

2005 年 4 月 18 日

いすゞ エルフディーゼルハイブリッド車を発売

－ CNG-MPI に加えエルフ低公害車シリーズ[®] を拡充 －

いすゞ自動車(株)は、小型トラック「エルフ」の低公害車シリーズに、新たにディーゼルハイブリッド車を設定し、本日より一部の大手物流企業向けに先行発売します。一般ユーザー向けの販売は、今年 6 月中旬を予定しています。



エルフディーゼルハイブリッド車

いすゞでは、地球環境保護の観点から、低公害車の開発に早くから積極的に取り組んでいます。大気汚染などによる環境問題が深刻な大都市において、優れた性能を発揮する CNG 車では、ポスト新長期規制案レベルを達成したエルフ CNG-MPI 車を 4 月 4 日に発売しました。

今回新たに設定する『エルフディーゼルハイブリッド車』は、車両の減速エネルギーを有効利用することで、低 CO₂・省燃費を実現する低公害車です。軽油を燃料とするため特別なインフラが不要で、使用地域を問わないという特長があります。

さらに、『エルフディーゼルハイブリッド車』は、小型トラックに最適ないすゞ独自のハイブリッドシステムを採用する事で、ハイブリッド車の中でも優れた燃費性能を確保すると共に、耐久信頼性・安全性といった商用車に求められる基本性能との両立を図っています。

いすゞでは、突出した低排出ガス性能を有する CNG-MPI と、燃料インフラに制約がなく実用的なディーゼルハイブリッドを低公害車ラインアップの両輪に据え、今後も積極的に普及拡大に取り組んでいきます。

主な特長は次の通りです。

1. 4HL1 ディーゼルエンジンをベースにハイブリッドシステムを構築しました。モーターによるエンジンの動力アシストに加え、高効率のエネルギー回生と省燃費域での自動変速を可能としたスーマーE オートシフト、及びアイドリングストップ&スタートシステムの採用により、トップクラス(※)の燃費を実現しました。ハイブリッド車の燃費評価として一般的に使われる M15 モードにおいて燃費 35% (*) 向上、通常の市街地走

行でも約 10~20% (*) 向上させています。これにより地球温暖化の要因とされる CO2 も M15 モードで 25%低減しています。

2. 平成 15 年排出ガス規制(新短期)に対し PM を 85%、NO x を 25%以上それぞれ低減し、『超低 PM 排出ディーゼル車(85%低減)』及び、『低排出ガス車認定「良-低公害車」』の認定を取得するとともに、『八都県市低公害車指定制度「良低公害車」』指定を受けています。
3. ニッケル水素バッテリーに比べ約 3 倍の寿命を持つリチウムイオンバッテリーを国内のトラックで初めて採用しました。
4. PTO 型パラレル駆動ハイブリッドシステムを採用しました。万一ハイブリッドシステムに異常が発生した場合でも、エンジンとは別軸にモーター&ジェネレータを配置しているため、エンジンからの動力伝達を妨げずにディーゼルエンジンのみで走行が可能です。
5. スムーサーE オートシフトを標準装備しました。クラッチ調整・交換が一切不要でメンテナンスコストを大幅に低減すると共に、クラッチトラブルによる路上故障も防ぎます。

<目標販売台数> エルフディーゼルハイブリッド車 600 台/年

<エルフディーゼルハイブリッド 東京地区希望小売価格>

(※添付写真は撮影用特別仕様車)

| 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 | |
|---------------------------|------|-------|--|----------------|----------------|
| | | | | 消費税抜 | 消費税込 |
| VD-NKR81AN-E6EXY-H (※) | 4HL1 | 2トン | ハイキャブ、キャブシャシ、 スムーサーE オートシフト(5速)、 アイドリングストップ&スタート | 4,565,000 円 | 4,793,250 円 |

※ 2~3 トンクラスキャブオーバー型ディーゼルハイブリッド車

* 燃費はいずれも現行ディーゼル(4HL1)との比較です。

- * アイドリングストップによる燃費向上分(市街地走行で5~10%程度)を含む為、アイドルストップを行わない場合、燃費向上率が少なくなります。
- * 高速道路や郊外の走行など、加減速やアイドルストップの少ない走行状況では燃費が向上しない場合があります。

以上