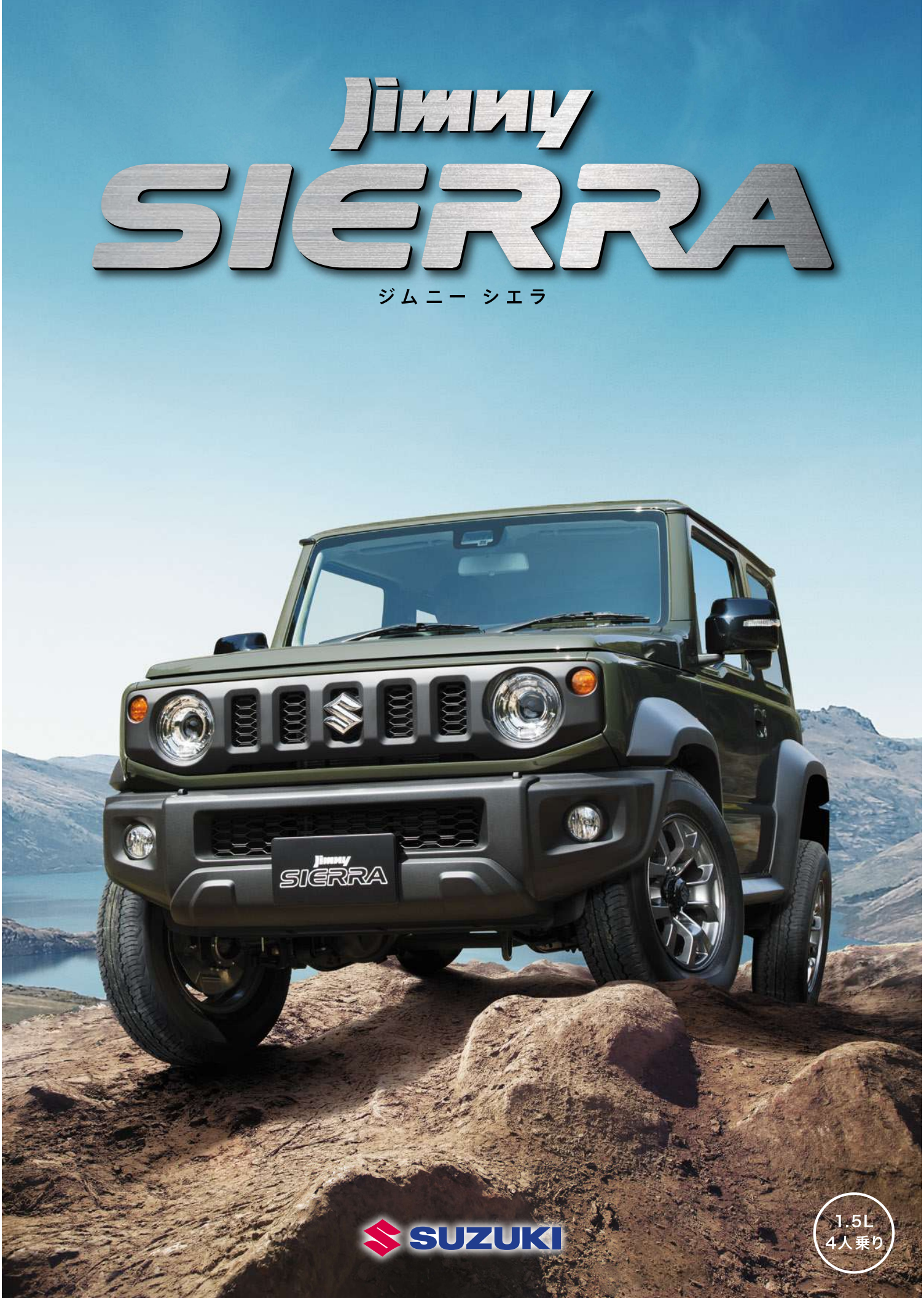
Jimny SIERRA

ジムニー シエラ



SUZUKI

1.5L
4人乗り

Nobody But Jimny

心を解き放ち、自由を楽しむ。

都市をスタイリッシュに流してもいい。大自然を縦横無尽に駆けてもいい。
あらゆる道を軽やかに走破する、独創と伝統のメカニズム。
力強くゆとりある1.5Lエンジン。安心を支える先進の安全技術。
すべての性能を磨き上げ、余裕に満ちたパフォーマンスを生み出した。
フィールドを一切問わないその自由さこそが、ジムニー シエラの真髄。
心のままにクルマを楽しむ。比類なき個性が、ここにはある。

Jimny SIERRA

WEBサイトは、こちら▼

危険を予測し
安全運転をサポートする
SUZUKI
Safety Support
スズキの予防安全技術

サポカーS
Safety Support Car S
AEBS2 衝突被害軽減ブレーキ
PMPD ペダル踏み間違い急発進抑制装置
国土交通省認定
※ 5MT車は除く

ジムニー シエラは「サポカーS ワイド」、国土交通省による「先進安全技術の性能認定車」です。
＊サポカーS ワイドは、政府が事故防止対策の一環として普及啓発しているものです。全ての年代の方にお勧めしていますが、高年齢層の方に多いペダル踏み間違い事故を起きにくする装置なども備えていますので、高齢者の皆様には特にお勧めしています。＊先進安全技術の性能認定車とは、事故防止対策の一環として、衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い急発進抑制装置が一定の性能を有していることを国土交通省が評価する制度で認定された車です。

▼詳しくはこちら

＊スズキセーフティサポートについてくわしくは P22-23をご覧ください。

Photo：JC　ボディーカラーはジャングルグリーン（ZZC）

ジムニーのDNA

JIMNY DNA

1970年の誕生以来、進化を続け、個性を磨き続けてきたジムニー。
そのDNAは約半世紀を経てもけっして揺らぐことなく、ジムニー シエラ　にもしっかりと受け継がれています。

世界を踏破してきたジムニーの歴史

1970 — 1980 — 1990 — 2000 — 2010

小型四輪駆動車

800cc	1,000cc	1,300cc				1,500cc
SJ20	SJ40	JA51	JB31	JB32	JB33／JB43	JB74

ジムニー8(SJ20)
1977.10～
［1型］［2型］［3型］

F8A型 797cc
水冷4サイクル直列4気筒
新開発の4サイクル800cc
エンジンを搭載した
「スズキジムニー8」登場

ジムニー1000(SJ40)
1982.8～
［1型］［2型］

F10A型 970cc
水冷4サイクル直列4気筒
当時のスズキ最大の1,000cc
エンジンを搭載した
「スズキジムニー1000」登場

ジムニー1300(JA51)
1984.11～
［1型］［2型］

G13A型 1,324cc
水冷4サイクル直列4気筒
1,300ccエンジンを搭載した
「スズキジムニー1300」シリーズ登場

ジムニー1300 シエラ(JB31)
1993.5～
［1型］

G13B型 1,298cc
水冷4サイクル直列4気筒
「シエラ」の名前が登場。
ATモデルも追加

ジムニー1300 シエラ(JB32)
1995.11～
［1型］［2型］

G13B型 1,298cc
水冷4サイクル直列4気筒
サスペンションがコイルスプ
リング化し、エンジンは16バ
ルブ化

ジムニーワイド(JB33)
1998.1～
［1型］

ジムニーワイド(JB43)
［2型］

G13B型 1,298cc
水冷4サイクル直列4気筒(JB33)
「ジムニーワイド」登場。
ロックアップ機構付ATを搭載

ジムニーシエラ(JB43)
［3型］［4型］［5型］［6型］［7型］［8型］［9型］

M13A型 1,328cc
水冷4サイクル直列4気筒(JB43)
「ジムニーワイド」にDOHC16バルブVVTエンジンを搭載。
のちに、「ジムニーシエラ」の名前が復活

ジムニー シエラ（JB74）
2018.7～
1,500ccエンジンを搭載し、よりパワフルに進化。オフローダーとしてのポテンシャルをさらに研ぎ澄ましています。

軽四輪駆動車

360cc		550cc			660cc			
LJ10	LJ20	SJ10	SJ30	JA71	JA11	JA12／JA22	JB23	JB64

ジムニー(LJ10)
1970.4～
［1型］［2型］

FB型 359cc
空冷2サイクル直列2気筒
軽自動車で唯一の
四輪駆動
「スズキジムニー」誕生

ジムニー(LJ20)
1972.5～
［1型］［2型］［3型］

L50型 359cc
水冷2サイクル直列2気筒
水冷エンジン搭載
「スズキジムニー」登場

ジムニー55(SJ10)
1976.5～
［1型］［2型］［3型］［4型］

LJ50型 539cc
水冷2サイクル直列3気筒
前照燈軽自用車
「スズキジムニー55」シリーズ登場

ジムニー(SJ30)
1981.5～
［1型］［2型］［3型］［4型］［5型］

LJ50型 539cc
水冷2サイクル直列3気筒
快適性や操作性などを向上させた
2代目「ジムニー」登場

ジムニー(JA71)
1986.1～
［1型］［2型］
［3型］［4型］

F5A型 543cc
水冷4サイクル直列3気筒
ターボ
電子制御燃料噴射装置（スズキ
EPI）4サイクルターボ車登場。
3型からインタークーラーを搭載

ジムニー(JA11)
1990.3～
［1型］［2型］［3型］
［4型］［5型］

F6A型 657cc
水冷4サイクル直列3気筒
インタークーラーターボ
軽自動車規格拡大に伴い排気量
が660ccにアップされたターボ
エンジンを搭載。
3型ではATモデルも登場

ジムニー(JA12)
ジムニー(JA22)
1995.11～
［1型］［2型］

F6A型 657cc
水冷4サイクル直列3気筒
インタークーラーターボ(JA12)
サスペンションがコイルスプリング化
K6A型 658cc
水冷4サイクル直列3気筒
インタークーラーターボ(JA22)
軽乗用仕様（JA22）を新しく設定。
DOHC↑2バルブエンジン搭載

ジムニー(JB23)
1998.10～
［1型］［2型］［3型］［4型］［5型］［6型］［7型］［8型］［9型］［10型］

K6A型 658cc
水冷4サイクル直列3気筒
インタークーラーターボ
オフロード性能だけでなく、オンロード性能や
安全性能も進化した3代目「ジムニー」登場

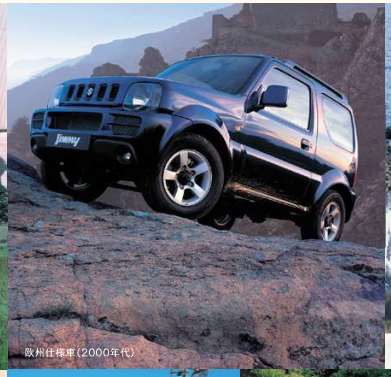
ジムニー（JB64）
2018.7～
ラダーフレームをはじめとしたジムニーの伝統をしっかりと受け継ぎながら、最新のデザインと技術ですべてを磨き上げました。

世界で活躍するジムニーシリーズ

1970年に日本で誕生したシムニーは、アシア・ヨーロッパを中心に活躍の場を広げ、1975年にはスズキ初の海外生産車になりました フロユースのみならず、趣味やファッションまで、あらゆるニースに応える実力と魅力によって、消防車両や砂漠仕様といった海外専用車まで誕生しています 2001年2月にはシリース世界累計販売台数200万台を達成 初代から半世紀以上に渡り、世界的に見ても類のない小さな本格四輪駆動車として、シムニーシリースは世界中で愛され続けています

建設現場で活躍するジムニー（1970年代）

初代ジムニーの警察車両と消防車両（1970年代）



欧州仕様車（2000年代）

オーストラリアにて（1970年代）

海外ロケでのひとコマ（1980年代）

牧場で活躍するジムニー（1970年代）

日本にも存在したトラック仕様（1980年代）

レースイベントへ出場するジムニー（2000年代）

砂漠を疾走するジムニー（1970年代）

オーストラリアにて（1970年代）

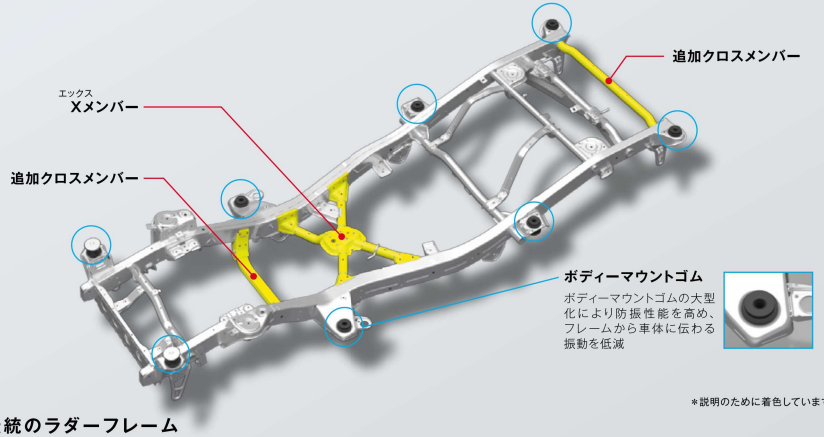
ジムニー8輸出仕様車（1970年代）

走行シーンは、
こちらをご覧ください。

Photo: JC　ボディーカラーはキネティックイエロー ブラック2トーンルーフ（DG5）

ジムニー シエラの基本構造

BASIC STRUCTURE さらなる進化を遂げた、伝統のメカニズム。



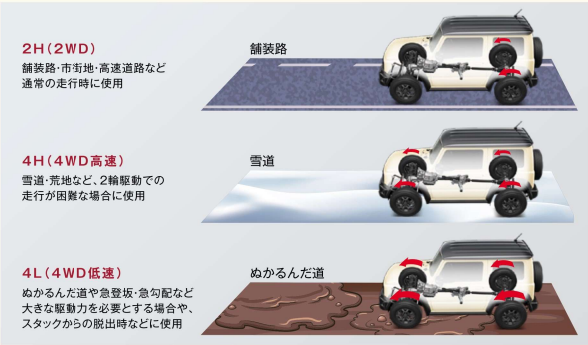
＊説明のために着色しています。

伝統のラダーフレーム

頑丈な梯子型のフレームにサスペンションなどを取り付け、その上に車体を載せる、本格4WDの伝統を受け継ぐラダーフレーム構造を採用しています。一般的なSUVが採用している乗用車と同じモノコック構造とは一線を画す構造です。ラダーフレームには、X（エックス）メンバーを採用するとともに、前後にクロスメンバーを追加し、ねじり剛性を高めました。また、車体とラダーフレームをつなぐボディーマウントゴムは、上下方向に柔らかくすることで乗り心地を良くし、水平方向に硬くすることで操縦安定性を高めています。

パートタイム4WD

ジムニーには初代から一貫して、前輪と後輪をシンプルな構造で直結するパートタイム4WDを採用しています。これにより、前輪か後輪のどちらかが空転しても駆動力を確保することができます。

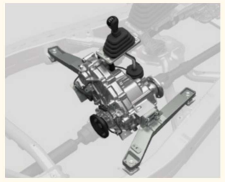


機械式副変速機

パートタイム4WDは、路面状況などに応じて2WDと4WDを任意に切り替えて走行できます。その際、2H（2WD）、4H（4WD高速）、4L（4WD低速）のモード切り替え操作を行なうのが副変速機です。4Lは急な登坂路や悪路の走破性を高めるために、通常の約2倍の駆動力を発揮します。ジムニーシエラでは、2H⇄4H⇄4Lの切り替えをダイレクトな操作感があるトランスファーレバーで行ないます。

＊2H（2WD）⇄4H（4WD高速）の切り替えは、直進時に100km/h以下で行なってください。4L（4WD低速）の切り替えは停止して行なってください。

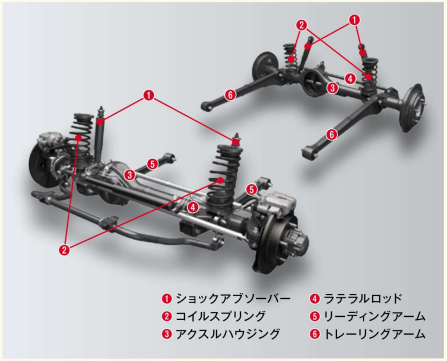
●トランスファーレバーの操作について、詳しくは車両付属の取扱説明書にてご確認ください。

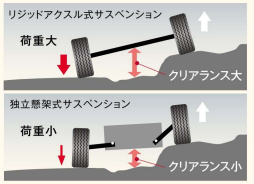

機械式副変速機

トランスファーレバー

3リンクリジッドアクスル式サスペンション

ジムニーの伝統のひとつが、3リンクリジッドアクスル式サスペンション。左右の車輪をダイレクトにつなぐリジッドアクスル式サスペンションは、一般的な乗用車の独立懸架式サスペンションに比べて、凹凸路で優れた接地性と大きな対地クリアランスを確保できます。また、堅牢な構造により過酷な使用環境にも耐える信頼性を実現しています。





フロントトレッド（mm）		1,395
リヤトレッド（mm）		1,405
ホイールベース（mm）		2,250
懸架方式	前	3リンクリジッドアクスル式コイルスプリング
	後	

3アングル（アプローチアングル、ランプブレークオーバーアングル、デパーチャーアングル）

ジムニーがこだわり続けてきた、厳しいオフロードでの高い走破性能。それを支えているのが、210mmの最低地上高と、十分に確保したアプローチアングル・ランプブレークオーバーアングル・デパーチャーアングルからなる対障害角度。厳しい環境であってもバンパーやアンダーボディーが障害物に接触しにくいよう、綿密に造り込んでいます。

＊社内測定値

3アングルとは：オフロードにおける走破性能を示すひとつの要素。

アプローチアングル は前方の障害物を前輪が乗り越えられる角度。
ランプブレークオーバーアングル は乗り越えた障害物がアンダーボディーに接触せずに越えられる角度。
デパーチャーアングル はリヤバンパーやマフラーなどが障害物に接触せずに越えられる角度。

最小回転半径

4.9mの最小回転半径で、狭い道での切り返しなどもスムーズに行なうことができます。

ステアリングダンパー

悪路走行時などの路面の凹凸にステアリングが取られるキックバックを低減するとともに、高速走行時にはステアリングの振動やふらつきを抑えることで高い操縦安定性を実現しています。

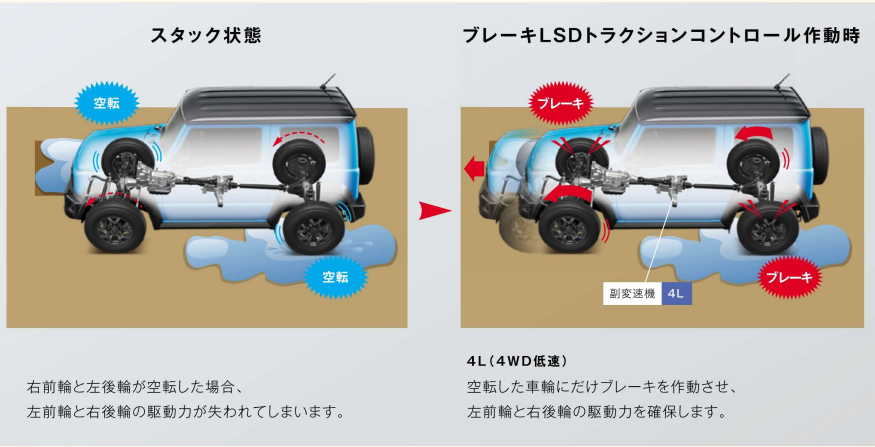
＊説明のために着色しています。

＊各画像は説明のためのイメージです。 Photo：JC ボディーカラーはシフォンアイボリーメタリック ブラック2トーンルーフ（2BW）

走行シーンは、
こちらをご覧ください。

ブレーキLSDトラクションコントロール

前輪と後輪を直結したパートタイム4WDでも、左右輪のどちらかが空転した場合にはもう一方の車輪の駆動力は失われてしまいます。そうしたシーンでの駆動力を確保するため、ジムニー シエラは電子制御のブレーキLSDトラクションコントロールを標準装備しています。駆動状態を4L（4WD低速）に切り替えると、空転した車輪にだけブレーキが作動。エンジントルクは落とさないため、もう一方の車輪の駆動力をしっかりと確保し、高い脱出性能を実現します。



右前輪と左後輪が空転した場合、
左前輪と右後輪の駆動力が失われてしまいます。

4L（4WD低速）
空転した車輪にだけブレーキを作動させ、
左前輪と右後輪の駆動力を確保します。

＊4H（4WD高速）選択時には、ジムニー シエラ専用チューニングを施したESP®のトラクションコントロールが脱出性能をサポートします。

ヒルホールドコントロール

坂道発進時にブレーキペダルからアクセルペダルに踏み替える瞬間、一時的にブレーキが作動（最長約2秒間）。車体が後退せず、スムーズに発進できます。MT車を含め、全車に標準装備しています。

ESP®OFFスイッチ

＊4LでESP®OFFスイッチを長押しするとヒルホールドコントロールを停止状態にすることができます。

ヒルディセントコントロール

急な下り坂などではブレーキを自動制御することで車両の加速を抑え、定速走行を実現します。ステアリング操作に集中できるので、安心して運転できます。

ヒルディセントコントロールスイッチ

＊ヒルディセントコントロールスイッチをONにして、トランスファーレバーが4Hまたは4Lの状態で、車速25km/h以下かつ勾配約7%以上の場合に作動します。ただしAT車は、シフトポジションがPおよびNでは作動しません。

クルーズコントロールシステム（JC）

設定した速度（約45km/h～100km/h）を自動的に維持するクルーズコントロールを装備。アクセルペダルを踏み続ける必要がなく、高速走行時や長距離ドライブを快適にサポートします。

ブレーキシステム

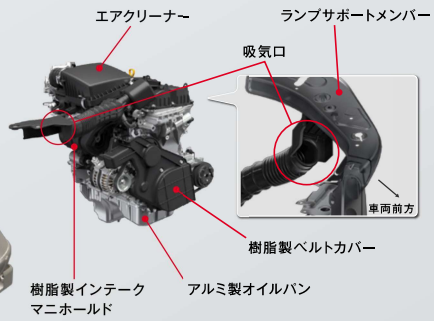
ブレーキペダル比やブレーキブースターの最適化によってコントロール性を向上させ、安心感のあるブレーキフィーリングを実現しました。またリヤのドラムブレーキは、低速域や静止時にしっかりとした制動力を発揮します。

＊雪道ではタイヤチェーン・スタッドレスタイヤなどの滑り止めを装着し、安全運転を心がけてください。＊スペアタイヤハーフカバーデカールは販売会社装着アクセサリー（別売）です。

＊各画像は説明のためのイメージです。 ＊ESPはMercedes-Benz Group AGの登録商標です。 Photo：JC ボディーカラーはブリスクブルーメタリック ブラック2トーンルーフ（CZW）

エンジンパフォーマンス

ENGINE 余裕に満ちた走りを生み出す 1.5Lエンジン。



1.5L エンジン

K15B型エンジン

軽量・コンパクトな設計を実現し、燃費性能にも優れたK15B型エンジンを搭載しています。1.5Lの排気量によって高い出力とトルクを発揮。オフロードはもちろん、オンロードでも力強くゆとりある走りを楽しめます。また水や雪、飛び石への対策を施すなど、高い信頼性も備えています。

エンジン諸元

型式	K15B型
種類	水冷4サイクル直列4気筒
総排気量(L)	1,460
圧縮比	10.0
最高出力(kW/rpm)ネット	75(102PS)/6,000
最大トルク(N·m/rpm)ネット	130(13.3kg·m)/4,000
ボア(mm)	74.0
ストローク(mm)	84.9
ストローク/ボア	1.15
VVT	吸気VVT
エンジンオイル粘度	0W-16

*( )内は、旧単位での参考値です。

❱ 吸気レイアウト

過酷な自然環境でオフロード性能を最大限に引き出すために、耐水性能、耐雪害性能を考慮した吸気口レイアウトを採用。これにあわせてエアクリーナーはエンジン上部へ設置しています。

❱ 樹脂製インテークマニホールド

高い動力性能を維持しつつ、燃費性能を最大限に引き出すため、樹脂製インテークマニホールドの採用や、エアクリーナーのエンジン上部への配置など吸気システムを最適化し、圧力損失の低減を図りました。

❱ 電子制御スロットル

コンピューターがバルブの開度を制御して、吸入空気量を緻密にコントロール。余分な燃料噴射を減らすことで、燃費性能と排出ガス性能の向上に貢献します。

❱ ロングノズルインジェクター

燃料噴射位置を燃焼室に近づけることで混合気を最適化し、動力性能の向上と燃費の改善を両立します。

❱ フライホイール

慣性モーメントの高いフライホイールによって、悪路走破性に適した低速トルクを確保するとともに、振動やこもり音を抑えています。

❱ 樹脂製ベルトカバー

被水や飛び石への対策として、開口部が少なく広い範囲を覆う樹脂製ベルトカバーを採用しています。

❱ アルミ製オイルパン

防錆性に優れたアルミ製のオイルパンを採用しました。さらにトランスミッションと結合させることで、振動、騒音の低減に貢献しています。

❱ 電動ラジエーターファン

メカニカルロスの低減や騒音・振動の低減に寄与する電動ラジエーターファンを採用しました。

燃料消費率※1(国土交通省審査値)

5MT 15.4km/L (WLTCモード※2) 市街地モード※2:13.8km/L 郊外モード※2:16.2km/L 高速道路モード※2:15.7km/L

4AT 14.3km/L (WLTCモード※2) 市街地モード※2:12.5km/L 郊外モード※2:15.0km/L 高速道路モード※2:14.8km/L

※1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。

※2 WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード:信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード:信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード:高速道路等での走行を想定。 *WLTC=Worldwide-harmonized Light vehicles Test Cycle

NEW アイドリングストップシステム IDLING STOP

信号待ちなどの停車時に、エンジンを自動的に停止させることでガソリンの消費を抑え、燃費向上に貢献します。

*2WD時のみ作動 *5MT車の場合は、シフト位置をN(ニュートラル)にし、クラッチペダルから足を離すとエンジンが自動停止します。
*アイドリングストップシステムの作動には一定の条件を満たすことが必要です。詳しくは販売会社にお問い合わせください。

トランスミッション(5MT/4AT)

5MTはダイレクト感あふれる軽快なシフトフィールによって、スポーティーな走りも思いのまま。振動や抵抗も少なく、燃費性能の向上にも貢献します。4ATには、変速操作をよりスムーズに行なうことができるストレート式を採用。握りやすいシフトレバーや見やすいインジケーターなど、操作性を高めています。

スズキ純正エンジンオイル ECSTAR(エクスター) F(エフ)

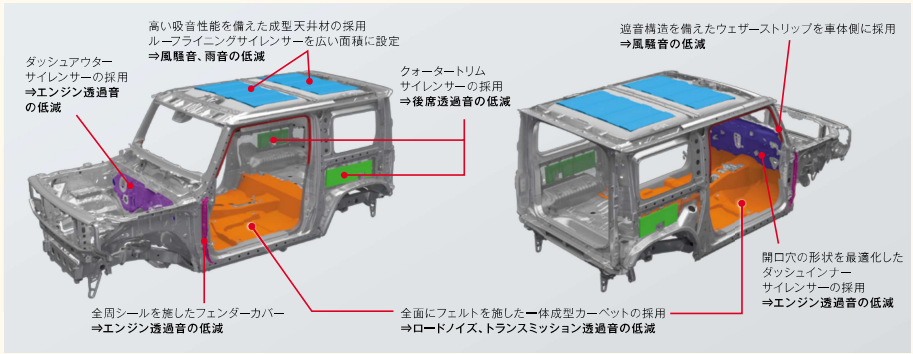
ジムニー シエラのエンジンには、スズキ純正のプレミアムエンジンオイル「ECSTAR F(エクスター エフ)」を使用しています。ベースオイルに全合成油を採用し、高品質な添加剤を適切に配合しているため、スズキ車の性能を最大限に引き出します。燃費、潤滑、防錆等の性能はエンジンオイルによって左右されるため、オイル交換の際は「ECSTAR F」の使用をおすすめします。

*エンジンオイルの交換時期、規格、粘度等の詳細につきましては、車両の取扱説明書をご覧ください。

ECSTAR SUZUKI GENUINE OIL

クルージングの楽しさが深まる、心地よい静けさ。

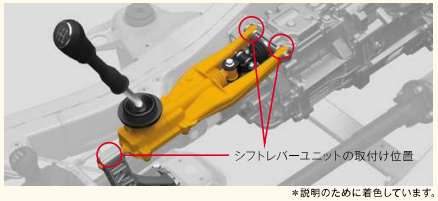
優れた静粛性を実現する、吸音材・遮音材の適正配置



*主な配置箇所を表示しています。 *説明のために着色しています。

シフトレバー振動を低減するシフト構造

シフトレバーユニットの取付け方法をトランスミッション2点+フレーム1点とし、シフトレバー振動を低減しました。



*説明のために着色しています。

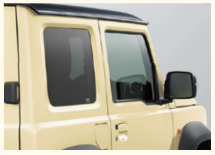
*各画像は説明のためのイメージです。

ひと目でジムニー シエラを感じさせる、
鮮烈な個性。

エクステリア
EXTERIOR

ジムニー シエラらしさを追求した、合理的で無駄のない機能美

ボンネットの強度を高めるクラムシェルフード。


ガラス面を立て、サイドに雪が溜まりにくくしたスクエアボディー。

本格4WDとしてのタフさと力強さが際立つワイドなオーバーフェンダー。

高い走破性をサポートする、切れ上がった形状のバンパーコーナー。

タイヤ交換などの整備がしやすい台形ホイールアーチ。

ジムニー シエラらしさの象徴、
5スロットグリルと丸型ヘッドランプ&独立ターンランプ。

Photo: JC　ボディーカラーはシフォンアイボリーメタリック ブラック2トーンルーフ(2BW)

インテリア

INTERIOR

すべてのカタチが、意味を持つ。

Photo:JC 4AT車　ボディーカラーはキネティックイエロー(ZZB)

過酷な環境での操作性を追求したインテリア

Photo:JC

助手席乗降グリップ

乗り降りのしやすさをサポートする、機能的なデザインの助手席乗降グリップを装備。

ドアグリップ

握りやすい大型のドアグリップを採用。

サイドルーバー

ブロンズメタリックの加飾(JC)がタフさと重厚感を演出。

フルオートエアコン

フルオートエアコンを全車に装備。

センタースイッチ

左右にパワーウインドースイッチ、センターにESP®OFFスイッチとヒルディセントコントロールスイッチを配置。手袋をしたままでも操作しやすいよう、大型のスイッチを採用しています。

*ESPはMercedes-Benz Group AGの登録商標です。

Photo:JC 4AT車

ドットディスプレイ

立方体メータークラスター

立方体のクラスターに必要計器をシンプルに収納。機能に徹した飾らないデザイン。いつでも高い視認性を確保できる常時照明を採用するとともに、マルチインフォメーションディスプレイをセンターに配置しています。

マルチインフォメーションディスプレイの表示項目

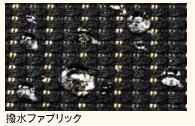
- 瞬間燃費
- 平均燃費
- 航続可能距離
- 外気温計
- 時計
- 平均車速
- 走行時間
- デュアルセンサーブレーキサポートなど各種警告表示
- その他(半ドア警告表示など)

乗り心地と安全性を両立したシート

Photo:JC 4AT車　ボディーカラーはキネティックイエロー(ZZB)

オンロード・オフロードを問わない優れた乗り心地

幅広のシートフレームとクッション性能の最適化により、オフロードでの優れた乗り心地を確保。シートの座面形状とウレタン特性のチューニングとあわせて、長時間走行でも疲れにくいシートを実現しています。また、前後席シート座面・背もたれ部分には撥水加工を施しました。



撥水ファブリック

シートポジション調整

フロントシートは10mmの細かなピッチで、前後240mmのシートスライドが可能。さまざまな体格の人が最適なポジションで運転できます。

＊画像はイメージです。

サイドアンダーミラー付ドアミラー

車両側方を視認しやすいよう、フロントドアガラス下端の前側に段差を設けました。さらに2面鏡を装着したサイドアンダーミラー付ドアミラーが、助手席側面方向の死角低減をサポートします。

ヘッドランプウォッシャー(JC)

ヘッドランプに付着した泥や雪などを洗い流し、前方視界の確保をサポートします。

ヒーテッドドアミラー

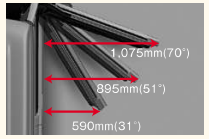
ドアミラーのくもりを除去したり、付着した雪を溶かして、後方視界の確保をサポートします。

チルトステアリング

最適なドライビングポジションを作り出せるよう、35mmの幅で調整できるチルトステアリングを装備しました。

左右独立リヤシート リクライニング機構

左右独立して12段階のリクライニングができるため、長時間のドライブでもリラックスした姿勢で過ごせます。



3段階に開くフロントドア

軽い操作で大きく開くフロントドアにより、後席へのアクセスや荷物の積み下ろしもスムーズに行なえます。

＊メーターパネルは機能説明のために点灯させたものです。実際の走行状態を示すものではありません。　＊ナビゲーションは販売会社装着アクセサリー(別売)です。また、ナビゲーション付属品は、撮影のため取り外しています。　＊画面はハメコミ合成です。　Photo:JC 4AT車　ボディーカラーはミディアムグレー(ZVL)

ユーティリティ

UTILITY

なんでもできる。
その予感に、心が昂ぶる。

Photo：JL ボディーカラーはミディアムグレー（ZVL）
＊スズキニ輪製品について、詳しくは https://www1.suzuki.co.jp/motor/をご覧ください。

ラゲッジスペース

リヤシートを倒せば、大容量352Lの荷室スペースが広がります。開口部も大きく、荷物の積み下ろしもスムーズ。フロアは完全なフラットとなり、スクエアな室内空間と相まってスペースを隅まで無駄なく活用できます。また、使い勝手をさらに高めるユーティリティナット、荷室フックナット、ラゲッジアクセサリーソケットを装備しました。

＊荷室容量はVDA（ドイツ自動車工業会）の定めたトランク容量測定値。

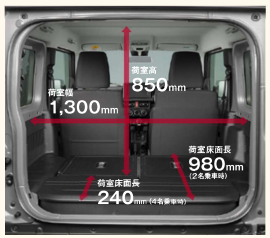
シーン別積載例 ＊サイズや形状によっては、積載できない場合があります。

9.5インチのゴルフバッグ（長さ1,300mm）が横に2個積載可能。ボストンバッグなどもあわせて積載できます。

2人分の登山道具などが積載できます。汚れものなどは、ラゲッジボックスへ収納。

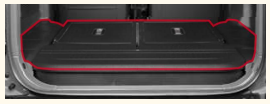
後席に加え、助手席を倒せば床面がフラットになるため、仕事で使う脚立などの長尺物も積載できます。

＊荷室フック、ラッシングベルトは販売会社装着アクセサリー（別売）です。



防汚タイプラゲッジフロア

リヤシートを倒したときの荷室は、入り口から奥まで段差がなくフラット。さらにクォータートリムの張り出しを小さくし、横幅1,300mmのワイドなスペースを実現しました。また、リヤシートの背面と荷室を樹脂化した防汚タイプラゲッジフロアを採用。汚れに強いだけでなく、荷物の出し入れもスムーズにできます。



フルフラット時

長尺物積載時

シートアレンジ

フロントシートを後方いっぱいに倒せばフルフラットになり、車内でゆっくり休めます。また、リヤシートを倒せば長尺物も積載できます。

エンジンをかけたまま仮眠しない

⚠警告

- 周囲の状況や風向きで排気ガスが車内に侵入し、一酸化炭素中毒のおそれがあります。
- 無意識にチェンジレバーまたはセレクトレバーを動かしたり、アクセルペダルを踏み込んだりして、思わぬ事故を起こすおそれがあります。
- 無意識にアクセルペダルを踏み続けると、エンジンや排気管などが過熱して火災のおそれがあります。

ラゲッジボックス＆ツールボックス

ラゲッジボックスはリッド開閉式で、小物や汚れたブーツなどを整理・収納できます。さらにラゲッジボックスの下にツールボックスを用意し、ジャッキやツール類をまとめて収納しました。

センターコンソールトレー（5MT車）

センターコンソールトレー（4AT車）

センターコンソールドリンクホルダー／センターコンソールポケット

収納スペース

スマートフォンや小物を収納できるセンターコンソールトレーや、太めの500mlペットボトルも入るセンターコンソールドリンクホルダー。さらにはフロントドアポケットや助手席シートバックポケットなど、使いやすさにこだわった収納スペースを用意しました。

ドリップレール

ドアを開けたときの車室内への雨水の侵入を防ぐドリップレールを採用。積載幅の広いルーフキャリアが設置できます。

＊説明のため着色しています。

脱着式後席シートベルト

後席シートベルトに脱着可能なバックルを設定。ベルトをすっきりと収納できるので、後席を荷室として使用する際の利便性が高まります。

ラゲッジアクセサリーソケット

右開きのバックドアにあわせて、荷室左側にアクセサリーソケットを装備しました。

＊写真中の小物は、撮影のための小道具です。走行中は、荷物が移動し、運転の支障にならないようしっかりと固定または収納してください。
Photo：JC 4AT車　ボディーカラーはミディアムグレー（ZVL）