

忙しい日々の安心を支える、先進の安全技術を採用。

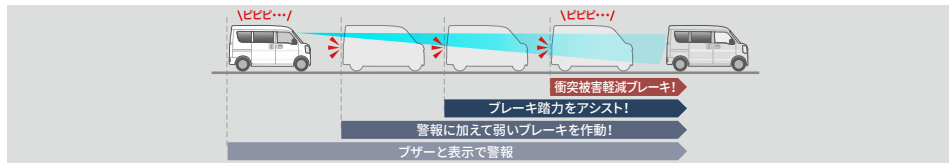
<対象グレードはTechnical Informationをご確認ください>

デュアルカメラブレーキサポート

(衝突被害軽減システム) **運転支援機能** ※2※3※4※5※6

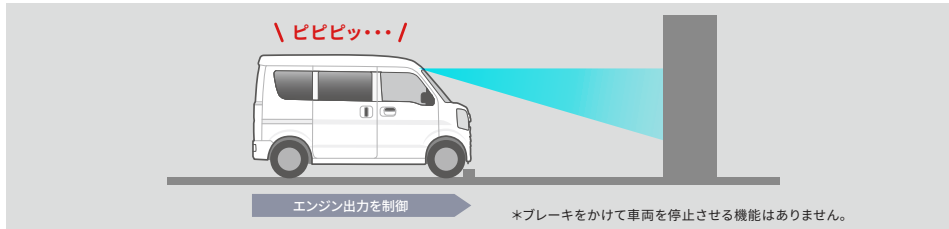
2つのカメラで前方の車両や歩行者を検知し、衝突のおそれがあると判断すると、ブザー音やメーター内の表示によってドライバーに警告。また、夜間の歩行者を検知することも可能です。衝突の可能性が高まると弱いブレーキを作動。その間ブレーキペダルを踏むとブレーキ踏力をアシスト。さらに衝突の可能性が高まるとブレーキを制御し、衝突の回避または衝突時の被害軽減を図ります。

※衝突被害軽減ブレーキ機能作動時は強いブレーキがかかりますので、走行前にすべての乗員が適切にシートベルトを着用していることを確認してください。
※衝突被害軽減ブレーキ機能による車両停車後は、クリープ現象により前進しますので、必ずブレーキペダルを踏んでください。



誤発進抑制機能〔前進時〕 **運転支援機能** ※2※3※4※5※7

駐車場などで、前方に壁などがあるにも関わらずシフトを5MT車はR以外、4AT車はD・2・L(前進)の位置でアクセルペダルを強く踏み込むと、最長約5秒間、エンジン出力を制御。急発進・急加速を抑えて、踏みまちがいなどによる衝突回避に貢献します。

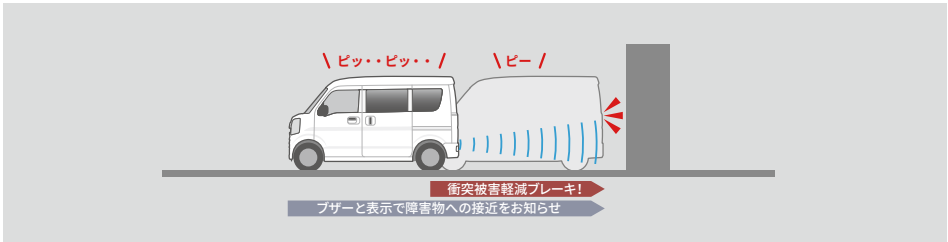


※ブレーキをかけて車両を停止させる機能はありません。

後退時ブレーキサポート **運転支援機能** ※2※3※4※5※8

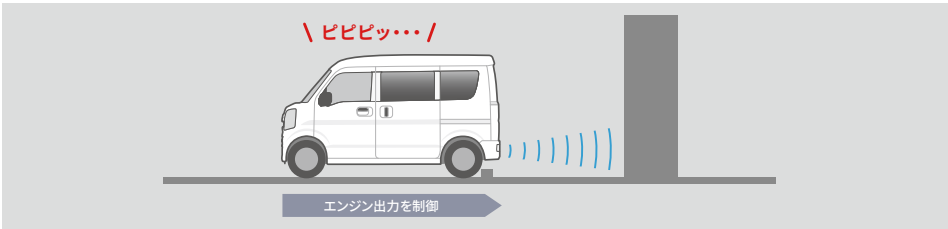
リアバンパーに内蔵した4つの超音波センサーで後方の障害物との距離を測り、4段階のブザー音で障害物への接近をお知らせする「リアパーキングセンサー」を搭載。さらに、後方の障害物との衝突の可能性が高まるとブレーキを制御し、衝突の回避または衝突時の被害軽減を図ります。

※衝突被害軽減ブレーキ機能による車両停車後は、クリープ現象により後退しますので、必ずブレーキペダルを踏んでください。



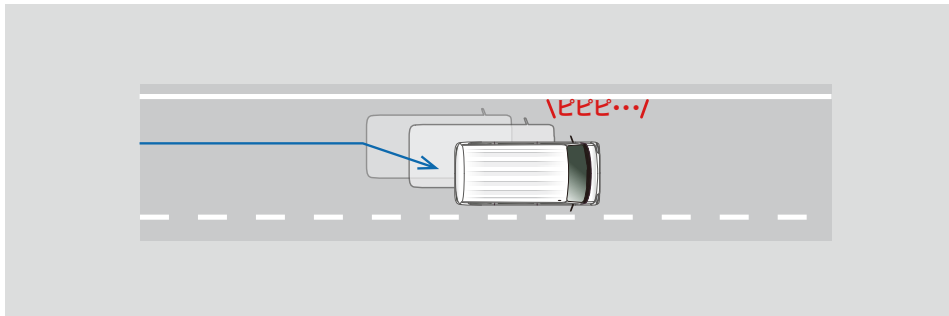
誤発進抑制機能〔後退時〕 **運転支援機能** ※2※3※4※5※9

後方に障害物があるにも関わらずシフトをR(後退)の位置でアクセルペダルを強く踏み込むと、エンジン出力を制御して急な後退を防止。シフトの入れまちがいなど、うっかり誤操作による衝突回避に貢献します。



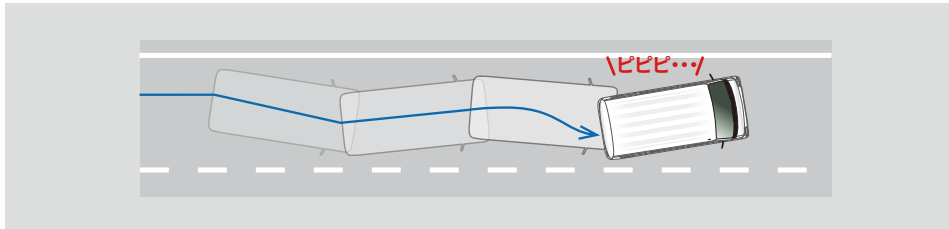
車線逸脱警報機能 ※2※5※10

走行中に左右の区画線を検知して進路を予測。前方不注意などで車線をはみ出しそうになると、ブザー音などの警報によってドライバーに注意を促します。



ふらつき警報機能 ※2※5※11

走行中に左右の区画線を検知して、自車の走行パターンを計測。車両が蛇行するなど、システムが「ふらつき」と判断した場合、ブザー音などの警報によってドライバーに注意を促します。



安全運転サポート車(サボカーS・ワイド)※1に該当

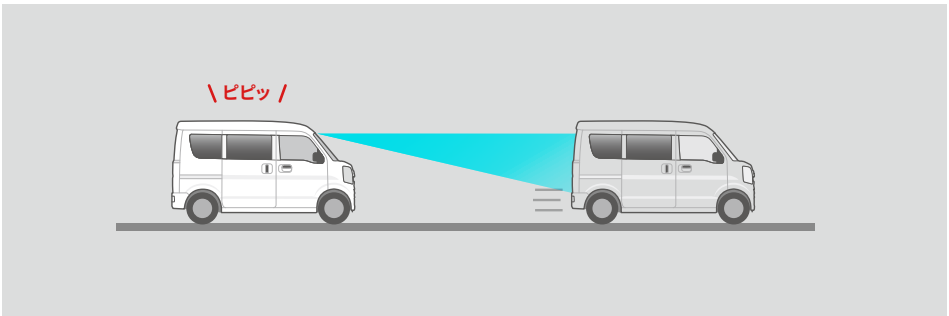
経済産業省や国土交通省などが普及啓発を推進している、高齢者を含む運転者を先進安全技術で支援し交通事故防止を図る「安全運転サポート車(サボカーS・ワイド)」に該当しています。サボカーS・ワイドは、被害軽減ブレーキ(対歩行者)、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報、先進ライトを搭載した車です。

※1 PAスペシャル、PCおよびBUSTER。*詳細についてはマツダオフィシャルウェブに掲載しております。上記QRよりご覧ください。



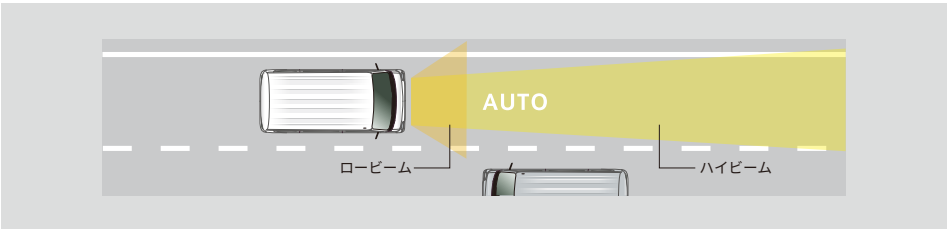
先行車発進お知らせ機能 ※2※5※12

停車中、前のクルマが発進して約4m以上離れても停車し続けた場合、ブザー音やメーター内の表示によって、ドライバーに先行車の発進をお知らせします。



ハイビームアシスト機能 ※2※5※13

ヘッドランプをハイビームにして走行中、前方に対向車や先行車がいったり、明るい場所を走行すると自動でロービームに。対向車や先行車がいなくなったり、周囲が暗くなると自動でハイビームに戻ります。



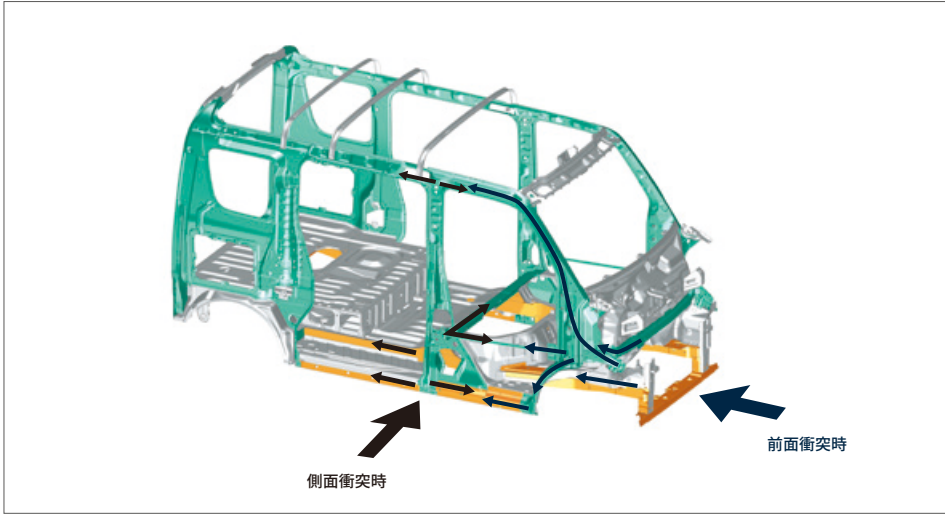
※2 状況によっては正常に作動しない場合があります。※3 対象物、天候状況、道路状況などの条件によっては、衝突を回避または、被害を軽減できない場合があります。※4 ハンドル操作やアクセル操作による回避行動を行っているときは、作動しない場合があります。 ※5 ドライバーの安全運転を前提としたシステムであり、事故被害の軽減を目的としています。したがって、各機能には限界がありますので過信せず、安全運転を心がけてください。〈作動条件〉※6 自車速度約5km/h～約100km/hで走行中、前方の車両や歩行者を検知し、システムが衝突の可能性があると判断した場合。作動したときの速度が約5km/h～約50km/h(歩行者の場合は約5km/h～約30km/h)であれば、衝突を回避できる場合があります。周囲の環境や対象物の動きなどによっては、警報のみでブレーキが作動しない場合があります。また、警報と同時に衝突被害軽減ブレーキが作動する場合があります。 ※7 シフトが5MT車はR以外、4AT車はD・2・Lの位置で停車または徐行中(約10km/h以下)、前方約4m以内に障害物を検知している状態で、アクセルペダルを強く踏み込んだ場合。

※8 約10km/h以下で後退中、後方約3m以内に障害物を検知し、システムが「このままでは衝突が避けられない」と判断した場合。 ※9 停車または約10km/h以下で後退中、後方約3m以内に障害物を検知している状態で、アクセルペダルを強く踏み込んだ場合。 ※10 約60km/h以上で走行中、車線の左右区画線を検知し、進路を予測。システムが車線をはみ出すと判断した場合。 ※11 約60km/h以上で走行中、車線の左右区画線を検知し、自車の走行パターンを計測。システムが「ふらつき」と判断した場合。 ※12 シフトが5MT車はR以外、4AT車はD・2・L・Nの位置でブレーキ操作をして停車中、先行車が発進して約4m以上離れた場合。 ※13 約30km/h以上で走行中、ライトスイッチレバーのつまみを「AUTO」の位置にし、ヘッドライトが点灯した状態でレバーを車の前方向に押し、ハイビーム位置にしているとき。 ●その他、重要な注意事項がございますので、営業スタッフにおたずねいただくか取扱書をご確認ください。

64km/hオフセット前面衝突に対応した軽量衝撃吸収ボディ

ボディ広範囲に高張力鋼板を使用して、強度を高めながら軽量化を実現。さらに、より強度の高い超高張力鋼板も採用し、安全性を追求しています。ボディ構造には、衝突時の衝撃を吸収するクラッシュャブル構造や、衝撃を効果的に分散する骨格構造、さらに高強度なキャビン構造などを採用し、高い衝突安全性能を実現しています。＜標準装備＞

■軽量衝撃吸収ボディイメージ図



SRS※1エアバッグシステム 運転席&助手席

＜標準装備＞

※1 SRS:Supplemental Restraint System(補助拘束装置) 運転席&助手席エアバッグは横方向や後方からの衝撃、横転および転覆した場合や正面からの衝撃が小さい場合には作動しません。すべてのSRSエアバッグはシートベルトをしたうえで補助拘束装置です。シートベルトは必ず装着してください。

シートベルト フロントシート プリテンショナー&可変ロードリミッター機構付ELR3点式×2

＜標準装備＞

ダイナミック・スタビリティ・コントロールシステム[横滑り防止機構](DSC)&トラクション・コントロール・システム(TCS)

＜標準装備＞

*エンジントルク低減の度合いやブレーキをかける車輪とその強さは走行状況により変化します。DSC&TCSはあくまでも安定走行を補助する装置です。タイヤと路面間のグリップの限界を超えてスリップや横滑りを起こした場合はDSC&TCSが作動したとしても、その効果は期待できません。

4輪アンチロック・ブレーキ・システム(4W-ABS)&電子制御制動力配分システム(EBD)、ブレーキアシスト

＜標準装備＞

*4W-ABS&EBDはあくまでもドライバーのブレーキ操作を補助するシステムです。4W-ABS&EBD非装着車と同様に、コーナ等の手前では十分な減速が必要です。安全運転を心がけてください。

エマージェンシーストップシグナル

約55km/h以上で走行中に急ブレーキを検知すると、ハザードランプが自動で高速点滅。後続車に急ブレーキを知らせ、注意を促します。＜対象グレードはTechnical Informationをご確認ください＞

歩行者傷害軽減ボディ

ボンネットフードやフロントフェンダー、フロントバンパーなど車体前部に衝撃吸収構造を採用し、万一の接触時に、歩行者の頭部と胸部への衝撃を緩和します。＜標準装備＞

頸部衝撃緩和フロントシート

後方から低速で追突された際に、シートバックとヘッドレストが体全体を包み込むように受け止め、頸部への衝撃を緩和します。＜標準装備＞

頭部衝撃軽減構造インテリア(前席)

ピラーやルーフサイドの内側に衝撃軽減構造を採用。万一の接触時に、乗員の頭部へのダメージを軽減します。＜標準装備＞

優れた燃費性能とパワフルな走りを両立。

パワフル&低燃費。R06A型エンジン搭載

力強さと低燃費を両立する吸排気VVT(可変バルブタイミング)採用。太い低中速トルクが、荷物積載時にもスムーズな走行性能を実現します。

*〈 〉内は、旧単位での参考値です。

【最高出力】36kW<49PS>/6,200rpm		【最大トルク】60N・m<6.1kgf・m>/4,000rpm	
---------------------------	--	---------------------------------	--

WLTCモード 燃料消費率(国土交通省審査値)※2※3

2WD	5MT	17.2 _{km/L}	市街地モード:15.1km/L ^{※3} 郊外モード:18.1km/L ^{※3} 高速道路モード:17.7km/L ^{※3}	4WD	5MT	16.9 _{km/L}	市街地モード:15.1km/L ^{※3} 郊外モード:17.9km/L ^{※3} 高速道路モード:17.1km/L ^{※3}
	5AGS	16.4 _{km/L}	市街地モード:14.3km/L ^{※3} 郊外モード:17.2km/L ^{※3} 高速道路モード:16.9km/L ^{※3}		5AGS	16.4 _{km/L}	市街地モード:14.3km/L ^{※3} 郊外モード:17.2km/L ^{※3} 高速道路モード:16.9km/L ^{※3}
	4AT	14.6 _{km/L}	市街地モード:12.8km/L ^{※3} 郊外モード:15.0km/L ^{※3} 高速道路モード:15.2km/L ^{※3}		4AT	14.6 _{km/L}	市街地モード:12.8km/L ^{※3} 郊外モード:15.0km/L ^{※3} 高速道路モード:15.2km/L ^{※3}

※2 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、エアコン使用時等)に応じて燃料消費率は異なります。

※3 WLTCモードは、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です。市街地モードは、信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定、郊外モードは、信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定、高速道路モードは、高速道路等での走行を想定しています。

効率よくエンジンを止めて、ガソリンを節約するアイドリングストップシステム
走行中にブレーキペダルを踏みこんで停車すると、自動でエンジンを停止。無駄なガソリン消費を抑えて燃費向上に貢献します。ブレーキペダルを離せばエンジンが再始動し、スムーズに走り出せます。

＜対象グレードはTechnical Informationをご確認ください＞

*アイドリングストップ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。

雪道や悪路で走行安定性を発揮するドライブセレクト4×4

2WD、4WDの切り替えがスイッチひとつで可能。路面状況によって、お選びいただけます。

＜対象グレードはTechnical Informationをご確認ください＞

2WD	通常走行は 燃費に優れた2WDで		4WD	スイッチひとつで 4輪にパワーを伝達	
*2WD⇄4WDの切り替えは、直進時に80km/h以下で行ってください。 *4WD機能には限界がありますので過信せず、安全運転を心がけてください。					

ATとMTの良さをあわせもった5AGSをPAに設定

5速オートギアシフト(5AGS)は、5MTをベースにクラッチ&シフト操作を自動で行うトランスミッション。D(ドライブ)モードでは、積載・道路状況にあわせて1速発進モードと通常モード(2速発進)の使い分けが可能。また、積極的に加減速したいときにはM(マニュアル)モードに切り替えるなど、状況にあわせたモードの選択が可能です。＜対象グレードはTechnical Informationをご確認ください＞

■1速発進モード



■メーター内表示

■発進モード切替スイッチ



軽快なフットワークを生む小回りの良さ

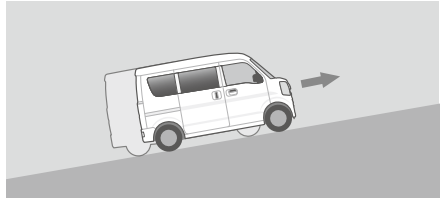
狭い路地での取り回しも、縦列駐車もストレスなくスムーズに。軽快なフットワークで、仕事をアシストします。

坂道も安心のヒルホールドコントロール

坂道での発進時には、クルマが後ろに下がらないように、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)。落ち着いて発進できます。

＜対象グレードはTechnical Informationをご確認ください＞

■ヒルホールドコントロール作動イメージ図



考え抜かれた設計が、仕事をスムーズにします。

乗り降りがしやすい乗降ステップと 大型の乗降グリップを装備

前席、後席ともに、地上高の低い乗降ステップを装備。さらに運転席と助手席には握りやすい大型の乗降グリップを採用。スムーズで安全な乗り降りができる親切設計です。＜標準装備＞

■乗降イメージ図



最適なポジションがとりやすい 230mm※1の運転席シートスライド

視界が良く、足元も広く快適な運転席。乗る人の体格に合わせて最適な運転姿勢がとりやすい230mm※1のシートスライドを採用しました。＜標準装備＞

■運転席シートスライドイメージ図



運転席シートスライド：230mm※1

電波式キーレスエントリーシステム （アンサーバック機能付）

リモコン操作で容易にドアの施錠・解錠ができます。

＜対象グレードはTechnical Informationをご確認ください＞

■電波式キーレスエントリーシステム



シフトをインパネに配置し、 ウォークスルーで前席の移動もスムーズに

シフトノブをインパネに配置。これにより運転のしやすさと広い前席足元空間を確保してウォークスルーを実現。助手席側からの乗降もスムーズです。

■前席足元空間イメージ図



縦型アウトードアハンドル

スライドドアのハンドルは開け閉めがしやすい縦型のデザインです。

＜標準装備＞

■縦型アウトードアハンドル



PC

- DOHC VVTエンジン
- 2WD：5MT／4AT
- パートタイム4WD：5MT／4AT
- デュアルカメラブレーキサポート（衝突被害軽減システム）



Photo：2WD 4AT Body Color：シルキーシルバーマタリック



PC主要装備

- ダイナミック・スタビリティ・コントロールシステム〔横滑り防止機構〕（DSC）&トラクション・コントロール・システム（TCS）
- デュアルカメラブレーキサポート（衝突被害軽減システム）
- 誤発進抑制機能〔前進時〕
- 後退時ブレーキサポート
- 誤発進抑制機能〔後退時〕
- 車線逸脱警報機能
- ふらつき警報機能
- 先行車発進お知らせ機能
- ハイビームアシスト機能
- リアパーキングセンサー
- エマージェンシーストップシグナル
- ヒルホールドコントロール
- オートライトシステム
- ダークテンテッドガラス（リアドア／リアクォーター／バックドア）
- パワーウインドー（ロック機構／運転席オート&挟み込み防止機構付）
- フロント
- 電動格納リモコン式カラードアミラー〔ボディ同色〕（助手席サイドアンダーミラー付）
- シート表皮 ファブリック
- オーディオレス＋2スピーカー（フロント×2）
- USBチャージャー×2
- 電波式キーレスエントリーシステム（アンサーバック機能付）
- セキュリティアラームシステム※2

4AT専用装備

- エコドライブインジケーター
- シフトポジションインジケーター
- フットレスト
- アイドリングストップシステム

メーカー希望小売価格（ ）内は消費税抜き価格

2WD・4AT	¥1,298,000（¥1,180,000）	2WD・5MT	¥1,173,700（¥1,067,000）
4WD・4AT	¥1,430,000（¥1,300,000）	4WD・5MT	¥1,305,700（¥1,187,000）

※2 セキュリティアラームシステムは、作動しない状態に設定することができます。詳しくは営業スタッフにおたずねください。
*インテリアの画像は点灯状態を演出しています。

■記載の価格はメーカー希望小売価格（消費税10%込み）です。価格については販売会社が独自に定めておりますので、詳しくは各販売会社におたずねください。また、保険料、税金（消費税を除く）、届出などに伴う諸費用や、各販売会社でセットする付属品の費用は別途申し受けます。■記載の価格には、応急用タイヤ、タイヤ交換工具が含まれています。■別途リサイクル料金が9,950円必要となります。