

Scoop

2005年 12月

ビーゴ/ラッシュ

ダイハツ

ビーゴ/ラッシュの「小っこいけど本格SUV」宣言にドキッ

予想発売時期：06年1月17日

- 全長×全幅×全高：3995mm×1695mm×1705mm
- 搭載エンジン：1.5リットル 直4

エクステリア

後付けオーバーフェンダー捨てて当初から5ナンバー幅でデザイン



[↑ zoom](#)



[↑ zoom](#)

ビーゴのフロントマスク。バンパー上面がヘッドランプ下を通してラウンドしており、愛嬌がある中にも精悍さが漂っている。写真は新色のクリアライムグリーンマイカM。

ボディ同色のスペアタイヤケースが装備されて上級感が演出されるリアビュー。写真はリアスポイラーやアルミホイールが省かれているベースグレードのCLだ。



[↑ zoom](#)



[↑ zoom](#)

トヨタにOEM供給されるラッシュも基本的なデザインやカラー設定は同じ。こちらはアルミホイールを履く上級グレードの写真だ。ドアミラー内蔵のターンランプは全車に標準装備される。

ウィークポイントだった動力性能と居住性を改善

「きゃかわいい」と女性から注目される一方で、センターデフロックを持つ本格的な4WDシステムと取っ手回しのよいコンパクト・ボディがSUVフリークにもウケたテリオスノキャミ。当時のダイハツが軽自動車用に開発した新規プラットフォームを規格施行前に使って小型車として97年に発売し、追って軽自動車版のテリオスキッドをリリースした経緯は記憶に新しい。しかし、コンパクト・サイズというメリットの裏返しに「居住性がよくない」「エンジンや足まわりのメカニカル部分が貧弱」といった弱点も指摘されていた。

そこでダイハツは軽自動車版を切り離して考え、先の東京モーターショーで披露されたビーゴを開発。最大の違いはプラットフォーム一新による車格の向上で、外観デザインも軽自動車をベースに仕立てられたものとは異なり、ボリュームある造型に変わる。スリーサイズは3995mm（テリオス比プラス210mm）×1695mm（同プラス140mm）×1705mm（同10mm）。ホイールベースも160mm延長されて2580mmをマークする。

オーバーフェンダー装着によって拡幅が図られ、下半身太りが否めない現行テリオスと異なり、ボディ全体がバランスよく、しかも親しみやすくスポーティに仕上がっているのは見てのとおり。なお、トヨタにOEM供給されるキャミ後継車のラッシュはエンブレム類が異なる以外、全くビーゴと同じだ。

ボディ拡大は室内空間を広げる点でもメリットを生み出している。横方向に狭く、窮屈な印象が強いテリオスとは打って変わってビーゴノラッシュのキャビンスペースは大人が乗り込んでも余裕たっぷり。先に触れたホイールベース延長に伴って後席ニールームも広がる。さらに、ドア開口部と室内フロアの段差が小さく、大きくまたぐ必要がないのは女性に嬉しい配慮と言えよう。

奥行き745mmのラゲッジスペースはフル乗車時でも380リットルの容量が確保され、リアシートをタンブルさせて格納すると一気に800リットルに拡大。ヘッドレストが鞍型のため、シートをタンブルさせる際に取り外す必要がないのも便利だ。

プラットフォーム一新と同時に見逃せないのがエンジン排気量の拡大だ。現行1.3リットル（90ps / 12.5kg-m）から3SZ-FE型と呼ばれる新開発1.5リットルユニットにボタンタッチを果たすエンジンは109ps / 14.4kg-mのスペックを誇る。しかも4WDのAT車で比べると、10・15モード燃費も13.8km / リットルから14.0km / リットルに向上。トランスミッションは4速ATインパネシフトのほか、4WD車に限っては5速MTフロアシフトも用意される。

スタックした時に脱出できるセンターデフロックはテリオスから受け継

がれるダイハツのこだわりアイテムだが、ビーゴノラッシュにはヘビー級SUVのプラドに採用されている本格デバイスもおごられる。そのひとつ、DAC（ダウンヒル・アシスト・コントロール）制御は急な下り坂でもタイヤをロックさせることなく5 kmノリットル程度に速度を制御するデバイスで、ドライバーはハンドル操作に専念できる。また、新ヒルスタート・アシスト・コントロールはブレーキペダルから足を離しても約2秒間ブレーキ状態が保たれ、急な上り坂でクルマが後退するのを防ぐ。ともに4WDのAT車にVSC&TRCとセットオプション。

ビーゴノラッシュは2グレードから選べる。すなわち、ドアミラーターンランプやプライバシーガラス、電動格納式ドアミラー、スペアタイヤハードケースが標準装備されるベースモデルCL（ラッシュはX）と、リアスポイラー、本革巻きステアリング&シフトレバー、運転席アームレスト、オートエアコン&プラズマクラスター、キーフリーシステムなどが加わる上級仕様のCX（ラッシュはG）が用意される。エアロ仕様はひとまずラインナップから消えるが、デビュー後に要望が多ければ追加設定されるかもしれない。

待望の発表日は06年1月17日で、その週末（同21&22日）には店頭発表会が開催される。広くなるキャビンスペースや大幅に洗練される内外装を確認したいなら、行かないデはない。

コックピット

クールなメタル調クラスターと3眼メーターが頼もしさを誇示



[↑ zoom](#)



[↑ zoom](#)

ビーゴのインパネで目を引くのがメタル調に仕立てられたセンタークラスターだ。フラッシュサーフェス・デザインとビルトインされた専用オーディオは高級車顔負け。

大型ドアグリップもメカニカル・テイストが強いメタル調で、インパネとの統一が図られている。

現行テリオス



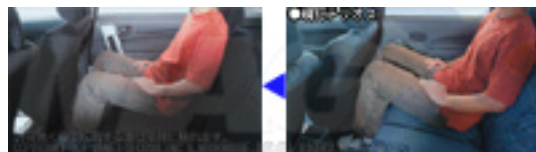
[↑ zoom](#)

パッケージング

140mm広がる全幅をいかして窮屈キャビンがゆったり空間に



[↑ zoom](#)



[↑ zoom](#)

運転席と助手席の間隔が580mmから一気に700mmまで拡大され、ゆったりと座れるキャビンを手に入れるビーゴ/ラッシュ。ちなみにエクストレイルでも705mmどまり。

ホイールベースも160mm伸び、2580mmに達する。おかげで前後席の間隔も775mmから75mm広がって850mmが確保される。その差は歴然としている。

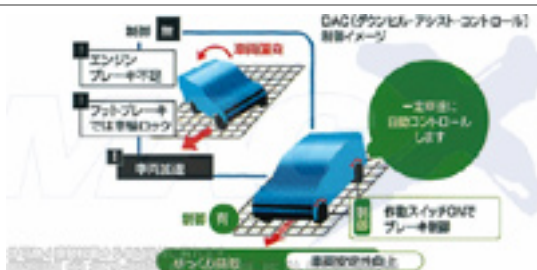
パフォーマンス

余裕をもたらす1.5リットルエンジンとヘビー級の本格装備で悪路OK



[↑ zoom](#)

3SZ-FE型と命名される新開発1.5リットルエンジンは109ps / 14.4kg-mを発揮し、0→200m加速タイムは12.3秒を記録する。4WD・AT車の10・15モード燃費は14.0km / リットル。



[↑ zoom](#)



[↑ zoom](#)

ヘビー級のプラドから譲り受けるDAC（ダウンヒル・アシスト・コントロール）制御は降坂時の車速を自動的に制御してクルマを安定化させる心強い装備だ。4WD車に設定。

同じく4WDのAT車にオプション設定される新ヒルスタート・アシスト・コントロール。坂道でクルマがずり下がるのを抑えるデバイスで、ラクに発進できる。



許可無く複製転載する事は法律に触れます。
COPYRIGHT (C) SANET-SHOBOU, INC & WOOKHOUSE, INC ALL RIGHTS RESERVED



許可無く複製転載する事は法律に禁じます。

COPYRIGHT (C) SANET-SHOBOU, INC & MOOKHOUSE, INC ALL RIGHTS RESERVED



許可無く複製転載する事は法律に禁じます。
COPYRIGHT (C) SANEI-SHOBOU, INC & MOOKHOUSE, INC ALL RIGHTS RESERVED



許可無く複製転載する事は法律に禁じます。
COPYRIGHT (C) SANEI-SHOBOU, INC & MOOKHOUSE, INC ALL RIGHTS RESERVED



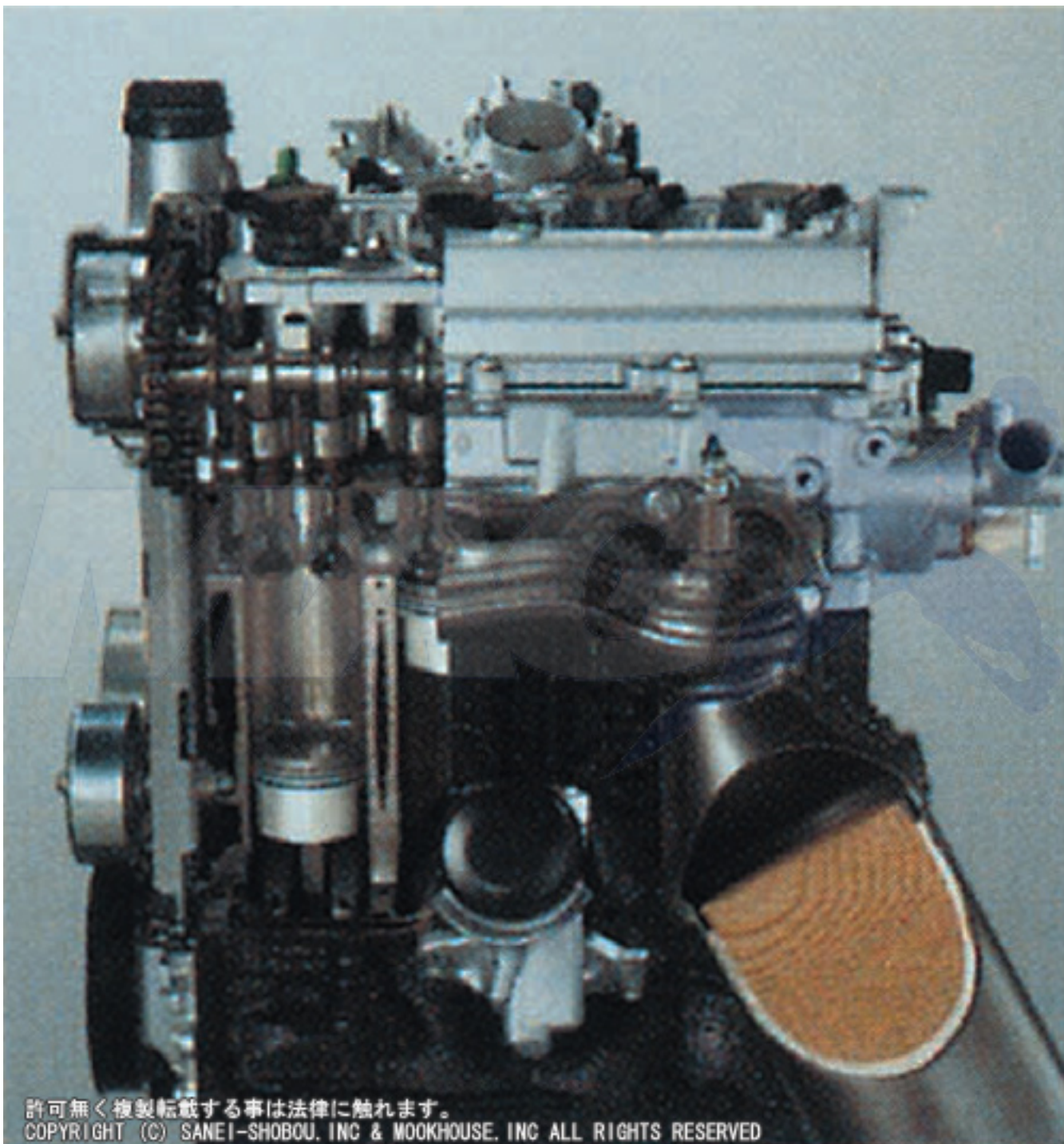


許可無く複製転載する事は法律に触れます。
COPYRIGHT (C) SANEI-SHOBOU, INC & MOOKHOUSE, INC ALL RIGHTS RESERVED









許可無く複製転載する事は法律に触れます。

COPYRIGHT (C) SANEI-SHOBOU, INC & MOOKHOUSE, INC ALL RIGHTS RESERVED

