

2003年7月29日

いすゞ『ギガトラック』を改良し発売

～ 省燃費シフトマシーン「スモーターG」を展開～

いすゞ自動車(株)は、大型の『ギガトラック』に、いすゞ独自の"省燃費シフトマシーン"「スモーターG \*1」を展開し、燃費を中心に経済性能の向上を図ると共に、平成13年騒音規制への対応、スピードリミッターの標準装備等の改良を施し、7月29日より全国一斉に発売します。



ギガトラック

近年の、輸送業界を取巻く厳しい経営環境を背景に、トラックユーザーからは、輸送効率の向上に加えて、車両のライフサイクルコストの低減が強く求められています。

今回発売する新型『ギガトラック』では、輸送における経済性能のさらなる向上を主眼に改良を実施。なかでも「燃費」を最大のテーマに、省燃費シフトマシーン「スモーターG」を展開するなど、細部にわたって省燃費を追求しました。この結果、従来車と比較して、車両全体で約24% \*2の燃費向上を実現しています。

主な特長は次の通りです。

- (1) 機械式フルオートマチックトランスミッション「スモーターG(16段)」に、究極の省燃費走行が可能となる「ECON(エコノ)」モードを追加設定しました。最適な変速制御で、ドライバーに負担をかけずに、誰でも簡単にハイレベルな省燃費運転が実践できます。  
また、大型トラックでいすゞが世界で初めて採用した可変容量パワステポンプ、補助ブレーキに連動したオートクルーズ等により、きめ細かな燃費対策を実施しました。
- (2) エンジンには、低燃費で二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)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。
- (3) 輸送効率化を背景とした容積型トレーラーにおける荷台内法高拡大のニーズに対応し、低床仕様のオプションを設定。低床サスペンションと低型カプラー、扁平タイヤの組み合わせで、カプラー地上高 1,050mm を実現しました。

(4) EBS (Electric Brake System 電子制御ブレーキシステム) を、セミトラクタ全車に標準装備しました。

EBS は、電子制御によるブレーキ関係の総合コントロールシステムで、制動時の車軸速度変化を感知し、各軸の減速度が一定となる様、一軸毎の制動力をコントロールする機能を備えています。これにより、トラクタのブレーキと、トレーラのブレーキを、速度や重量の変化に応じて最適に制御することが可能となり、積載状態に関わらず同じブレーキフィーリングを得られるようにした他、突き上げ感の減少、ブレーキレスポンスの向上などを実現しました。

(5) 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標準で装備しました。

<目標販売台数> ギガシリーズ全体で 8,000 台/年

<ギガトラクタ 東京地区希望小売価格>

(消費税含まず)(※写真添付)

| 車型                | エンジン                     | 主な仕様                               | 東京地区希望小売価格      |
|-------------------|--------------------------|------------------------------------|-----------------|
| KL-EXD52D3<br>(※) | 6WG1-TCR<br>302kW(410PS) | 第 5 輪 9.5t<br>スムーサーG(オプション)<br>EBS | 14,344,000<br>円 |
| KL-EXZ52J3        | 6WG1-TCS<br>382kW(520PS) | 第 5 輪 20t<br>スムーサーG<br>EBS         | 17,404,000<br>円 |

\*1. 発進・変速・停止のシフト/クラッチ操作を完全自動化した機械式フルオートマチックトランスミッション。

一部車型を除く 6WG1 エンジン搭載車に展開(標準またはオプション)。

\*2. 社内試験値 <試験条件>

車型：EXD52D3,Smoother-G 搭載車

GCW：36t

高速路：70%(新型ギガ 90km/h、旧モデルギガ 100km/h)／一般路：30%(70km/h)

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。