

MOVE
CUSTOM



P r e s s I n f o r m a t i o n 2014.12.12

MOVE



01

「軽自動車の本流」を徹底的に追求 「次世代ベストスマール」で 軽市場をけん引する一台

上田 亨 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。



1995年に誕生した初代ムーヴは、広さが売りの、ファミリー向け軽自動車としてヒットし、その後も燃費や安全性、デザインなど、あらゆる面で、常に軽自動車のレベルを引き上げ、ダイハツ、そして軽の中心として、市場をけん引してきたクルマです。

一方、近年のダイハツのクルマづくりですが、**低燃費・低価格**という軽の本質、そして**基本性能や先進装備を加えた軽の本流**を追求し、さらにそれらをベースに、車種ごとの特性に応じた付加価値を加え、タント、コペン、ウェイクと、軽の多様性を実現してまいりました。新型ムーヴは、**軽の本質・本流**という、**軽自動車に普遍的に求められる要素をさらに進化させ、全方位で総合力を高めたクルマ**です。これからも軽の本流であり続けるべく、お客様から特にご要望の強かった、基本性能の大幅な進化を目指し、将来を見据えた「次世代ベストスマール」として開発を行ってまいりました。

基本性能については、お客様に「運転が上手くなった」と感じていただける程に、**これまでの軽とは次元の異なる、快適で安心感ある乗り心地**の一台となっております。

開発に際しては、**新たに採用したボディ骨格構造**を軸に、**車両全体でのフォースコントロール**に着目し、全面的な進化を遂げました。特にボディ骨格については、今後のラインナップへの展開を見据え、新たなコア技術として、さらに育成してまいります。

これらの技術は、かつてプラットフォームやサスペンションなど、個別の部位ごとに行ってきた設計・評価を、「**基本性能を高める**」といった**目的別の組織へと再編**し、性能を軸とした横断的な発想での開発が可能となったことで実現できたものです。

さらに、新型ムーヴでは数多くの先進装備を搭載しており、軽の本流であるムーヴがその道を開き、他のモデルへと広げていくというダイハツの考えを踏襲しています。

デザイン面でも、全面的な刷新により上質感を表現しており、また**2WD NA車の全グレードで31.0km/Lの低燃費**を達成しながら、お買い得感ある価格設定としております。

全方位での進化をした新型ムーヴは、軽ユーザーの皆様だけでなく、登録車から乗り替えのお客様にもご満足いただけたと考えております。今後のダイハツのクルマづくりにもぜひご期待ください。

ダイハツのクルマづくりの進化



02

全方位で進化した新型ムーヴ 高い基本性能を実現し、 多くの先進装備も搭載

須藤 秀彦 チーフエンジニア

ボデー設計部にて、内装部品開発業務を担当後、1999年から製品企画部にてMAX、ミラ、ムーヴ、ミラココアなどを担当。2008年にムーヴのチーフエンジニアとなり、2010年の先代ムーヴに引き続き、今回の新型ムーヴを担当。



今回モデルチェンジにあたり、お客様の声を起点としながら、抜本的な見直しを図り開発を推進してきました。

まず、今回の最大の進化が、基本性能です。ファン&リラックスドライブコンセプトのもと、車両全体での性能向上に目を向け、クルマにかかる力とクルマから伝える力をコントロールする「Force Control(フォースコントロール)」に着目し、開発を行いました。その中核が、**新開発の軽量高剛性ボデー骨格構造「D monocoque(モノコック)」**です。この技術は基本性能のみならず、軽量化による低燃費化や、部品点数削減、効率化による低コスト化にも貢献し、他ラインナップへの展開を見据え、今後も開発を進めることで、ダイハツの総合力向上を目指します。

また、ムーヴに最適な改良を施した足回り「D suspension(サスペンション)」、ステアリングスイッチでパワーモードを選択できる「D assist(アシスト)」を搭載し、高い操縦安定性と乗り心地を実現しております。また、**静粛性を向上すると共に、シート構造を一新し、細部までドライビングポジションの見直しを行っております。**

これら基本性能の進化により、**頭部のふらつきを小型車並みのレベルまで低減**するなど、安心、快適で疲れない運転を実現し、安心感をお客様にご提供できると考えております。

デザイン面でも全面的な刷新を行い、迫力と質感を大幅に向上させております。また**ムーヴカスタムには、さらに先進感と上質感を極めた“ハイパー”グレードを設定**。専用の内外装デザインで、究極の上質感を表現しております。また、**樹脂製バックドアにより意匠の自由度が増したことも、新たなデザインに貢献しております。**

燃費では、空力性能の進化などにより、**2WD NA車では全グレードで31.0km/Lを実現しました。ターボ車は2WD全グレードでクラストップの27.4km/Lを実現し、お客様の選択肢を狭めることなく、低燃費をご提供いたします。**

先進装備や快適機能も数多く搭載しております。安心・安全装備では、大変ご高評いただいている「スマートアシスト」に、**軽で初※となる後方誤発進抑制制御機能を加え、一層レベルアップいたしました。**さらにメーター内のTFTカラーマルチインフォメーションディスプレイなどの簡単、便利な装備や、LEDランプなど意匠面、安全面でも効果のある先進的な装備も多数搭載しております。

軽の本質に立ちながら、全方位での進化を遂げ、どのようなお客様にも上質感を感じていただける一台となりました。新型ムーヴは、まさに**軽の本流を極めた次世代ベストスマール**といえるクルマであり、必ずやお客様にご満足いただけると確信しております。

※2014年12月現在。ダイハツ調べ

新型ムーヴの特長

- 1 走行性能・乗り心地など基本性能の向上
- 2 新グレード“ハイパー”と上質感あるデザイン
- 3 全グレード同一の低燃費 31.0km/L(2WD NA)
- 4 スマートアシストの進化 先進・快適装備
- 5 福祉機能を強化した フロントシートリフト

新ボデー骨格

軽量高剛性 ボデー骨格構造

高剛性化による
走行性能向上

軽量化による
燃費性能向上

部品点数削減や
効率化による
低コスト化

今後も開発を
推進し、ダイハツの
総合力を向上



お客様の声を徹底して聞き込んだ商品企画 ダウンサイザーの期待を超える 走行性能を目指しました

北野 恵睦 主査

商品企画部にて軽自動車の商品企画を担当。初代・2代目タントからムーヴコンテ、ミラココア等を手掛け、直近ではハイゼットトラックの企画に携わる。現在は国内商品部にて、2012年より新型ムーヴの企画も担当。



日本では環境意識の浸透や燃費志向、節約志向が定着し、低燃費で維持費が安い軽市場が拡大。この2、3年で登録車メーカーが本格的に軽市場に参入し、競争環境は一層厳しくなっています。

そうした中でダイハツが勝つためには、これまで軽を敬遠してきた登録車ユーザーに受け入れられる商品を作り、**軽へのダウンサイズの流れをより一層促す必要がある**と考えました。

新型ムーヴの企画でまず行ったことは、お客様の声に徹底して耳を傾けることでした。

コンパクト2BOXのお客様は軽のお客様に比べ1stカー比率が高く、**家族との近場のレジャーから遠出までマルチにクルマを使用しています**。その分**走行距離も長く**、軽を購入しなかった理由でも、**走行性能が3割以上ととりわけ高い**ことがわかります。

一方、登録車から軽に乗り替えたお客様においても、諸経費や燃費など経済性を重視しているものの、やはり**走行性能では多くのご不満**をお持ちです。そこで新型ムーヴでは、重視度の高いデザインとともに、走りに高いレベルを求める**ダウンサイザーのご期待を上回る、2ランク上の走行性能**を目指しました。

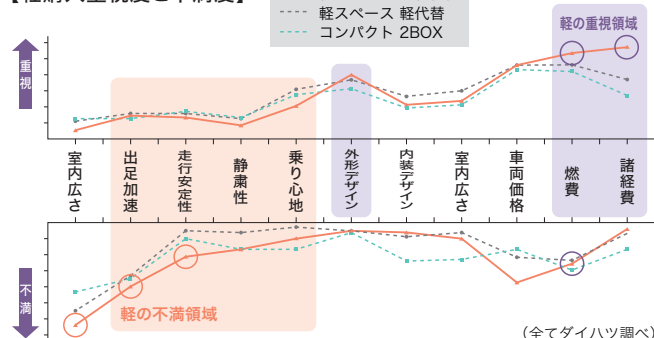
【軽と登録車の使用用途の違い】

	家族とドライブ	家族と泊まり旅行	アウトドア	通勤通学	買物
コンパクト 2BOX	44	27	17	42	81
軽スペース系	34	12	10	51	81

【軽非購入理由】

走行性能	33%
安全性	14%
価格	8%

【軽購入重視度と不満度】



メーカー、サプライヤーが一体となり、お客様の声を聞いてアイデアを検証

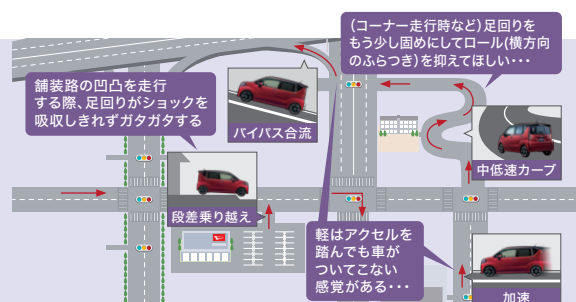
調査や分析から導き出したアイデアを実際にお客様に評価いただき、検証する場として、新たな評価会を実施。「お客様のニーズは何か」「目指すべき商品の方向性はどこか」について、サプライヤーを含め、企画に携わるメンバーが一同に集まり、お客様の声を聞くことで、**同じベクトルを向いてプロジェクトを進めることができました**。その結果、**お客様ニーズに基づく新規採用アイテムや、ドライビングポジションなど細かな要望を実現**できたのです。



新型ムーヴは、まさにダイハツのクルマづくりの総力を結集した、「次世代ベストスマール」と呼ぶに相応しい一台になったと考えております。しかしながら、世の中がすさまじいスピードで変化する中、歩みを止めては競争には勝ち残っていきません。私どもも次なる進化に向けてすでに走り出しておりますので、今後のダイハツのクルマづくりに一層ご期待ください。

お客様の走りに関する実際の声

軽に乗られているお客様が日常のあらゆるシーンで感じていたご不満など、お客様の生の声を聞き、どのようなレベルの性能にすればよいか、どのようなアイテムを装備すればよいか検討し、企画、開発に反映しました。



04

「運転が上手くなった」と感じていただけるよう、
車両全体に目を向け基本性能を向上

軽量高剛性ボディ骨格構造を採用

「ファン&リラックスドライブコンセプト」のもと、お客様のご要望に応え、「運転が上手くなった」と感じていただけるよう、車両全体での基本性能向上に目を向け、新ボディ骨格構造を軸に、外部からクルマにかかる力と、クルマから外部に伝わる力をコントロールする「Force Control」に着目し、開発を行いました。

サイドアウターパネルを全面厚板ハイテン化し軽量化

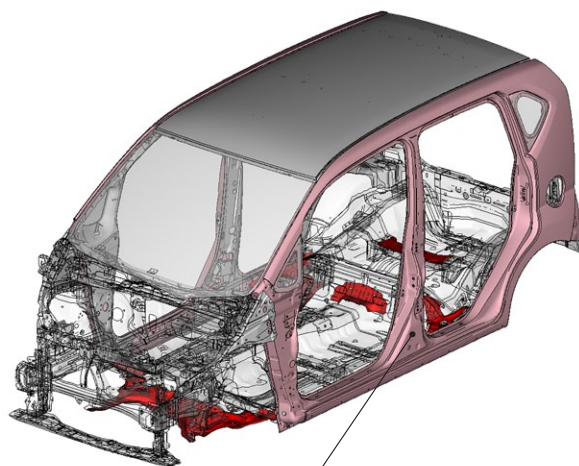
アンダーボディに最適な補強を行い、高剛性化による走行性能向上を実現

軽量高剛性ボディ骨格構造「D monocoque」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です。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、高剛性化による走行性能と乗り心地を向上しています。

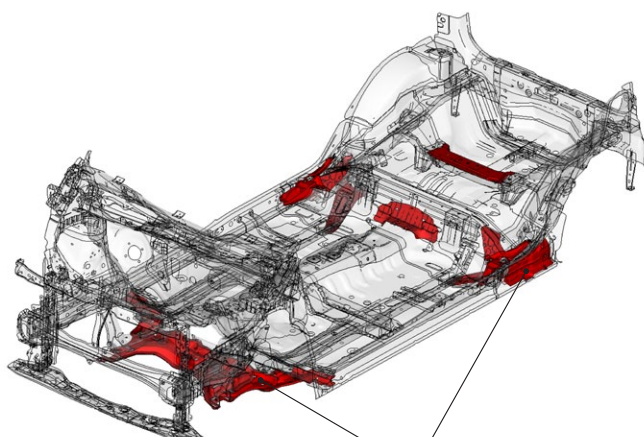
炭素繊維や超々ハイテンなど、高価な材料置換技術が増える中、コンベンショナルな材料、すなわち鉄を最大限有効活用するという考え方のもと、設計指針を抜本的に見直し、従来、強度や剛性を目的には活用していなかった

サイドアウターパネルに目を向け、有効的に活用しました。

走行性能向上のみならず、軽量化による燃費向上や、部品点数削減や効率化による低コスト化といった、軽に普遍的に求められるニーズにも大きな効果があり、他車種への展開をにらみ、さらに開発を推進することでダイハツの総合力向上につながります。

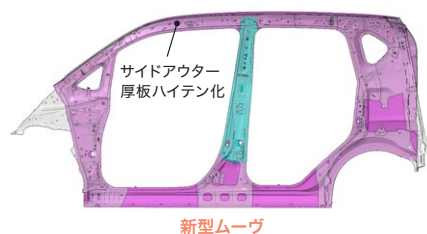


アウターパネルとインナーパネルの間に設置していた補強材を削減し、より安価なハイテン材をサイドアウター全面に使用。

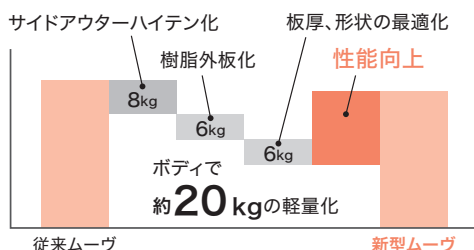


アンダーボディでは、操舵性改善やリヤタイヤ接地感向上のため、最適な補強を行い、高剛性化したことで走行性能が大幅に向上。

【ボディの軽量化】



新型ムーヴ



軽量高剛性ボディや、樹脂外板の採用により、ボディで従来比約20kg軽量化。軽量化分は走行性能など商品力向上に充当しました。

05

基本性能向上により、
長時間でも疲れず、安心感ある運転を可能に

新型ムーヴでは軽量高剛性ボディ骨格構造、最適改良を施した足回り、ステアリングスイッチでのパワーモードの選択の3つで構成される、「Force Control」を採用し、フラットな乗り心地とスムーズな加速を実現しました。

Force Control

軽量高剛性ボディ骨格構造
「D monocoque」
最適改良を施した足回り
「D Suspension」

+

パワーモード選択
スイッチ「D Assist」

ムーヴに最適な改良を施した足回り「D suspension」

リヤサスペンション剛性アップ、コイルスプリング、ブッシュ特性、ステアリング取付部など、細部まで改良したことにより、操縦安定性と乗り心地を向上。凸凹路、コーナリング時のロール、ピッチング挙動を抑制し、乗員のふらつき、ゆすられ感を低減しました。

フラットで快適な乗り心地を実現

- ①車にかかる力をコントロールし、低速では、ピッチングやバウンスに対する快適な乗り心地、凹凸通過時の収まりのよさを、中・高速では、コーナリングや車線変更時の挙動・ふらつきを抑制
- ②サスペンションの様々な見直しや剛性アップなどを行い、少ないステアリング操作量で車両を動かせることで、運転時のストレスを軽減する安心の性能を達成

【Frバンプストップ】

ウレタンバンプストップを採用し、ロール挙動を抑制しつつ、乗り心地を確保

【Frアブソーバ】(全車)

- ①大径シリンダ、大径ロッドを採用し、剛性UPによる安定性向上
- ②ダイハツ初となるバルブ、シール構造を採用し、乗り心地と操縦性能の向上を両立
- ③リバウンドスプリングを採用し、ロール姿勢を最適化

【Rrアブソーバ】(2WD)

- 2WD全車に
- ①大径シリンダ、大径ロッドを採用し、剛性UPによる安定性向上
 - ②ダイハツ初となるバルブ、シール構造を採用し、乗り心地と操縦性能の向上を両立
 - ③ロアブッシュ形状を変更し、乗り心地と操縦性能の向上を両立

【中間ビーム】(2WD)

全車に大径スタビライザを採用し、ロール抑制による安定性向上

【中間ビームブッシュ】(2WD)

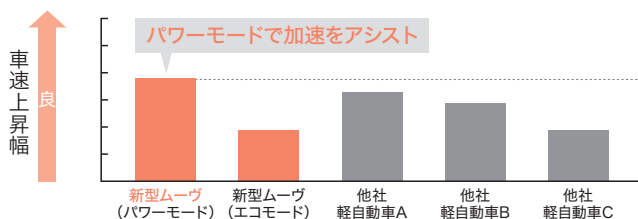
トーコレクト構造、左右ストップ構造を採用し、操縦時の応答性と安定性の向上を両立

パワーモード選択によるストレスない加速「D assist」



ステアリングのパワースイッチで走行モードの切り替えが可能となる軽初※の新機能「D assist」。パワーモード選択時はエンジンとCVTのプログラムが切り替わり、アクセル操作に対するレスポンスが向上し、ストレスない加速が可能になりました。 ※2014年12月現在。ダイハツ調べ

N/A 2WD車 40km/hから4秒間での速度上昇

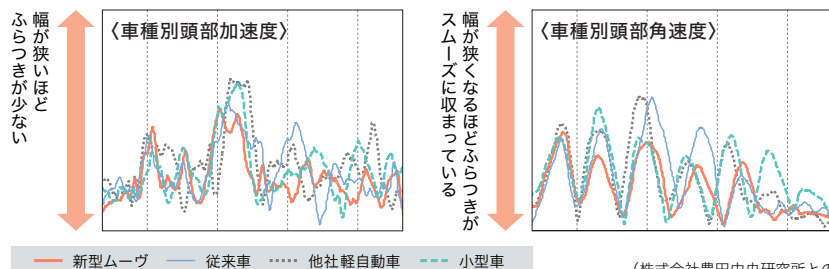


●2014年9月ダイハツ調べ

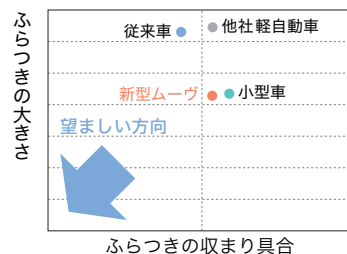
日常の運転時に最適な乗り心地を実現
走行時の頭部のふらつきを抑え、小型車並みの安心感ある走りへ

性能評価においては、高速走行時だけでなく、日常の運転時に最適な乗り心地を実現するため、30km/h以下の走行時の頭部のふらつきに着目。ふらつきの大きさを大幅に低減するだけでなく、ふらつきをよりスムーズに収めることにより、小型車レベルの快適な乗り心地を実現しました。これにより、運転中の疲労を低減し、一層安心感ある運転が可能になります。

【頭部ふらつきの大きさと収まり】



【小型車レベルへ大幅向上】



(株式会社豊田中央研究所との共同実験によるデータ)

ドライビングポジションの見直しや新シート構造の採用、 静粛性の向上などにより、快適性が大幅向上

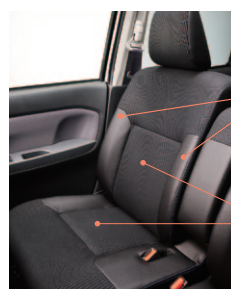
ドライビングポジションも最適化し、快適性を向上

お客様の声を聞く中で、従来ムーヴのドライビングポジションへの指摘も多かったことから、シート形状やステアリングレイアウト、ペダルレイアウトなども変更。長時間の運転でも疲れにくくすることで、さらに快適性が向上しました。

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開発。シート骨格とパッドの構造見直しにより、適正な姿勢を保持できる支持圧を実現するなど、フィット性を向上させました。また、シートバックの形状変更などにより、ホールド性を向上し、旋回時の体のねじれを抑制することで、安定したポジション確保が可能になりました。

【骨格、シートパッドを全面的に改良】



ホールド性(バック)

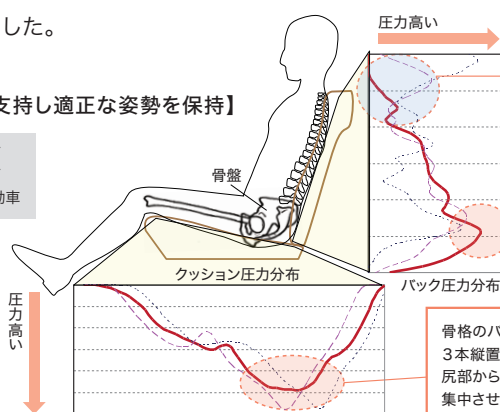
・パッド形状変更及び
剛性アップにより
ホールド性向上

フィット性(クッション&バック)

・骨格及びパッドの変更により
【圧力分散】
【適正支持】
【スムーズな圧力変化】を実現

【骨盤周りを支持し適正な姿勢を保持】

— 新型ムーヴ
- - 従来ムーヴ
... 他社 軽自動車



シートバックを高くすることで、
背中上部の圧力を低減し、
体の支持を骨盤回りに集中

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

ペダルレイアウト・ ステアリングレイアウト見直し

ステアリングとドライバーの距離を縮めることで
より適した運転姿勢を実現。またアクセル・ブレーキ
両ペダルを同時に踏まないよう考慮し、
ペダル間の段差を見直しました。



従来からさらに向上した静粛性

減孔ボディ

ボディの穴を減らすことで、
ノイズの原因となる
音の経路を遮断

ステアリング

ステアリング支持剛性を
大幅に高め、振動や
ノイズを低減

フロントピラー

フロントとサイドの段差を
軽減し、風切り音の原因と
なる風乱れを抑制

ドアミラー

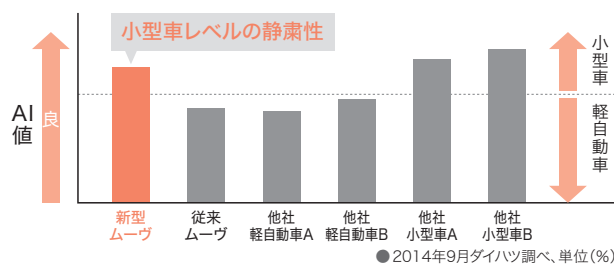
ミラー形状見直し
によりミラー周りの
流れをスムーズ化
する事で
風切り音を低減

吸遮音材

随所に吸遮音材を配置し、
室内の静粛性能を向上



【会話明瞭度(AI値)】



ボディに空いている水抜き穴などの数を極力少なくすることで、騒音の元となる音響の経路を約20%削減。

また吸音材の配置見直しやステアリング高剛性化により、従来のムーヴに比べノイズや振動を大幅に低減。また空力を考慮した意匠開発を行い、フロントからサイドにかけての段差や、ミラー形状を見直したことで、風の乱れを抑制し、風切り音を低減しました。

ムーヴカスタムに「ハイパー」グレードを新設定 上質感を際立たせた専用デザイン

**MOVE
CUSTOM**
“Hyper”

上質感・高級感を極めた“ハイパー”グレードを新設定

カスタムからさらに上質感を極めた「ハイパー」グレードを新たにダイハツで初めて設定。
ハイパー専用の内外装装備を採用し、一層の高級感と存在感を表現しています。

Exterior 上質感を際立たせる専用フロントフェイス

ハイパーではダークメッキの
グリル&ブランドマークで
上質感・高級感を演出。
グリル下部とフォグランプ
周りにもLEDイルミ
ネーションを施すことで、
存在感を一層
際立たせます。



ダーククロームメッキフロントグリル(LEDイルミネーション付)



切削アルミホイール



15インチ※1

新意匠



14インチ※2

※1:ハイパーRS SA/ハイパーRSに標準装備
※2:ハイパーX SA/ハイパーXに標準装備

リヤコンビネーションランプ(ダークメッキアクセント付)



リヤコンビネーション
ランプには、ムーヴ
カスタムとは趣の
異なる、専用ダーク
メッキアクセントを
採用。

Interior 高級感あふれる専用インテリア

インテリアには、ハイパー専用ギャラクシーマーブル調のインパネガーニッシュ&ドアオーナメントパネルを採用。
シートはブルーステッチを施した本革+ファブリックシートを採用し、別格の上質感を表現。



ムーヴ“ハイパー”/ムーヴカスタム

<2トーン>



ブラックマイカメタリック(X07)
×
トニコオレンジメタリック(R71)

ブラックマイカメタリック(X07)
×
トニコオレンジメタリック(R71)

ブラックマイカメタリック(X07)
×
パールホワイトⅢ(W24)

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)

ブラックマイカメタリック(X07)
×
ブライトシルバーメタリック(S28)

<モノトーン>



トニコオレンジメタリック
(R71)

ディープブルークリスタルマイカ
(B79)★

ファイアーオーツレッドメタリック
(R67)

ブライトシルバーメタリック
(S28)

メテオライトグレーリリッシュジョナルパール
(S40)★

ナイトシャドーパープルクリスタルメタリック
(P17)★

パールホワイトⅢ
(W24)★

ブラックマイカメタリック
(X07)

ムーヴ

<2トーン>



ホワイト(W09)
×
シルキーブルーパール(B78)

ホワイト(W09)
×
シルキーグリーンパール(G56)

<モノトーン>

シルキーブルーパール
(B78)★

ライトローズマイカ
メタリック(T22)

ディープブルー
クリスタルマイカ(B79)★

ブラックマイカメタリック
(X07)

シルキーグリーンパール
(G56)★

ファイアーオーツ
レッドメタリック(R67)

ブライトシルバー
メタリック(S28)

ホワイト
(W09)

コットンアイボリー
(T19)

プラムブラウン
クリスタルマイカ(R59)★

パールホワイトⅢ
(W24)★

★メーカーオプション

圧倒的存在感を全身で表現したデザイン ムーヴカスタム、ムーヴそれぞれの個性を極め、質感も向上

**MOVE
CUSTOM**
デザインテーマ:FULL CUSTOM [全身・全心・全新]
Exterior 上下左右に張り出すどっしりした構えで、迫力と上質感を表現

ピラーを立て、広さと大きさを感じさせるスクエアで伸びやかなシルエットや、対角線に引っ張った長くダイナミックなウィンドウグラフィック、さらにフロント・サイド・リヤに“X”を用いた意匠で、カスタムに相応しい迫力と存在感を表現。

また、バックドアは、樹脂外板による意匠の自由度向上を活かし、ベルトラインスポイラーをイメージさせる意匠としました。



ヘッドランプ・フォグランプには先進性あるLEDランプを搭載。存在感と共に夜間の安全な走行も支援します。

Interior

カスタム専用のシルバーヘアライン調インパネガーニッシュと立体ファブリック&ファインタッチシートを新たに採用。また自発光式2眼メーター中央には、軽で初めて*となるTFTカラーマルチインフォメーションディスプレイを搭載し、先進性が向上しています。



Photo: RS



Photo: RS*SA*

※2014年12月現在。ダイハツ調べ

MOVE
デザインテーマ:SMART SPACE [質・実・剛]
Exterior 塊感と立体感あるデザインで、上質感と安心感を表現

厚みのある造形を採用し、大型のヘッドランプ、グリル、平面ラウンドを強調したバンパー全体で、質感を向上。サイドはシャープで流れる造形とし、上質感・安心感を与えています。


Interior

大好評の広々とした室内空間はそのままに、新設定のダークグレー、ホワイト、クレージュの3トーンインテリアが上質さと華やかさを演出。また表示が大きく見やすいメーターは、全車タコメーターを標準装備しています。



Photo:X

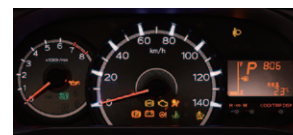


Photo:X*SA*

09

e:Sテクノロジーをさらに進化(2WD NA車)
全グレードで31.0km/Lの低燃費を実現

高価なデバイスを用いず、既存の技術を徹底的に磨き上げ、燃費効率を高めていくダイハツの考え方が、今回のムーブにも生かされています。

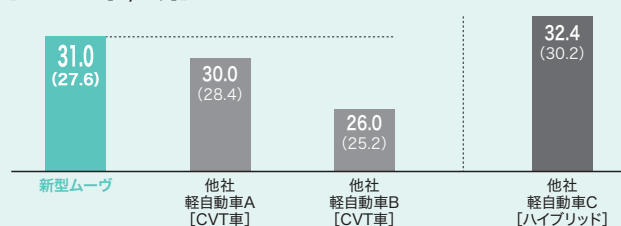
2WD/NA車は全グレードで31.0km/Lの低燃費を実現しており、ターボ車を含む全車全グレードでエコカー減税「免税」クラスに適合しております。

JC08モード 走行燃費

31.0 km/L (2WD NA)

ターボ車 27.4 km/L (2WD)

【燃費比較(N/A車)】



●2014年9月ダイハツ調べ、JC08モード走行燃費、単位(km/L)、()は4WD車

空気抵抗を約10%低減

空力抵抗を大幅低減するため、デザイン段階から空力を考慮し設計を行ったことで、空力と意匠の両立を実現。さらにフロントアンダースポイラーや樹脂外板によるスポイラー一体型バックドア、さらにリヤタイヤ前スパッツなど空力改善アイテムを採用。Cd値は従来ムーブ比約10%の改善を実現しています。

エアロワイパー
ブレード

ワイパーへの風当たりを低減

空力ドアミラー



ドアミラー付近の流れをスムーズ化

空力ポール
アンテナ

翼形状で流れを整流

フロントアンダー
スポイラー

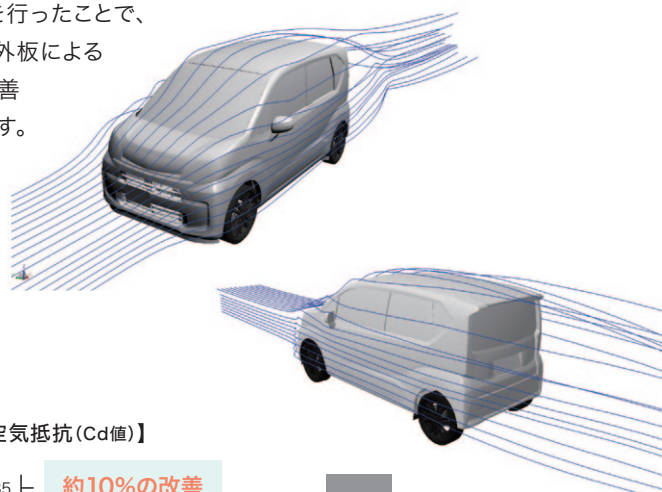
フロア下に入り込む空気を抑制

リヤタイヤ前
スパッツ

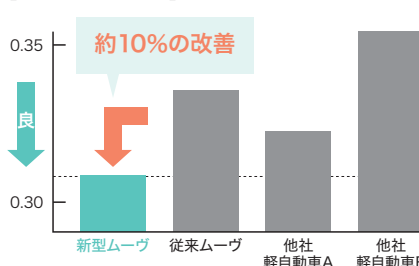
タイヤ回りの流れを整流

スポイラー
一体型バックドア

車両後方の渦をコントロール



【空気抵抗(Cd値)】



●2014年9月ダイハツ調べ

転がり抵抗の少ないタイヤ

より転がり抵抗の少ないタイヤを採用(14インチタイヤ)。



全車全グレードでエコカー減税「免税」適合

2WD NA車では31.0km/L、さらに2WDターボ車ではクラストップとなる27.4km/Lの低燃費を実現。全車全グレードでエコカー減税「免税」に適合しております。

グレード	JC08モード 走行燃費(国土交通省審査値)	エコカー減税
2WD NA車	31.0 km/L	免税
4WD NA車	27.6 km/L	
2WD ターボ車	27.4 km/L	
4WD ターボ車	25.6 km/L	

大好評のスマートアシストが進化

軽初[※]の後方誤発進抑制が加わりさらに安全性が向上

スマアシ

衝突回避支援システム

クルマの後方にある障害物をソナーセンサーが検知し、誤発進を抑制

衝突回避支援システムで日本で販売数最多となるなど、多くのお客様にご好評いただいているスマートアシストに、これまでの「低速域衝突回避支援ブレーキ機能」「誤発進抑制制御機能」「先行車発進お知らせ機能」に加え、新たに軽自動車初となる「後方誤発進抑制制御機能」が加わりました。ペダル踏み間違いによる急発進を抑制することで、さらに安全性が向上しています。

①低速域衝突回避支援ブレーキ機能

止まるをアシスト

低速域衝突回避
支援ブレーキ機能

②誤発進抑制制御機能

飛び出さないをアシスト



誤発進抑制制御機能

③先行車発進お知らせ機能

気づくをアシスト

先行車発進
お知らせ機能軽初[※] ④後方誤発進抑制制御機能

後方誤発進抑制制御機能

クルマの後方に壁のような障害物がある場合、Rレンジでアクセルペダルを強く踏むと、ブザーとメーター内のマルチインフォメーションディスプレイでドライバーに警告。約8秒間エンジン出力を抑制します。



ソナーセンサー

ブザー音
ビビビビ...

点灯

メーター内表示

スマートアシスト作動
後方注意!!
TRIP 11.0km

警告音と表示でドライバーの注意を喚起するとともに、エンジン出力を抑えて発進をゆるやかにします。

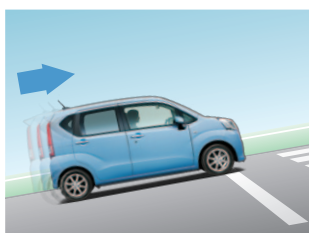
後方検知には、前方検知で使用しているレーザーレーダーとは異なる、ソナーセンサー（音波）を採用。10km/h以下で走行時、後方約2～3m先までに壁などの障害物を検知している場合作動。

VSC&TRC全車標準装備

従来スマートアシストの4つの機能の1つでしたVSC&TRCについては、今回のモデルチェンジより全車に標準装備となりました。

ヒルホールド機能

ヒルスタート機能に加え、新たにヒルホールド機能を搭載。坂道発進時の車両後退を抑制することで、安全性を向上しました。



バックカメラも進化

メーカーオプション

バックカメラに、トップダウンビュー、ワイドビュー、舵角連動ガイド線が加わり、後方安全性がさらに高まりました。

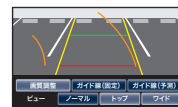
①トップダウンビュー



②ワイドビュー



③ステアリング連動ガイド線表示



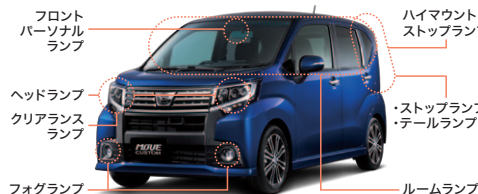
エマージェンシーストップランプ全車標準装備

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、後続車に注意喚起します。

LEDランプで
夜間の視認性を向上

対象物が見えやすく白く明るい光で夜間の安心感を高めるLEDランプの設定を拡大し、省電力・低燃費にも貢献しています。

LEDランプ採用部位（ハイパー・カスタム）



LEDランプ採用部位（ムーブ）



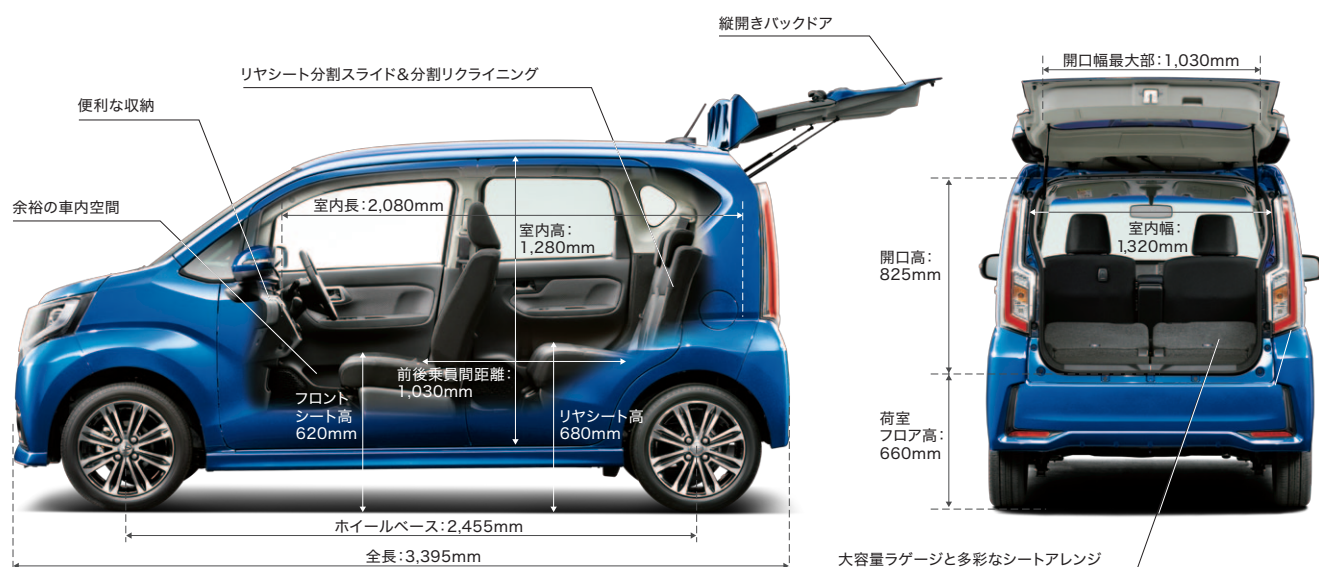
※2014年12月現在。ダイハツ調べ

11

数々の先進装備を採用し、
日常のあらゆるシーンでドライバーをサポート

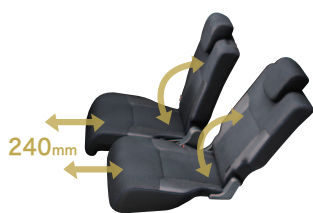
パッケージ

快適性と使い勝手を向上。特にダウンサイザーからご要望の強い荷室に関しては、
クラストップとなる荷室長575mm(荷室最大時)を確保。



多彩なシートアレンジ

お客様のご要望に応え、リヤシートは左右分割スライド式を採用。240mmのスライドが可能。



縦開きバックドア

軽量の樹脂製バックドアにより、縦開き式バックドアを採用。雨天時の荷物の積み下ろしも便利に。

大容量深底ラゲージ
アンダーボックス
(デッキボード固定フック付)

収納性能をさらに向上。



軽初※1 エアロワイパーブレード

ガラス面に対し、均一な設置圧力がかかることでクリアな視界を確保。高速走行時にも浮き上がりにくく、空力性能向上にも貢献。



充実のポケットリア

ポケットリアは充実の16ヶ所に設定し利便性をさらに向上。



イルミネーション付インパネボックス(助手席)



シンボル照明付ワンタッチ式オートオープンカップホルダー(助手席)



イルミネーション付掘込み式カップホルダー(運転席)



インパネアロポケット



グローブボックス(ランプ付)



運転席サイドトレイ



イルミネーション付インパネセンタートレイ



インパネアンダートレイ(運転席)



フロントセンターアームレスト(ボックス付)



助手席シートバックポケット



ドアポケット(フロント/リヤ)&ボトルホルダー(リヤ)



ショッピングフック(フロント)



ショッピングフック(助手席シートバック)



助手席大型シートアンダートレイ



サンバイザー(バニティミラー(運転席/助手席)&チケットホルダー(運転席))



LEDフロントパーソナルランプ



LEDルームランプ(上)/ラゲージルームランプ(下)

12

軽初^{※1}となるTFTカラーマルチインフォメーションディスプレイなど、快適・便利な装備や機能を多数搭載

軽初^{※1} TFT^{*}カラーマルチインフォメーションディスプレイ^{※2}

軽で初めて^{※1}TFTカラーマルチインフォメーションディスプレイを採用。メーターの中央に液晶カラーディスプレイを搭載し、車速やギアシフト位置、平均燃費などの基本情報や、メンテナンス情報、また運転サポート情報やキーフリー電池残量の警告内容などを、大きな文字とカラー表示でわかりやすく表示。*TFT:Thin Film Transistor(薄膜トランジスター)



■主な4つの機能



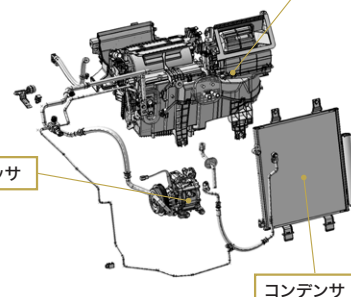
高効率エアコンシステム&スマートクール^{※3}

エアコンユニット、コンプレッサ、コンデンサで構成されるエアコンシステムを一新。特に軽量高性能エアコンユニットやスクロールコンプレッサを新開発、高効率化を実現し、性能はトップレベルのまま消費動力を大幅に低減しました。またオートエアコン車は蓄冷エバポレータを搭載し、アイドルストップ中の送風時も冷たい風を維持する「スマートクール」を採用。これらにより、快適性とエアコン使用時の燃費が向上しました。

・軽量高性能エアコンユニット
・蓄冷エバポレータ

スクロールコンプレッサ

コンデンサ



軽初^{※1} ワンタッチターンシグナル機能付 方向指示スイッチ

従来のメカ式から電子式へ変更することで操作性が向上。スイッチに軽く触れるだけでターンランプが3回点滅します。



ボイスコントロールナビゲーションシステム メーカーオプション

スマートフォン感覚で扱える直感操作と、スマートフォンのアプリや音楽をナビ上で操作できる機能に加え、シンプルな音声対話機能を搭載。スマートフォンアプリと連携し、停車中にナビに自然な言葉で検索したい情報を話しかけるだけで検索結果やおすすめ情報を表示し、目的地に設定できます。



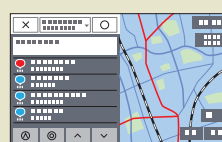
動作イメージ(車両停止中)

Step1
自然な言葉で目的地を検索!

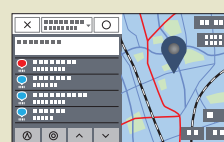


Step2
検索情報をリスト表示&音声で紹介!

●●市で
美味しい
ラーメン屋
探して



Step3
音声(もしくはタッチ)で目的地設定!



スーパーUVカット&IRカットガラス^{※3}・スーパークリーンエアフィルター^{※3}

紫外線(UV)だけでなく、熱を感じる主因である赤外線(IR)をカットし、太陽光を半減。日焼けだけでなく、車内温度上昇の防止にも効果があります。また微粒子除去のついたクリーンエアフィルターにより、花粉やPM2.5、黄砂などの微粒子を除去し快適な室内空間を実現しました。



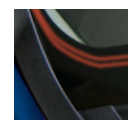
スーパーUV&IRカットガラス

ウォームパック メーカーオプション

運転席シートヒーターやウインドシールドディアイザー等を装備し、寒冷時の快適性を向上。



運転席シートヒーター



ウインドシールド
ディアイザー

●写真は
イメージです

※1:2014年12月現在、ダイハツ調べ ※2:ムーヴカスタムに標準装備 ※3:ムーヴカスタム全車、Xターボ、Xターボ"SA"、X"SA"に標準装備

ムーヴフロントシートリフトも刷新 機能も価格もやさしい“思いやり”の一台



ダウンサイザーや幅広いニーズに応えるカスタムとターボ車も新設定 シートリフト機構を一新し、介助がしやすく、快適性も向上 その上、入口価格127万円を実現

装備や質感を重視するお客様にはカスタムグレード、走りを重視するお客様にはターボグレードを新しく設定し、登録車からのダウンサイザーをはじめ、より幅広いニーズにお応えしました。さらに入口グレードの価格を4万円値下げし、ベース車両（税込み）プラス14万円以下※1でお求め頂ける価格に設定。また、昇降時の足元スペースと開口高さを拡大するとともに、下降時のシート座面角度をより前傾させ、乗り降りのしやすさを向上。室外への最大シート突出量を減らすことで、狭いスペースでの介護もしやすくなりました。

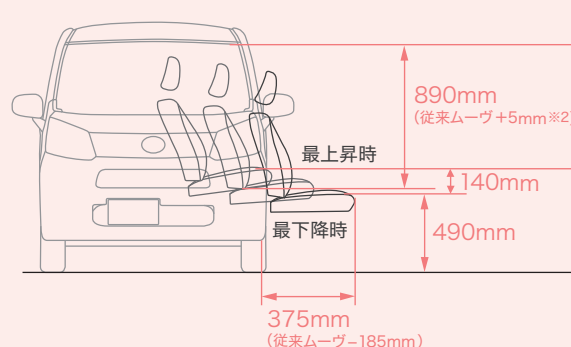
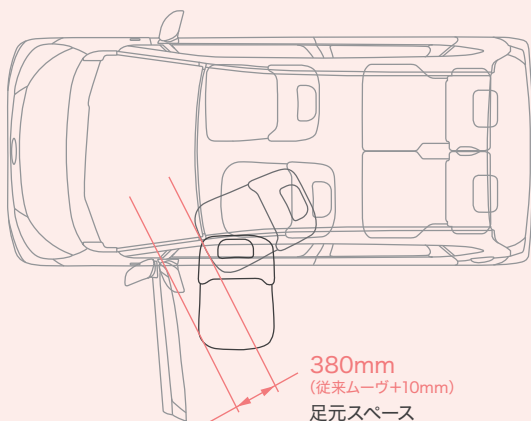
※1：ベース車両価格（税込み）と消費税非課税のシートリフト車の差額



Photo：フロントシートリフト カスタムX“SA”
ボディカラーの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]はメーカーオプション



Photo：フロントシートリフト Xターボ“SA”
ボディカラーはライトローズマイカメタリック(T22)



※2：従来ムーヴのカタログ値と異なる（測定方法変更）

昇降時間を大幅に短縮し利便性を向上

シートリフト機構を一新。昇降スライド量を減らしたことで昇降時間を短縮し、利便性を大幅に向上させました。

【参考値】

	所要時間	
	新型ムーヴ	従来ムーヴ
上昇時	14～18秒	21～28秒
下降時	12～16秒	17～24秒

● 表の昇降時間は、ダイハツが定めた一定条件下での値

シート座面角度をさらに下げたことで、
乗り降りがよりラクになりました



シート突出量が減り、狭いスペース
でも介護がしやすくなりました



ムーヴ カスタム



	駆動方式	メーカー希望小売価格
RS “Hyper”	2WD	1,614,600円(消費税抜き1,495,000円)
	4WD	1,738,800円(消費税抜き1,610,000円)
RS “Hyper SA” 	2WD	1,668,600円(消費税抜き1,545,000円)
	4WD	1,792,800円(消費税抜き1,660,000円)



	駆動方式	メーカー希望小売価格
RS	2WD	1,539,000円(消費税抜き1,425,000円)
	4WD	1,663,200円(消費税抜き1,540,000円)
RS“SA” 	2WD	1,593,000円(消費税抜き1,475,000円)
	4WD	1,717,200円(消費税抜き1,590,000円)



	駆動方式	メーカー希望小売価格
X “Hyper”	2WD	1,479,600円(消費税抜き1,370,000円)
	4WD	1,603,800円(消費税抜き1,485,000円)
X “Hyper SA” 	2WD	1,533,600円(消費税抜き1,420,000円)
	4WD	1,657,800円(消費税抜き1,535,000円)



	駆動方式	メーカー希望小売価格
X	2WD	1,404,000円(消費税抜き1,300,000円)
	4WD	1,528,200円(消費税抜き1,415,000円)
X“SA” 	2WD	1,458,000円(消費税抜き1,350,000円)
	4WD	1,582,200円(消費税抜き1,465,000円)

ムーヴ



	駆動方式	メーカー希望小売価格
Xターボ	2WD	1,317,600円(消費税抜き1,220,000円)
	4WD	1,441,800円(消費税抜き1,335,000円)
Xターボ “SA” 	2WD	1,371,600円(消費税抜き1,270,000円)
	4WD	1,495,800円(消費税抜き1,385,000円)



	駆動方式	メーカー希望小売価格
X	2WD	1,252,800円(消費税抜き1,160,000円)
	4WD	1,377,000円(消費税抜き1,275,000円)
X“SA” 	2WD	1,306,800円(消費税抜き1,210,000円)
	4WD	1,431,000円(消費税抜き1,325,000円)



	駆動方式	メーカー希望小売価格
L	2WD	1,134,000円(消費税抜き1,050,000円)
	4WD	1,258,200円(消費税抜き1,165,000円)
L“SA” 	2WD	1,198,800円(消費税抜き1,110,000円)
	4WD	1,323,000円(消費税抜き1,225,000円)

フロントシートリフト



	駆動方式	メーカー希望小売価格
カスタム X“SA” 	2WD	1,570,000円(消費税非課税)
Xターボ“SA” 	2WD	1,490,000円(消費税非課税)
X“SA” 	2WD	1,430,000円(消費税非課税)
	4WD	1,545,000円(消費税非課税)
L“SA” 	2WD	1,320,000円(消費税非課税)
	4WD	1,435,000円(消費税非課税)
L	2WD	1,270,000円(消費税非課税)

●トランスミッションは全車CVT。

* エコカー減税(環境対応車普及促進税制)による自動車取得税・自動車重量税の軽減率。
自動車取得税は平成27年3月31日まで。自動車重量税は平成27年4月30日まで。