

低燃費エンジン・パワーライン
(ダウンサイジング、ロス低減、ハイブリッド)

走行抵抗低減
(空気抵抗、ころがり抵抗)



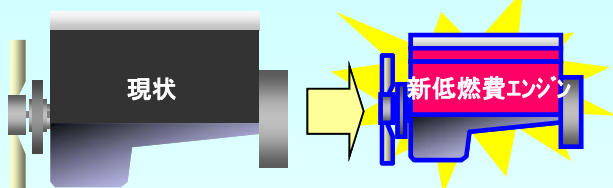
低燃費車両制御
(速度、加速度)

軽量化
(積載容積同等)

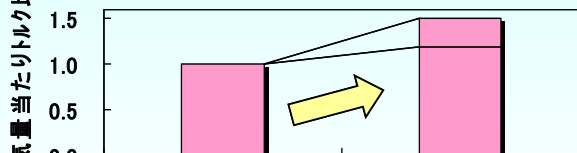
低燃費ディーゼルエンジン

低燃費

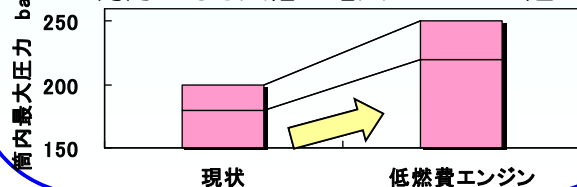
エンジンのダウンサイジング
(小排気量・低回転・高トルクエンジン)



排気量当たりトルクを大幅にアップ



筒内圧力も大幅に増大 200bar超に

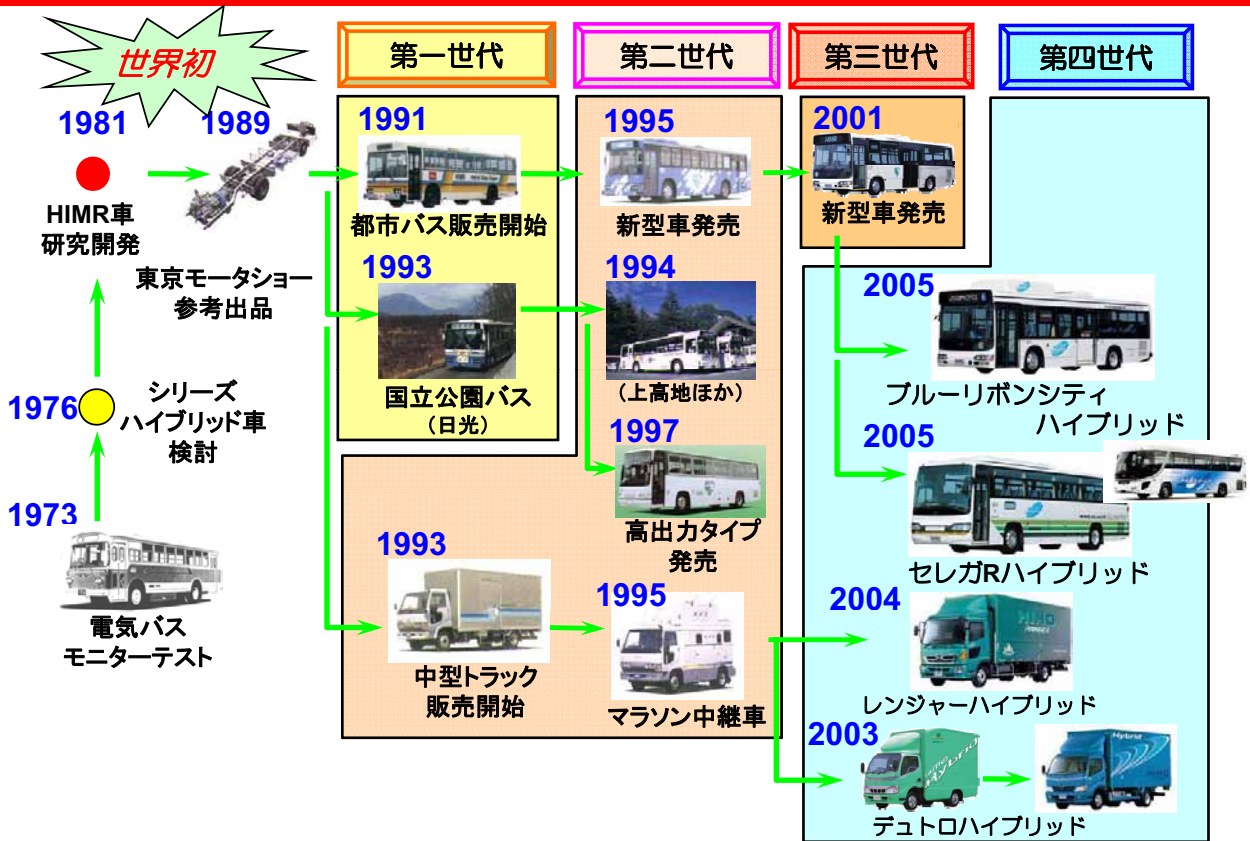


デメリット改善

- 発進性
- ブレーキ力

高圧噴射
VGターボ
リターダ
ハイブリッド

日野のハイブリッド車への取組み

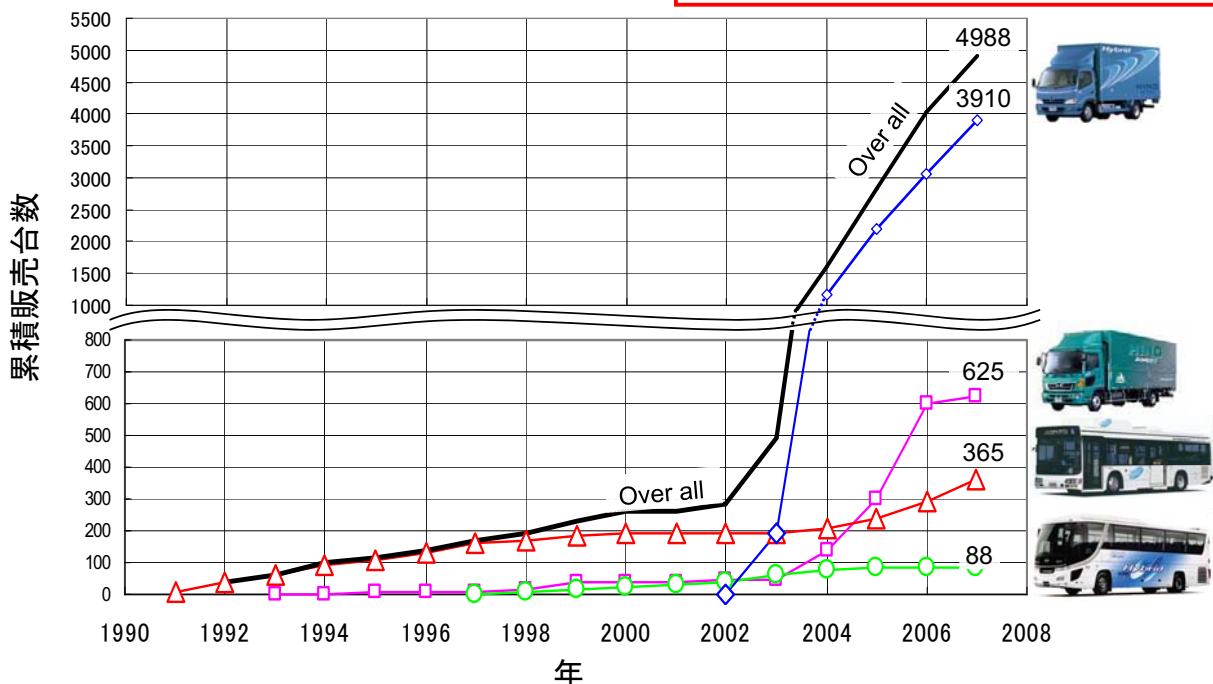


日野ハイブリッド車の累計販売台数



■加減速の多い走行(主に都市内)では、燃費改善に有力な確立した技術

総販売台数 約5000台
(1991/12~2008/3)



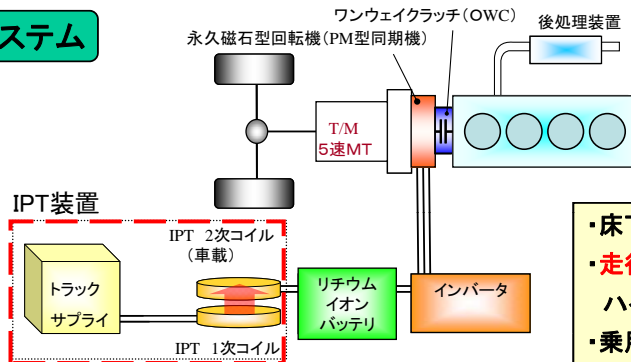
IPTハイブリッドバスの開発(国交省プロジェクト)



狙い

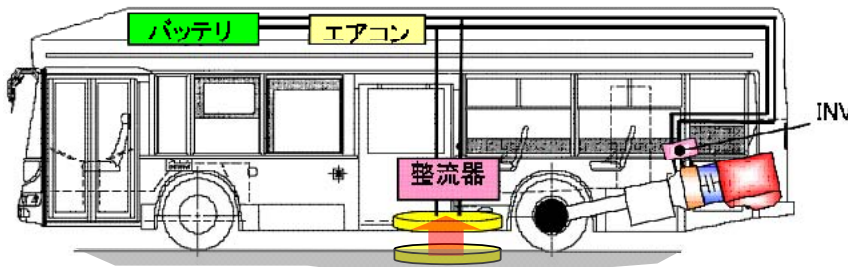
- 環境地区 : 外部電力を充電して、排ガスゼロのEV(電気)走行が可能、排ガス低減、CO2削減
- 一般地区 : 高効率ハイブリッド走行で、排ガス低減、CO2削減

システム



- 床下のIPT装置により、大容量充電が短時間で可能。
- 走行は主に電気モーターで行い、必要に応じてハイブリッド(エンジン+電気モーター)で走行。
- 乗用車30台分のLi-ionバッテリー(約1t)で15km走行。

車両



外部電源式アイドリングストップ冷暖房システム



狙い

- トラックキャブに外部電源式冷暖房システムを搭載、長時間駐車中のアイドリングストップを促進する
- CO2削減、省燃費 排出ガス、騒音に寄与する

システム概要

パッケージクーラー等と給電スタンド(駐車場に設置)で構成

