

OFF-ROAD PERFORMANCE

独創の4WDシステムが
ジムニーシリーズの真髓たる
圧倒的な悪路走破性を実現

歴

代ジムニーシリーズで採用されてきたパートタイム式4WDシステムをジムニーノマドにも採用。基本的なメカニズムはジムニーシエラと同じで、パートタイム4WD+副変速機付きだ。

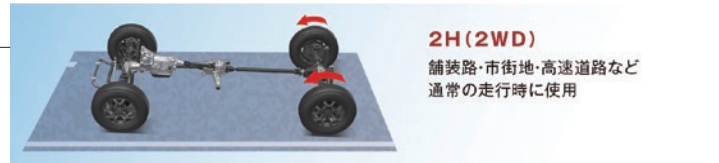
4WDシステムは前輪用車軸と後輪用車軸の間に副変速を内包したトランスファーを配し、トランスミッションからの回転を前後それぞれデフに伝え、左右の車軸に振り分ける。

副変速機では、2WDと4WDの切り替えをマニュアル操作で行う。乗用車で一般的なオンデマンド式の4WDでは、前輪または後輪がスリップした際に自動的に2WDから4WDに切り替わる。ハイブリッド車



初代から一貫して採用し続けるパートタイム4WD

シフトレバーの右後方に設置される副変速機レバー。ハイ/ロー切り替えを行う。先代ではボタン式だったが、現行モデルでレバー式が復活



2H (2WD)

舗装路・市街地・高速道路など通常の走行時に使用



4H (4WD 高速)

雪道・荒地など、2輪駆動での走行が困難な場合に使用



4L (4WD 低速)

ぬかるんだ道や急登坂・急勾配など大きな駆動力を必要とする場合や、スタックからの脱出時などに使用

舗装路

高速道路など舗装路では2WD (2Hモード) で走行。後輪駆動とすることで、前輪を駆動することによるフリクションロスが軽減される

雪道

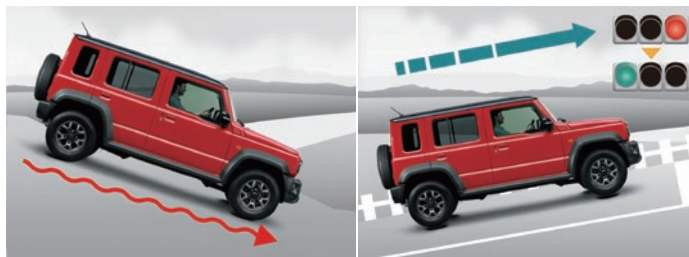
4WDの高速モード (4Hモード) は、比較的平坦な路面であっても、2輪走行が困難な状況 (雪道など) に適した状況で使用する

ぬかるんだ道

オフロードでもさらに路面が柔らかい泥濘路や急な坂道では4WDの低速モード (4L) が適する。スタックからの脱出時にも有効

に見られるリヤモーター式の4WDも、基本的には前輪がスリップして4WDに切り替わるという仕組み。一部車種では、つねに前後輪に駆動力を伝えながら、その割合を自動的に変化させるといったシステムを採用している。

一方ジムニーシリーズでは、機械的なレバー操作によって任意に切り替える。パートタイム式4WDのメリットは、舗装路では、2WDとして走行し、悪路 (雪道・泥濘路) など滑りやすい環境では4WDで走行できる。さらに、ハイ/ロー切り替えにより、急坂やスタックからの脱出時などに、駆動力をかけやすいローギヤを選択できる。



登坂・降坂をサポートする機能を標準で装備



坂道での安全な走行をアシスト。ヒルディセントコントロールは坂を下るときに自動でブレーキ制御を行う。ヒルホールドコントロールは坂道発進の際、自動で車両を停止させる

悪路走行での安心感を高める 対障害角度を十分に確保

悪路での使用を想定し最低地上高は210mmに設定。アプローチアングル、デパーチャーアングル、ランプブレークオーバーアングルもオフロード走行には十分な角度に設定された



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

最低地上高