DAIHATSU

e:S Mira

Press Information

2011.9.20

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 総合企画部 広報・渉外室へ
TEL〈大阪〉072(754)3047 〈東京〉03(6430)8854
URL:http://www.daihatsu.co.jp

2011年9月発行

すべては「低燃費」「低価格」「省資源」を実現するために。従来にはない開発体制のもと、高い目標に挑みました。

Profile

技術本部　エグゼクティブチーフエンジニア　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。
2008年より製品企画部で、東京モーターショー2009に出展した「e:S」の開発を担当した後、
「ミラe:S」プロジェクトの開発責任者となる。

From The Chief Engineer

環境意識の高まりや経済の先行き不透明感が続く中、登録車の低燃費化、ハイブリッド車・小型車の低価格化などにより、軽自動車の優位性は相対的に低くなりつつあり、軽自動車を取り巻く環境は厳しさを増しています。このような環境において、日常の足という軽自動車の原点に帰り、本来の魅力である低燃費・低価格・省資源に極限までこだわったクルマを「第3のエコカー」として投入し、社会に貢献することが、ダイハツの果たすべき使命だと考えました。

「ミラ イース」の開発にあたり、私たちが掲げた目標は以下の2点でした。
①ガソリン車トップ※1 JC08モード 30km/ℓを実現する。
②最廉価グレードで80万円を切る価格設定とする。

これら非常に高い目標に対し、仕事のやり方（発想、人・制度・組織）を変え、人事権を含むプロジェクト推進に必要なあらゆる権限を委譲した車両開発担当役員の責任のもと、チーフエンジニアをトップに、各機能のエキスパートを集約した一つのチームが、プロジェクトを一元管理し企画から開発・生産・販売にいたる全プロセスで自己完結できる体制を採用。各分野のエキスパートが機能の壁を取り払い、燃費向上・軽量化に有効な施策と低コスト化策を一つ一つ検証し、即断・即決によるスピーディな意思決定のもと改善を積み重ねてきました。
その結果、「e:Sテクノロジー」による約40%の燃費向上※2を実現。価格についても、デザイン性・品質・性能を犠牲にすることなく大幅な原価低減を行い、79万5千円からという低価格を実現することができました。

もちろん、スマートにクルマのある生活を楽しまれる方にふさわしい、先進的でいきいきとしたデザインや4人がしっかり乗れる室内空間、5ドアによる使いやすさ、優れた安全性も兼ね備えております。

「低燃費」「低価格」「省資源」という3つの要素は、先の震災を経た現在の日本において引き続き求められる要素であり、このクルマの果たすべき役割は非常に大きいと考えております。
ダイハツのミラ イースにご期待ください。

Contents

1-2	Concept	7-8	Smart Design
3-4	Ecology	9-10	Smart Package & Utility / Safety
5-6	Ecology / Economy		

市場の動向	ユーザーの意識
■登録車の低燃費化、ハイブリッド車、小型車の低価格化が進み、軽自動車の優位性が相対的に低下	■軽自動車は、「エコロジー」ではなく、「エコノミー」なイメージ ■東日本大震災後、「前向きに節約したい。シンプルなライフスタイルをおくりたい」と考える方が増加

「低燃費」「低価格」「省資源」を極めた、誰もが乗れる「第3のエコカー」をめざす

ecology & economy

低燃費
- ガソリン車No.1※1 JC08モードで30km/ℓを実現

省資源
- 約60kgの軽量化※3
- LCAでCO2排出量20%削減※4

低価格
- 最廉価グレードで80万円を切る価格設定

Mira e:S

［エコ&スマートの略］
エコにはecologyとeconomyの意味を持たせ、環境意識が高くシンプルでスマートなライフスタイルを過ごす人に向けたクルマであることを表現

Smart

先進的でスマートなエコ・スタイリング	スマートにドライブが楽しめる、優れた利便性
大人4人がしっかり乗れるスマートパッケージ	軽量化と優れた安全性を両立

※1：2011年9月20日現在。JC08モード走行燃費（国土交通省審査値）に基づく。ハイブリッド車除く。ダイハツ調べ。※2：ミラ（2WD/CVT）比。ダイハツ調べ。
※3：ミラ（2WD/CVT）比。ダイハツ調べ（社内測定値）。※4：同等車格車比。ダイハツ調べ。

JC08モードで30km/ℓを実現する新開発「e:Sテクノロジー」。

「e:Sテクノロジー(Energy Saving Technology)」は、今後の「低燃費」「低価格」「省資源」なクルマづくりの核となる低燃費技術。既存技術に対して、あらゆる面から徹底的なブレークスルーを行ない、大幅な燃費向上を達成しました。

「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」の観点から、既存技術に対して徹底的な見直しを行い、改善を一つ一つ積み上げることでエネルギー効率を最大化し、ガソリン車としては唯一、JC08モードで30km/ℓを実現しました。「平成22年度燃費基準+25%」に適合し、全車、エコカー減税に適合しています。

■燃費比較(2WD CVT)

(ダイハツ調べ)(JC08モード走行燃費値)

ガソリン車No.1※2の低燃費

30.0 km/ℓ JC08モード走行燃費 (国土交通省審査値)〈2WD車〉

32.0 km/ℓ 10・15モード走行燃費 (国土交通省審査値)〈2WD車〉

低排出ガス車 ★★★★ 平成22年度燃費基準+25%達成車

取得税 重量税 75%軽減

全ライフサイクルにおけるCO2排出量を約20%削減※3

eco-VASを導入し、環境負荷物質、リサイクル、LCAなど6つの環境目標を設定して開発を進めています。
ミラ イースでは、JC08モードで30km/ℓの低燃費や、約60kgの軽量化※4などにより、素材製造から生産・走行・廃棄に至るライフサイクルすべてにおけるCO2の使用量を約20%削減しました。

■LCAの実施結果(2WD/自然吸気)　A:同等車格車(CVT)　B:新型ミラ イース(CVT アイドリングストップ)

素材製造　車両製造　走行　メンテナンス　廃棄

NOx:窒素酸化物(Nitrogen Oxide)
SOx:硫黄酸化物(Sulfur Oxide)
PM:粒子状物質(Particulate Matter)
NMHC:非メタン炭化水素(Non Methane Hydrocarbons)

■自動車の生涯走行距離10万km(10年)を、10・15モードで走行した場合の結果です。
■ダイハツではLCAにより相対的な環境メリットを確認することを目的としているため、評価結果は指数で示しています。また、CO2はtonレベル、それ以外の項目はkgレベルで排出されますので、指数を別に示しています。

eco 1 パワートレーン(エンジン・CVT)の進化

ガソリンが燃焼する際に発生するエネルギーのうち、実は7割以上もロスがあります。すでに多くのダイハツ車に採用されている既存のエンジン・CVTの改善により、このエネルギーロスを低減し、ガソリンエンジンのポテンシャルを最大限引き出すことが課題となりました。エンジンでは、燃焼燃費効率の向上とメカニカルロスの低減、CVTでは動力伝達効率向上の観点から改善アイテムをすべて洗い出し、費用対燃費効果を考慮しながら、一つ一つ改善を積み重ねました。そのうえで、走行状態・車両特性に応じた制御の最適化に取り組みました。

燃焼効率向上とエネルギーロス低減を極めた新エンジン

パワー、燃費、低排出ガス、静粛性、すべてを高次元で実現したKF型エンジン。現在のダイハツ車に搭載されているこのエンジンをベースに、燃焼効率の向上、徹底的なメカニカルロスの低減を図るとともに、電子スロットルによるエンジンとCVTの緻密な協調制御も行い、燃費向上を図っています。

燃焼効率の向上

圧縮比の向上

エンジンの圧縮比を11.3に向上させることで燃焼効率を向上させました。圧縮比向上により、燃焼効率が上がる反面、ノッキングが発生することから、燃焼室周りの冷却強化や燃焼室形状の最適化などを図り、耐ノッキング性能を向上させています。

インジェクター噴霧微粒子化

インジェクターによる噴霧を微粒子化することで、燃焼しやすくするとともに、ロングノズル化により、燃焼室近傍に燃料を噴射し、インテークポート壁面への燃料の付着を防止しました。

Photo:KF(NA)エンジン

エネルギーロスの低減

i-EGRシステム

排出ガスの一部を吸気側へ再循環させる従来のEGRシステムに、燃焼室内のイオンで燃焼状態を検出する「イオン電流燃焼制御」を組み合わせた世界初の技術。EGRガスを大量に送り込み、ポンピングロスを限界まで低減。

メカニカルロスの低減

エンジン構成部品の一つ一つをリストアップし、改善を実施。タイミングチェーンを薄幅化することによるチェーン張力低減、ピストンリングの張力低減、ピストンスカートの樹脂コート化、バルブスプリング、Vベルトなど細部にわたり、メカニカルロスを徹底的に低減しました。

制御最適化

電子スロットルによる協調制御

電子スロットルによりエンジンとCVTを協調制御することで、様々な運転状況に応じて最も効率のよい状態に制御します。

動力伝達効率を向上させたCVT

ダイハツ独自のインプットリダクション方式3軸ギヤトレーン構造を採用したCVTをさらに進化。高効率オイルポンプの採用や、CVT制御圧の低圧化などにより動力伝達効率を向上。また、走行抵抗の低減、車両の軽量化などを踏まえた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。さらに、CVTケースの薄肉化やオイルポンプカバー・プラネタリキャリアのアルミ化などにより軽量化も図っています。

eco 2 車両の進化

燃費を向上させるには、車両側の対策も必要不可欠です。空気抵抗や転がり抵抗などの走行抵抗の低減はもちろん、徹底した軽量化が大きな課題となりました。目標とした車両重量730kg以下を実現するために、安全性確保を前提としたうえで高価な材料を使用するのではなく、「構造・形状・強度に無駄はないか」「材料のポテンシャルを引き出せているか」といった観点から、すべての構成部品をリストアップし、一つ一つ改善に取り組みました。

約60kgの軽量化※4による省資源化

安全性確保に必要なボディ剛性を確保したうえで、シェルボディの骨格合理化、樹脂部品(インストルメントパネル・ドアトリムなど)の薄肉化などによる内装部品の軽量化、CVTの軽量化をはじめ、構成部品一つ一つを徹底的に検証・改善することにより、約60kgの軽量化※4を実現。低燃費化とともに、動力性能や操縦性・走行性、乗り心地の向上を両立しています。

■車両重量比較(2WD CVT)

(ダイハツ調べ〈数値は社内測定値〉)

シェルボディの骨格合理化による約30kgの軽量化※4

骨格部材の配置見直し、構成部品を可能な限りストレート化することによる補強材の削減、高張力鋼板の効果的な配置などにより、全長を短縮することなく約30kgの軽量化※4を実現。

[事例]フロントサイドメンバー構造合理化

インナーリーンフォース廃止と分割廃止により部品点数を削減

走行抵抗の低減

デザイン段階からCAEシミュレーションや風洞実験を実施し、フロントのコーナー形状の改善や床下流速の減速化などを図り、空気抵抗を低減。また、軽量化や駆動部品の改善などにより、転がり抵抗を低減しています。

熱マネジメント

バンパーの開口部やエアクリーナーダクトの最適配置、さらには導風経路を改善することで、エンジンへの吸気温を低減。吸気の体積膨張による吸気量の減少を抑えて、エンジンの燃焼効率を向上。

※1:ミラ(2WD/CVT)比。ダイハツ調べ。※2:2011年9月20日現在。JC08モード走行燃費(国土交通省審査値)に基づく。ハイブリッド車除く。ダイハツ調べ。
※3:同等車格車比。ダイハツ調べ。※4:ミラ(2WD/CVT)比。ダイハツ調べ(社内測定値)。

走行中のエネルギーをより有効活用することで低燃費化を図る。その観点から、アイドリングストップ機構「eco IDLE」を一層進化させたほか、減速時の電力回生のあり方にも改良を加えました。

eco 3 エネルギーマネジメント

走行中のエネルギー有効活用の観点から、アイドリングストップ機能や発電制御の進化を図りました。
特に、停車時にエンジンを止めるアイドリングストップ機能でさらなる燃費向上を図るには、減速時にエンジンを止め、アイドリングストップ時間を増やす必要がありました。ドライバーが違和感を感じることなくエンジン停止することはもちろん、走行状況をあらゆる角度から検証し、停車前に再加速する場合のドライバーのマインドチェンジにもスムーズに対応できるよう、アイドリングストップ制御の最適化に取り組みました。

停車前アイドリングストップ機能付の新「eco IDLE」

ガソリンエンジンのCVT車としては世界で初めて※、停車前アイドリングストップ機能を採用。ブレーキをかけ、車速が7km/h以下になるとエンジンを停止し、アイドリングストップ時間を増加させることで、さらに燃費を向上させました。耐久性を向上させた強化型スターターを採用したうえで、エンジン再始動時のナビゲーションのリセットなどを防止する補助電源一体型アイドリングストップコンピューターとCVT制御用コンピューターの統合、電動オイルポンプを廃止したCVTなどの採用により、アイドリングストップシステム専用部品を減らし、軽量化・コンパクト化を実現しています。

エコ発電制御（減速エネルギー回生機能付）

減速時の運動エネルギーをオルタネータが電気エネルギーに変換してバッテリーに回生する機能を進化。減速時のオルタネータの発電量を増加させるとともに、鉛バッテリーの受入性を向上させ蓄電量を増加することで、通常・加速走行時のオルタネータによる発電を大幅に抑制し、エンジンの負荷を低減しました。

誰もが簡単に低燃費運転を実現できるようにエコドライブをしっかりサポート

燃費はドライバーの運転状態によって変化します。ドライバーのより低燃費な運転をサポートすることで、実際に運転した際の実用燃費を向上させる機能を多数採用しました。

エコドライブアシストディスプレイ
[G、X、Gf、Xfに標準装備]
減速中は「エコ発電制御」によりバッテリーへ充電していることを。エコアイドル作動中は、それにより節約できたガソリン量を。自動的に表示を切り替えてお知らせします。

発電状態 表示例

- 発電状態表示
- 節約燃料表示（トリップ/積算）
- 航続可能距離
- 外気温　などを表示

自発光式デジタルメーター（エコドライブアシスト機能付）

マルチインフォメーションディスプレイ
オド/トリップメーターのほか、エコアイドル作動時は、アイドリングストップ時間を自動的に表示。また、アイドリングストップ積算時間や平均燃費も表示できます。

アイドリングストップ時間 表示例

- 平均燃費
- アイドリングストップ時間
- アイドリングストップ積算時間　などを表示

エコドライブアシスト照明
燃費のいい運転をするほどに、照明がブルーからグリーンへ。グリーンの状態を長く保つだけで上手にエコドライブができます。
（L、Dはメーター上側の照明のみ。照明色はアンバーからグリーンへの変化となります。）

「第3のエコカー」にふさわしい低価格を徹底追求。

一人でも多くの方にお乗りいただくために、第3のエコカーにふさわしい低価格をめざしました。

最廉価グレードで80万円を切るという、誰もが乗れる「第3のエコカー」にふさわしい低価格を実現するには、デザイン性・品質・性能を維持しながら、燃費性能向上によるコストアップを最小限に抑えたうえで、全体として大幅な原価低減が必要となりました。デザイン・設計・製造・調達などの異なる機能のエキスパートが、壁を取り払い、全体最適の観点から、部品軸での低コスト化活動や買い方の見直しに取り組み、一つ一つ銭単位での低コスト化を積み重ねました。

部門の垣根を超えた原価低減活動を推進

誰でも乗れる「第3のエコカー」にふさわしい低価格を実現するため、部品軸での低コスト化活動や、オープン＆フェアな考え方に基づく買い方の見直しに取り組みました。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、主要50品目の部品を抽出し、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。部材配置・形状・材料選定を徹底的に見直すことで、品質面・原価面において、最も素質の良い図面を追求するとともに、車両特性にふさわしいサイズ・機能・品質など仕様を一から見直すことで、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。さらに、素質の良い設計図面をもとに、新規取引先の発掘や九州現地調達率の向上など、オープン＆フェアな考え方に基づく買い方の見直しを行い、大幅な原価低減を実現しました。

■部品軸での低コスト化活動概念図

車両・機能特性

（ダイハツ調べ）

部品軸の低コスト化活動
①設計素質の向上
②車両特性にふさわしい仕様の追求
③買い方の見直し（オープン＆フェアな調達、商流・物流の見直しなど）

メーカー希望小売価格（消費税込み）

グレード	トランスミッション	エンジン	アイドリングストップ	駆動	価格（単位：円）	減税レベル
D	CVT	NA車	○	2WD	795,000	75%軽減
L					895,000	
X					995,000	
G					1,120,000	
Xf				4WD	1,095,000	
Gf					1,220,000	

●北海道地区の2WD車は15,750円高（税込み）。価格にはリサイクル料金は含まれません。

※：2011年9月現在。ダイハツ調べ。

シンプルでありながら本質を追求したデザイン。

華美なものではなく、本質を見極めたシンプルさを志向する時代の価値観に沿い、かつ、誰にも身近な「第３のエコカー」として幅広い方から愛されるデザインを貫きました。

Photo:G

Exterior　低燃費に寄与する空力効果と、流麗さ・先進感を両立したエクステリア

Photo:X

e:S専用エンブレム

LEDリヤコンビネーションランプ

“スマート・エコスタイル”をデザインコンセプトに、無駄を廃したシンプルでクリーンな造形により、合理的・知的なエコイメージを感じさせる、先進的でいきいきとしたスタイリングとしました。サイドは、空気抵抗の少ない低く流れるようなシルエットとし、シンプルでクリーンな面構成を採用しました。フロントは、バンパーとフードを大きくラウンドさせ、空気抵抗を低減するとともに、彫りの深い立体的な表情を表現。リヤは、バンパーのサイド部にエアロコーナー型のデザインを採用することで空気抵抗を低減しています。さらに、葉っぱをモチーフにしたデザインのe:S専用エンブレムやLEDリヤコンビネーションランプがエコや先進性を際立たせます。

Photo:G

Interior　シンプルな中にも、質感と新鮮さを表現したインテリア

Photo:G

自発光式デジタルメーター
Photo:G

インテグレートCD・AM/FM付ステレオ
［Dを除く全車に標準装備］

インテリアは、シンプルで合理的なデザインの中に上質さ、新鮮さを表現。インストルメントパネルは、ベージュとブラックのツートーンインパネを採用（G、X、Gf、Xf）。独立したセンタークラスターとエッジを効かせたキャラクターラインにより、質感と新鮮さを表現しました。丸みのあるシンプルな形状のシートには、肌触りがよく上品なベージュのシート表皮を採用。さらに、先進性を感じさせる自発光式デジタルメーターや金属調のフラッシュパネルを採用したオーディオが新鮮さと質感を際立たせています。

Body Color　★はメーカーオプション

クリーンで親しみやすい
全8色のバリエーション

Dのボディカラーはホワイト〈W09〉のみになります。

新色

スカイブルー〈B73〉

新色

シェルローズ〈T28〉

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〉★

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〉

パールホワイトⅢ〈W24〉★

ホワイト〈W09〉

幅広い人に満足をもたらす、日常での使いやすさ。

Smart Package & Utility

乗る人すべてに快適さをもたらす広びろとした室内スペースや、運転のしやすさ、充実した収納など。あらゆる人が心地よく便利に使えることをめざして開発しました。

大人4人がしっかり座れるスマートパッケージ

立体駐車場に入り、空気抵抗の少ない全高1,500mmのコンパクトなボディサイズで、1,920mmのロングな室内長と1,350mmのワイドな室内幅を実現。
前後乗員間距離は、930mm*を確保し、大人4人がしっかり座れる充分な室内空間を確保しました。

Photo:G　＊ダイハツ測定値。

運転しやすさも、さらに進化

車速感応式フロント間欠ワイパー

[G、X、Gf、Xfに標準装備]

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。

取り回ししやすい最小回転半径

狭い道や駐車場での切り返しなどが容易にできる最小回転半径4.4mを実現。日常での使いやすさを追求しました。

使いやすい充実の収納と、運転の快適さを高める装備

インパネロアポケット

センターコンソールトレイ（カップホルダー付）

センターコンソールボックス（リヤ）

ドアポケット（フロント）

ドアポケット＆ボトルホルダー（リヤ）

グローブボックス

ショッピングフック（インパネ）

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）〉

ラゲージルーム

ラゲージアンダーボックス

■小物類は撮影のために用意したものです。

スマートドライブパック　[G、Gfにセットでメーカーオプション]

より快適に運転を楽しんでいただくため、キーフリーシステム、プッシュボタンスタート、オート格納式ドアミラー、リバース連動リヤワイパーをセットにしたスマートドライブパックをメーカーオプション設定しました。

キーフリーシステム〈イモビライザー機能付・リクエストスイッチ付（運転席/助手席/バックドア）〉

電子カードキーを携帯していれば、ドアハンドルやバックドアのリクエストスイッチを押すだけでドアの施錠と解錠が行えます。また、電子カードキーかマスターキーがないとエンジンが始動しない、盗難防止に役立つイモビライザー機能付です。

プッシュボタンスタート

オート格納式ドアミラー（キーフリー連動・カラード）

リバース連動リヤワイパー
[Gfは標準装備]

VSCも採用。軽量化と優れた安全性能を両立。

Safety

ボディの軽量化と優れた衝突安全性能を両立。また、全車にABSを標準装備したほか、VSC・SRSサイドエアバッグ標準装備グレードも設定するなど、安全性能を高めています。

Active Safety

車両の挙動を安定化するVSC（ビークル・スタビリティ・コントロール）

[G、Gfに標準装備]

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。

Passive Safety

TAF

進化した衝突安全ボディ〈TAF（タフ）〉を採用。軽量化と高い衝突安全性能を両立

●TAFは、Total Advanced Functionボディの略で、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です。

小さくても優れた衝突安全性能

フロントサイドメンバーを高効率エネルギー吸収構造とするとともに、最適化・合理化をきわめた骨格構造を採用。スモールサイズでありながら衝撃吸収性能の向上や強固なキャビンを実現し、軽量化も果たしています。

Photo：衝突安全ボディ〈TAF〉。
■写真は補強箇所を説明するために合成、着色したものです。

歩行者傷害軽減ボディ

万一の対人事故を考慮し、フードやフェンダー、ワイパーピボットなどの各所に衝撃緩和装置・吸収スペースを設定。歩行者保護性能をより高めています。

実際の事故を想定した、クルマ対クルマの衝突安全性能

自車よりも重い乗用車を相手車両として、50km/h同士での前面衝突実験、側面衝突実験を実施。その結果、十分な生存空間が確保され、高い安全性が実証されました。

50km/hクルマ対クルマ前面衝突実験

50km/hクルマ対クルマ側面衝突実験

SOFI

乗員にやさしい安全インテリア〈SOFI（ソフィ）〉

●SOFIは、Safety-Oriented Friendly Interiorの略で、乗員にやさしく、より安全なインテリアを表した造語です。

SRSサイドエアバッグ

[G、Gfに標準装備]

側面衝突時、運転席・助手席のうち、衝突側のシートに内蔵されたエアバッグにより、衝撃を緩和。デュアルSRSエアバッグとあわせ、乗員保護性能を高めます。

その他のパッシブセーフティ

●デュアルSRSエアバッグ　●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ELRシートベルト　●リヤ3点式ELRシートベルト　●ISOFIX対応チャイルドシート固定バー＆トップテザーアンカー（後席）　●衝撃吸収ステアリング