



**FIAT DOBLÒ**

**プロダクト解説**

**競合車比較** <走行性能>

**インストラクター 渡辺 忠司**

# プロダクト解説 / 競合車比較 <走行性能>

1. パワートレインの魅力  
クリーンディーゼルエンジン  
トランスミッション  
プラットフォーム
2. ショートボディとロングボディの違い
3. セーフティ ADAS
4. 競合車比較
5. まとめ

# 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 BBlueHDi

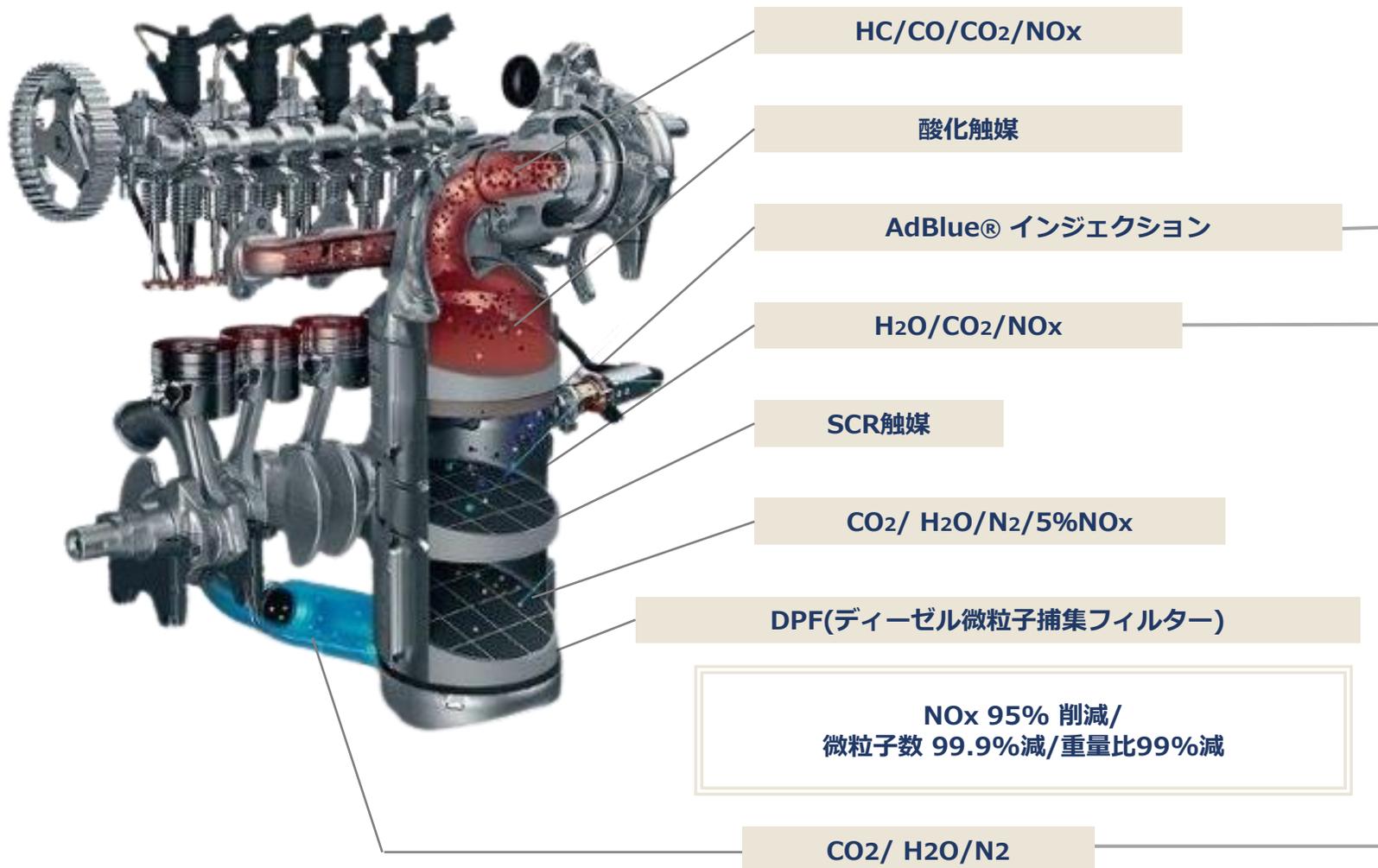
最高出力 96kW (130ps)/3,750rpm  
最大トルク 300Nm/1,750rpm  
燃費 (WLTC) 18.1km/ℓ



- ・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

※Alfa Romeoのディーゼルエンジンは2.2 ℓ 直列4気筒ターボ  
140kW(190ps)/3,500,450Nm/1,750を誇るハイパワー

# 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 BBlueHDi



# ディーゼルエンジンの特長

- ・ 低回転域から大きなトルクが出るため走りやすい
- ・ 燃料が軽油のため価格が安い、燃料効率も良いため燃費が良く経済性が高い
- ・ クリーンディーゼル減税対象車

	ディーゼルエンジン	ガソリンエンジン	ディーゼルエンジンのメリット
使用燃料	軽油 沸点：180°~350°	ガソリン 30°~220°	軽油の方が安い/燃費が良い 高圧・高温で良く燃えてエネルギー効率が良い
点火方法	自己点火	スパークプラグ	空気を圧縮して高温にし燃料を噴射
エンジン特性	低回転域から大きなトルク	高回転域まで良く回る	発進・低回転域が力強いから乗りやすい
圧縮比	14~23	6~10	高温にして自然発火しやすいように圧縮比が高い構造 圧縮を高める事により高出力となり燃料効率が良くなる
エンジン耐久性	耐久性が高い	エンジンが軽い	高圧力・高出力に耐えうる部品構成の為 耐久性に優れるが重量が重い
環境性能	NOx・PMの排出が少ない	NOx・PMはほぼ出ない	燃料効率に優れ、消費する燃料が少ないのでCO2の排出量が少ない
乗り心地	低速時に音、振動が出る	高回転時に音、振動が出る	最近のディーゼルエンジンは音の質が変わり静かになっており、振動も少ない

# ディーゼルエンジンのトルクとは？

## ディーゼル車/ガソリン車 利点比較

### ディーゼル車の強み ▶ “ 低回転域のトルク ”

- ・トルクとは「タイヤを1回転させる力」
- ・トルクが太い = 走りやすい

出足 : アクセルを軽く踏むだけで グイッと発進する感覚 運転がラク、運転が上手くなったような快適感

### ガソリン車の強み ▶ “ 中高回転域のパワー ”

- ・馬力とは「タイヤ1回転の力×回転数」 馬力が多いと  
加速感が良い / 音が良い

出足 : アクセル開度に応じたスムーズな加速

気持ちの良いエンジンの吹け上がり

アクセルを踏み込んだ際の高回転域までつづく素早い加速感

静粛性が高い



# クリーンディーゼルの技術

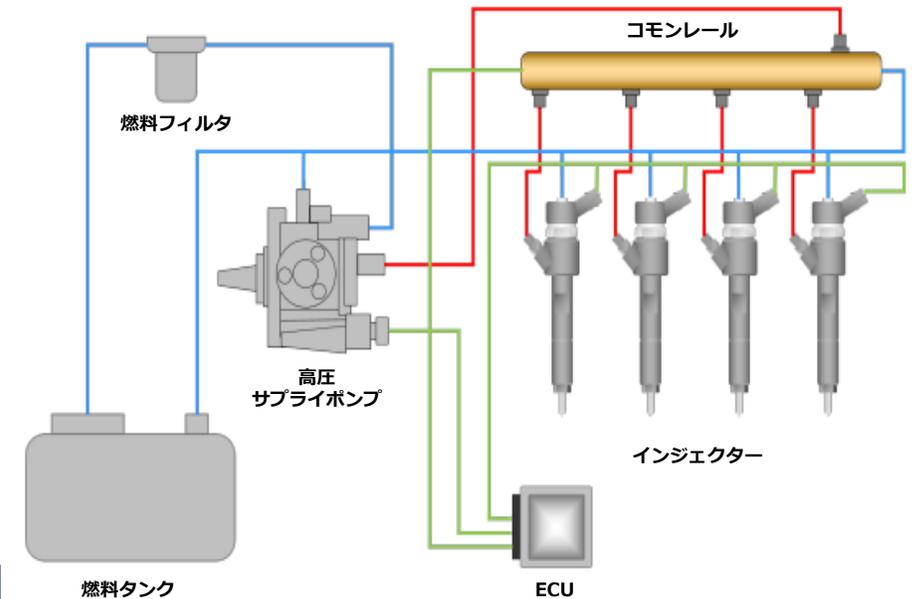
## クリーンディーゼル

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）

- ・コモンレール内部の圧力は2000bar（200MPa）/インジェクターノズルは1/1000秒単位
- ・高圧を保ったままパイプ内に燃料を待機させる事により、インジェクターの複数回噴射が可能
- ・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



# クリーンディーゼルの技術

## 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。

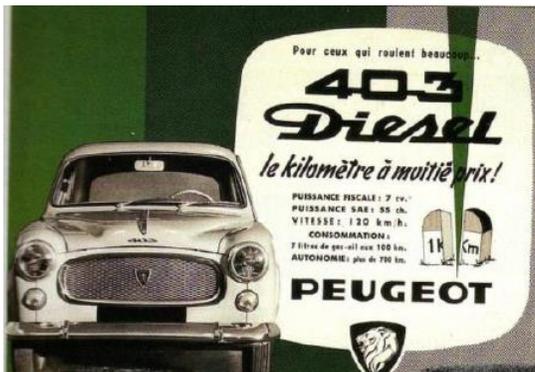
※警告灯が表示された場合は時速60km以上の速度で走行し、堆積したススを燃焼（再生）処理する必要があります。

## 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]

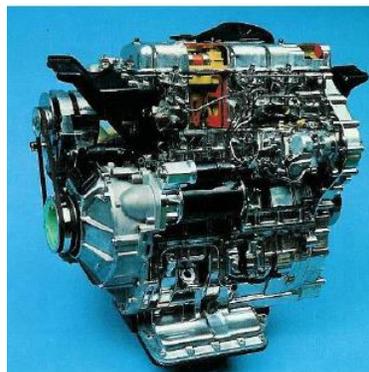
性能優先のディーゼル車。アンモニア搭載は危険なため、代わりに尿素水(AdBlue®)をタンクに積み、排気中に噴射することにより高温下で加水分解させアンモニアガスを得る。このアンモニアによりNOxを分解し、N<sub>2</sub>（窒素ガス）とH<sub>2</sub>O（水蒸気）を得る。

※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。

# PSA グループのディーゼル：長年のノウハウ



1958年 プジョー 403  
乗用車2代目のディーゼル



1966年 プジョー 204  
最初の総アルミ製ディーゼル



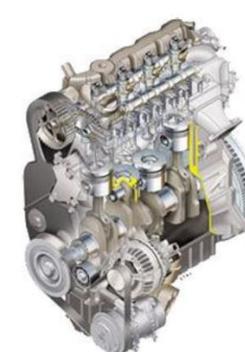
1979年 プジョー 604  
欧州乗用車初のディーゼルターボ



1987年 シトロエン CX  
世界最速のディーゼル



1989年 プジョー605 シトロエン XM  
世界初マルチバルブディーゼル

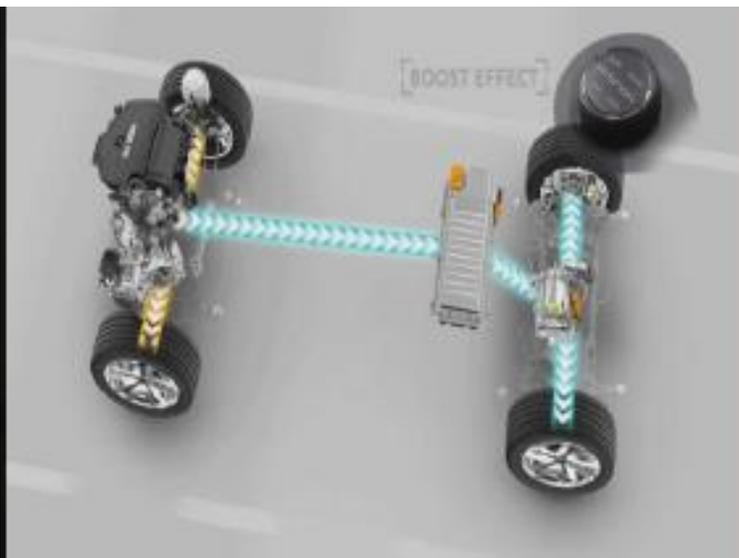


1998年 シトロエン Xantia & プジョー 406  
最初のディーゼルコモンレールのひとつ

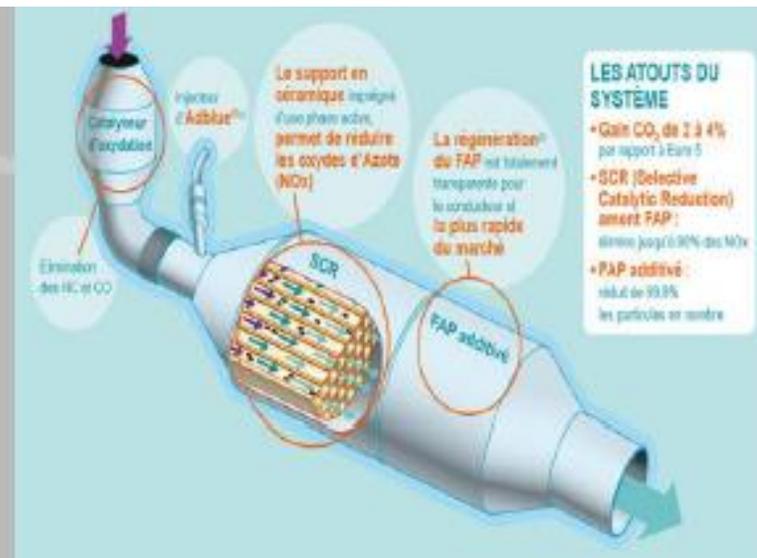
# PSA グループのディーゼル：長年のノウハウ



2000年  
ディーゼル微粒子フィルターを  
ワールドプレミア  
乗用車1200万台に搭載



2011年  
初のディーゼルハイブリッド

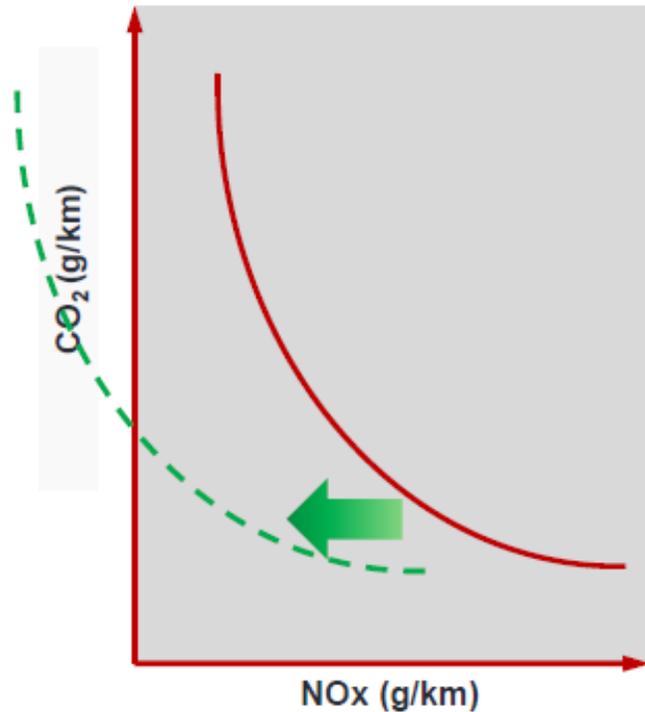


2013年  
SCR（選択還元触媒）を  
全車に搭載開始  
乗用車100万台に搭載

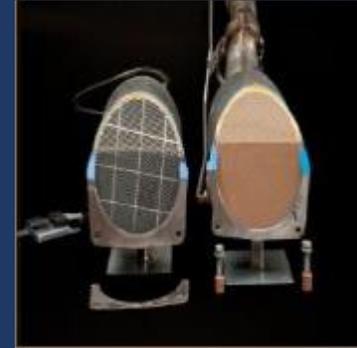
2015年 BlueHDiエンジン生産台数：140万台  
1.6L x 120万台  
2.0L x 20万台

# PSA グループのBlueHDiディーゼル

NOx（窒素酸化物）とCO<sub>2</sub>（二酸化炭素）の相反する問題を解決



効果的な NOx除去の  
後処理システムが必要



PSAグループは、最も効率の良いテクノロジーとして、  
SCR を全ディーゼル車に採用

# PSA グループのBlueHDiディーゼル



## 酸化触媒(ODC)

炭化水素(HC)と  
一酸化炭素(CO)  
を酸化

## 選択還元触媒(SCR)

AdBlue®の作用により  
窒素酸化物(NOx)が減少  
(32.5%の尿素水溶液)

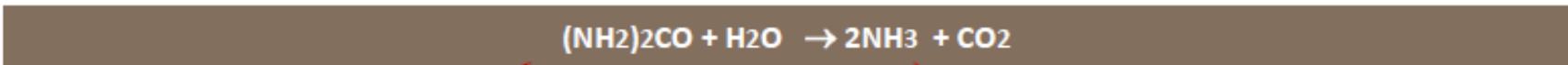
## ディーゼル微粒子 フィルター(DPF)

粒子状物質の除去  
粒子状物質(PM)と粒子数(PN)  
(粒子状物質のサイズや運転  
状況にかかわらず)

NOx(窒素酸化物)を減らし、かつ燃費を向上させる、  
最も有効な最先端のテクノロジー

# PSA グループのBlueHDiディーゼル

- ① AdBlue® (尿素水溶液) を**高温**のエキゾーストパイプ内でアンモニアガス (NH<sub>3</sub>) に分解



尿素

アンモニア

- ② アンモニア (NH<sub>3</sub>) と NO<sub>x</sub> (窒素酸化物) の化学反応で**水**と**窒素**に変換

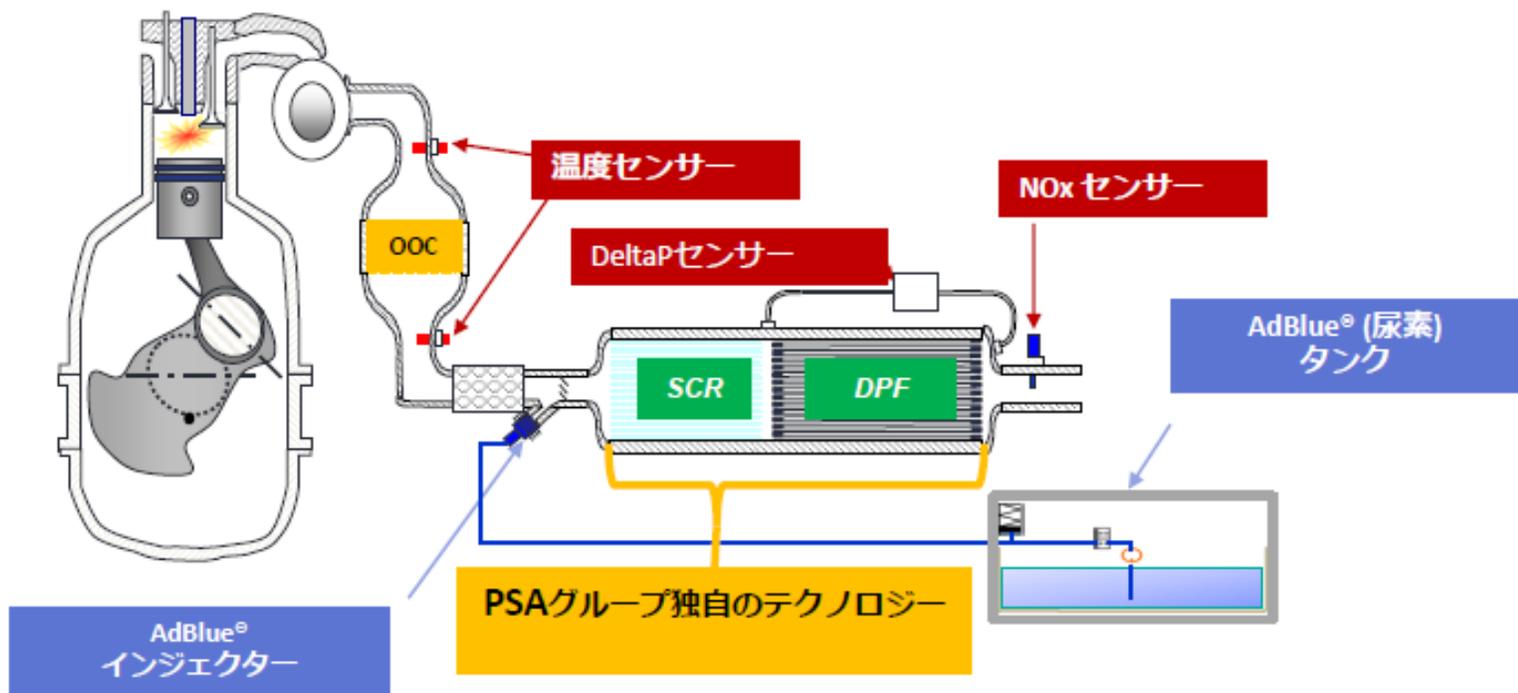


アンモニア

Nox (窒素酸化物)

水

窒素

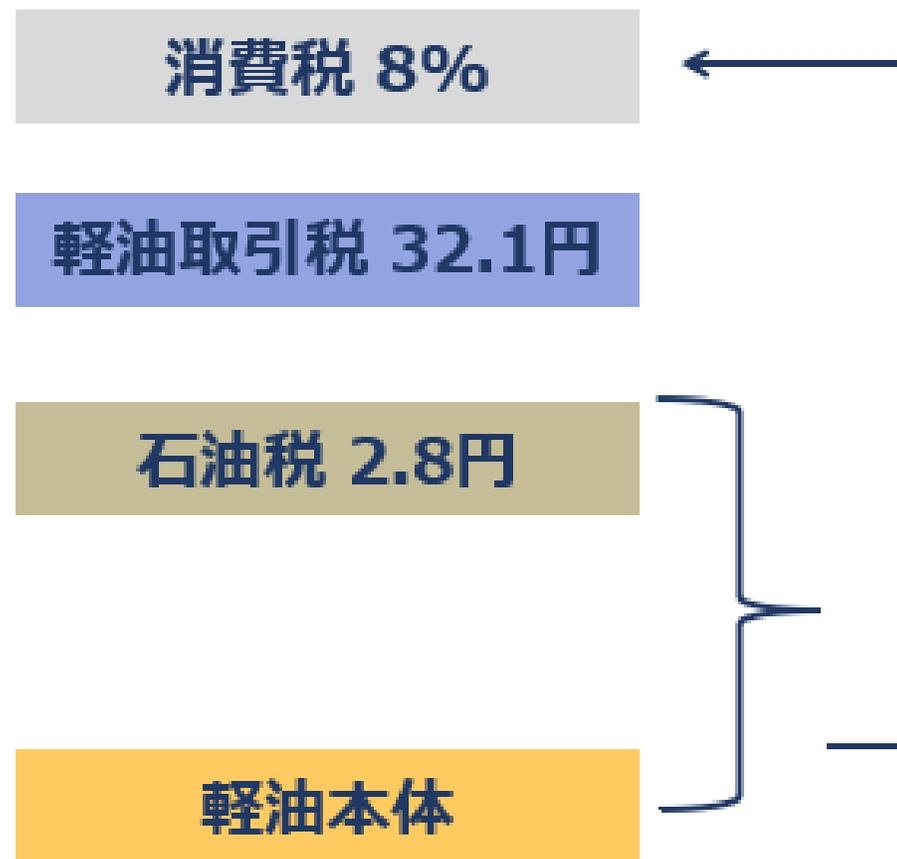


# PSA グループのBlueHDiディーゼル

PSAがLNTでなくSCRを採用する理由  
そしてSCRをDPFの前に配置する理由  
DPF再生時の燃焼温度が他社より100°C程度低いメリット



# 軽油はなぜ安い



# クリーンディーゼルの技術

## BlueHDI車特有のメンテナンス

- ✓ AdBlueの点検（補充） 1年または1万kmごと  
タンク容量は17リッター  
ラゲッジ床下の車外に吊り下げ  
走行距離の目安は15,000~20,000km  
メンテナンスプログラムに20リッターまで含まれる
- ✓ 燃料フィルター交換 4年または2万kmごと
- ✓ AdBlue®についてはMOPAR純正が指定されております。  
（コマンダー、ステルヴィオと同じ）  
部品番号68035704GC 内容量：3.8L 税抜定価2,200円



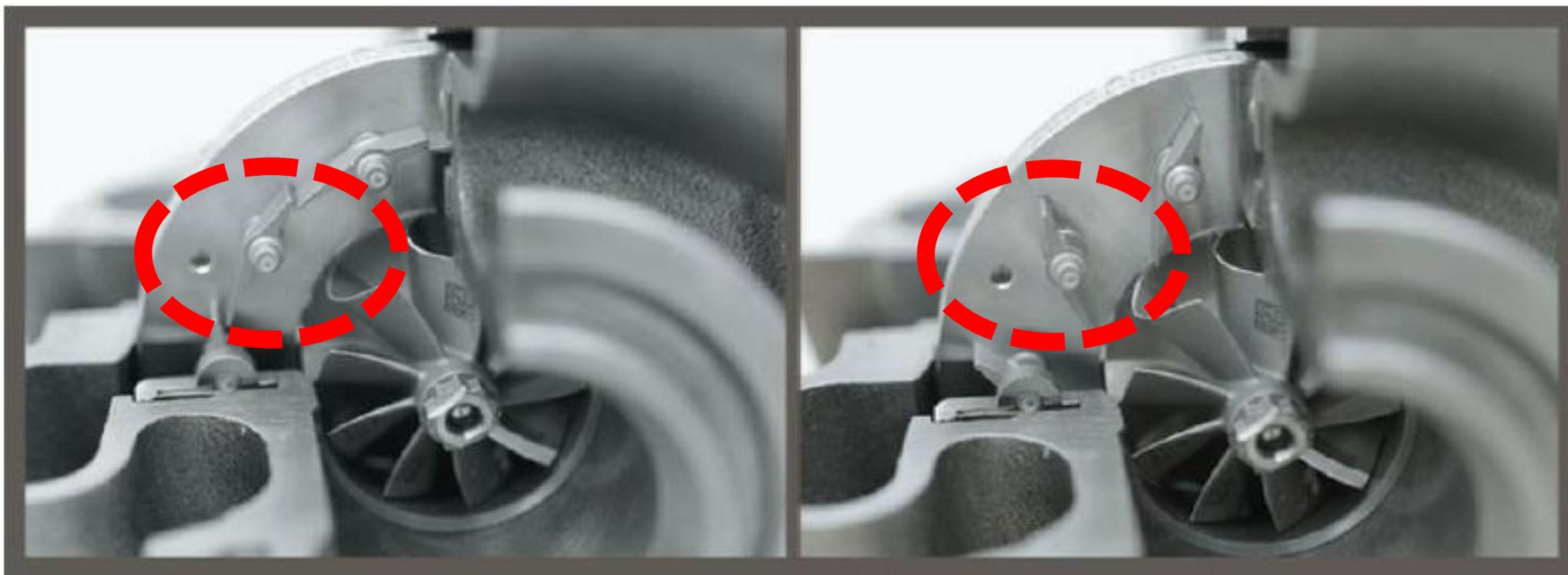
# ディーゼルエンジンの特徴

## 可変ジオメトリターボ

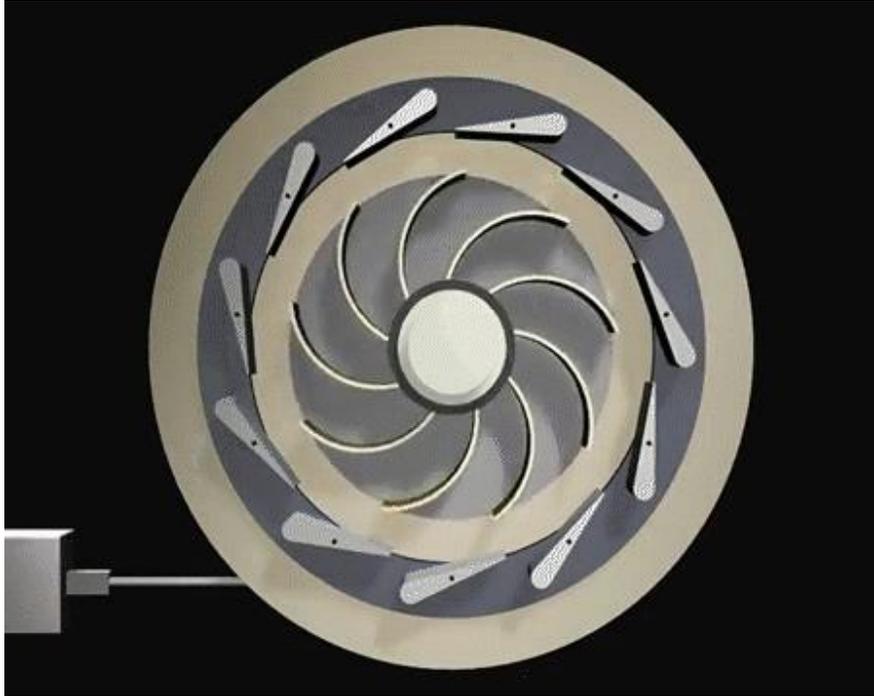
ベーンを開閉させて排気の流入速度を変化させる

低回転域

高回転域



# 可変ジオメトリターボVGTターボ



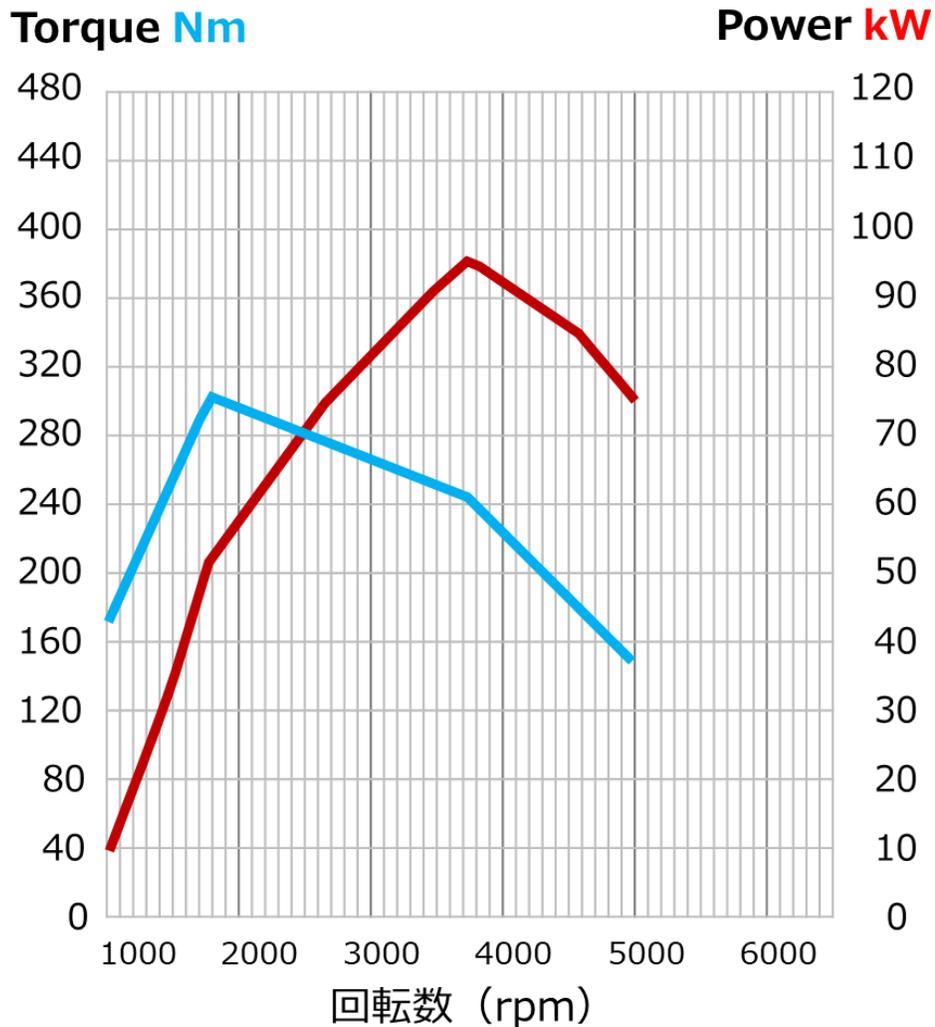
タービンブレードの可変形状により  
低回転と高回転の両方で過給圧を最適化できる

## < 可変ジオメトリタービン機構 >

- ・ 回転数と電力需要に応じて、排気ガスの流れを加速または減速
- ・ より高いまたは低い過給圧が得られる
- ・ 低回転でのターボチャージャーの典型的な応答遅延(ターボラグ)を低減

# クリーンディーゼルエンジンの性能曲線

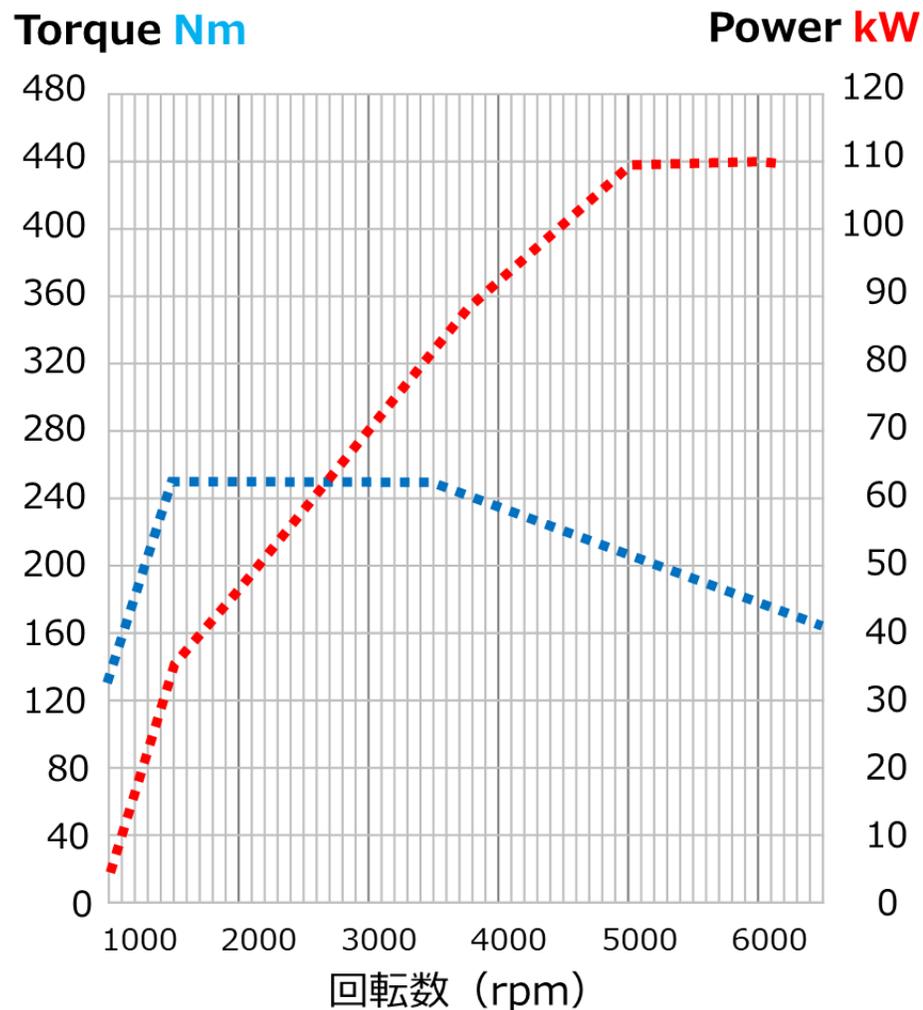
## DOBLO 1.5 ℓ 4気筒DOHCターボディーゼルエンジン 性能曲線



- ◎ 低回転域から大きなトルクを発生
- 発進時に大きなトルクを使えるため力強い
- ◎ 最大トルク300Nm/1,750rpm
- 街中での速度域では最大トルクが使えて乗りやすい
- ◎ 3,800回転まで十分なトルクを発生
- 高速域まで使えるから走りやすい
- ◎ 最高出力96kW(130ps)/3,750rpm
- 高速域での加速力あり追越などもとても安心

# ディーゼルエンジンの比較 1.5ℓ ガソリンエンジンは？

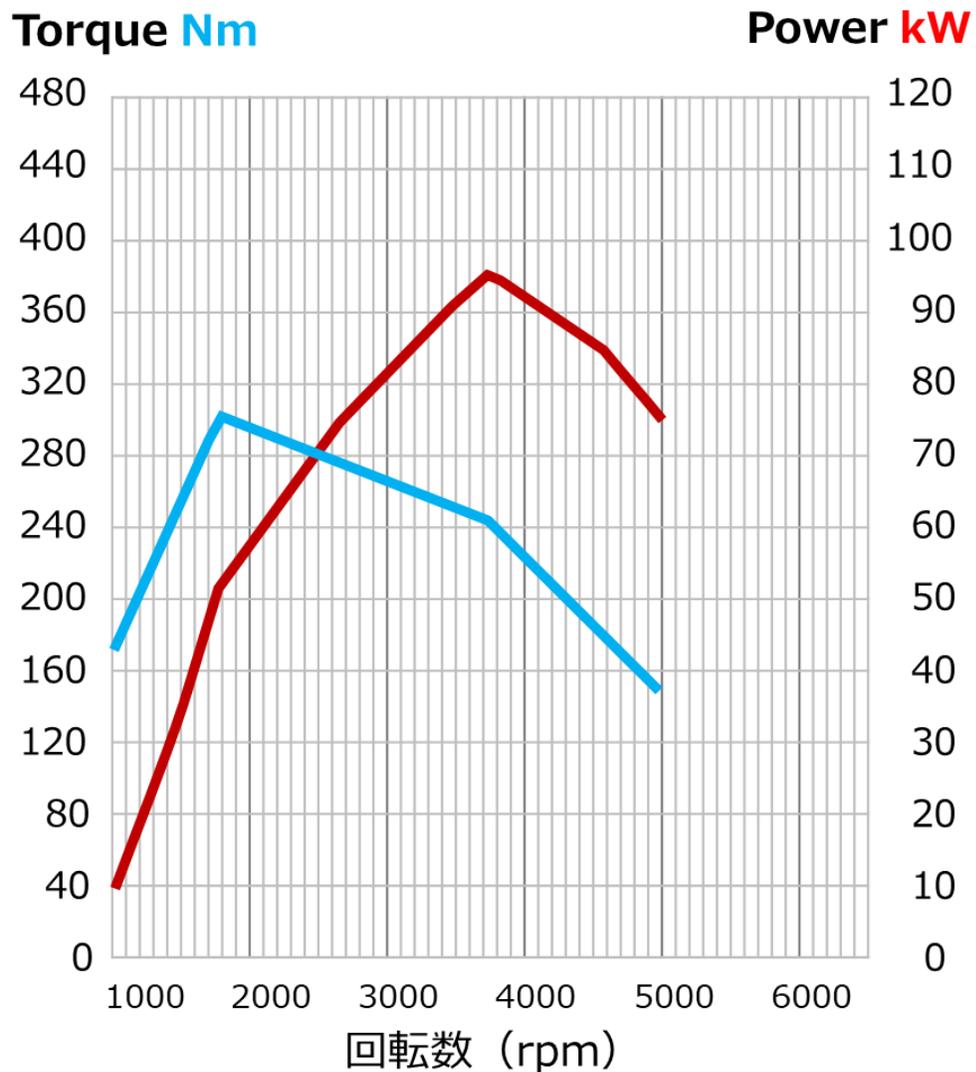
## GOLF/ティグアン/Tロック 1.5ℓ 4気筒DOHCターボエンジン 性能曲線



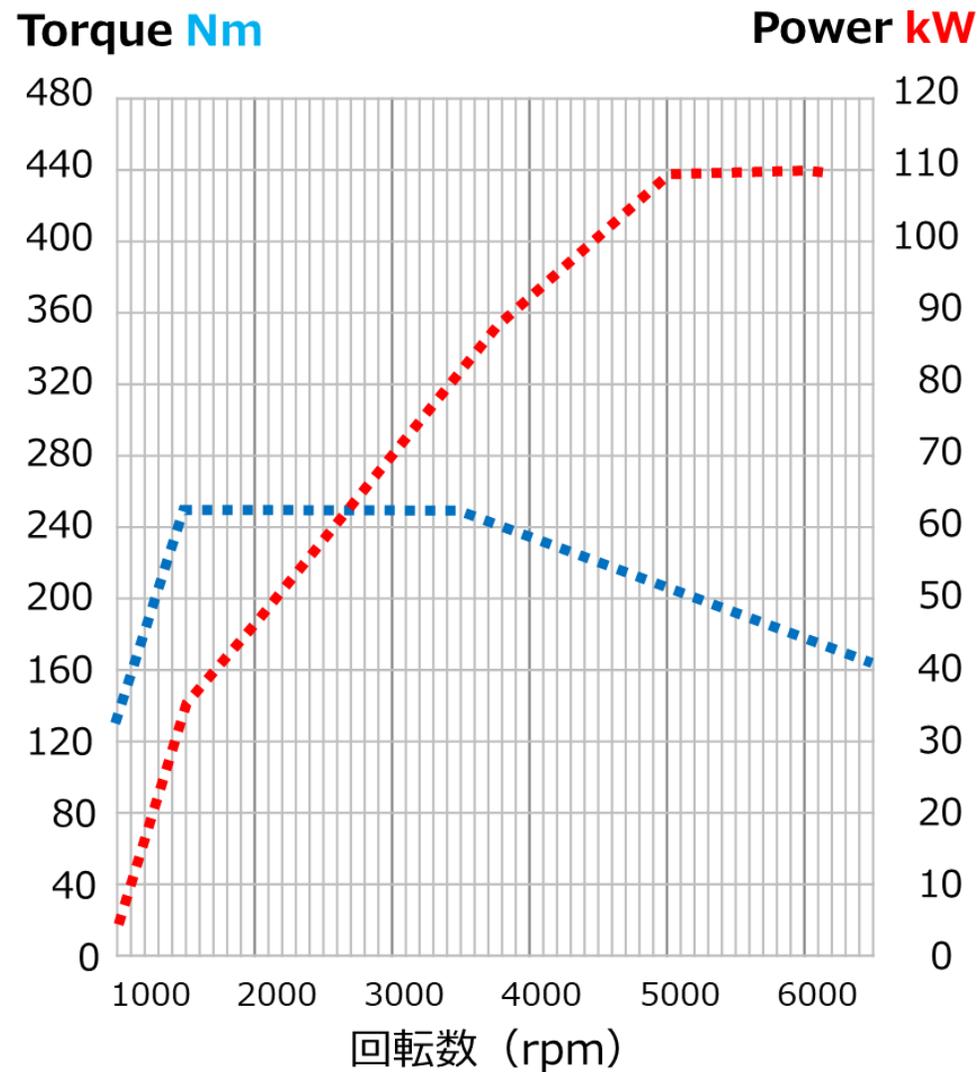
- ◎ 高回転域で大きなパワーを持続
- 中速域から高速域まで気持ち良く走れる
  
- ◎ 最高出力110kW(150ps)/5,000-6,000rpm
- 中速域からエンジンの吹け上がるフィーリングがある
  
- ◎ わずか1,500回転からトルクを発生
- パワーが出るまでの走りをトルクが担当
  
- ◎ 最大トルク250Nm/1,500-3,500rpm
- マイルドハイブリッドによりモーターもアシスト

# ディーゼルエンジンの比較

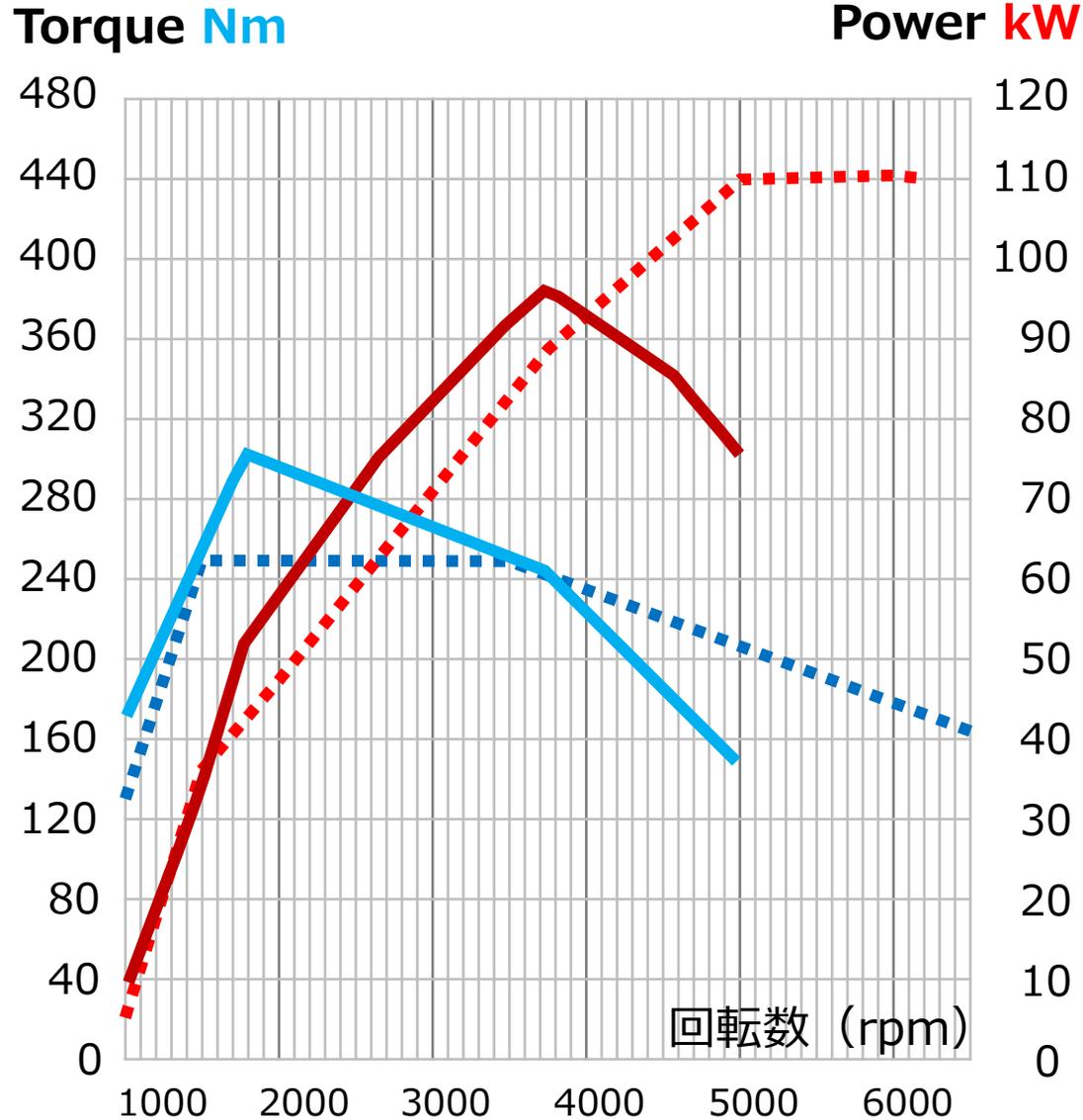
## DOBLO ディーゼルエンジン性能曲線



## GOLF ガソリンエンジン性能曲線



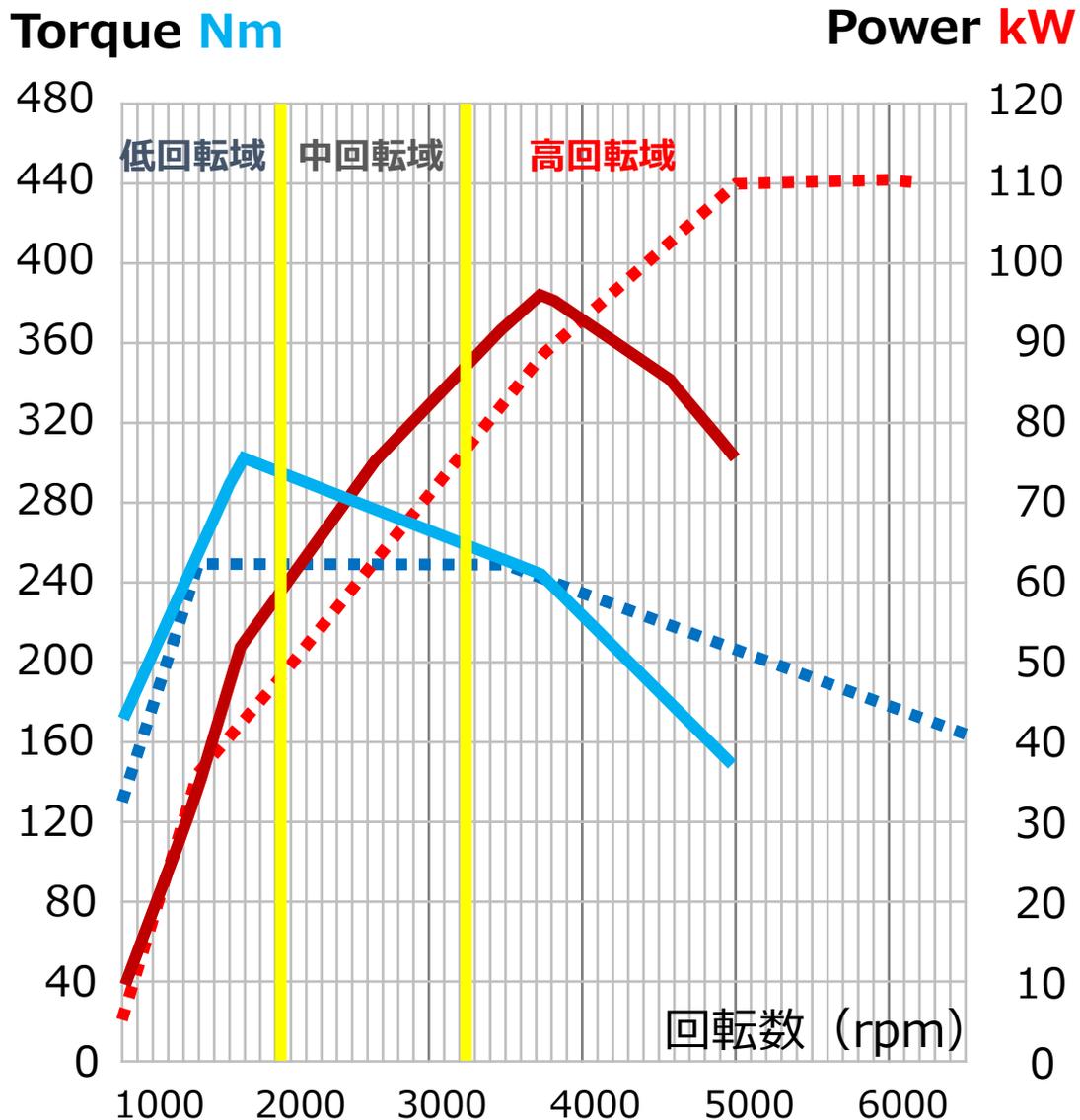
# ディーゼルエンジンの走りとは？



## DOBLO/GOLF エンジン性能曲線

- DOBLO ディーゼル1.5ℓ /Torque
- DOBLO ディーゼル1.5ℓ /Power
- GOLF エンジン1.5ℓ /Torque
- GOLF エンジン1.5ℓ /Power

# ディーゼルエンジンの走りとは？



## DOBLO/GOLF エンジン性能曲線

- DOBLO ディーゼル1.5ℓ /Torque
- DOBLO ディーゼル1.5ℓ /Power
- ⋯ GOLF エンジン1.5ℓ /Torque
- ⋯ GOLF エンジン1.5ℓ /Power

### 低回転域

アクセルを踏んだ瞬間から大きなトルクを発生すると走りやすい

### 中回転域

街中で乗りやすい、上り坂や高速道路で追越が楽滑空するので燃費が良い

### 高回転域

既にスピードが乗っているので、一定速を保ちやすい  
高回転にならないので静粛性が高く、燃費も良い  
※時速100kmの時約1,750回転

# 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

## EAT8 (アイシン製)



## パドルシフト

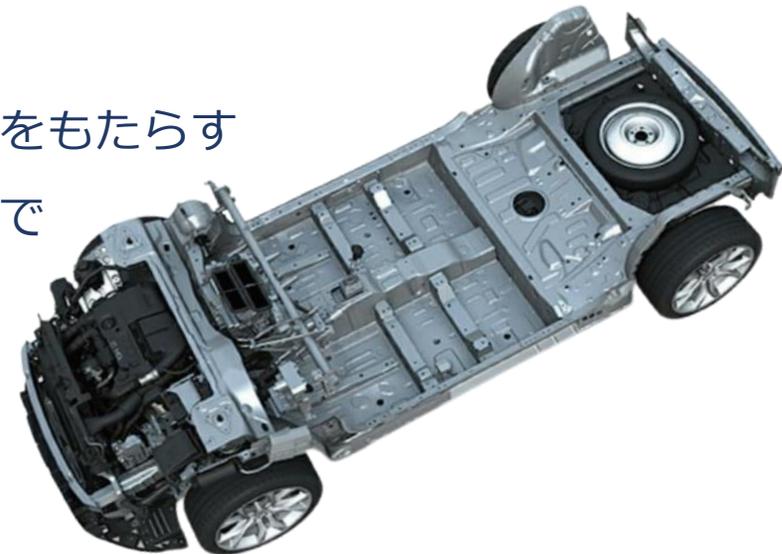


- ・電子制御による高いシフトクオリティとワイドながらも多段化によるクロスしたギアレシオが、全速度域でエンジンパフォーマンスを最大限に引き出す
- ・ギアの小型化、オイルポンプの小径化などの徹底した軽量化により、燃費性能が向上
- ・優れた燃費をもたらすアクセルオフ時にクラッチを切るフリーホイール制御を備えたECOモード
- ・エンジンオフ時にシフトモードをパーキングに移行する安全性を考慮した設計
- ・信頼性の高いアイシン製
- ・スポーティな走りを可能にするマニュアルモードとパドルシフトを装備

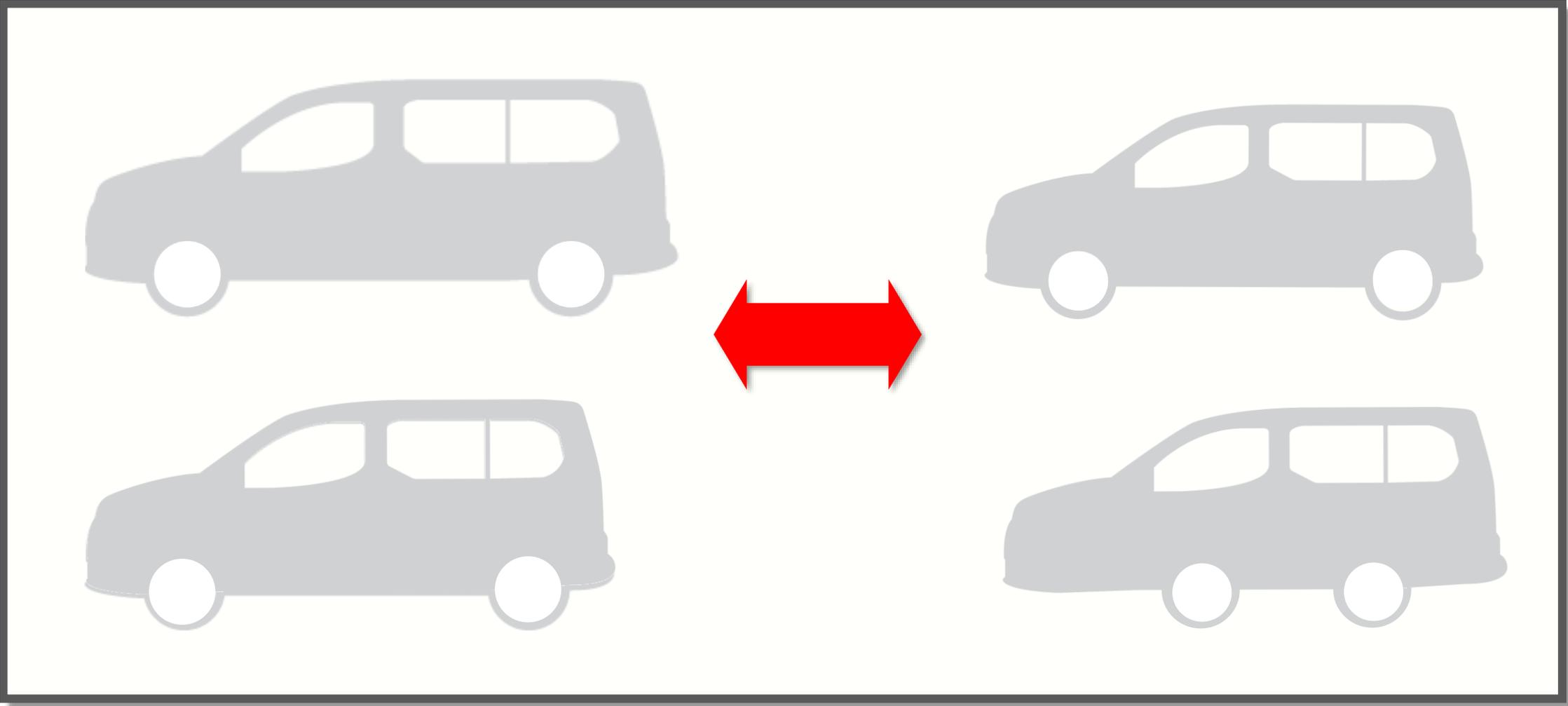
# プラットフォーム

## EMP2 プラットフォーム

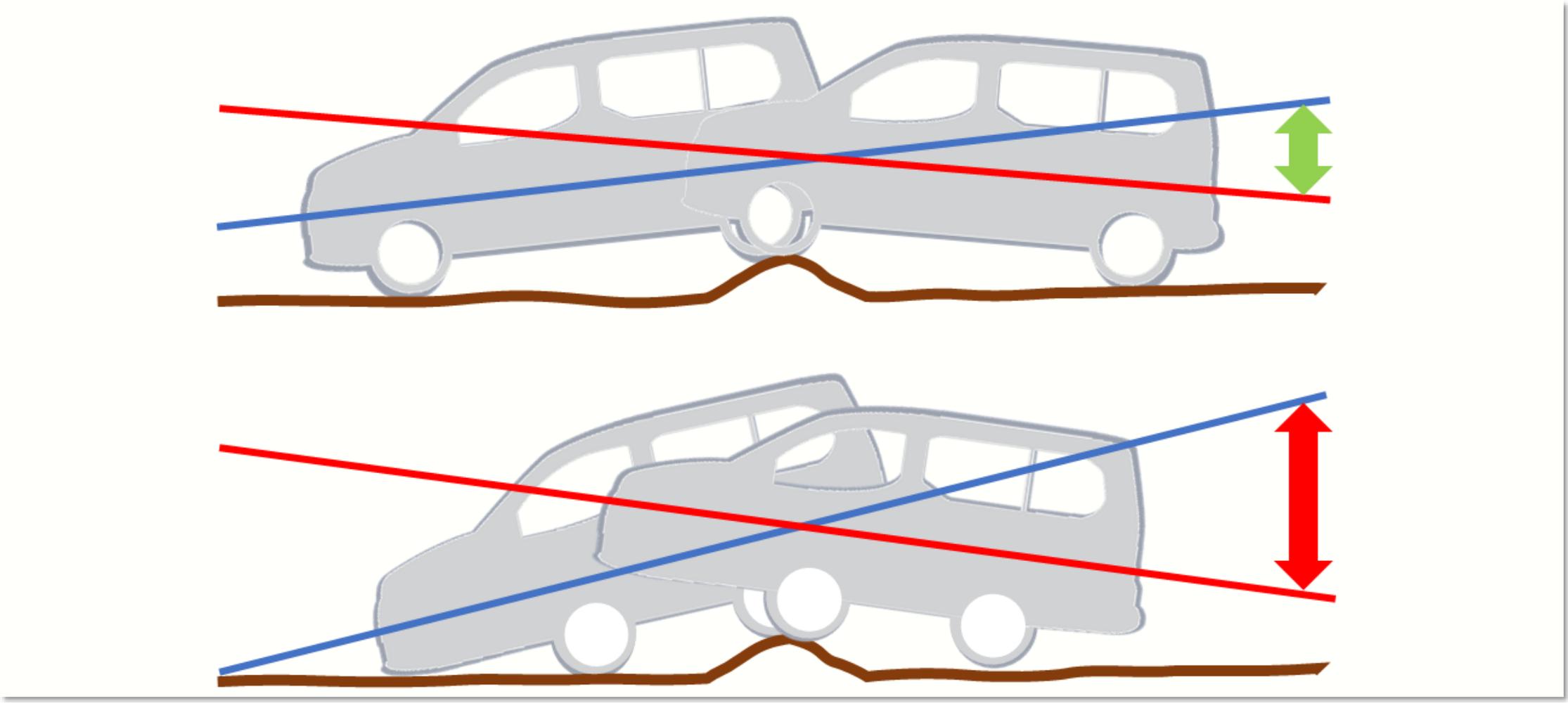
- EMP2のEMP (Efficient Modular Platform) とは、PSA (現ステランティス) が開発したプラットフォーム
- EMP2は中型車-大型車専用  
(採用されているのは上級モデル：シトロエンC5X・ベルランゴ、プジョー308/408・リフターなど)
- 軽量・高剛性・低重心を実現
- ワイドなトレッドで秀逸なセッティングのシャシーそしてサスペンションが生み出す、高いロール剛性と正確なハンドリング
- しなやかで安定したコーナリング性能は、運転の楽しさと快適な乗り心地をもたらす
- 長距離運転も苦にならない、走りと柔らかさのバランスがとれたフラットでしっかりとし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



# ショートボディとロングボディの違いは？



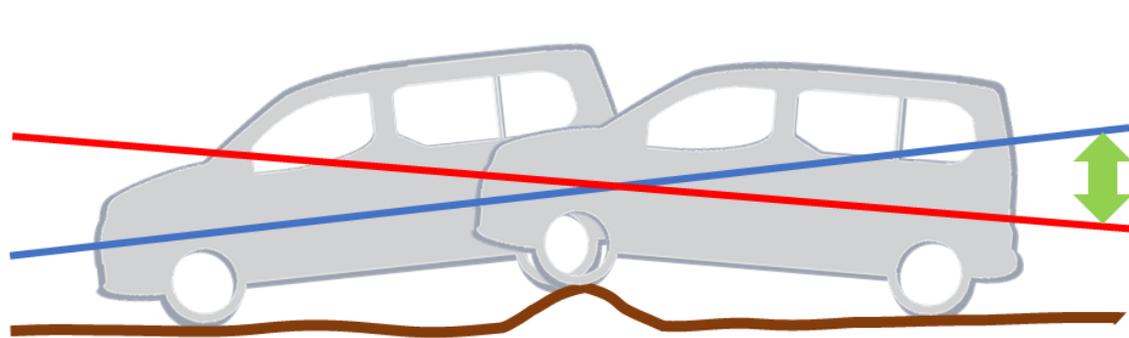
# ショートボディとロングボディの違い



# ショートホイールベースとロングホイールベースの違い

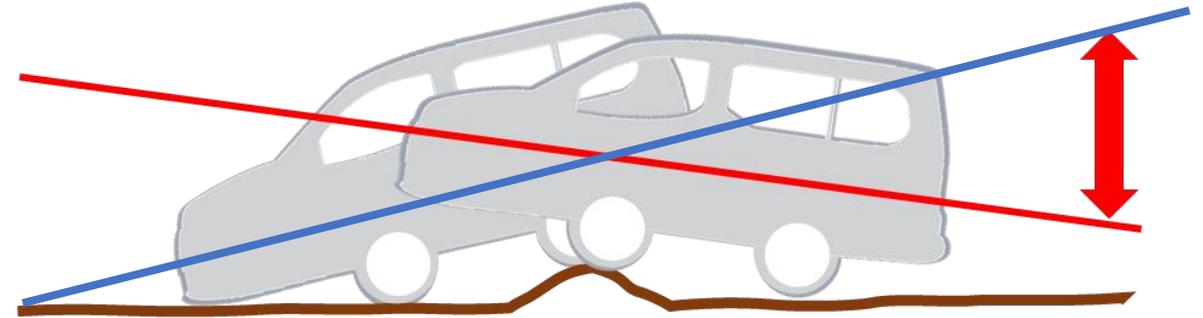
ロングホイールベースは上下に激しく振動しないため乗り心地が良くなる

ピッチング（前後方向の揺れ） ※イメージ



## ホイールベースが長い ▼

- ・ 前輪が段差に乗り上げてから後輪が乗り上げるまでに前後輪のタイムラグがある
- ・ 段差に対して長さの分だけゆるやかに対応できる
- ・ 路面の凹凸に対して振動は緩やかになる
- ・ 車両に受ける衝撃を前後輪でそれぞれ対応できる



## ホイールベースが短い ▼

前輪が凹凸を超えて直ぐに後輪が通過するため、短時間に連続して衝撃を受ける

平坦に見える道路であっても多少の凹凸があり、走行中はホイールベースの長い車ほど、上下振動/ピッチング（前後方向の揺れ）を抑制し乗り心地が良くなる

# ショートボディとロングボディの違い

## ロングホイールベースの **メリット**

- ▶ **快適性が向上する**  
→室内空間が増える
- ▶ **ロングボディ化できユーティリティが向上する**  
→乗員・荷室スペースが増やせる
- ▶ **直進安定性に優れている**  
→物体には同一の運動をし続けようとする  
慣性の法則が働く
- ▶ **ステアリングの効きが良い** (ホイールベース・トレッド共に!)  
→車体がタイヤの動きに対して俊敏性が上がる
- ▶ **乗り心地が良い**  
→ピッチング (前後方向の揺れ) も抑制される  
→ホイールベースが長いほど、路面の影響を受けない

## ロングホイールベースの **デメリット**

- ▶ **NVH (騒音、振動、ハーシュネス) において不利**  
→ボディ剛性の低下によりサスペンションが受け止められなかった路面からの衝撃がボディに伝わる
- ▶ **発進、加速、燃費などの走行性能が低下する**  
→車重が増し、  
トルクウエイトレシオ・パワーウエイトレシオが悪くなる
- ▶ **ハンドリング性能が低下する**  
→ボディ剛性が低下しボディがよじれるため、  
ステアリングに対するレスポンスが悪くなる
- ▶ **取り回しが悪くなる**  
→最小回転半径/内輪差が大きくなる

# セーフティ ADAS (先進運転支援システム)



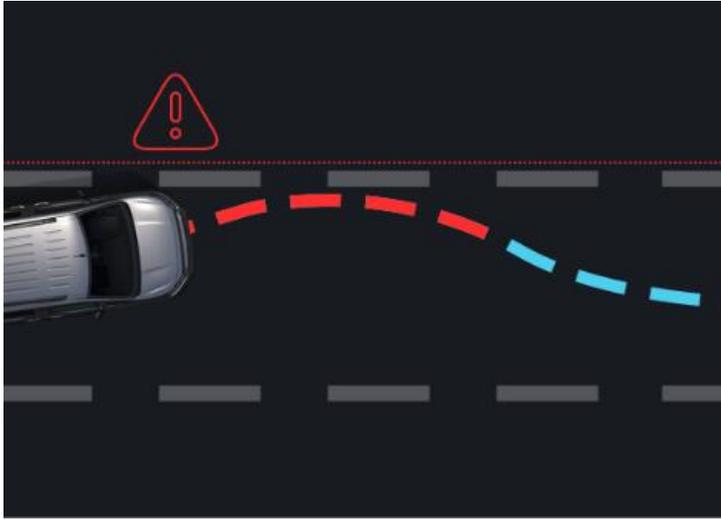
## アダプティブクルーズコントロール

- ・ 高速道路や自動車専用道路などの走行時に、前走車がない場合は設定した速度を自動で維持
- ・ 前走車がいる場合は車載カメラがその速度と距離を検知し、アクセル、ブレーキ、エンジンブレーキの自動制御によって適切な車間距離を保つ
- ・ 前走車が停止した場合には車間距離を保ちながら停車もしくは減速する
- ・ 約30～180km/hの速度域で作動する

## アダプティブクルーズコントロールシステム (ACC) のメリット

- ① 安全な車間距離制御による追突抑制
- ② ドライバーの疲労軽減
- ③ 加減速の適正化による車間距離のバラツキ抑制  
➡スムーズな流れで快適走行

# セーフティ ADAS (先進運転支援システム)



## レーンキーピングアシスト

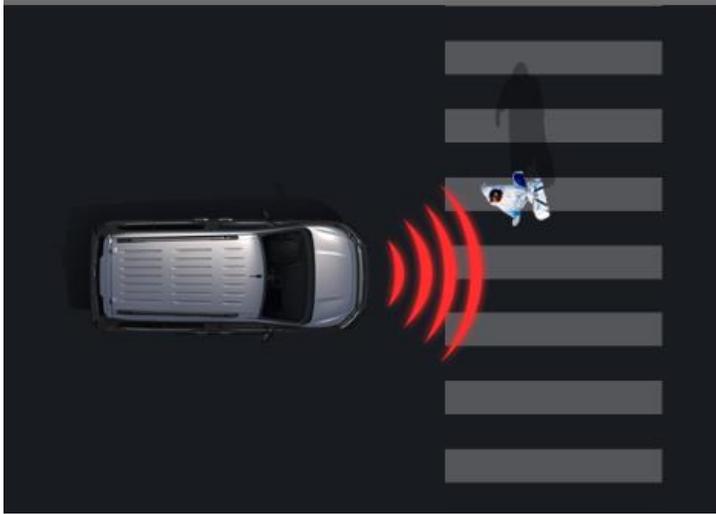
フロントウィンドウの上部のカメラが走行車線の左右を検知し車両が車線を逸脱する可能性があるかと判断した時、警告表示とハンドル操作を自動修正して衝突するのを避ける支援をします。



## トラフィックサインレコグニション

トラフィックサインレコグニションはカメラが車両の速度規制標識を認識してインストルメントパネルに制限速度を表示する機能です。インストルメントパネルに表示された制限速度はアダプティブクルーズやスピードリミッターの走行速度に設定する事ができます。

# セーフティ ADAS (先進運転支援システム)



## 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



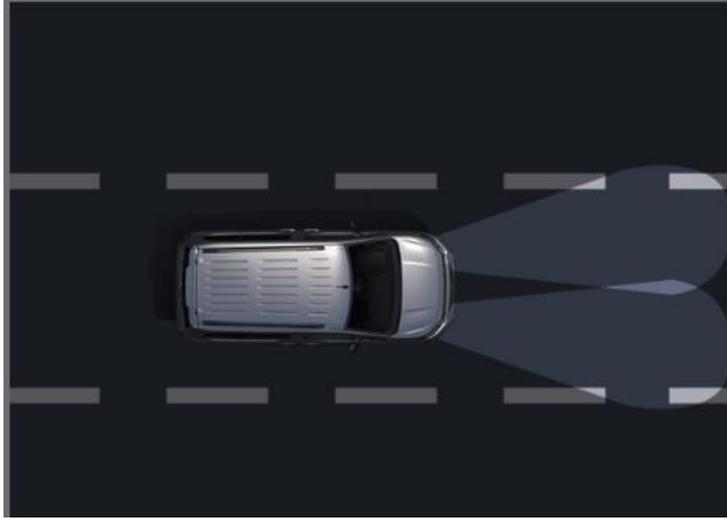
## ブラインドスポットモニター

ドアミラーでの確認が困難な範囲に他車が進入した際にその存在を検知して検知した側のドアミラーに警告灯が点滅して運転者に警告するシステム

自車が追越をされる場合は追い越そうとする車がブラインドゾーンに進入した直後に点灯します

作動するのは時速12km~時速140kmで走行している場合

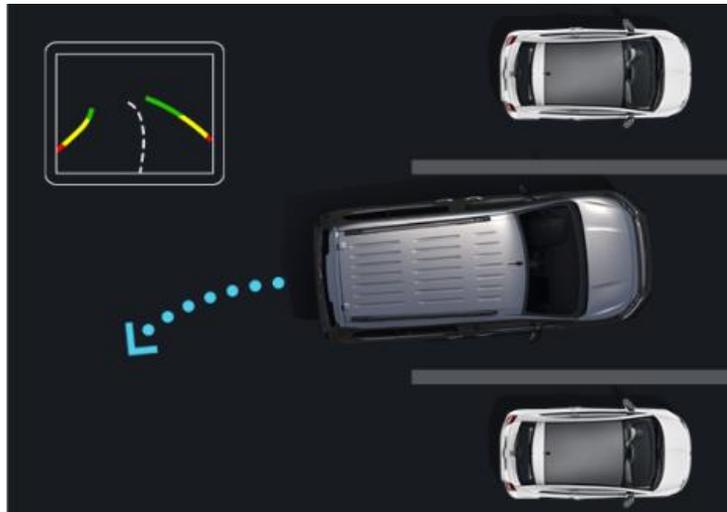
# セーフティ ADAS (先進運転支援システム)



## 自動ハイビーム

ACCで使われるレーダー及びカメラを使い、ハイビームの照射範囲を補足

その範囲内に他車が入ってきた際に、自動的にロービームへと切り替え、他車に配慮しながら夜間の視界を安全に確保するシステム



## リアパーキングカメラ

テールゲートのカメラ、およびリアバンパーに埋め込まれたセンサーがタッチスクリーンに車両周囲の映像を映し出し、駐車や出庫の際の安全確認を補助します

トップリアビジョンはテールゲートのカメラの映像を合成して表示し、駐車や出庫の際に車両周辺の障害物を確認できます

# 安全装備比較



※競合車比較の装備情報は参考情報

	FIAT DOBLO	BERLINGO LONG SHINE BlueHDi	PEUGEOT RIFTER	Renault KANGOO	日産 セレナ ハイウェイスターV	TOYOTA シエンタ
アクティブクルーズ コントロール (ブレーキサポート付)	作動速度：約30～180km/h	作動速度：約30～180km/h	作動速度：約30～180km/h	アダプティブクルーズ コントロール (ストップ&ゴー機能付) 作動速度：約0～170km/h	インテリジェントクルーズ コントロール 全車速追従機能 作動速度：約30km/h以上 停止後の自動発進機能なし	レーダークルーズコントロール (全車速追従機能付/停止保持 機能あり)
レーンポジショニング アシスト	—	—	—	レーンセンタリングアシスト (車線中央維持支援)	ハンドル支援 作動速度：クルーズコントロール 作動時/約50km/h以下では 先行車を検出しているときのみ	レーントレーシングアシスト 【LTA】(車線維持支援機 能)
レーンキープアシスト	作動速度：約70～180km/h	作動速度：約70～180km/h	作動速度：約70～180km/h	エマージェンシーレーン キープアシスト レーンデパーチャー ワーニング 作動速度：約70～180km	インテリジェントLI (車線逸脱防止支援システム) 作動速度：約60km/h	レーンディパーチャーアラ ート (車線逸脱警報機能/車線逸脱 抑制機能 50km/h以上)
ブラインドスポット モニターシステム	作動速度：約12～140km/h	作動速度：約12～140km/h	作動速度：約12～140km/h	ブラインドスポット インターベンション (後側方車両衝突防止支援)	BSW (後側方車両検知警報) 作動速度：約30km/h以上 約60km/h以上では アクティブ機能も作動	隣接する車線最大60m後方ま でモニター
アクティブセーフティ ブレーキ	作動速度： 約5～80km/h (先行車両) / 約80km/h以下 (停止車両) / 約60km/h以下 (歩行者)	作動速度： 約5～80km/h (先行車両) / 約80km/h以下 (停止車両) / 約60km/h以下 (歩行者)	作動速度： 約5～80km/h (先行車両) / 約80km/h以下 (停止車両) / 約60km/h以下 (歩行者)	アクティブエマージェンシー ブレーキ (衝突被害軽減ブレーキ)	インテリジェント エマージェンシーブレーキ 作動速度： 約10～80km/h (先行車両) / 約60km/h以下 (歩行者)	プリクラッシュセーフティ 歩行者・自転車 5～80km/h 自動二輪・車両 5km/h以上
トラフィックサイン インフォメーション	制限速度/進入禁止	制限速度/進入禁止	制限速度/進入禁止	トラフィックサイン レコグニション 制限速度/追い越し禁止	制限速度/進入禁止/一時停止	最高速度/はみ出し通行禁止/ 一時停止/転回禁止
ドライバーアテンション アラート	作動速度：約70km/h以上	作動速度：約70km/h以上	作動速度：約70km/h以上	ドライバー疲労検知アラート 作動速度：約65km以上	LDW (車線逸脱警報) 作動速度：約60km/h以上	路外の構造物に対しては約 35km/h以上で作動。 【LTA】支援中は約50km/h 未満でも車線逸脱警報機能が 作動
インテリジェントハイビーム	●	●	●	●	●	●
バックカメラ (トップリアビジョン機能付)	●	●	●	● リアカメラ	○ インテリジェント アラウンドビューモニター	○
フロント/サイド/ バックソナー	●	●	●	● パーキングセンサー (リア)	● フロント/バックソナー	○ フロント/リア/サイド
パークアシスト	—	●	—	—	○ プロパイロット パーキング	○ アドバンストパーク
ヒルスタートアシスタンス	●	●	●	●	●	●
アドバンスドグリップ コントロール (ヒルディセントコントロール付)	—	—	● (GUIDE BOOK P50参照)	—	—	—
リアクロス Traffick アラート	—	—	—	—	●	●

FIAT



# 競合車比較

# 競合車比較 輸入車

## RENAULT KANGOO

モデル	ZEN (受注生産)	CREATIF	CREATIF	INTENS	INTENS
価格 (円)	3,840,000	3,950,000	4,190,000	3,950,000	4,190,000
エンジン	ガソリン1.3L	ガソリン1.3L	ディーゼル1.5L	ガソリン1.3L	ディーゼル1.5L
定員	5	5	5	5	5

## CITROËN BERLINGO

モデル		SHINE	SHINE XTR	LONG SHINE	LONG SHINE XTR
価格 (円)		4,227,000	4,349,000	4,433,000	4,554,000
エンジン		ディーゼル1.5L	ディーゼル1.5L	ディーゼル1.5L	ディーゼル1.5L
定員		5	5	7	7

## PEUGEOT RIFTER

モデル		RIFTER GT		RIFTERLONG GT	
価格 (円)		4,368,000		4,550,000	
エンジン		ディーゼル1.5L		ディーゼル1.5L	
定員		5		7	

# 競合車比較 国産モデル

## TOYOTA SIENTA HYBRID 6モデル

モデル	HYBRID G E-Four	HYBRID G 2WD	HYBRID G E-Four	HYBRID Z 2WD	HYBRID Z E-Four
価格 (円)	2,888,000	2,690,000	2,888,000	2,910,000	3,108,000
エンジン	ICE1.5L+2モーター	ICE1.5L+2モーター	ICE1.5L+2モーター	ICE1.5L+2モーター	ICE1.5L+2モーター
定員	7	7	7	7	7

## NISSAN SERENA e-POWER 7モデル

モデル	X (2WD)	ハイウェイ-V (2WD)	ハイウェイ-V防水(2WD)	AUTECH (2WD)	LUXION (2WD)
価格 (円)	3,198,800	3,686,100	3,730,100	4,150,300	4,798,200
エンジン	ICE1.4L+1モーター	ICE1.4L+1モーター	ICE1.4L+1モーター	ICE1.4L+1モーター	ICE1.4L 1モーター
定員	8	8	8	7	7

## TOYOTA HI-ACEVAN DIESEL 4モデル

※最新の運転支援システム「プロパイロット2.0」  
「プロパイロットリモートパーキング」を専用装備

モデル	DX 2WD	DX 4WD 5ドア	DX 4WD	スーパーGL 2WD
価格 (円)	3,227,200	3,364,700	3,491,200	3,755,500
エンジン	ディーゼル2.8L	ディーゼル2.8L	ディーゼル2.8L	ディーゼル2.8L
定員	2/5	3	3/6/9	2/5

# RENAULT KANGOO

FIAT

競合車研究 ▶ RENAULT KANGOO CREATIF ¥4,190,000 (税込)

## 基本情報

- ◆ 発売日：2023年3月3代目(2代目2007年-2021年)
- ◆ サイズmm：全長4,490 全幅1,860 全高1,810 ホイールベース2,715
- ◆ モデルラインナップ：5モデル
  - ①ZEN (受注生産) 前輪駆動 (FF) 直列4気筒DOHC 1.3ℓ ガソリン  
ガソリンエンジン：最高出力 96kW (131ps) 最大トルク 240Nm
  - ②CREATIF (ガソリンエンジン/ディーゼルエンジン)  
ガソリンエンジンは①と同様  
ディーゼルエンジン：最高出力116kW (85ps) 最大トルク 170Nm
  - ③INTENS (ガソリンエンジン/ディーゼルエンジン)  
ガソリンエンジン、ディーゼルエンジン共に②と同様
- ◆ 価格：ZEN ¥3,840,000  
CREATIF/INTENS共にガソリンエンジン¥3,950,000、ディーゼルエンジン¥4,190,000
- ◆ディーゼルエンジンはガソリンエンジンより車両重量が約90kg重い



次期モデル導入時期予想  
✓未定

## 特 徴

- 使いやすい全開放時180°ダブルバックドア（観音開き）
- 日本特別使用、あえて塗装前のブラックカラー樹脂バンパーや鉄ホイールはタフな道具感を演出
- フルモデルチェンジした3代目は2代目から約150万円以上のアップ
- 全体的にゆったりしたハンドリング性能、自然なフィーリング
- CMF-CDプラットフォームはルノー/日産/三菱アライアンスで共同開発
- ガソリンエンジンはルノー/日産/三菱アライアンス/ダイムラーで共同開発
- レーンキープセンタリングアシストをメインにしたADASも充実



## DOBLOのアピールポイント

- 1.5ℓディーゼルエンジン：96kW(130ps)/300NmとEAT8の組み合わせによるトルクフルな走り
- ミニバントップクラスの乗り心地とハンドリング性能の両立
- DOBLO MAXIの圧倒的に高いユーティリティと扱いやすい走行性能の高さ

# 競合車比較 KANGOOへのカウンタートーク

## ヘッドライトの違い

DOBLO ヘッドライト



### ハロゲンヘッドライトの特徴

- ・光がオレンジかかっている
- ・悪天候時に視認性が高い
- ・発熱により雪を解かす
- ・交換が簡単

KANGOO ヘッドライト



### LEDヘッドライトの特徴

- ・光が白い
- ・明るい
- ・ファッション性が高い
- ・金額が高い
- ・消費電力が少なく省燃費

# 競合車比較 KANGOOへのカウンタートーク

## アームレスト/前席肘掛け付きシート

DOBLO 前席シート



KANGOO 前席シート



### メリット

- ・ 運転中の疲れを軽減
- ・ 腕や肩の疲れを最小限に抑えての運転が可能
- ・ 集中力の低下を軽減
- ・ 長距離、長時間の運転機会にも役立つ

## 競合車研究 ▶ CITROËN BERLINGO SHINE BlueHDi ¥4,227,000 (税込)

### 基本情報

- ◆ 発売日：2019年10月（ショートボディ）、ロングボディは2023年1月18日
- ◆ サイズmm：全長4,405 全幅1,850 全高1,850 ホイールベース2,785
- ◆ モデルラインナップ：5モデル
  - ① BERLINGO FEEL BlueHDi（受注生産）前輪駆動（FF）直列4気筒DOHC 1.5ℓディーゼルエンジン  
ディーゼルエンジン：最高出力96kW（130ps）最大トルク 240Nm  
※駆動方式、エンジンスペックは全モデル共通
  - ② BERLINGO SHINE BlueHDi / BERLINGO SHINE BlueHDi XTR PACK
  - ③ BERLINGO LONG SHINE BlueHDi /BERLINGO LONG SHINE BlueHDi XTR PACK  
※ショートボディとロングボディの全長差は365mm長く、全高は20mm高い
- ◆ 価格：¥4,227,000～¥4,554,000
- ◆ 快適性においてグローバルなアプローチ
- ◆ グレードにより2色のカラーアクセント

次期モデル導入時期予想  
✓未定



## 特 徴

- 新時代のレジャーアクティビティビークル
- シトロエン・アドバンス・コンフォート  
(乗り心地の良いクルマ作り/開発コンセプト) による滑らかな乗り心地
- 乗り心地の外装も内装もカジュアルでポップ、楽しくなるデザイン
- シトロエンらしいデザイン性と機能性を兼ね備えたエアバンプ
- ユーティリティの高い後席両サイド・スライドドア
- テールゲートを開けなくても室内にアクセスできるリアオープニングガラスハッチ
- 外光をたっぷり取り込める広大なガラスルーフのMODUTOP®(ショートのみ) ■ パークアシスト



## DOBLOのアピールポイント

- ミニバントップクラスの乗り心地とハンドリング性能の両立
- 車両重量が軽く走行性能が高い (数値が少しでも小さい方が運動性能が高い)  
トルクウエイトレシオ : 5.3(DOBLO **5.2**) パワーウエイトレシオ : 12.3(DOBLO **12**)
- バンパー、サイドプロテクターはマットブラックでコーディネート、クールなエクステリア・デザイン

# PEUGEOT RIFTER

競合車研究 ▶ PEUGEOT RIFTER GT ¥4,368,000 (税込)

## 基本情報

- ◆ 発売日：2019年10月（ショートボディ）、ロングボディは2023年1月20日
  - ◆ サイズmm：全長4,405 全幅1,850 全高1,850 ホイールベース2,785
  - ◆ モデルラインナップ：2モデル
    - ① RIFTER GT 前輪駆動（FF）直列4気筒DOHC 1.5ℓディーゼルエンジン  
ディーゼルエンジン：最高出力96kW（130ps）最大トルク 240Nm
    - ② RIFTER LONG GT
- ※駆動方式、エンジンスペックは全モデル共通
- ※ショートボディとロングボディの全長差は365mm、全高は20mm高い
- ◆ 価格：RIFTER GT ¥4,368,000 RIFTER LONG GT ¥4,550,000
  - ◆ タイヤサイズ：215/60R17と同じゼグメントの中では一回り大きい
  - ◆ 車両重量が1,700kgあり比較車の中では重い方である
  - ◆ 最低地上高は180mmと比較車の中では高い



次期モデル導入時期予想  
✓未定

# PEUGEOT RIFTER

FIAT

## 特 徴

- ライト意匠はフロントに牙、リアに爪後が象徴的
- ミニバン+SUVのキャラクター、ホイールハウスにもプロテクター
- コックピットを再構築、プジョー全モデルに共通するi-Cockpitを採用
- ドライビングを楽しむための小径ステアリングホイールとパドルシフトの組合せ
- 悪路での優れた走破性を与えられたアドバンスドグリップコントロール機能を装備
- 急こう配ではヒルディセントコントロールは速度5km/h未満に維持し走行安全性を保ちます
- ざらついた路面でもサスペンションがしっかりいなし乗り心地が良く、コーナーでも安定した走り



## DOBLOのアピールポイント

- ステアリングがとても軽く、取り回しもしやすいからどなたでも運転が楽しめる
- 車両重量が軽く走行性能が高い（数値が少しでも小さい方が運動性能が高い）  
トルクウエイトレシオ：5.5(DOBLO 5.2) パワーウエイトレシオ：13.1(DOBLO 12)
- バンパー、サイドプロテクターはマットブラックでコーディネート、クールなエクステリア・デザイン

# 競合車比較

## ステアリング径

DOBLO



KANGOO



RIFTER



## ターンインジケーターとステアリングの距離

DOBLO



KANGOO



RIFTER



# TOYOTA HI-ACEVAN DIESEL

FIAT

競合車研究 ▶ TOYOTA HI-ACEVAN DIESEL スーパーGL 2WD ¥3,755,500 (税込)

## 基本情報

◆ 発売日：2019年4月（200系6型）

5代目200系発売日：2004年8月 初代10系発売日：1967年2月

◆ サイズmm：全長4,695 全幅1,695 全高1,980 ホイールベース2,570 最低地上高195mm

◆ モデルラインナップ：4モデル（ディーゼル）

① TOYOTA HI-ACEVAN DIESEL スーパーGL 2WD 直列4気筒 2.8ℓディーゼルエンジン

ディーゼルエンジン：最高出力111kW(150ps) 最大トルク 300Nm

② スーパーGL、DX4WD5ドア、DX4WD

燃費 WLTC：11.6～12.5km/L

◆ 価格：¥3,227,200～¥3,755,500

◆ 誰もが使いやすい快適で機能的なビックスペース  
(レーサーバイク、モトクロスバイクも搭載可能)

次期モデル導入時期予想  
✓2025年頃  
セミボンネットに変更か？



# TOYOTA HI-ACEVAN DIESELスーパーGL 2WD

FIAT

## 特徴

- 多彩なシートアレンジはアイデアしだいで幅広く活用
- バックドアの大開口
- 折りたたみリヤシート
- パワーやトルクを犠牲にすることなく、クリーンな環境性能と燃費性能
- 走行性、積載性、安全性をハイバランスで融合
- FRレイアウトによりステアリングフィールの良い走り
- 6代目まで継続中の大人気モデル

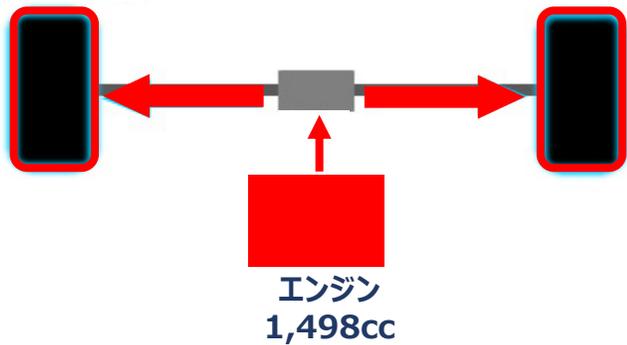


## DOBLOのアピールポイント

- ボディ剛性の違いから基本的な走行性能の違いがありDOBLOの高い走行性能が際立つ
- ハイエースの方が全長が長いホイールベースが短いため乗りがこちが悪い
- 車両重量が軽く走行性能が高い（数値が少しでも小さい方が運動性能が高い）  
トルクウエイトレシオ:6.4(DOBLO:5.2) パワーウエイトレシオ:12.9(DOBLO:12)

# 競合車比較 国産車パワートレイン

【FIAT DOBLO】  
ディーゼルトーボ



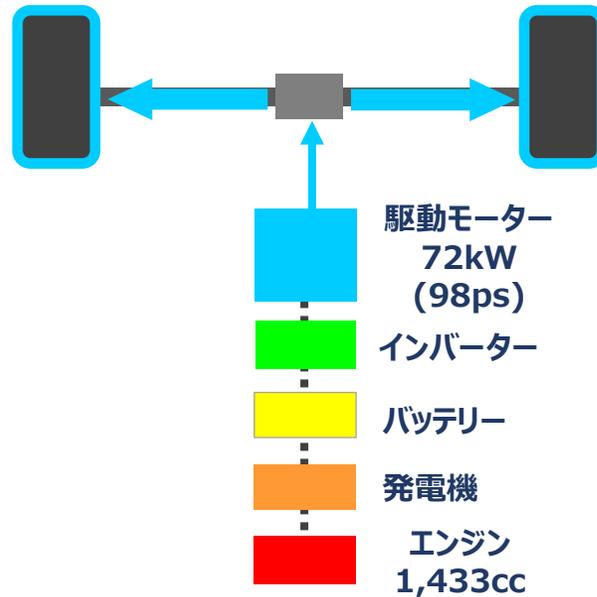
圧縮比16.4 → 排気の影響で緩慢な燃焼

ディーゼルエンジン駆動  
ディーゼルの大きなトルク

## 頑丈なディーゼルエンジン

- ① 駆動はディーゼルエンジンのみ
- ② ディーゼル メリット：トルクの大きさと低燃費
- ③ ディーゼル デメリット：静粛性、重量、高回転が苦手

【NISSAN セレナ】  
e-POWER

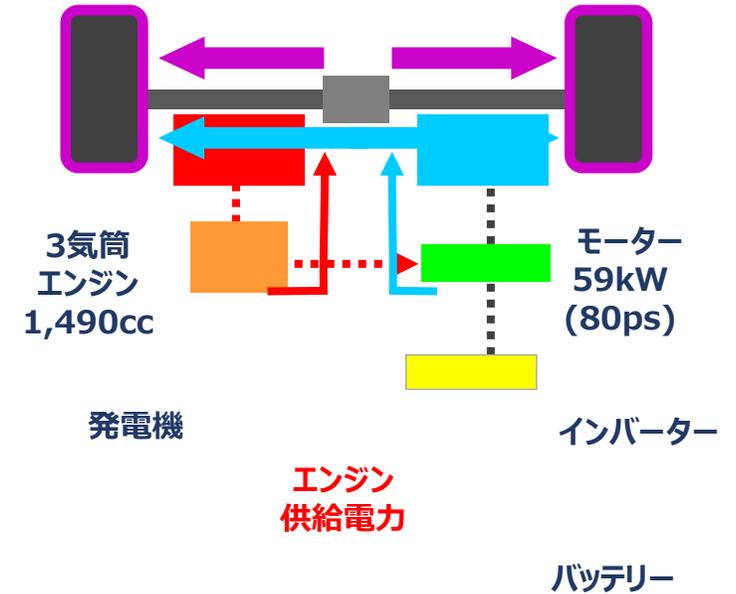


エンジン+モーター駆動  
モーターの瞬時に大きなトルク

## 100%モーター駆動「e-POWER」

- ① モーター駆動のみ（エンジンは発電専用）  
→ エンジンと駆動は繋がっていない
- ② 電気自動車と変わらない、静かでエコな走り
- ③ レギュラーガソリンの補充で走行可能  
→ ガソリンスタンドで補給可能

【TOYOTA シエンタ】  
THS II



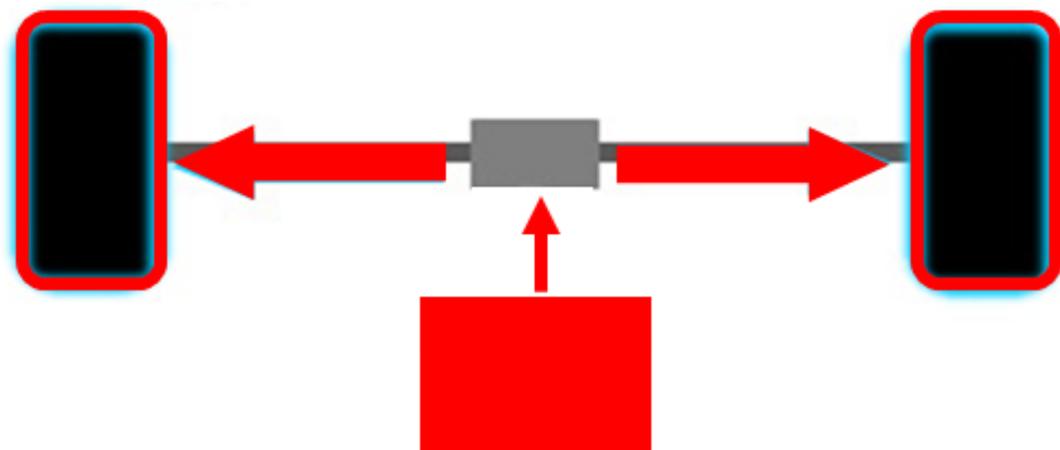
エンジン+モーター駆動  
モーターの瞬時に大きなトルク

## 効率良く駆動方式を使い分ける「THS-II」

- ① 3つの駆動タイプがある  
「モーター駆動（バッテリー供給）」  
「エンジン+モーター駆動（エンジン供給）」  
「エンジン+モーター駆動（エンジン+バッテリー供給）」
- ② 発進時や中低速域はモーター駆動  
→ モーターの特性を活かした走り

# 競合車比較 国産車パワートレイン

【FIAT DOBLO】ディーゼルターボ



エンジン1,498cc

圧縮比16.4 ➡ 排気の影響で緩慢な燃焼

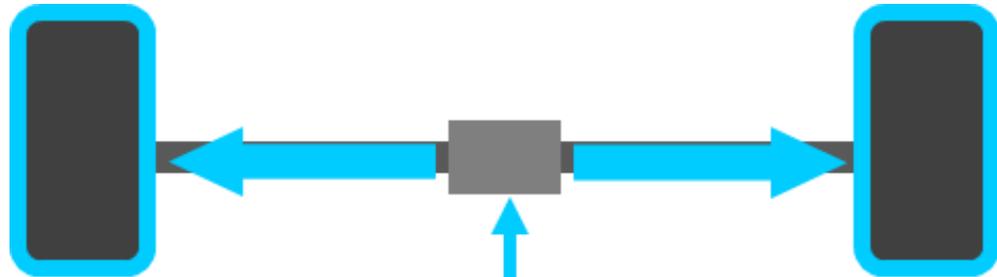
## ディーゼルエンジン駆動 ディーゼルの大きなトルク

### 頑丈なディーゼルエンジン

- ① 駆動はディーゼルエンジンのみ
- ② ディーゼル メリット：トルクの大きさと低燃費
- ③ ディーゼル デメリット：静粛性、重量、高回転が苦手

# 競合車比較 国産車パワートレイン

## 【NISSAN セレナ】 e-POWER



駆動モーター  
72kW(98ps)

インバーター

バッテリー

発電機

エンジン  
1,433cc

### エンジン+モーター駆動 モーターの瞬時で大きなトルク

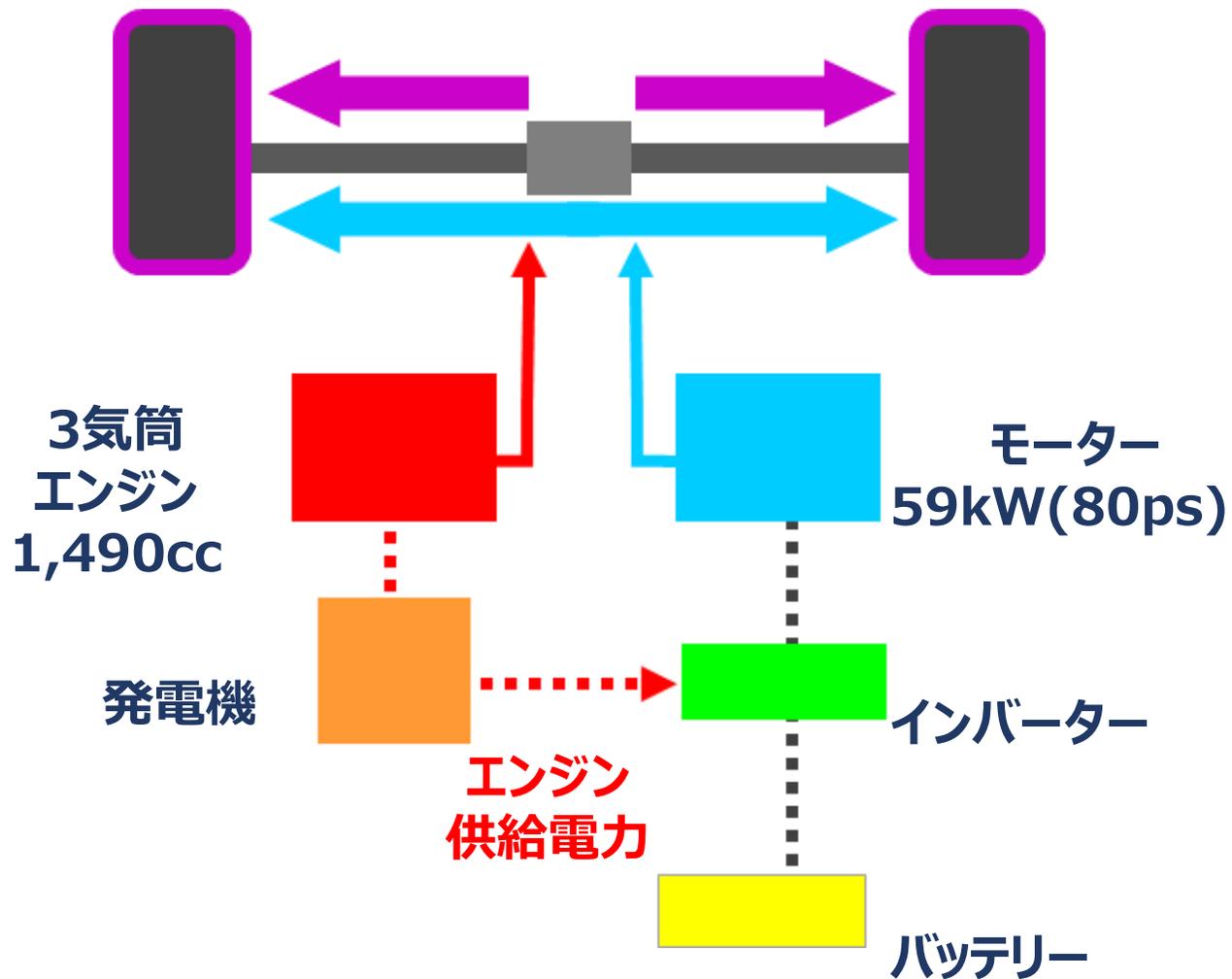
#### 100%モーター駆動「e-POWER」

- ①モーター駆動のみ（エンジンは発電専用）  
→エンジンと駆動は繋がっていない
- ②電気自動車と変わらない、静かでエコな走り
- ③レギュラーガソリンの補充で走行可能  
→ガソリンスタンドで補給可能

※100psモーターに対応するためのエンジン排気量  
1.5ℓの排気量があれば150ps位は出せる/燃費もそれほど良くはない

# 競合車比較 国産車パワートレイン

【TOYOTA シエンタ】 THS II



## エンジン+モーター駆動 モーターの瞬時で大きなトルク

効率良く駆動方式を使い分ける「THS-II」

- ① 3つの駆動タイプがある
  - 「モーター駆動 (バッテリー供給)」
  - 「エンジン+モーター駆動 (エンジン供給)」
  - 「エンジン+モーター駆動 (エンジン+バッテリー供給)」
- ② 発進時や中低速域はモーター駆動  
→モーターの特性を活かした走り

# 競合車比較 一覧表



	税込	FIAT DOBLO	Renault KANGOO		Citroën BERLINGO	Peugeot	FIAT DOBLO	Citroën BERLINGO	Peugeot	日産	TOYOTA
		ディーゼル車	ガソリン	SHINE BlueHDi	Rifter GT	MAXI	LONG SHINE BlueHDi	Rifter LONG GT	セレナ LUXION	シエンタ	
価格		¥3,990,000	¥4,190,000	¥3,950,000	¥4,227,000	¥4,368,000	¥4,290,000	¥4,433,000	¥4,550,000	¥4,798,200	¥2,910,000
全長	mm	4,405	4,490	4,405	4,405	4,405	4,770	4,770	4,760	4,765	4,260
全幅	mm	1,850	1,860	1,850	1,850	1,850	1,850	1,850	1,850	1,715	1,695
全高	mm	1,800	1,810	1,850	1,850	1,880	1,870	1,870	1,900	1,885	1,695
ホイールベース	mm	2,785	2,715	2,785	2,785	2,785	2,975	2,975	2,975	2,870	2,750
トレッド 前/後	mm	1,555/1,570	1,580/1,590	1,555/1,570	1,550/1,560	1,555/1,570	1,555/1,570	1,555/1,570	1,550/1,560	1,475/1,485	1,490/1,480
車両重量	kg	1,560	1,650	1,560	1,600	1,650	1,660	1,660	1,700	1,850	1,370
乗車人数	人	5	5	5	5	5	7	7	7	7	7
最低地上高	mm	-	164	160	180	180	-	160	180	135	140
駆動方式		FWD	FWD	FWD							
エンジン総排気量	cc	1,498	1,460	1,333	1,498	1,498	1,498	1,498	1,498	1,433	1,490
エンジン最高出力	kW(PS)/rpm	96(130)/3,750	85(116)/3,750	96(131)/5,000	96(130)/3,750	96(130)/3,750	96(130)/3,750	96(130)/3,750	96(130)/3,750	72(98)/5,600	67(91)/5,500
パワーウェイトレシオ	kg/ps	12	14.2	11.9	12.3	12.7	13	13	13.1	18.9	15.1
エンジン最高トルク	Nm/rpm	300/1,750	270(27.5)/1,750	240(24.5)/1,600	300/1,750	300/1,751	300/1,750	300/1,750	300/1,750	123(12.5)/5,600	120(12.2)/3,800-4,800
トルクウェイトレシオ	kg/Nm	5.2	6.1	6.5	5.3	5.5	5.5	5.5	5.7	15.0	11.4
ラゲジルーム容量	ℓ	-	775	983	983	983	●	1538	1538	283(サトシート最前座時)	734
ラゲジルーム最大容量	ℓ	2,126	2,800	2,126	2,126	2,126	●	2,693	2,693	-	1,818
トランスミッション形式		8速オートマチック	電子制御7速AT(7EDC)	8速オートマチック	8速オートマチック	8速オートマチック	8速オートマチック	8速オートマチック	8速オートマチック	-	直列3気筒
サスペンション	前 後	マクファーソンストラット トーションビーム	マクファーソンストラット トーションビーム	マクフォーソンストラット トーションビーム	マクフォーソンストラット トーションビーム	マクフォーソンストラット トーションビーム	マクファーソンストラット トーションビーム	マクファーソンストラット トーションビーム	マクファーソンストラット トーションビーム	ストラット トーションビーム	マクファーソンストラット トーションビーム
タイヤサイズ	前/後	205/60R16	205/60R16	205/60R16	215/60R17	205/60R16	205/60R16	205/60R16	215/60R17	205/65R16	185/65R15
最小回転半径	m	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	5.8	5.8	5.8	5.7	5
燃料消費率(WLTCモード)	km/ℓ	18.1	17.3	15.3	18.1	18.1	18.1	18.1	18.1	18.4	28.2
(高速道路モード)	km/ℓ	20.2	19.9	17	20.2	20.2	20.2	20.2	20.2	17	27.6

# 競合車比較 5人乗車



		FIAT DOBLO	Renault KANGOO		Citroën BERLINGO	Peugeot
		税込	ディーゼル車	ガソリン	SHINE BlueHdi	Rifter GT
価格	税込	¥3,990,000	¥4,190,000	¥3,950,000	¥4,227,000	¥4,368,000
全長	mm	4,405	4,490		4,405	4,405
全幅	mm	1,850	1,860		1,850	1,850
全高	mm	1,800	1,810		1,850	1,880
ホイールベース	mm	2,785	2,715		2,785	2,785
トレッド 前/後	mm	1,555/1,570	1,580/1,590		1,555/1,570	1,550/1,560
車両重量	kg	1,560	1,650	1,560	1,600	1,650
乗車人数	人	5	5	5	5	5
最低地上高	mm	-	164		160	180
エンジン総排気量	cc	1,498	1,460	1,333	1,498	1,498
エンジン最高出力	kW(PS)/rpm	96(130)/3,750	85(116)/3,750	96(131)/5,000	96(130)/3,750	96(130)/3,750
パワーウェイトレシオ	kg/ps	12	14.2	11.9	12.3	12.7
エンジン最高トルク	Nm/rpm	300/1,750	270(27.5)/1,750	240(24.5)/1,600	300/1,750	300/1,751
トルクウェイトレシオ	kg/Nm	5.2	6.1	6.5	5.3	5.5
ラゲジルーム最大容量	ℓ	2,126	2,800		2,126	2,126
トランスミッション形式		8速オートマチック	電子制御7速AT(7EDC)		8速オートマチック	8速オートマチック
タイヤサイズ	前/後	205/60R16	205/60R16		205/60R16	215/60R17
燃料消費率(WLTCモード)	km/ℓ	18.1	17.3	15.3	18.1	18.1
(高速道路モード)	km/ℓ	20.2	19.9	17	20.2	20.2

# 競合車比較 7人乗車



		FIAT DOBLO MAXI	Citroën BERLINGO LONG SHINE BlueHDi	Peugeot Rifter LONG GT	日産 セレナ LUXION	TOYOTA シエンタ
価格	税込	¥4,290,000	¥4,433,000	¥4,550,000	¥4,798,200	¥2,910,000
全長	mm	4,770	4,770	4,760	4,765	4,260
全幅	mm	1,850	1,850	1,850	1,715	1,695
全高	mm	1,870	1,870	1,900	1,885	1,695
ホイールベース	mm	2,975	2,975	2,975	2,870	2,750
トレッド 前/後	mm	1,555/1,570	1,555/1,570	1,550/1,560	1,475/1,485	1,490/1,480
車両重量	kg	1,660	1,660	1,700	1,850	1,370
乗車人数	人	7	7	7	7	7
最低地上高	mm	-	160	180	135	140
エンジン総排気量	cc	1,498	1,498	1,498	1,433	1,490
エンジン最高出力	kW(PS)/rpm	96(130)/3,750	96(130)/3,750	96(130)/3,750	72(98)/5,600	67(91)/5,500
パワーウェイトレシオ	kg/ps	13	13	13.1	18.9	15.1
エンジン最高トルク	Nm/rpm	300/1,750	300/1,750	300/1,750	123(12.5)/5,600	120(12.2)/3,800-4,800
トルクウェイトレシオ	kg/Nm	5.5	5.5	5.7	15.0	11.4
ラゲジルーム最大容量	ℓ	-	2,693	2,693	-	1,818
トランスミッション形式		8速オートマチック	8速オートマチック	8速オートマチック	-	直列3気筒
タイヤサイズ	前/後	205/60R16	205/60R16	215/60R17	205/65R16	185/65R15
燃料消費率(WLTCモード)	km/ℓ	18.1	18.1	18.1	18.4	28.2
(高速道路モード)	km/ℓ	20.2	20.2	20.2	17	27.6

# 競合車比較 マーケティングチャート

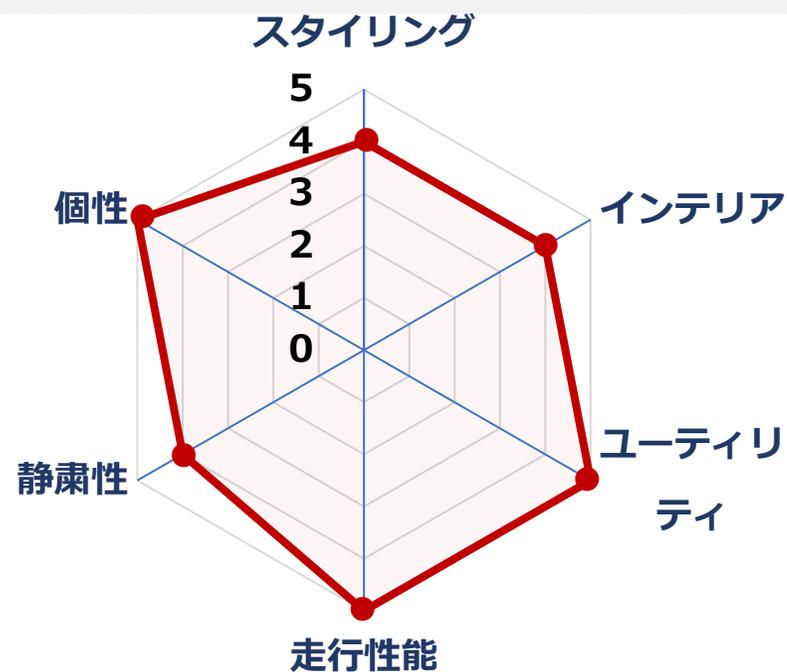
ディーゼル/ショートボディで比較

Price



# 競合車比較 DOBLOへキサゴンチャート

チェック項目	評価					所感
スタイリング	5	4	3	2	1	スッキリしたエクステリアでFIATロゴを強調
インテリア	5	4	3	2	1	飽きのこないシックで機能的なデザイン
ユーティリティ	5	4	3	2	1	使い勝手を優先し、シートアレンジも豊富で扱いのやすい
走行性能	5	4	3	2	1	ボディ剛性、正確なハンドリングに現れる高い走行性能
静粛性	5	4	3	2	1	トルクの大きなディーゼルを活用しながら高い静粛性
個性	5	4	3	2	1	個性的に使い方をクリエイトできるクールなクルマ



## 走りの総合印象

ミニバンと商用車のクロスオーバー、パーソナルギヤとして使いやすさを強調したクルマ  
加速性能、ハンドリング性能、乗り心地、安全性のバランスの取れた走行性能はイタリアンテイスト  
クラストップのパワーウエイトレシオ、トルクウエイトレシオは高い運動性能と乗りやすさが分かります  
低回転域で発生するディーゼルエンジンの大きなトルク、スムーズにトラクションを伝えるEAT8は踏力に  
応じてレスポンス良く、滑らかに加速します。走りをさらに楽しむためのパドルシフト付き  
フロントのショートオーバーハングにより、まるでセダンのように取り回しの良い(KANGOOより75mm短い)

## ①発進加速

ディーゼルエンジンの魅力を活かした低回転からの大きなトルクは力強く、とても走りやすい  
優れたトルクウエイトレシオは発進から低速、中速、高速域までも加速感を感じる  
低速時のステアリングはとても軽く、操作しやすく扱いやすい

## ②カーブ

高いボディ剛性がもたらす、優れたハンドリング性能はドライバーの思い通りに曲がる  
フロント先端が見やすいようにボンネット位置は高いがエンジンの搭載位置が低く回頭性の良い低重心  
自然なロール感と引き締まった足回りのバランスが良く、高い安定感がある

## ③高速域

優れたパワーウエイトレシオは高速域での加速もスムーズであり、キックダウン時も滑らかに加速する  
直進安定性が高く、高速域であっても安心感があり運転しやすい  
ACC時のLKA（レーンキープアシスト）も速やかに反応しアシストするので違和感がなく使いやすい

## ④荒れた路面

高いボディ剛性によりサスペンションの働きが良く、悪路に対する収束性が早い  
EMP2プラットフォームは剛性と前後バランスが良くホイールベースが長い乗心地が良い  
全席シートの面圧が初めは少し硬めに感じるが、しなやかなクッション性があり悪路でも快適に感じる

# RENAULT INTENS ディーゼル

インストラクター 渡辺忠司

## 走りの総合印象

ミニバンと商用車のクロスオーバー的なクルマ  
走行性能としてディーゼルエンジンで大きなトルクがあり、切れ味の良い7EDCは加速が滑らかではあるが、車重の重さ、トルク、kWの低い数値は少し物足りない  
車高が高いクルマではあるが、コーナーではゆったりとしたロールとなり、自然なフィーリング  
ステアリングを切ると素直に曲がり始める事でボディ剛性の高さを感じ、国産ミニバンの大きなロールに現れるように、走りの質感が全く違う

## ①発進加速

アクセルを踏んだ瞬間、つま先にエンジンのゴロ付き感と異音ができる  
加速時はデュアルクラッチの切れ味の良さ、スムーズな加速がある  
座面が高いのは良いが、少し上に座らされている感覚

## ②カーブ

ゆったりとしたクルマの動きがあり、カーブでのロール感はあるが自然なフィーリングで曲がれる  
車高が高いのでワインディングが続くと、もう少し軽快感が欲しくなる  
ターンインジケータレバーがステアリングから遠いので、右左折時に操作がしづらい

## ③高速域

直進性が良く、安心感があり運転しやすい。足回りが少し硬めなのか、路面の粗さを拾いやすい  
レーンセンタリングアシストの介入が大きく、車線内で少し右、少し左寄りが走りづらい  
ルームミラーにダブルバックドアが大きく入り込み、後続車が見づらい

## ④荒れた路面

ヨーロッパ車らしい突き上げ感を穏やかにいなし、収束性が速い  
どのシートに座っても足元から振動やノイズを感じてしまう  
リヤシートに座るとトルソアングル（背もたれの角度）80°、振動が気になるが、直ぐに慣れてしまう

# CITROËN BERLINGO LONG Shine BlueHDi

インストラクター 渡辺忠司

## 走りの総合印象

ミニバンと商用車のクロスオーバー的なレジャーアクティビティビークル BERLINGOの走行性能としてシトロエンらしくどなたでも運転がしやすい、乗り心地の良いクルマ  
ディーゼルエンジンで大きなトルクがある事はもちろん、メカニカルサスペンションのやわらかめのセッティングだけでピッチングも少なく、ふわふわしたような不安定感も無い  
ボディ剛性がとても高く、ステアリングのセンターがしっかりしている事が分かる  
コーナーではゆっくり動くが、大きなロールもなく安定感がある

## ①発進加速

ディーゼルエンジンの大きなトルクはアクセルを踏んだ瞬間から力強く走り出す  
EAT8トランスミッションは滑空（フリーホイール制御）を積極的に行い、燃費を向上させる  
パークアシストが装備され、運転操作の負担が軽減

## ②カーブ

車高の高いMPVではあるが、カーブでのロール感は自然なフィーリングで曲がれる  
乗り心地が良いのにコーナーではしっかりした安定感がある  
ドライバーの意図通りのライントレース性があり、ボディ剛性の高さが分かる

## ③高速域

直進性が良く、安心感があり運転しやすい。ACC使用時はステアリングのしっかり感がある  
高速域でも滑空し、80km/hでも回転数はわずか800rpmと押さえられ静粛性の高さ、燃費の良さがある  
ざらついた路面ではタイヤのノイズが車内に入り込む

## ④荒れた路面

ボディ剛性が高く、悪路のキャビンに対する入力の収束性が早く、常にフラットな室内を感じる  
車両サイズに対しては小径で扁平率の高いタイヤにより、乗り心地が良い  
3列目に乗車していても十分なヘッドクリアランス、横幅のゆとり間、足元の広さはとても快適

# PEUGEOT RIFTER LONG GT

インストラクター 渡辺忠司

## 走りの総合印象

SUVとミニバンのクロスオーバー的なクルマ  
i-Cockpitと小径ステアリングホイールは先進性とダイレクト感のあるスポーティな味わい  
乗用車的なコックピット回りとポジション、足回りはドライバビリティの高さを感じる  
SUV性能と安全性能が高めらるアドバンスドグリップコントロールを装備し、兄弟車との一線を画す  
上級モデルに使用するEMP2プラットフォームが採用され、ステアリングが正確であり、走行状況が手元から感じられるステアリングインフォメーションがしっかり伝わる

## ①発進加速

ディーゼルエンジンの大きなトルクはアクセルを踏んだ瞬間から力強く走り出す  
EAT8トランスミッションはギアのつながりも滑らかで走りの質をあげています  
SUVでありながら乗用車のように落ち着きのある安心した走りのドライビングポジション

## ②カーブ

i-Cockpitは右左折でステアリングを切っている時でもスポークが邪魔せずメーターが見やすい  
足回りのチューニングはカーブではしっかりと安定感があり、悪い路面では乗り心地が良い  
連続したコーナーでも期待通りにキビキビ走れる優れたハンドリング性能

## ③高速域

ステアリングのセンターがしっかり出ており、直進性が良く、運転しやすい  
EAT8は高速域100km/hの巡航であれば、回転数は1,700rpm前後であり、静粛性が高く燃費も良い  
ECOモードでの走りはコースティングで空想しているような感覚がありこれも燃費が良い

## ④荒れた路面

スポーティな足回りだが、荒れた路面、アンジュレーションのある路面、悪い路面に対応し、  
しなやかで乗り心地が良い  
アドバンスドグリップコントロールを装備し、SUV性能と安全性能が一段と高くなる