

1999年6月23日

いすゞ 中型バスをフルモデルチェンジ
ー路線バスを「エルガ ミオ」、自家用／観光バスを「ガーラ ミオ」として発売ー

いすゞ自動車(株)は、中型バスのフルモデルチェンジを15年ぶりに実施し、これを機に路線バスを「ERGA mio (エルガ ミオ)」、自家用／観光バスを「GALA mio (ガーラ ミオ)」とネーミングする。

また新たに、「エルガ ミオ」シリーズに7m路線バス及びノンステップ路線バス(*)を新規設定し、6月23日から全国一斉に発売する。

(*) ノンステップ路線バスは8月発売予定

「エルガ ミオ」及び「ガーラ ミオ」は、いすゞ商業車開発の共通のベースコンセプトである「信頼と安全」をもとに、「リフレッシュ&エコノミー」を商品テーマとして開発を行なった。

21世紀のバス事業を視野に入れ、福祉、安全、環境への配慮など、今後の中型バスに求められるニーズに確実に応えるとともに経済性や耐久信頼性の向上を目指したものである。

ERGA (エルガ) とは

○ ラテン語で「～に向かって」という意味を持ち「新たな時代に向かって走り始めた新しい路線バス」をイメージさせた。

GALA (ガーラ) とは

○ 「お祭り・陽気な」(英語・フランス語)の意味から明るく、楽しい旅を期待させてくれるようなバスをイメージさせた。

mio (ミオ) とは

○ 英語の mini とフランス語の mioche の造語で、大型に対してひとまわり小さいクラスをイメージさせた。

商品ラインナップ並びに主な商品特長は次の通り。

【1】商品ラインナップ

(1) 路線バス「エルガ ミオ」

1. ノンステップバスを新規に投入(8月発売予定)し、従来からのワンステップバスとともに標準車型として設定した。

尚、ツーステップバスはオプション車型とした。

2. コミュニティバスに最適な7m路線バス(ワンステップバス)を新規に設定した。

以上により、合計4タイプとし、幅広いユーザーニーズに対応するバリエーションとした。

(2) 自家用／観光バス「ガーラ ミオ」

使用用途やその用途にふさわしい仕様装備内容により、上級グレードの「M-III」、中間グレードの「M-II」、スタンダードグレードの「M-I」の3タイプを設定した。

【2】主な商品特長

(1) 快適な乗り心地

大型トラック「ギガ」に採用し、好評を頂いているいすゞ独自の4バグエアサスペンションをリヤアクスルに全車標準装備とした。走行中のさまざまな振動をソフトに吸収することで、快適な乗り心地を実現し、お客様はもちろん、長時間車内で過ごす乗務員の運転疲労の軽減を図った。

(2) 人にやさしく、個性的なスタイリングとゆったりとした室内空間

1. 「エルガ ミオ」のスタイリングは、ボクシー（四角い箱）さでゆとりのあるスペースを感じさせるとともに、コーナー部に丸みを持たせ、人にやさしさを印象させるデザインとした。また、ヘッドライトは縦置きレイアウトとし個性を表現するとともに機能性を両立した。

2. 「ガーラ ミオ」のスタイリングは、好評の大型観光バス「ガーラ」のスタイルを継承したオーガニックエアロフォルムにより、洗練さと空力特性に優れたデザインを採用した。

また、縦型2分割リヤウィンドウにより個性的なデザインとした。

（縦型2分割リヤウィンドウはM-III、M-II）

3. 「エルガ ミオ」・「ガーラ ミオ」（M-I）ともに室内高、室内幅をそれぞれ拡大させ、ゆとりのある室内空間を実現した。また、「エルガ ミオ」では側窓高さを拡大させ、客席からの視界を確保することで明るい室内を演出した。

(3) 高い安全性

1. 国産中型バスで初めて、欧州のECE基準R-66（ロールオーバー性能）に適合した高剛性ボディを全車に採用し、ロールオーバー（横転）時に、車両の変形を最小限に抑えるボディとした。

2. 正面からの衝撃を受けた際に移動・変形し、衝撃を吸収する衝撃吸収ステアリングシャフト&ホイールを全車に装備した。

3. 「ガーラ ミオ」の運転席にSRSエアバッグ&プリテンショナー付シートベルトを中型自家用／観光バスとして初めて標準装備した。

(4) バスを利用されるお客様の利便性に配慮した親切設計

1. 「エルガ ミオ」に車両左側の車高を下げるニーリング機能と車両全体の車高を上下させるリフトアップ・ロアリング機能を併せ持った車高調整機能をオプション設定し、乗客の乗降性を向上させた。ニーリング量は、クラス最大の80mm（従来比20mm拡大）を実現している。

2. ステップ高は、一般の住宅の階段とほぼ同じ高さの200mm等ピッチを採用し、乗降性を高

めた。

3.「エルガ ミオ」に車椅子の方にも楽に乗り降りできるスロープ板をオプション設定した。

(5) 環境に配慮したエンジン

1.平成 10 年排出ガス規制に適合した 225 馬力（ネット値）6HH1-S 型ディーゼルエンジンを搭載し、エンジンのクリーン化に加え、ゆとりのパワーと優れた燃費性能を達成した。

2.「エルガ ミオ」に中型路線バスでは初めてアイドルリングストップ&スタートシステムを標準装備した。（「ガーラ ミオ」にはオプション設定）

3. CNG エンジン搭載車をオプション設定した。（9 月発売予定）

目標販売台数：

◎路線バス（エルガ ミオ） 400 台／年 ◎自家用／観光バス（ガーラ ミオ） 250 台／年

<東京地区希望小売価格>（消費税含まず）

グレード	型式	用途	エンジン	東京地区希望小売価格
エルガ ミオ ワンステップ	KK-LR233J1	路線	6HH1-S 225 馬力（ネット）	12,400,000 円
エルガ ミオ ノンステップ（*）	KK-LR233J1	路線	6HH1-S 225 馬力（ネット）	15,000,000 円
エルガ ミオ 7m	KK-LR233E1	路線	6HH1-S 225 馬力（ネット）	10,950,000 円
ガーラ ミオ M-III（*）	KK-LR233J1	自家用／観光	6HH1-S 225 馬力（ネット）	14,050,000 円
ガーラ ミオ M-II	KK-LR233J1	自家用／観光	6HH1-S 225 馬力（ネット）	12,600,000 円
ガーラ ミオ M-I	KK-LR233J1	自家用／観光	6HH1-S 225 馬力（ネット）	11,400,000 円

<<商品概要の詳細は次の通り>>

1. スタイリング

(1) 路線バス「エルガ ミオ」

・ ボクシー（四角い箱）さでゆとりのあるスペースを感じさせるとともにコーナー部に丸みを持たせることで、人への優しさを表現したラウンディッシュキューブフォルムを採用した。

・ ヘッドランプを縦置きレイアウトとし、個性的なフロントマスクにするるとともに機能性を両

立させた。

- ・ エンジン点検扉に大型 1 枚式を採用した。

(2) 自家用／観光バス「ガーラ ミオ」

- ・ 好評の大型観光バス「ガーラ」のスタイルを継承し、洗練さと優れた空力特性を持つオーガニックエアロフォルムを採用した。
- ・ 大型観光バス「ガーラ」で好評の個性的な縦型 2 分割リヤウィンドウ (M-III、M-II) を採用した。

2. インテリア

(1) 路線バス「エルガ ミオ」・自家用／観光バス「ガーラ ミオ」共通項目

- ・ 運行に必要なスイッチ、レバー類を機能的にレイアウトしたラウンドフォルムコックピットを採用し、運転操作性を向上させた。

(2) 路線バス「エルガ ミオ」

- ・ 室内高を従来比 55mm、室内幅を従来比 5mm それぞれ拡大し (ワンステップバス)、ゆとりの室内空間を実現した。(ワンステップバスの室内高はクラス NO.1) また、側窓高さを拡大させ、客席からの視界を確保することで、明るい室内を演出した。
- ・ シート上張りに標準 16 色、床上張りに標準 2 色、オプション 3 色を用意し、さまざまなユーザーニーズに対応できるようにした。

(3) 自家用／観光バス「ガーラ ミオ」

- ・ 室内高を従来比 60mm、室内幅を従来比 15mm それぞれ拡大し (M-I)、ゆとりの室内空間を実現した。
- ・ 客席シート及びシート取付け部の強化を図ることで、万一の衝突時の安全性を高めた新型客席シートを採用した。

3. 快適性

(1) 路線バス「エルガ ミオ」・自家用／観光バス「ガーラ ミオ」共通項目

- ・ 大型トラック「ギガ」に採用し好評を頂いているいすゞ独自の 4 バッグエアサスペンションを中型バス用に改良を施し、リヤアクスルに全車標準装備とした。4 つのエアスプリングが道路の継ぎ目や、段差通過時の衝撃など、走行中のさまざまな振動をソフトに吸収することで、快適な乗り心地を実現し、お客様はもちろん、長時間車内で過ごす乗務員の運転疲労の軽減を図った。
- ・ オートマチックトランスミッションのオプション設定により、運転疲労を軽減する装備を充実させた。

(2) 路線バス「エルガ ミオ」

- ・ ACT (エア・コントロール・トランスミッション) の標準装備により、ドライバーの運転の疲労を軽減させた。(除く ツーステップバス)

4. 安全性

(1) 路線バス「エルガ ミオ」・自家用／観光バス「ガーラ ミオ」共通項目

- ・ 最新のコンピューター解析技術を駆使し、角チューブを多用することで欧州の ECE 基準 R-66 (ロールオーバー性能) に適合した高剛性のボディ構造を採用した。横転時の車両の変形を最小限に抑えることが可能である。

E C E 基準 : 欧州統一車両法規 (ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE REGULATIONS)

R - 6 6 : ECE 基準で定める、バスの上部構造の強化に関する統一法規。ロールオーバー時の安全性に関しては、世界で最も厳しい安全基準。

- ・ 衝撃吸収ステアリングシャフト & ホイールを採用し、万一の正面衝突時におけるドライバーへの衝撃の軽減を図った。

- ・ ブレーキオートアジャスター、ホイールパークの採用などにより、中期ブレーキ安全規制に適合させた。

- ・ ブレーキを踏んで停止した時にペダルから足を離してもブレーキ力をそのまま保持する H S A (ヒル・スタート・エイド) を装備し、ドライバーの運転疲労の軽減を図った。

- ・ ABS (アンチ・ロック・ブレーキ・システム) を自家用／観光バスに標準装備、また路線バスにオプション設定とした。

- ・ 永久磁石式リターダを一部車型にオプション設定した。

(2) 路線バス「エルガ ミオ」

- ・ 縦置きヘッドランプの採用により凹凸路走行時の光軸のずれを低減し、視認性の向上を図った。

- ・ 室内の通路段差の角に黄色の縁材を使用し、視認性を高めるとともに、ホイールハウスや床の段差、室内側窓サッシの角に丸みを持たせ、車内事故を防止させる仕様とした。

(3) 自家用／観光バス「ガーラ ミオ」

- ・ クラッシュプロテクターや高剛性フレームの採用により車体前部構造を強化し、万一の衝突時のドライバーへの衝撃の緩和を図った。

- ・ 中型自家用／観光バスとして初めて運転席 SRS エアバッグ & プリテンショナー付シートベルトを標準装備し、万一の衝突時のダメージの軽減を図った。

- ・ 視認性に優れたディスチャージヘッドランプを M-III に標準装備、また M-II・M-I にオプション設定とし、夜間走行時の運転疲労の軽減を図った。

5. 福祉、乗降性

(1) 路線バス「エルガ ミオ」・自家用／観光バス「ガーラ ミオ」共通項目

- ・ 乗降口のステップ高を一般の住宅の階段とほぼ同じ高さの 200mm とし、乗り降りが容易に行なえるものとした。（除く 「エルガ ミオ」 ノンステップバス）

(2) 路線バス「エルガ ミオ」

- ・ エアサスペンションを利用し車両左側の車高を下げるニーリング機能と車両全体の車高を上下させるリフトアップ・ロアリング機能を併せ持った車高調整機構をオプション設定した。ニーリング量はクラストップの 80mm（従来比 20mm 拡大）を実現し、乗降性を大幅に向上させた。

- ・ 前方乗車口、車内通路、中央降車口まで、ステップのないフラットな床面を実現したノンステップバスを標準車型として設定した。

- ・ 車椅子の方にも楽に乗降できるスロープ板をオプション設定とした。（除く ツーステップバス）

(3) 自家用・観光バス「ガーラ ミオ」

- ・ 前輪の車高を下げるニーリング機能（クラス最大 60mm）をオプション設定した。

6. 環境

(1) 平成 10 年排出ガス規制に適合した 6HH1-S 型ディーゼルエンジン（225 馬力ーネット値）を 全車に搭載。

- ・ 走行負荷、エンジン回転数などを各種センサーで検出し、もっとも効率の良い状態で燃料噴射量と噴射時期を自動制御する高圧燃料噴射装置（TICS）をはじめ、吸排気 4 バルブ、中央燃焼室、EGR など最新のディーゼルクリーンテクノロジーを駆使し、平成 10 年排出ガス規制にクリアするとともに、ゆとりのパワーと優れた燃費性能を実現した。

(2) 「エルガ ミオ」に中型路線バスとして初めてアイドリングストップ&スタートシステムを標準装備した。車両の発進・停止にあわせエンジンの自動停止・再始動を行なうので無駄なアイドリングがなくなり、排出ガスの低減と燃費の向上を実現した。（「ガーラ ミオ」はオプション設定）

(3) CNG エンジン搭載車を一部車型にオプション設定した。（9 月発売予定）