



それではまず、Xのルックスから検証していこう。

写真でご覧の通り、デザインはまさしくチンクエチェントの系譜である。特にフロントの丸みのあるボディーラインと大きなコンビネーションランプとの関係性は、ほかでは真似のできない独特のもの。グリル中央に収まるバルレッドのエンブレムも目に鮮やかで、現行モデルの派生車種としての自らの立ち位置をキツバリと主張しているかのようにも感じられる。

サイドラインは、伝統的な2ドアのスタイルリングをそのまま縦横にサイズアップして4ドアに置き換えたような印象。さらにリアに目を移すと、台形のコンビネーションランプを配したシンプルな仕上がりとなっており、2代目モデルへのメーカーの深い愛情を見て取ることができる。

オフロードの走行性能を高めたSUVタイプであるがゆえに、当然ながら全高が1610mm〜1625mmに及ぶ大柄なボディーを有するが、兄弟車種であるジープ・レネゲード同様にいわゆるBセグメントに属するSUVクラスではコンパクトなサイズ。小柄な女性などでも乗り降りしやすい設計であるため、むしろ扱いやすさを感じるユーザーもいだろう。

■スタイルは500ならではの

プを図り、尚且つ悪路にもシテイユースにも確固としたアイデンティティを打ち出してきた。その点に、SUV市場本格参戦にかけるフィアットの本気度が表れているようだ。

FIAT 500X

■テキスト=青柳 健司 (フォトライター) ■Photo=川村 勲 (川村写真事務所)
■取材協力=(株)インポート・プラス アルファ ロメオ/フィアット札幌清田 TEL(011)887-2277

主要諸元: Cross Plus

- 全長×全幅×全高/4,270×1,795×1,625mm
- ホイールベース/2,570mm
- トレッド/前:1,545mm 後:1,545mm
- 車両重量/1,460kg
- 最小回転半径/5.5m
- エンジン/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
- 最高出力/170ps/5500rpm
- 最大トルク/25.5kgm/2500rpm
- JC08モード燃費/13.1km/ℓ
- ミッション/9速AT
- ブレーキ/前:ベンチレーテッドディスク 後:ディスク
- タイヤサイズ/225/45R18
- 駆動方式/4WD
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格(札幌地区)/3,348,000円(消費税込)

プロフィール

■SUV戦線へ投入

チェロキー、グランドチェロキー、ラングラーなど、SUVの名車を多数排出しているジープ。そんな世界的ブランドを有するクライスラーが、イタリアの名門フィアット傘下となって約3年が過ぎた。先ごろ、『ジープ初のスモールSUV』を謳った新車レネゲードがジープのラインナップに加わり、いよいよイタリアンテイストとアメリカンスピリッツの融合が果たされたワケだが、それゆえに尚更フィアットのラインナップにはどのような新味として表れてくるのか注目が集まっていた。その答えがズバリ、500Xである。

イタリア好きの諸兄には「チンクエチェント」とカタカナ表記にした方がしっくりくると思われるフィアット500。特に1957年に登場し同77年まで生産されたキューブな4人乗りの2代目モデルが、イタリア国内はもとより今もなお世界各国に愛好家を生み出し続けており、またスモールカーのスタイルリングに計り知れない影響を及ぼしている。日本国内でも「ルパン三世」に登場したことも手伝って、全国的に馴染みが深い1台だ。しばしの沈黙を経て2007年に復活した現行チンクエチェントも、2代目モデルのイメージを現代風にアレンジしたと言える。

兎にも角にも、小さくて可愛いらしいイタリアならではの小粋なクルマとしての比類なき存在感が、チンクエチェントたる所以なのである。しかし今回は果敢にも大幅なサイズアップ

インパネ周辺を含めたインテリアデザインはイタリアンテイストに富み、特に現行モデルにも採用されている円形のヘッドレストは、丸みが特徴的な外観とも見事に調和している。

■機能の高い信頼性

機能面で特筆すべきは何といっても、ジープ譲りの信頼性に秀でた4WDシステム(一部グレードはFF仕様)だ。状況に応じて4x4から4x2に自動で切り替わり、安全性と経済性を両立。また、Auto、Sport、Tractionの3つの走行モードの中からダイヤル操作で任意に切り替え可能で、真冬の坂道などはTractionに設定すると繊細なトラクションコントロールによるセーフティな走行が、高速道路などではSportモードでよりスムーズな走行が楽しめる。しかもモードの設定は、停車時はもちろん走りながらでも簡単に切り替えることができる。

衝突の回避または被害の軽減を促す前面衝突警報システム、ドライバの死角にある車両を知らせるブラインドスポットモニター、走行レーンからの逸脱を警告しステアリングを制御するレーンデパーチャーウオーニングなど、安全運転支援システムも充実(一部グレードは未搭載)している。

パワートレインは2種がラインナップ。4WD仕様車は、最大馬力170psを発生する1.4ℓマルチエアターボエンジンにフィアット車では初となる9速オートマチックトランスミッションを搭載。FF仕様車は最大140psの同型エンジンに6速乾式デュアルオートマチックを搭載している。



ディーラーメッセージ

アルファ ロメオ/フィアット札幌清田
ショールームスタッフ

秋庭 友美さん

チンクエチェントを愛してくださるイタリア車ファンの方々はもちろん、季節を問わず安心して走ることができるクルマをお求めの皆様、特に女性のお客様からのお問い合わせも多くいただいております。このサイズにして4WDという点は、Xの大きな魅力です。個人的には、FF仕様車にフィアットグループでもあるアルファロメオ・ジュリエッタを思わせる軽快な走りを感じますので、その点もアピールしていきたいですね。



インプレッション

■モード設定で変化する走行性

グレード構成は、FF仕様のPop Star R、これをベースに安全運転支援システムやレザーシートを採用したPop Star Plus、そして4WD仕様のCross Plusの3種。このうち試乗車はCross Plusで、先述したパワートレインや駆動方式などのほかオフロード仕様のバンパーを装備するなど、外観上も他グレードとは一線を画している。

ドライバースポジションに収まると、現行チンクエチェントとの共通点とXだけの独自性の両方が見えてくる。インパネの全体的なデザイン性は共通しており、とりわけセンターコンソールのボタン類の仕上がりはシリーズの一貫性を感じる。助手席側のダッシュボードに刻まれた「500」も共通点のひとつだ。

相違点はメーター類の配置。現行モデルは丸型の大きな単眼メーターであるのに対しXにはスピードメーターとタコメーターが独立した3連式が採用されている。また、ステアリングを含めた使用素材は見た目も手触りも上質感たっぷり、高級志向のユーザーも十分に納得できるだろう。

試走はまず、走行モードをAutoに設定した。発進加速のフィードバックは申し分なく、ベースの遅いクルマをパスする場合などにはドライバーの意思とズレのないクイックな走りを繰り出す。登坂道に入っても最大トルク25・5kgmを発生するエンジンパワーが発揮され、安全運転志向のユーザーであれば何ひとつ不満のない安定的な走行が可能だ。

しかしここでSportモードに切り替えてみると、瞬時に4000回転以上の領域に突入する次元の違う走行性を示し、決して飛ばし屋ではない筆者もつい嬉しくなってしまう。前後独立式マクファファーソンストラッド・サスペンションによるハンドリングと車体の安定感はいくつもの打ちどころなく、オーバースピード気味に連続コーナーへ突入しようとも揺るがない。

最後にTractionモードを試してみると、再び走行性が一変。登り坂ではパワフルに、急な下り坂では無駄に吹け上がることはない重厚な走りを示す。厳しい条件下の悪路では、その効果が絶大であることは想像に易しい。もちろん、北海道ならではの凍結路でもいかになくその力を発揮してくれるだろう。

■新たな選択肢

海外ではミニバンタイプの500Lとそのオフロードバージョンがすでに登場しており、チンクエチェントからの派生車種が次々と誕生している様相である。このところ欧州各メーカーが矢継ぎ早にSUVを市場に投入する中で、フィアットはXの開発により500シリーズの布陣を一層強力に固めようとしている。そのような背景があるにせよ、500のSUVバージョンの登場がライバルたちに与えたインパクトは大きい。

そのインパクトの大きさ故か、日本のCOTYが主催する今年の日本カー・オブ・ザ・イヤーの10ベストカーに選ばれている。

いずれにせよ、我々道民にはイタリア車に冬道でも安心して運転できる新たな選択肢が生まれたことになり、今後はその恩恵を存分に享受できよう。