中：3列目を取り外し、  
2列目中央を倒してSUPを積載

右：3列目ウォークスルー空間に  
180cmのスキー板とストックを積載

### DOBLO



左：2列目を倒した広いラゲッジ

中：2列目を倒して  
スポーツバイク2台を積載

右：2列目を立てたまま  
折り畳み自転車を積載

## 5-10 ラゲッジ活用例②

FIAT



3mのフィッシングカヤックもそのまま積める  
DOBLO MAXI



広いラゲッジで“ジブン時間”を満喫



テールゲートで日陰を作ってアウトドアランチ  
DOBLO / DOBLO MAXI

## 5-11 ラゲッジ活用例③

FIAT

DOBLO

2列目シート有り



ゴルフバック 9.5型 × 2個



ゴルフバック 9.5型 × 4個

DOBLO MAXI

2列目シート有り  
3列目シート無し



ゴルフバック 9.5型 × 4個

## 6 多彩な収納



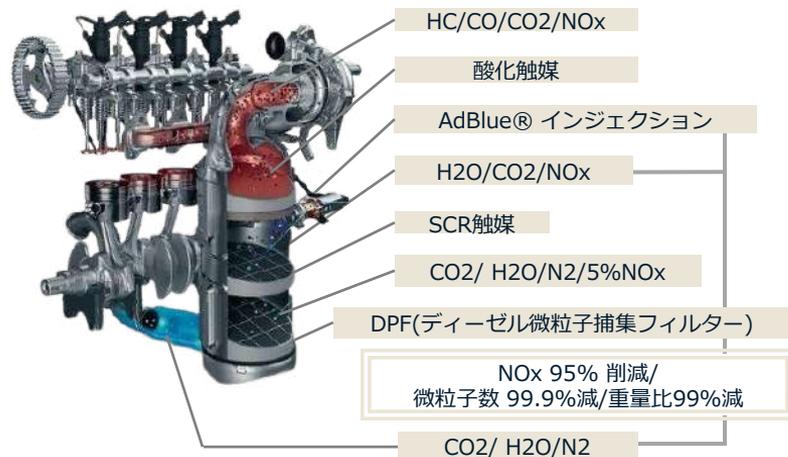
- 1 サンバイザー上部
- 2 タッチスクリーン裏側
- 3 ステアリング奥
- 4 センターコンソール (2分割)
- 5 センターコンソール上部
- 6 トップボックス
- 7 トップボックス下
- 8 ドアポケット

# 7-1 パワフル&優れた環境性能を発揮するコンビネーション クリーンディーゼルエンジン 1.5 ℓ BLueHDi

最高出力 96kW (130ps)/3,750rpm  
最大トルク 300Nm/1,750rpm  
燃費 (WLTC) 18.1km/ℓ



- ・低速域から力強いトルクを発揮する加速性能と高回転域でのパワー&レスポンス
- ・最新の排気浄化システム<酸化触媒 AdBlue® (尿素水溶液) を使用するSCR (選択還元触媒) とDPF (微粒子フィルター) > をコンパクトにまとめ、ターボチャージャーユニット直後に配置することで、高温状態の排気を効率よく浄化
- ・高速走行で抜群の燃費 (WLTC高速道路モード : 20.2km)
- ・エコカー減税 (重量税100%減税) 対象

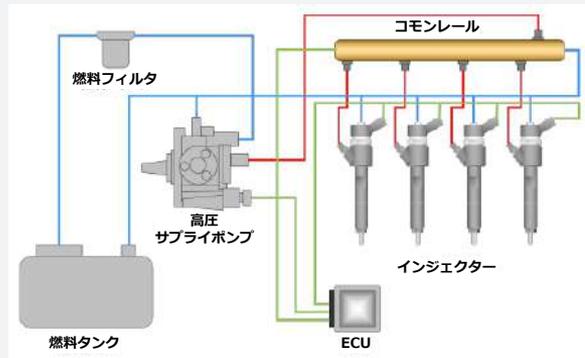


## 7-2 クリーンディーゼルの技術

### クリーンディーゼル

排ガスに含まれるNO<sub>x</sub>（窒素酸化物）やPM（粒子状物質）を少なくする為「燃料装置」や「排気ガス後処理技術」を採用したディーゼル車。

- ◇ 燃料装置：**コモンレール** [ コモン（共通）レール（燃料パイプ） ]  
ディーゼル復活の新機構（1997年 開発）。高圧を保ったままパイプ内に燃料を待機させることで、インジェクターの複数回噴射が可能になる。それにより、
- ・着火前の混合気噴射エンジン音の低減（ガラガラ音→カラカラ音に）
  - ・燃焼室の温度を下げることでNO<sub>x</sub>を低減
  - ・爆発後に噴射することで燃え残りを再燃焼（PMの低減）
  - ・排気を促進させる為の送り出し噴射



- ◇ 排気ガス後処理技術 ①：**DPF** [ディーゼル微粒子捕集フィルター Diesel Particulate Filterの略]  
ディーゼル微粒子（スス）を大気中に排出されないようにするフィルター。

コストを抑えたディーゼル車では、SCR（後述）を装備せず、DPF単体で、目詰まりしたススを燃焼させることで除去。ただ低速走行やアイドリングが長く続くと燃料を強制的に噴射してススを燃焼させて除去する為、燃費や出力のばらつきなどが起きやすい。

- ◇ 排気ガス後処理技術 ②：**SCR** [選択的触媒還元（尿素） Selective Catalytic Reduction の略]

性能優先のディーゼル車はアンモニア搭載が危険なため、代わりに尿素水(AdBlue®)をタンクに積み、排気中に噴射することにより高温下で加水分解させアンモニアガスを得る。このアンモニアによりNO<sub>x</sub>を分解し、N<sub>2</sub>（窒素ガス）とH<sub>2</sub>O（水蒸気）を得る。

※尿素水(AdBlue®)の交換時期は走行可能距離が2,400km以内に達するとメッセージが表示されます。

※メーカー指定尿素水(AdBlue®)税抜き価格2,200円

## 7-3 パワフル&優れた環境性能を発揮するコンビネーション パワートレイン、EAT8+パドルシフト



### EMP2 プラットフォーム

- ・EMP2のEMP (Efficient Modular Platform) とはPSA (現ステランティス) が開発したプラットフォーム
- ・EMP2の2とは中型車-大型車専用  
(採用されているのは上級モデル: シトロエンC5X・ベルランゴ、プジョー308/408・リフターなど)
- ・軽量・高剛性・低重心を実現
- ・ワイドなトレッドで秀逸なセッティングのシャシーそしてサスペンションが生まれ出す、高いロール剛性と正確なハンドリング
- ・しなやかで安定したコーナリング性能は運転の楽しさと快適な乗り心地をもたらす
- ・長距離運転も苦にならない、走りと柔らかさのバランスがとれたフラットでしっかりとした安心感



### EAT8 (アイシン製) +パドルシフト

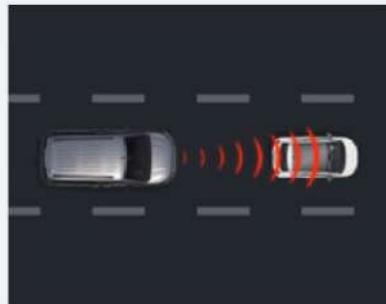
- ・電子制御による高いシフトクオリティとワイドながらも多段化によるクロスしたギアレシオが、全速度域でエンジンパフォーマンスを最大限に引き出す
- ・ギアの小型化、オイルポンプの小径化などの徹底した軽量化により、燃費性能が向上
- ・優れた燃費をもたらすアクセルオフ時にクラッチを切るフリーホイール制御を備えたECOモード
- ・エンジンオフ時にシフトモードをパーキングに移行する安全性を考慮した設計
- ・スポーティな走りを可能にするマニュアルモードとパドルシフトを装備

# 7-4 セーフティ ADAS（先進運転支援システム）

NEW

## ストップ&ゴー機能付き ACC（アダプティブクルーズコントロール）

- ・ 停止と発進を繰り返す渋滞で威力を発揮します
- ・ ACC（アダプティブクルーズコントロール）作動中、前走車が停止した際、車間距離を保って自動で減速、停止します。停止後約3秒以内に前走車が再発進すると、自車も追従して再発進。また、車速0km/hからACCをONにすることも可能となり、利便性が更に向上しました。



NEW

## レーンポジションアシスト

- ・ アダプティブクルーズコントロールと連動して作動します
- ・ カメラが走行車線を検知、高速道路のような緩いカーブにおいて車線内のポジション（右寄り、左寄りなど指定可能）をキープするよう自動でハンドルを微調整します。ドライバーのハンドル操作で一時停止されます。

## アクティブセーフティブレーキ（被害軽減ブレーキ）

- ・ 前方の車両や障害物を検知し、ドライバーが回避操作を行わない場合に自動的にブレーキを作動させる機能
- ・ 作動範囲は約5～80km/h 約80km/h以下では停止車両を、約60km/h以下では歩行者も検知して追突事故などの危険を回避、あるいは衝突の被害を軽減する

その他、主なADAS機能

- レーンキーピングアシスト
- トラフィックサインレコグニション
- ブラインドスポットモニター
- ドライバーアテンションアラート
- スピードリミッター など

# FIAT モデル比較 -サイズ-

FIAT

## DOBLO



1,850mm



2,785mm

4,405mm

※画像はeDOBLO

## DOBLO MAXI



1,850mm ±0



2,975mm +190mm

4,770mm +365mm

## 500e ICON



全幅 1,685mm -165mm



2,320mm -465mm

3,630mm -775mm

## 500X



1,795mm -55mm



2,570mm -215mm

4,280mm -125mm

## 500 1.2 CULT



1,625mm -225mm



2,300mm -485mm

3,570mm -835mm

## PANDA EASY



1,645mm -205mm



2,300mm -485mm

3,655mm -750mm

車種	全長		全幅		全高		ホイールベース		ホイールベース比		車重		最小回転半径	
DOBLO	4,405		1,850		1,850		2,785		63.2%		1,560		5.6	
DOBLO MAXI	4,770	+365	1,850	±0	1,870	+20	2,975	+190	62.4%	1,660	+100	5.8	+0.2	
500e ICON	3,630	-775	1,685	-165	1,530	-270	2,320	-465	63.9%	1,330	-230	5.1	-0.5	
500 1.2 CULT	3,570	-835	1,625	-225	1,515	-285	2,300	-485	64.4%	990	-570	4.7	-0.9	
500X	4,280	-125	1,795	-55	1,610	-190	2,570	-215	60.0%	1,410	-150	5.5	-0.1	
PANDA EASY	3,655	-750	1,645	-205	1,550	-250	2,300	-485	62.9%	1,070	-490	-	-	

# 競合車比較



Renault KANGOO 徹底比較

---

CITROEN BERLINGO  
PEUGEOT RIFTER  
ステランティスのフレンチブランドと比較

---



国産ミニバン情報  
NISSAN SERENA e-POWER  
TOYOTA SIENTA HYBRID

---

# KANGOO 徹底比較

FIAT



## 価格比較

DOBLO	1.5ℓディーゼルエンジン	
	DOBLO	¥4,140,000
	DOBLO MAXI	¥4,360,000
KANGOO	1.3ℓガソリンエンジン	¥3,950,000
	1.5ℓディーゼルエンジン	¥4,190,000

- ・1997年初代が登場 2002年日本に導入  
2020年第3世代のモデルを本国で発表  
2023年3月 3代目となる新型の日本デビュー
- ・日本専用仕様CREATIFと落ちついたセンスのINTENSの2タイプ
- ・選べる2種類のパワートレイン 1.3Lガソリン/1.5Lディーゼル
- ・2列シート5人乗りのみの設定
- ・ダブルバックドア（観音開き）と広いラゲッジが人気
- ・LEDヘッドライト/運転支援など新しい機能も充実
- ・運転モード：ノーマル / エコ / ペルフォ（パフォーマンス）の3モード

# KANGOO 外観

丸みのある愛されキャラ風のデザインから、やや直線的なフォルムに変貌  
この変更に対してKANGOOユーザーからは賛否両論の声がある



## CREATIF

- ・商用車感で人気の高いブラックバンパーモデルはファンの要望に応え日本専用仕様として登場



## INTENS

- ・ボディ同色バンパーで都会的なスタイル
- ・サイドはモールなどのアクセントをつけないスッキリしたシルエット

## 共通

- ・両側スライドドア
- ・フロントドアは90度を開く
- ・左右に180度開閉できる観音開きのダブルバックドア
- ・LEDヘッドライト/ディタイムランプ/リアランプ
- ・ヒーター付電動格納式ドアミラー
- ・16インチスチールホイール



# KANGOOの主な装備

FIAT



ハンズフリーカードキー



フロントシートバックトレイ



センターコンソール背面  
12V電源ソケット×1  
USBポート×2



フロントオーバーヘッドコンソール



スマートフォン ワイヤレス充電



ダッシュボードトレイ

インパネ  
12V電源ソケット×1  
USBポート×2



インパネ  
12V電源ソケット×1  
USBポート×2



ファブリック×レザー調コンビ



チャイルドミラー

# ボディサイズ比較

**DOBLO**



**KANGOO**



車種	全長 mm		全幅 mm		全高 mm		ホイールベース mm		車重 kg		最小回転半径 m	
KANGOO 1.5ℓディーゼルエンジン車	4,490		1,860		1,810		2,715		1,650		5.6	
DOBLO	4,405	-85	1,850	-10	1,850	+40	2,785	+70	1,560	-90	5.6	±0
DOBLO MAXI	4,770	+280	1,850	-10	1,870	+60	2,975	+260	1,660	+100	5.8	+0.2

※KANGOO1.3ℓガソリン車重：1,560Kg

# ボディカラー比較

# FIAT

## KANGOO

### CREATIF



インテリアはブラック1色  
ファブリック×レザー調コンビシート

### INTENS



## DOBLO



ジェラート ホワイト



ヴォラーレ ブルー



シネマ ブラック



# リアドア比較

## KANGOO

ダブルバックドア



左右それぞれ2段階で開閉、180度まで開けられる  
(180度に開けたときはロックがかからない)

## DOBLO MAXI

リアオープニングガラスハッチ



ガラスハッチは天地サイズが580mm  
開閉に必要な車両後方のスペースは、KANGOOの右側ドア600mmとほぼ同等



- ✓ 観音開きのドアは横風に煽られたり雨の吹込みなどがあるが、DOBLOのガラスハッチは強い日差しを避け風の通る日陰をつくれる上、横風にも強く快適性・実用性でアドバンテージがある
- ✓ ガラスハッチは手軽に開閉できるので利便性が高く、狭い場所でも使いやすい

# 後方視認性比較

FIAT

KANGOO



間に太いピラーを挟んでリアウィンドウが左右に分かれるため後方が見難い上、ピラー部に死角が生まれる

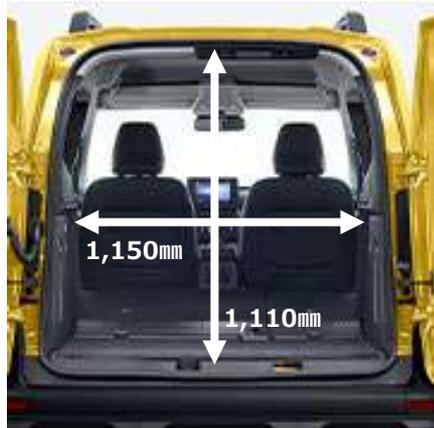
DOBLO



ガラス部が広く視界を妨げるものがないため後方が見やすい

# ラゲッジ比較

**KANGOO**



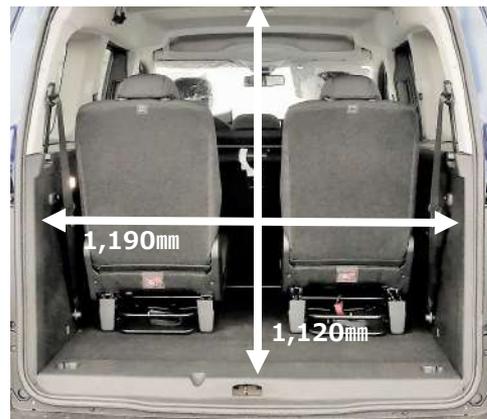
- ・5名乗車時 775L
- ・2名乗車時 2,800L

**DOBLO**



- ・5名乗車時 983L
- ・2名乗車時 2,126L

**DOBLO MAXI**



- ・5名乗車時 1,538L
- ・2名乗車時 2,693L

✓ KANGOOのトノカバーは1段だが、DOBLO（5人乗り）は2段に調整可能

✓ ラゲッジ上部が絞り込まれているため外すのに手こずるKANGOOに比べ、DOBLOのトノカバーは着脱が容易

# シートサイズ比較

## KANGOO



## DOBLO MAXI



### フロント

車種	①シート最大幅		②シート長		③背もたれ長		④ヘッドルーム (シートから内張りまで)		⑤シート高			
	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高		
KANGOO	500		500		620		1,140		320	370		
DOBLO MAXI	500	±0	485	-15	640	+20	1,300	+160	360	+40	380	+10

### 2列目

車種	①シート最大幅		②シート長		③背もたれ長		④ヘッドルーム (シートから内張りまで)		⑤シート高		⑥室内高 (最大部)	
KANGOO	1,330		420		590		1,180		400		1,430	
DOBLO MAXI	1,350	+20	430	+10	570	-20	1,065	-115	395	-5	1,390	-40

※単位：mm

## シートアレンジ比較

### KANGOO



- ・後席は3座独立
- ・6:4分割可倒式
- ・折りたたみ時はほぼフラット
- ・助手席は倒せない

### DOBLO



- ・後席は3座独立
- ・それぞれのシートが個別に倒せる
- ・折りたたみ時はほぼフラット
- ・助手席が倒せるのでKANGOOよりシートアレンジが多彩

✓後席は同じ3座独立だが、6:4分割のKANGOOに対して  
DOBLOは3席それぞれを個別に倒せるのでシートアレンジがより多彩

✓DOBLO / DOBLO MAXI 共に助手席が倒せるDOBLOは、KANGOOより長尺物が積める



# コックピット比較

## KANGOO



- ・シフトパネルに、レバー式シフトセレクターと電動パーキングブレーキのスイッチを配置
- ・シフトセレクターには手動で走行ギアを選択できるマニュアルモードも組み込まれている
- ・ファブリック×レザー調コンビシートが全車に標準装備
- ・フロントシートは手動調整式で運転席にはシートリフター装備

## DOBLO



- ・直感的に操作できるコックピット  
人の視線や手の動きを最小限に抑える設計で、  
ストレスのない快適なドライブができるコックピット
- ・トランスミッションには、指先で操作できるトグルタイプのシフトセレクターを採用
- ・肌触りのいいファブリックを採用し適度なホールド感のあるシート

## ラゲッジ比較

	助手席可倒	2列目	ラゲッジ容量		最大積載長	トノカバー
			5名乗車時	2名乗車時		
DOBLO	○	3席独立可倒式	983L	2,126L	助手席可倒で2.7m	2段階 半分折り可能
DOBLO MAXI	同上	同上	1,538L	2,693L (3列目撤去)	3.06m	ロールアップ式
KANGOO	×	6:4分割可倒式	775L	2,800L	- m	1段階

## 装備比較

	ルーフレール	メーター	ディスプレイ	12V電源ソケット	USBポート	タイヤホイール
DOBLO	標準	アナログ	8インチ タッチスクリーン	2個	2個	16インチアルミ
KANGOO	OP ¥66,000 税込み/工賃別	7インチデジタル	8インチ	3個	4個	16インチスチール

# 主要諸元比較



	エンジン	最高出力	最大トルク	トランスミッション	サスペンション	駆動方式	燃費 WLTC
DOBLO	1.5ℓディーゼル	96kW (130ps)	300Nm	8速オートマチック	マクファーソン/ トーションビーム	FF	18.1km/L
KANGOO	1.5ℓディーゼル	85kW (116ps)	270Nm	電子制御7速	マクファーソン/ トーションビーム	FF	17.3km/L
	1.3ℓガソリン	96kW (131ps)	240Nm	同	同	同	15.3km/L

# Renault KANGOO



モータージャーナリスト 山本シンヤ  
日本・カー・オブ・ザ・イヤー 選考委員  
ワールド・カー・アワード 選考委員

## プロフィール

- ・1960年代からルノーのラインアップにあった乗用車（ハッチバック）をベースにボディ後半に箱を追加したような貨物車ではなく、独立したモデルとして開発。
- ・現行モデルは3代目。歴代モデルの強みを継承しながら、基本素性の刷新、内外装の質感・品質向上、装備の充実など、上級志向が行なわれている。
- ・エクステリアは最新のルノーデザインをモノフォルムで上手に表現され、スマートでダイナミックな印象で商用車感減っている。日本でのカンゴ人気から日本仕様のみグレード（ブラックバンパー＆鉄ホイール仕様）も設定。
- ・インテリアはボディサイズ拡大による居住空間向上に加えて、デザイン・質感は大幅に向上。フル液晶メーターやインフォテイメントシステム、運転支援システムなど、先代モデルで大きな課題だった装備類は充実。
- ・パワートレインはガソリンが1.3Lターボ（ルノー／日産／三菱アライアンスとダイムラーの共同開発）、ディーゼルは先代から採用される1.5Lターボの二本立てで、7速のツインクラッチ式2ペダルMTを組み合わせ。
- ・シャシー周りはルノー／日産／三菱アライアンスで開発された最新プラットフォーム「CMF-CD」を採用。
- ・基本素性の刷新により一体感のあるハンドリングと乗り心地のバランスがアップしたが、先代で感じられた古き良きフランス車のようなソフトなタッチは薄れている。

総合的に見ると確実に正常進化しているが、従来モデルと比べるとフランス車らしさは薄れてしまった感も否めない。ただ、逆の見方をすれば「ターゲットカスタマーをより広げたカンゴ」と言える。

# Renault KANGOO



モータージャーナリスト 山本シヤ  
日本・カー・オブ・ザ・イヤー 選考委員  
ワールド・カー・アワード 選考委員

## DOBLOの押しポイント

- ・さり気なく小粋でセンスの高さがプラスされている内外装
- ・ロングホイールベースを活かした後席の足元スペースの広さと多彩な収納スペース
- ・日本の駐車場環境では重宝する窓が独立して開閉するリアオープニングガラスハッチ
- ・130ps/300Nmの1.5Lターボディーゼルと8速ATの組み合わせによる、パフォーマンスと燃費のバランスの良さ
- ・MPVながらフィアットのハッチバックモデルを彷彿とさせる、軽快でキビキビとしたハンドリング



## DOBLO

“趣味を堪能するオトナの遊びゴコロを楽しめるクルマ”

「ジブン時間」がキーワード



## BERLINGO

“ファミリーや仲間とアウトドアで楽しく遊べるクルマ”をアピール

広さと使い勝手のよさを強調



## RIFTER

“都会的でクールなクルマ”のイメージをアピール

遊びのギアとしての使い勝手のよさをキーにしていない

# 価格比較

FIAT

	5人乗り	7人乗り
	DOBLO ¥4,140,000	DOBLO MAXI ¥4,360,000
	BERLINGO ¥4,390,000	BERLINGO LONG ¥4,570,000
	RIFTER GT ¥4,480,000	RIFTER LONG GT ¥4,680,000

※税込み

## デザイン比較 <フロント>

### BERLINGO



- ・“OLI”コンセプトを取り入れた、新しいシトロエンフェイス。
- ・中央に大きく配置した伝統のダブルシェブロン。
- ・グリルとバンパーが一つのブロックを形成するモダンなデザイン。



### DOBLO

NEW



- ・従来の黒樹脂バンパーの面積を抑え、よりスタイリッシュになったフロントフェイス
- ・シルバークレーのスキッドプレートがブラックと対比するアクセントとなり、鮮烈な印象を与える



### RIFTER



- ・ライオンのロゴ周りをブラックアウトしたブロック型にし、3本爪のデイライトもブロック形状を採用。SUVとしての力強さを強調している。



# デザイン比較 <サイド>

FIAT

## BERLINGO



- ・カラーアクセントを利かせたエアバンプがデザインのアクセント
- ・ルーフレールは先端が直線的
- ・5人乗り / 7人乗り共に  
16インチアロイホイール 205/60R16
- ・Launch Editionは  
17インチアロイホイール 205/55R17

## DOBLO

NEW



※画像：フェイスリフト前

- ・サイドプロテクターは黒樹脂から洗練されたグロスブラックに素材変更
- ・プロテクターの造形に合わせ、より深く彫られたキャラクターラインはサイドに美しい陰影をもたらしている
- ・アルミホイール（16インチ205/60R16）のセンターキャップには、従来の赤ロゴではなく、新しいワードマークのFIATロゴを採用

## RIFTER



- ・フロントからリアまで続く樹脂ブラックのサイドプロテクターが特徴
- ・ルーフレールはボディに沿うようなライン
- ・17インチアロイホイール

タイヤサイズは205/60R16でソフトな乗り味を示すDOBLOとBERLINGOに対して、RIFTERは一回り大きな215/60R17で SUVのような印象を伝えてくる

# サイズ比較

FIAT



※画像：フェイスリフト前

		車種		全長 mm		全幅 mm		全高 mm		ホイールベース mm		車重 kg		最小回転半径 m	
5人乗り		DOBLO		4,405		1,850		1,850		2,785		1,560		5.6	
		BERLINGO		4,405	±0	1,850	±0	1,830	-20	2,785	±0	1,600	+40	5.6	±0
		RIFTER GT		4,405	±0	1,850	±0	1,880	+30	2,785	±0	1,630	+70	5.6	±0
7人乗り		DOBLO MAXI		4,770	+365	1,850	±0	1,870	+20	2,975	+190	1,660	+100	5.8	+0.2
		BERLINGO LONG		4,770	+365	1,850	±0	1,850	±0	2,975	+190	1,660	+100	5.8	+0.2
		RIFTER LONG GT		4,760	+355	1,850	±0	1,990	+140	2,975	+190	1,700	+140	5.8	+0.2

# ボディカラー比較

FIAT

BERLINGO



DOBLO NEW



RIFTER



# コックピット比較

FIAT

BERLINGO



トグルタイプの  
オートマチックセレクター  
は共通

DOBLO



双眼鏡のようなカタチの2眼メーターはデジタル化  
されステアリングの奥に収まる



トグルタイプの  
オートマチックセレクター  
は共通

RIFTER



- ・上下の直線ラインを強調したスポーティーな小径ステアリング
- ・ステアリングの上からメーターを見る  
プジョー独自の“i-Cockpit”を採用



アドバンスドグリップコントロール  
(路面状況に応じて駆動輪を適切にコントロールする)  
ノーマル/スノー/マッド/サンドのモード選択

# シート比較

# FIAT

## BERLINGO

MAXは落ち着いたブラックを基調としながら  
個性的なグレーと白の洒落た配色



MAX XTR  
グレーとブラックのツートンカラーに  
レッドのアクセント

## DOBLO

座面と背面を濃紺にすることで  
室内を落ち着いた雰囲気

NEW



NEW



- ・フロントシートは、FIATロゴを入れた  
シルバーラインが入りデザインのアクセントと  
なっている
- ・座面と背面が濃い色になったことは  
後席それぞれのパーソナル感に貢献している

## RIFTER

シックな黒を基調としたデザイン。  
座面は凹凸のあるエンボス調で 質感が高い



# 収納比較

FIAT

## BERLINGO

5人乗り



モジュートップ（5人乗りに装備）  
パノラミックガラスルーフ+多機能ルーフストレージ



ルーフストレージの収納スペース計92L  
フローティングアーチ上部に14L  
サンバイザー上部に18L  
ラゲジスペース上部に60Lの  
リアシーリングボックス

## DOBLO

5人乗り



サンバイザー上部収納

- ・BERLINGOのモジュートップ、  
RIFTERのマルチパノラミックルーフ（収納付）と  
同様の装備は設置されていない
- ・DOBLO MAXIも同様

## RIFTER

5人乗り



マルチパノラミックルーフ  
電動メッシュシェード/  
バッグインルーフ/  
ルーフライト/  
リアシーリングボックス

## 主要諸元比較

	エンジン	最高出力	最大トルク	トランスミッション	サスペンション	駆動方式	燃費 WLTC
DOBLO BERLINGO RIFTER	1.5ℓディーゼル	96kW (130ps)	300Nm	8速オートマチック	マクファーソン/ トーションビーム	FF	18.1km/L
KANGOO	1.5ℓディーゼル	85kW (116ps)	270Nm	電子制御7速	マクファーソン/ トーションビーム	FF	17.3km/L

## 装備比較

	フロントシートバックテーブル	ホイール	タイヤ予備
DOBLO	○	16インチ	リペアキット
BERLINGO	○	上位機種のみ17インチ	パンク修理キット
RIFTER	○	17インチ	スペアタイヤ

# CITROEN BERLINGO



モータージャーナリスト 山本シヤ  
日本・カー・オブ・ザ・イヤー 選考委員  
ワールド・カー・アワード 選考委員

## プロフィール

- ・ルノー カングー人気に対抗するために開発されたシトロエン最小のMPVで、初代は1996年に登場。
- ・車名はフランス語で「小型の容器」を意味する「BERLINGOT」にちなんでつけられた。
- ・現行モデルは3代目だが、日本には初導入となる。商用仕様（ベルランゴ・バン）が独立したため、初代・2代目よりも乗用車系に近いデザイン／キャラクターが与えられる。
- ・エクステリアは基本フォルムをFIAT・DOBLO／プジョー・リフターと共通ながらも、独創的なフロントマスクとサイドのエアバンブなどにより、一目でシトロエンだと解るデザインだ。
- ・インテリアはシンプルで機能的なデザインながらも内装色でシトロエンらしさを演出。  
メーターはシンプルなアナログ式だがダイヤル式シフトは先進性を感じさせる。  
シートはDOBLO／リフターと同じデザインながらも、座り心地のチューニングなどはシトロエン独自設定となっている。
- ・パワートレインは130ps／300Nmを誇る1.5Lディーゼルターボのみの設定。  
クロスレシオの8速ATとの組み合わせに加えて、1,680kg（7人乗り）と見た目よりも軽量車両重量から、動力性能は十分以上のパフォーマンスを備える。
- ・プラットフォームはPSAグループ（現ステランティス）が開発した「EMP2」を採用。  
サスペンションはコイル式ながらも、ゆったりしたボディコントロールと路面からのアタリの柔らかさなどは、ハイドロニューマチック時代の往年のシトロエンを思い出す。

総合的に見ると、見た目は個性的だが中身は骨太な直球勝負のミニバンに仕上がっている。

これまで日本市場ではある意味「マニア向け」だったシトロエンを、より身近にしてくれる存在と言えるかもしれない。

# CITROEN BERLINGO



モータージャーナリスト 山本シヤ  
日本・カー・オブ・ザ・イヤー 選考委員  
ワールド・カー・アワード 選考委員

## DOBLOの押しポイント

- ・個性はベルランゴだが、シンプルで合理的なデザインながらも、フィアットらしい元気な印象が強いエクステリア
- ・シックなイタリアンコーディネイトは日本の街にも溶け込みやすい上に、長く使っても飽きがこないはず。
- ・居住性の高さや収納スペースは兄弟車だけあり共通だが、内装色や細部のコーディネイトでシックなイタリアンを演出する。
- ・メカニズムはハードこそ共通だが、パワートレイン/フットワーク共にフィアットらしい元気で活発なチューニングに仕上がっている。

# PEUGEOT RIFTER



モータージャーナリスト 山本シンヤ  
日本・カー・オブ・ザ・イヤー 選考委員  
ワールド・カー・アワード 選考委員

## プロフィール

- ・1996年に登場したパートナーが先祖となるプジョーのMPV。ちなみにシトロエン・ベルランゴとは兄弟関係となるモデルだ。
- ・現行モデルは3代目だが、日本には初導入となる。  
従来モデルは乗用/商用モデル共に同じ名称（パートナー）だったが、現行モデルは乗用車モデルが独立し「リフター」と名乗る。
- ・エクステリアの基本フォルムはDOBLO/シトロエン・ベルランゴと共通。  
フロントマスクでプジョーらしさを演出するが、最新モデルのそれとはデザインは若干異なる。  
ちなみにボディ下部のクラディング処理からも解るようにミニバンとSUVのクロスオーバー的な立ち位置だ。
- ・インテリアのセンターコンソール周りはDOBLO/シトロエン・ベルランゴと共通デザインだが、  
運転席周りはリフター専用で、小径ステアリングホイールの上からメーターパネルを臨む「PEUGEOT i-Cockpit」となっている。  
シート形状は兄弟で共通だが、こちらも座り心地などのチューニングはプジョー独自となっている。
- ・パワートレインは130ps/300Nmを誇る1.5Lディーゼルターボにクロスレシオの8速ATの組み合わせ。  
FF駆動ながらも路面状況に応じて駆動輪を適切にコントロールする「アドバンス・グリップ・コントロール」や  
急斜面で走行サポートを行なう「ヒルディセントコントロール」も用意される。
- ・EMP2のプラットフォームは兄弟車共通ながらも、専用サスペンションと大径タイヤ（オールシーズン銘柄）の採用により最低地上高を引き上げた  
フットワーク系はリフター独自。見た目だけでなく走りの部分でもしっかりとSUVテイストがプラスされている。

総合的に見ると、ミニバンの利便性とミニバンをちょっと超えた機動性を両立と、意外とありそうでないキャラクターを備えた一台。

例えるならばフランス版「三菱デリカD5」と言っていいかも。

# PEUGEOT RIFTER



モータージャーナリスト 山本シンヤ  
日本・カー・オブ・ザ・イヤー 選考委員  
ワールド・カー・アワード 選考委員

## DOBLOの押しポイント

- ・ SUVらしい力強さや個性はあるものの、フランス車らしからぬ無骨なデザイン。洗練度ではDOBLOのほうが確実に上回る。
- ・ 「PEUGEOT i-Cockpit」はデザイン的には個性的ではあるものの、操作性視認性の面では他メーカーからの乗り換え時は違和感が残る
- ・ 居住性の高さや収納スペースは兄弟車だけあり共通。  
インテリアコーディネートは良く言えばシックだが、悪く言えば無個性
- ・ フットワークはミニバン＋クロスオーバーのキャラクターが与えられているものの、駆動方式がFFのみのため中途半端な印象は否めない。

# 国産ミニバン比較

## NISSAN SERENA e-POWER



- 1991年に登場 2022年に第6世代の現行モデルを発表  
e-POWER は2023年春に発売予定
- 1.4ℓ ガソリンエンジン最高出力72kW (98ps) 最大トルク123Nm  
モーター最高出力120kW (163ps) 最大トルク315Nm  
FWD の1 種類×4ラインナップ
- e-POWER価格 ¥3,198,800~¥4,798,200

## TOYOTA SIENTA



- 2003年に登場 現行モデルは3代目  
ガソリンエンジンとHYBRID、5人乗りと3列7人乗りがあり、  
さらに2WDと電気式4輪駆動システムE-Fourが選択できる
- 1.5ℓ 直列3気筒エンジン：最高出力67kW (91ps) 最大トルク120Nm  
Fモーター：最高出力59kW (80ps) 最大トルク141Nm  
Rモーター：最高出力2.2kW (3.0ps) 最大トルク44Nm  
ニッケル水素電池6.5Ah (容量) を組み合わせたハイブリッドシステム
- HYBRID価格 ¥2,380,000~¥3,108,000

# 価格比較



<b>DOBLO</b>	DOBLO ¥4,140,000	DOBLO MAXI ¥4,360,000
<b>NISSAN SERENA</b> 7人乗り/8人乗り	2WD ¥2,719,200~¥4,847,700	4WD ¥2,985,400~¥4,486,900
<b>TOYOTA SIENTA</b> 5人乗り/7人乗り	2WD ¥1,995,200~¥2,996,600	4WD ¥2,588,000~3,234,600

※SERENA7人乗りは最上位グレードe-POWER LUXIONのみ

# サイズ比較



車種	全長 mm		全幅 mm		全高 mm		ホイールベース mm		車重 kg		最小回転半径 m	
DOBLO	4,405		1,850		1,850		2,785		1,560		5.6	
DOBLO MAXI	4,770	+365	1,850	±0	1,870	+20	2,975	+190	1,660	+100	5.8	+0.2
SERENA e-POWER LUXION 7人乗り	4,765	+360	1,715	-135	1,885	+35	2,870	+85	1,850	+290	5.7	+0.1
SIENTA	4,260	-145	1,695	-155	1,695	-155	2,750	-35	1,370 <sup>*1</sup>	-190	5.0	-0.6
									1,650 <sup>*2</sup>	+90		

\*1 : 5人乗り

\*2 : 7人乗り

# NISSAN SERENA e-POWER

FIAT

ミニバン世界初搭載の先進運転支援技術プロパイロット2.0 を最上位グレード LUXIONに標準装備

圧倒的な静粛性を生む第2世代e-POWER

あらゆる角度から徹底的に科学したクルマ酔い軽減技術

上質さと先進性を兼ね備えた親しみやすいデザイン

家族のために考えつくされた使いやすい装備



## プロパイロット 全車標準装備

- ・高速道路でアクセル/ブレーキ/ステアリングの操作を制御、車線中央と車間距離をキープする
- ・ナビと連動してカーブでの車速をコントロール、停止後約30秒まで追従走行を継続するナビリンク機能をOPで設定
- ・最上位グレードには、同一車線内ハンズオフ、追い越し支援、車線変更と分岐の支援などの機能が追加で搭載された「プロパイロット2.0」を標準装備



## プロパイロットパーキング

- ・前方障害物の回避を支援する「衝突回避ステアリングアシスト」、一度駐車した場所を駐車枠として記録するメモリー機能付きの全自動制御駐車支援を初採用
- ・最上位グレードには、リモコン操作で車の出し入れが可能な「プロパイロットリモートパーキング」を搭載

# SERENA e-POWER 5つのアピールポイント

FIAT

## 1 ゆったり寛げる広い室内



- 家族全員がゆったり寛げる室内空間クラスNo.1
- 運転席と助手席間の移動のしやすさ
- 3列目にもシートスライド機構を標準装備

## 4 先進装備



## 2 使い勝手のよさ



- ヒトやモノに合わせた多彩なシートアレンジ
- 豊富な収納スペース
- クルマ酔い軽減対策

## 5 パワフルな加速性能



## 3 高級感のあるインテリア



1.4ℓ エンジン：最高出力72kW（98ps）  
最大トルク123Nm  
モーター：最高出力120kW（163ps）  
最大トルク315Nmを組み合わせた  
第2世代「e-POWER」を搭載  
よりパワフルで気持ちの良い加速性能を発揮すると  
ともに、遮音性能を高めることで  
優れた静粛性を実現

# SERENA e-POWER ユーティリティ

FIAT

デュアルバックドア



ハンズフリーオートスライドドア (両側)



3列目からウォークスルーできる



9.5インチゴルフバック4個が縦に積める



2列目3列目シートをフルフラットにできる



26インチ自転車は前輪を固定してそのまま積める



2列目は超ロングスライドできる



# NISSAN SERENA e-POWER



モータージャーナリスト 山本シヤ  
日本・カー・オブ・ザ・イヤー 選考委員  
ワールド・カー・アワード 選考委員

## プロフィール

- ・1991年に登場した日産のMクラスミニバン。日本の家族と共に進化を続けている。  
ちなみに日産の日本事業における販売構成比は15%を占める人気モデルだ。
- ・現行モデルは2022年に登場した6代目。ライバルのトヨタ・ノア/ヴォクシー、ホンダ・ステップワゴンとの熾烈なシェア争いに勝つために、日産の最新技術が惜しげもなく投入されている。
- ・エクステリアを一言で例えると「箱」。街中に上手に溶け込むデザインになっているが、逆を言えばフロントマスク以外の個性はほとんど感じられない。
- ・インテリアは2枚の大型ディスプレイとボタン式のATセレクターなどが採用されるインパネで先進性は高い。  
居住性は3列どの席に座っても広々でシートアレンジも優れるが、座り心地などは欧州勢には及ばず……。
- ・パワートレインはガソリン車とe-POWERを設定。  
e-POWERは日産初の発電専用エンジン（1.4L：72kW）+高出力モーター（120kW/315Nm）の組み合わせ。  
電動車ならではの絶対的な力強さに加えて、静かで滑らかなフィーリングも特徴だ。  
アクセルのON/OFFで加減速が可能な1ペダルドライブ（完全停止はしない）も用意される。  
フットワークは基本構造こそ先代・先々代から変わっていないが、ステア系やサスペンション、マウント類など走りの要となる主要アイテムはほぼ刷新。  
セレナとしては良くなったが、欧州勢のそれと比べると基本素性の悪さは否めず、残念ながらドライビングの楽しさは感じられない。

総合的に見ると、ミニバンとしての利便性やユーザーへの心配りは「一日の長」があるが、  
クルマとしての総合性能では「移動手段」に割り切っている部分も多々あり、  
クルマ好きには魅力的に見えないのも事実だろう。

# NISSAN SERENA e-POWER



モータージャーナリスト 山本シンヤ  
日本・カー・オブ・ザ・イヤー 選考委員  
ワールド・カー・アワード 選考委員

## DOBLOの押しポイント

- ・煌びやかさではSERENAが上だと思うが、それ以外は……。  
シンプルながらも嫌味のない個性を備えたDOBLOのセンスの良さが光る。
- ・先進性と言う意味ではSERENAが確実に上だが、日常で使うことを考えると、少々装備は過剰な感も否めない。
- ・シートアレンジなどはSERENAの方が優れる部分があるが、「乗員をシッカリ座らせる」と言うクルマの基本の部分を見ていくと、DOBLOの優位性は一目瞭然だ。
- ・SERENAのプラットフォームは約15年ほど前に開発されたものがベースで、時に改良は加えられているものの、走りの基本となる体幹の進化は見られない。（プラットフォームは、走る / 曲がる / 止まるの基本性能に直結）  
※SERENAがグローバルモデルではないこと、SERENAユーザーは広さと使い勝手優先で走りの性能や楽しさをそこまで求めていないことなどが、日産が新開発に着手しない理由と推測される。  
結論として、DOBLOの走りの基本性能の高さとは比べ物にならない。

TOYOTAがこだわる5ナンバーサイズのコンパクトミニバン  
2003年発売開始から一時製造中止の時期を挟んで、約20年にわたるロングセラーモデル  
「シカクマル」と称される親しみやすいデザイン  
HYBRIDモデルでも手頃な価格を設定  
ファミリーユースを念頭に、運転しやすさやお子様の乗降性などに配慮した設計



## 充実したコネクティッド

- ・操作不要、話しかけるだけで「エージェント」が起動して検索・情報提供や車両操作に対応
- ・クルマとビッグデータがリアルタイムにつながるセンター通信型ナビゲーション「コネクティッドナビ」
- ・クルマがWi-Fiスポットになる「車内Wi-Fi」

## セーフティ・サポートカーS<ワイド>

- ・政府が交通事故防止対策の一環として普及啓発している
- ・衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置など安全運転を支援する装置を搭載し、高齢者を含むすべてのドライバーの安全をサポート

# TOYOTA SIENTA 5つのアピールポイント

FIAT

## 1 TOYOTA最小ミニバンだが室内は余裕の広さ



- ・コンパクトミニバン トップレベルの前後席間距離
- ・ウォークスルーで車外に出ることなく移動できる

## 2 運転しやすい



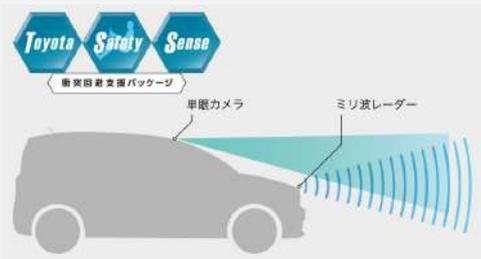
- ・車両感覚が掴みやすい
- ・最小回転半径5mで取り回しがラク

## 3 経済性



- ・WLTCモード  
HYBRID 2WD 28.2km/L~  
HYBRID E-FOUR 25.3km/L~

## 4 先進の駐車支援/充実した安全装備



## 5 悪天候でも安心して走れるE-Four（電気式4WDシステム）



1.5ℓ直列3気筒エンジン：  
最高出力67kW（91ps）最大トルク120Nm  
Fモーター：最高出力59kW（80ps）  
最大トルク141Nm Rモーター：2.2kW（3.0ps）  
ニッケル水素電池6.5Ah（容量）を組み合わせた  
ハイブリッドシステム

# TOYOTA SIENTA ユーティリティ

FIAT

低床&フラットフロア



リアアシストグリップ



タンブル機構付セカンドシート (7人乗り)



フロントシートウォークスルー



ハンズフリーデュアルパワースライドドア



ガソリンを  
電気に変換!  
長期間の災害時に  
役立つ電源!

電力供給時間  
約 5.5日

(ガソリン満タン/消費電力400W時)  
※SIENTA (ハイブリッド車) の場合

# TOYOTA SIENTA



モータージャーナリスト 山本シンヤ  
日本・カー・オブ・ザ・イヤー 選考委員  
ワールド・カー・アワード 選考委員

## プロフィール

- ・トヨタのミニバンラインアップの中で最もコンパクトなモデル。  
2003年に初代が登場したが、「5ナンバーボディ」、「3列シート」がブレない特徴となっている。
- ・現行モデルは2022年に登場した3代目。トヨタの「もっといいクルマづくり」が色濃く反映され、パワートレイン/プラットフォームを全面刷新。トヨタ=つまらないクルマの代表からの脱却を図っている。
- ・エクステリアはボクシーだけど優しさを感じる「シカクマル」をモチーフにしたデザインを採用。  
ネットでは「フランス車に似ている」と言う意見も聞くが、確かに愛嬌ある顔つきやサイドのプロテクションモールは……。
- ・インテリアは豪華さよりも機能的なデザインで充実した収納スペースが特徴となっている。コンパクトサイズながらも3列目は大人でも短時間なら実用に足りるスペースを確保。同じボディサイズで2列5人乗り仕様も用意。
- ・パワートレインはガソリン車（1.5L）とハイブリッド（1.5L+モーター）を用意。  
おススメはハイブリッドで、余裕すら感じる力強さと20km/L超えの燃費性能は、他では真似できないトヨタの“個性”の一つだ。
- ・フットワークは基本素性の刷新により大きくレベルアップ。特にハンドリングはミニバンを感じさせない軽快な走りで、決してスポーティではないが、誰でも気負いなく高性能を実感できる走りに仕上がっている。

総合的に見ると、見た目は「個性的」、走りは「骨太」なオールラウンダー。

もはや「トヨタ=安くて丈夫だけどつまらない」は過去の話である。ボディサイズは一つ下になるがその実力の高さは脅威である。

# TOYOTA SIENTA



モータージャーナリスト 山本シンヤ  
日本・カー・オブ・ザ・イヤー 選考委員  
ワールド・カー・アワード 選考委員

## DOBLOの押しポイント

- ・エクステリアは欧州系を匂わせる個性を身に纏うものの、残念ながら“本物”の欧州車との違いは明らかである。
- ・巧みなパッケージによりボディサイズを考えると居住性は高いレベルだが、絶対的な寸法を見ていくと、ひとクラスの上の余裕があることを実感する
- ・SERENAと同じで、シート収納を含めたアレンジはカラクリのような感じだが、それが故にシートサイズが小さいので、座り心地・掛け心地は劣るのも事実だ。何を大事にするかで評価は変わる。
- ・ハイブリッドは加速とエンジン回転数がリンクしないフィーリングは好みが分かれる所。DOBLOのディーゼルは実用域の扱いやすさに加えて、高回転までスッキリ回るフィールも魅力の一つだろう。

# 5年間保有コスト



		FIAT	RENAULT	CITROËN	PEUGEOT	TOYOTA
		DOBLO ディーゼル	KANGOO INTENS ディーゼル	BERLINGO MAX BlueHDi ディーゼル	RIFTER GT ディーゼル	SIENTA HYBRID Z 2WD ハイブリッド
④：メーカー希望小売価格（消費税込）		¥4,140,000	¥4,190,000	¥4,390,000	¥4,480,000	¥2,996,600
メンテナンスパッケージ ※1		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	¥57,160 3年間
税金比較	環境性能割,重量税	¥110,240	¥184,840	¥114,320	¥115,800	¥15,000
	自動車税	¥152,500	¥152,500	¥152,500	¥152,500	¥152,500
燃料代比較 ※2	9,000キロ/年・5年	¥360,497	¥377,168	¥360,497	¥360,497	¥264,613
<b>5年間保有コスト</b>		<b>¥4,763,237</b>	<b>¥4,904,508</b>	<b>¥5,017,317</b>	<b>¥5,108,797</b>	<b>¥3,485,873</b>
<b>DOBLO との差額</b>			<b>+141,271</b>	<b>+254,080</b>	<b>+345,560</b>	<b>-1,277,364</b>

## ◇リセールバリュー考慮

⑤：残価率（5年後・予測） ※3	78%	52%	78%	54%	62%
リセールバリュー [ ④ × ⑤ ]	¥3,229,200	¥2,178,800	¥3,424,200	¥2,419,200	¥1,857,892
<b>5年間保有コストからリセールを引いた金額</b>	<b>¥1,534,037</b>	<b>¥2,725,708</b>	<b>¥1,593,117</b>	<b>¥2,689,597</b>	<b>¥1,627,981</b>
<b>DOBLO との差額</b>		<b>+1,191,671</b>	<b>+59,080</b>	<b>+1,155,560</b>	<b>+93,944</b>

※1：TOYOTA SIENTA → トヨタモビリティ東京「メンテナンスパック」セレクト33

※2：9,000km×5年÷WLTCモード×燃料代（年間走行距離：9,000km想定、燃料代：軽油145円/レギュラー-167円）

※3：BERLINGO、RIFTER → 2020年市場相場で計算 ・ DOBLO → BERLINGOの残価率を適用

2024年11月末現在

### 全体印象

飛び道具のようなアイテムは採用されていないが、プロフェッショナルなユースで鍛えられた耐久性・堅牢性などが、乗用モデルにもシッカリと反映されている。シトロエン・ベルランゴ/プジョー・リフターと兄弟関係にあり乗り味は似ている部分もあるが、フィアットらしい「素直」、「実直」、「シンプル」、「骨太」といったスッキリ爽快なフィーリングのMPVに仕上がっている。個人的には見た目と走りのイメージが近い一台だと思っている。

### ① 発進加速

130ps/300Nmのディーゼルターボエンジンはスペック以上の力強さ。2列シートのドブロはMPVにしては軽い1560kgの車両重量も相まって見ため以上に活発、3列シートのドブロMAXIでもモタツキはない。トルクコンバーター式のATは渋滞時/駐車時など微速域もスムーズに動かすことが可能で、クラッチ式のATのようなギクシャクした動きはない。

### ② ハンドリング

「MPVだからハンドリングは期待しないほうがいい」はこのクルマには通用しない。全高は高いが全幅を活かした安定したハンドリングはもちろん、ステアリング操作に対して軽快でキビキビしたクルマの動きは、フィアットのハッチバックモデルを彷彿とさせるようなスッキリ爽快な感覚。MPVは「移手段」と言われることが多いが、ドブロは「ドライバーズカー」としても魅力は高い。

### ③ 中速域

エンジンの実力の高さに加えて、8速ATがトルクバンドを常にキープしてくれるので、どの速度域からもドライバーの意思に見合った加速が可能。ATはアップ側はエンジンの粘りあるトルクを活かしてシフトキープ、逆にダウン側はエンジンブレーキを上手に活用してくれる設定。巡航時の静粛性は非常に高く、車内ではディーゼルであることを忘れるかも!?

### ④ 乗り心地

剛性面で不利なボディ形状ながらもカッチリした車体と巧みなチューニングのサスペンションの相乗効果により快適性は非常に高いレベル。日本のミニバンのようなフワフワした乗り心地の良さではないが、路面の凹凸を上手に吸収、走行時に上下左右の無駄な姿勢変化が少ない事などから常にバネ上はフラット。乗員もクルマ酔いがしにくいはず。

### 全体印象

「先代からの進化」という意味で言えば、車両全体で伸び代は大きく、例えるならば「貨物車」から「乗用車」に生まれ変わったくらいの進化だ。しかし、それが故に「カングーらしさ」は薄れてしまったのも事実である。それは何かと言うと「古き良きフランス車の乗り味」である。そういう意味では、ドブロコのほうが先代カングーで感じた「素朴さ」、「シンプルで機能的」、「素材を楽しむ」という部分では、むしろ上回っていると思っている。

### ① 発進加速

排気量はドブロコと同じ1.5Lのディーゼルトーボで先代からの進化版。パワーは変更なし（116ps）、トルクは+10Nmの270Nmにアップしているが、実際に乗るとむしろ穏やかになった印象。先代から100kg以上重くなった車両重量が影響している。トランスミッションはATながらルノーお得意のデュアルクラッチ式。発進時や微速コントロールは同機能を搭載する他の車種よりもブラッシュアップされているが、ギクシャク感は完全には消えていない。

### ② ハンドリング

先代の「ロールは大きめながらも粘るコーナリング」から一転して、「姿勢変化を抑えたカチツとしたコーナリング」で、フランス車と言うよりもドイツ車を思わせる。具体的には車体やステアリング、サスペンションと言った主要構成部品の剛性が高すぎて、フランス車らしさを演出する「心地よいダルさ」や「しなやかさ」が欠けてしまっているのが原因だと分析する。

### ③ 中速域

発進加速と印象は同じで、ディーゼルのグッと湧き出るようなトルク感は薄目で、もう少しパンチは欲しい所。走り始めてしまうと、デュアルクラッチ式ATはレスポンス、小気味良さ共に心地よさを感じるレベルだ。アクセル操作に応じて積極的にシフトダウンを行なう、ディーゼルにしてはビジーシフトだがシフトスピードは速いので気にはならない。

### ④ 乗り心地

これもハンドリングと同様の印象。どちらかと言うと高速走行時の安定性を重視している味付けで、全高が高いモデルながらもドシッと構える直進安定性やハイスピードコーナリングの安定性は高いが、それが故に街乗り領域の乗り心地は硬質な印象でストローク感も少なめでフランス車らしさが希薄。欧州での兄弟車「メルセデスベンツ・シタン」に引っ張られてしまっているような気がしている。

# CITROËN BERLINGO

モータージャーナリスト 山本シヤ

## 全体印象

飛び道具のようなアイテムは採用されていないが、プロフェッショナルなユースで鍛えられた耐久性・堅牢性はドブロと共通だ。フロントマスクやコーディネイトなどでシトロエンらしさを演出しているが、アバンギャルドがウリのシトロエンを考えると、クルマ全体の印象は質実剛健すぎ。「走り」に関してはドブロと違いはあるが、その差は僅かで人によっては解らないかも!?

## ① 発進加速

130ps/300Nmのディーゼルトーボエンジンはスペック以上の力強さだが、ドブロよりも重い車両重量の影響もありアクセルを踏んだ時の印象は僅かにおっとりした印象、3列シートモデルのほうが影響は顕著だ。ATの印象はほぼ同じで、渋滞時/駐車時など低速域もスムーズに動かすことが可能で、クラッチ式のATのようなギクシャクした動きはない。

## ② ハンドリング

全高は高いが全幅を活かした安定したハンドリングは基本的にはドブロと共通だが、シトロエンらしい「味」も出ている。具体的にはドブロよりもロールスピードを抑えた印象でクルマがゆったり動くような印象を受けた。これはサスペンションのセットアップよりもパノラミックガラスルーフ採用による影響（車体上面が重いので動きが大きくなる!?) が大きいと分析している。

## ③ 中速域

ドブロと同じく8速ATがトルクバンドを常にキープしてくれるので、どの速度域からもドライバーの意思に見合った加速が可能だが、ここでも車両重量の差を感じるのも事実だ。ATはギア比共に共通だが、筆者が乗った印象ではドブロは小気味良さ、ベルランゴは滑らかさに特徴があると感じた。ドブロ同様に巡航時の静粛性は非常に高く、車内ではディーゼルであることを忘れる。

## ④ 乗り心地

快適性に関する印象はドブロと基本的には同じだが、重箱の隅を突いてみていくとドブロよりも路面からのアタリは優しく感じる。これはシートに秘密があると思っていて、形状は共通だが、表皮（クッションも違うかも!?) 違いが影響しているような!? 具体的にはスッキリとしたタッチのドブロに対して、ベルランゴは低反発枕のようなモチリとしたタッチの掛け心地だ。

# PEUGEOT RIFTER

モータージャーナリスト 山本シンヤ

## 全体印象

基本部分はドブロと共通だが、エクステリア、インテリア、更には走りの部分など独自性を持たせている。特に走りの部分ではドブロと乗り比べると「別のクルマ」と言えるくらいの差別化と言えるだろう。ただ、エクステリアはSUVテイストを付加させてアクティブな印象が与えられているので、見た目と走りの整合性がない所は個人的にはマイナスポイント。

## ① 発進加速

ステランティスMPV三兄弟の中でも最も車両重量は重いのだが、アクセルを踏んだ時の印象は最も俊敏でキレがある印象。恐らく、スロットル系などに独自のチューニング（早開き!?) が施されているのかもしれない。ATの印象は渋滞時/駐車時など微速域のスムーズな印象はドブロとほぼ同じながらも、プジョーらしくややギアを高回転まで引っ張る設定に感じた。

## ② ハンドリング

全高はステランティス3兄弟の中でも最も高いが、明確にスポーティさを演出したセットアップに仕上がっている。具体的には初期応答性重視で僅かなステアリング操作でクルマがクイックに動く。この辺りは専用のサスペンションとi-Cockpitの特徴の一つである楕円の小径ステアリングの影響が大きい。ちなみにドブロとは別のクルマと言っているくらい乗り味には差がある。

## ③ 中速域

ドブロと同じく8速ATがトルクバンドを常にキープしてくれるので、どの速度域からもドライバーの意思に見合った加速が可能だが、同じ道路環境、同じ速度、同じアクセル開度で比べると、ドブロよりもシフトダウンを積極的に行なう制御に感じた。巡航時の静粛性はドブロ同様に非常に高いが、タイヤ銘柄の違いが影響しているのかロードノイズは少し大きめ。

## ④ 乗り心地

ハンドリングはスポーティだが、乗り心地は犠牲になっていない。具体的には路面からのショックが薄皮2-3枚挟んだかのような優しさ。これは専用のサスペンションに加えて、ドブロ/ベルランゴよりも1サイズ大きいタイヤサイズも大きく影響していると分析する。シートの印象も僅かに異なり、表皮（クッションも違うかも!?) 違いによりドブロ/ベルランゴよりもカッチリ（=体が最も支えやすい）した印象だ。