

# 効果のある進化

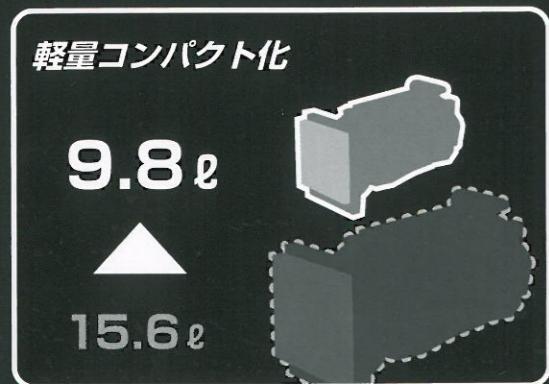
燃料価格の高騰、環境への対応、安全運行への対策、業務のいっそうの効率化など、さらなる変化を求められている日本の輸送にギガは、効果のある進化で応えます。大型ダンプとしての本質を見つめ、燃費・走行性能を磨きあげました。実感できる性能の進化を、輸送企業の皆様へ。経済効率にすぐれた革新の走りで、お客様のビジネスの未来を拓きます。

## GIGA

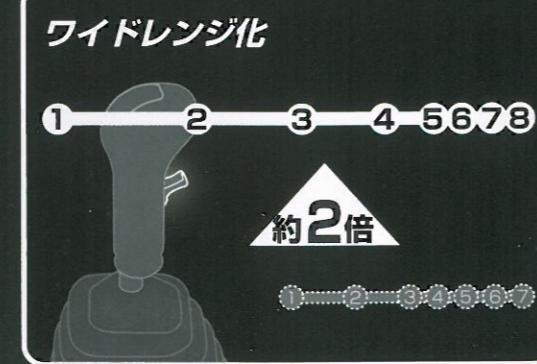


すぐれた燃費と抜群の走行性能を発揮する  
大型ダンプの新機軸 いすゞギガダンプ

6UZ1エンジン



スプリッター機能付  
8段マニュアルトランスミッション



大型ダンプの新機軸  
いすゞギガダンプ

燃費・積載性  
の  
向上

操作性  
の  
向上

動力性能  
の  
向上

# TRANSMISSION トランスミッション

現場から一般路まで、抜群の燃費と走行性能を発揮。

大型ダンプの走りを変えるスプリッター機能付8段トランスミッション。

燃費と走行性能の向上をもたらすスプリッター機能付8段トランスミッションを294kW(400PS)の6UZ1-TCH搭載車に新たに採用。全段High/Low切替をはじめとした扱いやすい操作性とワイドなギヤ比の設定により、現場から一般路まですぐれた使い勝手を発揮します。

## 扱いやすい操作性

- ・シンプルな8段シフトパターン
- ・スイッチ+クラッチで全段High/Low切替

## ワイドなギヤレンジ

- ・すぐれた燃費と力強い動力性能を両立
- ・抜群の発進性を実現

## すぐれた使い勝手

- ・連続登坂に柔軟対応
- ・スムースな再加速
- ・強力な補助ブレーキ力
- ・微速走行が可能



## シンプルで扱いやすい操作性

### 使い慣れたシフト操作

#### シンプルな8段シフトパターン

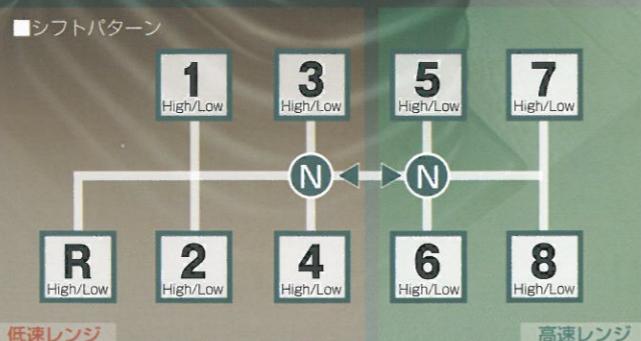
スプリッター機能付8段トランスミッションは、後退を含む1~4速までの低速レンジと5~8速までの高速レンジから成る、シンプルなシフトパターンの8段トランスミッションです。レンジ間の移動はシフトレバーを横にはたいてシフトすることでスムーズに行なえます。

### 容易な駆動力の切替が現場で真価を発揮

#### スイッチ+クラッチで全段 High/Low 切替

#### =スプリッター機能

スプリッター切替スイッチの上下+クラッチ操作で、各ギヤ段ごとにHigh/Lowの選択ができます。シフト操作をせずに勾配に合わせた駆動力の確保やエンジンブレーキの活用が簡単に行なえます。



## エンジンの性能をフルに引き出すワイドなギヤレンジ

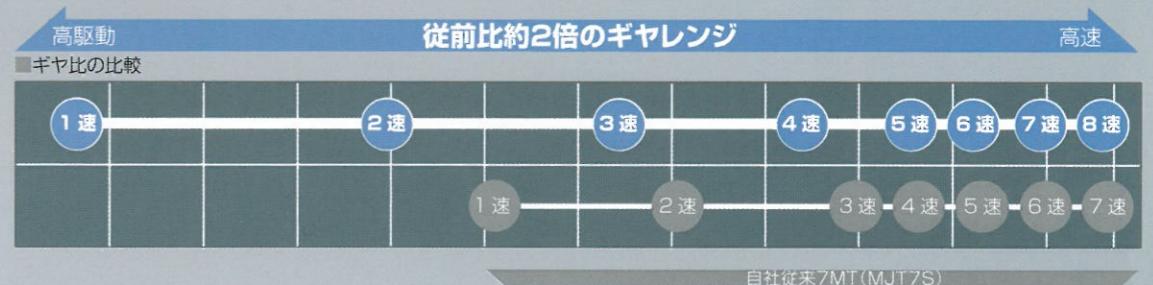
### ダンプ運行に最適なギヤレンジ

### すぐれた燃費と力強い動力性能を両立

従来（自社MJT7S比）に比べ、約2倍のワイドなギヤレンジを採用。6UZ1エンジンの性能を余すことなく引き出し、燃費と現場での力強い走りを両立しています。

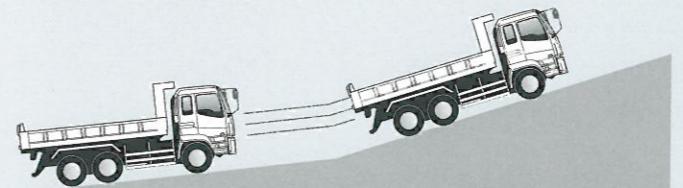
**現場でパワフルな出足  
抜群の発進性を実現**

現場で求められる発進性についても、ワイドなギヤレンジが効果を発揮し、すぐれた発進性能を実現しています。



## 現場・一般路でのすぐれた使い勝手

### 連続登坂に柔軟対応



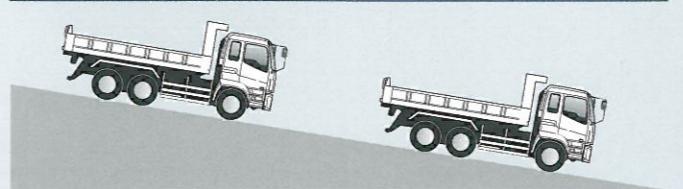
現場など、勾配の異なる坂道の連続登坂時に、スプリッター機能を使うと、シフト操作することなく、駆動力を変更することができ、勾配への対応力が向上します。

### スムースな再加速



ワイドなギヤレンジにより、車両が完全停止しなければ高速レンジ(5~8速)側のギヤで再加速できます。Highで走行中、加速したい時には、スプリッター機能でLowにするだけで、さらにスムースな加速ができます。

### リターダ並の強力な補助ブレーキ力



現場で使われる低速域の下りでは、低速レンジ側のきめ細かいギヤ段が効果を発揮します。排気ブレーキに加え、スプリッター機能をHighからLowにすることで、リターダ並みの強力な補助制動力が得られます。

### 微速走行が可能



ダンプ運行に最適なギヤリングに設定しているため、1速Low時のアイドリング車速約2km/hを実現。現場での微速走行が安全・快適に行なえます。



# CAB キャブ



標準キャブ



ハイルーフ  
(一部車型を除きオプション)  
室内高が250mmアップ



*Custom*

カスタム



## 部品再利用の促進

樹脂部品の一部にはリサイクル材を使用しています。また再利用が見込まれる部品には、その材質を明記し材料識別を容易化する等、リサイクルを促進する配慮を施しています。さらに内装のセンターコンソールボックスについては、プラスチック中に再生材料を52%使用し、エコマークの認定を取得しています。



## カスタム仕様車専用装備

- メッキコーナーパネル
- メッキフロントバンパー
- メッキドアノブ(運転席側)
- 「CUSTOM」ゴールドバッジ
- ハイルーフ
- フロント合わせガラス(UVカット)
- 電動ラウンドカーテン(生地付)
- 運転席パニティーミラー
- 助手席サンバイザー
- 合皮巻ステアリング

## カスタム仕様車展開表

エンジン出力	6x4	6x2	4x2
6UZ1-TCH 294kW(400PS)	●	-	-
6UZ1-TCS 279kW(380PS)	-	●	-
6UZ1-TCN 243kW(330PS)	-	-	-

# 装備&テクノロジー

## SAFETY

対乗用車正面衝突時の事故軽減に効果を発揮するFUPを規制に先駆けて全車に標準化。バンパーとの一体開発により重量増を最小限に抑え、安全性と積載性の両立を追求しました。また、一新されたヘッドライトには配光特性にすぐれたステップリフレクターを採用。対向車への眩しさを抑えながら、照射面積を拡大し視認性を向上させています。

### FUP(フロント・アンダーラン・プロテクション)

前方から衝突した乗用車が車両下へ潜り込むのを抑制し、乗用車乗員の被害を軽減します。



### フルエアウェッジブレーキ

シンプルな構造のため機械効率にすぐれ、少ないエア消費で、すばやく制動力が立ち上がります。

### ASR(アンチ・スリップ・レギュレーター)(オプション)

滑りやすい路面での発進加速時にタイヤの空転を制御。スムーズで安定した発進に貢献します。

### RETARDER

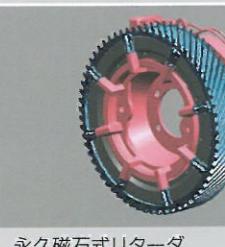
(装備は車型により異なります。詳しくは主要装備一覧表をご覧ください)  
永久磁石の力を利用し、滑らかで安定感のある制動力を発揮し、ブレーキ操作による運転疲労を軽減します。

### ロードリミッター付プリテンショナーシートベルト

衝突時、瞬間にベルトを巻取り、高い拘束性を発揮。一定以上の荷重を受けるとベルトを緩め、胸部への圧迫をやわらげるロードリミッター機能付です。



ホイールパーキングブレーキ



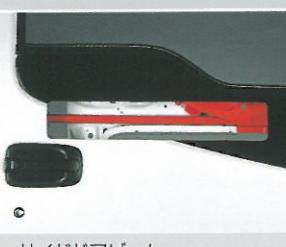
永続磁石式リターダ



ディスクチャージヘッドライト



高剛性キャップ



サイドドアピーム



RUP(リヤ・アンダーラン・プロテクション)

●SRSとはSupplemental Restraint Systemの略で、乗員保護補助装置を示します。●SRSエアバッグ&プリテンショナ付シートベルトは、一定の衝撃を下回る前面衝突のほか、側面衝突、車両後部からの追突、横時や一度作動した後に再衝突した時などには作動しません。●SRSエアバッグはあくまでもシートベルトの補助装置として開発された装備であり、シートベルト非着用の場合にはSRSエアバッグが作動しても効果を発揮できません。SRSエアバッグ装着車も必ずシートベルトを着用してください。●ABS、ASRは乗務員の負担軽減と安全性の向上をめざして運転操作を補助する装置であり、無理な運転までは制御できません。ABS、ASRの装着車であっても、非装着車同様の安全運転をお願いいたします。

## INTERIOR

運転しながらでも必要な情報が容易に認識できる、視認性にすぐれたLEDインパネーターをはじめ、毎日の運行を安全快適に行なうための快適な空間を目指しました。長時間の運行も快適にお過ごしいただけます。



### VOC※の低減

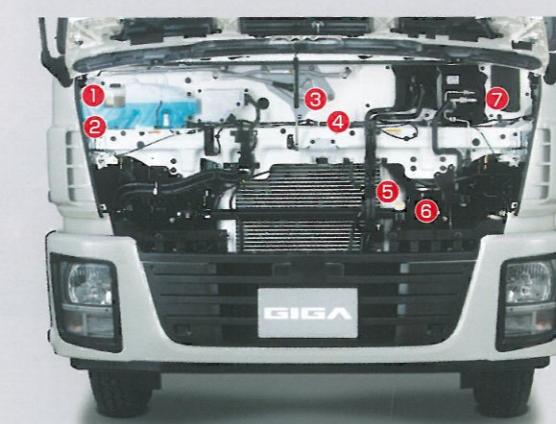
鼻やのどへの刺激の原因となるホルムアルデヒドなどの揮発性有機化合物(VOC※)を低減するため、さまざまな部材や接着剤を見直し、その放出量を抑制しています。

※VOC: Volatile Organic Compound(揮発性有機化合物)

## MAINTENANCE

フロントオープンリッドには、日常点検項目の多くを集中配置。点検整備の効率を高めます。また、各部の防錆塗装やアルミニウム製部品の多用によりすぐれた耐久信頼性を発揮します。

### フロントオープンリッド



- ① クラッチオイルタンク
- ④ オープンリッド内点検灯
- ② ウォッシャータンク
- ⑤ エンジンオイル補給口
- ③ フィバーリンク&モーター
- ⑥ 補給オイルレベルゲージ
- ⑦ 外気・内気フィルター



キャブヒルト  
\*フロントリッドオープンでのチルトとなります。



ヒューズボックス

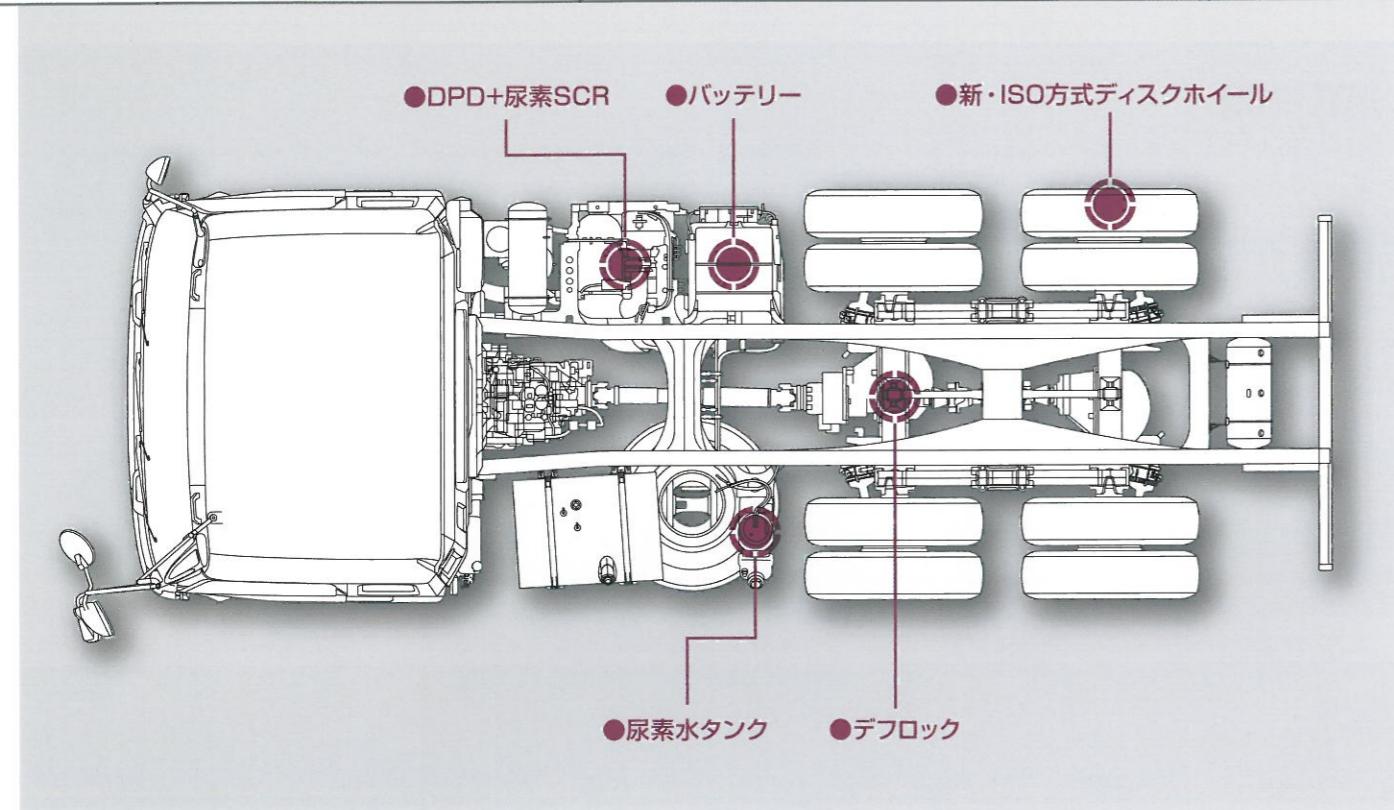
### 新・ISO方式のディスクホイール

国際基準への調和を図り、ISO方式のディスクホイール、ホイールボルト及びナットを採用しました。シンプルな構造はタイヤ交換や点検・整備の省力化に、シンプルな締付方法はディスクホイール等のライフサイクルコストの低減に、貢献します。また、部品の種類が少ないと、管理の容易化と誤組みのリスク回避が図れます。

\*従来のJIS方式のディスクホイール、ホイールボルト及びナットとは、構造が異なります。互換性はありませんので、ご注意ください。 \*ご不明な点は、最寄の販売会社にお問い合わせください。



# 装備&テクノロジー



## CHASSIS

充分な耐久性と架装性を確保しながら、軽量化を追求し、燃費の向上と最大積載量の確保に貢献するギガのシャシ。補機類の消費電力や駆動系の伝達効率、タイヤのころがり抵抗等にいたるまで、車両全体で燃費の向上を支えます。

### デフロック

(装備は車型により異なります。詳しくは主要装備一覧をご覧ください)

砂地やぬかるみなどで、ツーデフ車は駆動軸の前後いずれか、ワンデフ車は駆動軸の左右いずれかのタイヤスリップ時に駆動力を確保し、すぐれた走破性を発揮します。

### テーパーリーフサスペンション

テーパーリーフスプリングを採用。乗り心地と耐久性が大幅に向上了します。特に積雪地域では、融雪剤の付着による腐蝕折損を低減します。



テーパーリーフサスペンション

### 高剛性フレーム

#### 318mmフレーム (6UZ1-TCH搭載車)

強度と軽量化を両立した、高剛性フレーム。強じんな足回りと合わせて、すぐれた耐久信頼性と安定感のある走行性を実現します。

#### 285mmフレーム (6UZ1-TCS-N搭載車)

強度の高いハイテン鋼を使用した軽量フレームです。軽いシャシ重量と必要充分な耐久性を確保しています。



高剛性フレーム

## HANDLING

狭い現場でも軽快な走りを実現する抜群の小回り性能が、仕事の効率を向上します。また、ハンドルは軽い操作力とすぐれた応答性を両立。現場での低速走行から高速走行まで、安定感のある操舵感で、運転疲労の軽減に貢献します。

### 最小回転半径

#### GIGA16

CVR 6.1m

#### GIGA20

CXZ 6.6m CXM 6.4m

#### GIGA22

CYZ 7.8m CYM 7.6m

# EQUIPMENT 主要装備一覧表

主要装備/仕様	6 × 4	6 × 2	4 × 2	備考	
全面白色塗装	●	●	●		
スタイル	FUP(フロント・アンダーラン・プロテクション)	●	●	●	
キャブ外観	メッキフロントバンパー	▲	▲	▲	
キャブ外観	メッキコーナーパネル	▲	▲	▲	
キャブ外観	標準ルーフ	●	●	●	
キャブ外観	ハイルーフ	GVW22トン	▲	▲	-
キャブ外観		GVW20トン	▲	※6UZ1-TCH搭載車のみ。	※6UZ1-TCH搭載車のみ。
キャブ外観		GVW16トン	-	-	-
ランプ	ディスクチャージヘッドランプ	●	●	●	
ランプ	フォグランプ	●	●	●	
ランプ	コーナリングランプ/3連リヤコンビランプ	●	●	●	
ミラー	熱線入フローバー付ミラー(ウォッシャー組込式)	●	●	●	
ウインドウ	熱線入ミラー	▲	▲	▲	
ウインドウ	電動格納式ミラーステー	●	●	●	
ウインドウ	時間調整式間欠ワイパー	●	●	●	
室内装備	SRSエアバッグ&ロードリミッター付プリテンショナーシートベルト(運転席側)	●	●	●	3人乗り仕様の中央席を除きELR3点式となります。
室内装備	衝撃吸収ステアリングシャフト&ホイール	●	●	●	
室内装備	消火器	▲	▲	▲	
室内装備	フルアジャスタブルシート&ステアリング	●	●	●	
室内装備	マニュアルラウンドカーテンレール	▲	▲	▲	カーテン生地、フック付。
室内装備	・ヘッダートレイ(助手席)・ホットスケルボックス・テーブル兼用(ゲージベース)	▲	▲	▲	3人乗り仕様との同時選択はできません。
室内装備	フルオートエアコン	●	●	●	
室内装備	自動体重調整機構付エアサスシート	●	●	●	
シート内装	1人乗り仕様	▲	▲	▲	助手席部にはコンソールが設置されます。
シート内装	2人乗り仕様	●	●	●	
シート内装	3人乗り仕様	▲	▲	▲	大型パーセルボックスは装備されません。
シート内装	シート表皮	ファブリック	●	●	●
シート内装		ビニール	▲	▲	▲
シート内装	フルフラットシート&ベッド	●	●	●	
床張り	フロア	カーペット	●	▲	
床張り		ビニールマット(一体成形)	▲	●	●
窓	パワーウィンドウ	●	●	●	
ドア	オートドアロック	●	●	●	
ドア	キーレスエントリー	●	●	●	

主要装備/仕様	6 × 4	6 × 2	4 × 2	備考	
キャブ外観	オートクルーズ	▲	▲	▲	
キャブ外観	マルチディスプレイ	●	●	●	
キャブ外観	レポタコグラフ7日巻(120km/h)	▲	▲	▲	
キャブ外観	タコグラフ7日巻(120km/h)	●	●	●	
キャブ外観	みまもりくんオンラインサービス(デジタルコグラフ付)	▲	▲	▲	
キャブ外観	AM/FM電子チューナー+スピーカー	●	●	●	
キャブ外観	アラーム時計付CDプレーヤー	▲	▲	▲	
キャブ外観	AM/FM電子チューナー	●	●	●	
キャブ外観	蛍光灯(ルームランプ内蔵)	●	●	●	
キャブ外観	ACG50A/1.2kW	●	●	●	
キャブ外観	ACG60A/1.5kW	▲	▲	-	
キャブ外観	ACG90A/2.5kW	▲	▲	-	
エンジン	アイドリングストップ&スタートシステム	▲	▲	▲	
エンジン	QOS	▲	▲	▲	
エンジン	スピードリミッター(速度抑制装置)	●	●	●	
エンジン	可変スピードリミッター	▲	▲	▲	
エンジン	DPD+尿素SCR	●	●	●	
駆動系	デフロック	左右	-	▲	▲
駆動系		前後	●	-	-
駆動系	サイドPTO	●	●	-	
駆動系	フロントスタビライザー	GVW22トン	▲	▲	-
駆動系	フルエアウェッジブレーキ	●	●	●	
駆動系	HSA	●	●	●	
駆動系	ブレーキロック	▲	▲	-	
シャシその他	永久磁石式リターダ	6UZ1-TCH	-	-	-
シャシその他		6UZ1-TCS-N	▲	▲	-
ABS	ABS	●	●	●	
ASR	ASR	▲	▲	▲	
ホイール	ホイールパーキングブレーキ	●	●	●	
燃料タンク	200ℓ	6UZ1-TCH	▲	-	-
燃料タンク		6UZ1-TCS-N	●	●	●
燃料タンク	290ℓ	6UZ1-TCH	●	-	-
燃料タンク		6UZ1-TCS-N	▲	▲	-
メンテナンス	電動キャブリルト	●	●	●	
メンテナンス	オープンリッド内点検灯	●	●	●	
メンテナンス	フルフローティングキャブエアサスペンション	●	●	●	
メンテナンス	スチールディスクホイール(シルバー塗装)	●	●	●	
メンテナンス	アルミニディスクホイール	▲	▲	▲	アルコア製、住金製を用意しました。ただし、タイヤ仕様により装着できない場合があります。
メンテナンス	チューブレスラジアルタイヤ	●	●	●	
メンテナンス	スペアタイヤキャリア(フレームサイド)	●	●	●	

## 6×4

### 強化ダンプ 強化角底一方開 GIGA20・22

各部の板厚を強化し、碎石から土砂まで幅広く対応する耐久仕様。すぐれた積載性のGIGA22も用意しました。



GIGA20 強化ダンプ(新明和工業製)  
QKG-CXZ77AT-KDH型 インタークーラーターボ 294kW(400PS)  
カタログ用特別仕様車



### 強化ダンプ ボディ仕様

(単位:mm)

車種	GIGA20	GIGA22
ボディ	角底一方開強化ダンプ	
	強化角底一方開(6x4)	強化角底一方開(6x4)
諸元No.	1 2	9 10
荷台寸法※ (長さ×幅×高さ)	5100×2200×520	6400×2200×490
板厚	デッキ サイド テール フロント	6.0 4.5 6.0 4.5

※:新明和工業製の架装参考例。

## 6×4・6×2

### ライトダンプ 軽量角底一方開 GIGA20

室内の仕様はそのままにボディとシャシの軽量化を徹底的に追求し、最大限の積載量を確保。骨材や工業用原料輸送などに最適です。



GIGA20 ライトダンプ(新明和工業製)  
QKG-CXZ77AT-KJN型 インタークーラーターボ 243kW(330PS)  
カタログ用特別仕様車

### ライトダンプ ボディ仕様

(単位:mm)

車種	GIGA20	
ボディ	軽量角底一方開ライトダンプ	
	軽量(6x4)	軽量(6x2)
諸元No.	3 4 5 6	7 8
荷台寸法※ (長さ×幅×高さ)	5100×2200×590	5100×2200×620
板厚	デッキ サイド テール フロント	3.2 2.3 3.2 2.3

※:極東開発工業製の架装参考例。



## 4×2

### GVW16トンダンプ

ダンプ用シャシは、3730mmのショートホイールベースを設定しました。耐久性にすぐれたフレームと足回りは、悪路から一般道まで安定感のある走行性を生み出します。また、2輪車ならではの抜群の小回り性を実現し、市街地や狭い現場内でも軽快な機動性を発揮します。



QKG-CVR77A-FDN型 インタークーラーターボ 243kW(330PS)  
カタログ用特別仕様車

ダンプ角度  
GIGA20:新明和工業製・極東開発工業製は53度(新明和工業製ライトダンプは50度)となります。GIGA22:新明和工業製は50度、極東開発工業製は53度となります。

\*上記の数値は架装参考例です。

# ACCESSORY アクセサリー



QKG-CXZ77AT-KDH型 インタークーラーターボ294kW(400PS)カタログ用特別仕様車

QKG-CXZ77AT-KDH型 インタークーラーターボ294kW(400PS)カタログ用特別仕様車

## 経済性 省燃費と長時間使用を実現した冷房機

### アイドリングストップクーラー

**i-Cool** [アイクール]

i-Coolは、車載バッテリーで電動コンプレッサーを稼動させることで、エンジンを止めた状態でも冷房が行える「アイドリングストップクーラー」です。



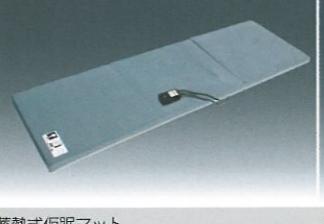
## 経済性



パーキングヒーター



携帯型電気毛布



蓄熱式仮眠マット

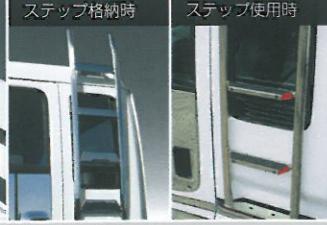


冷温庫

## 機能性



ルーフキャリア



可動ステップハシゴ



マルチステー



クイック（ダンプ用自動幌掛け装置）

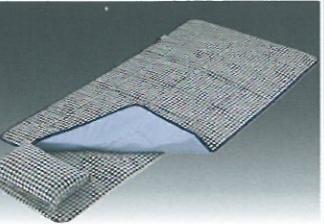
## 快適性



完全遮光ラウンドカーテン



革調シートカバー



快適ふとんキット



リヤウインドウボックス

## デザイン



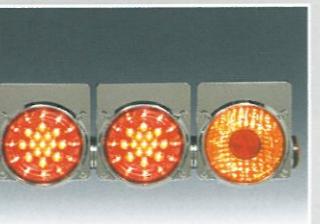
メッキフロントバンパー／エアダム無し



LEDコンビテールランプ（吊り下げタイプ）



メッキドアハンドルカバー



メッキサラウンドグリル

**GIGA**

ダンプ

主要諸元表

<架装参考例>

ダンプ用シャシ展開一覧 ..... P1

GIGA20・22（架装参考例）

・主要諸元 ..... P2~4

・主要車型走行性能曲線 ..... P5

・パワーライン組み合わせ一覧 ..... P5

・代表車型図面 ..... P6

トランスミッションギヤ比一覧 ..... P7

燃費値計算条件 ..... P8

環境情報 ..... P8

## ダンプ用シャシ展開一覧

●: 設定あり

車種	駆動方式	車型	ホイールベース	出力 [kW(PS)]		
				294kW(400PS)	279kW(380PS)	243kW(330PS)
GIGA20	6×4	CXZ77AT-KDH	4535	1 2		
		CXZ77AT-KJ	4535		3 4	
		CXZ77AT-KJN	4535			5 6
GIGA22	6×4	CY77AM-PDH	5520	9 10		
		6×2 CYM77AM-PD	5520			●
		CYM77AM-PDN	5520			●
GIGA16	4×2	CVR77A-FDN	3730			●

●本カタログに記載の諸元及びグラフ等は、予告なく変更することがありますのでご了承ください。●本カタログはSI(国際単位系)表示と従来表示(カッコ内)の両方を記載しています。●主要諸元の数値は荷台形状、オプション、特別架装等によって数値が変わることがありますのでご注意ください。●本カタログの仕様諸元及び図等は、一部の架装例の場合を示すもので、改造申請により法規適合範囲内で自由に選択することができます。●最大積載量は販売仕様の一部の例を示します。●車両の取扱いにつきましては、取扱説明書をごくぞうのうえ、定められた点検整備等を確実に実施し、つねに良好な状態でご使用ください。●上物(ボディ)架装関係は、架装専門メーカーがお客様の要望と選択によって架装を行なう場合がありますので、取扱い及び点検整備等につきましては、各架装メーカーの取扱説明書等による注意事項を遵守してください。●詳しくは、地区販売会社営業担当者にご相談ください。

ボディ仕様	角底一方開			
	強化ダンプ			
	強化角底一方開			
駆動方式	6×4			
車種	GIGA20			
サスペンション仕様	リーフサスペンション			
キャブ仕様	フルキャブ			
エンジン (インターチューラーボ)	6UZ1-TCH 294kW(400PS)			
ホイールベース	4535			
トランスミッション	MT(8速)			
車型	QKG-CXZ77AT-KDH-M			
架装メーカー	新明和工業	極東開発工業		
備考	燃費基準達成			
No.	1	2		
寸法 (mm)	車両	全長	7655	7670
		全幅	2490	
		全高	3250	3300
	トレッド	前	2060	
		後	1850	
		最低地上高	245	
		床面地上高	1650	1630
	荷台内側	長さ	5100	
		幅	2200	
		高さ	520	
重量 (kg)	車両重量	10425	10385	
	乗車定員(人)	2		
	最大積載量	9400	9500	
	車両総重量	19935	19995	
性能	最小回転半径(m)	6.6		
	重量車モード燃費(km/ℓ)※1	4.25		
エンジン	型式	6UZ1-TCH		
	種類	水冷4サイクル直接噴射式		
	シリンダ数-内径×行程(mm)	L6-120×145		
	総排気量(cc)	9839		
※2	圧縮比	16.2		
	最高出力(kW(PS)/rpm)	294(400)/1800		
	最大トルク(N·m(kg·m)/rpm)	1765(180)/1200		
その他	燃料タンク容量(ℓ)	290		
の	バッテリー	115F51×2		
他	クラッチ	乾燥单板式(ミニパック付)		
	ミッション型式	MJX16P		
	変速比	副変速機 L1.000 H 0.809 ①14.012②9.931③6.839④4.583⑤3.057⑥2.167⑦1.492⑧1.000 R 12.582		
	減速装置	ハイポイドギヤ		
	減速比	4.555		
	車輪	前	逆エリオット型断面	
		後	全浮動軸管式	
	操向装置	ボールナット式(パワーステアリング付)		
	ブレーキ	主	空気式前後共リーディングトレーリング・ABS付	
		駐車	空気式車輪制動形スプリングブレーキ	
		補助	排気ブレーキ	
	シャシ	前	半橋円形板ばね(複動式ショックアブソーバ付)	
ばね	(長×幅×厚(mm)-枚数)	1600×80×24-1、26-2(テーパ)		
	後	半橋円形板ばね		
	(長×幅×厚(mm)-枚数)	1310×90×33-4、23-1(テーパ)		
フレーム		コ字型断面梯子形		
タイヤ	前	11R22.5-16PR		
	後	11R22.5-16PR		

●上記の主要諸元の数値は架装参考例です。

※1:重量車モード燃費値は法令に基づく標準的な諸元値および条件を用いてエンジン燃費を実測し、シミュレーション法で算出した国土交通省審査値です。この燃費値は法令に定められた主要諸元表P8燃費値計算条件の車両総重量範囲ごとの標準諸元値・車型による走行抵抗と最終減速比およびタイヤ仕様・エアコンOFFなどの条件の下に算出しています。なお、実際の走行時にはその走り方や条件(気象、道路、車両、運転、架装ボディ、整備等の状況)が異なっていますので、それに応じて燃費は異なります。

ボディ仕様	角底一方開			
	ライトダンプ			
	軽量角底一方開			
駆動方式	6×4			
車種	GIGA20			
サスペンション仕様	リーフサスペンション			
キャブ仕様	フルキャブ			
エンジン (インターチューラーボ)	6UZ1-TCS 279kW(380PS)			
ホイールベース	4535			
トランスミッション	MT(7速)			
車型	QKG-CXZ77AT-KJ-M			
架装メーカー	新明和工業	極東開発工業	新明和工業	極東開発工業
備考	燃費基準達成		燃費基準達成	
No.	3	4	5	6
寸法 (mm)	車両	全長	7655	7670
		全幅	2490	
		全高	2980	3050
	トレッド	前	2060	
		後	1850	
		最低地上高	245	240
		床面地上高	1570	1590
	荷台内側	長さ	5100	
		幅	2200	
		高さ	600	590
重量 (kg)	車両重量	9480		9165
	乗車定員(人)	2		
	最大積載量	10400		10700
	車両総重量	19990		19975
性能	最小回転半径(m)	6.6		6.4
	重量車モード燃費(km/ℓ)※1	4.20		4.25
エンジン	型式	6UZ1-TCS		6UZ1-TCN
	種類	水冷4サイクル直接噴射式		
	シリンダ数-内径×行程(mm)	L6-120×145		
	総排気量(cc)	9839		
※2	圧縮比	16.2		
	最高出力(kW(PS)/rpm)	279(380)/1800		243(330)/1800
	最大トルク(N·m(kg·m)/rpm)	1765(180)/1200		1422(145)/1000-1500
その他	燃料タンク容量(ℓ)	200		
の	バッテリー	115F51×2		
他	クラッチ	乾燥单板式(ミニパック付)		
	ミッション型式	MJT7U		
	変速比	①7.740②5.697③3.153④1.958⑤1.394⑥1.000⑦0.775 R 7.166		
	減速装置	ハイポイドギヤ		
	減速比	5.571		5.429
	車輪	前	逆エリオット型断面	
		後	全浮動軸管式	
	操向装置	ボールナット式(パワーステアリング付)		
	ブレーキ	主	空気式前後共リーディングトレーリング・ABS付	
		駐車	空気式車輪制動形スプリングブレーキ	
		補助	排気ブレーキ	
	シャシ	前	半橋円形板ばね(複動式ショックアブソーバ付)	
ばね	(長×幅×厚(mm)-枚数)	1600×80×24-1、26-2(テーパ)		1600×80×24-1、25-2(テーパ)
	後	半橋円形板ばね		
	(長×幅×厚(mm)-枚数)	1310×90×33-4、23-1(テーパ)		1310×90×26-5(テーパ)
フレーム		コ字型断面梯子形		
タイヤ	前	11R22.5-16PR		
	後	11R22.5-16PR		

●上記の主要諸元の数値は架装参考例です。

※1:重量車モード燃費値は法令に基づく標準的な諸元値および条件を用いてエンジン燃費を実測し、シミュレーション法で算出した国土交通省審査値です。この燃費値は法令に定められた主要諸元表P8燃費値計算条件の車両総重量範囲ごとの標準諸元値・車型による走行抵抗と最終減速比およびタイヤ仕様・エアコンOFFなどの条件の下に算出しています。なお、実際の走行時にはその走り方や条件(気象、道路、車両、運転、架装ボディ、整備等の状況)が異なっていますので、それに応じて燃費は異なります。

※2:最高出力、最大トルクの数値はネット値です。ネット値とはエンジンを車両搭載状態とほぼ同じ条件で測定した数値です。

ボディ仕様	角底一方開 強化ダンプ 強化角底一方開			
	6×4			
GIGA22				
リーフサスペンション				
フルキャブ				
GUZ1-TCH 294kW(400PS)				
5520				
MT(8速)				
QKG-CYZ77AM-PDH-M				
新明和工業		極東開発工業		
燃費基準達成				
No.	9	10		
寸法(mm)	車両全長	9120	9190	
	全幅	2490		
	全高	3270	3300	
	トレッド前	2060		
	後	1850		
最低地上高				
床面地上高		1670	1630	
荷台内側	長さ	6400	6500	
	幅	2200		
	高さ	490	480	
重量(kg)	車両重量	11060	11170	
	乗車定員人	2		
	最大積載量	10800	10700	
	車両総重量	21970	21980	
性能	最小回転半径(m)	7.8		
	重量車モード燃費(km/ℓ)※1	4.05		
エンジン	GUZ1-TCH			
種類	水冷4サイクル直接噴射式			
シリンダ数-内径×行程(mm)	L-120×145			
総排気量(cc)	9839			
※2	圧縮比	16.2		
	最高出力(kW/PS)/rpm	294(400)/1800		
	最大トルク(N·m/kg·m)/rpm	1765(180)/1200		
その他	燃料タンク容量(ℓ)	290		
	バッテリー	115F51×2		
	クラッチ	乾燥单板式(ミニパック付)		
	ミッション型式	MJX16P		
	変速比	①4.012②9.931③6.839④4.583⑤3.057⑥2.167⑦1.492⑧1.000 R 12.582		
減速装置				
減速比				
車輪	前	逆エリオット型断面		
	後	全浮動軸管式		
操向装置				
ブレーキ				
シャシ	前	ボルナット式(パワーステアリング付)		
	主	空気式前後共リーディングトレーリング・ABS付		
	駐車	空気式車輪制動形スプリングブレーキ		
	補助	排気ブレーキ		
ばね	前	半楕円形板ばね(複数式ショックアブソーバ付)		
	(長×幅×厚mm)-枚数	1600×80×24-1、26-2(テーパ)		
	後	半楕円形板ばね		
	(長×幅×厚mm)-枚数	1310×90×33-4、23-1(テーパ)		
フレーム				
タイヤ	前	コ字型断面梯子形		
	後	11R22.5-16PR		
		11R22.5-16PR		

●上記の主要諸元の数値は架装参考例です。

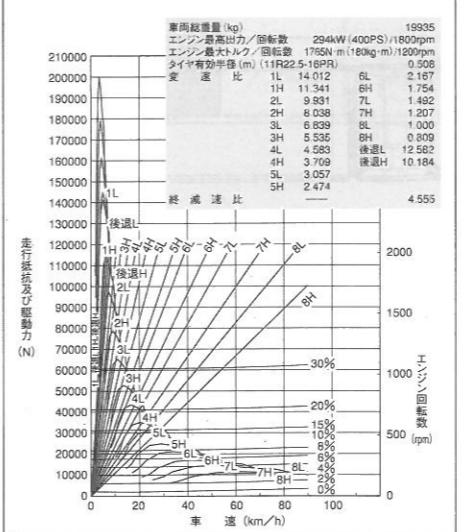
※1:重量車モード燃費値は法令に基づく標準的な諸元値および条件を用いてエンジン燃費を実測し、シミュレーション法で算出した国土交通省審査値です。この燃費値は法令に定められた主要諸元表P8燃費値計算条件の車両総重量範囲ごとの標準諸元値・車両による走行抵抗と最終減速比およびタイヤ仕様、エアコンOFFなどの条件の下に算出しています。なお、実際の走行時にはその走り方や条件(気象、道路、車両、運転、架装ボディ、整備等の状況)が異なっていますので、それに応じて燃費は異なります。

※2:最高出力、最大トルクの数値はネット値です。ネット値とはエンジンを車両搭載状態とほぼ同じ条件で測定した数値です。

## 主要車型走行性能曲線(架装参考例)

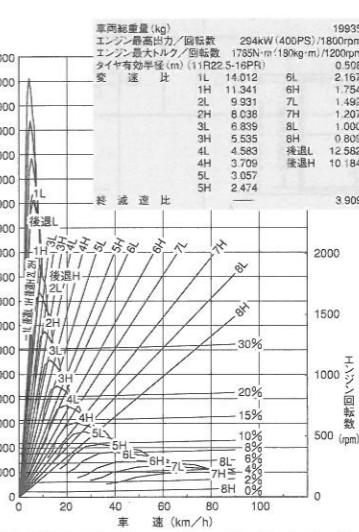
## 1 CXZ77AT-KDH-M

[294kW (400PS) · OD16段 ● 減速比4.555]



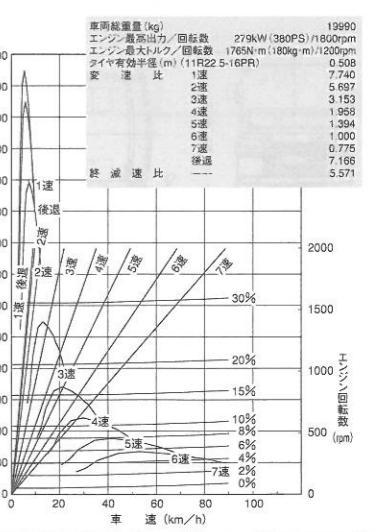
## 1 CXZ77AT-KDH-M

[294kW (400PS) · OD16段 ● 減速比3.909 &lt;オプション&gt;]



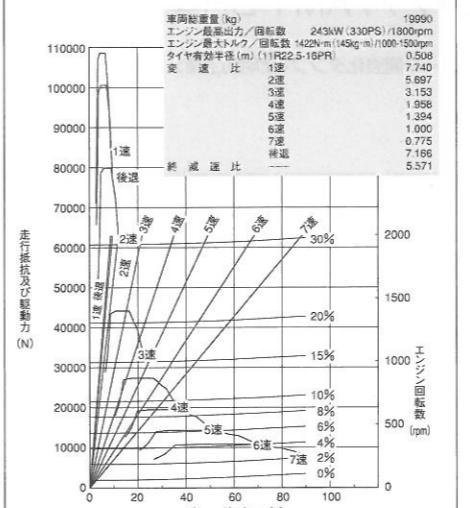
## 3 CXZ77AT-KJ-M

[279kW (380PS) · OD7段 ● 減速比5.571]



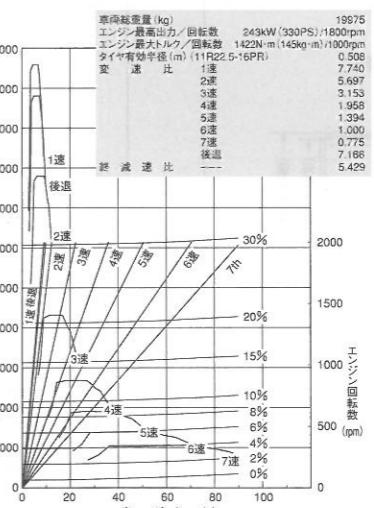
## 5 CXZ77AT-KJN-M

[243kW (330PS) · OD7段 ● 減速比5.571]



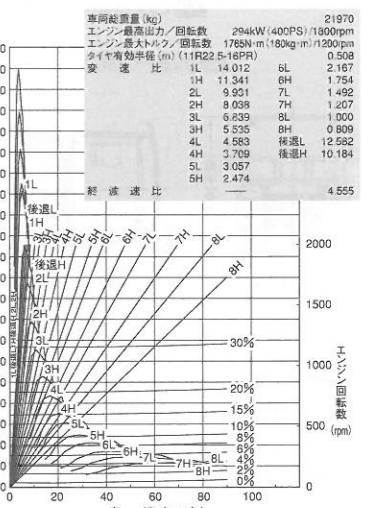
## 7 CXM77AT-KDN-M

[243kW (330PS) · OD7段 ● 減速比5.429]



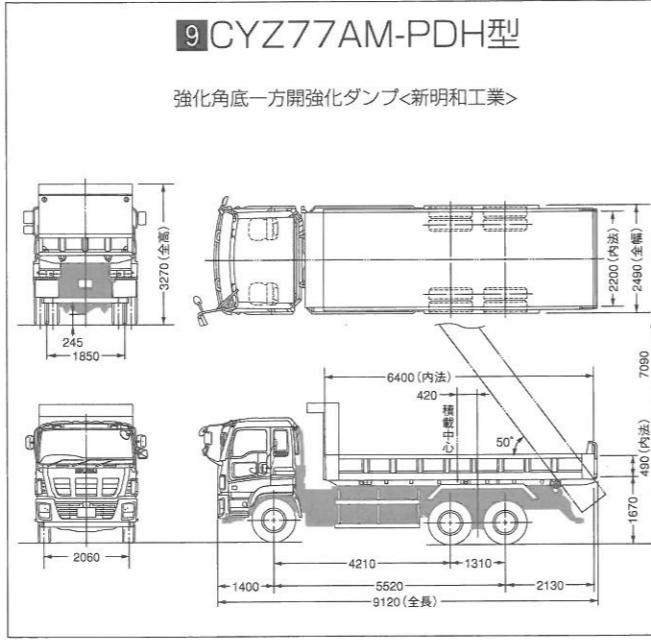
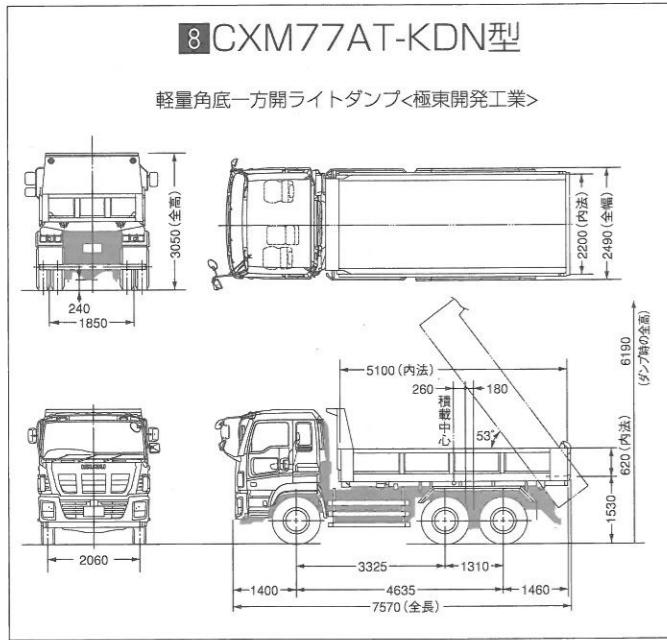
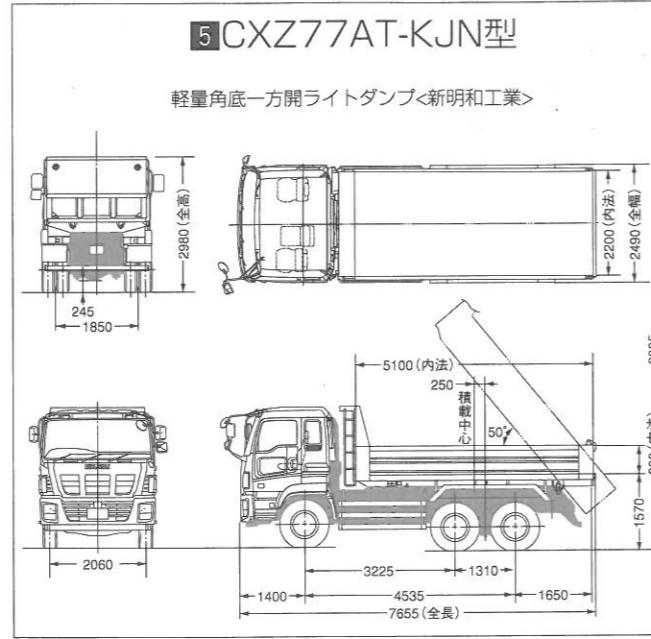
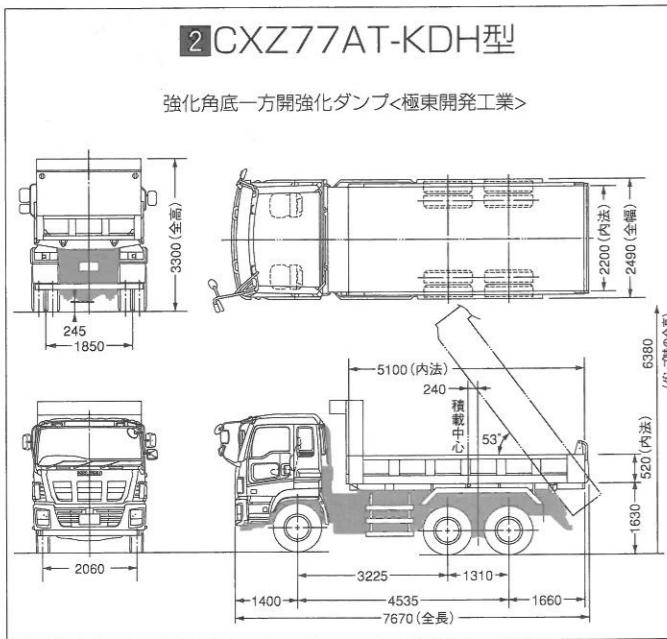
## 9 CYZ77AM-PDH-M

[294kW (400PS) · OD16段 ● 減速比4.555]



## パワーライン組み合わせ一覧(架装参考例)

車種	GVW	駆動方式	エンジン	トランスミッション	ファイナルギヤ								対応車型	
					419mm(16.5インチ)		445mm(17.5インチ)		470mm(18.5インチ)		496mm(19.5インチ)			
GIGA	20	6x4	GUZ1-TCH 294kW(400PS)	●OD16段 MJX16P	5.125	5.571	6.143	3.909	4.333	4.555	5.125	5.429	5.857	1 2
	6x4		GUZ1-TCS 279kW(380PS)	●OD7段 MJT7U	▲	●	▲							3 4
	6x2		GUZ1-TCN 243kW(330PS)	●OD7段 MJT7U	▲	●	▲							5 6
22	6x4		GUZ1-TCH 294kW(400PS)	●OD16段 MJX16P							▲	●	▲	7 8
	6x2													9 10



型式	1速	2速	3速	4速	5速	6速	7速	8速	後退
MJX16P	14.012	9.931	6.839	4.583	3.057	2.167	1.492	1.000	12.582
MJT7U	7.740	5.697	3.153	1.958	1.394	1.000	0.775	-	7.166

# 燃費値計算条件

車型	エンジン		トランスミッション 型式	シミュレーション計算仕様		車両総重量範囲	標準諸元値						
	型式	出力 (kW)		最終減速比	車両空車荷重 (kg)		最大積載量 (kg)	乗車定員 (人)	全高 (mm)	全幅 (mm)	ボディ架装		
				サイズ	動荷重量半径 (m)								
CY77系	6UZ1-TCH	294	MJX16P	4.100	275/70R22.5	0.465							
CYM77系	6UZ1-TCS	279	MJT7U	3.727	285/60R22.5	0.450	20トン超	8,765	15,530	2	2,934	2,490	
	6UZ1-TCN	243	MJT7U	4.333	275/80R22.5	0.491							
CXZ77系	6UZ1-TCH	294	MJX16P	4.333	11R22.5-14	0.508	16トン超 20トン以下	8,688	11,089	2	3,049	2,490	
	6UZ1-TCS	279	MJT7U	3.583	285/60R22.5	0.450							
CXM77系/CXZ77系/CVR77系	6UZ1-TCN	243	MJT7U	4.333	275/70R22.5	0.465							

◆主要諸元表に記載の重量車モード燃費値は法令に基づく標準的な諸元値および条件を用いてエンジン燃費を実測し、シミュレーション法で算出した国土交通省審査値です。

◆この燃費値は法令に定められた上表の車両総重量範囲ごとの標準諸元値・車型による走行抵抗とシミュレーション計算仕様およびエアコンOFFなどの条件のもとに算出しています。

◆なお、実際の走行時にはその走り方や条件（気象、道路、車両、運転、架装ボディ、整備の状況）が異なっていますので、それに応じて燃費は異なります。

## 環境情報

車名	ギガ							
	2名							
乗車定員								
車両型式	(QKG-)	CYZ77系	CYM77系	CXZ77系	CXM77系/ CXZ77系/ CVR77系			
車型表記例	(QKG-)	CYZ77AM-PDH-M	CYM77AM-PD-M	CYM77AM-PDN-M	CXZ77AT-KDH-M	CXZ77AT-KJ-M	CXZ77AT-KJN-M	
エンジン	型式	6UZ1-TCH	6UZ1-TCS	6UZ1-TCN	6UZ1-TCH	6UZ1-TCS	6UZ1-TCN	
	総排気量[cm <sup>3</sup> (cc)]	9839						
	種類	直列6気筒直接噴射式						
	使用燃料	軽油						
	燃料供給装置	電子制御式燃料噴射(コモンレール)装置						
	最高出力[kW(PS)](ネット値)	294(400)	279(380)	243(330)	294(400)	279(380)	243(330)	
	最大トルク[N·m(kg·m)](ネット値)	1765(180)	1765(180)	1422(145)	1765(180)	1765(180)	1422(145)	
駆動装置	駆動方式	2-4D-4D	2-4D-4	2-4D-4D	2-4D-4又は 2-4D-4D又は 2-4D			
	変速機	8速マニュアル (MJX16P)	7速マニュアル (MJT7U)	8速マニュアル (MJX16P)	7速マニュアル (MJT7U)			
燃料消費率	重量車モード燃費(km/L)*	4.05						
	CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)	639						
環境性能情報	参考	平成27年度燃費基準達成車						
	適合規制	平成21年(ポスト新長期)排出ガス規制に適合						
	認定レベル	平成21年低排出ガス認定						
排出ガス	JE05モード 規制値・ 認定値 (g/kW·h)	CO	2.22					
		NMHC	0.17					
		NOx	0.63					
		PM	0.009					
		無負荷急加速光 吸収係数(m <sup>-1</sup> )	0.5					
低公害車指定制度	九都県市低公害車指定制度適合車 平成21年基準「優」低公害車							
	騒音	適合レベル 加速騒音規制値[dB(A)]	平成13年騒音規制に適合 61					
	エアコン冷媒使用量 (仕様により異なる場合があります)	代替フロン HFC134a 400g±30						
環境削減負荷物質	鉛*	自工会2006年目標達成(1996年平均使用量の1/4以下)						
	水銀*	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)						
	六価クロム	「環境への取り組み」欄参照						
	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)						
	自工会目標適用除外部品	*1: 鉛バッテリー(リサイクル回収ルートが確立されているため除外) *2: ナビゲーション等の液晶ディスプレイ、コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドライト、室内蛍光灯(交通安全上必須な部品の極微量使用を除外)						
リサイクル	リサイクルし易い材料を使用した部品	ヘッドライニング、ドアパッド/トリム、ラジエーターグリルなど						
	再生材を使用した部品	センターコンソールボックス						
環境への取り組み	鉛	使用部品	ホイールバランスサー、輪受け、電子基盤・電気部品のはんだ等に使用					
	水銀	代替済み部品	ラジエーター、バッテリーケーブル端子、ハーネス被覆、燃焼ホース、パワステ高圧ホース、等					
	六価クロム	ディスクチャージヘッドライト、室内蛍光灯に使用						
	カドミウム	ごく一部のボルト・ナット類、金属部品類の表面処理に使用						
			無し					

\*重量車モード燃費値はエンジン燃費を実測し、代表的な標準車型に置き換えてシミュレーションにより算出した国土交通省審査値。

社名、商品名のデザイン、カラーリング指定をご利用ください。

