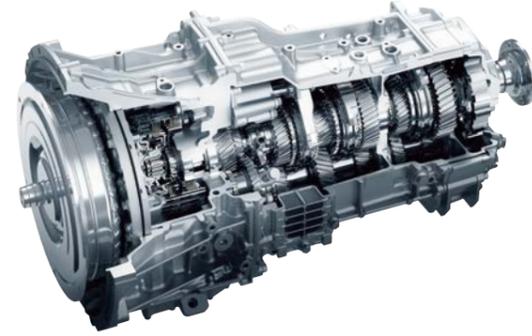




ENGINE  
**4JZ1**

信頼と実績の最先端ディーゼルエンジン

- 自律噴射精度補償技術「i-ART<sup>\*1</sup>」等による精密制御
- トルクアップをはじめエンジンの基本性能を向上
- 尿素SCRはNOx低減とともに燃費にも貢献
- DPD<sup>\*2</sup>による高温処理でスス詰まりを低減



TRANSMISSION  
**ISIM**

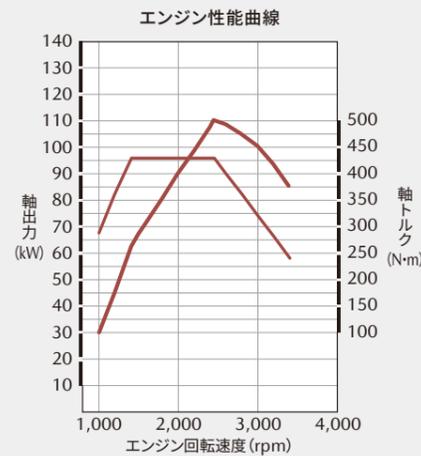
AT限定運転免許にも対応の9速AMT

- 変速時タイムラグ、トルク抜けを極小化
- 運転技量の差による燃費のバラツキを低減
- エンジン回転上昇を抑えた早めの自動変速で省燃費と動力性能を両立
- より燃費を意識した自動変速ECONOモードを搭載

「4JZ1」エンジンと「ISIM<sup>\*3</sup> (アイシム)」の組み合わせにより  
燃費と動力性能を高次元で両立しました。

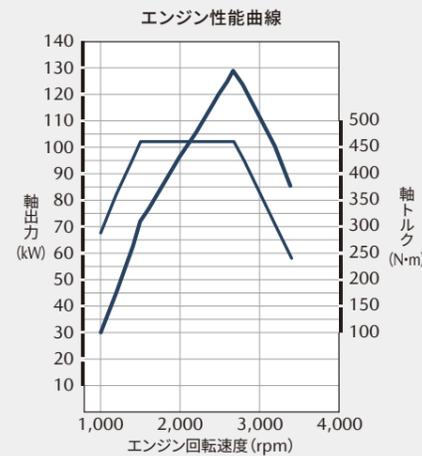
4JZ1-TCS エンジン

最高出力  
**110kW<150PS>** / 2,450rpm<ネット値>  
最大トルク  
430N・m<43.8kgf・m> / 1,400~2,450rpm<ネット値>



4JZ1-TCH エンジン

最高出力  
**129kW<175PS>** / 2,680rpm<ネット値>  
最大トルク  
460N・m<46.9kgf・m> / 1,500~2,680rpm<ネット値>



燃費性能



4JZ1エンジンは、トルクアップをはじめとした基本性能を向上させ、全車で燃費が向上。9速デュアルクラッチトランスミッションISIMは、運転技量による燃費の差が生じにくく、どなたでも省燃費運転が容易です。トルクアップしたエンジンの性能は、ISIMに無駄なく伝わり、2025年度燃費基準値を上回る燃費性能を発揮します。

**全車JH25燃費基準達成**

2WD・シングルキャブ・標準ボディ・フルフラットロー・ISIM車・ecostop付の場合 (LJRS8AF-EE6LAA-D)

重量車モード  
燃費値<sup>\*JH25</sup> **13.80km/L**

※: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測定し、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燃費値計算条件の車両総重量範囲および最大積載量区分ごとの標準諸元値・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、積載ボディ、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。

動力性能



1つのトランスミッションに2つのクラッチを有することで、奇数段と偶数段を交互につなぎ変え、変速時のトルク抜けを抑制するISIM。低回転域からの豊かなトルク、発進・加速がスムーズな4JZ1エンジン。この組み合わせで、街乗りなど幅広いシーンで快適に乗車できます。

- AT車限定免許でも運転可能
- 変速ショックが小さく、疲労軽減に貢献
- 低回転域からの豊かなトルクで発進・加速がスムーズ

4WDメカニズム

| 車種             | 4WD機構                  | 4WD構造概要  | トランスファーコントロールスイッチ | フリーホイールハブ | 詳細  |
|----------------|------------------------|--|-------------------|-----------|---|
| 標準キャブ<br>ハイキャブ | ビスカス式トルクスプリットパートタイム4WD | ビスカスカップリング、チェーン、フロントタイヤへ、トランスミッションへ、4WD/2WD切り換えスリーブ、ビスカスカップリング、リアタイヤへ、フロント駆動力、リア駆動力      | あり                | あり        | ゆどりの伝達トルクを確保したビスカスカップリングを装備し、すぐれた駆動力を発揮する4WDです。後輪の空転に応じて必要な駆動力を前輪に自動的に配分。雪道や氷結路での登坂や発進も容易に行えます。               |
| ワイドキャブ         | センターデフフルタイム4WD         | センターデフ、ビスカスカップリング、チェーン、フロントタイヤへ、センターデフ、トランスミッションへ、ピニオンギヤ、ビスカスカップリング、リアタイヤへ、フロント駆動力、リア駆動力 | なし                | なし        | 2WD・4WDの切り換え操作が不要で、イーゼードライブを可能にしたフルタイム4WDです。センターデフによりトルク配分を最適化。万が一タイヤが空転してしまった場合でもビスカスカップリングがトルク配分をコントロールします。 |

\*4WD車はどんなところでも走行できる万能車ではありません。砂地や荒地などのタイヤがはまり込む場所への乗り入れはご遠慮ください。

\*写真は開発中のものです。実際の仕様とは異なる場合があります。

\*1:i-ARTは(株)DENSOの登録商標です。\*2:DPDは(株)いすゞ自動車(株)の登録商標です。(登録第4773334号) \*3:ISIMは(株)いすゞ自動車(株)の登録商標です。(登録第6658699号)