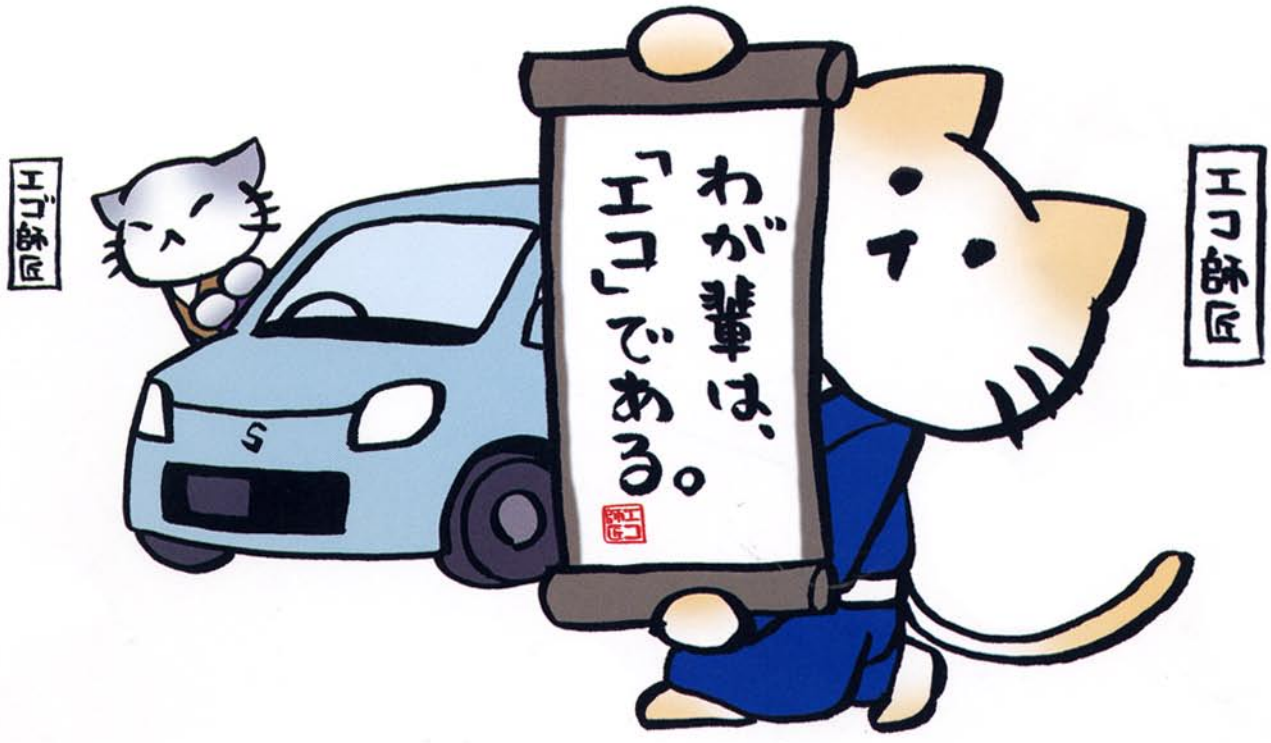


教えて

やさしいエコドライブ術

アイドリングストップシステムの巻



スズキのアイドリングストップシステム

信号待ちなどで停車すると、
 エンジンスイッチを操作することなく、
 自動でエンジンをストップ。
 ふだん通りの運転をするだけで、
 不要なガソリン消費やCO₂の排出量を軽減してくれる、
 エコドライブの頼もしい味方です。



アイドリングストップエンブレム



アイドリングストップシステム搭載車、3つのポイント。

1. エコノミー

低燃費を実現して、ガソリン代を節約。

■ 燃料消費率JC08モード走行（国土交通省審査値）※1

	アルト エコ (2WD CVT)	MRワゴン X アイドリングストップ (2WD CVT)	ワゴンR FXリミテッド アイドリングストップ (2WD CVT)	スイフト XL アイドリングストップ (2WD CVT)	ソリオ X アイドリングストップ (2WD CVT)
燃料消費率※1 (JC08モード走行)	30.2km/L	24.2km/L	22.8km/L	21.8km/L	21.2km/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。なお、JC08モード走行は10・15モード走行に比べ、より実態の走行に近くなるように新たに設けられた試験方法で、一般的に燃料消費率はやや低い値になります。

信号待ちなど、1分間のアイドリングストップ10回で、約18円の節約になるというデータもあります。

10分間のアイドリングで、130mL程度の燃料を消費すると言われています。

*省エネルギーセンター発行「LET'Sスマートドライブ」より。

つまり、1分間のアイドリングストップをすれば、1回あたり13mLの節約に。ガソリン代に換算すると、1回あたり約1.8円。

10回アイドリングストップすれば、約18円の節約になります。

*ガソリンの価格は142.5円/Lで計算。価格は、(財)日本エネルギー経済研究所「石油情報センター」の調査より、2011年10月31日のレギュラーガソリン一般小売価格（消費税込み）の全国平均。

2. エコロジー

少ないCO₂排出量で、環境への負荷を軽減。

■ 1km走行時のCO₂排出量※2

	アルト エコ (2WD CVT)	MRワゴン X アイドリングストップ (2WD CVT)	ワゴンR FXリミテッド アイドリングストップ (2WD CVT)	スイフト XL アイドリングストップ (2WD CVT)	ソリオ X アイドリングストップ (2WD CVT)
CO ₂ 排出量※2	77g/km	96g/km	102g/km	106g/km	110g/km

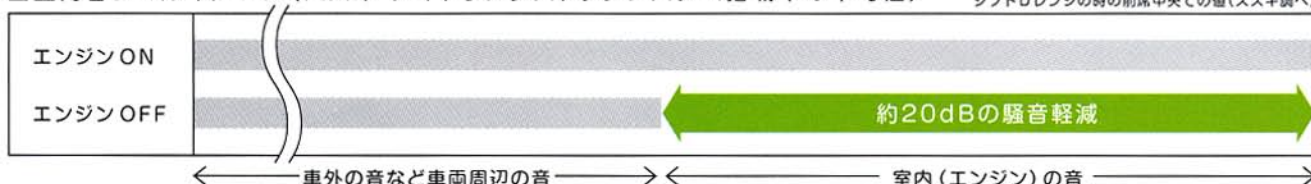
※2 スズキ調べ（燃料消費率JC08モード走行に基づく1km走行時のCO₂排出量）

3. 低騒音

アイドリングストップ中は、エンジンを停止し、騒音も抑制。

■ 室内音レベルイメージ（スズキ アイドリングストップシステム搭載車の平均値）

*室内音レベル…エアコンOFF、オーディオOFF、シフトDレンジの時の前席中央での値（スズキ調べ）



其の一 スタート

駐車場から、いつも通りスムーズに出発!

車速が5km/h以上になり、エンジン・CVTが暖まるとアイドリングストップシステムが作動可能に。

詳しくはP3をご覧ください。

其の二 停車

停車すると、エンジンが自動でストップ!

ブレーキをしっかりと踏んで停車すると、約1秒後にエンジンが自動ストップ。さらにアルト エコなら停車時に加え、ブレーキを踏んで車速が9km/h以下になると停車前にエンジンを停止します。

詳しくはP4をご覧ください。

其の三 再始動

ブレーキから足を離した瞬間、エンジンが再始動!

ブレーキから足を離すと、瞬時にエンジンを再始動。いつもどおりアクセルを踏んで発進できます。

詳しくはP5をご覧ください。

其の二 停車

アイドリングストップ中の安全対策も、しっかり。

アイドリングストップ中であることに気づかずにクルマを降りようとする、警告音でお知らせします。

詳しくはP4をご覧ください。

其の四 坂道

アイドリングストップ後の坂道発進をやさしくサポート。

勾配が約14%までの坂道ならアイドリングストップシステムが作動。クルマの後退を抑制する「ヒルホールドコントロール」付なので、落ち着いて坂道発進できます。

詳しくはP6をご覧ください。

其の五 渋滞

渋滞のときはアイドリングストップなし。

渋滞などで、停車と低速前進(5km/h未満)が繰り返される状況では、アイドリングストップシステムは作動しません。

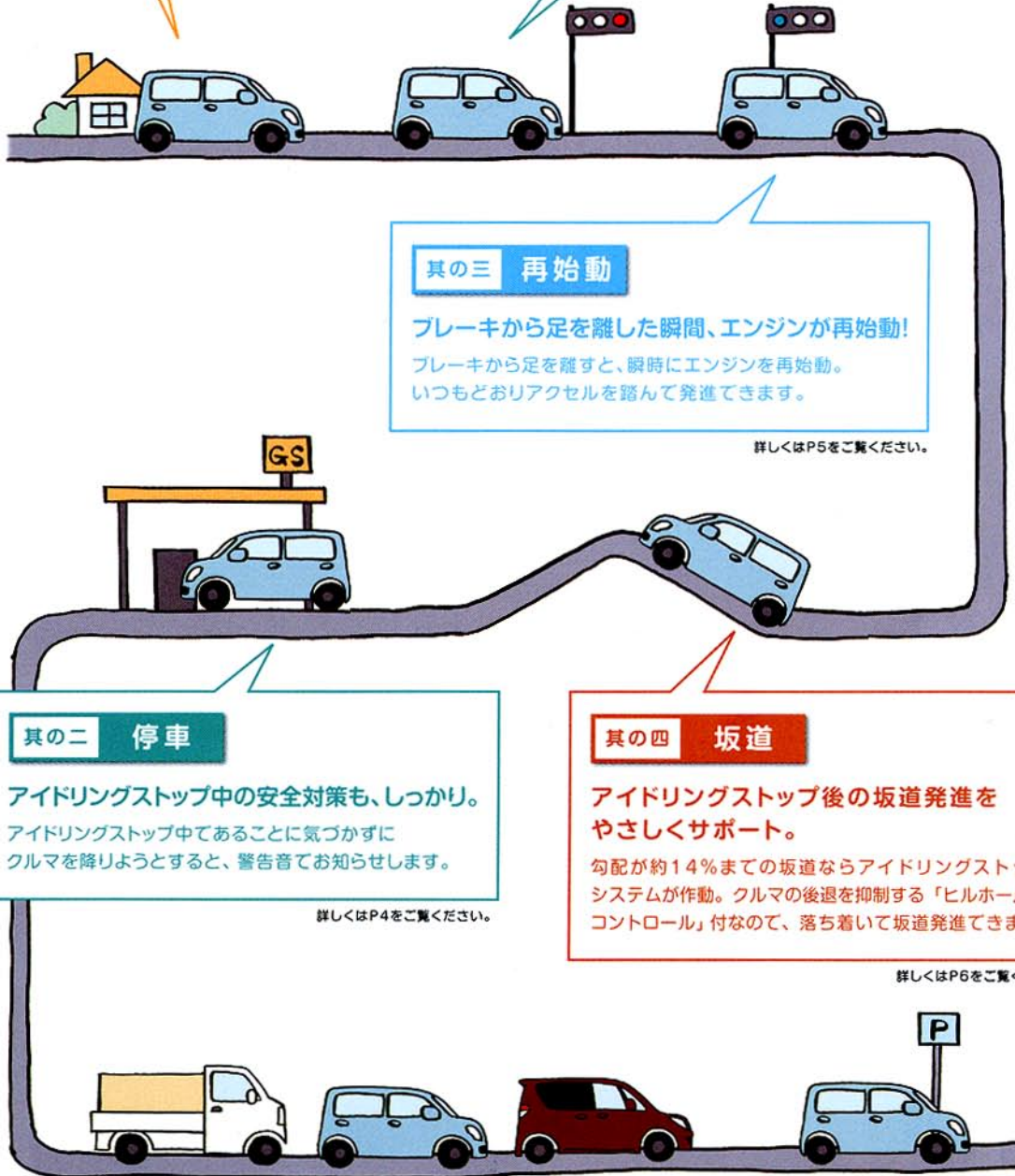
詳しくはP6をご覧ください。

其の六 駐車

駐車するときもアイドリングストップなし。

車庫入れなど、バック時と低速前進(5km/h未満)の切り返しなどでは、アイドリングストップシステムは作動しないので駐車がスムーズです。

詳しくはP6をご覧ください。



いつもどおり出発するだけで
特別な操作はいりません！
かんたんにエコできます。



Q：アイドリングストップするのはどんなとき？

A：シフトポジション「D」で走りはじめ、エンジン・CVTが暖まったら自動的にアイドリングストップシステムON！なお、エンジンをかけた直後はアイドリングストップしません。

アイドリングストップする条件

- ・ 運転席シートベルトを着用しているとき。
- ・ シフトポジションがDレンジのとき。
- ・ エンジン・CVTがしっかり暖まったとき。
- ・ バッテリーの充電状態が良好なとき。
- ・ エンジン始動後、一度車速が5km/h以上になったあと、アクセルペダルをはなしブレーキをしっかりと踏んで停車したとき。
(走行せずにアイドリングを続けても、アイドリングストップシステムは作動しません。)

こんなときはアイドリングストップしません。

ドライバーの操作に応じて

- ・ 運転席のドアが開いているとき。
- ・ ボンネットが完全に閉まっていないとき。
- ・ 運転席シートベルトを着用していないとき。
- ・ アイドリングストップOFFスイッチが押されているとき。
- ・ ブレーキペダルをしっかりと踏んでいないとき。
- ・ ブレーキ倍力装置の負圧が低いとき。
- ・ ABSが作動するような急停車をしたとき。
- ・ セレクトレバーのS(スポーツ)モードスイッチがONのとき。
- ・ フロントデフロスターをONにしているとき(オートエアコン装備車)。

車両状況に応じて

- ・ 勾配が約14%を超えるような急な坂道で停車したとき。
- ・ バッテリー交換など、バッテリー端子をはずした直後。
- ・ バッテリー内部温度が、所定値以外(大きく高い、あるいは低い)のとき。
- ・ クルマを長時間使っていなかったときなど、バッテリーが放電したとき。
- ・ エアコン使用中、エアコン設定温度と車内の温度差が大きいのとき(オートエアコン装備車)。
- ・ システムに異常があるとき。
- * 外気温が5℃未満のときはアイドリングストップしない場合があります。



さらにアルト エコは・・・

アイドリングストップの準備が整うと、「アイドリングストップランプ」が点灯し、作動可能であることをお知らせします*。

なお、ハンドル操作をしている状態では、アイドリングストップシステムは作動しません。

*他のアイドリングストップシステム搭載車は、アイドリングストップ中のみ点灯します。



*メーターパネルは機能説明のために、各メーターを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。

きちんとブレーキを踏んで停車すると、
約1秒後にはエンジンが自動ストップ！
信号や右左折待ちでも、エコできます。

Q：アイドリングストップしたら、ナビやオーディオ、エアコンもOFFになっちゃうの？

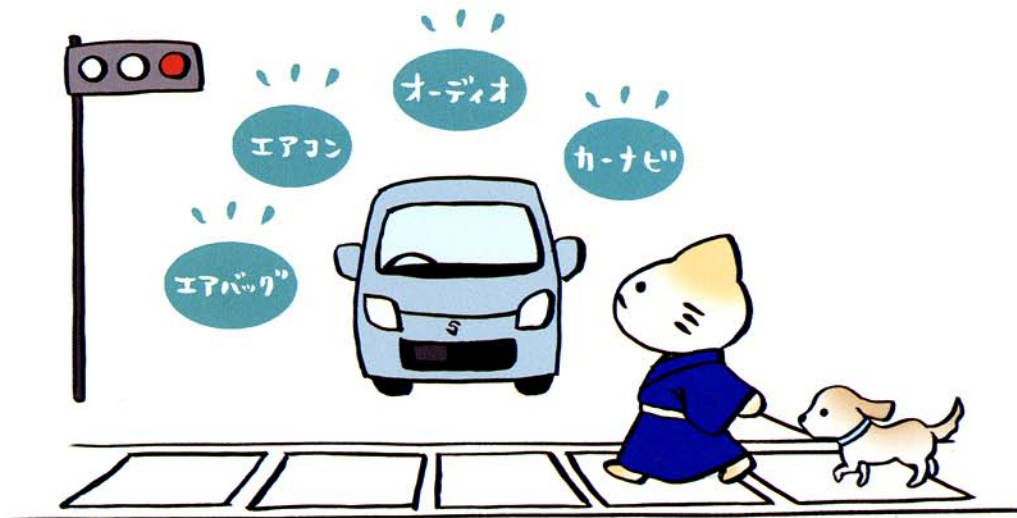
A：アイドリングストップしても、電気系統はONのまま。

ナビやオーディオはもちろん、ウインカーやハザードランプ、
エアバッグも作動するので安心です。

エアコン使用中の場合は送風に切り替わりますが、

オートエアコン装備車は設定温度と車内の温度差が大きくなり、快適でなくなると、
自動的にエンジンが再始動し、エアコンが作動します。

*マニュアルエアコンは送風状態のままです。



アイドリングストップ中の安全対策もしっかり。

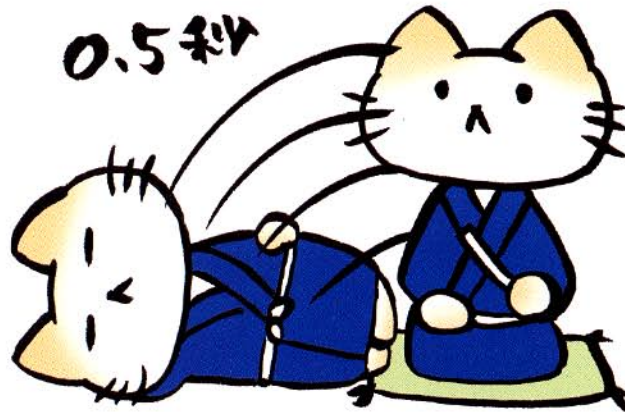
- ・アイドリングストップ中にクルマを降りようとする(運転席シートベルトを外して、運転席のドアを開ける)と、アイドリングストップ中であることを知らせる警告音が鳴ります。
- ・アイドリングストップ中にボンネットを開けると、警告音が鳴り、エンジンが完全に停止します。
- ・万一、坂道などでアイドリングストップ中に車両が動き出したときは、エンジンを再始動させます。



さらにアルト エコは・・・

平坦な道(勾配±約3%以内)でブレーキを踏んで減速すると、クルマが止まる直前(9km/h以下)からエンジンを停止し、さらなる低燃費に貢献する「減速時アイドリングストップ」機能を搭載。
減速中にエンジンが止まっても、パワーステアリングやブレーキは普段どおり使えるので安心です。

ブレーキを離れた瞬間、エンジンが再始動。
いままでどおりにアクセルを踏んで、
ラクラク出発！



Q：アイドリングストップからの発進って、モタついたりしないの？

A：ブレーキを離してからエンジン再始動まで、わずか約0.5秒。

アクセルに踏み替えている間に、エンジンは再始動しています。

さらにスズキのアイドリングストップシステム搭載車は、エンジンの力をすばやくCVTに伝えるための「電動オイルポンプ」を搭載。スムーズな発進をサポートするとともに、アクセルのムダな踏み込みを回避して、低燃費にも貢献します。

状況に応じて、かしこくエンジンを再始動！

(以下の場合、ブレーキを踏んだままでもエンジンが再始動します)

ドライバーの操作に応じて

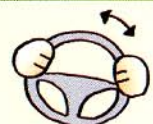
- ・ アクセルを踏んだとき。
- ・ シフトレバーを「D」以外にしたとき。
- ・ ブレーキを数回踏み直すなど、ブレーキ倍力装置の負圧が低下したとき。
- ・ セレクトレバーのS(スポーツ)モードスイッチをONにしたとき。
- ・ アイドリングストップOFFスイッチを押したとき。
- ・ フロントデフロスターをONにしたとき(オートエアコン装備車)。

車両状況に応じて

- ・ アイドリングストップ状態から2分以上経過したとき。
- ・ バッテリーの充電が充分ではなくなったとき。
- ・ エアコンやナビなど、電装品等の電流消費が多いとき。
- ・ エアコン使用中、エアコン設定温度と車内の温度差が大きくなったとき(オートエアコン装備車)。



アイドリングストップ中でも、ハンドル操作をすれば、すばやくエンジンを再始動。
右左折待ちや合流の際、早めに発進準備ができ、よりスムーズな発進ができます。



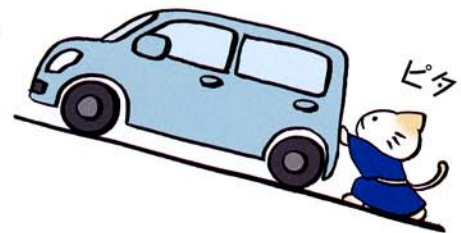
其の四 坂道

勾配が約14%までの坂道なら、アイドリングストップシステムが作動します。また、坂道での安全性に配慮した「ヒルホールドコントロール」が落ち着いた坂道発進をサポートします！

Q：「ヒルホールドコントロール」って、どんな機能？

A：上り坂での発進時、ブレーキから足を離してアクセルに踏み替えるまでの間、クルマが後退しないよう、一時的に（最大約2秒）制動状態をキープしてくれる機能。アクセルの踏み込みに合わせてブレーキを徐々に緩めるので、坂道でもスムーズな発進が可能です。

*アイドリングストップシステム搭載車の場合、下り坂や平坦な道路でも、アイドリングストップ後、エンジン再始動までの間、「ヒルホールドコントロール」は作動します。



其の五 渋滞

渋滞など、ノロノロ走行(5km/h未満)と停車を繰り返すときは、燃費効率を考えてアイドリングストップしません。

前進で5km/h以上*になると、再びアイドリングストップシステムが作動可能状態になります。
※アルト エコの場合、アクセルの踏み込み状態により変わります。



Q：アイドリングストップさせたくないときは、どうするの？

A：「アイドリングストップ OFF スイッチ」を押せば、いつでもアイドリングストップシステムを OFF にしておくことができます。また、アイドリングストップ中も、スイッチ操作で任意にエンジンを再始動することもできます。



アイドリングストップ OFFスイッチ

其の六 駐車

駐車するときなどは、不要なアイドリングストップを回避。車庫入れもスムーズです。

Q：バックのときも、アイドリングストップするの？

A：バックの時や、低速前進(5km/h未満)とバックをくり返す時は、アイドリングストップシステムは作動しないので、切り返しの多い駐車場などでもスムーズです。

