500%フィアット:日本とのラブストーリー

チンクエチェントはみんなのもの。これは500(チンクエチェント)が1957年にトリノで産声を 上げて以来ずっと変わらないミッションです。

まごうかたなきイタリア製品として、第二次世界大戦後のイタリアで、機能的で手が届く価格の市民のためのシティーカーとして誕生したフィアット500は、またたく間に人々の心をつかみ、イタリア本国のみならずヨーロッパ、アメリカそして日本でも人気を博しました。そして、フィアットというブランドのアイコン的存在になるとともに、自動車という枠を超えてメイドインイタリーから連想される製品の代表となりました。

私は日本でマーケティング本部長を務めており、日本の方々が500に寄せてくださる尽きせ
ぬ愛に恩寵のような幸せを感じて過ごしてまいりました。フィアットのイベントに集まったオーナ
ーの方々がご自身の「宝石」に寄せる誇りと情熱を目の当たりにすることは、シンプルに素晴
らしい体験です!

そしてさらに素晴らしいことに、日本のお客様からいただいた誇り、幸せと愛は新世代の500にもしっかりと受け継がれています。新型500は、2007年7月4日というモデル誕生の50回目の誕生日にトリノでお披露目され、ほどなく日本に導入されました。

私は今もありありと、ポー川の岸辺でとり行われた新型500のお披露目イベントのことを思い出します。それはあたかも、想像力と情感に溢れるフェデリコ・フェリーニの映画の撮影を水上に再現したかのような素晴らしいものでした。50年の歳月と培われた文化の祝典として、フィアットが本社を置くトリノが全市を挙げてお祝いし、全世界から数千人の招待客をお招きしたのです。私は、同行の日本のディーラーの皆様が感動のあまり涙した光景を忘れることができません。そしてこれは、次なる永遠のラブストーリーの序章となったのです!

ロベルト・ジョリートによってデザインされた新型500はすぐに「新世代のフィアット」を代表する存在となりました。というのも、新たなデザイン哲学及びこのセグメントの車としては初となる革新性が具現化されたクルマだったからです。

開発にあたってのチャレンジは、先代のコピーを作ることではなく、再創造することでした。 つまり、すべての世代のオーナーの方々が愛してやまない丸みを帯びたシルエットを残しなが ら、なんの憂いもなく心躍る楽しさに包まれている、人生の最良の日々の象徴となるようなク ルマを新たに作り出すこと。500は若かった頃の思い出、その頃に帰りたいと思うような、幸 せな過去の記憶を呼び覚ますものと結びついているからです。

世界 100 か国で販売されるとともに各国の「Car of the Year」や「Compasso d'oro」など数々の賞を受賞した500 の世界的な成功の秘密には、限定車の存在があります。500 及びアバルト595をベースとして、アイデンティティに妥協することなく生み出された限定車は、過去11年の間に30モデルにも上りました。500は、2007年から現在までの間で211万台が製造され、1957年から1977年までで600万台以上が生産された先代と合計すると、フィアット歴代で最も多く販売されたモデルとなります。

今年はフィアット120周年の記念すべき年であると同時に、チンクエチェントの62周年です。そして、毎年7月初めに開催してきた日本とフィアット500のラブストーリーの象徴である最大級のイベント「FIAT PICNIC」は12回目を迎えました。

私は毎年、自分のカレンダーに赤いハートマークを付けて、このイベントの開催を楽しみにしています。私と30名を超えるFCAジャパンの社員とで一緒に準備をして、毎年1000台もの様々なフィアット車とそのオーナー、ご家族やお友達をお迎えし、楽しさと幸せでいっぱいの1日を過ごします。

この毎年のピクニックのようなイベントの機会に、素晴らしい日本のフィアットのコミュニティにお会いして私は本当に誇りを感じます。そして同時に、500はみんなのもので……みんな500を愛していると実感するのです!

日本の素晴らしいお客様とファンの皆様に、日頃からの感謝を込めて!

ティツィアナ・アランプレセ

FCAジャパン株式会社 マーケティング本部長 Tiziana Alamprese, Marketing Director, FCA Japan 皆さんは『自転車泥棒』という映画をご存じでしょうか。観たことはなくてもタイトルを聞いた覚えはあるかもしれません。1948年公開のイタリア映画で、自転車を盗まれただけで一家の生活を支えられなくなる男を描いた作品でした。第二次世界大戦直後のイタリア経済はそれほど脆弱で、人々は貧困に喘いでいたのです。

一方、1960年に公開されたイタリア映画『甘い生活』では、1950年代後半、ローマの上流階級の退廃的でモラルを失った生き方が描かれています。この2本の映画は、わずか10年あまりの間にイタリア経済がいかに急成長を遂げ、人々の生活が変貌したかを図らずも象徴しています。

フィアット500の歴史を眺めると、同じようなことが言えそうです。初代500、通称"トポリーノ"は1936~55年まで生産され、戦後窮乏したイタリア国民に生きる勇気を与えました。1957年に登場した二代目の500"ヌオーヴァ"は、この国の奇跡的な経済復興を見届けつつ1975年まで生産され、人々が移動の自由を謳歌する役目をまっとうします。

ヌオーヴァがイタリアに及ぼしたインパクトは強かった。生産が終わったあとも、人々はこの クルマを愛し、復活を望んだのです。古きよきイタリアへの憧憬もあったのでしょう。

そして2007年、本書の主人公フィアット500が発表になります。イタリアが待ち焦がれた 小型車はたちまちヒット作となり、2018年には200万台目がファクトリーを離れています。

私は本書『フィアット500&アバルトストーリー』を執筆するに当たり、ハードウェアとしての500の解説はもちろんですが、イタリアを代表する小型車を取り巻く社会環境と、誕生に携わった人たちにもスポットライトを当てたいと思いました。500は現代イタリアの変遷を映す鏡だからです。

さあ、早速次のページを開け、『フィアット500&アバルトストーリー』と題した旅に出かける ことにしましょう。

*

本書では各モデルの諸元を記載するにあたり、可能な限り日本仕様のカタログ数値を用いるように努めました。ただしモデルによっては、生産期間中に改良やフェイスリフトを受けており、数値の引用に用いたカタログ数値が必ずしも当該モデルのすべてに当てはまらない場合があります。また、紹介するに値すると思われる重要な数値は、英語版プレスリリースや海外で出版された書物からも引用したため、単位表記が異なるものもあります。例えば本編の記述中、最高パワーの単位で"ps"と"hp"などが混在するのはそのためです。また、海外の人物名を始めとする固有名詞については、カタカナで可能な限り言語に近い表記になるよう心がけました。結果として、一般に広まっている表記とは異なる場合があります。以上、事情を説明し、読者諸氏よりのご理解を賜りたくお願いする次第です。

目 次

卷頭序文

はじめに 4
アニェッリー族の家系図 8
プロローグ 9
帝国の盛衰1
第1章 ジョヴァンニ・アニェッリ 10
第2章 アニェッリ帝国、築かれる 13
第3章 ジャンニ・アニェッリ 16
第4章 ダンテ・ジャコーザ 19
第5章 ヌオーヴァ・チンクエチェント【前編】 一イタリアの夢を叶えた小型車 2
第6章 ヌオーヴァ・チンクエチェント【後編】 一イタリアから愛された小型車 2
第7章 エドアルド、そしてウンベルト 28
第8章 アニェッリ帝国のその後 31
新しい時代へ
第9章 ルカ・ディ・モンテゼーモロ 33
第10章 セルジョ・マルキオンネ 35
第11章 ロベルト・ジョリート 38
第12章 トレピューノ 40
第13章 500 WANTS YOU 42
第14章 水上のページェント 44
フィアット 500
第15章 新生フィアット500日本に登場 46
第16章 ベンヴェヌート、チンクエチェント! 50
第17章 カー・オブ・ザ・イヤー受賞 52
第18章 FIREエンジンとデュアロジック 54
第19章 ラインアップの拡大 56
第20章 フィアット500C 59
第21章 フィアット500Cを走らせる 63

第22章	2009年の限定モデル 65
第23章	2010年の限定モデル 67
第24章	グッチとの融合 70
第25章	500 by Gucci 72
第26章	ツインエアエンジン登場【前編】 74
第27章	ツインエアエンジン登場【後編】 76
第28章	500 ツインエアを走らせる 79
第29章	ザガートとの出会い 82
第30章	2012年の限定モデル 84
第31章	2013年の限定モデル 88
第32章	フィアット500とディーゼルエンジン 92
第33章	好調に弾みつく2014年 96
第34章	2015年——限定モデルのヴィンテージイヤー 100
第35章	フィアット500X 104
第36章	フィアット500Xを走らせる 108
第37章	2016年の限定モデル 110
第38章	2017年の限定モデル 114
第39章	フィアット500L 119
第40章	2018年の限定モデル 123
第41章	フィアット500と暮らす 126
アバル	>
第42章	カルロ・アバルト 130
第43章	アバルトとヌオーヴァ・チンクエチェント 133
第44章	新生アバルト誕生す 136
第45章	アバルト500 139
第46章	アバルト500C 144
第47章	アバルト695トリブート フェラーリ 146
第48章	アバルト695トリブート フェラーリを走らせる 148
第49章	ラインアップの拡充 150
第50章	アバルト695 エディツィオーネ マセラティ 152
第51章	日本市場で躍進するアバルト 155
第52章	アバルト695 ビポスト 157
第53章	アバルト695 ビポストを走らせる 160
第54章	拡大するアバルトの世界 163
	アバルト595C ツーリズモを走らせる 166
	アバルト595 コンペティツィオーネを走らせる 168
第57章	アバルトのワンメークレース 171

フィアット500に見る小型車の世界 172

第58章 フィアットとアバルトの世界を楽しむ 172 第59章 フィアット500に見る小型車の未来 174

エピローグ 177 日本におけるフィアット500の販売台数 (2008年 - 2018年) 178 フィアット500・アバルト関連年表 179 本書の参考文献 182 おわりに 183

■編集部より■

本書は2007年に登場したフィアット500と、フィアットと歴史的にも深い関係にあるアバルトについて、2018年11月までに登場した各モデルの特徴や進化を紹介しています。

本書に掲載の写真、また巻末の表などの資料はFCAジャパン株式会社広報部様より、 ご協力をいただきました。刊行にあたり、改めて感謝申し上げます。

本書をご覧いただき、名称表記や性能データ等、記述内容の差異にお気づきの点がございましたら、該当する資料とともに編集部までご通知いただければ幸いです。

なお、本書に記載の車両価格は、原則として市場導入時のリリースをもとにしております。 あらかじめご了承ください。

三樹書房 編集部



エドアルド・アニェッリ(1892~1935)。ジョヴァンニ・アニェッリ唯一の子供。サッカーチーム「ユヴェントス」の会長を務める傍ら、父ジョヴァンニの側近として働き、自他ともに認める次期フィアット会長候補の第一人者と目されていた。貴族出身の妻ヴィルジニア・ブルボン・デル・モンテとの間に7人の子供を授かる。エドアルドの長男がジャンニである。1935年7月14日、ジェノアの飛行機事故で落命。

35人の従業員が24台を製造した。ジョヴァンニの指揮の下、生まれたばかりの会社は早くも1902年に利益を計上し、翌1903年には株式を上場、株価は25リラから425リラへと急上昇した。1906年、自動車に加えて船舶用エンジンとトラック、電車、ボールベアリングなどを製造するようになり、のちには航空機用エンジンへと経営を多角化していく。第一次世界大戦中(1914~18年)に7万862台を生産、自動車メーカーとしてはすでにヨーロッパ最大に成長し、大戦が終わった1918年、フィアットは従業員4万人を擁するイタリアで3番目に大きな企業となる。52歳にしてジョヴァンニはイタリア財界の大立て者の一人にのし上がった。

大戦後、イタリア社会は複雑かつ激しく変化し、1920年9月、工場が労働者に占拠される事態に陥る。ジョヴァンニは労働者側の代表と堂々と話し合ってこれを解決、その年の11月には会長に任命された。この事件を契機に、彼は自社の技能研修学校を設立したほか、ス



ヴィットリオ・ヴァレッタ(1883~1967)。1921年に経営担当執行副社長としてフィアットに入社。その活躍は広範囲に及び、とりわけ第二次世界大戦後、連合軍による占領時代には持ち前のバイタリティを発揮してフィアットを苦境からなう。1928年、ジョヴァンニ・アニェッリの指名で社長職に就く。1946~66年まで会長職を勤め、その職を辞した66年に終身上院議員として政界にも進出した。

ポーツクラブや山でのキャンプなど、従業員の福祉にも 力を注いでいる。

ジョヴァンニは、1927年にフィアットの株をコントロールする別会社を設立。これによりフィアットで得た利益をほかの産業に活かせるようになり、採鉱、化学製品の製造、保険など、およそ30に上る企業に投資をした。

1928年、かねてからの腹心だったヴィットリオ・ヴァレッタを社長に任命したことは、結果的にジョヴァンニのその後のキャリアを安泰にすると同時に、フィアットの将来にも大いに貢献することになる。

1939年、ミラフィオーリにて新工場の操業がスタート、2万2000人の労働者が2交代制で働いた。このころフィアットの全従業員数は5万5000人に達していた。

第二次世界大戦が終結すると、フィアットは苦しい 立場に追い込まれる。ジョヴァンニはムッソリーニ政権 に物資を供給したかどで裁判にかけられるのだが、こ



ジョヴァンニ・アニェッリとヴィットリオ・ヴァレッタの珍しい2ショット。1933年にリンゴット工場のオフィス棟入り口で撮影。シャッターが切られる瞬間、アニェッリはカメラと正対してポーズを取ったのに対し、ヴァレッタは本能的に上司の背後に半身を隠している。このときすでにジョヴァンニはイタリア議会上院議員の立場にあり「セナトーレ」と呼ばれていた。

の危機を救ったのがヴァレッタだった。法廷に立った ヴァレッタは連合国側とともに戦ったパルチザン(一般 民によって組織された非正規軍)にも医薬品などの援 助をしたほか、職を失った従業員に食物や衣服など多 額の援助をしたことを23ページにわたる陳述書をもと に証言、最終的にジョヴァンニは無罪放免となるのであ る。

企業家としてのジョヴァンニ・アニェッリのキャリアは、時代に翻弄されながらもサクセスストーリーの連続だったと言えるだろう。人生でただひとつ悔いが残るとするなら、それは自身の後継者選びである。妻クララとのあいだにできた一人息子エドアルドに跡を継がせるつもりだった。

1935年7月14日、息子のジャンニや娘のスザンナらとリグリア海に面したフォルテ・デイ・マルミで週末を過ごしたエドアルド・アニェッリはジェノヴァ経由で自宅に帰る途中、不慮の飛行機事故で死亡した。搭乗していたのはフィアット製の水上飛行機。

事故の原因は、飛行機が着水したジェノヴァ港の海面に浮遊していた材木だったと思われる。当時の新聞は次のように報じている。「パイロットの証言によると機が着水すると、エドアルドは『見事な着水だったよ』と言い、すぐに機内で立ち上がった。その瞬間、機体が激しく反転した」パイロットのフェラリンは無傷だったが、エドアルドはプロペラに後頭部を強打された。即死だったという。43歳の若さ、フィアットをこれから引っ張っていこうという矢先の事故だった。死体安置所で変わり果てた息子と対面したジョヴァンニはここでも軍人魂を発揮する。遺体の横に立った10分ほどのあいだ、ひと言も発することはなかったという。

後継者と考えていた息子エドアルドを亡くしたジョヴァンニは、孫のジャンニに帝王学を教え始めた。「いつかお前がフィアットを担うのだ」傷心のジョヴァンニは孫にそう言い聞かせた。アニェッリ帝国の将来は14歳の少年の双肩に託されることになる。



第二次世界大戦前のフィアットの歴史を語るうえで忘れてならないのが、このメストフェレ(「メフィストフェレス」と記す文献もあるが、フィアット本社のサイトでは"Mefistofele"とあり本書ではこちらを採った)。英国のアマチュアドライバー、サー・アーネスト・エルドリッジにより、フィアットの航空機用エンジン(21706cc 320hp/1800rpm)を搭載される。1924年7月12日にフライングマイル234.980km/hを始めとする3つの世界記録を樹立した。



第5章

ヌオーヴァ・ チンクエチェント【前編】 ----イタリアの夢を叶えた小型車

1936年、市場に導入された500、通称トポリーノはイタリア大衆の足として、第二次世界大戦を挟んで1955年まで生産が続いた。しかし設計から20年という時間の経過には勝てず、さすがにモデル末期には旧態化が目立ってきた。そこでフィアット経営陣は、アメリカ市場も視野に入れて新たな小型車の開発を決める。ダンテ・ジャコーザはトポリーノの成功を手始めに実力が認められて、自動車部門の主任設計家に昇進していた。そのジャコーザが経営トップの命を受けて設計したのが600(セイチェント)だ。

1955年のジュネーブショーでデビューした600は大変な成功作となり、1960年の最盛期にはフィアットの乗用車生産量の半分を占めることになる。しかしこれは別の観点から見ると、当時のイタリア大衆には600より上級の車種を買える余裕がなかったことを示唆している。発表時の600の価格は59万リラ、対してイタリア人の年間平均所得はおよそ100万リラだった。イタリアは600よりさらに買い求めやすい小型車を必要としている、フィアット首脳陣はそう判断を下し、ジャコーザは「プロジェット(=プロジェクト)110」の名のもと、この命題に取り組んだ。かくして完成したのが本章の主人公500(チンクエチェント)である。500は1957年、市場に放たれた。

車両の解説に入るまえに、モデル名に触れておこう。 1936年にデビューしたトポリーノの正式名称は500、イ



8V (1952 - 1954)。慎ましい乗用車の生産に徹するかと思われた戦後のフィアットだが、1952年のジュネーブショーにて2ℓの超高性能スポーツカー8V を突如デビューさせた。1996ccのV8 は総アルミ製で、2基のダブルチョーク・ウェーバーにより110hp/6000rpmを誇った。車重は1137kgと充分に軽い。公称最高速は200km/h。フィアットが同じ時期に販売したファミリーカー1100が97万5000リラだったときに、285万リラの値札を下げていた。

タリア語では「チンクエチェント」と読む。そしてここに登場したのもやはり500。紛らわしい。そこでフィアットはカタログなどの広告媒体で新型500を「ヌオーヴァ(=新しい)・チンクエチェント」と謳った。この章で500と記せば、「ヌオーヴァ・チンクエチェント」を指すとご了解いただきたい。

ひと言で言うなら500は600の忠実な縮小版である。 その特徴はトポリーノと比較するとよくわかる。まずボディ。トポリーノでは前後のフェンダーがボディから独立していたために、全幅に対して居住空間の幅が狭く、それゆえ2人乗りにせざるを得なかった。しかしジャコーザが500を設計した1950年代前半、乗用車のデザインはすでにフラッシュサイドの時代を迎えていた。フラッシュサイドとはボディ側面とフェンダー部分が同じ面にある現代的なデザインのこと。これなら居住空間 をぐんと広く取れる。ジャコーザはトポリーノで果たせなかったフラッシュサイドを500では迷うことなく採用する。

エンジンの搭載位置もトポリーノから決別した。トポリーノではフロントにエンジンを置いて後輪を駆動したが、このレイアウトは限られた外寸で最大の居住空間を確保したい小型車では不利に働いた。エンジンの力を後輪に伝えるプロペラシャフトをキャビンの床に通さざるを得ず、その分乗員の足元が狭くなるからだ。この問題を根本的に解決すべく、ジャコーザはここでも迷うことなくエンジンを後車軸の後ろにぶら下げるリアエンジン方式を採用する。これならプロペラシャフトは要らないし、パワートレインをコンパクトにまとめられる。

こうして500の居住空間を広めたにもかかわらず、な ぜかジャコーザは後部座席を設けず、その部分に内装 材を貼っただけだった。

エンジンは479ccの空冷直列2気筒で、13ps/4000 rpmの最高出力を発揮した。ボディの全長×全幅×全高は2970×1320×1325mmと極めてコンパクト。車両重量も470kgと超軽量に仕上がったが、最高速度は85km/hに留まった。今見ればささやかな数字だが、これで充分だった。当時のイタリアの高速道路と幹線道路の総延長はそれぞれ520kmと2万4900kmに過ぎない。庶民が求めたのは高速巡航性能ではなく、あくまでも軽便な普段の足だったのだ。公共交通機関は別として、これまで庶民にとってスクーターがほぼ唯一の動力付き移動手段だったのだが、500が登場して、もう寒風に晒されることも、雨の日にずぶ濡れになることもなく買い物に出かけ、ときには隣町の親戚の家へ安全かつ



600(1955-1960)。トポリーノ500の後を継いでイタリア庶民の足となった600。1955年のジュネーブショーでデビューするや、一躍フィアットの大黒柱となった。写真はルーフが開く"テット・アプリービレ"。4気筒 OHV 633cc エンジンをリアに搭載する。24.5hpのパワーは4速ギアックス (1速だけノンシンクロ)を介して、4名乗車 +30kg積載した915kgの総重量を100km/hまで引っ張った。

快適に訪れることができるようになった。

なおルーフはキャンバストップで覆われており、これ は軽量化もさることながら、空冷2気筒のノイズをキャ ビンにこもらせない対策と言われている。

プリマ・セリエと呼ばれる500の第1シリーズは1957年7月、49万リラで発売された。ところがフィアットの予想に反して市場の反応が思わしくない。プリマ・セリエではボディの装飾パーツを一切省いて、徹底したコストダウンを図った。これが裏目に出た。あまりにも簡素な外装が不評の原因。イタリア庶民はいかに普段の足とはいえ、そこに「美」を求めたのである。

イタリア人のモノの考え方を綴った『最後はなぜか



1400 (1950 - 1954)。第二次世界大戦終結後、フィアットにとって初の完全な戦後モデルとして1950年に登場したのが1400。1.4 ℓ 4気筒 OHV エンジン、ウィッシュボーンにコイルを組み合わせたフロントの独立サスペンション、モノコックボディなど戦後小型車の技術的指標を備えていた。44hpのパワーは4速ギアボックスを介して後輪に伝わり、最高速は120km/hに達した。ボディはジャコーザ自身のペンが描いたといわれる。

600 ムルティプラ (1955 - 1960)。リア エンジンにもかかわらずジャコーザ は600をベースに広いキャビン空間を 備えた多用途車を完成させた。633cc 24.5hpのエンジンを搭載し、4人乗り + 140kgの荷物スペースか、5人乗り + 70kg積みの2つの選択肢が用意さ れた。最高速は95km/h。1961年には 767cc 25hpの600Dスペックに改まり、 最高速も105km/hに伸びた。



フィアット500

第15章

新生フィアット500 日本に登場

21世紀に甦ったフィアット500は、2008年3月15日に 日本市場にて販売がスタートした。この日を待ちわびた 日本の愛好家はこぞってショールームに駆けつけた。そ こには期待に違わぬ出来映えのフィアット500が待っ ていた。

この日に市販が始まった500のモデル名はフィアット500 1.2 8V ラウンジ。本国イタリアでは1.2ℓと1.4ℓのガソリンエンジンとマルチジェットと呼ばれる1.3ℓのディーゼルをラインアップし、搭載するエンジンにかかわらず、ベーシックな「ポップ」、スポーティな「スポーツ」、豪華装備の「ラウンジ」の3モデルが用意される。その中から日本市場にはまず、1.2ℓのラウンジが選ばれたわけだ。

全長3545×全幅1625×全高1515mmの3ドアハッチバック。ホイールベースは2300mm。ベースになった2代目パンダ (3535×1590×1570mm)より10mm長く、都市部を走る際に重要な全幅が35mm広くなってしまったが、それでも充分コンパクトだ (例えば同時代の国産車、ホンダ・フィット(1.3 ℓ)を例に取ると、その外寸

は3920×1695×1525mmである)。車両重量も1010kg と軽い。

500はトレピューノとは異なり、おとな4人を収容する完全な4人乗りである。ラゲッジルームの容量は185ℓ(後席バックレスト格納時最大で550ℓ)と充分。しかもリアシートは50:50の分割可倒式なので使い勝手に優れる。搭載するエンジンは直列4気筒 SOHC の8バルブ。排気量は1240cc だから歴代の500とは違いモデルのネーミングと排気量との間に関連はない。最高出力は69ps/5500rpm、最大トルクは102Nm/3000rpm。ヌオーヴァ500ではリアエンジンだったが、現代の500はエンジンをフロントに横置きして前輪を駆動する。

この1.2 ℓ エンジンは優れた低速トルク特性ゆえに扱いやすいのが特徴で、燃費経済性にも優れる。加えて徹底した環境への配慮がなされており、排ガス規制のユーロ4をクリアしているのみならず、2009年より実施のユーロ5にも対応済みだった。

組み合わされるトランスミッションはATモード付5速シーケンシャル「デュアロジック」。MT (マニュアルトランスミッション)を基本にして、コンピュータ制御により油圧でクラッチ操作をする。シングルクラッチによるダイレクトな変速が特徴だ。イタリア本国にはMT仕様もあるが、AT限定免許でも乗れるようにとの配慮



日本でも多くのファンが待っていたフィアット500は、2008年3月15日に販売がスタート。第1弾は500 1.2 8Vラウンジと1.2 8Vラウンジ SS (スペシャルシリーズ)の2モデルで後者は200台限定だった。全長3545×全幅1625×全高1515mmの外寸は、肥大化が進む現代の小型車にあってはすがすがしいまでにコンパクトだ。都市部での使い勝手を考慮してセミATのデュアロジック仕様が導入された(写真は欧州仕様。日本仕様は右ハンドル)

から、日本仕様では思い切りよくデュアロジックのみにした(2010年8月発売の「500 1.2 スポーツMT」ではマニュアルトランスミッションが装備される)。このデュアロジック、乗り手の意思で変速できるマニュアルモードと、フルオートマチックモードという2つの走行モードが選べるだけでなく、オートマチックモード時にシフトレバー横の"E"ボタンを押すと、燃料消費量を抑えるのに最適なエコノミーモードも備わる。

日本市場に合わせて右ハンドルなのも朗報だ。

足回りは前:マクファーソン・ストラット、後ろ:トーションビーム。マクファーソン・ストラットはコイルスプリングとダンパーを同一中心軸に一体化したコンパクトな設計で、乗用車のサスペンションの定番のひとつ。リアのトーションビームはFWD車に適した簡潔な構造で、後部座席とラゲッジルームを広く取るのに有利なレイアウトだ。

ブレーキはフロントがディスク、リアは軽い車重を勘 案してドラム式を採用した。タイヤサイズは185/55R15。

外観同様、室内もヌオーヴァ500のデザイン要素をモダンにアレンジしてある。現代のコンパクトカーにしてはクロームのアクセントを異例に多く使ってクラシックな雰囲気を醸し出した。インストルメントパネルのすぐ下に位置するシフトレバーは操作性に優れるだけでなく、イタリア車のオールドファンには懐かしいレイアウトだろう。スピードメーターとタコメーターを同軸に配した一眼式メーターを始め、レバーやスイッチ類などの細部もヌオーヴァ500をイメージしてデザインしている。

現代のニューモデルだけにフィアット500はきわめて高い安全性を誇る。フィアットが「このクラスでは初」と謳う7つのエアバッグ(フロントエアバッグ×2、前席サイドエアバッグ×2、前席ウィンドエアバッグ×2、そしてクラス初となる運転席ニーエアバッグ)や、バックル側に加えリトラクター側も引き込むことで乗員拘束効果がより高くなるダブルプリテンショナー式3点式フロントシートベルト(ロードリミッター付)が標準装備される。フロントエンドを専用設計したプラットフォームにより、衝突安全性にも充分な配慮がなされていることは別の章で見た通りだ。

こうした入念な安全設計のおかげで、フィアット500 はユーロNCAP衝突安全(乗員保護)テストで最高ランクの5つ星を獲得した。最新世代のESP(エレクトロニックスタビリティプログラム:電子制御式スタビリティコントロール)、ASR(アンチスリップレギュレーション:駆動輪空転防止機能)、MSR(エンジンブレーキ



ヌオーヴァ500はリアエンジンだったが、現代の500はエンジンをフロントに横置きして前輪を駆動する。そのためリアビューはすこぶるシンプルに仕上がった。ヌオーヴァ500ではエンジン冷却用にリアパネルに通風ベントが切られていた。デザインの初期段階で、これを再現して欲しいという声があったが、デザイナーのロベルト・ジョリートは機能の裏付けのないデザインはしないと却下したというエピソードが伝えられている。



ヌオーヴァ500のデザイン要素を随所に取り入れながら、全体としてきわめてモダンなイタリア車になり得ている。前後のオーバーハングを切り詰め、張りのある曲面でまとめたボディには冗長な部分が一切ない。ボディ四隅に配された15インチのタイヤが躍動感を演出する。1.2 8V ラウンジ SSではシェード付きの固定ガラスルーフを備える。本国にはノーマルルーフ、ガラスルーフ、電動サンルーフが用意されていた。

トルクコントロール)、緊急ブレーキ時に作動するHBA (ハイドローリック ブレーキアシスト)、坂道発進を補助するヒルホールドシステムなど、車の動的走行安定性を補助する最先端テクノロジーを数多く備える。なおパニックブレーキをかけたときに自動的にハザードランプを点滅させるESS (緊急制動表示機能)を標準装備したのは、フィアットではこの500が初めての例だ。

乗りやすさと使いやすさもフィアット設計陣が力を 入れたテーマで、筆頭に挙げるべきは電動パワーステ アリング。ボタンを押してシティモードにするとアシス ト量が増える。有益な情報を提供するマルチファンク ションディスプレイや、開放感あふれる車内空間を創出 するガラスルーフ(固定式)など、快適性の充実にも抜 かりない。

フィアット500 1.2 8V ラウンジの全国メーカー希望

小売価格は225万円(消費税込)だった。

この日、新型フィアット500日本導入を記念して、特別限定ローンチモデルのフィアット500 1.2 8V ラウンジ SS (スペシャルシリーズ)の販売もスタートした。

標準仕様車である500 1.2 8V ラウンジにフロント



日本発表当時のフィアット500 1.2 8V ラウンジ。エンジン型式: 169A4。直列4気筒 SOHC 8バルブ。ボア×ストローク (mm): 70.8×78.8。クラッチ形式: 乾式単板ダイヤフラム (電子制御式油圧作動クラッチ)。駆動方式: FWD。ATモード付5速シーケンシャルトランスミッション (デュアロジック)。サスペンション: 前マクファーソン・ストラット、後ろトーションビーム。ブレーキ: 前ディスク、後ろドラム。タイヤ: 185/55R15。

フォグランプやクローム仕上げヒーテッド電動ドアミラー、ボディ同色サイドモール、フルオートエアコン、リアパーキングセンサーなどの装備を追加した豪華版で、全国メーカー希望小売価格は233万円(消費税込)。販売台数は200台限定だった。



高い受動安全性もフィアット500の大きな特徴のひとつ。フロントエアバッグ、前席サイドエアバッグ、前席ウィンドエアバッグがそれぞれ2箇所に備わるのに加え、クラス初となる運転席ニーエアバッグまで計7つのエアバッグを完備した。バックル側だけでなくトラクター側も引き込むことで乗員拘束効果がより高くなる、ダブルプリテンショナー式3点式フロントシートベルト(ロードリミッター付)が標準装備される。

■主要諸元

- 工头III70			
モデル名		Fiat 500 1.2 8V Lounge Fiat 500 1.2 8V Lounge SS (200 台限定車)	
ハンドル位置		右	
全長 (mm)		3,545	
全幅 (mm)		1,625	
全高 (mm)		1,515	
ホイールベース (mm)		2,300	
トレッド 前/後 (mm)		1,415 / 1,410	
車両重量(kg)		1,010	
乗車定員(名)		4	
エンジン型式		169A4	
エンジン種類		直列4気筒SOHC 8パルブ	
総排気量 (cc)		1,240	
ボア×ストローク (mm)		70.8×78.8	
圧縮比		11.1 : 1	
最高出力 <kw (ps)="" rpm=""> [EEC]</kw>		51 (69) / 5,500	
最大トルク <n·m (kgm)="" rpm=""> [EEC]</n·m>		102 (10.4) / 3,000	
燃料供給装置		マルチポイント式電子制御燃料噴射	
使用燃料		無鉛プレミアムガソリン	
燃料タンク容量(ℓ)		35	
ラゲッジルーム容量 [後席バックレスト	、格納時](ℓ)	185 [550]	
クラッチ形式		乾式単板ダイヤフラム(電子制御式油圧作動クラッチ)	
駆動方式		FF	
トランスミッション形式		ATモード付5速シーケンシャルトランスミッション(デュアロジック)	
	1速	3.909	
	2速	2.158	
亦法以	3速	1.480	
変速比	4速	1.121	
	5速	0.897	
	後退	3.818	
最終減速比		3.438	
ステアリング形式 ラック&ビニオン		ラック&ピニオン(デュアルモード式電動パワーアシスト付)	
#7 #2.2>-	前	独立懸架・マクファーソンストラット式	
サスペンション	後	トーションビーム式	
A-21 L	前	ディスク	
主ブレーキ	後	ドラム	
タイヤサイズ		185/55R15	

■主な装備

モデル名	Fiat 500 1.2 8V Lounge	Fiat 500 1.2 8V Lounge SS (200 台限定車)
●エクステリア	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
ハロゲンヘッドライト	•	•
ヘッドライト光軸補正コントローラー	•	•
フロントフォグランプ	_	•
リアフォグランプ	•	•
クローム仕上げヒーテッド電動ドアミラー	_	•
15インチ アロイホイール	•	•
スマートウォッシュ機能付フロントワイパー (間欠式)	•	•
ウォッシャー連動リアワイバー(間欠式)	•	•
ボディー同色フロント/リアバンバー	•	•
ボディー同色サイドモール (クローム仕上げエンブレム付)	_	
デフロスター機能付リアウィンドー	•	
	_	•
クローム仕上げドアハンドル	•	
ガラスルーフ(固定式)	•	•
クローム仕上げキット (サイドウィンドーボトムライン、エキゾーストパイプ フィニッシャー、アクセントライン付パンパー、シフトコンソールリング)	•	•
●インテリア		
チルトステアリング	•	•
トリップコンピューター付マルチファンクションディスプレイ	•	•
オーディオコントローラー付レザーステアリング	•	•
高さ調整式ドライバーズシート	•	•
5:5分割可倒式リアシート(ヘッドレスト付)	•	•
Lounge専用デザインファブリックシート		•
助手席メモリー付ウォークイン機構	•	
自動防眩ルームミラー		•
ドアポケット		•
前席シートポケット	•	•
カップホルダー(前席&後席)	•	•
ラゲッジルームランプ	•	•
パニティミラー付サンバイザー(助手席)	•	•
●オーディオ、快適装置		
前席パワーウィンドー(タイマー付)	•	•
FM + AM電子チューナー付 CD プレーヤー & MP3 プレーヤー	•	•
デュアルモード式電動パワーステアリングシステム	•	•
マニュアルエアコン(ダスト・ボーレンフィルター付)	•	_
フルオートエアコン(ダスト・ポーレンフィルター付)	_	•
リアパーキングセンサー	_	•
集中ドアロック(衝撃感応解除式)	•	•
フォローミーホーム	•	•
スペアタイヤ(テンバータイヤ)	•	•
リモコンキー (テールゲートロック解除機能付)	•	•
●安全装置		
デュアルエアバッグ(助手席キャンセラー付)	•	•
前席サイドエアバッグ(フロントシート組込式)	•	•
前席ウィンドエアバッグ	•	•
軍転席ニーエアパッグ	•	•
ダブルプリテンショナー付3点式フロントシートベルト(ロードリミッター付)	•	•
3点式リアシートベルト	•	•
ABS + EBD	•	•
RBS + EBD ESP (ASR/MSR/HBA/ヒルホールドシステム付)		•
アンチサブマリニングシート	•	•
サイドインパクトビーム	•	•
SO FIX チャイルドシートアンカー (後席)	•	•
ハイマウントストップランプ FPS (火災防止装置)	•	•

●=標準装備/-=設定なし

全国メーカー希望小売価格			
フィアット 500 1.2 8V ラウンジ	(Fiat 500 1.2 8V Lounge)	2,250,000円(消費稅込)	
フィアット 500 1.2 8V ラウンジ SS	(Fiat 500 1.2 8V Lounge SS)	2,330,000円(消費税込) <200台限定>	

表は2008年2月22日付けのプレスリリースより抜粋・作成。



500 by DIESELの内装。デニムを模したファブリックシート、オーディオコントローラーを搭載したレザーステアリング、チタンマットカラー仕上げのダッシュボード、イエロー・カラーが特徴のメーターパネルなどが専用デザイン。フロントシートのサイドには、DIESELジーンズのコインポケットを思わせる小さなポケットがつく。リアパーキングセンサー、フルオートエアコン、ガラスルーフ(固定式)など快適装備も標準で備わる。写真はヨーロッパ仕様で、日本導入モデルは右ハンドルの「デュアロジック」のみ。

レードの12 8V ポップをベースに、ソリッドカラーの「バニライエロー」に塗色した150 台限定の特別仕様車。500の12 ℓ 版は車量が980kgと軽く、機敏かつ軽快に街中やワインディングロードを走れる。一方、「デュアロジック」をATモードにすれば、ギアチェンジはクルマに任せてゆったりとしたドライブも思いのまま。ステアリングのアシスト量が増す「CITYモードスイッチ」も都市部の混んだ道路では威力を発揮する。価格は205万円だった。

さらに9月1日より、500ピンク!の予約受付が始まった。5001.28Vラウンジがベースで、塗色はソリッドカラーの「ローザローザ」。世界600台の限定生産で、日本へは50台が割当てられた。価格は238万円だった。500ピンク!の購入予約はフィアットのホームページ内の特設サイトからのみ可能で、同サイトから申し込むと、コールセンターより購入に関する詳細や最寄りの正規ディーラーなどについての連絡が顧客のもとに来た。従来の店舗販売とは異なる方法を採ったのも500ピンク!の特徴だった。

2009年の限定モデルとしてこの年最後に登場したのが500 ハッピー!で、11月20日より予約受付けが全国のフィアット正規ディーラーにてスタートした。販売になったのは1.2ℓの500 ハッピー! 1.2 8Vと、1.4ℓの500 ハッピー! 1.4 16Vの2車種。ラウンジモデルをベースに、ボディを淡いグリーンの「ビンテージ グリーン」に塗り、シートには高級なブラウンレザーを使用したう



2009年7月25日より150台限定で発売になった500 1.2 8V ポップ バニライエロー。ビンテージスタイル クロームシャドウ ミラーカバーとビンテージスタイル ホイールカバーが専用装備。



9月1日より50台限定の、500 ピンク!の予約受付が始まった。500 1.2 8V ラウンジがベースで、塗色はソリッドカラーの「ローザ ローザ」。電動サンルーフや、ボディカラーに合わせた鮮やかなピンクのダッシュボード、オリジナルフロアマットとピンクのキーグリップカバーなどが特別装備品。



2009年11月20日より予約受付けが始まった500 ハッピー!。シートはホワイトのパイプで縁取りされた高級なブラウンレザーを使用、ダッシュボードをボディカラーと同じビンテージグリーンにして、趣味の良い上質な室内空間を作り出した。なお、500 ハッピー! 1.4 16Vではリアプライバシーガラス、フロントフォグランプ、フルオートエアコン(ダスト・ポーレンフィルター付)、リアパーキングセンサー、スポーティ走行に適したスポーツスイッチが装備された。

えに、周囲をホワイトのパイプで縁取りを施して古きよき時代の雰囲気を醸し出した。電動ガラスサンルーフや専用15インチアロイホイールなどを装備。価格は1.2 8Vが235万円、1.4 16Vが260万円で、それぞれ110台ずつ計220台の限定販売だった。

第23章

2010年の限定モデル

2010年に入ってもフィアット500の限定モデル攻勢は続き、その内容を濃くしていった。この年、最初に登場したのは500C ヴィンテージで6月23日より販売が始まった。外装色とソフトトップの色の組み合わせが2種あり、ひとつはチャチャチャアズール+アイボリーソフトトップ、もうひとつはテックハウスグレー+レッドソフトトップ、前者は100台の、後者は50台の限定販売だった。ベース車輌は500C 8V ポップで、フィアットいわく「爽やかなボディカラーとソフトトップカラーを組合せたヴィンテージテイストあふれる」モデルだった。価格は245万円。

500C ヴィンテージは「スタート&ストップ」機構を搭載した最初の500として重要である。信号待ちなどで停車すると自動的にエンジンが停止し、ドライバーの意志で発進する動作を感知するとイグニッションキーを回すことなく、即座にエンジンが再始動する、いわゆるアイドリングストップ機能だ。もちろん目指すのは燃費性能の向上であり、ベース車の500C 1.2 8V ポップの10·15モード燃料消費が15.6km/ℓなのに対し、17.2km/ℓと大きく進歩した。

これを受けて500C ヴィンテージはエコカー補助金の対象車両となった。エコカー補助金とは燃費・排ガス性能が一定の基準を満たした自動車を購入すると、政府から補助金が受けられる制度で、2009年6月~2010年9月まで、および2012年4月~9月まで実施された。

500C ヴィンテージと同じ6月23日より500 アッズーラが販売開始になった。"Azzurra"とはイタリア語で



2010年6月23日より発売の500C ヴィンテージ。チャチャチャア ズール+アイボリーソフトトップ (写真左) 100台。テックハウスグレー+レッドソフトトップ (写真右) 50台。フィアット 500Cとして初の「スタート&ストップ」システム搭載。燃料消費率10・15モード17.2km/ ℓ を実現 (国土交通省審査値)。エコカー補助金 対象車。豪華装備ながらベースモデルの6万円アップに抑えた価格設定。



2010年6月23日より発売の500 アッズーラ。イタリア・ナショナルサッカーチームと同じアッズーラカラーでペイント。日本限定300台。「スタート&ストップ」システム搭載。燃料消費率 $10\cdot15$ モードで17.2k m / ℓ (国土交通省審査値)。エコカー補助金対象車。限定外装色、フルオートエアコン、リアパーキングセンサーなどの豪華装備を備えながら、ベースモデルのわずか9万円アップの234万円に抑えた。



2010年9月2日に販売を始めた500 アランチャ。日本限定300 台。スタート&ストップシステム搭載。燃料消費率 $10\cdot15$ モードで19.2km/ ℓ を実現(国土交通省審査値)。エコカー補助金対象車。15インチアルミホイール+185/55タイヤ。ベース車両は500 12 ポップ。右ハンドル、1240cc、4人乗り、ATモード付5速シーケンシャルトランスミッション「デュアロジック」。車両重量990kg。

「青」、この500はその名の通りの外装色を纏って登場した。サッカーのイタリア代表チームのユニフォームがやはり青で、代表チームを称して「アズーリ」と呼ぶ。「500もサッカーも好き」というファンには絶好のモデルだろう。500 1.2 8V ラウンジがベースで、日本限定300台。価格は238万円だった。

アッズーラが販売になった2010年はFIFAワールドカップが開催された年でもあった。前回の2006年を含めて1934年、1938年、1982年と過去4回優勝しているイタリア代表は、この2010年大会が17回目の出場となり、そのうち13会連続という輝かしい成績を収めている。この年も大いに期待されたが1次予選敗退に終わり、世界中のアズーリファンにはほろ苦い記憶となった。

8月16日、DIESELとのコラボレーションモデル500C by DIESELが発売になった。前年3月21日発売の500 by DIESELのカブリオレ版だ。ボディカラーは専用のディーゼル・グリーンとミッドナイトインディゴ・ブルーの2色で、それぞれ50台の限定モデル。価格は279万円だった。これでby DIESELの専用アイテムを備えた500でオープントップドライブが楽しめるようになった



ツインエアエンジンのバルブ駆動システムの詳細。フィアットはツインエア登場に先立つ2009年、マルチエアエンジンを「電子制御油圧駆動式可変バルブ開閉メカニズム」と銘打って発表、2010年にアルファロメオ・ミトに初めて搭載した。ツインエアをひと言で言うならマルチエアの2気筒版で、インタークーラー付きのターボチャージャーで過給するいわゆるダウンサイズターボだが、そこにはFPT技術陣の創意工夫が凝らされている。



ツインエアエンジンのバルブ駆動システムの図式化。カムシャフトは排気側に1本だけのSOHCで、そこに本来の排気カムと一緒に吸気バルブの開閉制御のもとになる「吸気カム」も設けられている。従って排気バルブはコンベンショナルなシステム同様、排気カムが直接上下動させる。一方、「吸気カム」が油圧ポンプを駆動し、そこで生まれた油圧をソレノイドバルブが制御することで可変バルブタイミング/リフト機構を実現した。



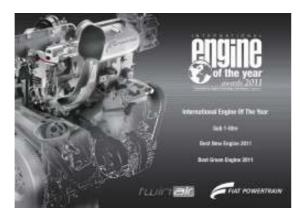
吸気バルブは排気側カムシャフトに設けられた「吸気カム」のプロファイルの範囲内であれば、油圧によって開閉のタイミングとバルブリフト量を自由に調整できる。右側の、リフト量と時間をあらわす放物線は上から、フルリフト、遅開き、早開き、パーシャル負荷、2度開けを示す。簡潔な構造のシリンダーヘッドの恩恵で気筒当たり4バルブを実現したのもマルチエアとツインエアの特徴。

の圧縮工程でピストンを引き上げる力」としても働くため、ロス自体は少なくなる(スロットルバルブで吸気量を絞った場合は、「ピストンを引き上げる力」があまり発生しない)。

6. 以上のことから全体的にみてポンピングロスが少なくなる。

2011年5月19日付けのプレスリリースで、フィアットは「インターナショナル エンジン オブ ザ イヤー2011」でツインエアが4つの賞を獲得したことを報じた。審査員の一人、オーストラリアの専門誌『ホイールズ』のジョン・ケリーは「この小さな2気筒エンジンは、大胆なダウンサイジングが必ずしも貧弱なパフォーマンスにつながらないことを証明した。驚くべき高トルクとすぐれた効率を手ごろな価格で実現したユニット」と評している。授賞式には、FPTの製品エンジニアリング担当副社長アルド・マランゴーニと同エンジン プラットフォーム担当副社長のダリオ・サッコが出席。「今回の受賞は、フィアットが革新技術の研究とエンジンの効率化に絶えず取り組んできた結果」だと語った。

ほかに類を見ない新世代2気筒エンジンの開発に着手し、世に評価される出来映えに仕上げたフィアットの技術力はあっぱれだ。フィアット500は今日的に意義深い優れた環境性能を手に入れ、世界のAセグメントカテゴリーでその存在感を強めることになったのである。



2011年5月18日、シュトゥットガルトで行われた「インターナショナル エンジン オブ ザ イヤー2011」選考会でツインエアは 4つの賞を獲得した。同賞の選考には世界36か国のジャーナリストや専門家76人が当たり、排気量1000cc未満の部門で最優秀ユニットに選ばれたほか、総合最優秀賞の「インターナショナル エンジン オブ ザ イヤー2011」、「ベスト ニューエンジン 2011 |、「ベスト グリーンエンジン 2011 | にも輝いた。

第28章

500 ツインエアを 走らせる

革新的な2気筒エンジンを搭載する、500の歴史のなかでも重要な里程標となるモデル、フィアット500/500C ツインエアの日本での販売は、2011年3月24日よりスタートした。

ラインアップは、500 ツインエア ポップ (215万円)、500 ツインエア ラウンジ (245万円)、500C ツインエア ラウンジ (279万円)の3車種。81ページに諸元表を掲載したのでご覧いただきたい。

さて、注目の500 ツインエア、海外の自動車専門誌はどのように評価したのだろう。まずは2010年7月7日付けという早いタイミングで掲載された『クワトロルオーテ』ウェブ版の第一印象記から。「ビ チリンドリコ(2気筒エンジン)の技術的ソリューションがいかに先進的なのかを知った以上、好奇心と期待はいやが上にも高まる」と記事は始まる。そして2気筒で懸念される振動については「ほとんどない」と言う。「(アイドリング時)ギアレバーもステアリングホイールもまったくブルブルしない。それどころかシート座面の横に手を当ててみても、低周波の振動をかすかに感じ取るのにしばらく時間を要したほどだ」と記している。エンジンがシャシーから隔離されていると感じるのは、強度の高いボディ構造、適切なエンジンマウント、バランサーシャフトの効用が大きいからだと分析する。

振動に関して『クワトロルオーテ』は「ほとんどない」 と言う。しかし私個人の感想はやや異なる。アイドリン



500/500C ツインエアは新時代のダウンサイジングターボである 2 気筒エンジンを搭載する。最高出力は85ps/5500rpm、最大トルクは14.8kgm/1900rpm。燃費に有効な ECO スイッチを使用するとそれぞれ77ps/5500rpm と10.2kgm/2000rpmになる。500 ツインエア ポップの場合、燃料消費率は21.5km/ ℓ (国土交通省審査値の燃料消費率 $10\cdot15$ モード)で、例えば13.8 km/ ℓ の1.4 ポップと比べると55%も向上したことになる。 CO_2 排出量は108g/km ($10\cdot15$ モード燃費値換算)。もちろんアイドリングストップ機能も搭載する。

グ中、運転席でこれといって振動を感じないのはその通りだ。室内の建て付けがしっかりしているので、ビビリ音が出ないのも賞賛に値する。ただしこれはあくまでアイドリング中の印象。いざ走り始めた瞬間、具体的には前輪が駆動トルクを路面に伝え始めた瞬間に、エンジンがブルッと震えるのを感じることも確かだ。ただし、気になったのはその部分だけで、例えば一定の回転域で必ず共振が出るといった現象は看取されなかった。振動との兼ね合いで回転フィールをどう感じるかは人によって様々なので、オーナー予備軍の読者諸氏には一度試乗することを勧める。私はNVH(ノイズ、バイブレーション、ハーシュネス)の制御は、1ℓに満たない2気筒エンジンとは信じがたい高いレベルにあると思う。なお、ツインエアはスタート&ストップ機構が標準装備されるが、再始動もごくスムーズという印象だ。

エンジンの音質については試乗チームの全員が気に入ったようだ。「カタチとサウンドが一致した。これで完成だ」といい、「昔を思い出させる音」だと続ける。もちろんここで彼らが頭に描いているのはヌオーヴァ500。エンジンの出来映えはスペックから期待される以上だと言い、リッター当たりのパワーは97hp、1900rpm時のトルク数値が1.4ℓエンジンより25%も大きいことを挙げる。「心強い数値であり、事実、動き出しからスロットルに即座に反応する」。

ただし試乗車は5速MTで、ギア比がハイギアードなため、それに合った運転を要すると記しているのは注目だ。「発進時も、いったんスピードが乗っても2000rpm以下に落とすべきではない。一方、それ以上をキープしていれば推進力を身体で感じ取れるほど充分なトルクを発揮し、ツインエアのドライブは俄然楽しくなる。日常使う回転域ではエンジンも静か」。

『クワトロルオーテ』の試乗陣は、活気のあるエンジンだと認めたうえで、長い直線では高速域での伸びがやや苦しく、緩い上り勾配では徐々にスピードが落ちていくと指摘する。MTのギア比はもっとローギアードであって欲しい、というのが彼らの本音らしい。"エコ"を前面に押し出したいフィアットの思惑との微妙な食い違いが見られる。

『クワトロルオーテ』のインプレッションは、ヌオーヴァ500との近似性に触れるなど、多少ノスタルジックな部分もあり、その辺りにイタリア人ならではの500に対する思い入れを感じる。では英国の専門誌『Car』はツインエアをどう見たのだろう。2011年1月18日付けのレビューを読むと、これがイタリア人の見解と同じだっ





6月14日より限定モデルの500 ジェラートと500C ジェラートの販売がスタートした。写真は500 ジェラート。ボディカラーは特別色のバニライエロー。シートはアイボリー/チョコレート色の組み合わせ。直列2気筒8バルブ マルチエア インタークーラー付ターボのツインエアは875ccの小排気量にも関わらず最高出力85ps、最大トルク14.8kgmを誇る。日本仕様はデュアロジックのみが用意された。







500 ペッレはイタリアのラグジュアリー家具ブランド、ポルトローナ・フラウのシートが魅力。ブラウン、レッド、ブラックの3色から選択できた(写真はブラウンとレッド)。限定250台の内訳はブラウンレザーシート:50台、レッドレザーシート:100台、ブラックレザーシート:100台。ベースは500 ツインエアポップ。ボディカラーはボサノバホワイト。新デザインの15インチアロイホイールを備えていた。



(上)9月30日より、TFTメータークラスターを採用した500Sが登場した。写真のブルーイタリーは新色ボディカラー。(下)スピードなどの基本情報に加えて、5段階で評価する「エコインジケーター」を表示。エコノミーモード時は、アクセルコントロールに応じた加減速のエコレベルを示す「アクセルコントロールインジケーター」も表示される。インテリアはブラック基調、シートはブルー/レッドのラインを施した2タイプ。

12月6日より販売のメンティーナ。最大の特徴はボディに初めて採用したミントグリーンのカラー。インテリアにもミントグリーンのラインを施した特別仕様のシートを設定した。1240cc直列4気筒SOHC8バルブ(可変バルブタイミング付)。燃費(JC08モード)19.4km/ℓ。トランスミッション:ATモード付5速シーケンシャル(デュアロジック)。



12月6日より販売が始まった500 カルト。おもな装備はポルトローナ・フラウのシート。TFT メータークラスター(エコインジケーター付)。ブラックアイライナー入りランプ。クロームミラーカバー。16インチ アロイホイール。ボディカラー:カントリーポリタンイエロー。875cc直列2気筒 8バルブ マルチエア インタークーラー付ターボ。燃費(JC08モード)24.0km/ ℓ 。トランスミッション:ATモード付5速シーケンシャル(デュアロジック)。



オンライン受注が12月15日より始まった500 ジャッロ ヴァニリア。「Giallo Vaniglia」はイタリア語で「バニライエロー」の意。ボディカラーに人気のバニライエローを採用。イタリアのラグジュアリー家具ブランド、ポルトローナ・フラウのブラウンシートと15インチアロイホイールを装備。875cc直列2気筒8バルブマルチエア インタークーラー付ターボ。燃費(JC08モード)24.0km/ℓ。トランスミッション:ATモード付5速シーケンシャル(デュアロジック)。



第35章

フィアット500X

フィアットインポーターのホームページ上に、あるティーザーサイトが設けられたのは2015年6月8日のこと。それを見た人々の反応は大きく2つに分かれた。ヌオーヴァ時代からの筋金入り500愛好家は「これが500と言えるのか」といぶかった。一方、購入に二の足を踏んでいた潜在顧客は「これが求めていた500かもしれない」と期待を募らせた。くだんのティーザーサイトには「フィアット・ブランド初のコンパクトクロスオーバーSUV」と銘打って、フィアット500Xというモデルをその年の秋に発表すると記してあった。

果たして同年10月24日、フィアット500Xは日本市場 に登場した。従来の500と共通なのは事実上モデル名 の「500」だけという、まったく新しい風を吹き込む1台 だった。

500Xはドアが4枚あって、乗車定員が5名。だからボディサイズが500より格段に大きい。全長4250×全幅1795×全高1610mm(FWDモデルの場合)。500の3570×1625×1515mmと比べるとその違いは歴然たるものがあり、もはやAセグメントではなく、完全にBセグメントに属する。さもありなん。500Xはジープ・レネゲードとプラットフォームを共有しているのだ。

フィアット自身が「500に全く新たなアレンジを加え」た、と称する外観も500とは大きく異なる。細かなデザ

イン要素については写真説明を参照していただきたい。 500Xにも3つのグレードがある。500では装備品の違いによるグレード分けなのに対し、500Xではグレードによって機構面に実質的な違いがある。「ポップスター」はエントリーモデル、「ポップスタープラス」は前面衝突警報や車線逸脱警報などの先進安全装備などを充実させたモデルで、この2種がFWD。そして4WDの「クロスプラス」がシリーズ最上位に位置する。

3つのグレードはどれも 1.4ℓ マルチエアターボエンジンを搭載するが、チューンが異なる。ポップスターとポップスタープラスは最高出力140 ps/5000 rpm、最大トルク230 Nm/1750 rpmなのに対し、クロスプラスでは同じ 1.4ℓ ながら、170 ps/5500 rpmと250 Nm/2500 rpmへと増強される。

駆動系では、グレードによってエンジン以上に大きな差別化が図られている。ポップの2モデルは6速乾式デュアルクラッチATを採用したのに対し、クロスプラスでは9速のトルクコンバーターを介して4輪を駆動する。4WDと9速ATの組み合わせはフィアット・ブランドでは初となる。専用マッピングによる電子制御のトルクコンバーターにより「力強い加速と滑らかで効率的な動力伝達を実現」したと謳う。なお、この9速ATではマニュアルシーケンシャルモードへの切り替えも可能だ。一方、4WDシステム最大の注目点は、リアアクスル分離機能を採用したこと。これにより4WDが不要の状況ではエネルギーロスが低減し、燃費向上に貢献する。

ドライブモードセレクター(フィアットはこれをドライ



2015年10月24日、日本市場で発売になった500X(型式 ABA-33414)。日本版カタログでは、フィアット自ら500Xの相対的な大きさを強調するかのような画像を掲載した。ポップスターとポップスタープラスの外寸は本文記載の通り。車両重量は1380kg。クロスプラスの外寸はさらに大きく、全長4270×全幅1795×全高1625mm、車両重量1460kg。

現行の500とヌオーヴァ500両方のデザイン要素を数多く兼ね備えた外観とフィアットは謳う。確かにカットラインが側面に回り込んだボンネット、台形ノーズのセンターにフィアットのロゴが位置し、そこから左右に伸びるクロームストリップは500のデザインモチーフを活かしている。一方、ヘッドライトはもはや丸目2灯とは呼びがたい。写真はクロスプラスの欧州仕様。



ブ"ムード"セレクターと呼ぶ)を全グレードに標準装備したのも500Xの大きなトピックで、走行状況や路面の状態に応じて3つのモードから選択できる。「オート」モードは日常走行に適したモード。快適性が高まる一方、ギアシフトポイントを最適化して、燃費とCO₂排出量を最小限に抑える。エンジンもエコ仕様の設定になり、パワーステアリングのアシスト量が増える。「スポーツ」モードはパフォーマンス重視のモード。エンジンとESCシステム、ステアリングの設定が変わり、ダイレクトでスポーティなレスポンスを提供する。

最後の「トラクション」モードもグレードにより機能の詳細が異なる。FWDモデルでは制御システムの「トラクションプラス」が起動し、雨天時や凍結時など滑りやすく、走りにくい路面でグリップを向上させる。具体

的には、ESCハードウェアに特定のアルゴリズムを適応させることでブレーキシステムを制御・管理し、セルフロッキングディファレンシャルと同様の働きを電子的に実現したシステムだ。一方、4WDモデルでは、さらにリアアクスルへのトルク伝達を積極的に行い、低速時の悪路走破性の向上を図る。

現代の乗用車では安全装備の充実は欠くことができないが、500Xはこの分野でも最新の装備を完備している。全グレードとも、7個のエアバッグ(フロントエアバッグ、ウインドーエアバッグ、サイドエアバッグ、ニーエアバッグ)、ESC、コーナリングフロントフォグランプを標準装備。これ以外にも、ポップスタープラスとクロスプラスの上位2モデルには、前面衝突警報(クラッシュミティゲーション付)、レーンデパーチャーウォーニ



マクファーソンストラットによる前後独立サスペンション、前:ベンチレーテッド、後ろ:ソリッドのディスクブレーキが見て取れる。エンジンは1368cc 直列4気筒 マルチエア 16バルブ インタークーラー付ターボ。FWD版と4WD版ではチューンが異なり、前者の最高出力は140ps、後者は170psで、それぞれ「55263624」と「55263623」と個別の型式呼称で呼ばれる。いわゆるオンデマンド4WDで、2WDと4WDの切り替えは自動で行う。



500Xはイタリア・メルフィ工場にて生産される。2015年9月5日に日本での販売が始まったジープブランドの「レネゲード」とプラットフォームを共有し、同じラインにて生産される。同工場の総従業員数は8000名弱。ホワイトボディショップでは860基の、塗装ショップでは54基のロボットが活躍する。1台の500Xは5000点を超えるコンポーネントから構成され、メルフィ工場は3シフト制の24時間体制により、毎日500台近くを生産する。

第38章

2017年の限定モデル

これまでもフィアットは500の日本市場販売累計2万台突破や、誕生7周年など、節目の年に「スーパーポップ」と名づけた限定モデルを市場に放ってきた。2017年の幕開けを告げる限定モデルもやはりスーパーポップ。その名を500スーパーポップ・チャオと500Cスーパーポップ・チャオといい、2017年2月25日より計200台限定で販売が始まった。なお、この年スーパーポップの新バリエーションはこれを含めて計3種が登場するが、時系列に沿って紹介していく。

例によって各モデルの車両の解説は写真説明をご覧 いただきたい。

3月4日より計150台限定で販売になった500Xセーフティパッケージは、充実した安全装備を完備したモデルで、ベースにした500Xのエントリーグレード「ポップスター」では非搭載の5つの安全装備を備える。その内容を紹介すると、1)前面衝突警報:衝突のリスクがあると判断した場合、ドライバーに警告を発し、自動的にブレーキを作動。衝突被害を軽減。2)車線逸脱警報:意図せず車線変更をするとドライバーに警告を発し、自動的にステアリングを制御し車線維持をアシスト。3)ブラインドスポットモニター/リアクロスパスディテクション:車線変更やバックの際、死角に別の車両がいる場合、警告音でドライバーに注意を喚起。4)リアパーキングカメラ:車両後方の画像を車内モニターに表示。駐車時にドライバーをサポート。5)アダプティブクルーズ

コントロール: レーダーセンサーにより前方車両を認識 し、車間距離に応じて自動的に走行速度を調整。

500マーレブルは計100台、3月25日より販売になった。カタログにはない1.2 ラウンジがベース。車名の「Mare Blu」はイタリア語で「青い海」を意味し、その名の通り限定車専用色のエピックブルーを纏った。

5月13日より150台限定で販売になった500 ナビ ゲーションパッケージは1.2 ポップがベース、純正の 2DINカーナビゲーションがすっきりとダッシュボード に収まる。

500 スーパーポップ・コッチネッラは6月3日より200 台限定で販売がスタートした。ベースは1.2 ポップ。モデル名の「Coccinella」はイタリア語で「てんとう虫」の意味で、"幸せを運ぶシンボル"と言われている。ベースモデルより14万5800円も安い価格設定も魅力だ。

500Cの限定車、500C アイボリートップは7月8日より60台限定で販売がスタート。ベースは500C ツインエア ラウンジで、カタログにはないアイボリーのソフトトップを備えていた。ヨーロッパには様々なカラーのソフトトップを用意するメーカーが多く、それが魅力のひとつになっているが、500Cもその仲間入りを果たしたことになる。

500S プラスは、2016年12月に導入して好評を得た 500Sに続く、5速MTの限定モデル。7月8日から発売に なり、100人の愛好家のガレージに収まった。

2017年6月30日付けのプレスリリースにてフィアットは、2015年10月にデビューした500Xに初めて仕様変更を実施し、変更後のモデルを7月1日より販売開始すると発表した。ポップスターには、これまで設定の

SUPER POPCIAGE

500 スーパーポップ・チャオ。ボディカラーはボサノバホワイト(100台)、バソドプレレッド(50台)。価格184万6800円。500C スーパーポップ・チャオ。ボディカラーはボサノバホワイト(50台、ソフトトップ:ベージュ)。価格237万6000円。500 スーパーポップ・チャオの185万円を切る価格はベースの500 12ポップより約15万安く、フィアット・ブランドのなかではもっとも買いやすい戦略的なプライシングだった。

なかったバイキセノンヘッドライトやクラッシュミティゲーション (衝突被害軽減ブレーキ) 付の前面衝突警報、レーンデパーチャーウォーニング(車線逸脱警報)を新たに標準装備して、上級グレードに迫る安全性を備えた。一方、ポップスタープラスとクロスプラスでは、従来からの安全装備に加え、アダプティブクルーズコントロール(ACC)を標準設定した。

8月26日より250台限定で販売になった500 スーパーポップ 10thアニバーサリーは、その名の通り500 の誕生10周年を記念した限定車だ。フィアット500は2017年7月に誕生10周年を迎えた。国内では2008年3月に販売が始まり、2015年10月にシリーズ初のSUV「500X」が登場。2016年1月に、500がマイナーチェンジを受けてデザインと機能面で進化した。そして2017年4月、500シリーズの国内累計登録台数が4万台を突破している。

500Xの限定車500X ラウンジは8月26日より100台限定で販売になった。マイナーチェンジ後の500Xをベースにしており、外観はポップスター/ポップスタープラスのアーバン(=都会的な)デザインをベースに、ルーフレールを装着。パワートレインはクロスプラス専用だった170ps仕様の1.4ℓインタークーラー付ターボエンジンと9速オートマチック、そして4×4システムを備える。

500 アッラモーダは9月16日より100台限定で販売になった。カタログにはない1.2ラウンジがベース。ボディカラーはボサノバホワイトと、初導入のアバンギャルドボルドーの2色。フィアットによれば、モデル名の「alla Moda」はイタリア語で「おしゃれな」を意味するという。

500/500C チエーロブルは、秋を迎えた10月7日より合計150台限定で販売になった。500および500Cの1.2ポップをベースに、ブルーヴォラーレのボディカラーとホワイトのアクセントパーツを組み合わせたカラーコーディネーションが特徴。車名のCielo Bluはイタリア語で「青空」の音味。

500/500C チエーロブルと同じ10月7日、500X ジーンズが全国のフィアットディーラーのショールームに並んだ。90 台限定で、ベースはポップスタープラス。500X 初のオートハイビームヘッドライトを採用したのが特徴だ。ハイビームで走行時に、フロントウィンドーに内蔵されたカメラが前方のテールレンズや対向車のヘッドライトを感知すると、自動でロービームに切り替え、相手車両の幻惑を防ぎながら夜間の安全運転をサポー



限定 150台で3月4日より発売の500X セーフティパッケージ。ボディカラーはブルーアバター (100台)、レッドヒュプノティック (50台)。価格 297万円。バイキセノンヘッドライト。18インチアロイホイール。1368cc 直列 4気筒マルチエア 16バルブ インタークーラー付ターボ。燃費(JC08モード)15.0km/ ℓ 。最高出力 140ps/5000rpm。最大トルク 230Nm/1750rpm。6 速乾式デュアルクラッチ AT。



3月25日より販売の500 マーレブル。ボディカラーはエピックブルー。限定100台。価格238万6800円。ソファのような座り心地のポルトローナ・フラウ社製ブラウンレザーシート。15インチのアロイホイール。1240cc 直列4気筒SOHC8バルブ(可変バルブタイミング付)。燃費(JC08モード)19.4km/ ℓ 。最高出力69ps/5500rpm。最大トルク102 Nm/3000rpm。ATモード付5速シーケンシャル(デュアロジック)。



5月13日より150台限定で販売の500 ナビゲーションパッケージ。ボディカラーはボサノバホワイト。2DINナビゲーションとナノイー発生機(両方で20万円相当)を装備しながら、ベース車より5.4万円高に抑えた205万2000円。1240cc 直列4気筒SOHC8バルブ(可変バルブタイミング付)。燃費(JC08モード)19.4km/ ℓ 。最高出力69ps/5500rpm。最大トルク102Nm/3000rpm。ATモード付5速シーケンシャル(デュアロジック)。

第44章

136

新生アバルト誕生す

1971年、カルロ・アバルトがまだ存命中にアバルト &Co.はフィアットに買収され、そのモータースポーツ 部門の推進役を担うことになる。今となってはカルロ の心中を推し量る術もないが、自分が生み、世界的なスポーツカーブランドへと育てたその未来を託するとなればフィアット以外に考えられなかっただろう。

フィアットにとってもアバルトを傘下に収めることは 重要な意味があった。アバルトにはモータースポーツの 現場で培った貴重なノウハウがある。フィアットはそれ を活かし、好成績に直結させるべく、グループ内で競技 用車両の開発を彼らに任せた。当時、フィアットがとり わけ力を注いだのが世界ラリー選手権(WRC)で、これ に向けてアバルト124 スパイダー ラリー(1972 - 76年) やフィアット 131 アバルト ラリー(1976 - 80年)といっ た、フィアットの生産モデルをベースにしたラリーマシンを送り出した。外観が生産車と同じ方がパブリシティ の観点から有効だったのだ。マシンにアバルトの名を 冠したのは、その方がモータースポーツファンのみなら ず、一般の人々への訴求力が強いことをフィアットの首 脳陣が見抜いていたからだ。そしてアバルトが手掛け た一連のマシンはその期待に見事に応えた。

前の章で見たように、1981年、企業としてのアバルト &Co.はその歴史にいったん終止符を打つが、フィアッ トのモータースポーツ部門として、その後もアバルトの 存在は重要性を増していく。

1982年、WRCのレギュレーションが変わり、主力マシンがグループBへと移った。これを受けてフィアットもグループBマシンを製作することを決定、アバルトが完成させたのがSE037、通称ランチア037ラリーだ。1982年に実戦投入され、翌83年には開幕戦のモンテカルロラリーを皮切りにターマックで圧倒的な強さを発揮、この年のマニュファクチャラーズタイトルをフィアットにもたらした。

フィアットのモータースポーツ活動はラリーフィールドに留まらず、クローズドサーキットにも進出する。ランチアワークスの名前で1982~86年の世界耐久選手権(WEC)に、LC1やLC2というグループCカーをエントリーさせた。マシン開発の主役は言うまでもなくアバルトである。

ラリーフィールドとサーキットという華やかな世界で活躍するフィアットとランチアを陰で支えたアバルトだったが、1997年、スタッフの大半がフィアット・アウト・コルセに吸収され、この時をもってアバルトのレーシング活動はいったん幕を閉じる。

レーシング活動を終えたあとも、市販モデルではアバルトの名前がアウトビアンキ A112 アバルト(1973 年)、フィアット・リトモ・アバルト125TC(1981 年)、フィアット・リトモ・アバルト130TC(1984 年) などがフィアットのカタログに載った。どれもコンパクトなサイズのキビキビと走るクルマだったが、既存のフィアットを若干チューン



2007年に復活したアバルトの 第1弾、アバルト グランデ プ ント1.4 16Vターボ155HP (型 式 ABA-199143)。全 長4060 ×全幅1725×全高1480mm。 ホイールベース2510mm。直列 4気筒 DOHC16 バルブ。ボア× ストローク72.0×84.0mmから 1368ccの排気量を得る。トラ ンスミッションは6速 MTのみ。 写真はヨーロッパ仕様だが、日 本導入時のカタログを見ると日 本仕様も左ハンドルだった。価 格270万円。

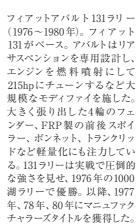


ルカ・デ・メオ (1967年6月13日~) はミラノにて経営学を学び、自動車業界に入る。トヨタ・ヨーロッパとルノーを経て、フィアットグループに入社。ランチア、フィアット、アルファロメオのビジネスユニットのリーダーを務めたのち、アバルトの初代CEOに就いた。その後、フィアットグループのCMO(最高マーケティング責任者)まで登った。写真は2007年ローマにて開催されたフィアット・ブラーヴォ発表会にて撮影。

した域を出ず、アバルトの名前から期待されるヒリヒリ するような刺激に満ちたモデルとは言い難かった。

そして2007年9月20日付け、トリノ発のプレスリリー スにてフィアットはアバルトを完全に独立したブラン ドとして復活させると発表、Abarth & C. S.p.A.が誕生した。新生アバルトはフィアット グループ オートモービルズ社(当時)の100%子会社で、初代CEOにはルカ・デ・メオが就任、ここに晴れてアバルトは完全復活を果たす。フィアット経営陣がアバルトを独立ブランドとして復活させると決めた背景には、アバルトの遺産を埋没させることなく、現代のビジネスに活かしたいという戦略的な意図があったと思われる。折しも翌2008年はカルロ・アバルト生誕100周年の節目の年。しかしなにより経営陣がアバルト復活の年を2007年に定めたのは、この年の7月4~5日の2日をかけて発表になったフィアット500が原動力になったと見ていいだろう。歴代チンクエチェントとアバルトとは切っても切れない仲にある。フィアット500の登場はアバルトを復活させる絶好のチャンスとなった。

新生アバルトの第1弾はアバルト グランデ プント。日本では2009年2月14日に販売がスタートした。ベースはフィアット グランデ プントで、アバルトの技術陣がもっとも大きなモディファイの手を加えたのはエンジン、ブレーキ、サスペンションセッティングの3点だった。1368cc 4気筒16バルブエンジンはIHI製固定ジオメトリーターボチャージャーで過給され、最高出力155ps/5500rpm、最大トルク201Nm/5000rpmを生み出した。さらに「スポーツブースト」ボタンを押すと





第50章

アバルト 695 エディツィオーネ マセラティ

2013年1月1日付けのインポーターのプレスリリースを読んだ日本のアバルトファンには、嬉しさと驚きの入り交じった声を上げ、取るものも取りあえず預金通帳の残高をチェックした人が大勢いたことだろう。そこにはアバルトとマセラティが共同で製作した新作、アバルト695 エディツィオーネマセラティと記す)の予約受付が2月1日から始まり、3月1日より納車可能と報じてあったのだ。

アバルトとマセラティ。どちらもスタイルとパフォーマンスで独自の境地を切り開いたイタリアの名門だ。その2つのブランドが共同でニューモデルを誕生させたとあっては、アバルトファンならずとも興味を惹かれる。エレガンスとスポーティなキャラクターを凝縮した特別なモデルに違いない。実際、エディツィオーネマセラティはその通りの1台だった。

アバルトが他ブランドと手をたずさえるのはアバルト 695 トリブート フェラーリに次いで、今度が2度目。マセラティとのコラボレーションによって、高級スポーツカーセグメントでの存在感をさらに高めることになった。

以下にその概要を見ていくことにしよう。

エディツィオーネマセラティの特徴は、スポーティな成り立ち、素材と細部への入念な配慮、優れた快適性の3要素を1台にまとめた点にある。なお、ベース車両はアバルト500Cなので、ファブリックルーフだ。

まずはスポーティな成り立ち。エディツィオーネマセラティのエンジンはトリブートフェラーリと同様、最高出力を180psに、最大トルクを250Nmにチューンした1.4ℓの直列4気筒 DOHC16バルブターボエンジンを搭載する。これに変速に要する時間が短いATモード付5速シーケンシャルトランスミッション「アバルトコンペティツィオーネ」を組み合わせる。レーシングマシン発祥のパドル式スイッチを備えているので、エンジンのパフォーマンスを100%引き出すことができる。もちろん



2013年3月1日より日本市場に登場した695 エディツィオーネ マセラティ。アバルト 695 トリブート フェラーリに次ぐ、他ブランドと協働した2作目。マセラティとのコラボレーションによって、アバルトは高級スポーツカーセグメントへもう一歩踏み込むことになった。左ハンドルのみ。全長3655×全幅1625×全高1505mm。ホイールベース2300mm。価格は499万円と高価だったが、前作のトリブート フェラーリはさらに高価な569万5000円だった。

サンドベージュのシートが代表する上質なインテリア。もともとアバルト500のインテリアは造作がていねいで、各パネルのチリあわせも緻密なので、エディツィオーネマセラティにふんだんに使われる贅沢なマテリアルが一層映える。ATモード付5速シーケンシャルトランスミッション「アバルトコンペティツィオーネ」にはステアリングコラムから伸びるパドルが備わり、スポーティなドライビングを満喫できる。



パワーの増強に合わせて、サスペンションとブレーキングシステムも強化した。

次に素材と細部への入念な配慮。まず外装では、マセラティのポンテベッキオ ボルドー(Ponte Vecchio Bordeaux)と呼ばれる3層メタリック塗装が特徴だ。ボディサイドには2ブランドのコラボレーションを示すスペシャルバッジを配したほか、ホイールはマセラティのエンブレムであるトライデント(三叉の銛)をモチーフとした専用の17インチ アロイホイールを装着する。インテリアには専用のカーボンキックプレートや車両シリア

ルナンバープレートなどが見て取れる。細部にいたるまでマセラティの名を冠するにふさわしい、特別感あふれる仕上がりだ。

そして快適性。オーディオにはJBL製Hi-Fiサウンドシステムを採用した。見るからに座り心地のよさそうなサンドベージュのレザーシートには「695」のエンボス(浮き彫り加工)が施されている。

エディツィオーネ マセラティは全世界でも限定499 台で、そのうち日本には100台が導入された。価格は499万円だった。





ボディカラーのポンテベッキオボルドー(Ponte Vecchio Bordeaux) は深みのあるワインレッド系の3層メタリック。美しいボディカラーはアバルトモデル全般に共通する美点だ。ボディサイドにはアバルトとマセラティのコラボレーションを示すスペシャルバッジを配す。ホイールはマセラティのエンブレムであるトライデント(三叉の銛)をモチーフとした専用17インチアロイ。タイヤは205/40R17。



2014年12月、『クワトロルオーテ』はヴァイラーノの自社サーキットにメディアを招いて695 ビポストの走行会を開催した。これはそのときのショット。『Car Graphic』 誌は、2016年1月号に掲載した同車の試乗記にて、前:700kg、後ろ:360kgとフロントへビーなため、ブレーキング時、一気に前輪に荷重が集中する傾向があると指摘している。この写真ではスタントの意味もあるのだろうが、完全に後輪が宙に浮いている。



同じく2014年12月に、「クワトロルオーテ」がヴァイラーノの自社サーキットで開催した走行会でのショット。本文で紹介した『トップギア』が試乗したのはこれとは別のサーキットだったが、やはりウェット路面だった。その際、ステアリングギアがスローなため、2速で回るヘアピンでテールを収拾するのに苦労したと伝える。この写真では同様な状況で、乗り手は適切なカウンターステアで姿勢を完璧にコントロールしている。

■アバルト695 ビポスト 主要諸元

	標準仕様	フルスペック仕様	
車両本体価格(税込)	5,944,000円 [税抜 5,550,000円]	8,456,400円 [税抜 7,830,000円]	
車両重量	1,060kg		
乗車定員	2名		
エンジン	直列4気筒 DOHC 16パルブ インタークーラー付ターボ		
総排気量	1,368cc		
最高出力	139kW (190HP) /5,750rpm		
最大トルク	230Nm (23.4kgm) /2,000rpm <sportスイッチon時 (25.5kgm)="" 250nm="" 3,000rpm="" :=""></sportスイッチon時>	250Nm (25.5kgm) /2,500rpm < SPORTスイッチ ON 時 : 270Nm (27.5kgm) /2,500rpm >	
トランスミッション形式	5速マニュアル(前進フルシンクロ)	5速マニュアル(ドグリング、シンクロ無し)	
ハンドル位置			
燃費(JC08モード)	13.5	14.0	

表は、2015年7月8日付けのプレスリリースより抜粋・作成。

第54章

拡大するアバルトの世界

アバルトでは創始者カルロの誕生月と星座(11月15日生まれのさそり座)にちなんで毎年11月に限定モデルを放つのが恒例だ。2015年は595コンペティツィオーネスコルピオを200台限定で、11月14日より販売した。ベースは595コンペティツィオーネで、特別色のメタリックブルーとメタリックレッドを含む4色のボディカラーを設定し、「エッセエッセブレンボキット」を最初から組み込んだのが特徴。165ページに595コンペティツィオーネの主要諸元表を掲げる。

翌2016年3月5日、改良を施された595 コンペティツィオーネが発売になった。アバルトはこれをマイナーチェンジと呼ぶが、これまでの160psから180psにパワーアップしたことは重要だ。さらに、ブレンボ製の4ポッドフロントブレーキキャリパーや17インチのアロイホイールなど走りに関連するコンポーネントを強化したほか、ダークグレーのボディカラーと、ガンメタリック仕上げのエクステリアパーツが採用になった。こちらも一覧表を見るのがわかりやすい。

2016年3月26日、私たちアバルトファンはアバルトとフェラーリとの協力関係を新しい形で見ることになる。アバルトが695ビポストをフェラーリの代車として提供したのだ。実はこのサービス、「ABARTH 695 Biposto Ferrari Courtesy Car」の名のもと、2015年10月より欧州を皮切りに始まったグローバルプロジェクトである。アバルト695 ビポストをベースにこのための専用

モデル99台を製造し、インポーターのFCAジャパンは そのうち10台を導入、国内のフェラーリ・ジャパン正規 ディーラーに納車した。フェラーリのオーナーにとって は695 ビポストを実体験する希有な機会となり、アバル トにとってはその存在をフェラーリオーナーにアピール する絶好の機会となった。

595/595C ツーリズモにMTを組み合わせた限定車 595/595C ツーリズモ MT リミテッドは、2018年4月7日より150台限定で販売になった。595/595C ツーリズモのカタログモデルはATモード付5速シーケンシャルだが、これに代わりMTを搭載した。専用デザインの17インチ20スポークアルミホイールや、イエロー塗装のブレーキキャリパーが特徴。さらに通常はリアのみのコニ製ダンパーをフロントにも採用して、MT車に相応しいスポーティなハンドリングと快適な乗り心地を両立させた。ボディカラーは595には日本初導入(カスタマイズプログラムを除く)のトロフェオグレーを、595Cにはガーラホワイトを採用。なお、この595/595C ツーリズモMT リミテッドの最高出力は165ps/5500rpmとなっており、本稿執筆2018年現在の595 ツーリズモのカタログ馬力表示でも同じ数字を謳っている。

595 コンペティツオーネの限定車595 コンペティツィオーネ・パフォーマンス・パッケージⅡは2018年8月25日より100台限定で販売がスタートした。ベースは595 コンペティツィオーネの5速MTモデル。最高出力180psのエンジン、スポーツエキゾーストシステムの「レコードモンツァ」、サベルト製スポーツシートなどをベースモデルから継承したうえに、専用装備を搭載した。とりわけ注目は695ビポスト譲りの機械式LSD。こ

2015年11月14日より200台限定販売の595 コンペティツィオーネスコルピオ。ヒーテッド電動ドアミラー(ダークグレー仕上げ)。ダークグレー仕上げエクステリア(フロントエンブレム/ドアハンドル/リアドアハンドル/リアエンブレム)。以下のパーツから構成されるエッセエッセブレンボキット:7ツインスポーク17インチアロイホイール+205/40R17タイヤ/ブレンボ製4ポッドフロントブレーキキャリパー(レッドまたはイエロー仕上げ)/大型フローティングローター。



著者紹介

相原 俊樹(あいはら・としき)

東京・新宿区に生まれる。中央大学法学部法律学科卒業後、外資系企業に約30年在職。在職中から翻訳を始め、1993年のデビュー作『死のレース』に次いで、1996年に『アメリカ車の100年』を刊行。2006年、フルタイムの翻訳家として独立。『アストン・マーティン』、『コーヴェット』、ヴェンデリン・ヴィーデキング著『逆転の経営戦略』などの翻訳書あり(いずれも二支社刊)。2017年に初の書き下ろし『BMWミニの世界』を三樹書房より上梓。現在は月刊の自動車専門誌にて翻訳記事を執筆。翻訳物は読みにくいという通説を一掃する文体で、新風を送り込む。

フィアット500&アバルトストーリー

21世紀に甦ったイタリアの奇跡

著 者 相原俊樹

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

URL http://www.mikipress.com

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町 1-30 TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

印刷・製本 シナノ パブリッシング プレス

©Toshiki Aihara/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※ 本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製 (コピー) することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版権管理部に許諾を求めて下さい。

落丁・乱丁本は、お取り替え致します