

2016年4月11日

## いすゞ、大型トラック「ギガ」シリーズに追加車型を設定

### - トラクタ・新開発6NX1型エンジン・9速トランスミッション搭載車 -

いすゞ自動車株式会社(本社：東京都品川区、社長：片山 正則、以下「いすゞ」)は、大型トラック「ギガトラクタ」をフルモデルチェンジし、また大型トラック「ギガ」には新型の軽量化エンジンと専用トランスミッション搭載の追加車型を設定し、本日より全国一斉に発売します。



法規改正※により更なる大量輸送を実現したトラクタ輸送は、輸送業界の深刻なドライバー不足への対応に資するものとして大いに期待されています。新型「ギガトラクタ」では、環境や安全、運行コスト低減に加え、ドライバーの疲労軽減のニーズに車両性能の向上で応えるとともに、情報通信による遠隔モニタリング「MIMAMORI」を使用した稼動サポートを通じて、トラクタの大量輸送を高度に支えます。

#### ※法規改正

道路運送車両法(保安基準)改正 平成27年5月1日施行	4×2セミトラクタ(段差通過試験「適合」のエアサス車)の駆動軸重上限値引き上げ 10t → 11.5t セミトレーラ(特例8車種)の車両総重量限度引き上げ 28t → 36t セミトレーラ(特例8車種)の長さ限度引き上げ 12m → 13m
道路法改正 平成27年6月1日施行	バン型等セミトレーラ(特例8車種)連結車の駆動軸重引き上げ 10t → 11.5t セミトレーラ連結全長引き上げ 17m → 18m(ROH規定あり) 45フィートコンテナ等輸送における許可基準の改正

主な特長は以下の通りです。

## 1. 新型ギガトラクタの主な特長

### 【エクステリア・インテリア】

- 新空力骨格キャブにより、空気抵抗を低減させると同時に、昇降ステップやグリップ等を効率よく、レイアウトするなど、使い勝手と経済性能を両立しました。また、大型フロントグリルおよび大型インタークーラーにより冷却性能が向上しました。
- 運転操作性の向上として、セミラウンドインパネを採用しました。スイッチ類をメーター・インパネ周りに集約し、また使用頻度に合わせてゾーン分けして機能的に配置することで、運転時の操作性や識別性が向上し、より効率的な操作が可能となりました。また、ステアリングスイッチと 4 インチ液晶モニターのマルチインフォメーションディスプレイを採用することにより、安全で負担のない操作を可能にします。
- ショートキャブの標準ルーフを新たに設定しました。また、ハイルーフの室内高を 160mm 拡大し、開放感を高めました。
- シートのホールド感や調整機能、通気性などを改善し、より快適な室内空間となりました。

### 【エンジン】

- 6WG1/6UZ1 ともにラジエーターサイズ拡大、通常の運転操作でエンジンの自動停止と再始動が可能な「ecostop」の採用により、一部車型で平成 27 年度燃費基準 +5% 達成しました。
- 6UZ1 エンジン本体を改良しました。ターボチャージャーの仕様変更、インタークーラーとラジエーターの大型化、EGR クーラーの高効率化、サプライポンプの変更、新インジェクターの採用、超高压コモンレールの採用により、低・中回転域のトルクアップを図り、燃費が向上しました。また、エンジンリターダを採用し、十分な補助ブレーキ力を確保しています。
- 6UZ1 エンジンに排気管噴射方式を採用しました。従来の DPD 再生用の燃料噴射を気筒内で行う方法ではなく、排気管内に設置したインジェクターにより噴射することで、DPD 再生の性能が向上しました。

### 【トランスミッション】

- 単車系ギガと同様に、進化した自動式変速トランスミッション「Smoother-Gx」により、スマーサーのシフトショックを低減し、より滑らかな発進を実現しました。また、トラクタではすべてのスマーサー Gx の車両に車両の走行慣性を有効活用した省燃費運転「Smart グライド」を設定しました。

### 【トータルセーフティの追求】

- 積荷の偏りなどによる、横転につながる不安定な走行状態であることを検知した場合、警報音とマルチインフォメーションディスプレイへの警告表示でドライバーに減速を促す「ロールオーバーウオーニング(ROW)」をエアサス車に標準装備。電子式車両姿勢制御システム「IESC」の制御と合わせて、トラックの横転回避を高度に支援します。
- 単車系と同様に安全装備を拡充しています。衝突回避支援機能を追加したプリクラッシュブレーキは、ミリ波レーダーとカメラを併用した二重検知により、前方の検知精度が大幅に向上しています。また、車線逸脱警報(LDWS)も採用しています。

### 【高積載の確保】

- 道路運送車両法(保安基準)および道路法の改正により、4X2 エアサス車セミトラクタの駆動軸重が 10 トンから 11.5 トンに引き上げられ、更にフルモデルチェンジによる重量増を最低限に抑制。けん引できるトレーラの種類が広がります。

### 【情報通信による遠隔モニタリング】

- 単車系ギガと同様に、データ通信とインターネットを融合し車両データを遠隔で解析する仕組み「MIMAMORI」を標準搭載します。
- 「MIMAMORI」で事前に入手した車両データを活用した高度純正整備「PREISM」により、正規ディーラーならではの高品質な整備で、お客様の車両の稼働確保を強力にバックアップします。

2. 新型ギガ追加車型となる車両搭載の新型エンジン・トランスミッションの主な特長  
新開発の 7.8 リッター6NX1 エンジンの搭載により、クラストップレベルの軽量シャシを実現しました。ローリー用途等に余裕で応える、すぐれた積載性を確保しています。



#### 【新型エンジン 6NX1】

- 小排気量と 2 ステージターボの採用により、低速域から高速域まで広い回転域で安定したトルク特性を発揮する軽量コンパクトな 7.8 リッターエンジン 6NX1-TCS(340PS) エンジンです。
- エンジンリターダを採用し、十分な補助ブレーキ力を確保しています。
- 通常の運転操作でエンジンの自動停止と再始動が可能な「ecostop」を全車に標準装備し、アイドリング時の燃料消費削減に貢献します。
- 排気管噴射方式を採用しました。従来の DPD 再生用の燃料噴射を気筒内で行う方法ではなく、排気管内に設置したインジェクターにより噴射することで、DPD 再生の性能が向上しました。

#### 【新型トランスミッション】

- シンクロ全段の大容量のカーボンシンクロを採用し、より低い操作力で、より速い変速を可能にしました。9 速ならではのワイドなギヤレンジですぐれた動力性能を発揮し、なめらかに加速します。6NX1 エンジンとの組み合わせで、9 速 MT、9 速 AMT の設定があります。

<目標販売台数>

大型トラックギガシリーズ 11,000 台/年

<東京地区希望小売価格>

車名・車型	主な仕様	エンジン/ トランスミッ ション	東京地区完成車希望小売 価格	
			消費税抜	消費税込
いすゞギガ トラクタ QKG- EXD52BD	フルキャブハイルーフ リヤエアサスペンション 平成 27 年度燃費基準達成 ポスト新長期排出ガス適合 平成 21 年低排出ガス車認定取得 プリクラッシュブレーキ標準装備 ミリ波車間ウォーニング標準装備 ミリ波車間クルーズ II 標準装備 車線逸脱警報(LDWS)標準装備 ロールオーバーウォーニング (ROW)標準装備 IESC 標準装備 ecostop 標準装備	6WG1-TCC 338kW(460PS) 12速 AMT	17,986,000 円	19,424,880 円

車名・車型	主な仕様	エンジン/ トランスミッ ション	東京地区シャシ希望小売 価格	
			消費税抜	消費税込
いすゞギガ QKG- CYG60BM	フルキャブ標準ルーフ 平成 27 年度燃費基準達成 ポスト新長期排出ガス適合 平成 21 年低排出ガス車認定取得 プリクラッシュブレーキ標準装備 ミリ波車間ウォーニング標準装備 ミリ波車間クルーズ II 標準装備 車線逸脱警報(LDWS)標準装備 IESC 標準装備 ecostop 標準装備	6NX1-TCS 250kW(340PS) 9速 AMT	14,745,000 円	15,924,600 円

「ロールオーバーウォーニング(ROW)」「電子式車両姿勢制御システム(IESC)」「プリクラッシュブレーキ」「車線逸脱警報(LDWS)」は、ドライバーの安全運転を支援するシステムであり、車両の限界を超えた走行を可能にするものではありません。本装置を過信せずに常に安全運転を心掛けてください。

以上