Boon・PASSO

Press Information

2016.4.12

DAIHATSU TOYOTA

Vision　ビジョン

軽自動車ノウハウの全てをスモールカーに
軽を基点にスモールカー全体をレベルアップ

上田 亨
上級執行役員

主にシャシー設計部でシャシー・ブレーキシステムの開発を担当。2010年より「ミラ イース」プロジェクトの開発責任者を経て2012年から製品企画の担当役員となる。

現在、国内の自動車市場で軽自動車の存在感は大きく、その技術レベルは日々進化をしております。2011年、ミラ イースで実現した低燃費・低価格技術は当時**「HVと同等の燃費性能を、HVの半分の値段で実現」**を合言葉に開発し、第3のエコカーとして世の中に認められ、**軽に本来求められる技術を高い次元でクリア**いたしました。

その後、2012年には**先進の安心・安全装備である衝突回避支援機能「スマートアシスト」**を**軽自動車に相応しい価格と機能でムーヴに搭載**し、スモールカーへの先進装備採用の先駆けとなりました。

そのほか、タントやウェイクといった車種では限られたスペースの中で、**お客様が求める使い勝手の良さを高いパッケージング技術で実現**し、近年では**「走る・曲がる・止まる」といった基本性能を高い次元で進化**させております。このように軽自動車は日々、技術革新を行うことで、国内販売シェアが4割に迫るまで進化を続けて参りました。

今回のブーン/パッソのフルモデルチェンジにあたり、**国内ユーザーの声に耳を傾け、ダイハツが軽で培ってきたノウハウを小型車に展開**することで、スモールカー全体のレベルアップを図ることが、我々に与えられた使命でした。軽自動車のノウハウを積み重ねたダイハツの強みは、**「軽自動車で開発した技術」**と軽に代表される**「お客様のニーズに合わせた生活密着型の商品提案」**の2つです。

ダイハツが軽自動車で培った強み
「軽自動車で開発した技術」と「ユーザーニーズに合わせた生活密着型の商品提案」

軽技術とはすなわち**「e:Sテクノロジー」**や**「軽量高剛性ボディ」「スマートアシストⅡ」**などです。まずはe:Sテクノロジーを展開することで、**ガソリンエンジン登録車トップ**※1**の低燃費とお求めやすい価格を実現**いたしました。
さらにお客様のニーズをしっかりと把握することで、**デザインや基本性能などの商品力も確実にレベルアップ**させております。

これらの実現の為、**従来のトヨタ自動車との共同開発からダイハツが企画・開発から生産までの全てを担うOEM化へと協業体制を一歩前進**いたしました。
今後は、さらに両社のブランド、お客様ニーズにマッチした**「差別化された商品開発」**を求められております。
それを実現するダイハツのスモールカーづくりにご期待ください。

今後の小型車開発

※1：2016年4月12日現在。ダイハツ調べ。マイルドハイブリッド車・ハイブリッド車・プラグインハイブリッド車を除く。

Concept　コンセプト

存在価値が問われる中でのフルモデルチェンジ
軽自動車で培った技術の採用で大幅進化を実現

正木 淳生
エグゼクティブチーフエンジニア

ボデー設計部で小型車の外装・ボデーの開発を担当後、1990年に製品企画部に移り主に軽自動車の企画を担当、2011年から小型車開発責任者となる。

商品コンセプトは小粋な「街乗りスマート・コンパクト」

現在のスモールカー市場は、軽自動車の存在感拡大やコンパクトハイブリッド車の増大によって、ブーン/パッソなどのいわゆる「リッターカー」は、その間に挟まれて、存在価値が問われる状況となっておりました。

こうした状況下だからこそ、新型ブーン/パッソは、**ダイハツが軽自動車で培ったノウハウを余すことなく取り入れる**ことで、軽自動車が販売比率の約4割を占める国内市場でも、**「やっぱり小型車はいいね」**とお客様に言っていただけるような小型車へのフルモデルチェンジにトライいたしました。商品コンセプトは小粋な「街乗りスマート・コンパクト」です。

「e:Sテクノロジー」展開で低燃費・低価格化を実現

まずは、ダイハツが軽自動車開発で**「軽の本質」**として**常に進化を続けている「e:Sテクノロジー」を小型車にも展開**することで、**ガソリンエンジン登録車トップ**※1**の低燃費**と**お求めやすい価格を実現**いたしました。

お客様ニーズを反映した商品力向上の為にプラットフォームを大幅改良

さらに、商品力向上の為、徹底したお客様ニーズの吸い上げを行いました。従来のブーン/パッソユーザーや小型車の購入意向があるユーザーに従来車の評価を行ったところ、**「取り回しの良さ」**は一定の評価を得ているものの、室内空間の広さや基本性能について厳しい意見がありました。そこで、従来どおりの取り回しの良さを一層進化しながら、**従来の不満点を全て解決するためにプラットフォームを大幅改良**し、**ダイハツが軽で鍛え上げた効率的なパッケージング技術を取り入れました。**これにより、**クラストップの「ゆとりある室内空間」**※2**を実現**しております。さらに、ホイールベースやトレッドの拡大によって、例えば**"急な運転動作にも穏やかな車両挙動"**や**"収まりの良い乗り心地"**で安心感のある基本性能としております。デザインについても、**タイヤ四隅配置による踏ん張り感が小型車ならではの安定感**を生み出し、安心感のあるデザインといたしました。

プラットフォームの大幅改良を実現すべく、「軽量高剛性ボディ」を採用

今回のフルモデルチェンジで求められる様々な要件を一気に解決した**「プラットフォームの大幅改良」**を実現した技術が、**軽乗用車ムーヴで開発した「軽量高剛性ボディ」の採用**です。**サイドアウターパネルのハイテン化による軽量化とアンダーボディの最適補強による高剛性化**により、**車両重量を維持しながら車両剛性を向上**するこの技術で、**ホイールベースの延長、剛性確保といった背反する要件をしっかりと両立**いたしました。このように軽で培った技術を最大限に活用することで、小型車の性能はさらにレベルアップいたします。

2フェイス戦略の採用でスマートかつ上質なデザインの新グレードを設定

またデザインについても**ダイハツが軽自動車で得意とする2フェイス戦略を採用**し、従来のブーン/パッソに加え、**スマートかつ上質感のあるブーンシルク/パッソモーダを設定**し、2つのデザインテイストを大きく引き離すことで、幅広いお客様の獲得を狙いました。

新型ブーン/パッソは小さなクルマづくりのこだわりを持って、**「The Compact」**を合言葉に小型車に対して真摯に向き合って「小が大をかねる」の発想でつくりあげた一台です。多くのお客様にスモールカーならではの、**魅力**を感じていただけるクルマに仕上がったと確信しております。

新型ブーン/パッソの特長

※2：2016年4月12日現在。ダイハツ調べ。全高1,600mm以下の登録コンパクト2BOX車の室内容積率で比較。室内容積率＝室内容積（室内長×室内幅×室内高）÷車両体積（全長×全幅×全高）

ガソリンエンジン登録車で トップの低燃費を実現※1

「e:Sテクノロジー」で培った低燃費技術を小型車に採用。ミラ イースで採用しているデュアルインジェクターに加え、吸気ポートのデュアルポート化や、ピストン形状の最適化による高圧縮比化、ピストン系の見直しによる低フリクション化、スパークプラグの改良による燃焼改善やノッキング抑制により、ガソリンエンジン登録車でトップの低燃費を実現しました。さらに4WD車にアイドリングストップ機能を採用し、エコカー減税対象車に適合しました

ガソリンエンジン登録車トップの低燃費

全車エコカー減税対象

JC08モード
走行燃費※2
(国土交通省審査値)

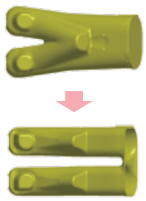
28.0 km/L (2WD)

24.4 km/L (4WD)

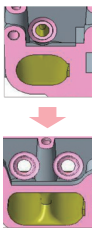
吸気ポートのデュアルインジェクター&デュアルポート化

吸気ポートをデュアルポート化(新規採用)することで、高タンブル化かつ吸気効率を向上し、さらにインジェクターのデュアル化により、噴射口を燃焼室により近づけることが可能となり、燃焼効率を改善。
また、従来、インジェクター1本あたり6個であった噴射口を8個として、噴霧の微粒化を実現することで、燃焼効率を高め、燃費性能を向上

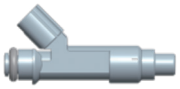
【吸気ポート形状変更】



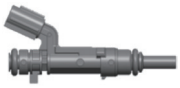
【吸気ポート形状変更】



【従来型インジェクター(1本/気筒)】



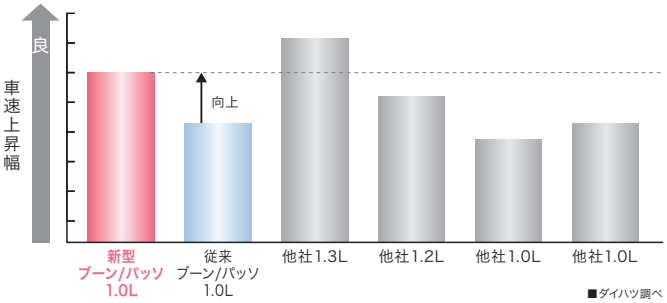
【新型インジェクター(2本/気筒)】



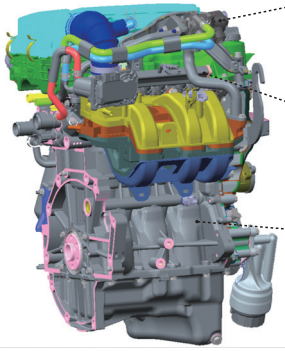
普段使いを重視した走りのチューニング

新型ブーン/パッソは街乗りの使い易さを考え、発進、追越での加速性能を制御により向上

2WD車発進から4秒間での速度上昇※3



1KR-FE 型(1.0L)



【EGR】
・EGR、流量/領域拡大
(失火対策:閉じ速度アップ)
・配管取り回し見直し
(インマニ導入)

【デュアルポート&デュアルインジェクター】
・高圧縮比化
(擬似直噴化によりノック改善)

【ヒートマネジメント】
・ジャケスペ形状変更
(暖気改善、ボア上面集冷却)

最高出力(ネット)51kW[69PS]/6,000rpm
最大トルク(ネット)92N・m[9.4kg・m]/4,400rpm

圧縮比12.5の高圧縮比化を実現

高タンブル化、アトキンソンサイクル化や、ピストン形状の最適化により、圧縮比を従来の11.5から12.5に向上。
高圧縮比化を実現し、低燃費化を実現

EGRシステムの改良でEGR量を拡大

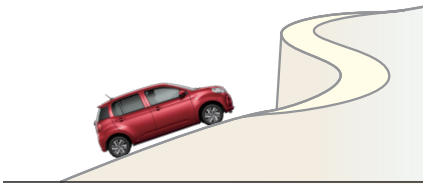
排気ガスを再利用し、燃費向上を図るEGRシステムを改良。
EGRバルブの応答性向上(新規採用)により、EGR量を拡大し、燃焼効率を向上することで、低燃費化に寄与

4WD全車にアイドリングストップ機能を採用

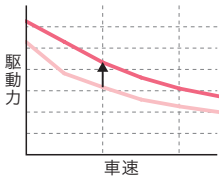
車速9km/h以下からアイドリングストップ制御する機能を4WD車に設定拡大。エコカー減税対象車に適合

エンジンおよびCVT制御の改良により、坂道でも余裕のある走り

CVTのECUが坂道を走行中と判断した場合、エンジン及びCVTの制御が自動で坂道モードに切替。
坂道専用の制御により駆動力を高め、ストレスのない走行性能を実現



①坂道と判定



②専用の制御で駆動力を高める

※1:2016年4月12日現在。ダイハツ調べ。ガソリンエンジン登録車(除くマイルドハイブリッド車・ハイブリッド車・プラグインハイブリッド車)。
※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、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。　※3:2016年4月12日現在。ダイハツ調べ

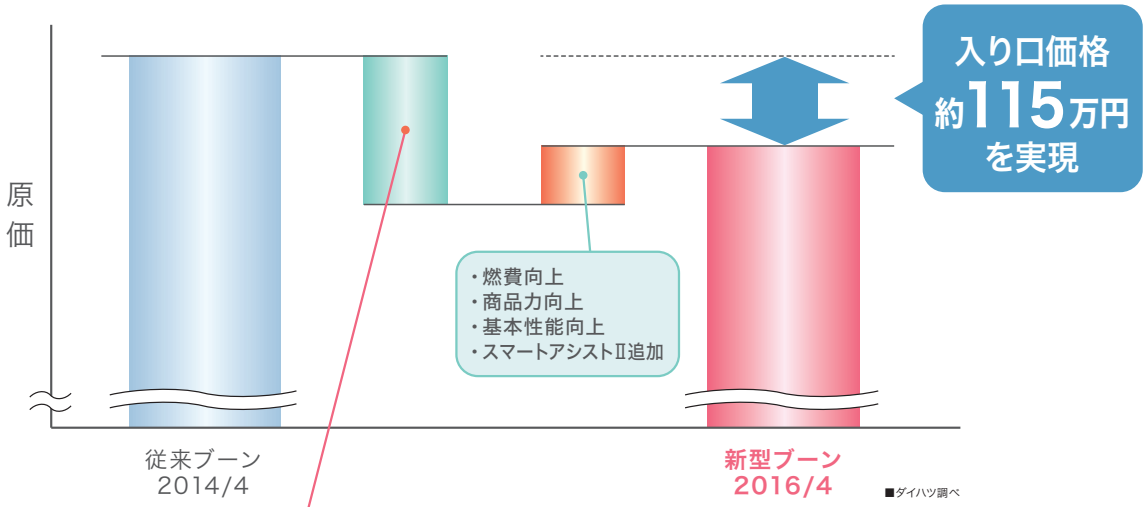
Low Cost　低価格化

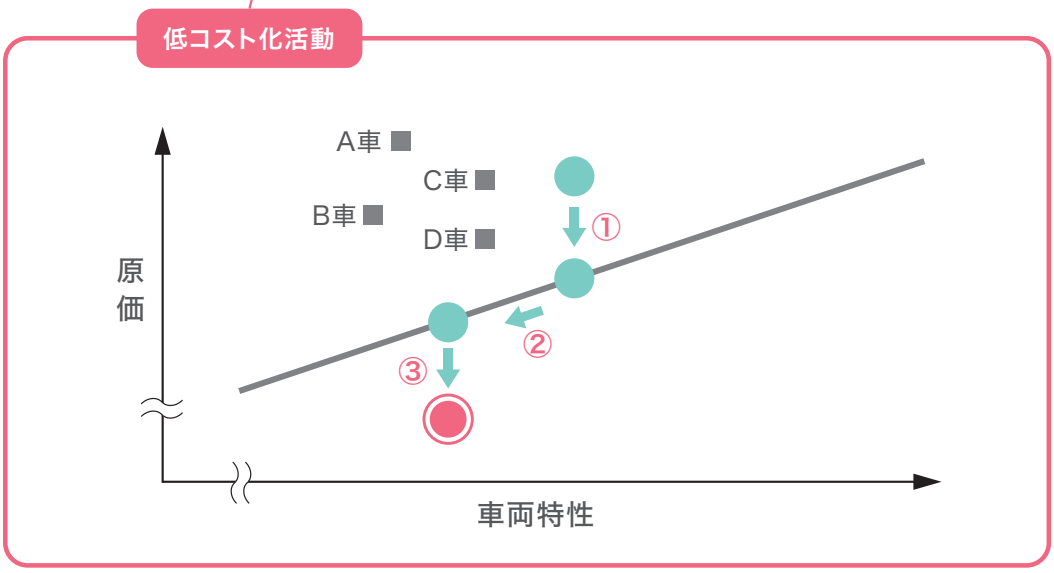
軽自動車で培った部品軸での低コスト化活動と買い方見直しを継続

軽自動車で培った部品軸での低コスト化活動や買い方見直しを小型車開発でも継続。
部品軸活動での低コスト化活動では、設計素質の向上として、「構造は原理的に正しいか」「材料のポテンシャルは充分に引き出せているか」「デザインや造り方の工夫で、もっと安く造ることはできないのか」の観点から、設計素質を考慮したデザイン開発や生産要件を踏まえた部品設計など、機能の垣根を超えた低コスト化活動を実施いたしました

部材配置・形状・材料選定を徹底的に見直すことで、品質面・原価面で、最も素質の良い図面を追求するとともに、部品点数の削減や軽量化による原価低減を実現しました

また、設計素質の向上により、原価低減を行ったうえで、商品特性にふさわしい商品力を追求することで、商品力を向上しながら、入り口価格で約115万円のお求めやすい価格を達成いたしました





① 設計素質の向上
② 車両特性に相応しい仕様の追求
③ 買い方見直し

部品軸での低コスト化活動

Packaging パッケージング

軽で培ったパッケージング技術により クラストップのゆとりある室内空間※1を実現

全長/全幅は従来のサイズを維持し、運転が不慣れな方にも扱いやすいコンパクトサイズとしながら、ホイールベースの拡大やリヤシートの後方配置などにより、前後乗員間距離を従来よりも75mm拡大し、クラストップの前後乗員間距離940mmを実現※2

扱いやすいコンパクトサイズを維持しながら、ゆとりある室内空間を実現

ブーン/パッソ

全高：1,525mm

全幅：1,665mm

全長：3,650mm

ブーンシルク/パッソモーダ

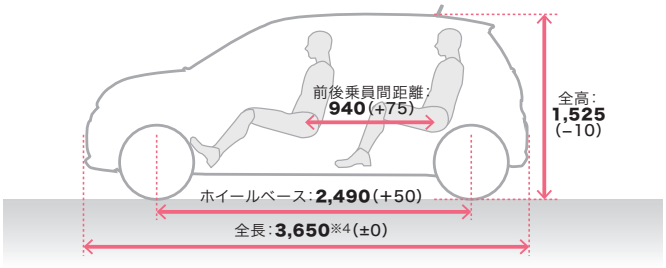
全高：1,525mm

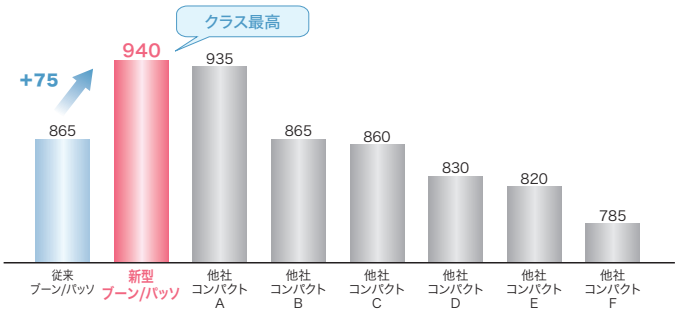
全幅：1,665mm

全長：3,660mm

前後乗員間距離比較※3

■単位：mm、( ) 内は現行差、2WD車

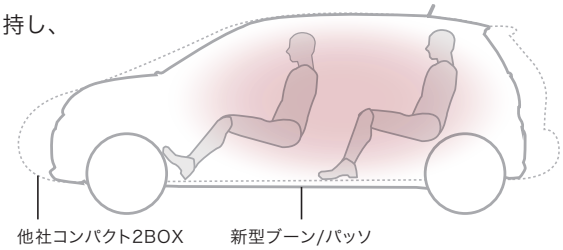


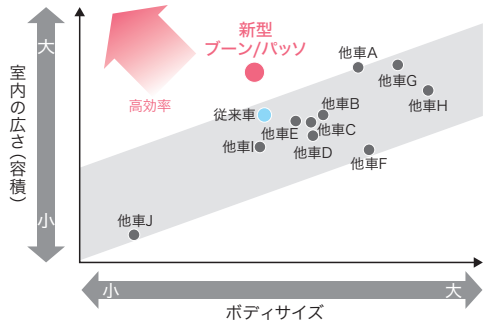


■ダイハツ調べ

高効率パッケージで実現した室内の広さ

全長や全幅は従来のサイズを維持し、
運転がしやすいコンパクトな
ボディサイズながら、
ホイールベース拡大や
リヤシートの後方配置により、
クラストップのゆとりある
室内空間※1を実現





■ダイハツ調べ

小回りの利く最小回転半径4.6m

トレッドを拡大して前輪の切れ角を最適化することで、
従来よりも小回りの利く最小回転半径4.6mを実現。
狭い駐車場でも切り返しを少なくラクに駐車が可能

最小回転半径
4.6m
（従来は4.7m※5）

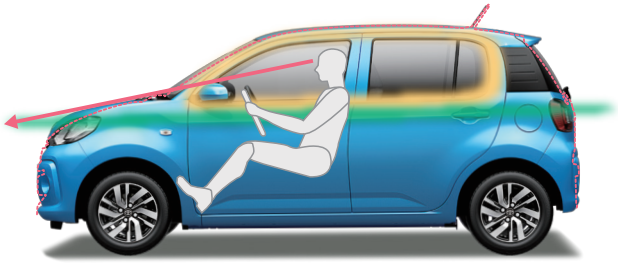
※1：2016年4月12日現在。ダイハツ調べ。全高1,600mm以下の登録コンパクト2BOX車の室内容積率で比較。室内容積率＝室内容積（室内長×室内幅×室内高）÷車両体積（全長×全幅×全高）　※2：2016年4月12日現在。ダイハツ調べ。全高1,600mm以下の登録コンパクト2BOX車。※3：2016年4月12日現在。ダイハツ調べ。　※4：ブーンシルク/パッソモーダの全長は3,660mm。　※5：14インチタイヤ装着車

Design　デザイン

コンパクトかつ存在感のある小粋なデザイン
2つの選べるデザインでお客様の選択肢を拡大

ブーン/パッソ　「合理的かつ存在感あるデザイン」

広々としたキャビンと安定感を表現したデザイン



キャビンを包み込むキャラクターライン（黄色）で、
広々とした室内空間を表現。また、フードを高くして運転見切りの
良さを形にした水平基調の造形で安心感と安定感を演出

低重心に構えた八の字の
台形シルエットで
安心感と安定感を付与

ホイールベース・トレッド拡大による
タイヤ四隅配置で、地面にしっかりと
踏ん張る姿勢を表現。
バックドアの豊かな面質を支える
リヤバンパーで安定感を演出

ブーンシルク/パッソモーダ　「スマートかつ上質なデザイン」

伸びやかさと、上質感を表現したデザイン

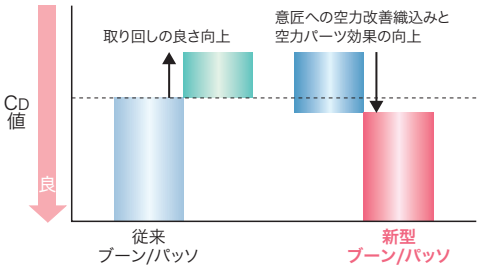
キャビンからヘッドランプへつながる
キャラクターラインで伸びやかさを表現し、
ピラーのブラックアウトでシンプルな中にも
上質感を演出

フロントグリルからボディへとつながる
抑揚のある立体で上質感を表現

バンパーガーニッシュと
リフレクターのシルバー加飾により
ワイド感と上質感を付与

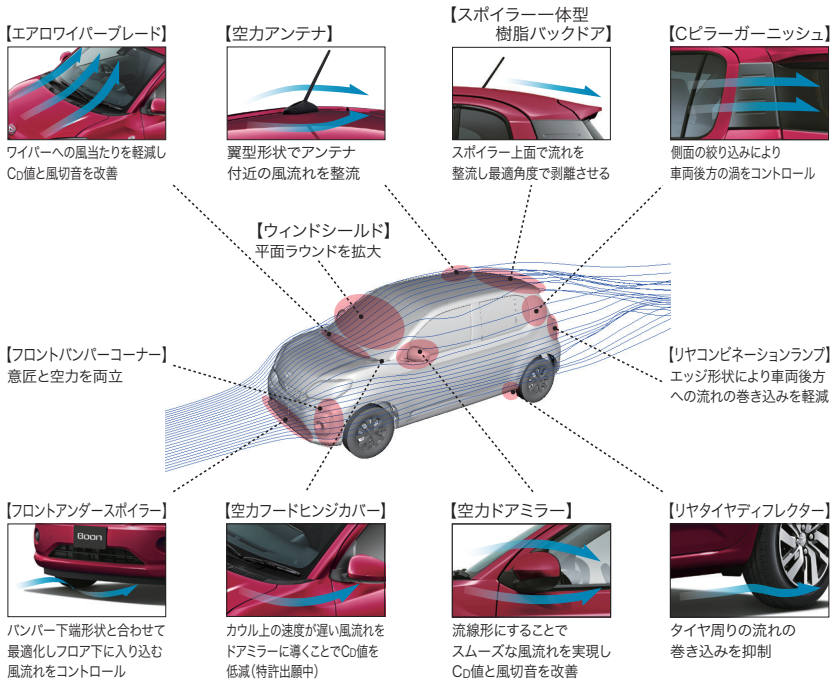
取り回しの良さと空気抵抗低減を両立し、低燃費化に貢献

取り回しの良さを一層向上するため、
空気抵抗の低減には不利となる
フードが高い水平基調デザインを採用。
意匠に最大限の空力改善を織込み、
空力パーツ効果も高め、従来ブーン/パッソより
CD値※6を低減して燃費向上に貢献



※6:CD値＝空気抵抗係数

■ダイハツ調べ



Design　デザイン

インテリアは使いやすさと広々感を両立
さらに幅広いユーザーを想定した多彩なカラー設定

インテリア

ブーン/パッソ

使いやすさを実現しながら、「広さ」と「軽快感」を表現したデザイン

水平基調のロングトレイと
両サイドの
サイドレジスターリングで
広さと軽快感を表現

シートのアクセントカラーとインパネ加飾による
トータルコーディネートで小粋さを表現。
シートカラーは明るいグレートーンを採用し、
軽快さを演出

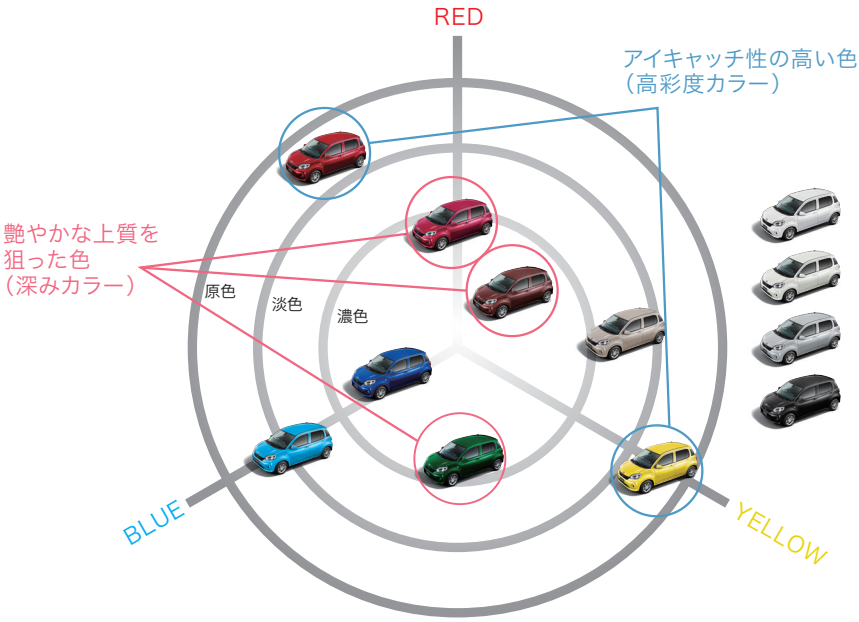
ブーンシルク/パッソモーダ

使いやすさや広さの表現に加え、「上質感」をプラスしたデザイン

黒基調の空間に
グレージュとマゼンタの
アクセントカラーを
シート、インパネ加飾、
メーターに配し、小粋で
上質な仕上がりを演出

シートカラーは黒と艶やかな
マゼンタの配色で上質感を表現。
起毛した表皮により、
触り心地の良いシートを実現

カラーバリエーション



カラーバリエーションの考え方として、アイキャッチ性の高い高彩度カラーから、艶やかな上質さを演出する深みカラーまで、幅広いラインナップを設定。

高彩度カラーでは、マゼンタベリーマイカメタリックとレモンスカッシュクリスタルメタリックを新開発。
深みカラーでは、ダークエメラルドマイカを新開発。

さらに、ブーンシルク/パッソモーダには
ブラックルーフによる2トーンカラーを設定し、
個性豊かなバリエーションでお客様の楽しみを拡大。
2トーンカラーはブラックルーフで全体を引き締め、
クラスを超えた上質感を演出

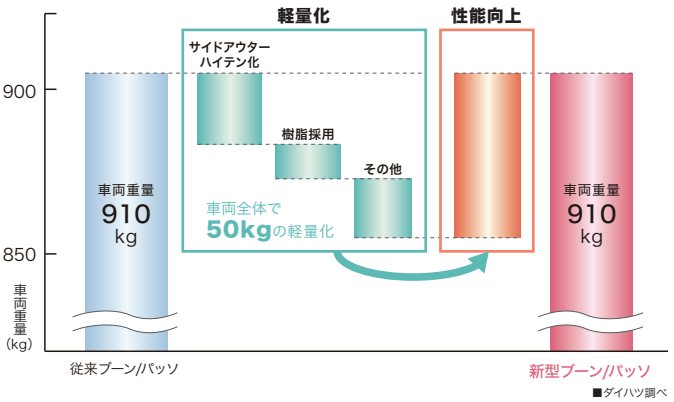
カラーバリエーションは
シリーズ計１９パターンを設定

ブーン/パッソ
鮮やかな色味も加わった
12色のバリエーション

ブーンシルク/パッソモーダ
7色の2トーンカラーを含め
18色のラインナップ

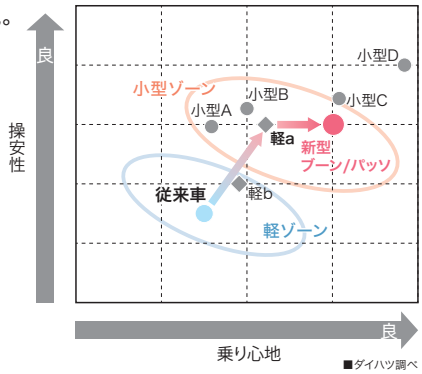
軽量高剛性ボディや樹脂化技術の採用で車両重量を維持しながら、基本性能を向上

新型ブーン/パッソは、プラットフォームを一から見直し、大幅に改良することで、車両のポテンシャルを大幅に向上いたしました。
ベースとなる小型車専用プラットフォームに、軽自動車で採用済みの軽量高剛性ボディの考え方を踏襲し、アッパーボディのサイドアウターハイテン化や樹脂技術の採用で大きく軽量化を実施し、アンダーボディに最適補強を行うことで高剛性化を実現しながら、車両重量は従来レベルを維持しています



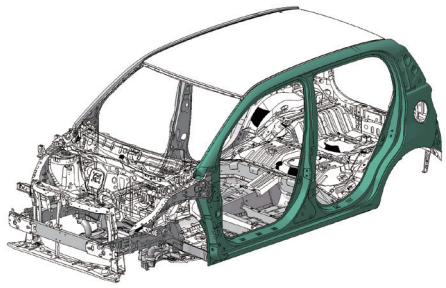
街乗り運転性能

街乗りでの乗り心地を重視。
バランスの取れた安心感・上質感のある運転性能をめざしました。

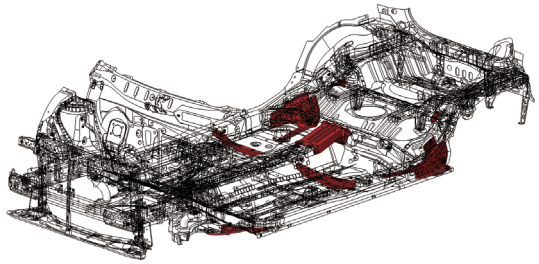


軽量高剛性ボディ

軽量高剛性ボディは、サイドアウターパネルの全面厚板ハイテン化を行い、構造断点をなくすことで骨格全体で力を受け止める構造。
従来と同等の衝突強度を確保した上で軽量化を実現し、アンダーボディに最適な補強を行うことで、高剛性化による乗り心地と操縦安定性を向上。
炭素繊維や超々ハイテン材など、高価な材料置換技術が増える中、コンベンショナルな材料、すなわち鉄を最大限有効活用するという考え方のもと、設計指針を抜本的に見直し、従来、強度や剛性を目的には活用していなかったサイドアウターパネルに目を向け、有効的に活用。
基本性能向上のみならず、軽量化による燃費向上や部品点数削減、効率化による低コスト化にも寄与



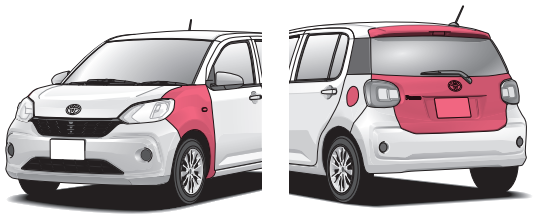
アウターパネルとインナーパネルの間に設置していた補強材に置き換えて、ハイテン材をサイドアウター全面に採用し、剛性UPと軽量化を両立



アンダーボディは、操舵性向上やリヤタイヤ接地感向上の為、最適補強を行い、高剛性化したことで走行性能を大幅に向上

樹脂化技術

樹脂外板



樹脂パーツ部位

樹脂外板は各部の要件を見極め、適材適所の材料を選定。
従来から樹脂を採用しているフロント/リヤバンパーに加え、フロントフェンダー、スポイラー一体型バックドア、フューエルリッドを樹脂外板として、軽量化に寄与

樹脂燃料タンク※

※2WD車のみ

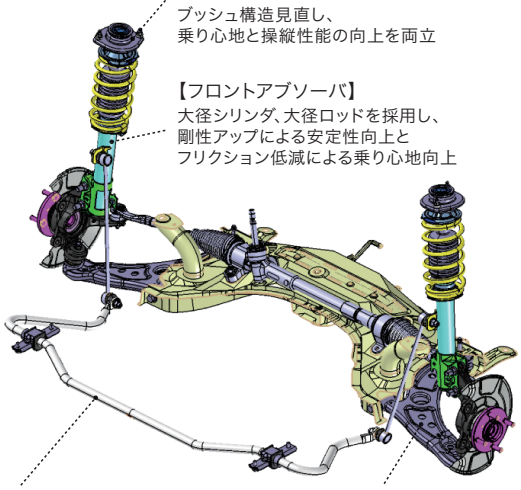
軽自動車でも採用済みの樹脂燃料タンクは、肉厚を均一化することで、軽量化を実現しながら、ダイヤモンドビードの採用で、剛性と衝撃吸収性を両立する構造。小型車用として容量を36Lに拡大

サスペンションの改良による街乗り性能の向上

街乗りでのフラットな乗り心地や安心感のある走りを実現

アンダーボディの補強に合わせて、サスペンションも最適チューニングを施し、
日常使いでの上質な乗り心地や安心感のある操縦安定性を実現いたしました

サスペンション最適チューニング

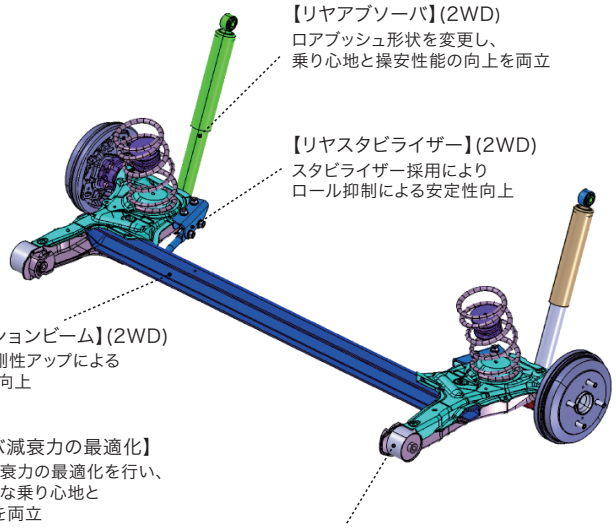


【フロントアッパーサポート】
ブッシュ構造見直し、
乗り心地と操縦性能の向上を両立

【フロントアブソーバ】
大径シリンダ、大径ロッドを採用し、
剛性アップによる安定性向上と
フリクション低減による乗り心地向上

【フロントスタビライザー】(2WD)
スタビライザーを採用し、
ロール抑制による安定性向上

【サスペンションブッシュ(ロアアーム、ステアリングギア)】
各方向のブッシュ特性を見直し
乗り心地を損なわず、操舵応答性を向上



【リヤアブソーバ】(2WD)
ロアブッシュ形状を変更し、
乗り心地と操安性能の向上を両立

【リヤスタビライザー】(2WD)
スタビライザー採用により
ロール抑制による安定性向上

【トーションビーム】(2WD)
ねじり剛性アップによる
安定性向上

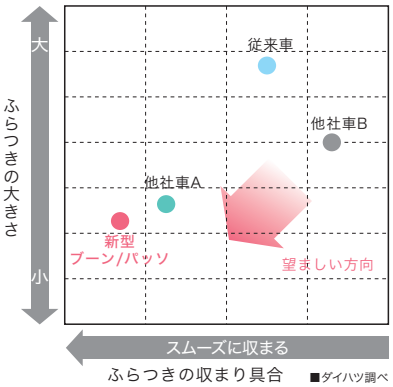
【ばね・アブソーバ減衰力の最適化】
ばね・アブソーバ減衰力の最適化を行い、
街乗りでのフラットな乗り心地と
安心感のある走りを両立

【トーションビームブッシュ】(2WD)
トーコレクト構造、左右ストッパー構造を採用し、
操舵時の応答性と安定性を向上

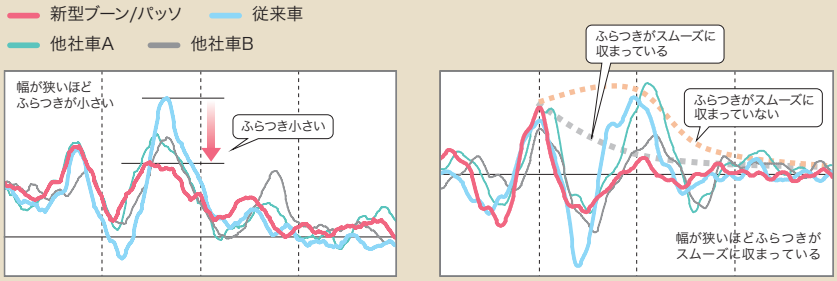
街乗りでのフラットな乗り心地や安心感のある走りの実現を狙い、低速域では凸凹通過時のピッチング、バウンシング挙動の収まりの良さを、
中高速域では、コーナーリング時や車線変更時のロール挙動・ふらつきを抑制

走行時の頭部のふらつきを抑え、安心感のある走りを実現

街乗りでの最適な乗り心地を実現すべく、性能評価では30km/h以下での走行時の頭部のふらつきに着目。
ふらつきの大きさを低減するだけではなく、ふらつきをよりスムーズに収めることにより、上質な乗り心地を実現。
運転中の疲労を低減し、安心感のある運転が可能になります



■ダイハツ調べ



■株式会社豊田中央研究所との共同実験によるデータ

新シート構造の採用で
快適なドライビングを実現

ムーヴで採用した高いフィット感とホールド性を両立した新シート構造を新型ブーン/パッソに合わせて改良。
体にフィットし、ホールド性も高いので、適切なドライビングポジションで長時間疲れることのない運転が可能です

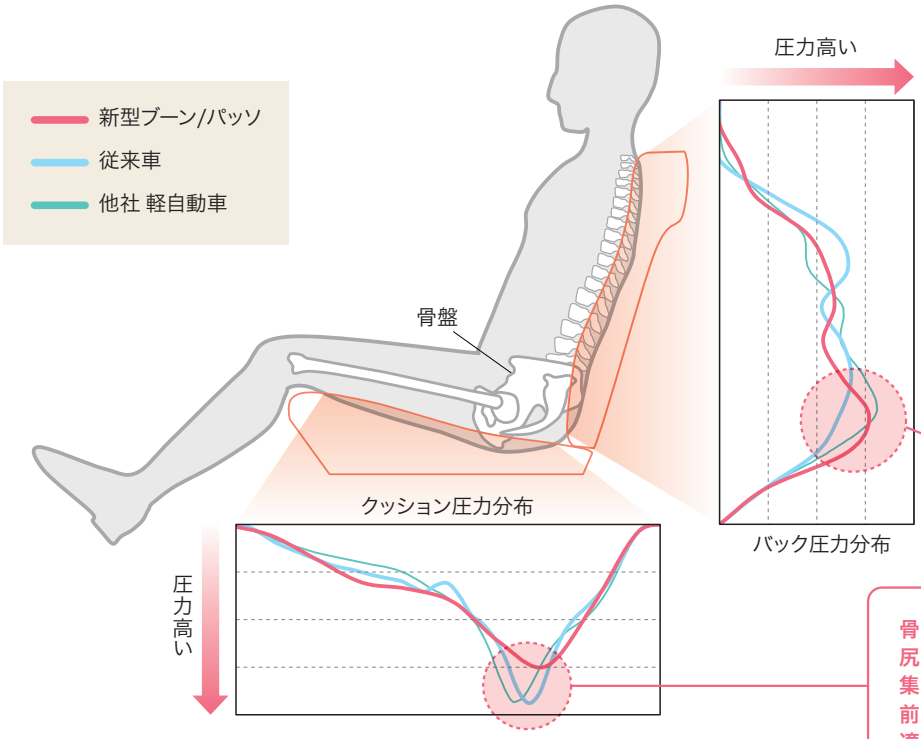
高いフィット性とホールド性を両立した新シート構造

直進時と旋回時のシートにかかる座圧の変化などを分析し、高い性能を有するシートを軽自動車で開発。
その構造を新型ブーン/パッソ向けに改良。シート骨格とパッド構造の見直しにより、適正な姿勢を保持できる支持圧を実現するなど、フィット性を向上。また、サイドサポートの追加とパッド密度を変えたことで、ホールド性を向上し、旋回時でも体を包んで支えてくれることで、安定したポジションの確保が可能に。フロントシート形状はベンチシートタイプの1タイプに集約

サイドサポート追加により
ホールド性を向上

クッションパッド形状の最適化や
骨格変更、クッションバネ最適配置により
圧力分散、適正支持を実現

骨盤周りを支持し適正な姿勢を保持



パッド特性の変更により、
腰部を支持し、
適正な姿勢を保持

骨格のバネ形状を変更し、3本縦置き化。
尻部からの圧力を一点に
集中させるのではなく、
前後から支えることで圧力を分散し、
適正な姿勢を保持

NV性能の見直しにより快適性を大幅に向上

ラジエーターファンやエアコンコンプレッサーなどの補機騒音や遮音、振動の低減、吸音材の設定範囲拡大などにより、静粛性を向上。
さらにステアリング支持剛性の改良などにより剛性感を向上することで、快適性をアップしました

日常用途の「走り出し～街乗り一般走行」を重点的に改善し、NV性能を向上

車両全体を細かく改良し、静粛性を向上

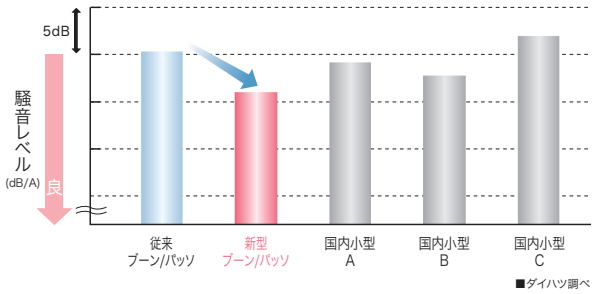
【1】騒音源対策によりノイズ低減

ラジエーターファンやエアコンコンプレッサーの構造変更や、マフラーのセンター配置によるこもり音低減、CVTトルクコンバーターダンパーの特性変更など、騒音の発生源を改良することで、ノイズを低減

【2】音の経路を低減する事で遮音性向上

カウルサイドの遮音壁延長、フロントフェンダー後端プレートの完全シール化やインナーパネルとサイドアウターパネルの間に出来る隙間を発泡剤などで埋める事によって、エンジンルームや車外からの音経路を遮断。
また、ダッシュパネルやボディ水抜き穴の面積縮小によって車内への入射音を低減

走行時の車内騒音データ

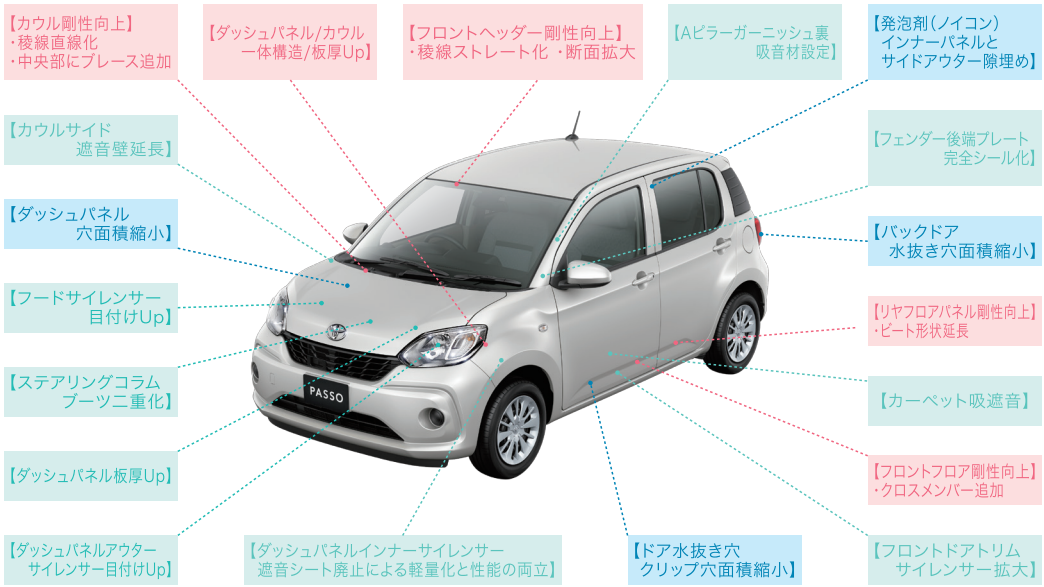


【3】振動対策によるボディ発音量低減

ダッシュパネルとカウルを一体構造として、さらに板厚をアップ。リヤフロアパネルのビード形状延長による剛性向上、フロントヘッダーやカウルの稜線直線化による剛性向上などにより、ボディの振動を抑制し、ボディの発音量を低減

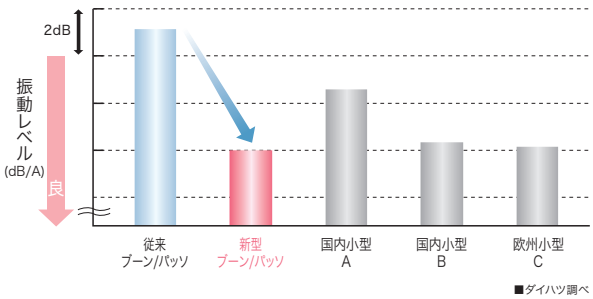
【4】吸音材の設定範囲拡大

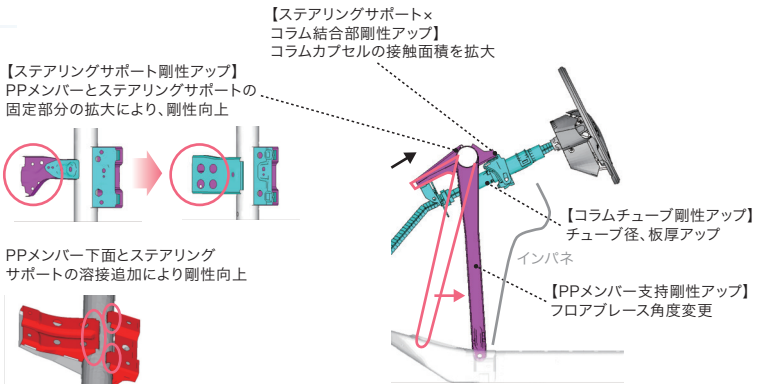
フードサイレンサー、ダッシュパネルアウターサイレンサーの吸音力向上やAピラーガーニッシュ裏への吸音材を設定



ステアリング系を改良し、剛性感を向上

走行時のステアリング振動データ





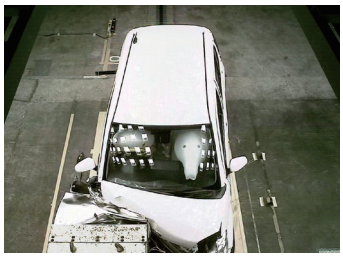
Safety　セーフティ

JNCAP最高ランクの5つ星相当の安全ボディに加え 先進の安心・安全装備「スマートアシストⅡ」を採用

最高ランクの衝突安全性

衝突安全ボディや歩行者傷害軽減ボディに加え、セーフティパック装備車※1ではJNCAP新・安全性能総合評価で最高ランクの5つ星相当の高い安全性能を実現（社内測定値）

前面フルラップ 55km/h


前面オフセット 64km/h

側面衝突 55km/h

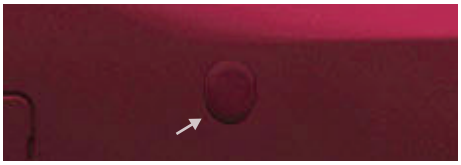
後面衝突 55km/h

スマートアシストⅡの採用など安心・安全装備も充実

軽乗用車「ムーヴ」「タント」「キャスト」では、JNCAPの予防安全性能評価で最高ランクの「ASV+」を取得したスマートアシストⅡを小型車でも初採用。カメラ、レーザーレーダー、ソナーセンサーを用いた5つの機能で安心・安全運転をサポート

カメラ

レーザーレーダー


ソナーセンサー

スマアシⅡ 衝突回避支援システム

①衝突回避支援ブレーキ機能（対車両）

走行中に前方の車両との衝突の危険性が非常に高まった場合に、緊急ブレーキで衝突を回避、または被害を軽減

作動条件：約4～約50km/hで走行中、前方約20m以内に車両があることをレーザーレーダーが検知している場合（速度差約30km/h以内）

②衝突警報機能（対車両・対歩行者）

走行中に前方の車両や歩行者を認識し、衝突の危険性があると判断した場合に、ブザーと警告灯でお知らせ

作動条件：（対車両）　約4～約100km/hで走行中、前方約80m以内に車両があることを単眼カメラまたは、レーザーレーダーが検知している場合（速度差約60km/h以内）

作動条件：（対歩行者）　約4～約50km/hで走行中、前方約40m以内に歩行者がいることを単眼カメラが検知している場合

③車線逸脱警報機能

走行中にウインカーを出さずに、走行している車線からはみ出しそうになると、ブザーと警告灯でお知らせ

作動条件：約60km/h以上で走行中、単眼カメラが車線を検知している場合

④誤発進抑制制御機能（前方・後方）

約10km/h以下で障害物を認識後、踏み間違い（アクセルペダルを強く速く踏み込んだ場合）を判定して、エンジン出力を抑制し、ブザーと警告灯でお知らせ

作動条件：（前方）　約4m以内に障害物等があることをレーザーレーダーが検知している時に、必要以上にアクセルペダルを踏み込んだとシステムが判断した場合

作動条件：（後方）　約2～3m先までに壁などの障害物があることをソナーセンサーが検知している時に、必要以上にアクセルペダルを踏み込んだとシステムが判断した場合

⑤先行車発進お知らせ機能

停止時に前方のクルマが発進したことに気づかない時、ブザーと警告灯でお知らせ

ブーン/ヒルホールドシステム パッソ/ヒルスタートアシストコントロール

坂道発進時の車両の後退を抑制し、安全性を向上

ブーン/エマージェンシーストップシグナル パッソ/緊急ブレーキシグナル

60km/h以上で走行時、強くブレーキを踏み込んだ場合、ブレーキランプの点灯と同時にハザードランプが自動で高速点滅し、後続車に注意喚起

シートベルトリマインダー

シートベルトの締め忘れをインナーミラー上部のインジケーターで警告※2

※1：（SRSサイドエアバッグ（運転席/助手席）＆SRSカーテンシールドエアバッグ（前後）、シートベルトプリテンショナー＆フォースリミッター（後席）がセーフティパックとしてメーカーオプション設定。
※2：運転席・助手席はメーター内インジケーターで警告。

Color Variation　カラーバリエーション

		ブーン/パッソ (内装色 グレージュ) 	ブーンシルク/パッソモーダ (内装色 ダークグレー)
ONE TONE	ブライトシルバーメタリック〈S28〉	○	○
	ブラックマイカメタリック〈X07〉	○	○
	プラムブラウンクリスタルマイカ〈R59〉	○	○
	マゼンタベリーマイカメタリック〈R72〉	○	○
	ファイアークォーツレッドメタリック〈R67〉	○	○
	レモンスカッシュクリスタルメタリック〈Y13〉	○	○
	ダークエメラルドマイカ〈G58〉	○	○
	ファインブルーマイカメタリック〈B67〉	○	○
	ディープブルークリスタルマイカ〈B79〉	○	○
	パウダリーベージュメタリック〈T25〉	○	○
	パールホワイトⅢ〈W24〉	○	○
	ホワイト〈W09〉	○	—
TWO TONE	ブラックマイカメタリック〈X07〉× マゼンタベリーマイカメタリック〈R72〉【XE2】	—	○
	ブラックマイカメタリック〈X07〉× ファイアークォーツレッドメタリック〈R67〉【X96】	—	○
	ブラックマイカメタリック〈X07〉× レモンスカッシュクリスタルメタリック〈Y13〉【XE4】	—	○
	ブラックマイカメタリック〈X07〉× ダークエメラルドマイカ〈G58〉【XE3】	—	○
	ブラックマイカメタリック〈X07〉× ファインブルーマイカメタリック〈B67〉【XE6】	—	○
	ブラックマイカメタリック〈X07〉× ディープブルークリスタルマイカ〈B79〉【X98】	—	○
	ブラックマイカメタリック〈X07〉× パウダリーベージュメタリック〈T25〉【XE5】	—	○

Specifications 主要諸元

ブーン/ブーンシルク 主要諸元表

エコカー減税(環境対応車普及促進税制)適合車

駆動方式		2WD							4WD						
グレード		"G/パッケージ SA Ⅱ"	"SA Ⅱ"	CILQ	"G/パッケージ SA Ⅱ"	"L/パッケージ SA Ⅱ"	"L/パッケージ"	"SA Ⅱ"	X	"G/パッケージ SA Ⅱ"	"SA Ⅱ"	CILQ	"G/パッケージ SA Ⅱ"	"L/パッケージ SA Ⅱ"	"L/パッケージ"	"SA Ⅱ"	X
車名・型式		ダイハツDBA-M700S								ダイハツDBA-M710S							
車種記号	CVTインパネセンターシフト	★#GBSE			★#GBNE					#GBSE			#GBNE				
寸法・重量	全長 mm	3,660			3,650					3,660			3,650				
	全幅 mm	1,665															
	全高 mm	1,525															
	室内 長 mm	1,975															
	室内 幅 mm	1,420															
	室内 高 mm	1,270															
	ホイールベース mm	2,490															
	トレッド 前 mm	1,465															
	トレッド 後 mm	1,475								1,445							
	最低地上高 mm	150															
	車両重量 kg	910								960							
	乗車定員 名	5															
	車両総重量 kg	1,185								1,235							
性能	燃料消費率 JC08モード (国土交通省審査値) 走行燃費 km/L	28.0								24.4							
	主要燃費向上対策	自動無段変速機:CVT、可変バルブタイミング、電動パワーステアリング、アイドリングストップ装置、オルタネータ回生制御															
	最小回転半径 m	4.6															
エンジン	型式	1KR-FE型															
	種類	水冷直列3気筒12バルブDOHC横置															
	総排気量 cc	996															
	内径×行程 mm	71.0×83.9															
	圧縮比	12.5															
	最高出力(ネット) kW[PS]/rpm	51 [69] / 6,000															
	最大トルク(ネット) N·m[kg·m]/rpm	92 [9.4] / 4,400															
	燃料供給装置	電子制御式燃料噴射装置															
	使用燃料及びタンク容量 L	無鉛レギュラーガソリン・36								無鉛レギュラーガソリン・38							
駆動方式・トランスミッション	駆動方式	FF(前2輪駆動)								フルタイム4WD(4輪駆動)							
	トランスミッション	自動無段変速機(CVT)・インパネチェンジ式シフト															
	クラッチ形式	3要素1段2相形(ロックアップ機構付)															
	変速比 前進	3.327~0.628															
	変速比 後退	2.230															
	最終減速比	4.272								4.523							
ステアリング形式		ラック&ピニオン															
ブレーキ形式	前	ベンチレーテッドディスク															
	後	リーディング・トレーリング															
駐車ブレーキ		機械式後2輪制動															
サスペンション形式	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								トレーリングリンク車軸式コイルスプリング							
タイヤ	前後	165/65R14															

エコカー減税(環境対応車普及促進税制)の適合車は、ご購入時に自動車取得税及び自動車重量税の軽減措置が受けられます。詳しくは販売会社におたずねください。(自動車取得税は平成29年3月31日まで。自動車重量税は平成29年4月30日まで。)
★「グリーン税制(グリーン化特例)」に適合。ご購入の翌年度(平成29年度)の自動車税についてグリーン税制(グリーン化特例)による軽減措置が受けられます。(平成29年3月31日までの新車新規登録車を対象。)
#「グリーン購入法※特定調達物品等の判断基準」および政府公用車の基準に適合しています。詳しくは販売会社におたずねください。 ※「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」
■[ ]内は従来の表示で参考値です。 ■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。 ■"DVVT"、"キーフリーシステム"、"eco IDLE"、"スマートアシスト"はダイハツ工業株式会社の登録商標です。 ■"VSC"、"TRC"はトヨタ自動車株式会社の登録商標です。(使用許諾済) ■道路運送車両法による自動車型式指定申請書数値 ■製造事業者:ダイハツ工業株式会社

パッソ/パッソモーダ 主要諸元表

		2WD								4WD							
		X					MODA			X					MODA		
		"G package"	"L package·S"	"L package"	"S"		"G package"	"S"		"G package"	"L package·S"	"L package"	"S"		"G package"	"S"	
車両型式・重量・性能																	
車両型式		DBA-M700A-GBNE(G)★	DBA-M700A-GBNE(M)★	DBA-M700A-GBNE(L)★	DBA-M700A-GBNE(S)★	DBA-M700A-GBNE★	DBA-M700A-GBSE (G)★	DBA-M700A-GBSE (S)★	DBA-M700A-GBSE★	DBA-M710A-GBNE(G)★	DBA-M710A-GBNE(M)★	DBA-M710A-GBNE(L)★	DBA-M710A-GBNE(S)★	DBA-M710A-GBNE★	DBA-M710A-GBSE(G)★	DBA-M710A-GBSE(S)★	DBA-M710A-GBSE★
車両重量	kg	910								960							
車両総重量	kg	1,185								1,235							
燃料消費率(国土交通省審査値) JC08モード	km/L	28.0								24.4							
主要燃費改善対策		可変バルブタイミング、アイドリングストップ装置、自動無段変速機、電動パワーステアリング、充電制御								可変バルブタイミング、アイドリングストップ装置、自動無段変速機、電動パワーステアリング、充電制御							
最小回転半径	m	4.6								4.6							
寸法・定員																	
全長	mm	3,650					3,660			3,650					3,660		
全幅	mm	1,665								1,665							
全高	mm	1,525								1,525							
ホイールベース	mm	2,490								2,490							
トレッド フロント	mm	1,465								1,465							
トレッド リヤ	mm	1,475								1,445							
最低地上高	mm	150								150							
室内 長	mm	1,975								1,975							
室内 幅	mm	1,420								1,420							
室内 高	mm	1,270								1,270							
乗車定員	名	5								5							
エンジン																	
型式		1KR-FE								1KR-FE							
種類		直列3気筒DOHC								直列3気筒DOHC							
内径×行程	mm	71.0×83.9								71.0×83.9							
圧縮比		12.5								12.5							
総排気量	L	0.996								0.996							
最高出力〈ネット〉	kW[PS]/r.p.m.	51[69]/6,000								51[69]/6,000							
最大トルク〈ネット〉	N·m[kgf·m]/r.p.m.	92[9.4]/4,400								92[9.4]/4,400							
燃料供給装置		EFI (電子制御式燃料噴射装置)								EFI (電子制御式燃料噴射装置)							
燃料タンク容量	L	36								38							
使用燃料		無鉛レギュラーガソリン								無鉛レギュラーガソリン							
走行装置・駆動方式																	
ステアリング		ラック&ピニオン								ラック&ピニオン							
サスペンション フロント		マクファーソンストラット式コイルスプリング								マクファーソンストラット式コイルスプリング							
サスペンション リヤ		トーションビーム式コイルスプリング								トレーリングリンク車軸式コイルスプリング							
ブレーキ フロント		ベンチレーテッドディスク								ベンチレーテッドディスク							
ブレーキ リヤ		リーディングトレーリング式ドラム								リーディングトレーリング式ドラム							
駆動方式		前輪駆動方式								四輪駆動方式							
トランスミッション・変速比・減速比																	
トランスミッション		CVT								CVT							
前進		3.327~0.628								3.327~0.628							
後退		2.230								2.230							
減速比		4.272								4.523							

■燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。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。
ガソリン自動車で約15%程度低い値(自工会調べ)となっています。

★印の車両は、環境対応車 普及促進税制の適合車です。ご購入時に自動車取得税の軽減措置が受けられます(平成29年3月31日まで)。また、自動車重量税の軽減措置が受けられます(平成29年4月30日までに新規登録を受ける車を対象)。
さらに、ご購入時の翌年度の自動車税について軽減措置が受けられます(平成29年3月31日までの新車登録を対象)。詳しくは販売店におたずねください。

■"PASSO""EFI""VVT-i""VSC""TRC"はトヨタ自動車(株)の商標です。 ■道路運送車両法による自動車型式指定申請書数値 ■製造事業者:ダイハツ工業株式会社

DAIHATSU TOYOTA

2016年4月発行