

2010年5月17日

いすゞ ポスト新長期排出ガス規制に適合させた

大型トラック『ギガ』と中型トラック『フォワード』を発売

いすゞ自動車株式会社（社長：細井 行、以下いすゞ）は、大型トラック『ギガ』と中型トラック『フォワード』の一部車型を改良し、平成 21・22 年排出ガス規制（ポスト新長期規制）に適合させ、5 月 17 日より全国一斉に発売を開始いたします。

今回発売する『ギガ』と『フォワード』の投入にあたり、いすゞは、開発コンセプトである『See Technology(シー・テクノロジー)』に基づき、安全技術（Safety）、経済技術（Economy）、環境技術（Environment）の 3 つの基本性能を柱に、世界で最も厳しい水準の平成 21・22 年排出ガス規制に対応すると同時に、特に燃費向上と軽量化を徹底して追及した開発を進めました。燃費・積載性能、環境性能の向上を高い次元で両立させ、商用車に求められるニーズの実現を図りました。

今回の改良により、ギガ・フォワードともに平成 27 年度燃費基準達成車を大幅に拡大し、基準達成車比率を、ギガで 99%、フォワードで 80%※まで高めました。平成 27 年度燃費基準達成車は平成 21 年度税制改正特例措置（エコカー減税）の対象となり、新車購入時の自動車重量税と自動車取得税が減税されます。

※ 2009 年度販売実績より試算(いすゞ調べ)



主な特長は次の通りです。

## 1. 新型ギガの主な特長

### (1) 経済性能の向上

- ・ 排ガス性能と燃費を高いレベルで両立し、ギガトラック（単車）全車において平成 27 年度重量車燃費基準を達成しました。（※消防車除く）
- ・ 燃費性能向上のために、エンジン本体から冷却、空力、車両制御にいたるまで、燃費に関わるあらゆる要素を徹底して改良しました。
- ・ エンジン本体では、より最適な燃焼状態をつくりだすため、電子制御式無段階可変容量型ターボ、超高压コモンレール、新燃焼室を採用するとともに、いすゞ独自のエンジンコントロールによるきめ細やかな制御を行っています。低回転域のトルクをアップし、低燃費ゾーンを拡大しました。
- ・ 冷却効率向上のために、流入風量を増大させるキャブのフロントグリル・大型電子制御ファンを採用しました。また、吸入した空気の温度を低下させる、大型高効率インタークーラーを採用しました。
- ・ キャブの形状を変更し、空気抵抗の低減を図りました。空気を整流化する、ラウンド形状のキャブと新エアダムバンパーを採用しました。加えて、空気の跳ね返りをおさえる、フロントパネルを採用し、空力性能を高めました。
- ・ スムーサーG には、より省燃費な運転を可能にするため、無駄な加減速を抑制するスマートアクセル制御を新たに搭載した新 ECON モードを採用しました。
- ・ 最高車速を任意の速度に設定できる可変スピードリミッターを標準装備しました。（※一部車型除く）
- ・ ダンプ、カーゴの 294kW(400PS)を 6WG1 - TCS から新たに開発した 6UZ1 - TCH に移行し、軽量化と燃費性能の向上を実現しました。
- ・ 積載効率に配慮し、ポスト新長期規制対応等の重量増を最小限に留め、従来からの積載タイトルの優位性を維持しています。

### (2) 環境性能の向上

- ・ 全車、DPD+尿素 SCR システムを採用しました。
- ・ ギガトラック（単車）は、ポスト新長期排ガス規制の適合に加え、PM についてはさらに規制値から 30%低減し、九都県市低公害車指定制度の平成 21 年基準「優」低公害車に適合しました。（※消防車除く）

### (3) 安全性能の向上

- ・ 事故に至る前のドライバー支援を最優先に考え、「予防安全」に関する先進技術である、運転集中度モニターとミリ波車間ウォーニングを従来から標準装備としており、ミリ波車間クルーズ、プリクラッシュブレーキ、IESC をオプションで設定するなど、各種安全運転をサポートする機能を展開しています。

- ・ 配光特性にすぐれたステップリフレクター（反射鏡）型ヘッドランプを採用し、視認性を高めました。
  - ・ 現行同等のアプローチアングル・地上高を確保しながら、フロントアンダーランププロテクション（FUP）を標準化しました。
- (4) その他
- ・ 全車、ホイールの取り付けに新・ISO方式を採用し、整備性の向上を図りました。

## 2. 新型フォワードの主な特長

### (1) 運行形態に配慮した環境性能、経済性能の向上

- ・ 都市内配送と都市間輸送ではお客様のニーズ、車両使用状況が大きく異なるため、都市内配送には、積載性・利便性に優れた新 4HK1 エンジン搭載車を、都市間輸送には、余裕の動力性能をもたせた上で環境性能と経済性を両立させた 6HK1 エンジン搭載車を商品展開し、運行形態それぞれの「最適」を目指しました。

### (2) 4HK1 エンジン搭載車

- ・ 4HK1 エンジンは、主要構造部品を刷新。また、商用車としては国内で初めてとなる 2 ステージターボ、及び超高压コモンレール等の採用により、燃焼効率を向上しつつエンジン本体の排出ガス性能を大幅に向上。排ガス後処理装置に新たな触媒を追加することなく、従来の DPD のみでポスト新長期規制に適合しました。
- ・ GVW14.5 トン車の主力である 177kW(240PS)クラスを 6HK1-TCN から新規に開発した 4HK1-TCH に移行し、軽量化と架装性を向上させました。

### (3) 6HK1 エンジン搭載車

- ・ 6HK1 搭載車には、DPD+尿素 SCR システムを採用いたしました。
- ・ 超高压コモンレール採用等により、低回転でのトルク向上を図り、動力性能と経済性能を両立させました。

### (4) ポスト新長期規制適合車の先行投入

- ・ GVW12 トン以下の主力車型※については、ポスト新長期規制適合車をいち早く市場に投入しました。（※154kW（210PS）、カーゴ系、一部オプションを除く）

### (5) その他

- ・ GVW12 トン超車において、ホイールの取り付けに新・ISO方式を採用し、整備性の向上を図りました。

< 目標販売台数（国内） >

ギガ 8,000 台/年（ギガシリーズ全体）  
 フォワード 10,000 台/年（フォワードシリーズ全体）

< 東京地区希望小売価格 >

※添付写真は LKG-CYL77A

車型	主な仕様	エンジン/ トランスミッション	東京地区希望小売価格	
			消費税抜	消費税込
LKG-CYL77A	平成 27 年度重量車燃費基準達成 ポスト新長期規制適合 九都県市低公害車指定制度 平成 21 年基準「優」低公害車適合 G-CARGO GVW25 トン車	6UZ1-TCS 279 k W(380PS) 12 速 Smoother-G	20,040,000 円	21,042,000 円
LKG-FTR90T2	平成 27 年度重量車燃費基準達成 ポスト新長期規制適合 キャブ付シャシ・フルキャブ・ エアサスペンション GVW14.5 トン車	4HK1TCH 177kW(240PS) 6 速 Smoother-Fx	8,494,000 円	8,918,700 円

- ▶ 詳細情報 [『FORWARD ポスト新長期車』ページはこちら](#)
- ▶ 詳細情報 [『GIGA』ページはこちら](#)