

2000年5月17日

いすゞ 大型トラック『ギガ』の8 X 4 駆動車などを改良

いすゞ自動車（株）は、大型トラック『ギガ』シリーズの8 X 4 駆動車（※1）、前2軸車（※2）、及び4 X 2 駆動車（※3）に平成11年排出ガス規制適合などの改良を施し、5月17日より全国一斉に発売する。

いすゞの大型トラック『ギガ』は、1994年に日本で初めてGVW25トンクラスを持つトラックシリーズとして発売された。また1997年には、国内の大型トラックで初めて4バグエアサスペンションを搭載した『ギガマックス』をラインナップに追加するなど、常にユーザーニーズを捉えた商品を展開し、市場から好評をいただいている。今回は、本年2月に改良を施し発売した6 X 2・6 X 4 駆動車に引き続き、8 X 4 駆動車・前2軸車・4 X 2 駆動車にも同様の改良を行った。同時に、4バグエアサスペンション搭載車『ギガマックス』の展開を拡大するなど、商品力を向上させた。

（※1）前2軸・後2軸の4軸車。荷台の低床化や広い荷室容積を確保できることから、軽量・かさ物輸送から重量物運搬まで幅広い用途に使用される。

（※2）前2軸・後1軸の3軸車。優れた直進安定性を発揮することから長距離・高速輸送に適している。

（※3）前1軸・後1軸の2軸車。取り回しが良く、機動性が高い。

主な特長は次の通り：

1.エンジン改良

・PM・黒煙及びNOxの低減に有効な「電子制御コモンレール式高圧燃料噴射システム（※4）」や「TICS（※5、6）」の採用、「逆止弁（ぎゃくしべん）」を装備した「ワンウェイ・クールドEGR（※7）」の採用などにより、平成11年排出ガス規制に適合させた。

・吸気効率の改善や吸排気4バルブ化、高圧燃料噴射などとの組み合わせによる燃焼効率の向上や、エンジンのフリクション低減などにより、優れた低燃費を実現した。

2.安全性向上

・衝突時のキャブ変形量を減少し生存空間の確保を図るために、衝突時のエネルギーをフレーム先端で吸収するなど、フレーム構造やキャブフロア構造、キャブマウント部などに改良を施し、万一の衝突時にドライバーが受けるダメージの軽減を図った。

3.車型追加

・軽量カサ物輸送のカーゴ用として、4バグエアサスペンションを搭載した『ギガマックス』の8X4駆動車にGVW22・23トン車を追加し、幅広いユーザーニーズへの対応を図った。(GVW25トン車は従来から設定済み)

4.その他

・8X4駆動車すべてに総輪同サイズの扁平タイヤを装着し、経済性の向上を図った。

(※4) 6SD1-TCエンジンに採用

(※5) TIC S = Timing and Injection rate Control System

(※6) 6SD1-TCエンジンを除く全エンジンに採用

(※7) インタークーラーターボ系エンジンに採用

≪目標販売台数≫ 『ギガ』 シリーズ全体で 10,000 台/年

≪東京地区希望小売価格≫ (消費税含まず)

| 車型 | 用途 | GVW (トン) | エンジン (出力) | 希望小売価格 | 備考 |
|-------------|---------------|-------------|-----------------------------|-----------------|--|
| KL-CYJ51W3 | 標準 ウイングボディ | 25 | 6WF1-TC 272kW (370PS) | 17,261,000 円 | 8X4 駆動車 4バグエアサスペンション エアコン 永久磁石式リターダ |
| KL-CYG23Y3Z | 平ボディ | 23 | 6SD1-TC 250kW (340PS) | 12,152,000 円 | 前2軸車 エアコン 永久磁石式リターダ |
| KL-CVR80U3 | 平ボディ | 16 | 8PE1 210kW (285PS) | 9,310,000 円 | 4X2 駆動車 トラニオンサスペンション エアコン |