2025日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

ダイハツ シャレード

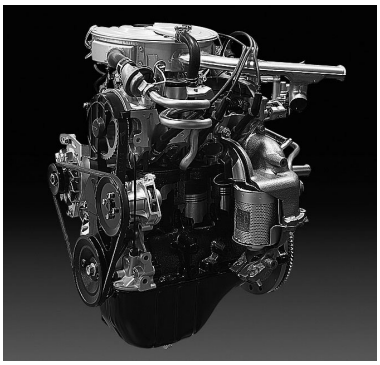
DAIHATSU CHARADE

約5.2㎡の中に「広くて」「小さい」「快適な」「経済車」を謳ったシャレード。相反する諸条件をシャレード（謎解き）という名前通りに成立させた。

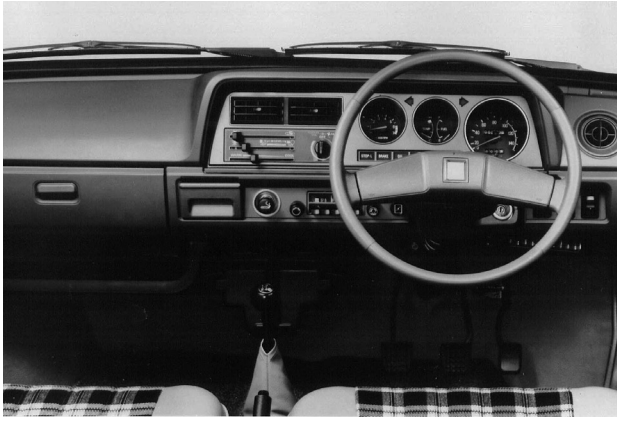
ダイハツ シャレード XTE（1977年）主要諸元

全長	3460mm
全幅	1510mm
全高	1360mm
ホイールベース	2300mm
トレッド（前）	1300mm
（後）	1280mm
車両重量	660kg
乗車定員	5名
最高速度	―km/h
登坂能力	(tanθ)0.48
最小回転半径	4.6m
タイヤサイズ	155/SR12

型式	G10-GMG
エンジン型式	CB
駆動方式	前輪駆動
エンジン	直列3気筒OHC
ボア×ストローク	76×73mm
総排気量	993cc
圧縮比	8.7
最高出力	55ps/5500rpm
最大トルク	7.8kg-m/2800rpm
変速機	前進4段／手動
価格	79.2万円 （大阪地区標準現金価格）



限られた寸法の中、理想の排気量を追求して1気筒約330ccで経済性と高性能を両立させた世界初の4サイクル3気筒CB型エンジン。



信号の確認がしやすい前傾ウインドを採用。運転席まわりは簡素ながらもメーターやスイッチ等は機能的に配置されていた。

当時の欧州製大衆車の基準であった約 5.2㎡の車体に、コンパクトながらもゆったりと座れる空間が確保されている室内（写真は XGE）。

1970年代、世界中の自動車を取り巻く課題は、排出ガス規制・低燃費・安全性が3本柱であったが、ルノー５を筆頭にフォルクスワーゲン ゴルフ、プジョー104、フィアット127等、欧州ではそれに適合したコンパクトなボディながらも十分な室内空間、優れた経済性と高い走行性能を備えた小型車が台頭し始めていた。

■５㎡カー、シャレードの登場

1977（昭和52）年10月4日、ダイハツは「広くて 小さい 快適な経済車」のシャレード（謎解きの意）を発表、同年10月末からの第22回東京モーターショーで披露された。ボディサイズをコンパクトな約5.2㎡にまとめ、630～660kgの軽い車体に1300ccクラスの走りと軽自動車並みの低燃費を実現し、昭和53年度排出ガス規制もクリアしたFFの5ドア・ハッチバックスタイルであった。横置に搭載されたバランスシャフト付の993ccエンジンは、4サイクル量産エンジンでは世界初の3気筒であった。3気筒エンジンを横置にすることで4気筒の横置よりもエンジンルームの容量を抑えられ、同時にゆったりした居住空間の実現にも寄与した。

小さいながらも多くの特徴を持ったシャレードは、モーターショー会期中の11月1日に全国一斉発売となり、幅広い車種構成と購入しやすい価格で国内大衆車市場の新たな分野を開拓していった。

■開発の思想

開発にあたっては、資源に乏しい日本において省資源・省エネルギー・省スペースの追求は不可避であり、①家族が快適にドライブできる広い室内空間と走行性能②狭い市街地で取り回しの楽なコンパクトなボディ③限りある資源や環境への考慮を3本柱にしたという。

■開発の過程

原点である低燃費・省資源・低公害という3つの思想からの開発が始まった。なお、開発の中で1気筒あたり330ccの排気量が出力・燃費ともに最良であることが判明し、1000ccクラスには3気筒が最適であるとの結論を得て開発を進めていった。3気筒の課題である振動についても独自のバランスシャフト技術で対応し、振動・騒音等の面でも、総合性能ではＶ型6気筒や直列4気筒エンジンよりも優れていたという。経済性では、排出ガス規制をクリアしながらも軽自動車並みの燃費（10モード燃費19km/L、60km定値走行燃費25～27km/L）でかつ低廉な維持費。1300cc並みの走行性能、抜群の登坂力と粘りのある低速性能など、相反する課題を技術陣は一つひとつ解決していった。

広さに関しては、身長175cmの人がゆったり座れる広い室内を目指し、活用の多様性を考慮して5ドアハッチバックを選定。

サイズに関しては、小回りが利き、駐車スペースを取らず運転のしやすいコンパクトさを探求。同時に安全面での配慮として死角の少ない広い視界、快適性では、静かな室内、ソフトな乗り心地等を追求。外観は豊かな丸味を帯びたスタイリングを模索した。

■与えた影響

小さいながらもそれらの特徴が認められ、発売同年に「'77カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞している。約1年後の1978（昭和53）年9月、Ｊラインのサイドウインドウとマリンウインドウを採用した3ドアクーペを発売し、新たな顧客層を開拓した。また、翌1979（昭和54）年からはそのフレキシブルな走行性能と耐久性を実証すべく、モンテカルロ・ラリーやサファリ・ラリー等の国際格式ラリーにも出場し、優れた成績も残している。

近年は小型車に4サイクル3気筒エンジンが広く採用されつつあるが、シャレードは、近年の小型車にも通用する「広くて 小さい 快適な経済車」の先駆者であり、歴史遺産車としてふさわしいクルマである。

（日本自動車殿堂　研究・選考会議）

資料協力：ダイハツ工業株式会社