

1999年12月14日

いすゞ 小型トラック「エルフ」に追加車型を設定

- ワイドキャブ車にインデペンデントサスペンション（フロント）搭載車を新規設定-
- 標準キャブ車に高出力「4H」1型ディーゼルエンジン」搭載車を新規設定-

いすゞ自動車(株)は、小型トラック「エルフ」のワイドキャブ車に、乗り心地を向上させるインデペンデントサスペンション（フロント）搭載車を新規設定し、12月14日から全国一斉に発売する。また、標準キャブ車に高出力155馬力及び145馬力の「4H」1型ディーゼルエンジン」搭載車を新規設定し、2000年2月9日から全国一斉に発売する。

「エルフ」は、1990年6月に国内小型2～3トンキャブオーバー型トラッククラスで初めてインデペンデントサスペンション（フロント）を採用し、走行時の安定性や乗り心地を向上させるなど、常にユーザーニーズを捉えた商品展開で市場から好評を得ている。今回の改良では、このインデペンデントサスペンション（フロント）をワイドキャブ車に拡大展開するとともに、標準キャブ車にクラストップレベル（*）の高出力155馬力及び145馬力の「4H」1型ディーゼルエンジン」搭載車を設定し、商品力の向上を図った。

（*国内小型2～3トンキャブオーバー型トラック 標準キャブクラス）

主な改良点は次の通り：

1. ワイドキャブ車にインデペンデントサスペンション（フロント）搭載車を新規展開
標準キャブ車に展開し好評を得ているダブルウィッシュボーン方式のインデペンデントサスペンション（フロント）を、積載量2～3.5トンクラスのワイドキャブ車に新規設定（*）した。このサスペンションは独立懸架方式のため、前後左右の車両の揺れを巧みに吸収するとともに、最小回転半径を小さくすることができる。これにより走行時の安定性や乗り心地の向上を実現し、ドライバーの運転疲労の軽減を図るとともに、小回り性が向上することで、街中での配送や車庫入れなどの際の車両の扱いやすさを高めた。また、ラックアンドピニオン式パワーステアリングの採用により、応答性の良いシャープな操舵感を実現した。

（*積載量3.5トンクラスは2000年2月9日発売予定）

2. 標準キャブ車に「4H」1型ディーゼルエンジン」搭載車を新規設定（2000年2月9日発売予定）

ワイドキャブ車に搭載されている高出力155馬力及び145馬力の「4H」1型ディーゼルエンジン」を標準キャブ車に新規設定した。このエンジンは電子制御式新分配型高圧燃料噴射ポンプ（※1）

の採用や、吸排気4バルブ化（※2）・中央燃焼室化によりPM・黒煙を低減させるとともに、

EGRバルブにDCモーター、インテークスロットルバルブにステップモーターを採用し、この2つのバルブを連動させ、EGR量と吸入空気量をきめ細かく制御することによりNOxを低減させている。

(※1. 最大1200気圧の高圧で燃料を噴射できるため燃焼効率が向上し、PM・黒煙が低減できる。)(※2. 従来の2バルブ方式に比べ、より多くの空気をスムーズに送り込むことができるため、燃焼効率が向上し、PM・黒煙が低減できる。)

<エルフ東京地区希望小売価格> (消費税含まず)

<目標販売台数> エルフシリーズ全体で7000台/月

車型	エンジン	最大積載量	主な仕様	東京地区希望小売価格
KK-NPR72LAR-6EXA	4HJ1 (155馬力)	2.0トン	ワイドキャブ・ ロングボディ フルフラットロ ー	3,550,000 円
KK-NKR72LR-6JXA	4HJ1 (155馬力)	3.0トン	ハイキャブ・ ロングボディ フルフラットロ ー	3,361,000 円
KK-NKR72LR-6JXAN	4HJ1N (145馬力)	3.0トン	ハイキャブ・ ロングボディ フルフラットロ ー	3,301,000 円