

# ***Be▶go Rush***

▶ Press Information



## ▶ スタイルでも、居住性でも、走行性能でもNo.1の ベストコンパクトSUVをめざして。

**Q** ■ ビーゴ／ラッシュの開発プロジェクトにおける  
特長を教えてください。

**A** ■ 今回は、OEMとして完成車両を単に購入するという  
だけではなく、企画段階からダイハツさんの考え方や開発  
の方向性を聞かせていただき、それに沿って、トヨタ側も  
欲しいクルマをリクエストするといったカタチで進めさせて  
いただきました。OEMに、共同開発の良い点を加えたプロ  
ジェクトだったと思います。開発実務はダイ  
ハツさんということで、いろいろとご苦労は  
あったと思うのですが、当初から、プラット  
フォームやデザインコンセプトなどが明快で  
レベルも高かったので、ベクトルの合わせ  
やすいスムーズなプロジェクトでした。



**Q** ■ 導入する市場についてはどのように  
お考えだったのでしょうか？

**A** ■ SUV市場は、'97年をピークに減少しているのですが、  
その中で人気の衰えないコンパクトクラスに注目しました。これ  
らは、アウトドアだけでなく、街乗りにも使われており、居住  
性とリーズナブルな価格が重視されています。一方、現在  
人気のコンパクト2BOXはさまざまなタイプが市場にあふ



れており、もう少し違ったタイプのクルマに  
乗りたいという声も聞かれるようになって  
います。コンパクトなボディサイズに、SUV  
の個性とワゴンのスペースユーティリティ  
を併せ持ったクルマを投入すれば、必ず  
ニーズはあると考えたのです。

**Q** ■ 具体的にはどのようなクルマを  
つくろうと思われたのでしょうか？

**A** ■ まず考えたのは、コンパクトSUVの中で世界一のものを  
つくりたいということでした。デザイン・居住性・走破性・ユー  
ティリティなど、どの点から見ても、No.1のクルマに仕上げ  
たい。それがスローガンでもありました。スタイリッシュな  
内外装、快適な室内空間、人間工学に  
基づいた操作性、遊びゴコロにあふれた  
ラゲージスペース、路面状況を選ばない  
優れた走行性能。それらすべてを求めて、  
決して妥協することなく開発を続け、この  
一台に仕上げたつもりです。



**Q** ■ 開発を通して最も苦労された点は  
どこだったのでしょうか？

**A** ■ 最も苦労したのはやはりパッケージでした。5ナンバー  
サイズの扱いやすいボディでありながら、窮屈さを決して感じ  
させないパッケージ。もともと私たちダイハツは、小さなボディに  
大きな室内空間をつくることにかけては、豊富なノウハウを  
持っています。しかし今回は、大人4人がゆったりとくつろげる



室内空間と大きな荷物がたっぷり積める  
ラゲージスペースを確保する、という目標を  
掲げていましたから、その努力は並大抵では  
ありませんでした。さまざまな試行錯誤を  
重ね、ミリ単位のせめぎあいを経て、ようやく  
満足できるパッケージが実現できたのです。

 DAIHATSU  
**Be-go**



ダイハツ工業株式会社  
製品企画部  
チーフエンジニア

**多田 修**  
ただ おさむ

1977年、ダイハツ工業(株)入社。電気自動車の開発を担当後、1992年から電子技術部でECU開発を担当。2003年、電子技術部長を経て、2004年より製品企画部にてビーゴ/ラッシュの開発責任者となる。



トヨタ自動車株式会社  
第1トヨタセンター  
エグゼクティブチーフエンジニア

**細川 薫**  
ほそかわ かおる

1979年、トヨタ自動車(株)入社。商用車のシャシー設計を担当後、1989年から1992年にかけて、ベルギー・ブリュッセルのテクニカルセンターに駐在。1996年から2000年にかけて、北米向けのフルサイズSUVの製品企画を担当。2002年より開発責任者としてIMVプロジェクトに従事した後、ビーゴ/ラッシュの開発に参画した。



## Q. どのようなユーザー像をイメージされているのでしょうか？

**A.** 自分らしさを大切にするアクティブな若い方々。私たちは「さわやか体育会系」と呼んでいましたが…。中でも活動的な女性ユーザーを想定しました。そんな女性の毎日の足として、さらにレジャーや小旅行にも気軽に使えるクルマ。



アウトドアやスキー・スノーボードなど、従来の2BOXでは行きにくかったようなところにも出かけることができる、自分の活動範囲を広げてくれるクルマ。大げさに言うと、新しい「自由」を獲得できるクルマとして使っていただきたいと考えています。

## Q. 女性ユーザーという、取り回しの良さや扱いやすさもポイントになると思われますが？

**A.** その通りです。特にこのクルマは、最小回転半径4.9mという取り回しの良さを実現していますから、運転があまり得意でない方でも安心してお乗りいただけます。また、高いアイポイントとワイドな視界を確保していますから、



混んだ街中などでも気持ち良く運転していただけるはず。さらに、最低地上高にも余裕があり、大径タイヤを採用していますから、オフロード走行時や縁石を乗り越えるときにもスムーズに運転していただけます。

## Q. 装備などのこだわりについてもお聞かせください。

**A.** SUVならではの走破性についていえば、洗練されたスタイルの中に、本格SUVに勝るとも劣らない機能を採用しました。滑りやすい路面や雪道で威力を発揮するDAC(ダウンヒル・アシスト・コントロール)制御やヒルスタート・アシスト・コントロールなど、最新の機能をいち早く採用。



冬の北欧で走行テストを行い、操縦性・走行安定性に磨きをかけました。また、プロジェクト式ヘッドランプをはじめ、メタル調のドアトリムや、LEDを使った室内イルミネーションなど、クラスを超えた贅沢な装備も採用しています。

## Q. リクエストをしたトヨタとしての満足度はいかがでしょうか？

**A.** 私は、クルマというものは、大小にかかわらず、乗る人の感性に訴えかけてくる何かが必要だと思っています。それは、例えば洗車をしているときにふと「いいな」と感じるボディラインのふくよかさであったり、インパネの美しさであったりします。また、クルマに乗り込み、エンジンをかけ、運転をする、そのすべてのシーンにおいてスムーズであることが必須であると考えています。このクルマはその2つが見事に具現化されています。トヨタはもとより、お客様にとっても、必ずご満足いただけるクルマに仕上がっていると確信しています。



 **TOYOTA**  
**Rush**



## ▶ SUVの楽しさと、コンパクト2BOXの気軽さ、ワゴンのうれしさを高い次元で融合させた新しいカタチのコンパクトSUV。

### ▶ 車両企画のポイント

ビーゴ\*1/ラッシュ\*2は、ベストコンパクトSUVをめざし、「タフ&カジュアル スポーツ・ユーティリティ・ワゴン」をテーマに、SUVの「楽しさ・走破性」と、コンパクト2BOXの「気軽さ・使い勝手」、ワゴンの「うれ

しさ・機能性」を高い次元で融合させた、新ジャンルカーとして開発しました。ターゲットである「自分らしさを大切にする若年男女」の行動範囲を広げるクルマとして、生き活きとしたカーライフをご提案します。

### ▶ 洗練された都会的なイメージと、ダイナミックな力強さを融合させた新SUVスタイル



#### エクステリア

- 超ショートオーバーハングの先進的なプロポーションと、押し出し感の強いフロントデザインや力強いホイールフレアにより、ダイナミックなスタイルを表現。
- 力強さと洗練されたスポーティなイメージを演出する全8色のボディカラー。

#### インテリア

- SUVらしい骨太で厚みを感じさせる基本造形をベースに、各所に施したメタル加飾で統一感を持たせたとともに、ひとクラス上の上質感とスポーティ感を演出。

### ▶ 運転のしやすさと、室内の広さを両立した理想的なパッケージ

- コンパクトなボディサイズに、大人4人がゆったりくつろげる室内空間、大きな荷物も積み込める大容量（380ℓ\*3）のラゲージスペースを両立。
- 街中や狭い道でも扱いやすい4.9mの最小回転半径。
- 気持ち良く運転できる高いアイポイントとワイドな視界。



\*1 ビーゴ“Be-go”：英語で「Be（ある・いる）」から「Go（出る・行く）」への変化を意味。生活や意識に変化をもたらすほど、積極的に行動できるクルマをイメージ。

\*2 ラッシュ“Rush”：英語で「Rush（勢いよく進む）」を意味。元気の良さや快活さを持ったクルマをイメージ。

\*3 VDA方式によるタイヤ測定値。 \*4 VSC=Vehicle Stability Control:車両安定性制御。

## ▶ワゴンの機能性を追求した、広い荷室と快適・安心装備



- リヤシートを格納すればフルフラットのラゲージスペース(755ℓ\*3)が現れる、多彩なシートアレンジ。
- 撥水フルファブリックシートやラゲージタイダウンフックなど、アウトドアレジャーにうれしい各種装備。
- 使い勝手にこだわった充実の収納装備。
- 新開発の空調システムなど、カーライフが楽しくなる先進の快適・安心装備。

## ▶本格4WDとしての高い走破性

- 悪路走破性はもちろん、発進加速性能や高速安定性に優れたフルタイム4WD(メカニカルセンターデフロック付)。
- 滑りやすい路面や雪道で威力を発揮する最新機能を採用したVSC\*4(4WD車にメーカーオプション)。
- さまざまなシーンで余裕のある走りを楽しめる新開発1.5ℓエンジン。
- 軽量化とボディ剛性の強化を両立し、より快適な乗り心地を実現した、新開発のビルトインラダーフレーム式モノコックボディ。



## ▶高い水準の安全・環境性能

- 全方位コンパティビリティの概念を取り入れ、ダイハツの「TAF\*5」、トヨタの「GOA\*6」、それぞれの評価基準を満たす衝突安全ボディ。
- 歩行者の傷害軽減に配慮した歩行者傷害軽減ボディ。
- 側面衝突時の衝撃を緩和するSRS\*7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(前後席)。(全車にメーカーオプション)
- 充実の安全装備  
・ABS(EBD\*8&ブレーキアシスト付) ・ブレーキペダル後退防止機構  
・プロジェクター式ヘッドランプ(ロービーム) など
- 全車「平成17年基準排出ガス50%低減レベル(☆☆☆)」の認定を国土交通省より取得。
- 高性能エンジンの搭載やボディの軽量化、空力特性の向上などにより、優れた低燃費14.6km/ℓ\*9(2WD車)を実現。

### CONTENTS

P.03 Outline
P.05 Exterior
P.07 Interior
P.09 Package&Utility
P.13 Performance
P.16 Safety
P.17 Ecology
P.18 Specifications

\*5 TAF=Total Advanced Functionボディ:総合的に衝突安全機能が進化したボディという意味の造語。

\*6 GOA=Global Outstanding Assessment:クラス世界トップレベルを追求している安全性評価。 \*7 SRS=Supplemental Restraint System:乗員保護補助装置。

\*8 EBD=Electronic Brake force Distribution:電子制動力配分制御。 \*9 10・15モード走行燃費(国土交通省審査値)。

# EXTERIOR

## ▶ SUVのダイナミックな力強さと、クールで都会的なイメージを融合させた個性的なエクステリア。

### ▶ フロントビュー

力強くダイナミックなフロントデザイン。

左右に美しくラウンドしたラインが、洗練された都会的なイメージを生み出しています。

また、ダイナミックなフォルムにマッチする、

シャープでまとまり感のある4灯式ヘッドランプを採用しました。



PHOTO : ビーゴ CX 4WD



●**プロジェクター式ヘッドランプ(ロービーム)**  
シャープで立体的な4灯式ヘッドランプ。ロービームには、遠方への配光性に優れたプロジェクタータイプを採用しました。



●**フロントフォグランプ**  
バンパー両端に丸型フォグランプを配置。ワイド感を強調するとともに、SUVとしての精悍さと走破性を表現しました。



●**ドアミラーターンランプ**  
クールでスポーティなイメージを演出。大型鏡面サイズとすることで視認性も高めました。



●**大径16インチタイヤ**  
全車に、大径215/65R16タイヤを標準装備。2WD車にはサマータイヤを、4WD車にはオールウェザータイヤを設定しました。

\*写真のアルミホイール、ビーゴはCX、ラッシュはGに標準装備。

## ▶ サイドビュー

超ショートオーバーハング・ロングホイールベースの先進的なプロポーション。  
伸びやかなキャラクターラインが、  
大胆に絞り込んだボディラインの美しさを際立たせるとともに、  
四隅に大きく張り出したホイールフレアが、  
SUVらしい力強さを表現しています。



PHOTO:ビーゴ CX 4WD



### ● ルーフレール

使い勝手の良いバータイプのルーフレールを採用し、SUVらしさを演出しました。

\*ビーゴは全車にサイドストーンガードとセットでメーカーオプション。ラッシュはGにメーカーオプション、Xにリヤスポイラーとセットでメーカーオプション。



### ● サイドストーンガード

前後端をアーチ状にした弓なりの造形で躍動感を演出。オフロード走行中の石跳ねなどによるボディへの損傷も低減します。

\*ビーゴは全車にルーフレールとセットで、ラッシュは全車にメーカーオプション。

## ▶ リヤビュー

クォーターウィンドウからバックウィンドウへと流れるように  
ラウンドした美しい造形と踏ん張り感のあるデザインが特長的。  
立体的でクリスタル感のあるリヤコンビネーションランプが  
クールなアクセントになっています。



PHOTO:ビーゴ CX 4WD



● スペアタイヤハードケース(車体色対応)  
見映えの良さや視認性にも配慮して  
車両中央部に配置。安定感のある  
SUVらしいリヤビューをつくり出しました。

\*ラッシュのスペアタイヤハードケースにはエンブレムはついておりません。



● リヤスポイラー(ハイマウントLEDストップランプ付)  
内蔵のハイマウントストップランプには  
白色レンズタイプを採用し、リヤビュー  
の印象を、さらにクールに演出しました。

\*ビーゴはCXに標準装備。ラッシュはGに標準装備、Xにルーフレールとセットでメーカーオプション。

## ▶ ボディカラー

新色のチタニウムグレーメタリックなど、力強さと洗練されたスポーティなイメージを表現した全8色のボディカラー。自分らしさを主張できる、個性的なカラーを取り揃えた、幅広いカラーバリエーションとしました。

- チタニウムグレーメタリック **NEW**
- フェスタイエロー **NEW**
- クリアライムグリーンマイカメタリック **NEW**
- ブルーマイカメタリック

- シャイニングレッド
- ブライトシルバーメタリック
- オフホワイト
- ブラックマイカメタリック

# INTERIOR

▶ 上質感とスポーティ感をテーマに。  
細部にまでこだわったスタイリッシュなインテリア。

## ▶ インストルメントパネル



MT車

SUVらしい骨太で厚みを感じさせる基本造形をベースに、メカニカルな雰囲気の大形センタークラスターを採用。メーターやドアトリムなど、

各所に施したメタル調加飾で、インテリアに統一感を持たせるとともに、ひとクラス上の上質感とスポーティ感を演出しました。



●メタル調センタークラスター  
フラッシュサーフェスの面一感が目を引く、質感の高いセンタークラスターパネル。各スイッチは、操作性に配慮して機能的にレイアウトしました。



●センターウォーニング  
セキュリティアラームや各種ウォーニング表示を、センタークラスター最上部の見やすい位置に集中配置しました。



●オーディオシステム  
装着時にもクラスター部をすっきりと面一に見せる、インテグレートCD (MP3・WMA対応)・AM/FM付ステレオを設定しました。  
\*全車にメーカーオプション。



●クロスフィンレジスター  
サイドレジスターにはクロスフィンタイプを採用。閉じたときに面がフラットになるすっきりとしたデザインです。



## ▶ シートデザイン



スポーティな形状が印象的なフロントシートは、サイドサポート部の硬さを最適化することで高いホールド性を実現。フロントセンターアームレスト(運転席)\*を採用することで快適性も向上させました。

リヤシートには、6:4分割のリクライニング機能を採用して使いやすさを高めました。

\*ビーゴのCX、ラッシュのG、それぞれのAT車に標準装備。



### ●成型ドアトリム(メタル調大型ドアグリップ付)

しっかりとした厚みのあるドアトリムは上下を2トーンカラーとすることで上質感を演出。斬新なデザインが印象的なメタル調の大型ドアグリップは、インパネとの統一感を図るとともに、使い勝手の良さも実現しています。

### ●室内イルミネーション

頭上から手元を穏やかに照らし、夜間の室内視認性と使用性を向上させるコンソールイルミネーション(LED)を採用\*。また、MT車にはシフトレバー周辺を照らすフロアシフトイルミネーションを採用しています。

\*ビーゴはCXに、ラッシュはGに標準装備。



●独立3眼スポーティメーター(エッジライト付)  
エッジライト付の独立3眼メーターを採用。力強さと先進性を融合させたデザインが、スポーティな走りを予感させます。



●マルチインフォメーションディスプレイ  
平均燃費などに加えて、高度や外気温など、アウトドアユースを想定した情報がモードスイッチを押すだけで表示できます。



### ●運転席シートリフター&チルトステアリング

運転席にシートリフターを採用。シートは上方約30mm/下方15mm、ステアリングは上下に約30mm調整できるので、ドライバーの体格に合わせて、最適なドライビングポジションを設定することができます。

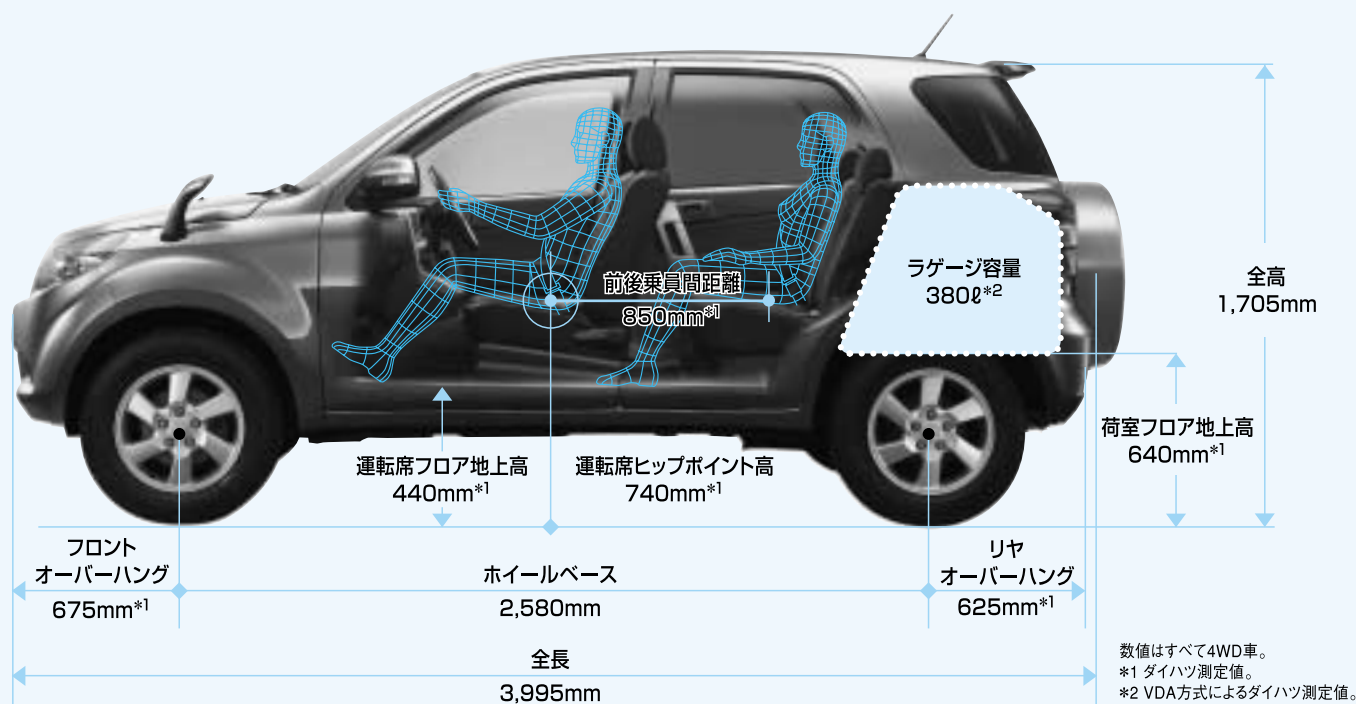
# PACKAGE & UTILITY

## ▶ 運転のしやすさと、広い室内・荷室を両立。 さらに、レジャーにうれしい機能・装備も充実。

### ▶ 大人4人がくつろげる余裕の室内空間

4輪を可能な限り四隅に配置したロングホイールベース・ワイドトレッドが生み出す効果と、効率的な空間活用によって、外観からは想像できないほど、大きなキャビンスペースを実現しました。

コンパクトなボディサイズに、大人4人がゆったりとくつろげる余裕の室内空間を両立させた理想的なパッケージです。



### ▶ たっぴり積めるラゲージスペース

荷物をたっぴり積み込める余裕のラゲージスペース(380ℓ\*)を確保。中型スーツケース4個、またはゴルフバッグ4個を積める広さなので、レジャーや小旅行にも最適です。リヤシートを格納すれば、さらに広々とした荷室空間(755ℓ\*)が出現します。

\*VDA方式によるダイハツ測定値。



### ▶ ゆとりの後席レッグスペース

余裕の前後乗員間距離に加えて、前席のシートバック背面を引き込み形状とすることで、十分にくつろげる後席レッグスペースを確保しました。さらにセンタートンネルを低くすることで、広々とした足元空間を実現しました。



## ▶ コンパクト2BOX並の最小回転半径

ロングホイールベースにもかかわらず、運転しやすい最小回転半径4.9mを実現。超ショートオーバーハングのスタイルともあいまって、街中や狭い路地でも安心して走れる、取り回しの良さを確保しました。

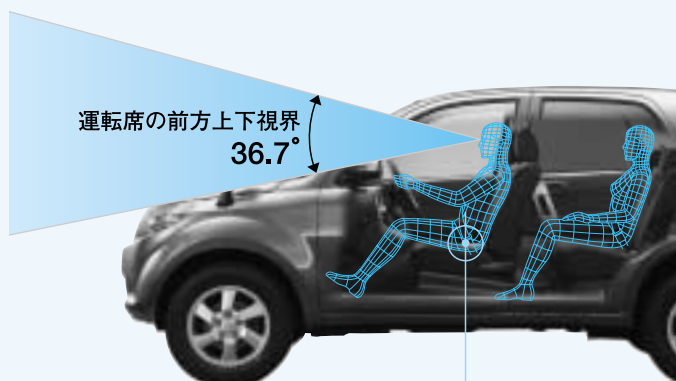


## ▶ 走行安定性に優れたワイドトレッド

4輪を四隅に配置した安定感のあるワイドトレッドが、背の高さにもかかわらず、バランスの取れたスタイルを生み出し、優れた走行安定性を実現しました。



## ▶ 気持ち良く運転できる、高いアイポイントとワイドな視界



運転席ヒップポイント高 740mm\* (4WD車)  
\*ダイハツ測定値。

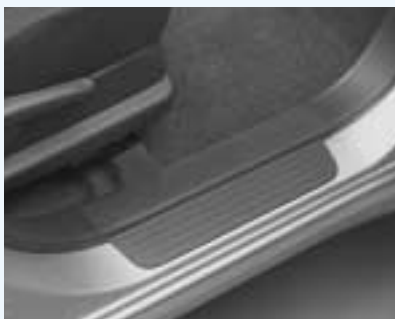
運転席のヒップポイント高を740mm(4WD車)とすることで、気持ち良く運転できる高いアイポイントとワイドな視界を確保しました。前方視界を妨げないように、ワイパーの収納位置を下げるなど、細かな工夫を施すとともに、運転席からの後方視界にも配慮して、リヤシートには小型の鞍型ヘッドレストを採用しています。

## ▶ 優れた乗降性を実現

### ●フロアとの段差を小さく抑えたサイドスカッフ

サイドスカッフ部の張り出しを低くして室内フロアとの段差を縮小。

乗り降りのしやすさを実現するとともに、フロアのゴミや砂ぼこりを掃き出しやすくしました。また、足へのひっかかりが少なくなるので、スカートの女性でも容易に乗り降りができます。



### ●乗り降りしやすい3段階のドア開度

リヤドアの開度を3段階に設定。狭い路地や駐車場での乗り降りがたいへん便利です。また、最大77°まで開くので、荷物の積み降ろしもスムーズに行えます。



# PACKAGE & UTILITY

## ▶ 遊びゴコロにあふれた多彩なシートアレンジ

コンパクトなボディなのに、室内もラゲージスペースも余裕の広さ。さらに、ラゲージフルフラットモードやハーフラゲージモードなど、

カンタンな操作で、さまざまなシートアレンジが行えますから、乗る人や荷物の数、シーンに合わせて、自由にお楽しみいただけます。

### 通常モード

380ℓ\*のラゲージスペースを確保。  
みんなの荷物もしっかり  
積み込めます。



### ラゲージフルフラットモード

リヤシートを格納すれば、755ℓ\*のビッグな  
フルフラットスペースが出現。  
26インチのマウンテンバイクも  
そのまま積み込めます。



### ハーフラゲージモード

6:4分割シートを倒せば、  
3名が乗車しながら  
フラットスペースをつくったり、  
スノーボードなどの  
長尺物も積み込めます。



\*VDA方式によるダイハツ測定値。



●ラゲージタイダウンフック(4個)  
ラゲージスペースに使い勝手の良いフロアフック(4箇所)を設定しました。ロープやネットと組み合わせて使用すれば、動きやすい荷物もしっかりと固定できます。



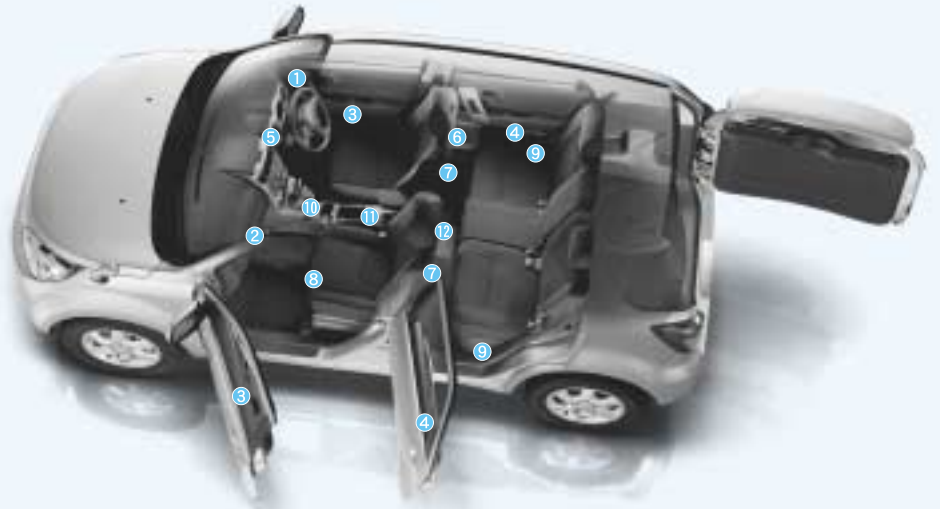
●アクセサリソケット(インパネ&デッキサイド)  
シフトレバー横と荷室の2箇所にアクセサリソケットを設定しました。携帯電話の充電やカー用品の電源としてご利用いただけます。



●撥水フルファブリックシート  
水滴がしみこみにくい撥水加工を施したフルファブリックシートを全席に採用しました。水濡れや汚れを気にすることなく、アウトドアレジャーを楽しむことができます。

## ▶ 使いやすさを追求した 充実の収納スペース

インパネまわりはもちろん、シートの下や背もたれまで、スペースを有効に利用して、便利で使いやすい収納装備を豊富に設定しました。



①インパネユーティリティポケット



②グローブボックス  
(インナーボックス付)



③フロントドアポケット(左右)  
(ボトルホルダー付)



④リアドアポケット(左右)



⑤オーバーヘッドコンソール



⑥格納式ショッピングフック  
(運転席シートバック)



⑦シートバックポケット  
(運転席・助手席)



⑧助手席シートアンダートレイ



⑨リヤシートアンダーボックス  
(左右)



⑩フロントカップホルダー(AT車)  
⑪センターコンソールボックス(AT車)  
⑫リヤカップホルダー(AT車)



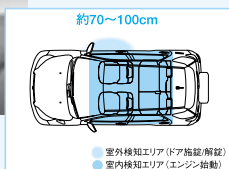
⑩フロントカップホルダー(MT車)  
⑪センターコンソールトレイ(MT車)  
⑫リヤカップホルダー(MT車)

## ▶ カーライフが楽しくなる先進の快適・安心装備

キーフリーシステムや花粉除去モード付のオートエアコンなど、先進の快適装備を採用しています。



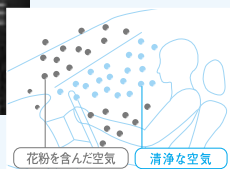
リクエストスイッチ



### ●キーフリーシステム(イモビライザー機能付)

電子カードキーを携帯していれば、キーを取り出さなくてもドアの解錠・施錠ができます。さらに、キーを挿さずにノブ操作だけでエンジンの始動・停止も行えます。また、盗難防止に配慮したイモビライザー機能も装備しています。

\*ビーゴはCXのプレミアムパックとして、革巻ステアリングホイール&シフトレバーノブとセットでメーカーオプション。ラッシュはGに標準装備。



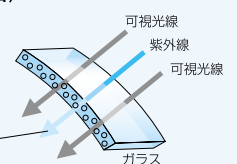
### ●空調システム

冷房能力に優れ、作動状況が一目で分かる液晶ディスプレイ付のオートエアコンを採用しました。プラズマクラスター®や花粉除去モードを採用するなど、より一層の快適性を実現しています。

\*プラズマクラスター、プラズマクラスターイオンおよびPlasmaclusterはシャープ株式会社の商標です。  
\*ビーゴはCX、ラッシュはGに標準装備。

### ●UVカットガラス(全面)

日焼けの原因となる紫外線を90%以上カットします。



紫外線90%カット

### ●セキュリティアラーム

ドアロックに連動して自動的に作動。不正な侵入を感知すると警報が鳴るシステムです。

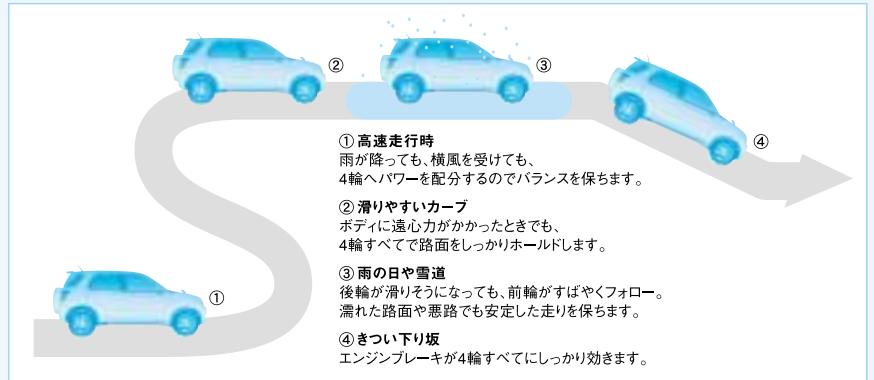
## ▶ 本格4WDシステムによる卓越した走破性と、 さまざまなシーンでドライバーを支える先進の機能。

### ▶ 高い走破性を実現する本格フルタイム4WDシステム

#### ●フルタイム4WD (メカニカルセンターデフロック付)

常に4輪に駆動力を配分することで、悪路走破性はもちろん、発進加速性能や高速安定性にも優れたフルタイム4WDを採用。「タイトコーナーブレーキング現象\*」を防止するセンターデフと、ぬかるみにはまった場合などに威力を発揮するデフロック機構も採用しました。

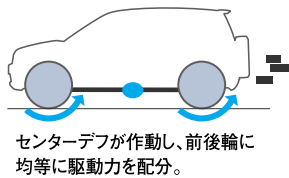
\*タイトコーナーブレーキング現象とは、前後輪の回転差により、ブレーキがかかったような状態になることです。



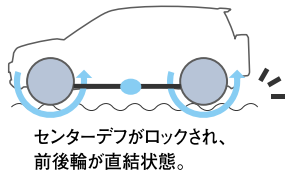
#### メカニカルセンターデフロック付フルタイム4WDシステム機能イメージ



高速走行をはじめ、通常の走行時に使用。



万一ぬかるみにはまった場合等の脱出時に使用。



#### ●センターデフロック機構

コーナリング時などでは、センターデフが働いて4WD特有の「タイトコーナーブレーキング現象」を防止。ぬかるみや雪道などで車輪が空転してしまった場合には、センターデフロックを<ロック>にすることで、脱出が可能になります。

<フリー> <ロック>の切り替えはワンタッチ操作で行えます。

#### ●ダイレクトトラクションLSD

後輪には、片輪がスリップした際に、もう一方の車輪に駆動力を配分し、高いトラクション性能を確保するダイレクトトラクションLSD (リミテッド・スリップ・デフ)を設定しました。

\*4WD車にメーカーオプション (VSCとの同時装着は不可)。

#### ●悪路走破性に優れたボディスタイルと最低地上高

ショートオーバーハングのスタイルと余裕の最低地上高などにより、悪路走破性の目安となる対地障害角でも、優れた数値を実現しました。オフロード走行時や縁石を乗り越えるときにも、スムーズに運転することができます。

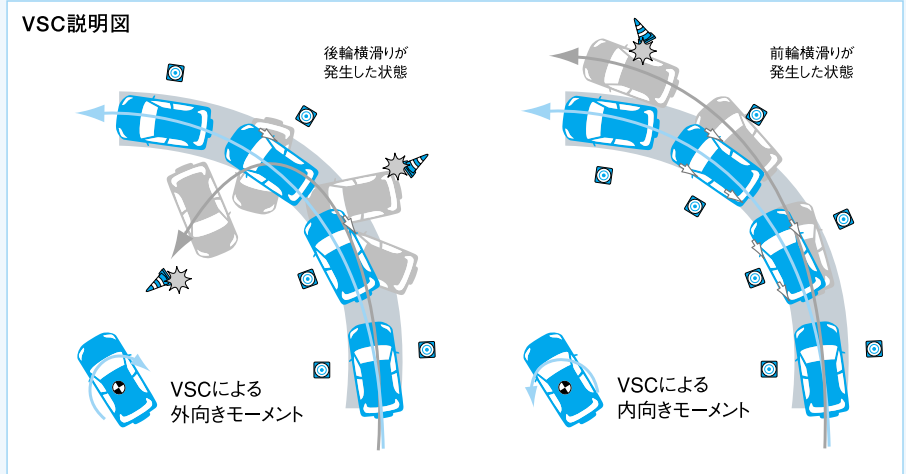


数値は4WD車。

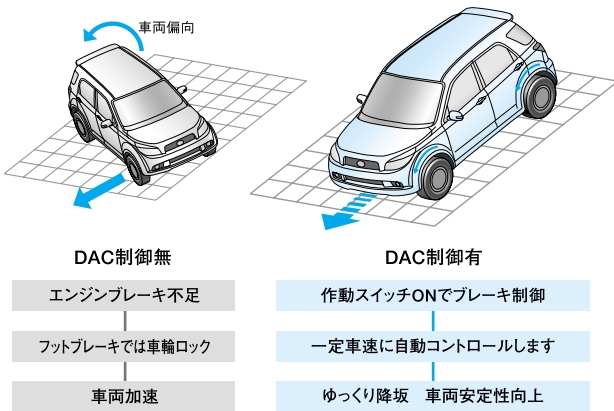
## ▶ 滑りやすい路面で威力を発揮するVSC (ビークル・スタビリティ・コントロール)

4WD車には、滑りやすい路面などで、車両の横滑りをセンサーが感知し、各輪のブレーキを自動的にコントロールするVSCを設定しました。また、AT車には、雪道や坂道で威力を発揮するDAC (ダウンヒル・アシスト・コントロール) 制御やヒルスタート・アシスト・コントロール機能を採用しました。

\*VSCは、4WD車にメーカーオプション。  
DAC (ダウンヒル・アシスト・コントロール) 制御とヒルスタート・アシスト・コントロールは4WDのAT車の方にメーカーオプション。



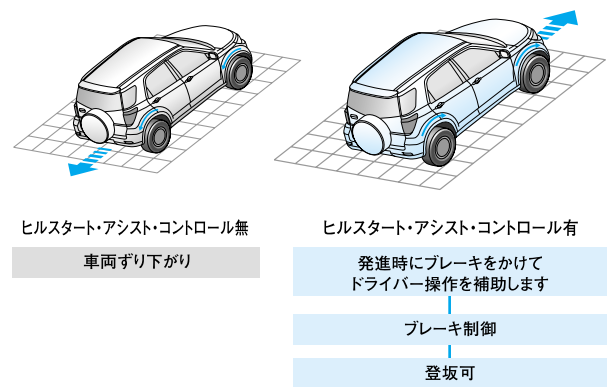
### DAC (ダウンヒル・アシスト・コントロール) 制御機能イメージ



### ●DAC (ダウンヒル・アシスト・コントロール) 制御

雪道などの滑りやすい下り坂でも、スイッチ操作により、タイヤをロックさせることなく、車速を一定速度 (約5km/h) に保つことで、安定性の高い降坂を実現するシステムです。

### ヒルスタート・アシスト・コントロール機能イメージ



### ●ヒルスタート・アシスト・コントロール

急な上り坂での再スタート時でも、ブレーキペダルを踏み込んでいる状態からさらにブレーキペダルを踏み込むことで、約2秒間ブレーキ状態を保持することができ、ずり下がりを防ぎ、坂道発進をしやすくするシステムです。

## ▶ ウィンターレジャーにうれしい冬物装備

寒冷地での使用を考慮して、信頼性・耐久性の向上を図ったうえで、ウインドシールドディアイサーや電動格納式ヒートドアミラーを装備

した寒冷地仕様\*1を設定。また、寒冷地仕様にシートヒーターとリヤフォグランプを追加したアクティブウインターバック\*2もご用意しました。

### — アクティブウインターバック —

#### 寒冷地仕様



●ウインドシールドディアイサー  
フロントガラスに積もった雪を溶かします。



●電動格納式ヒートドアミラー  
くもりを防ぎ、後方視界を鮮明に保ちます。



●シートヒーター (運転席・助手席)  
エアコンより効きが速いので、さらに快適。  
※MT車のスイッチはセンターコンソールに装着されます。



●リヤフォグランプ (リヤコンビランプ内蔵)  
運転席側バックアップランプ部分に装着。

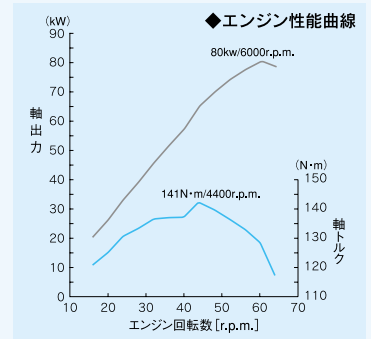
\*1 メーカーオプション (北海道地区は標準装備)。

\*2 ビーゴは、寒冷地仕様とセットでメーカーオプション。ラッシュは、「アクティブウインターバック」の名称ではなく、寒冷地仕様選択時に、シートヒーターとリヤフォグランプのセットでメーカーオプションとなります。

# PERFORMANCE

## ▶ 余裕のある走りを実現する新開発1.5ℓエンジン

新開発の高性能1.5ℓエンジン(3SZ-VE)を搭載しました。低・中速域での豊かなトルクと、高速域でのスムーズな加速性能を両立。オフロードでの走破性はもちろん、街中でのキビキビとした走りから高速走行まで、さまざまなシーンでゆとりのあるドライビングが楽しめます。また、10・15モード走行14.6km/ℓ(2WD車)の優れた低燃費も実現。さらに、画期的なインテリジェント触媒の採用などにより、全車「平成17年基準排出ガス50%低減レベル」の認定を国土交通省より取得しています。



### 2WD

10・15モード走行燃費 **14.6km/ℓ**

最高出力<ネット>  
80kW (109PS) /6,000r.p.m.

最大トルク<ネット>  
141N·m (14.4kg·m) /4,400r.p.m.



### 4WD

10・15モード走行燃費 **14.0km/ℓ (AT車)**  
**15.2km/ℓ (MT車)**

最高出力<ネット>  
80kW (109PS) /6,000r.p.m.

最大トルク<ネット>  
141N·m (14.4kg·m) /4,400r.p.m.



### ●AT・MTを設定したトランスミッション

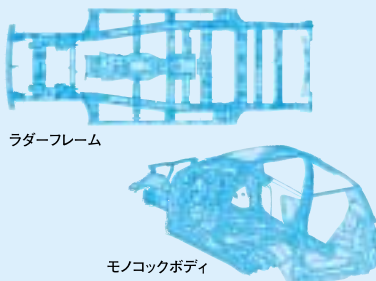
操作性に優れ、フロアを有効に使えるインパネセンターシフトの4速オートマチックトランスミッションを設定。エンジンとの適合性を高め、最適な変速制御を行うことで、力強く滑らかな走り」と低燃費を実現しました。また、4WD車には、スポーティな操作性を楽しんでいただける、フロアシフトの5速マニュアルトランスミッションも設定しました。



インパネセンターシフト4AT



フロアシフト5MT



ラダーフレーム

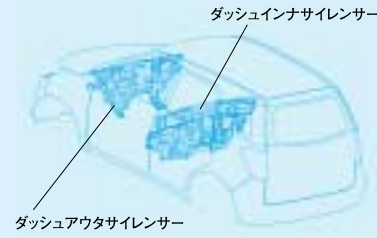
モノコックボディ

リヤ:5リンク式コイルスプリング



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

ダッシュインナサイレンサー



ダッシュアウトサイレンサー

### ●ビルトインラダーフレーム式モノコックボディ

衝突安全性や居住性に優れたモノコックボディに剛性の高いラダーフレームをビルトインした新開発のボディ構造を採用。軽量化とボディ剛性の強化を両立し、より快適な乗り心地を実現しました。

### ●新開発サスペンション

サスペンションの各部を専用チューニングすることで、長時間運転しても疲れにくい快適な乗り心地と、オフロードや高速走行時での確かな操縦性・走行安定性を実現しました。

### ●優れた静粛性能

吸音タイプのダッシュインナサイレンサーの採用をはじめ、遮音材や制振材を効果的に配置。ドア周りを二重シール化することなどにより、高い静粛性を実現しました。

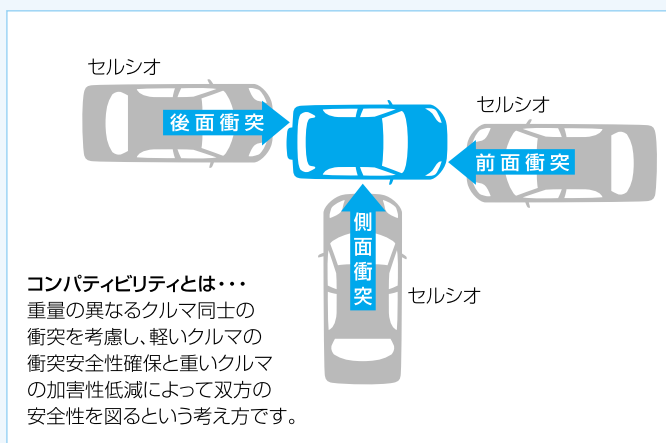


## ▶ 最高水準の衝突安全性能と歩行者への傷害軽減にも配慮したボディ構造。

### ▶ パッシブセーフティ＜衝突安全＞

#### ●全方位コンパティビリティボディ構造

重量の異なる車両同士の衝突時における共存を追求するコンパティビリティの概念を取り入れ、ダイハツの「TAF」、トヨタの「GOA」、それぞれの評価基準をクリアした衝突安全ボディを採用しました。ビーゴ/ラッシュより重い車両との衝突を念頭に、セルシオとの50%ラップオフセット前面衝突試験、側面衝突試験、50%ラップオフセット後面衝突試験という、全方位のカーツーカー衝突試験を実施。国内安全基準のクリアはもちろん、世界各国で実施されている厳しい試験法を組み合わせた衝突実験でも十分な生存空間を確保しています。



#### ●歩行者傷害軽減に配慮したボディ構造

万一の対人事故を考慮して、歩行者傷害軽減に配慮したボディ構造を採用しました。フード、カウル、フロントバンパーなどに衝撃吸収構造を採用することにより、歩行者の頭部・脚部などに加わる衝撃を緩和し、傷害の軽減を図りました。

#### 頭部への衝撃を緩和

フードやカウル、フェンダー、フードヒンジ、ワイパーピボット各部に衝撃吸収構造を採用

#### 脚部への衝撃を緩和



歩行者傷害軽減ボディ

#### ●デュアルSRSエアバッグ

前方からの強い衝撃に対して作動、シートベルトの働きと合わせて、運転席・助手席乗員の頭部・胸部への重大な傷害を軽減します。

#### ●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(前後席)

万一の衝突の際に、車両側面からの衝撃に対して前席乗員の胸部および前後席乗員の頭部側面を覆うようにして広がり、乗員への衝撃を緩和します。

\*全車にメーカーオプション。



#### ●その他の衝突安全装備

- ・ブレーキペダル後退防止機構
- ・プリテンショナー&フォースリミッター機構付フロント3点式シートベルト
- ・ISO FIX対応チャイルドシート固定バー など

### ▶ アクティブセーフティ＜予防安全＞

#### ●ABS (EBD&ブレーキアシスト付)

EBD\*とブレーキアシスト付のABSを全車に採用しました。EBDは、車両の走行状態や積載状況に応じて適切な制動力を前後輪に配分することによって、車両安定性と優れた制動力を確保するシステムです。

\*EBD=Electronic Brake force Distribution (電子制動力配分制御)。

#### ●プロジェクター式ヘッドランプ(ロービーム)

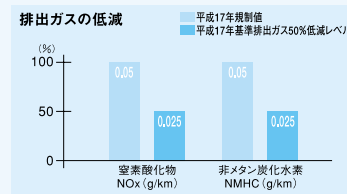
配光性に優れたプロジェクタータイプのハロゲンヘッドランプを採用。対向車や先行車への幻惑光防止に配慮して、車両状況の変化に応じて照射軸を調整できるマニュアルレベリング機能も採用しました。また、ディスチャージヘッドランプ(オートレベリング機能付)をメーカーオプション\*で設定しています。

\*ビーゴは全車、ラッシュはGにメーカーオプション。

## ▶ SUVだからこそ、自然のことを考えて積極的に取り組んだ環境対策。

### ▶ 排出ガスのクリーン化

排出ガスのクリーン化では、エンジン本体の改良に加えて、排出ガス浄化技術の最適化や、自己再生機能で優れた浄化性能を発揮するインテリジェント触媒の採用などにより、全車「平成17年基準排出ガス50%低減レベル」の認定を国土交通省より取得しました。



### ▶ 優れた低燃費を実現

温室効果ガスであるCO<sub>2</sub>排出量の低減をめざして、高性能エンジンの搭載をはじめ、最新技術の投入、車両重量の軽量化、空力特性の向上などにより、優れた低燃費を実現しました。



### ▶ リサイクルの推進と環境負荷物質の低減

樹脂部分にはリサイクル可能なPP\*1を採用。さらに、塩素を含まないTPO\*2材を使用することで、車両全体での塩化ビニール樹脂の使用量を低減しています。また、リサイクル部品の解体作業効率化をめざして、解体性向上マークを大物部品に設定しています。環境負荷物質の低減としては、アルミ製ラジエーターコアや三価スーパースズ亜鉛で表面処理を施したタンクを採用するなど、別素材を使用することで、鉛の使用量を低減。鉛使用量を2006年1月以降、1996年比で、1/10以下に低減するという業界自主目標を達成しています。

\*1 PP: Polypropylene  
\*2 TPO: Thermo Plastic Olefin

#### 環境仕様

項目	仕様	ダイハツCBA-J210G	ダイハツCBA-J210E	ダイハツCBA-J200G	ダイハツCBA-J200E
車両型式	ダイハツ ビーゴ トヨタ ラッシュ	ダイハツCBA-J210G トヨタCBA-J210E		ダイハツCBA-J200G トヨタCBA-J200E	
車両仕様	エンジン	3SZ-VE			
	燃料	無鉛レギュラーガソリン			
駆動装置	駆動方式	4WD (4輪駆動方式)		2WD (後2輪駆動方式)	
	変速機	4AT	5MT	4AT	
燃料消費率	10・15モード燃費値 (国土交通省審査値)*1 (km/ℓ)	14.0	15.2	14.6	
	CO <sub>2</sub> 排出量 (g/km)	165.8	152.7	159.0	
排出ガス	主要燃費向上対策 認定レベル (国土交通省)	可変バルブタイミング、ロックアップ機構付トルコン、電動パワーステアリング U-LEV*2*3			
	認定レベル値 (g/km)	CO	1.15		
		NMHC	0.025		
		NOx	0.025		
参考	八都府市指定低公害車、LEV-6 (京阪神六府県市指定低排出ガス車) の基準に適合。				
環境情報	車外騒音 適合騒音規制レベル	加速騒音規制値: 76 dB-A			
	エアコン冷媒使用量 (冷媒の種類)	300 (代替フロン HFC134-a)			
環境負荷物質の使用量	鉛	'96年比1/10以下 (自工会2006年目標達成) 電子基盤・電子部品のはんだ、圧電素子、軸受/ハブリングに使用			
	6価クロム	金属部品類、ボルト・ナット類の防錆目的コーティングに使用			
	水銀	液晶ディスプレイ、ディスプレイランプに使用			
	カドミウム	使用無			
リサイクル関係	リサイクルしやすい材料を使用した部品 (PP)	インストルメントパネル、フロントバンパー、リヤバンパー、ピラーガーニッシュ、ドアトリムなど			
	リサイクルしやすい材料を使用した部品 (TPO)	ルーフモール、ドアウェッジストリップ、ガラスランなど			
	樹脂、ゴム部品への材料表示	あり			
リサイクル材の使用 (バンパー材)	エンジンアンダーカバー				

\*1 燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件 (気象、道路、車両、運転、整備等の状況) が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

\*2 10・15+11モード走行。

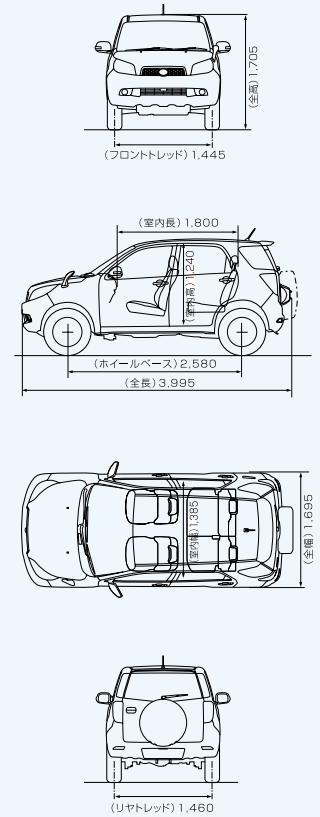
\*3 平成17年基準排出ガス50%低減レベル。

# SPECIFICATIONS

## ビーゴ/ラッシュ主要諸元表

駆動方式	2WD		フルタイム4WD		
	ビーゴ CX ラッシュ G	ビーゴ CL ラッシュ X	ビーゴ CX ラッシュ G	ビーゴ CL ラッシュ X	
車名・型式	ダイハツ ビーゴ トヨタ ラッシュ		ダイハツCBA-J200G トヨタCBA-J200E		
寸法・重量	全長	mm 3,995			
	全幅	mm 1,695			
	全高	mm 1,690*1		mm 1,705*2	
	室内	長	mm 1,800		
		幅	mm 1,385		
		高	mm 1,240		
	ホイールベース	mm 2,580			
	トレッド	前	mm 1,450	mm 1,445*3	
		後	mm 1,460		
	最低地上高	mm 180		mm 200*4	
車両重量	kg <1,150>		kg 1,180<1,190>		
乗車定員	名 5				
性能	燃料消費率 10・15モード走行(国土交通省審査値)	km/ℓ <14.6>		km/ℓ 15.2<14.0>	
	主要燃費向上対策	ロックアップ機構付トルコン+可変バルブタイミング+電動パワーステアリング			
	最小回転半径	m 4.9		m 4.9*5	
	型式	3SZ-VE			
エンジン	種類	水冷直列4気筒16バルブDOHC縦置			
	総排気量	cc 1,495			
	内径×行程	mm 72.0×91.8			
	圧縮比	10.0			
	最高出力(ネット)	kW[PS]/r.p.m. 80[109]/6,000			
	最大トルク(ネット)	N·m[kg·m]/r.p.m. 141[14.4]/4,400			
	燃料供給装置	EFI(電子制御式燃料噴射装置)			
	使用燃料およびタンク容量	ℓ 無鉛レギュラーガソリン・50			
	駆動方式	FR(後2輪駆動)		フルタイム4WD(メカニカルセンターデフロック付)	
	トランスミッション	クラッチ形式	<3要素1段2相式(ロックアップ機構付)>		<3要素1段2相式(ロックアップ機構付)>
変速比		1速	<2.730>		3.769<2.730>
		2速	<1.526>		2.045<1.526>
		3速	<1.000>		1.376<1.000>
		4速	<0.696>		1.000<0.696>
		5速	<->		0.838<->
後退		<2.290>		4.128<2.290>	
最終減速比		<5.125>		5.125<5.571>	
ステアリング形式	ラック&ピニオン				
ブレーキ形式	前	ディスク		ディスク*6	
	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	5リンク式コイルスプリング			
タイヤ	215/65R16 98S				

## ビーゴ/ラッシュ寸法図 [4WD](単位:mm)



\*1.ルーフレール装着車は1,725mm。

\*2.ディスチャージヘッドランプ装着車は1,690mm、ルーフレール装着車は1,740mm。ディスチャージヘッドランプおよびルーフレール装着車は1,725mm。

\*3.ディスチャージヘッドランプ装着車は1,450mm。 \*4.ディスチャージヘッドランプ装着車は180mm。

\*5.ディスチャージヘッドランプ装着車は5.0m。 \*6.VSC/VSC(DAC制御&ヒルスタート・アシスト・コントロール付)装着車はベンチレーテッドディスク。

●<>内は4速オートマチック車、[ ]内は従来の数値で参考値です。

■燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備等の状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

■エンジン出力表示には、ネット値とグロス値があります。「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものであり、「グロス」はエンジン単体で測定したものです。

同じエンジンを測定した場合、「ネット」は「グロス」より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。

■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

## ダイハツ ビーゴ / トヨタ ラッシュ メーカー希望小売価格

(単位:円)

車種	グレード	エンジン	駆動	トランスミッション	価格*	
					価格*	消費税抜き
ダイハツ ビーゴ	CL	3SZ-VE (1.5ℓ)	2WD (FR)	4AT	1,596,000	1,520,000
					1,711,500	1,630,000
	CX		4WD	5MT	1,701,000	1,620,000
				4AT	1,785,000	1,700,000
	CL		4WD	5MT	1,816,500	1,730,000
				4AT	1,900,500	1,810,000
トヨタ ラッシュ	X	3SZ-VE (1.5ℓ)	2WD (FR)	4AT	1,596,000	1,520,000
					1,764,000	1,680,000
	G		4WD	5MT	1,701,000	1,620,000
				4AT	1,785,000	1,700,000
	X		4WD	5MT	1,869,000	1,780,000
				4AT	1,953,000	1,860,000
G	4WD	5MT	1,869,000	1,780,000		
		4AT	1,953,000	1,860,000		

\*ダイハツ ビーゴは北海道、トヨタ ラッシュは北海道および沖縄の価格が異なります。価格にはリサイクル料金は含まれません。



**DAIHATSU**




**TOYOTA**

**We do COMPACT.**

**ダイハツ工業株式会社**

**Drive Your Dreams.**

人、社会、地球の新しい未来へ。  TOYOTA

**トヨタ自動車株式会社**



古紙配合率100%の再生紙を使用しています。  
Press Information JAN.17.2006