

P r e s s I n f o r m a t i o n

2012.12.20



MOVE
CUSTOM



MOVE

ダイハツ工業株式会社

本社:〒563-8651 大阪府池田市ダイハツ町1番1号
東京支社:〒105-0004 東京都港区新橋6丁目19番15号

本冊子に関するお問い合わせは広報・渉外室へ
TEL〈大阪〉072(754)3047 〈東京〉03(6430)8854

URL:<http://www.daihatsu.co.jp>

2012年12月発行

From The Executive Officer

軽トップメーカー^{※1}として「軽自動車の本流」を極める

Profile

執行役員 上田 亨

1984年 ダイハツ工業(株)入社。
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。

軽自動車の本質とは何か？その答えを徹底的に考え、たどり着いた答えは「低燃費・低価格」でした。

そして2011年、我々は軽自動車の本質を追求したクルマ「ミライース」を発売いたしました。ミライースは既存技術を極限まで磨き上げ、高価なデバイスを使うことなくハイブリッド車並の低燃費を実現しながら、徹底した原価低減活動と調達改革により、軽自動車にふさわしい低価格で皆さまにご提供することができました。この「低燃費・低価格」の考え方は多くの皆さまからご共感いただき、「第3のエコカー」といった新ジャンルを確立できたと自負しております。

低燃費の実現に向けミライースでは、低燃費化技術「e:Sテクノロジー^{※2}」を開発いたしました。これは、パワートレーンの進化・車両の進化・エネルギーマネジメントの3つの観点から既存技術に対して、徹底した見直しを行いました。

また、低価格の実現に向け、品質面・原価面において、最も素質のよい図面を追求した設計素質の向上など部品軸の低コスト化活動やオープン&フェアな買い方の見直しなどの調達改革を行いました。

その結果、「JC08モード30km/ℓの低燃費なクルマを、80万円を切る価格で発売」という非常に高い目標を達成することができたのです。

現在、軽自動車市場は、他社新型車の投入により、さらに厳しい戦いとなっております。

そのような状況の中、我々は「軽の本質」追求に全社一丸で挑戦し続け、ミライースで培った低燃費・低価格な軽自動車づくりをさらに進化いたしました。

今回新たに生まれ変わった「ムーヴ」では進化した「e:Sテクノロジー 第2弾」により、クラストップの低燃費^{※3}をコストを抑制しながら達成しました。さらに「もっと軽にできること」という考えのもと、燃費の追求だけではなく、クルマ本来の基本性能である「走る・曲がる・止まる」を徹底追求することで、安定した走行性能や快適な乗り心地、上質な室内空間を実現。また、先進の衝突回避支援システムを採用いたしました。

ダイハツは、軽自動車の本質を常に追求し進化させると共に、クルマ本来の基本性能のさらなる向上、軽に求められる先進技術の開発に積極的に取り組み、軽自動車トップメーカー^{※1}として「軽自動車の本流」に挑み続けます。皆さまダイハツの軽自動車づくりの思いを感じ、さらなる進化にどうぞご期待ください。

ダイハツ軽自動車づくりの進化



「低燃費・低価格」の進化

・e:Sテクノロジー 第2弾、さらなる低コスト活動

基本性能の進化

・安心感ある走り、快適な乗り心地、上質な室内空間

先進装備の採用

・軽初^{※4}衝突回避支援システム採用

軽自動車の本質追求
「低燃費・低価格」の実現

・e:Sテクノロジー開発
・部品軸低コスト活動

Contents

Vision	1	Ecology	3	Performance	5	Design	7
Concept	2	Economy	4	Safety	6	Package & Comfort Utility	8

※1:2007年-2011年、国内軽自動車 年間新規届出数(全軽自協より)。※2:Energy Saving Technology ※3:全高1,550mm以上の軽自動車クラス。ターボエンジン車を除く2WD車。2012年12月現在、ダイハツ調べ。※4:2012年12月現在、ダイハツ調べ。

From The Chief Engineer

New MOVEでダイハツの新たなステップを具現化

Profile

製品企画部 チーフエンジニア

中島 雅之

1974年 ダイハツ工業(株)入社。

ボデー設計部で小型車の車体構造を担当後、製品企画部にて、ストーリー・ブーンの開発を担当。

2008年にタント エグゼの開発責任者を担当。2011年よりムーヴの開発責任者となる。



今回、ダイハツの基幹車種である「ムーヴ」に、従来からご好評頂いている広々空間や、快適装備などはそのままに、「もっと軽にできること」を具現化し、マイナーチェンジとしては異例の大幅な改良を施しました。改良ポイントは大きく分けて4点となります。

- ① クラストップの低燃費29.0km/ℓ^{※1}を既存技術の徹底追求により低価格で達成
- ② 「走る・曲がる・止まる」を徹底追求し、基本性能の大幅な改良により、安心感のある走り・快適な乗り心地・上質な室内空間を実現
- ③ 軽自動車にも安心・安全な、軽自動車初^{※2}となる衝突回避支援システムなど先進システムを採用
- ④ 安心感や存在感を感じるデザインへの一新

まず、燃費性能については、低燃費と低価格の両立を前提として、e:Sテクノロジーをさらに進化いたしました。e:Sテクノロジーはパワートレーンの進化・車両の進化・エネルギーマネジメントの3つの要素から構成されていますが、今回の進化した「e:Sテクノロジー 第2弾」はエネルギーマネジメントに注力しております。キーポイントとなるサーモ(熱)マネジメントでは、軽自動車初^{※2}CVTサーモコントローラーの採用や、気筒別燃焼制御などにより燃焼効率を向上しました。また、パワートレーンの進化や車両の進化についても改善を加え、クラストップの29.0km/ℓ^{※1}を達成しました。

基本性能の向上については、「ファン&リラックス ドライブ」をコンセプトに、全車フロントスタビライザーの採用や足回り部品の最適チューニングにより、安心感のある走りや快適な乗り心地を実現。また、防音材の最適配置による静粛性の向上により上質な室内空間となっております。

「1台でも事故被害を減らしたい!」。軽自動車だからこそ、先進の安心デバイスを「その思いで開発した「スマートアシスト」は、軽自動車初^{※2}となる衝突回避支援システムです。低速域衝突回避支援ブレーキ機能や誤発進抑制制御機能などの先進装備を軽自動車にふさわしい低価格で採用しました。

さらにデザイン面では、フロントフェイス・インパネデザインを一新。ムーヴは塊感のあるスクエアスタイルとして、安心感を演出。ムーヴ カスタムは、軽ガソリン車初^{※2}の4連LEDヘッドランプの採用や大型メッキグリルなどで存在感際立つスポーティなスタイルとなっています。

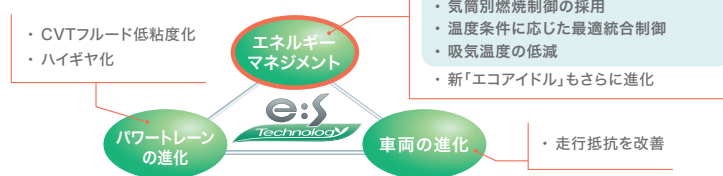
今回の「ムーヴ」「ムーヴ カスタム」は、これらの要素を確実に進化させながらも、お求めやすい価格設定としております。軽自動車トップメーカー^{※3}のダイハツが考える「軽自動車の本流」を感じ、皆さまに感動いただける1台に仕上がったと確信しています。

進化したe:Sテクノロジー

〈従来のe:Sテクノロジー〉



〈進化したe:Sテクノロジー 第2弾〉



新「ムーヴ」「ムーヴカスタム」の特徴

Point.1 クラスNo.1の低燃費 29.0km/ℓ^{※1}

Point.2 安心感のある走りや快適な乗り心地を徹底追求

Point.3 軽自動車「初」^{※2}の衝突回避支援システムを搭載

Point.4 安心感・存在感あるデザインに一新



※1: 全高1,550mm以上の軽自動車クラス。ターボエンジン車を除く2WD車。2012年12月現在。ダイハツ調べ。 ※2: 2012年12月現在。ダイハツ調べ。 ※3: 2007年-2011年、国内軽自動車 年間新規届出数(全軽自協より)。

進化したe:SテクノロジーでクラスNo.1の低燃費^{※1}を達成



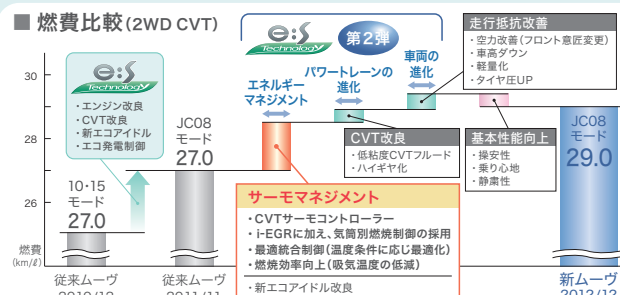
e:Sテクノロジー第2弾はサーモ(熱)マネジメント技術を徹底追求

e:Sテクノロジーの搭載により、大幅に燃費性能を向上したムーブ。今回は、進化した「e:Sテクノロジー 第2弾」で、さらなる低燃費化を実現。キーポイントはサーモ(熱)マネジメント。軽自動車初「CVTサーモコントローラー」の搭載や、エンジン・CVTの最適統合制御、気筒別燃焼制御、吸気温度の低減などにより燃費性能がさらに向上し、クラストップの低燃費^{※1}を実現。

クラスNo.1の低燃費^{※1} (2WD NA)

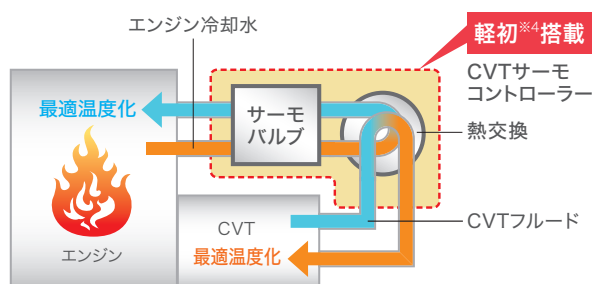
29.0 km/ℓ

JC08モード
走行燃費^{※2}



軽自動車初^{※4}「CVTサーモコントローラー」を搭載

冷えたCVTフルードは、ギヤなどを回転させる際にエンジンに余分な負荷がかかっていました。さらに、CVTフルードはエンジンオイルなどと比べると温まるまで時間が長いので、走行中、エンジンに大きな負荷をかけていました。そこで今回搭載したCVTサーモコントローラーで、エンジン冷却水の熱を利用し、CVTフルードを素早く温め、常に最適な温度に保つことで、エンジンの負荷を軽減させ燃費向上を図りました。



サーモバルブにより、エンジン冷却水の温度を検知し、エンジン側が十分に温まったことを確認してから、CVTフルードとの熱交換を開始することで、より効果的にエンジン・CVTを最適温度化。

温度条件に応じた最適統合制御

CVTサーモコントローラーで最適化された温度に応じて、燃料噴射やCVT変速制御を最適化。

気筒別燃焼制御

i-EGR^{※5}に加え、気筒毎の点火タイミングをコントロールし燃焼状態を最適化することで燃費を向上。

吸気温度の低減

エンジンルーム内にうまく風を導き、吸気の熱膨張を抑えて燃焼効率を向上。

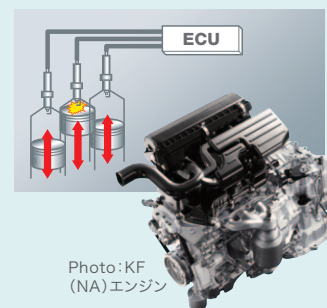


Photo: KF (NA) エンジン

新「エコアイドル」もさらに進化し、低燃費に貢献

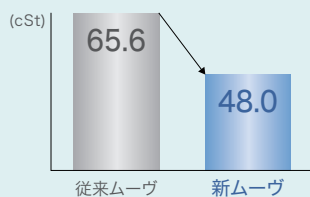


従来の新エコアイドルでは、ブレーキをかけ、車速が7km/h以下になるとエンジンが停止していましたが、今回は車速が9km/h^{※6}以下になるとエンジンを停止。アイドリング時間をより増加することで、低燃費化に貢献しています。

CVTの改良を実施

CVTフルード低粘度化

CVTフルードの低粘度化を実現。当社比で26%の低粘度化を達成し、冷えている状態でも抵抗が少なくエンジン負荷を低減します。



ハイギヤ化

変速ギヤ比の最適化(ハイギヤ化)によりエンジン負荷を低減しました。

走行抵抗を改善

フロント意匠の変更による空力の改善や、車高を低くすることで、走行抵抗を改善しました。

※1: 全高1,550mm以上の軽自動車クラス。ターボエンジン車を除く2WD車。2012年12月現在。ダイハツ調べ。 ※2: 国土交通省審査値。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、エコアシスト使用等)に応じて燃料消費率は異なります。 ※3: カスタムRS 4WDを除く。 ※4: 2012年12月現在。ダイハツ調べ。 ※5: Ion controlled Exhaust Gas Recirculation. ※6: カスタムRSを除く。

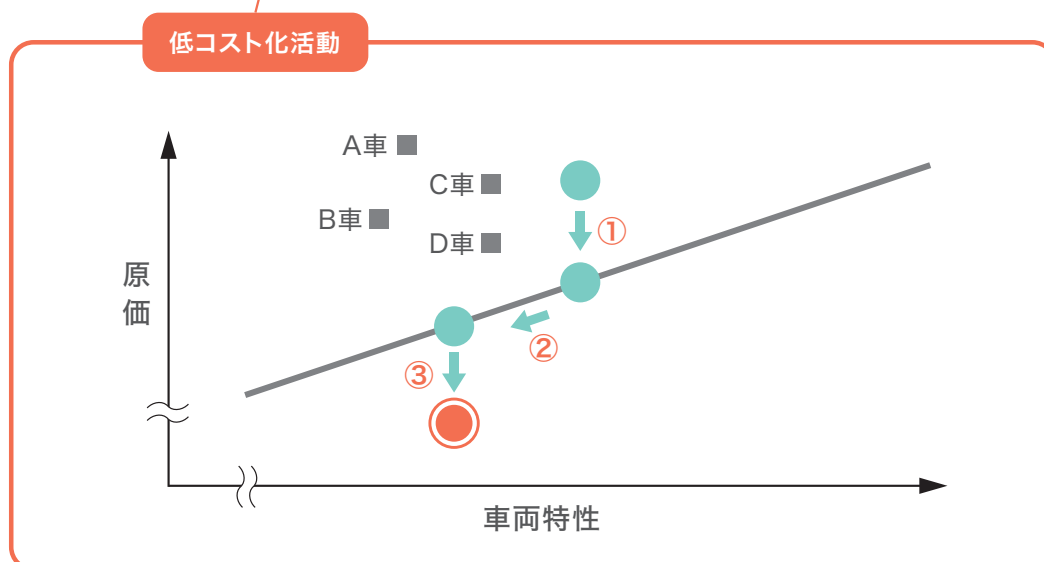
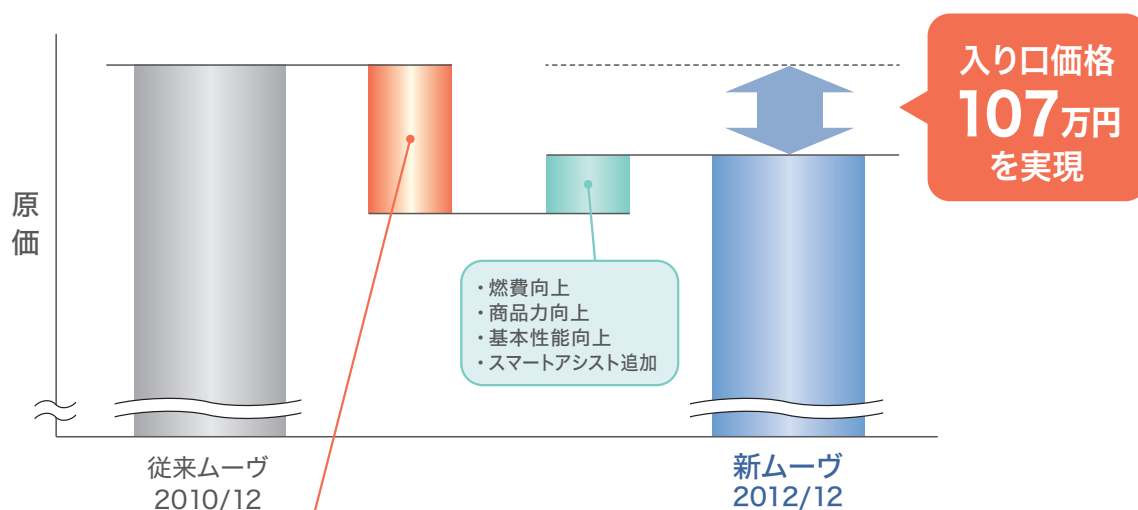
部品軸での低コスト化活動と買い方見直しを継続

ミライースから始まった徹底的な低コスト化活動を新しいムーヴでも継続

部品軸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十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107万円の低価格を達成いたしました。



- ① 設計素質の向上
- ② 車両特性に相應しい仕様の追求
- ③ 買い方見直し

部品軸での低コスト化活動

安心・上質な走りを追求し、基本性能を向上

足回りの徹底追求により、安定した走りと快適な乗り心地を実現

ファン & リラックスドライブ コンセプト

今回の改良により、足回り部品を全車で共通化。従来はカスタムグレードにのみ設定していたフロントスタビライザーやカスタムRSグレードにのみ採用していたローダウンススペンションなどを全車標準装備としました。さらに、ゴムやバネの形状・特性まで一つ一つ見直し、安定した安心感のある走りを徹底的に追求。全グレードで高い走行安定性を実現しました。

フロントスタビライザー、ローダウンススペンションを全車に採用

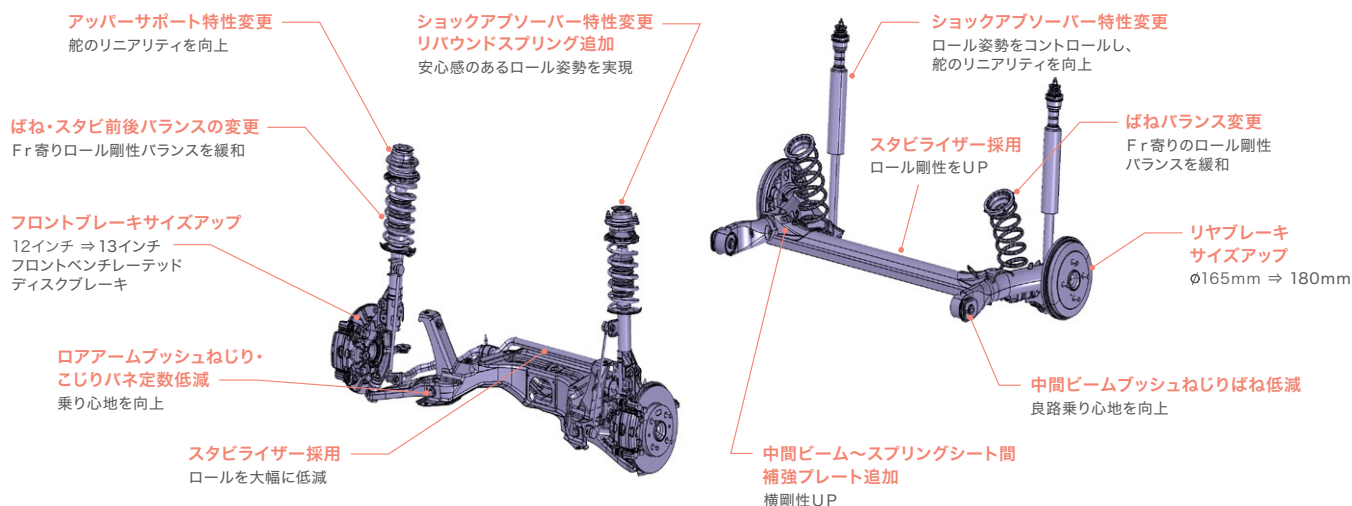
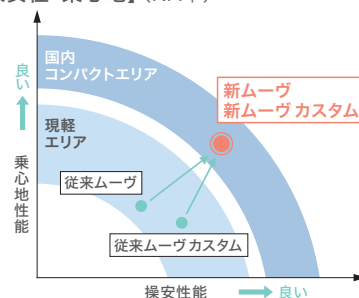
全車にフロントスタビライザーを、2WD全車にリヤスタビライザーを採用することで、ロールを大幅に低減し、安定した車体姿勢を維持します。また、全車ローダウンススペンションを採用し、室内高はそのままに全高15mm・最低地上高10mm低くすることで、重心が低くなり、安定した走行性能を実現。高速道路などでの走行中もリラックスしたドライブを楽しめます。

足回り部品の徹底追求による乗り心地の向上

ブッシュバネのバネ定数を低減し、路面から伝わる振動を減少。ロール剛性UPにより、ロール時の姿勢を安定させ、FrとRrのロール剛性比の最適化により操舵時のリニア感を向上しました。あわせて、前後ブレーキサイズを大型化し、制動性能を向上しました。

軽トップ・小型車並みの操縦安定性・乗り心地を実現

【操縦安定性・乗り心地】(NA車)



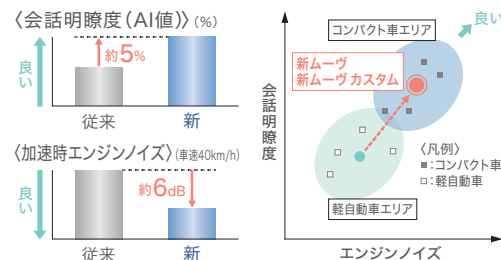
始動から高速域まで妥協せず、高い静粛性を実現

従来ムーヴを見直し、静粛性の向上に寄与の高い部位への徹底した対策を実施。原音の低減や各部剛性アップによる音侵入経路の遮断に加え、ダッシュインナーサイレンサーの性能向上などの防音材配置見直しによる効率的な対策により、軽トップ・小型車並みの静粛性を実現しました。

【従来ムーヴからの改良点】



【NV性能】



始動時、加速走行時の静粛性も向上

エンジンスタートのギヤ見直しによるクラッキング音低減とトルコンダンパー特性見直し等による低回転走行時の振動/騒音低減を実施。また、防音材の最適配置の他にマフラー容量の大型化などあらゆる箇所を見直し、始動～加速走行時の静粛性を向上しました。

軽自動車「初」^{*}となる先進のシステムを採用



衝突回避支援システム「スマートアシスト」を低価格で実現

従来ムーヴからの衝突安全ボディ「TAF」や、乗員にやさしい安全インテリア「SOFI」など高いパシブセーフティはそのままに、衝突回避支援システム「スマートアシスト」を採用。フロントグリル内に取り付けられたレーザーレーダーで前方車両や、障害物（壁や建物）を認識し、ドライバーのうっかりミスなどによる低速域での衝突回避や、ペダル踏み間違いによる急発進の抑制を支援します。（L「SA」、X「SA」、カスタムX「SA」、カスタムX「Limited SA」に標準装備）

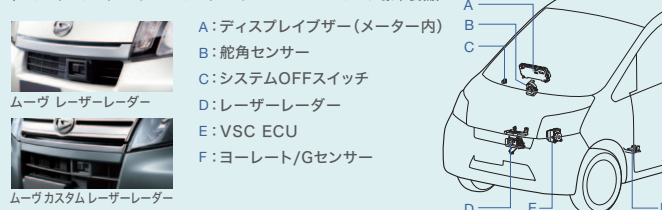
^{*}2012年12月現在。ダイハツ調べ。■スマートアシストに頼った運転は絶対に行わないでください。スマートアシストの認識性能・制御性能には限界があります。状況によっては作動しない場合があります。

先進のシステムを軽自動車にふさわしい低価格で実現

従来は、レーダー クルーズ コントロール機能にも使えるよう、検知距離の長いレーザーレーダーを採用していました。今回は、レーダー クルーズ コントロール機能を採用せず、また作動车速を約30km/h以下と設定することで複雑なメカ機構による価格の上昇を抑制。実際の作動シーンとお客様が求める機能を正確に把握することで、先進のシステムを軽自動車にふさわしい低価格で実現しました。

フロントグリル内にレーザーレーダーを搭載

（L「SA」、X「SA」、カスタムX「SA」、カスタムX「Limited SA」に標準装備）



① 低速域衝突回避支援ブレーキ機能

約4～約30km/hで走行中は、「レーザーレーダー」が前方車両を認識。衝突の危険性が高い場合に、ブザーとメーター内のインジケータ表示でドライバーに警告します。その後もドライバーがステアリングやブレーキで回避操作せず、衝突の危険性が非常に高まった場合に緊急ブレーキが作動。相対速度が約20km/h以下の場合は衝突回避、約20～約30km/hの場合は、被害軽減を支援します。低速域衝突回避支援ブレーキ機能は、主に前方車両に作動します。ただし、二輪車・歩行者・電柱・壁などに対しても、低速域衝突回避支援ブレーキ機能が作動することがあります。

1 衝突警告



2 緊急ブレーキ



3 衝突回避 / 被害軽減支援



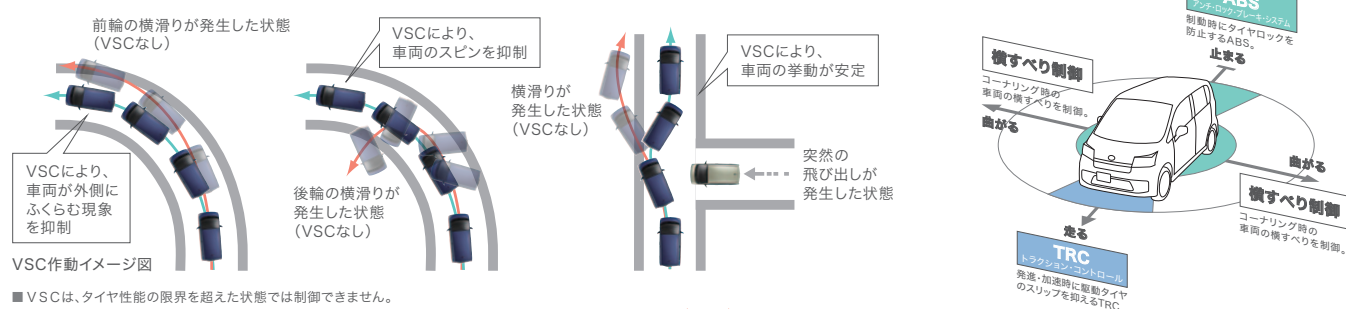
■スマートアシストはお客様の安全運転を前提としたシステムです。スマートアシストに頼った運転は行わず、安全運転を心がけて下さい。

■スマートアシストの低速域衝突回避支援ブレーキ機能は、約4～約30km/hで走行中、先行車との衝突の危険性が高まった場合に作動し、自動的に停止または減速して衝突回避や衝突被害の軽減を図ります。

■二輪車や歩行者、電柱、壁などにも作動する場合がありますが、これらへの衝突を回避することを目的とはしていません。 ■ドライバーが回避操作をおこなった場合や、路面状態、気象等の条件によっては、システムが作動しない場合があります。

④ VSC & TRC

全車に標準装備したABS（EBD機能付）に加え、加速時などでの駆動輪のスリップを防ぐTRCと、旋回時の横滑り制御を組み合わせたVSCを採用。急なハンドル操作や滑りやすい路面での旋回時にも、車両安定性を確保します。



■VSCは、タイヤ性能の限界を超えた状態では制御できません。

フロントフェイス・インパネデザインを一新

MOVE シンプルでスマート、さらに安心感あふれるスクエアスタイル

塊感のあるスクエアデザインへと一新された「ムーヴ」。シンプルでボリュームのあるフロントフェイスとなり、見た目に安心感を与えるスタイルを表現しました。



Photo: X'SA。ボディカラーはパールホワイトⅢ(W24)。



シンプル・安心感を表現したフロントフェイス

フード先端を持ち上げ、角型ヘッドランプとグリル・バンパーを大きな塊に見せ「シンプル・安心感」を表現。安心感の伝わるシンプルでボリュームのあるフロントフェイスへと一新しました。また、ボンネットフードの形状見直しにより、歩行者保護性能も向上しています。



シンプルな角型ヘッドランプを採用。



多灯LEDにより質感・視認性を向上したリヤスタイル

従来の4個から12個へと増えたLEDリヤコンビランプが、質感を高めるとともに、周囲からの視認性も向上し、安心感のあるリヤスタイルを実現。

MOVE CUSTOM

存在感とプレミアム感あふれる先進のスポーティスタイル

目力のあるフロントフェイスへと一新された「ムーヴ カスタム」。大型のメッキグリルや特徴的なグラフィックのバンパーで存在感が際立ち、先進の4連LEDヘッドランプがプレミアム感を表現しています。さらに全車サイドストーンガードを標準装備として、どの角度から見てもスポーティなスタイルとなっています。

カスタム専用色タングステングレーを新設定



Photo: カスタム RS。ボディカラーはタングステングレーメタリック(S38)。



存在感際立つフロントフェイス

大型メッキグリルとバンパーに組み込まれたターン&フォグランプを特徴的なグラフィックに配置することで、存在感が際立つスタイルへと進化しました。

軽ガソリン車初※LEDヘッドランプ(ロービーム)採用

軽ガソリン車初の4連LEDヘッドランプで存在感と高級感が向上。省電力で燃費にも優れ、実用性も抜群です。

※2012年12月現在。ダイハツ調べ。



20個のLEDがリヤスタイルを彩る

LEDランプを従来の4個から20個に増加。リヤスポイラーと一体の造形としたことで、さらに存在感と高級感が高まりました。

Body Color Variation

★メーカーオプション色

ムーヴ



ライトローズマイカメタリック(T22)



ホワイト(W09)



シャンパンゴールドメタリックⅡ(T27)



シルキーマーロンクリスタルメタリック(T26)★



ブライトシルバーメタリック(S28)



パールホワイトⅢ(W24)★



ブラックマイカメタリック(X07)



アーデンナイトブルークリスタルメタリック(B70)★

ムーヴカスタム

NEW



タングステングレーメタリック(S38)

MOVE & MOVE CUSTOM

上質で広々、使い勝手も進化したインテリア

室内全体に効果的に削ぎ面を施し、大好評の広々とした室内空間はそのままに、「ムーヴ」「ムーヴカスタム」共にインパネデザインを一新。メーター位置を運転席前配置として、使い慣れた安心感を表現。また、メーターのデザイン変更や、シルバー加飾の追加により、さらに質感の向上を図りました。

メーターを運転席前に配置し、よりスッキリとした印象に



ムーヴ



ムーヴカスタム

オーディオやレジスター(エアコン吹き出し口)など機能部品の位置をセンタークラスターに集中配置し、スッキリとデザイン。広々感がさらに向上。また、助手席前のシルバー加飾オーナメントで質感も向上しました。ムーヴは、ページをアクセントにした2トーンインパネが洗練されたくつろぎを演出。ムーヴカスタムはブラック基調の室内に、オーディオパネルのブラック加飾・シルバー加飾がアクセントとなり高級感を演出しています。

新意匠のメーターで視認性と質感が向上

ムーヴは、自発光式メーターを

採用。文字サイズを拡大し視認性を向上しました。ムーヴカスタムは、自発光式3眼メーターを採用。2つのディスプレイとメッキリングや立体目盛で高級感を演出。また、エンジン始動時にはメーター針がスイングし、スポーティ感を演出しました。

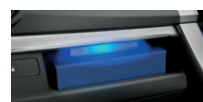


ムーヴ



ムーヴカスタム

イルミネーション照明がカスタムならではのプレミアム感を演出(ムーヴカスタムのみ)



イルミネーション付インパネトレイ(助手席)

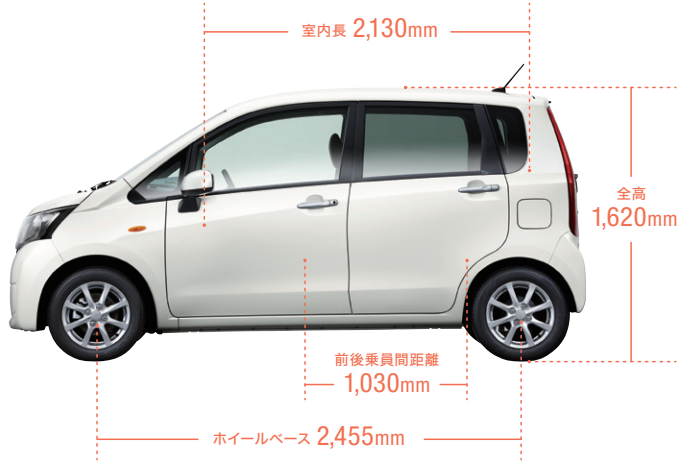


イルミネーション付インパネセンタートレイ

あらゆるシーンに対応した快適・便利機能

広々空間と充実の収納で快適なドライブ

従来からご好評のゆとりある室内空間、多彩なシートアレンジや大容量深底ラゲージアンダーボックスなどはそのままに、インパネ周りの収納を充実し、使い勝手がさらに高まりました。



インパネセントートレイ

インパネトレイ(助手席)

ショッピングフック(助手席シートバック)

運転席から手の届く位置に収納を配置し、使い勝手を向上。インパネトレイ(助手席)は薄型ボックスティッシュを上向きに置いて取り出すことが可能です。

Photo:ムーヴ

ドライバーをサポートする様々な新機能

キーフリー連動オート格納式ドアミラーやプッシュボタンスタートなど従来からの便利機能はそのままに、ヘッドランプ自動消灯システムやキーフリー電池残量警告灯、燃料残量警告表示機能が追加されたメモリーナビゲーションなどの新機能が充実し、様々なシーンでドライバーをサポートします。

ヘッドランプ自動消灯システム

ライト消し忘れによるバッテリー上がり防止の為、ライト点灯中に、ドライバーがエンジンを停止し、降車した場合、自動的にライトが消灯します。また、ライト点灯中にエンジン停止状態で、助手席や後席から降車した場合、降車約10分後に自動消灯します。



車速感应式フロント間欠ワイパー

車速に応じて、ワイパーの間欠スピードを自動調整。雨天時の運転しやすさに配慮しました。



電子カードキー

キーフリー電池残量警告灯

キーフリーの電池残量が減り、交換時期が近づくと、メーター内の警告灯が点滅し、お知らせ。



オートライト

周囲の明るさに応じて、ヘッドランプを自動的に点灯・消灯します。

メモリーナビゲーションシステム

警告表示機能



メーター内の警告灯と連動し、その内容をナビ画面に表示。半ドアやフットブレーキの未解除をお知らせ。また、車両故障の内容をナビ画面で表示し、迅速な対応につなげます。

燃料残量警告灯連動ガソリンスタンド探索



メーター内の燃料残量警告灯点灯に連動し、ナビ画面でもガソリン残量不足を警告するとともに、最寄りのガソリンスタンドまで案内します。

iPod&USB連動機能



iPod&USBを接続し、ナビ画面で操作可能。

メーカー希望小売価格

シリーズ	グレード	エンジン	駆動方式	トランスミッション	スマートアシスト	メーカー希望小売価格	エコカー減税
ムーヴ	L	NA車	2WD	CVT	—	1,070,000円(消費税抜き1,019,048円)	免税
		NA車	4WD	CVT	—	1,191,000円(消費税抜き1,134,286円)	
	L"SA"	NA車	2WD	CVT	○	1,130,000円(消費税抜き1,076,190円)	
		NA車	4WD	CVT	○	1,251,000円(消費税抜き1,191,429円)	
	X	NA車	2WD	CVT	—	1,200,000円(消費税抜き1,142,857円)	
		NA車	4WD	CVT	—	1,321,000円(消費税抜き1,258,095円)	
ムーヴカスタム	X"SA"	NA車	2WD	CVT	○	1,250,000円(消費税抜き1,190,476円)	免税
		NA車	4WD	CVT	○	1,371,000円(消費税抜き1,305,714円)	
	X	NA車	2WD	CVT	—	1,300,000円(消費税抜き1,238,095円)	
		NA車	4WD	CVT	—	1,421,000円(消費税抜き1,353,333円)	
	X"SA"	NA車	2WD	CVT	○	1,350,000円(消費税抜き1,285,714円)	
		NA車	4WD	CVT	○	1,471,000円(消費税抜き1,400,952円)	
	X"Limited"	NA車	2WD	CVT	—	1,420,000円(消費税抜き1,352,381円)	
		NA車	4WD	CVT	—	1,541,000円(消費税抜き1,467,619円)	
	X"Limited SA"	NA車	2WD	CVT	○	1,470,000円(消費税抜き1,400,000円)	
		NA車	4WD	CVT	○	1,591,000円(消費税抜き1,515,238円)	
	RS	TC車	2WD	CVT	—	1,430,000円(消費税抜き1,361,905円)	75%軽減
		TC車	4WD	CVT	—	1,551,000円(消費税抜き1,477,143円)	

●北海道地区の2WD車は10,500円高(税込み)。価格にはリサイクル料金は含まれません。