後席バックスライドレバー



さらに進化した使い勝手、快適性

両側スライドドアの開口幅は従来型より60mm広げられて、乗り 降りしやすくなり、指先ひとつで開けられる電動ワンアクションパ ワースライドドアを採用(左側は全車に標準装備、右側はタイプ別 設定)。後部ラゲッジスペースは高さ、幅ともに広げられ、荷室下の サブトランクは2WD車が100 ℓ 、4WD車は26 ℓ の容量が確保さ れている。

収納スペースも充実しており、センターメーターとしたことで運

転席正面にはUSB端子 やETC設置スペースのあ るインパネアッパーボッ クスが設けられ、助手席 前には500mlの紙パッ ク飲料を収納できるホル





配慮が行き届いている。



全方位モニター。左から [サイド+後方]、 [トップ+後方]、 [後方ワイド]

クルマを真上から見ているような映像を映し出し、視点切り替え

により前後および助手席側サイドなどをワイドな画像で確認でき

ダーなども備わっている。後席用のパーソナルテー ブルにはショッピングフックを設けるなど細部まで







多彩なシートアレンジで快適空間を実現



プレミアムUV&IRカットガラス(フロント ドア)とIRカット機能付フロントガラスを 採用(タイプ別設定)



前席シート間距離を拡大し、センター ウォークスルーを実現

スズキ ソリオ/ソリオバンディット 主要諸元表

機種名 駆動方式 トランスミッション 全長 × 全幅 × 全高(mm) 室内寸法(長さ × 幅 × 高さ mm)	BANDIT F 2WD (前 2 輪駆動)	TWBRID MV フルタイム 4WD	HYBF 2WD (前 2 輪駆動)	ID MZ フルタイム 4WD	HYBR 2WD	ID MX フルタイム	2WD	à		
トランスミッション 全長 × 全幅 × 全高(mm)						フルタイム	OMD			
全長×全幅×全高(mm)				7 110	(前2輪駆動)	4WD	(前2輪駆動)	フルタイム 4WD		
			インパネシフトCVT							
室内寸法(長さ × 幅 × 高さ mm)		3,710×1,625×1,745**								
至13.7人以已,福,同已111117	2,515×1,420×1,360									
ホイールベース(mm)	2,480									
トレッド(mm) <u> </u>	1,435									
	1,440	1,430	1,440	1,430	1,440	1,430	1,440	1,430		
最低地上高(mm)	140									
車両重量(kg)	950	990	950	990	950	990	930	970		
乗車定員(名)	5									
JC08 モード燃料消費率(km/ℓ)	27.8	23.8	27.8	23.8	27.8	23.8	24.8	22.0		
最小回転半径(m)	4.8									
エンジン型式 / 種類	K12C型 / 水冷 4 サイクル直列 4 気筒									
総排気量(cc)	1,242									
使用燃料	無鉛レギュラーガソリン									
燃料タンク容量(ℓ)	32	30	32	30	32	30	32	30		
エンジン最高出力〈ネット〉(kW〈PS〉/rpm)	67(91)/6,000									
エンジン最大トルク〈ネット〉(N·m〈kg·m〉/rpm)	118(12.0)/4,400									
モーター型式 / 種類	WA05A/直流同期電動機 —									
モーター最高出力(kW〈PS〉/rpm)	2.3(3.1)/1,000 —							-		
モーター最大トルク(N·m⟨kg·m⟩/rpm)	50 (5.1) 100						-			
動力用主電池	リチウムイオン電池									
ステアリング	ラック&ビニオン式									
主ブレーキ形式 前/後	ベンチレーテッドディスク / リーディング・トレーリング									
サスペンション 前	マクファーソンストラット式コイルスプリング									
後	トーションビーム式コイルスプリング(2WD車)/I.T.L.(アイソレーテッド・トレーリング・リンク)式コイルスプリング(4WD車)									
タイヤ	165/65R15 81S						165/70R14 81S			

ファンテナを折り畳んだ際の数値です。 施利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。 メーカーオブションを組み合わせ装着した場合、車両重量、燃料消費率は異なります。詳しくはお近くの販売会社にお問い合わせください。



The Nikkan Jidosha Shimbun The Nikkan Jidosha Shimbun (3)スズキ 新型ソリオ特集号 スズキ 新型ソリオ特集号(2)

© SOLIO BANDIT







ボディサイズは従来モデルとほぼ同じながら、室内の広さは格段にアップ。ホイールベースは30mm伸ば

されているが、室内長はレイアウトの見直しなどで400mmも長くなって余裕度は明らかに増している。前席

と後席の距離を示す前後乗員間距離は1080mmを確保して後席の居住性は一段と向上。室内高も15mm

高くなり、ヘッドルームの開放感も増している。運転席まわりではインパネの出っ張りを抑え、ひざ前のス

ペースを広げ、足元の余裕を拡大させた。加えて、後席からのウォークスルー移動のときも脚が当たったりし

にくくなっている。アームレスト付きのリアシートは左右それぞれ最大56度のリクライニングが可能で、左右

独立スライド機構と合わせてどんな体格の人も快適な姿勢を取れるのが嬉しい。

















現している。



新開発プラットフォームと新開発エンジン

全体の剛性をアップ。静粛性や走行性能を格段に向上させている。

シリンダーブロックの形状まで変更され、軽量

コンパクト化によりクルマ全体の軽量化にも貢

献。CVTとの組み合わせでスムーズな走りを実

マイルドハイブリッド

トップの低燃費を実現している。

12.5まで上げ熱効率を高めた



新型ソリオ/ソリオバンディットには、これからのスズキの小型車にグローバルで採

用される新開発プラットフォームを採用。滑らかな骨格部や主要構造の見直しにより、

剛性や衝突性能の向上と軽量化を両立させ、ボディは超高張力鋼板の使用を増やして

また、全車に搭載される新開発のK12C型1.2ℓ「デュアルジェット」エンジンは圧

縮比を上げて熱効率を高める一方で、冷却効率の向上、ピストン形状や吸気ポートの

見直し、内部の摩擦低減など隅々まで改良が施されている。さらにクランクシャフトや

新型ソリオ/ソリオバンディットのハイブリッドには「ISG」と呼ばれるモーター機

能付き発電機と、専用リチウムイオンバッテリーを組み合わせた「マイルドハイブリッ

ド」が搭載された(Gを除く)。減速エネルギーの回生やアイドリングストップ後のエ

ンジン再始動はISGが担当し、効率のいいエネルギー回生や、振動をぐっと抑えたエン



エクステリア

直線基調のスタイルを受け継いだ新型ソリオは、大胆 なデザインのメッキグリルがフロントスタイルを印象づ け、一段と存在感を増している。ボディサイドに回ると フロントドアからリアまで伸びるキャラクターラインが 凛々しく、キックアップしたウエストラインがそのデザ インを際立たせている。視認性を高めたL字形のテール ランプも新鮮だ。よりアグレッシブなスタイルで仕上げ られたソリオバンディットは、2段構えのLEDヘッドラ ンプ、メッシュ・フロントグリルなどが精悍さを演出。リア に回ると全面クリアレンズのリアコンビネーションラン プがクオリティを高めている。ソリオバンディットには ルーフとピラーを黒く塗ったブラック2トーンルーフ車も 用意される。

もっと広くなった室内空間









ボディサイズ以上の存在感を示すエクステリア

ヘッドランプから連続性を持たせたメッキフロントグリル

インテリア

幅広い層に親しまれるスタイリング

調とした中にダークパープルを配 して上質なスポーティ感を

ている。



コンパクトなボディサイズでも、大幅に室内空間を拡大

質感を高めたインテリアは居心地のいい空間を提供してくれるとと もに、運転に集中できるレイアウトなど新たな工夫がなされている。視 認性に優れた大型のセンターメーターは、シンメトリーデザインにより 開放感を高めるとともに、運転中の視線移動を少なくすることで安全 性向上にも貢献。ダッシュボード上部に配されたアッパーオーナメント がアクセントとなって「見た目の広さ」を演出し、エアコン吹き出し口 やドアトリムのシルバー加飾と相まって上質感を醸し出している。シー ト地には、ソリオはチャコールグレーを基調とした色合いで落ち着き 感を重視し、ソリオバンディットは黒を基

表現。クルマの個性に応 じた仕上げがなされ



センターメーターを採用すること で、運転中の視線移動を少なくした (左はソリオバンディット)



ジン再始動を可能としている。そして発進・加速時にはリチウムイオンバッテリーに蓄 えられた電力を使い、ISGのモーター機能がエ ンジンをアシスト。発進後100km/hまで、最 長30秒間アシストする。これによりエンジンの 負担を軽減して燃費向上に大きく貢献。その結 果、JC08モード燃費は27.8km / 0 とクラス

デュアルカメラブレーキサポート

2つのカメラ (ステレオカメラ) でクルマや歩行者を検知し、衝突回避や被害軽減に つながる「デュアルカメラブレーキサポート」装着車を設定。この先進安全システム は、前方の障害物を検知して衝突の恐れがあると判断した場合、警告音とメーター内 表示によって運転者に警告を発してくれる。また、衝突の可能性が高い場合は弱い自 動ブレーキを作動させ、運転者がブレーキを踏んだらアシストして制動力を高める機 能も持つ。さらに衝突が避けられないと判断した場合には自動で強いブレーキを作動

させ、衝突回避または被害軽減を図ってくれる。 加えてペダルやシフトミスによる急発進や急加 速を抑制する機能、走行中に車線からハミ出し そうになった場合に警告を発する機能なども 備えている。



2つのカメラが車両や歩行者を検知



衝突時の衝撃を吸収·分散して乗員の生存空間を確保する「TECT」(軽量衝撃吸収 ボディ)は、新開発プラットフォームとのコラボレーションにより一段と高い衝突安全 性を確保。また、脚部保護を配慮したフロントバンパーなど、万一の歩行者との接触の ときも傷害を軽減する歩行者傷害軽減ボディを採用している。アクティブセーフティ 機能ではスリップや横滑りを防ぐESP(車両安定走行補助システム)を全車に標準 装備し、坂道でのクルマの後退を抑制するヒルホールドコントロールも装備。運転席に 加えて助手席シートリマインダーも装備し(Gを除く)、万一のシートベルト装着忘れ を防ぐ配慮もなされている。

さらに広く、もっと快適、コンパクトハイトワゴン再誕。





スズキ 第四カーライン アシスタントCE 名古屋 義直さん

まずは室内に乗り込んで、その広さを実感してみてください。全体的な 広さはもちろん、空調システムの小型化などによりダッシュボードまわりの 出っ張りを可能な限り減らし、有効スペースを広げています。センターメー ターは文字を大きめにし、自然に視界に入ってくるようにレイアウトしてい ますので、その見やすさも確認していただけると思います。試乗ではエンジ ンのスムーズさに加え、アイドリングストップ後の再始動時の振動の小ささ なども確認してみてください。お客さまの声を反映して改良を重ねた成果を 実感していただけるはずです。



新開発プラットホームにより、 優れた衝撃吸収性を実現