

2005年5月19日

いすゞ 中型トラックでクラス初(※) 新長期規制に適合

－併せて、大型トラックも改良－

いすゞ自動車(株)は、中型トラック『フォワード』及び大型トラック『ギガ』に、環境性能の向上を主眼とした改良を施し、『フォワード』は6月上旬、『ギガ』は本日より全国一斉に発売します。



中型トラック フォワード

いすゞでは、環境性能と経済性能の双方を高次元でバランスさせたトラックの開発に取り組んでおり、最新の排出ガス規制に適合したディーゼルエンジンをいち早く市場に投入し、地球温暖化並びに都市部の大気汚染の改善に積極的に貢献しています。

今回の改良では、「お客様にはエコノミー(経済性能)、地球と社会にハーモニー(環境性能・安全性能)」をコンセプトに商品を開発。中型トラックの主力車型に新開発エンジンを搭載し、新長期(平成17年)排出ガス規制に適合させました。また、平成18年灯火器安全法規並びに平成17年RUP(リヤ アンダーラン プロテクション)法規に適合させました。

主な特長は次の通りです。

< 中型トラック『フォワード』 >

(1) 中型トラックの主力車型に新開発の4HK1型エンジンを搭載し、クラス(*)で初めて新長期(平成17年)排出ガス規制に適合させました。

* GVW8 トンディーゼルエンジントラッククラス

- ・ エンジンの新開発にあたっては、求められる性能を根本から高めることを目指し、電子制御式共通レールシステム、VGS ターボ、ツイン EGR クーラー等をいすゞ独自の電子制御技術で総合的に制御し、エンジンそのもののポテンシャルを引き上げました。
- ・ 排出ガス後処理装置に多くを依存することなく環境性能を高め、新長期(平成17年)排出ガス規制に適合させると共に、低燃費化(従前車比5%燃費向上)、軽量化(従前車比50kg減)を実現し、経済性能との両立を図りました。

(2) スムーサーF の展開を高出力エンジン(240 馬力、260 馬力)へ拡大。『フォワード』の全車型にスムーサーF をラインアップしました。

<大型トラック『ギガ』>

- (1) PM キャタコンバータを装着し、全車を新短期排出ガス規制(「超低 PM 排出ディーゼル車(75%低減)☆☆☆」認定)に適合させました。
- (2) 燃費で好評の 6WF1-TC 型エンジン搭載車に、いすゞ独自の機械式 A/T「スムーサー G」の高性能化、シャシ各部の改良、アイドリングストップ&スタートシステムの採用(オプション)など様々な燃費対策を施し、より一層の低燃費化を実現しました。
- (3) 『ギガ』の 25 トン車カーゴ系に、運転集中度モニターを標準装備し、ドライバーの集中力低下に伴う事故の減少を図りました。また、運行のデジタル管理化時代に対応する、いすゞ独自のデジタルタコグラフを新規に開発し、全車(消防車除く)にオプション設定しました。

<中・大型共通>

フロントバンパーのデザインを一新し、平成 18 年灯火器安全法規に適合させました。また、リヤバンパーの幅を拡張し、平成 17 年 RUP(リヤ アンダーラン プロテクション)法規に適合させました。

<目標販売台数> フォワードシリーズ全体で 18,000 台/年
ギガシリーズ全体で 12,000 台/年

<フォワード 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	主な仕様	GVW	エンジン 最高出力	東京地区希望小売価格	
				消費税抜	消費税込
ADG- FRR90K3S (※)	ショートキャブ スムーサーF キャブ付シャシ	8t	4HK1140kW (190 馬力)	5,449,000 円	5,721,450 円
ADG- FRR90L3	フルキャブ スムーサーF キャブ付シャシ	8t	4HK1140kW (190 馬力)	5,908,000 円	6,203,400 円

<ギガ 東京地区希望小売価格>

車型	主な仕様	GVW	エンジン 最高出力	東京地区希望小売価格	
				消費税抜	消費税込
PJ- CYL51V6XT	6×2 駆動車 スモーカーG リアエアサス キャブ付シャシ	25t	6WF1- TC272kW (370 馬力)	14,426,000 円	15,147,300 円
PJ- CYJ51V6XT	8×4 駆動車 スモーカーG リアエアサス キャブ付シャシ	25t	6WF1- TC272kW (370 馬力)	15,111,000 円	15,866,550 円

<商品概要>

中型トラック『フォワード』

(1) 新開発の 4HK1 型エンジンを中型トラックの主力車型に搭載し、クラス(*)で初めて新長期(平成 17 年)排出ガス規制に適合させました。

- ・ エンジンの新開発にあたっては、求められる性能を根本から高めることを目指し、エンジンそのもののポテンシャルを引き上げました。
- ・ 排出ガス後処理装置に多くを依存することなく環境性能を高め、新長期(平成 17 年)排出ガス規制に適合させると共に、低燃費化(従前車比 5%燃費向上)、軽量化(従前車比 50 kg減)を実現し、経済性能との両立を図りました。
- ・ 電子制御式コモンレールシステムを採用すると共に、いすゞオリジナルの電子制御技術を用い、千分の一秒単位の燃料噴射制御をはじめ、エンジン全体の精密な制御を実現しました。
- ・ ターボの入口面積を可変させることで低速回転域でも高効率なターボ効果を発揮する、VGS ターボ(可変容量型ターボチャージャー)を採用しました。これにより、低速トルクや加速性の向上、低燃費、PM の減少を実現しました。
- ・ 再循環ガスを冷却する EGR クーラーを 2 連式にした、電子制御式ツインクールド EGR を採用しました。EGR ガスの温度を下げ、より多くの排出ガスを吸気側に戻すことで燃焼温度を低下させ、従来以上に NOx を低減させました。

- ・ 排出ガス後処理装置として DPD(ディーゼル パティキュレート ディフューザー)を採用しました。

* GVW8 トンディーゼルエンジントラッククラス

4HK1 エンジン主要諸元

エンジン型式	4HK1
排出ガス規制区分	ADG-
種類	直列 4 気筒 OHC 直接噴射式ディーゼル
総排気量(cm ³)	5193
内径×行程(mm)	115×125
圧縮比	17.5
最高出力 [kW(PS)/rpm]	140(190)/2600
最大トルク [N・m(kg・m)/rpm]	520(53)/1600
ガバナ形式	電子式
燃料噴射ポンプ	コモンレール
過給機形式	可変ノズルターボ(VGS ターボ)
その他	ツインクルド EGR/DPD

- (2) スムーサーF の展開を高出力エンジン(240 馬力、260 馬力)へ拡大。『フォワード』の全車型にスムーサーF をラインアップしました。スムーサーF は構造上乾式クラッチがないため、クラッチ交換、磨耗などによるメンテナンス費用が低減されます。
- (3) マルチメリットパッケージ「F カーゴ」の積載性を向上しました。またバンシリーズを追加設定しました。
- (4) 地球温暖化防止(CO2 排出低減)の観点から、アイドルストップ&スタートシステムを、従来通り、一部車型にオプションで設定しました。

大型トラック『ギガ』

- (1) 4 バッグエアサスペンション車のスムーサーG「ECON モード」のプログラムを高性能化。新たに勾配と車両重量を検知し、運行状況に合わせて自在に最適段へ変速するインテリジェントロジックを追加し、走行性の改善と更なる燃費改善をはかりました。

- (2) 25 トン車カーゴ系に、運転集中度モニターを標準装備しました。これにより、ドライバーの集中力低下に伴う事故の減少を図ります。
- (3) 運行のデジタル管理化時代に対応する、いすゞ独自のデジタルタコグラフを新規に開発し、全車(消防車除く)にオプション設定しました。
- (4) マルチメリットパッケージ「Gカーゴ」の積載性を向上させると共に、荷室容積の拡大、バックアイモニターの標準装備化等の改良をおこないました。
- (5) 地球温暖化防止(CO2 排出低減)の観点から、アイドリングストップ&スタートシステムを、全車にオプション設定しました。

以上