

The All-New **FORD FIESTA**

Product Information



The All-New FORD FIESTA

The All-New FORD FIESTA
INDEX

- P04 OVERVIEW
- P06 EXTERIOR DESIGN
- P08 INTERIOR DESIGN
- P10 ENGINE & POWERTRAIN
- P12 BODY & CHASSIS
- P14 SAFETY
- P16 EQUIPMENT
- P18 COLOR & SPECIFICATIONS

"The new Ford Fiesta will set the standard for delivering products that our customers really want and value while taking advantage of our wonderful global resources. With momentum in small-car sales outpacing industry growth worldwide, we will build on our European small car strength to deliver a new generation of small cars for a new generation of highly discerning customers."

Alan Mulally
President and CEO, Ford Motor Company



フォーカス、クーガに続くグローバル・プロダクト

フィエスタはフォーカス、クーガと同じく『ONE Ford』に基づいたフォードのグローバル・プロダクトであり、同時にフォードでは歴史的なベストセラー・モデルである。

フィエスタの歴史は1972年までさかのぼる。当時、会長であったヘンリー・フォードII世はグローバル・スマールカーが必要とされる時代が来るなどを予見して、その研究開発プロジェクト“ボブキャット”を立ち上げた。その中、翌1973年より第一次オイルショックに見舞われ、低燃費で実用的なスマールカーの必要性が世界的に急速に高まつたことを受けて、“ボブキャット”はコードネームもそのままに、本格的な商品企画プロジェクトとして始動した。

そんなボブキャットが市販モデルとして世に出たのが1976年。この新型モデルの発売に合わせて、フォードはエンジン工場と最終組み立て工場を擁する新工場をスペインのバレンシアに建設した。

ボブキャットの正式車名はフィエスタ(Fiesta)とされた。フィエスタとはスペイン語で「祭り、祭日」を示す言葉で、当時のヘンリー・フォードII世会長が命名。運転して楽しく、すべての乗員が気持ちよく乗れるクルマであること、フォードとフィエスタそれぞれの頭文字「F」が韻を踏んでいること、さらにフィエスタの主力工場として新設されたバレンシア工場など、フォードとスペインの新しい関係を祝う意味が込められた。

以降、約40年に渡り、数々の名車と共に人々に愛され続けてきたフィエスタ。最新モデルは従来のキネティック・デザインをさらに進化させた新世代のグローバル・デザインを採用。2012年9月にパリサロンで発表され、2014年モデルとして販売を開始した。パワートレインは、現在のフォードのエンジンラインアップの中で、最も小さく最も低燃費のエンジンであり、2年連続でインターナショナル・エンジン・オブザイヤーを受賞した1.0ℓEcoBoost™エンジンを搭載する。フォードが推進するグローバル・プロダクトの最新モデルとして、その活躍の舞台を世界へと拡げていく。

FORD FIESTA HISTORY



1976年

オイルショックを機に開発された初代は、ドイツと英国で6年連続ベストセラーになるなど発売直後から人気につながった。



1983年

エアロデザインをまとめて、ボディサイズを拡大しながら、燃費を向上。発売翌年の'84年には初代からの累計で300万台を達成。



1989年

ABS、リーンバーン・エンジンなど、時代に合わせた技術を余すところなく投入。フィエスタとしては初のドアボディが用意された。



1996年

当時のフォードのグローバル・アイデンティティだったオーバルグリルを採用。前席デュアル・エアバッグを標準装備とした。



2001年

ドイツの名車あるゴールデン・ステアリングホイールを受賞。日本にも導入された。



2008年

生産拠点を中国や東南アジア、南米にまで拡大。キネティック・デザインが採用され、躍動感あるダイナミックなデザインへ。

世界で最も売れているBセグメントカー

昨2012年、新型フィエスタはグローバルで72万3130台を販売した。これは車名別世界販売台数で第6位にランクインするもので、同時にBセグメントカー世界No.1の記録もある。

フォード・モーター・カンパニーの社長兼CEOのアラン・ムラリーは新型フィエスタについて「フィエスタは世界で最も愛され、そして最も成功をおさめたコンパクトカーの1台といって間違いない。フィエスタは1976年に初代モデルがデビューして以来、これまでに世界中で1500万台以上を販売した。新型フィエスタはそんな世界で最もポピュラーなコンパクトカーの新しいチャプターの幕開けである。」と語った。

米国の大手調査会社Polk社による2012年車名別新車販売台数トップ10に3台のフォードがランクインした。2012年の世界No.1は102万410台を販売したフォーカス。3位には世界で最も売れているピックアップトラックでもあるフォードFシリーズが78万5630台でランクインした。そして、第6位にはフィエスタがランクインしたのである。フィエスタの2012年世界販売台数は72万3130台。これはBセグメントカーとしては世界

界1位となっている。

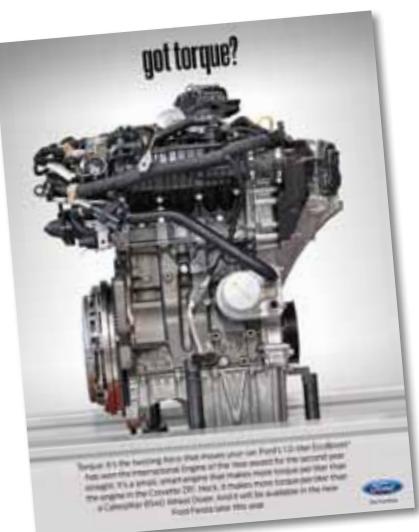
フォーカスとフィエスタという2台のコンパクトカーの販売台数は合計174万3540台に達する。これについて、フォードのグローバル営業＆マーケティング担当副社長、ジム・ファーリーは「フィエスタとフォーカスの成功は、我々の“ONE Ford”戦略が正しかったことを示す、なによりの証明である。世界で最も競争の厳しいセグメントにおいて、フォードがこうしてベストセラーの座を獲得できたこと

は、燃費性能、高品質、充実した装備内容、そして走る愉しさ(Fun to Drive)を高次元に両立させたフォードのグローバルプロダクトが世界の消費者に高い共感を得ていただいていることを意味する。」とコメントしている。

また、フォードのグローバル製品開発担当副社長のデリック・キューザックは「新型フィエスタは、グローバルで異なるニーズや期待に応えたクルマを設計開発する“ONE Ford”戦略において、次なる重要なステップとなるモデルだ。新型フィエスタの開発でグローバルの顧客を幅広く調査した結果、世界中のどこでもスポーティなスタイルが最も重視されていることを確認できた。欧州、北米、アジア太平洋地域を問わず、世界中の消費者は高い品質、利便性、快適性、先進的な装



2012年の年間のフィエスタの車名別世界販売台数は72万3130台。これはBセグメントカーとしては世界1位の販売台数となる。
(※単一車名別 2013年4月Polk社調べ)



北米における1.0ℓEcoBoost™エンジンの広告。1.0ℓで最大トルクは170Nm。排気量1ℓあたりのトルク（クルマを動かす力）で換算すると、あのシボレー・コルベットZR1やキャタピラー854G（巨大なホイール式ブルドーザー）を超えるというもの。



フォード・モータースポーツ活動の中核マシン

フィエスタは初代に高出力1.6ℓエンジンを積むXR2を発売して以来、ワンメイクラリーから世界ラリー選手権(WRC)まで、すなわちエントリーレベルから世界レベルまで、フォードの幅広いモータース



1981年初代フィエスタXR2



2012年 スウェーデンラリー



X-GAMESでのケン・ブロック

ポーツ活動を支える存在であり続けている。フォードは2012年シーズンをもってWRCのワークス活動を終了しているが、2010年に発表されたフィエスタRSワールドラリーカー（WRカー）は、現在も有力プライベートチームの手で参戦を続けている。

また、フィエスタは、エクストリーム・スポーツ界で活躍するケン・ブロックが操るマシーンとしても知られる。アメリカ人初のWRCパーソネルドライバーであり、スタントドライバーでもあるケン・ブロックは、WRCだけでなくエクストリーム・スポーツの世界最大級の祭典“X-GAMES”でも、フィエスタでエキサイティングなドライビングを披露している。

EXTERIOR DESIGN

Ford's New Global Design Language

新世代のグローバルデザインDNA

よりダイナミックに、そしてより美しく進化したキネティック・デザイン。

新型フィエスタは、フォードの新世代のグローバル・デザインDNAをもって誕生した新世代のグローバル・プロダクトである。

停まっていても走っているかのように躍動的なデザインが特徴であるフォードの

「Kinetic Design (キネティック・デザイン)」が更なる進化を遂げ、新世代のフォード・グローバル・デザインとして採用された。

この新たなグローバル・デザインは、2011年フランクフルト・モーターショーで「Evos Concept」として発表され、以降、フォードの新たな顔としてグローバルに展開する市販車への採用が開始された。

デザイン担当グループ副社長兼チーフ・クリエイティブ・オフィサーのJ.メイズは、この新たなグローバル・デザインについて「Evosに

は、今後のフォード・デザインが進むべき方向性が明確に示されている。走る愉しさ(Fun to Drive)、視覚的な質感の高さ、そしてなによりも圧倒的に美しいことが重要である。」と語っている。

この新たなフォードのグローバル・デザインの特徴となるのが、高めに位置する台形のフロント・グリル、「レーザーカット・デザイン」と呼ばれるスリムで切れ長のヘッドライトであり、シャープで存在感のあるフロントマスクを造り上げている。

そして、フォード独自のキネティック・デザインを更に進化させより躍動的にそして力強く魅せるキャラクターラインも重要なデザイン要素となっている。



J.メイズ
フォード・モーター・カンパニー
デザイン担当グループ副社長兼チーフ・クリエイティブ・オフィサー



新型フィエスタは、この新世代のグローバル・デザインDNAを受け継ぎ誕生。

コンパクトなボディサイズながら圧倒的な存在感で、一目で運転することが楽しめる印象を与えてくれる。

輝くクロームの台形をモチーフとしたフロント・グリル、シャープで切れ長のヘッドライトに加え、「パワードーム」と呼ばれる隆起のあるエンジンフードが力強い印象の

フロント・マスクを造り出している。流れるようにスポーティなサイドビューには、力強くシャープに施されたプレスラインに加え、リアに向かって跳ねあがるように入るクロームのベルトラインが躍動感と力強さを演出している。

リアデザインにもフロントデザイン同様に台形モチーフを多く取り入れているほか、ジュエリーのように美しいテールラン

プのデザインも質感の高さを感じさせる要素となっている。

また、日本仕様には、フロント、サイド、リアボディキット及び大型のスポーティなデザインのリアスポイラーが標準装備となっているほか、16インチサイズのアルミニウムも標準装備として採用され、足元をスポーティに引き締めている。



Ford Evos Concept



日本仕様には、フロント、サイド、リアにスポーツ・ボディキットに加え、スポーティな大型のリアスポイラーも標準装備。

INTERIOR DESIGN

クラフトマンシップあふれるクラスを越えたプレミアム・クオリティ

徹底したクラフトマンシップへのこだわりにより、
先進的かつ上質な空間を実現。

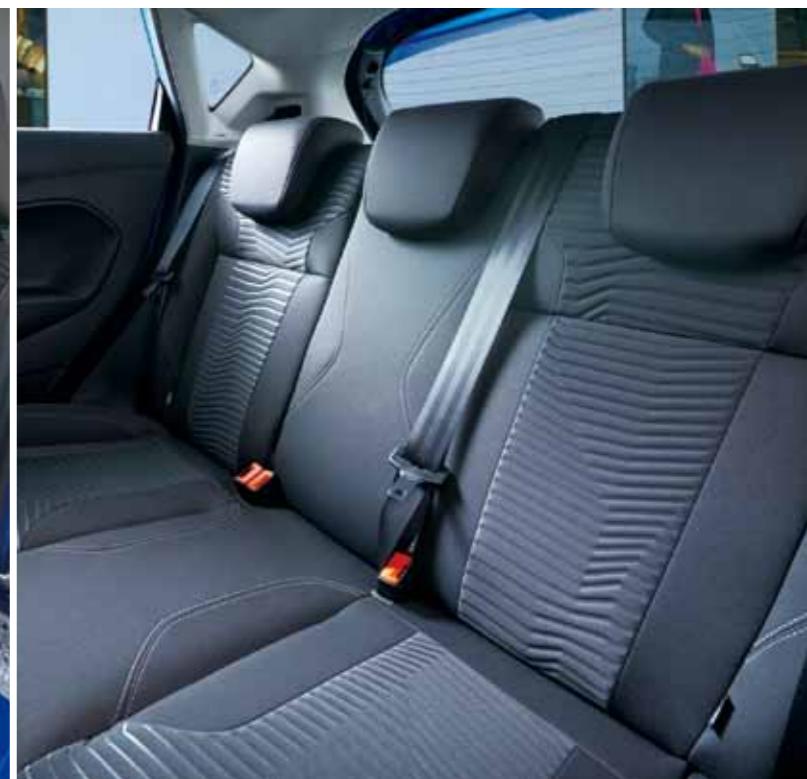


新型フィエスタのインテリア・デザインは、エクステリア・デザインとの調和を考慮し、先進的でありながら、高い質感を感じる空間へと仕上げることを目標として開発された。インテリアの開発にあたり、グローバルデザインチームは、スマートフォンをはじめとした電子デバイスからハイエンドな家具に至るまで、様々なプロダクトの造形や機能性を研究し、そこから得たインスピレーションを室内

空間やスイッチ類のデザインへ活かした。その結果、多くの先進装備を採用しながら、エルゴノミクスに基づき優れた操作性を実現している。質感についても、クラストップレベルのクオリティ・スタンダードの確立を目指し、インテリアパネルの仕上げやシートデザイン、マテリアルに至るまでクラフトマンシップを追求した。

ダッシュボードにはソフトな質感の素材を

採用し、ドライバーサイドはメータークラスターを覆う抑揚のあるドラマチックな造形とすることで、コックピット感を演出している。センターコンソールは、キネティック・デザインの重要な要素となる台形のモチーフを使用。フロアからダッシュボード先端に至るまで広がるような形状とし、ダイナミックかつスポーティな造形のパネルには、光沢のあるブラックの素材があしらわれ、先進的なスイッ



チレイアウトを採用した。ダッシュボード中央には、4.2インチのカラー液晶ディスプレイを装備し、各種操作情報が見やすく表示されるようになっている。

シートは、質感にもこだわりホールド性に優れた形状となっており、クルマとの一体感を感じながらドライビングを楽しむことを可能とし、リアシートについても、座面の高さやフロントシートバックの形状を工夫することで、コンパクトカーでありながら、快適な空間を確保した。

フォード・ヨーロッパのチーフ・インテリアデザイナーのエルンスト・レイムは「新型フィエスタは、Bセグメントカーのクラフトマンシップとエルゴノミクスを、新たな水準にま

で高めた。このフィエスタ以降は、グローバル市場におけるコンパクトカーの品質への期待値が大きく変化することだろう。フィエ

スタのユーザーにこれまでにないプレミアムな体験していただくために、我々はすべての労力を注いだ。」と語っている。

INSTRUMENT PANEL



メーターはスタイルッシュで見やすい字体。メーター照明はフォードのブランドカラーであるブルーで統一。

AMBIENT LIGHTING



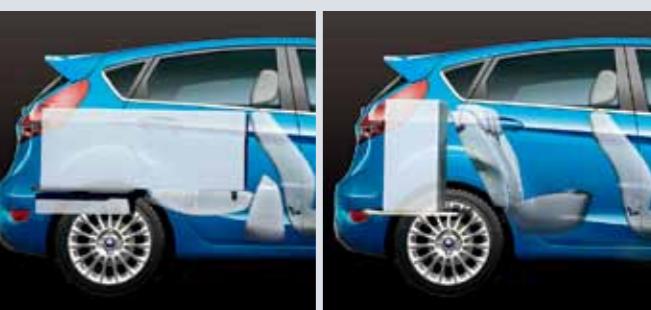
レッドカラーの間接照明「アンビエンント・ライティング」はダッシュボード下部やドアポケット、カップホルダー、フットウェルなどを照らし、インテリアをスポーティに彩る。

CARGO ROOM

新型フィエスタのカーゴルーム容量は5人乗車の通常時で276l、シートバックをすべて倒した最大時で960l。全長4m未満というコンパクトなボディサイズでありながら、Bセグメントのクラス平均以上の容量を確保している。荷物の出し入れもし易いよう開口部も十分な広さとした。



リアシートバックは60:40の分割可倒式で、シートバックを倒せば、ほぼフラットな空間が出現する。また、カーゴルームのフロアボード下にはカーゴアンダーエリアがあり、収納スペースとして活用できるほか、カーゴエリアボードを取り外し、さらに大きな荷物を積むことも可能。

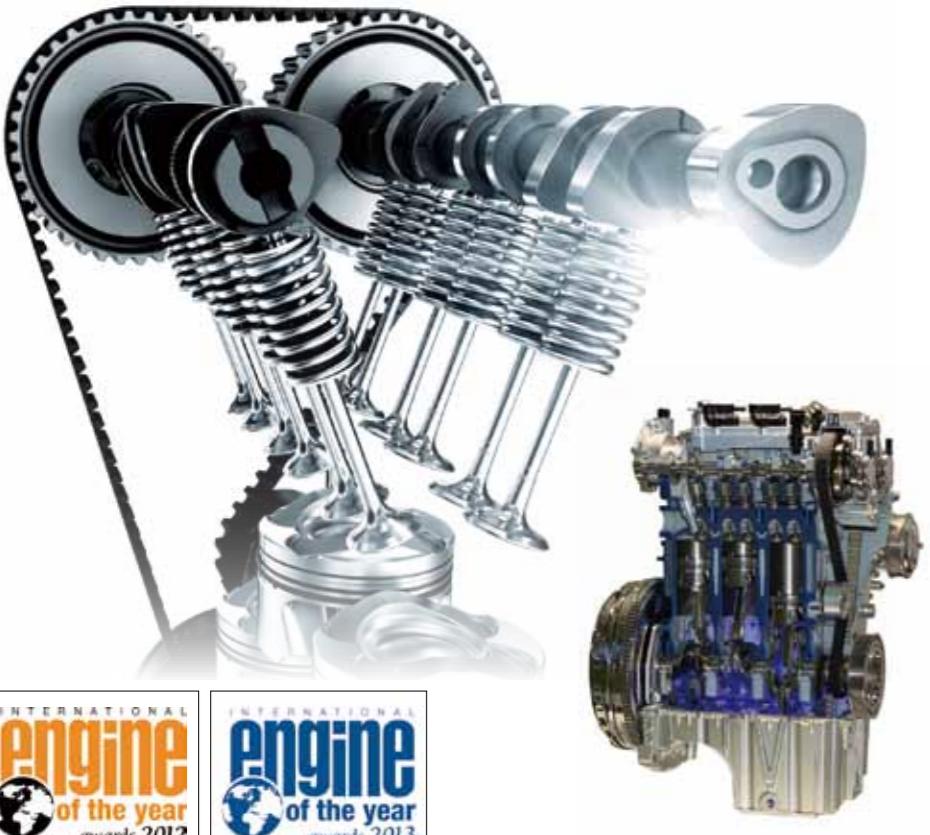


ENGINE & POWERTRAIN

直列3気筒1.0ℓEcoBoost™日本上陸

エンジンのダウンサイ징によって、走りの愉しさを犠牲にすることはしない。
パフォーマンスと環境性能を両立した先進のエンジン。

ENGINE



1.0ℓEcoBoost™エンジンは、2012年と2013年の2年連続で権威あるインターナショナル・エンジン・オブ・ザ・イヤーを受賞。その先進性は世界で広く認められた。

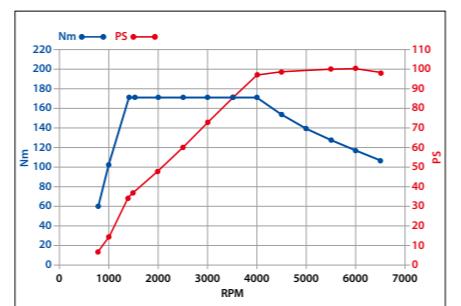
新型フィエスタに搭載されるエンジンは、2年連続で「インターナショナル・エンジン・オブ・ザ・イヤー」を受賞し、世界でも最も優れたエンジンとして高く評価された1.0ℓ3気筒EcoBoost™が搭載される。フォードのグリーン・ガソリンエンジンであるEcoBoost™は、フォードが長年欧州で培ってきたディーゼルエンジンのテクノロジーを生かし、低慣性ターボチャージャー、直噴ガソリンシステム、Ti-VCT（吸排気可変バルブタイミング）の最新技術を統合的に作動させ、ガソリンエンジンならではの優れたレス

ポンスや静謐性はそのままに、ディーゼルエンジンのようなトルクフルな走りと低燃費を実現している。

1.0ℓEcoBoost™エンジンの独自の特徴としては、軽量なアルミ合金を使用するのが主流のシリンダーブロック素材にあえて強靭な鋳鉄を使用し、気筒間距離を6.1mmまで縮小、これにより暖機時間を大幅に短縮して、燃費と排ガス性能を改善している。また、補機ベルトに伸縮性のある新型ベルトを採用することで、テンショナーを不要としてフリクションロスを低減している。また、3気

筒レイアウトは震動騒音面で4気筒より不利となるが、フリクションロス要因となるバランスシャフトを採用せず、フライホイールとクラシクブリーを意図的に「アンバランス」としてエンジン震動を相殺する工夫を組み込んでいる。さらにオフセットクランクの採用やエンジンマウントの強化などでクラストップのNVH性能を実現している。

3気筒997ccという小排気量ながら、一般的な自然吸気の1.6ℓエンジンと同等以上の性能を持ち、最高出力は74kW(100ps)/6000rpm、最大トルクは170Nm(17.3kgm)/1400-4000rpmで、アクセルペダルを踏めば、瞬時にパワーが湧き上がり、高回転域までフラットに最大トルクを発揮する。燃費性能は欧州のNEDCモードで4.9ℓ/100km(参考値)、日本のJC08モードで17.7km/ℓという低燃費を実現。CO₂排出量も114g/kmという高い環境性能を誇っている。



SPECIFICATIONS

エンジン種類	直列3気筒DOHC 直噴インタークーラー付ターボ
型式	SFJ
ボア×ストローク	71.9×81.9mm
総排気量	997cc
最高出力	74kW(100ps)/6000rpm
最大トルク	170Nm(17.3kgm)/1400-4000rpm
燃料	無鉛プレミアムガソリン
燃料タンク	42ℓ
燃料消費率	17.7km/ℓ(JC08モード)

EcoBoost™ のキーテクノロジー



ターボチャージャー

ターボチャージャーの採用により、排気量の大幅なダウンサイ징を実現。直噴システムとバルブタイミングの連続制御により、ターボの弱点であったターボラグを解消。低慣性タービンとの相乗効果により、スムーズなトルクの立ち上がりと燃費改善を両立。



気筒内直接燃料噴射システム

フューエルレール方式を採用し、インジェクターを通じて、高圧で微粒化した燃料を直接シリンダー内に噴射。その噴射タイミングや燃料噴射圧力を、コンピュータで緻密にコントロールすることにより、燃焼効率の向上を実現している。



Ti-VCT—吸排気独立可変バルブタイミング

吸気、排気両方のカムシャフトに、油圧駆動の連続可変バルブタイミング機構を装備。低回転から高回転まで理想的なバルブ開閉タイミングを実現することで、特に低回転域でのトルク向上と高回転での高出力化を両立している。



1.0ℓEcoBoost™エンジンは、イギリスのダントンで主に開発され、日本に輸入される新型フィエスタの生産工場と同じドイツのケルンで生産している。エンジン工場には1億3400万ユーロを投入して、新生産ラインを設置し、年間20万基の生産キャパシティを確保。

TRANSMISSION

新型フィエスタのトランスミッションにはゲトラグフォード製の6速PowerShift™オートマチック・トランスミッションが組み合わされる。

SPECIFICATIONS

トランスミッション	セレクトシフト付電子制御6速パワーシフトオートマチック
変速比	1速 3.917
	2速 2.429
	3速 1.436
	4速 1.021
	5速 0.867
	6速 0.702
最終減速比	3.507
	4.105(1速・2速・5速・6速)/4.588(3速・4速・後退)

フォーカス同様、最新のデュアルクラッチ・テクノロジーを採用しており、重要なクラッチ部分にはよりフリクションロスが少なく高効率のドライタイプを採用している。

デュアルクラッチ方式は従来のトルクコンバーター式オートマチックトランスミッションより大幅に効率が高く、同時に変速スピードも速い。これによって燃費とCO₂排出量が向上するだけでなく、ドライバビリティも改善されている。

またマニュアルモードでの運転が堪能できるセレクトシフトモードも搭載されており、ギアをSポジションに入れるとシフトレバー上のスイッチでマニュアルモードでの運転を楽しむことが可能となっている。

EcoMode



フォードが実施した社内テストでは、ドライバーの運転技術を改善してエコドライブ(燃費改善に繋がる運転)を実施することで平均約24%の燃費改善がなされるという実地の結果が出ている。「EcoMode」は、ドライバーの運転状態を常にモニターして、エコドライブに繋がる情報をドライバーにフィードバックすることで燃費改善を促すソフトウェア・アプリケーションである。

EcoMode関連情報は4.2インチのセン

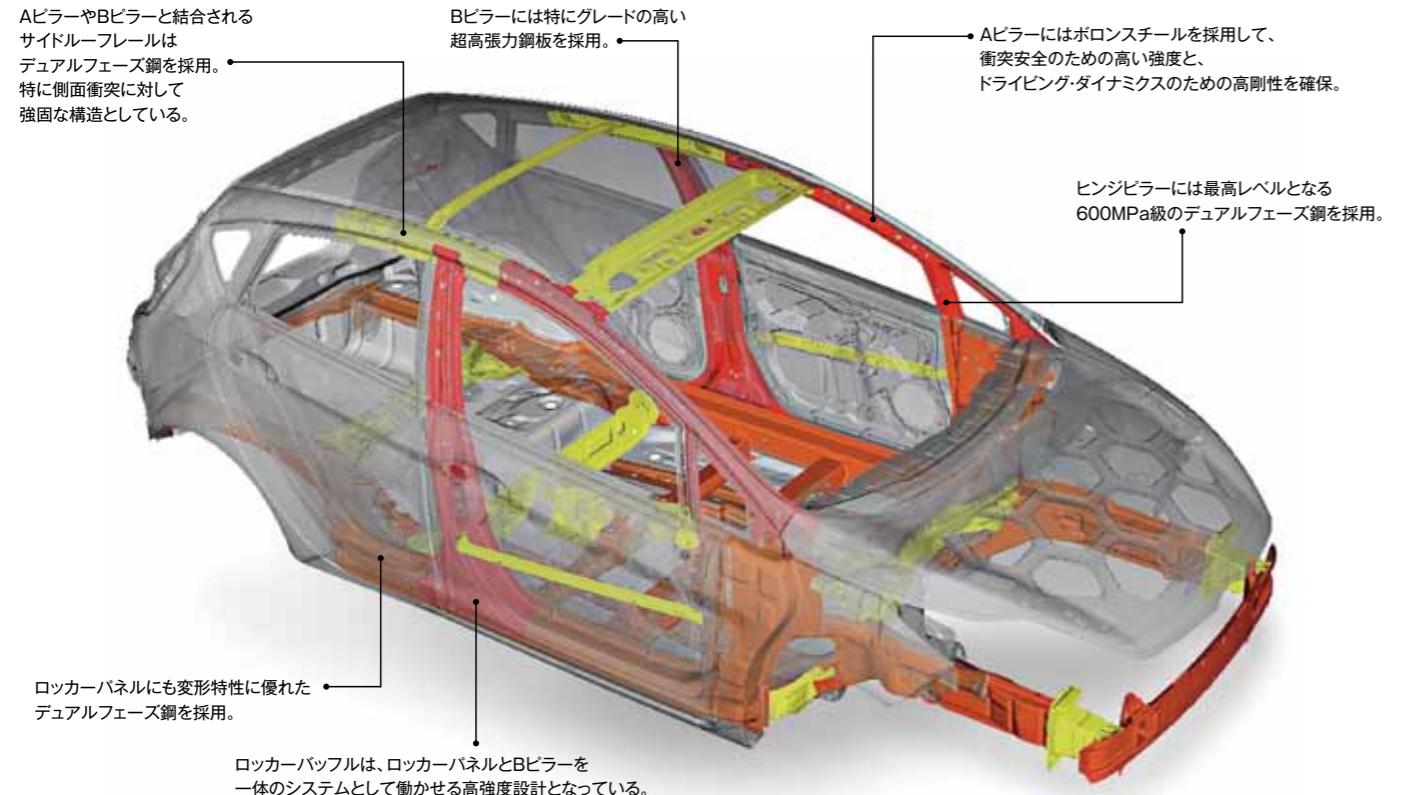
ターディスプレイに表示され、メニューには、Anticipation(状況予測)とSpeed(加速・減速が無駄なく一定)の2項目があり、エンジン回転数、車速、スロットル開度、エンジン冷却水温度などの情報から、エコドライブの度合いをグリーンの葉のグラフィックで表示する。エコドライブの達成度は葉の枚数で表示され、さらに燃費改善へ繋がる運転へのアドバイスも確認できるようにすることでエコドライブの意識を高める。

BODY & CHASSIS

クラストップのドライビング・ダイナミクスとNVH性能を実現

スポーティなハンドリングと快適な乗り心地の基礎となる高剛性ボディとシャシー性能。世界が認める新型フィエスタのドライビング・クオリティ。

VEHICLE STRUCTURE



新型フィエスタのボディは、フォードのグローバル・プロダクトとしてクラストップレベルのドライビング・ダイナミクスとNVH性能を達成すべく開発されている。フロア、フロントレール、各部の強化ピームなどを中心に、ボディシェルの55%以上に軽量かつ高剛性の高張力鋼板もしくは超高張力鋼板を採用。さらにAピラーやBピラーなどの特に重要な部分には高強度・高剛性のボロンスチールを使用することで、より軽量でより強固なボディを作り上げている。サスペンションにおいても、フロントに左右のサスペンショントップを結合するブレースを内蔵し、リアにストラットマウントやホイールハウスをサイドパネルやCピラーと結合するなど、サスペンションの局部剛性も確保、正確なハンドリングと軽快なドライビングフィール

NVHについては、フォードではSQ&V (Sound Quality and Vibration) としてとらえ、単にNVH値を改善し、静謐性を高めることだけを追求するのではなく、運転をより愉しめる空間を作り上げるべく、不快なノイズを最小限に抑え、その音質の改善に注力している。新型フィエスタのSQ&Vチームは室内へのノイズの侵入につながる物理的な要素を取り除くべく、開発の初期からデザインチームと研究を重ねた。特にウィンドノイズは、先進の3Dソフトウェアを駆使し、ボディシェルの設計段階でNVHの発生源となる箇所を特定、プロトタイプを作り上げる以前から改善を重ね、キャビンへの侵入を最小限に抑えることに成功している。

さらにフロント・ラミネートガラス、フード裏の

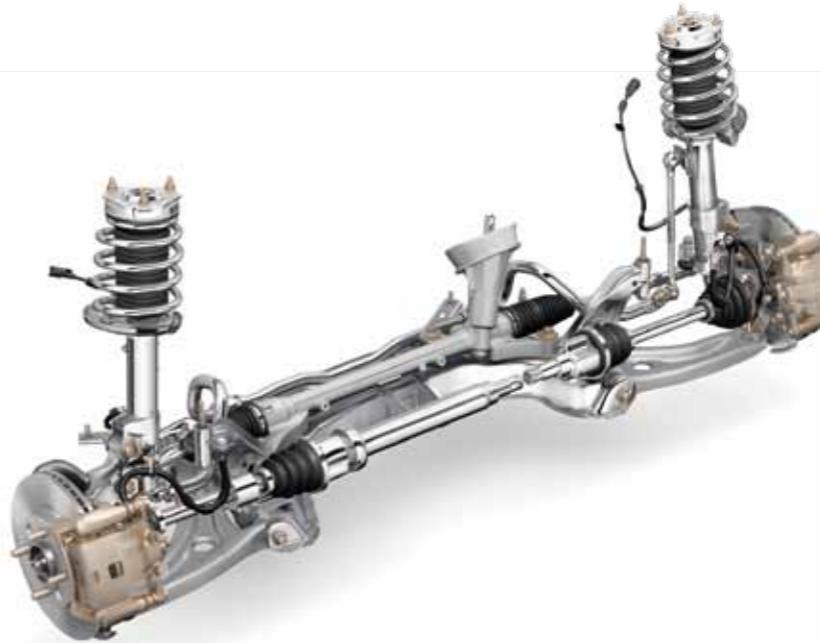
ボロンスチール

新型フィエスタのボディ構造において、衝突安全性的要となる部分には軽量高強度のボロンスチールが使われている。ボロンスチールとはスチールにボロン(ホウ素)を添加したもので、これにより焼き入れ性が大幅に向とする。ボロンを添加するとニッケル、クロム、モリブデンなどの高価な合金元素を削減しながらも、それに近い高強度・高剛性のスチールを作ることが可能となる。ボロンは洗剤や殺虫剤、エナメル、ガラスなどの一般家庭用品から、花火、ロケット燃料、原子炉などの高度で特殊な工業製品まで幅広く用いられている元素。宇宙船やゴルフクラブ、釣り具などの構造強化にも使われる。

吸音ブランケットやピラー内部の発泡バッフル、遮音ヘッドライナーなど、クラストップの静肃性を目指した入念なNVH対策を施しており、乗員の快適性を向上させている。



CHASSIS



クラストップのドライビング・ダイナミクスを目指した新型フィエスタのサスペンションは、フロントがL型ロワーアームを持つマクファーソンストラット、リアがツイストビームトレーリングアームを採用。リアのツイストビームトレーリングアームは欧州の小型車では一般的なシンプルな形式だが、大型のブッシュを備えることで乗り心地に優れる。また、左右タイヤが連結されるので、アームそのものにスタビライザー効果があり、またト一変化にも強い。新型フィエスタでは24万kmにも及ぶ走行開発テストによって、優れた強度と耐久性とともに、フォードのDNAである路面をしっかりと捉えたスポーティでダイナミックな走行性能を実現した。

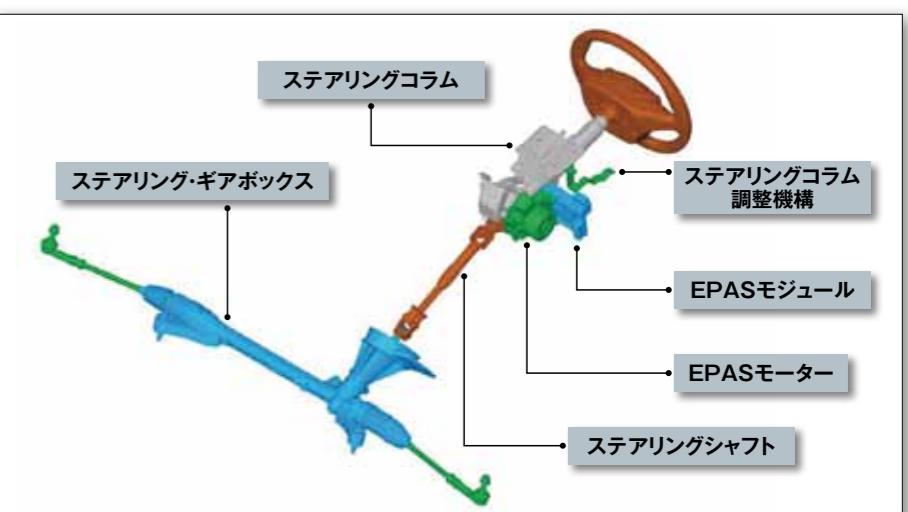
EPAS (電動パワーステアリング)

新型フィエスタに採用される電動パワーステアリング(EPAS)はエンジン負荷が少なく燃費向上に効果的であると同時に、緻密な制御を可能とするシステムである。優れたドライビング・ダイナミクスを実現するために、EPASの開発では5万km以上のオンロードテストを実施。市街地やパーキング時の軽く快適な操作性と、高速でのダイレクトで正確なフィードバックを両立させるべく徹底的なチューニングを施した。

また新型フィエスタのEPASには「ドリフト補正機能」と「アクティブニブルコントロール」が組み込まれている。ドリフト補正機能は、路面の凹凸や進路が左右に振られる変化をモニターしながら、強い横風や路面のうねりなどのステアリング微調整の労力を

補正・軽減する機能。アクティブニブルコントロールとは、ステアリングホイールの微小なブレや震動(nibble)を感じて、それをシ

ムレスに打ち消す制御をおこなう機能。ともに、無意識の細かい修正を不要として、より快適で疲れにくいドライビングを実現する。



SAFETY

妥協しない安全性能が安心のドライビングを提供

幅広いユーザーがハンドルを握るコンパクトカーだからこそ、より安全に、より安心に。
強靭なボディとフォードの最新安全技術を装備。

ACTIVE CITY STOP

新型フィエスタにはすでにフォーカス、
クーガでも採用している先進の安全技術で
ある低速時自動ブレーキシステム「アクティ

ブ・シティ・ストップ」が標準装備される。
アクティブ・シティ・ストップは、前方のクル
マをレーザーセンサーで検知し、衝突の危険

が迫ってもドライバーが回避操作しない場合
に、自動的にブレーキをかけて衝突を回避、
もしくはダメージを軽減する。

アクティブ・シティ・ストップでは、フロント
ガラスの最上部に取り付けられたレーザー^セ
センサーが自車の前方約6mの範囲を監視して、
前方走行車両や前方停止車両を検出する。
車両間の相対速度差が15km/h未満の
場合は追突を回避、15~30km/hでは衝突
のダメージを軽減する。システムが前方車両
との相対速度から衝突の可能性があると判
断した場合は、ブレーキ圧を予備的に高めて
スタンバイし、その後もドライバーが回避行
動をとらない(ステアリングもブレーキも操作
しない)場合に、自動的にブレーキをかける
と同時にエンジントルクを抑制する。



※注意: Active City Stopは、安全支援装置であり
安全運転の責任は常にドライバーにあります。
また、走行状況および天候事情によりシステムが作動しない場合もあります。

ACTIVE SAFETY

新型フィエスタには、フォード独自の車両
安定化技術アドバンストラック®が搭載さ
れており、ABS、トラクションコントロール、
EBD及びESPを統合制御することで、様々な
路面状況、走行シーンにおいて安全運転
をサポートする。また、急ブレーキ時に最大
限のブレーキ性能を引き出すエレクトロニッ
ク・ブレーキ・アシストや、高速ブレーキング
時に後続車に緊急ブレーキ操作を知らせる
オートハザード機能も搭載。さらに、坂道発
進時等に車両の後退を防ぐヒルスタート・ア
シストも標準装備となっている。

ヒルスタート・アシストは、上り坂で停止し
て再発進する場合に、数秒間だけブレーキ
が自動的に作動して発進時の瞬間的なクル

マの後退(リバースギアの場合、前進)する
のを防ぐ機能。停止時に完全にクラッチが切

れるデュアルクラッチ方式のトランスミッショ
ンでは有効な安全装備である。



ヒルスタート・アシストは上り坂での発進、下り坂での後退時にブレーキペダルから足を放してからの数秒間ブレーキを作動させて、
不意の後退・前進を防ぐ機能。

PASSIVE SAFETY



7つのエアバッグを標準装備

運転席および助手席のSRSフロントエアバッグ、
SRSサイドエアバッグ、SRSサイドカーテンエアバッ
グという左右6つのエアバッグに、運転席用のSRS
ニーエアバッグを加えた合計7つのエアバッグが、新
型フィエスタには標準装備される。



助手席エアバッグのキャンセルスイッチ。

新型フィエスタは、高剛性のボディ構造
により、万が一の事故の際でも衝突の衝撃
から高いレベルで乗員空間を保護。セーフ
ティ・ケージと呼ばれるこのボディ構造は、A
ピラー、Bピラーを含めたボディの約55%以
上に超高張力鋼板(UHSS)および高張力鋼

板(HSS)を使用することで衝突安全性能を
確保している。

また新型フィエスタは7つのエアバッグシ
ステムを標準装備。運転席および助手席の
SRSフロントエアバッグ(助手席キャンセル
スイッチ付き)の他、側面衝突時に前席乗員

の主に胸部を保護するSRSサイドエアバッ
グ、側面衝突時に前後乗員の主に頭部を保
護するSRSサイドカーテンエアバッグ、さら
に前面衝突時に危険性の高いドライバーの
脚部を保護するSRSニーエアバッグも装備
している。

EURO NCAP

世界中の安全テストで高い評価を受
けている新型フィエスタだが、特に世界的に
も厳格な評価で知られる欧州の「EURO
NCAP」においても、2012年、最高評価の5
つ星を獲得しており、総合保護性能で83%、
成人乗員保護性能で91%、子ども保護性能
で86%という高い成績を記録している。



EQUIPMENT

新型フィエスタの注目の装備

フォード独自のドライバーコネクトテクノロジー、SYNC®をはじめ、スマートなドライブをサポートする先進の装備を搭載。クラスを越えたバリューを提供する。

SYNC®



SYNC®はドライバーがステアリングホイールから手を放すことなく、デジタルメディアプレーヤーに保存された音楽を再生したり、携帯電話のハンズフリー通話を可能とするフォード独自のドライバーコネクトテクノロジーである。また、ステアリングホイールに装備されたコントロール・スイッチやオーディオ・スイッチでの各種操作に加えて、ボイスコマンドによる音声操作(対応言語は英語)も可能となっている。

SYNC®にはBluetooth®によるワイヤレス接続のほか、USBやAUXポートからのワイヤ接続も可能。音声認識を起動する場合は、ステアリングホイールに装備されたスイッチを押す。

SYNC®の主な機能

音楽再生



Bluetooth®対応の携帯電話をワイヤレスで接続したり、あるいはセンターコンソールにあるUSBポート経由で接続すれば、携帯電話やデジタル機器に保存された音楽ソースを再生できる。各種操作もステアリングホイールやオーディオのスイッ

チ、もしくは音声認識(英語)で可能となる。保存された楽曲は音声操作でもアーティスト名、アルバム名、音楽ジャンルなどから簡単に検索・呼び出しができるのも特徴。

携帯ハンズフリー通話

Bluetooth®対応の携帯電話を一度ペアリングすれば、ハンズフリー通話が可能となる。携帯電話側のBluetooth®機能が有効になっている場合は、ペアリング済みの携帯電話が車内に持ちこまれるとSYNC®が自動的に携帯電話を検知して、発信・着信履歴や携帯電話の電話帳データ情報などを読み込まれる。発信・通話を行う際は、ステアリングホイールに搭載された専用スイッチを使う。発信・着信番号などの

情報はセンターディスプレイに表示され、その発信・着信履歴からの発信操作も車両スイッチや音声操作で行うことが可能で、電話帳の連絡先情報がアルファベットの半角英数字で登録されれば「Call<名前>」と相手の名前から発信可能。さらに「Dial<電話番号>」と音声操作により、電話番号をダイヤルして発信することもできる。



オートヘッドライト



フィエスタのヘッドライトには、視覚的にも美しく、他車からの視認性にも優れたLEDスマートランプが組み込まれており、またオートヘッドライトシステムを採用。ドライバーはヘッドライトのスイッチのON/OFF操作をすることなく、ヘッドライトを点灯することができる。

雨滴感知式ワイパー



雨滴を感じると自動的にワイパーが作動。降雨量に応じて作動スピードを自動で調整する。雨滴の感知感度は6段階で切り替え可能。

オートスピードコントロール



ドライバーの疲労を軽減し、快適な長距離のドライブをサポートするオートスピードコントロールを搭載。ステアリングに配置されたスイッチの操作により、アクセルペダルを足から離した状態で一定のスピードでの走行をキープする。

イージー・フューエルシステム



給油時に取り外さなければならないインナーキャップがなく、タンクの給油口に直接ノズルを差し込むとシールドが自動でオープン。同時に給油時にキャップに触れて手を汚すことでもキャップを紛失する心配もない。

オートエアコン



エアコンディショナーは、大きく使いやすいコントロールパネルを持つフルオート式。設定温度がひと目でわかるデジタル表示式で、温度調整とファンの風量調整は扱いやすい大型ダイヤル式、そして各種操作はワンタッチのプッシュボタンとなる。

スマート・キーレスエントリー&フォード・パワースタート



キーをポケットなどに入れたままドアのロック/アンロックが可能なスマート・キーレスエントリーを採用。さらに、エンジン始動も従来のようにイグニッションキーを押し込んで回す必要はなく、ブレーキを踏んでダッシュボードのフォード「PowerStartボタン」を押すだけでエンジンが始動する。クルマの乗降からエンジンの始動/停止まで、スマートキーを携帯しているだけで可能。

リアビューカメラ&リバースセンシング・バックソナー



シフトレバーをリバースに入れると、リアゲートに内蔵されたカメラを通じて、ディスプレイに後方の映像を映し出すリアビューカメラを標準装備。さらに、後退時に車両後方の障害物を検知して警告音で注意を促すリバースセンシングシステムも標準装備。

8スピーカー・プレミアムサウンドシステム



オーディオシステムは、ピアノブラックのパネルが特徴のSONY製8スピーカー・プレミアムサウンドシステムが標準装備となる。ソースはAM/FMラジオ、CDプレーヤー、デジタル音源、そしてLINE-IN(アナログ音声入力)に対応。基本的な操作はステアリングを握ったままステアリングホイールのスイッチで可能。DSP(デジタル・シグナル・プロセッサー)機能も搭載されており、最新のデジタルソースに対応した好みのサウンドに調整できる。

SPECIFICATIONS

COLOR VARIATION



■ブルーキャンディ Me



■ホットマゼンタ Me



■ムーンダストシルバー Me



■バンサーブラック Me



■フローズンホワイト



■レースレッド

*Me=メタリックペイント

主要諸元

●車名・通称名	フォード・フィエスタ	
●機種名	1.0 EcoBoost	
車両型式	ABA-WF0SFJ	
ボディタイプ	5ドア ハッチバック	
駆動形式	FF	
エンジンタイプ	直列3気筒1Lターボ	
運転タイプ	フロア 6AT	
ステアリング	右	
●寸法・重量・性能	全長	mm 3,995
	全幅	mm 1,720
	全高	mm 1,475
	ホイールベース	mm 2,490
	トレッド(前／後)	mm 1,470/1,460
	最低地上高	mm 165
	車両重量	kg 1,160
	乗車定員	名 5
	最小回転半径	m 5.0
	燃料消費率	km/l 17.7* (JC08モード)
●エンジン	種類	直噴インタークーラー付ターボ
	型式	SFJ
	内径×行程	mm 71.9 × 81.9
	総排気量	cc 997
	最高出力	kW[ps]/rpm 74[100]/6,000
	最大トルク	N·m[kg·m]/rpm 170[17.3]/1,400-4,000
	燃料供給装置	電子制御フュエルインジェクション
	燃料	無鉛プレミアムガソリン
	燃料タンク容量	l 42
●動力伝達装置	トランスミッション	セレクトシフト付電子制御 6速パワーシフトオートマチック
	変速比	1速 3.917
		2速 2.429
		3速 1.436
		4速 1.021
		5速 0.867
		6速 0.702
		後退 3.507
	最終減速比	4.105(1:2.5:6速) 4.588(3:4速、後退)
●操向・懸架・ 制動装置	ステアリング ギア タイプ	電子アシスト付 ラック&ピニオン式
	サスペンション	前／後 マクファーソンストラット／ ツイストビームトレーリングアーム
	主ブレーキ	前／後 ベンチレーテッドディスク／ドラム
	ブレーキ倍力装置	真空倍力式
	駐車ブレーキ	機械式車輪制動形(ドラム式)

■*JATTA（(財)日本自動車輸送技術協会)によるJC08モードでの計測値。燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行時にはこの条件(気象、道路、車両、運転、整備等の状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

■エンジン出力表示(ps/rpm)から(kW/rpm)へ、トルク表示は(kg·m/rpm)から(N·m/rpm)へ切り替わりました。

[]内は旧単位での参考値です。

【参考】1ps=0.7355kW 1kg·m=9.80665N·m(カタログ数値は、小数点第1位四捨五入で表示)。

主要装備

車名・通称名	フォード・フィエスタ	
機種名	1.0 EcoBoost	
●エクステリア	ハロゲンヘッドライト	●
	ヘッドライトブレーカイザー	●
	オートランプシステム	●
	フロントフォグランプ	●
	リアフォグランプ	●
	アブローチランプ(運転席)	●
	電動格納式リモコントローラー(ヒーテッド機能付/ウィンカーアクション)	●
	雨滴感知式フロントワイパー	●
	間欠リニアワイパー&熱線プリント式リアデフッガー	●
	リアスピオナー	●
	フロント/サイド/リアボディキット	●
●計器盤/操作系/	電動パワーステアリング	●
インテリア	チルト&テレスコピックステアリング	●
	本革巻ステアリング	●
	オートスピードコントロール	●
	オーディオリモートコントロール	●
	オートエアコン	●
	FM/AMラジオチューナー付CDプレーヤー	●
	USB / AUX ジャック*1	●
	SYNC®(英語音声コントロール機能 / Bluetooth®携帯電話対応)*2	●
	8スピーカー・プレミアムサウンドシステム	●
	トリップコンピューター	●
	EcoMode	●
	フロント&リアパワーウィンドー(ワンタッチオープン&クローズ機能付)	●
	グローバルオープニング/クロージング	●
	フォード・パワースタートボタン	●
	スマート・キーレスエントリーシステム	●
	シートタイプ(素材)	クロス
	運転席シートリフター	●
	運転席/助手席シートベルト高さ調整	●
	60:40分割可倒式リアシート	●
	アンビエント・ライティング レッドカラー	●
	フロント/リア マップランプ	●
	パニティーミラー(運転席/助手席)	●
	灰皿&シガーライター	●
	カーゴルーム・アンダーエリア	●
	カーゴルーム・トノカバー	●
●安全装備	運転席・助手席 SRSデュアルステージエアバッグシステム	●
	運転席SRSニーエアバッグシステム	●
	運転席・助手席SRSサイドエアバッグシステム	●
	SRSサイドカーテンエアバッグシステム	●
	助手席エアバッグ・キャンセルスイッチ	●
	全席3点式シートベルト&ヘッドレスト	●
	フロントシートベルトプリテンショナー&ロードリミッター	●
	シートベルトマイナーダー	●
	4W-ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)	●
	ESP(エレクトロニック・スタビリティ・プログラム)	●
	トラクションコントロールシステム	●
	ヒルスタートアシスト	●
	ハイマウントストップランプ	●
	リアビューカメラ	●
	リバースセンシングシステム	●
	アクティブ・シティ・ストップ*3	●
	オートハザード(緊急ブレーキ時自動ハザード)	●
	PATS(パッシブアンチセフトシステム:イモビライザー)	●
●タイヤ/ホイール	タイヤサイズ	195/45R16
	スペアタイヤ	ミニスペア
	アルミホイール	●



*このPRODUCT INFORMATION BOOKは2013年12月に作成されたものです。
使用している写真は日本仕様と異なる場合があります。

*1 USBジャックに接続可能なデジタルデバイスに保存された音楽ファイルは、形式によって再生できない場合があります。
*2 音声操作は英語でのみ作動します。また、デジタル音楽プレーヤーおよび携帯電話の機種によっては、音声操作 /
Bluetooth®接続をできない場合があります。
音声操作に必要な音楽データ(曲名、アーティスト名、アルバム名、ジャンル等)および携帯電話の電話帳(人物名等)は
全て半角英数で入力されている必要があります。Bluetooth®はBluetooth SIG, Inc.の登録商標です。
*3 アクティブ・シティ・ストップは、安全支援装置であり安全運転の責任は常にドライバーにあります。また、走行状況および
天候事情によりシステムが作動しない場合もあります。



QUALITY, GREEN, SAFE AND SMART.