

## コンパクトエンジンなのに、ビッグな性能

### 4輪車では世界初の4サイクル3気筒

画期的な1000cc3気筒エンジン。3気筒を採用したのは、気筒あたり330ccが、出力、燃費ともに最も効率のよい排気量というダイハツの結論からです。4気筒に比べて、メカロスが少なく、燃焼効率もよく、そのうえ排出ガス対策も容易。53年排出ガス規制を楽々クリアーしています。高性能、低燃費、クリーン。3つを同時に満足した新時代のエンジンです。

### 10モードで20km/ltに迫る低燃費

特にご注目いただきたいこの数値。常識を打ち破る低燃費です。混雑した市街地での実走行に近い10モード燃費で、リッター19.0kmを記録(XG-4速仕様)。60km/h定速走行燃費では、実際にリッター27.0kmをマーク(XG-5速仕様)。53年排出ガス規制をクリアしてこの数値。軽自動車のみの驚異的な経済性です。

\* 550ccクラスの10モード燃費との比較

## 俊敏に、経済的に、クリーン(53年排出ガス規制クリアー)に。 3つを同時に満足した1000cc3気筒エンジン。新時代のニーズに応えるメカニズムです

今日、低公害であることはもう当然。同時に燃費も性能もよくあるべきだ……。モータリゼーションが成熟すればするほど、自動車に対する時代の要求はたかまります。

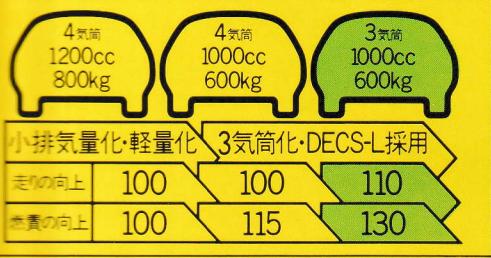
ダイハツは、6年にわたる研究・開発と数々のテストを経てここに、低公害で低燃費、しかもパワーを秘めたまったく新しい1000cc3気筒エンジンを完成。いま、自信をもって

### いまこそ見なされる1000cc

燃費だけでなく、走行性能の点においても、シャレードは驚くほどの実用性を持っています。特に、最大トルクkg·mが2800r.p.m.という低回転で得られるため、などでの低速走行も実際にスムーズ。さらに、日本の急坂は3速・4速のままで登り切れる粘り強さ。また、ウェイでの高速クルージングは静かで頼もしく、ひと上のエンジンに遜色ない手ごたえを満喫できます。

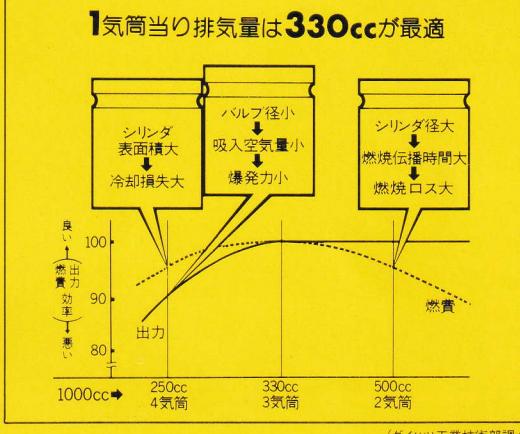
■ 1000cc 3気筒・600kg台で初めて可能  
これまでの車は、排出ガス対策による出力ダウンを安い排気量アップでカバーし、その分の燃費低下は若干のボディ軽量化などで補う中途半端な方法をとっていました。

そこでシャレードでは、合理精神の追求という基本思想を貫いて視点を180°転換。その結果、1000ccでも、ボディの大軽量化と3気筒の採用により、出力・燃費・排出ガス対策のすべてを満足できる結論に達したのです。



■ 1000cc 3気筒。ダイハツ独自の結論です。

右のグラフをご覧ください。これは1気筒あたりの排気量の大小によって、燃費や出力がどう変化するかをテストしたものです。1気筒あたり330ccの排気量が、燃費でも出力でも、もっとも有利であることがおわかりいただけましょう。1000ccの場合の最適気筒数は2気筒でも、4気筒でもなく、3気筒なのです。そのほか、3気筒だと4気筒よりも

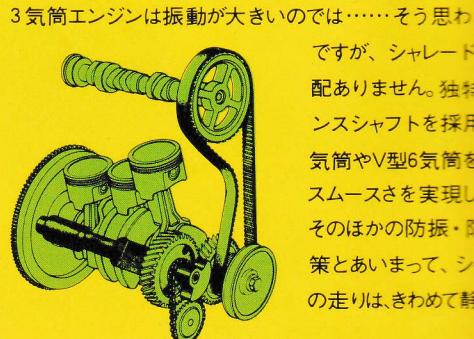


も出力でも、もっとも有利であることがおわかりいただけましょう。1000ccの場合の最適気筒数は2気筒でも、4気筒でもなく、3気筒なのです。そのほか、3気筒だと4気筒よりも

シャレードに搭載しました。軽量ボディとの絶妙の調和。キビキビとしたそのドライバビリティには、ラスも、ふたクラスもうえの手ごたえがあります。

ピストンやバルブなどが少なく、その分のスペースが少ないという利点もあります。エンジン本体もコンパクトです。

■ 独特のバランスシャフトを採用。但し、高速でも、きわめて静粛です。



3気筒エンジンは振動が大きいのでは……そう思われるかもしれませんが、シャレードには、バランスシャフトを採用することで、3気筒やV型6気筒を凌ぐ静粛さを実現します。そのほかの防振・吸音装置とあいまって、シビアな走りは、きわめて静粛です。

■ 希薄燃焼方式(DECS-L)の採用により、一気に53年排出ガス規制をクリアしています。

この新エンジンは、もともと燃焼効率がよく、排出ガス対策も容易。簡単な後処理だけで、53年排出ガス規制を楽々クリアしています。