

2003年6月2日

いすゞ 大型トラック『ギガ』シリーズに

"省燃費シフトマシーン"「スムーサーG」を搭載し発売

いすゞ自動車(株)は、大型トラック『ギガ』シリーズに、いすゞ独自の"省燃費シフトマシーン"「スムーサーG」を標準装備(一部車型)するなど、燃費を中心に経済性能を追求した改良を施し、6月2日より全国一斉に発売します。



いすゞでは、商用車に求められる経済性能を様々な角度から追求し、車両の開発を行っています。

新型ギガでは、「輸送にかかわる経済効率のさらなる向上」を主眼に、大型トラックのランニングコストの中で最も重要視される「燃費の改善」を最大のテーマに、各部の改良を実施しました。

なかでも、燃費に大きな影響をおよぼすドライバーとその運転技術に着目。ドライバーの運転技量にかかわらず、より効果的で確実な省燃費走行を実現するいすゞ独自のトランスミッションを開発し、「省燃費シフトマシーン」「スムーサーG」として投入します。

また、平成13年騒音規制に適合した他、「スピードリミッター(速度抑制装置)」を標準装備し安全性の向上も図っています。

主な特長は次の通りです。

- (1) スムーサーGをフルキャブ6×2・8×4のGVW25トンエアサス車に標準装備(その他は一部の車型を除くカーゴ系にオプション設定)しました。スムーサーGは、機械式のマニュアルトランスミッションをベースに、発進・変速・停止のシフト/クラッチ操作を完全自動化した12段変速のフルオートマチックトランスミッションです。ドライバーの運転技量にかかわらず、誰にでも簡単に省燃費運転が可能になり、運転領域におけるすぐれた経済性を実現しました。これにより、旧モデルのギガ(7M/T車)に比べ、スピードリミッター装着による燃費向上効果も含めて平均約25%(*)、新型車にマニュアルトランスミッション(7M/T車)を搭載した場合に比べ平均約11%(*)、燃費の向上を実現しました。(*社内試験値)
- (2) エンジンは、低燃費で二酸化炭素(CO₂)の排出量が少ないインタークーラーターボエンジンに集約し、無過給エンジンを廃止しました。また、特装車用として、6WF1-

TC エンジンに、243kW (330PS) の低出力仕様エンジン (6WF1-TCN)を追加しました。

- (3) シャシおよびサスペンションのベーススペックの向上を図り、走破性、信頼性、架装性などの向上を図りました。
- (4) エンジンやトランスミッションへの遮音プレート追加や、大型サイレンサーの採用などにより、平成 13 年騒音規制に適合しました。また、「速度抑制装置取付け義務化」の法規制に適合したスピードリミッターを全車(消防車を除く)に標準装備し、安全性の向上を図りました。

<目標販売台数> ギガシリーズ全体で 8, 000 台/年

<ギガシリーズ 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	主な仕様	東京地区 希望小売価格
KL-CYL51V4 (*)	カーゴ	25t	6WF1-TC	エアコン、スモーカーG、標準 ウィング架装車	17,110,000 円
KL-CXZ51K4	ダンプ	20t	6WF1-TC	エアコン、強化ダンプ架装	13,305,000 円
KL-CYJ51W4	カーゴ	25t	6WF1-TC	エアコン、スモーカーG、平ボ ディ架装	15,260,000 円

(* 写真添付、カタログ用特別仕様車)

* 社内試験値 <試験条件>

車型：CYL51V 型バン架装,エアディフレクター付

実車率：80%

積載率：70~100%

高速路：43% (新型ギガ 90km/h、旧モデルギガ 100km/h) / 一般路：
57% (70km/h)

年間走行距離：18 万 km

実際の燃費は走行条件 (天候・交通状況等) により異なります。