

UD TRUCKS Stories

UD TRUCKS Stories

2023年 発行

発行：UDトラックス株式会社

埼玉県上尾市大字壺丁目1番地

編集：Alinea Productions / E-グラフィックス コミュニケーションズ株式会社

Going THE Extra Mile

UDトラックスの世界へようこそ。

時代が求める商品・サービスを提供することによって社会を豊かにしたいという思いが私たちの出発点です。

以降、一貫して現場を重視し尊重する精神を胸に、究極の信頼を追い求めてきた日々の積み重ねが、今日の私たちを形成しています。振り返るとその一歩先を目指し、商用車が求める本質的な価値である効率性と信頼性をもって、常に業界をリードしてきました。

この冊子では、私たちが歴史に刻んできたこれまでの歩みと革新的で挑戦を続けるUDトラックスの姿をご覧ください。

80年を超える私たちの歴史と伝統に、世界トップレベルの技術やリソースを融合させることによって、将来の物流の姿であるスマートロジスティクスの世界へ踏み出すことができました。刻々と変化するニーズに応えるために革新と挑戦を続ける私たちの姿が随所に現れます。

また、耐久性、効率性の高いものづくりとトラックの稼働を支えるために日々現場で活躍する私たちの仲間の情熱と献身が新たなUDトラックスの1ページを綴っていきます。

そして、UDトラックスをご支援いただき、輸送の効率化を実現されている世界中のお客様の声もご紹介させていただきます。


どうぞ私たちのストーリーをお楽しみください。

こちらをご覧ください：

www.udtrucks.com

 [Facebook/UDtrucks](#)

 [YouTube/UD Trucks](#)

 [Instagram/udtrucksjp](#)

 [LinkedIn/UD Trucks](#)

その一歩先へ	8
最小限のエネルギーでさらに遠くへ	10
もう一歩先への努力	12
UDトラックスーBetter Life	
より良い暮らしのために	14



CHAPTER 1

UDの歴史	
Going the Extra Mile その一歩先へ 1935年以来...	22
「究極の信頼」を求めて 受け継がれるUDのDNA	25

当社は創立以来、時代の流れとともに変化するニーズに応え続けてきました。これまでに開発・生産してきたトラックの中から代表的なものをピックアップし、当社の歴史を紹介します。

受け継がれてきたUDトラックスのDNA	26
---------------------	----

Chronicle	
商品の系譜をたどる	28
初のディーゼルエンジン	
ディーゼルトラック1号車が完成	29
難所・難路を踏破した3,000kmの走行試験	30
新しい時代のために	32
UDエンジンの誕生	33
6TW型 日本で最もパワフルなトラックの誕生	34
初のキャブオーバー型 大型トラック完成	36
中型トラック コンドルの進化	38
新時代を拓いたビッグサム	40
フラッグシップ クオン誕生	42
クエスター - その一歩先を目指す	44
クローナー - 1分1秒が大切なこの世界のために	46
新型クオン - 人を想い、先を駆ける。	48
このステアリングを知るともう後戻りできない	52
ユーロ5 - より良い未来のために	54
クオンGW - 比類なき力 思いのままに	56

UDファミリーラインアップ	58
進化を続けるUDのエンジン	
より少ないエネルギーでより遠くへ	60
ESCOT	
進化の物語	62
UD Museum	64

Table of contents

CHAPTER 2

UD現場スピリット	70
生産から販売の最前線で高品質を追求	
UDの高い品質を生み出す、ヒト、技術、サービス。 世界中の現場で、高品質な製品とサービスをお届けするための取り組みが続けられています。	
UD現場スピリット	72
お客様に貢献する	
日本 セーフティオイルトランスポート株式会社	74
南アフリカ ニャティ・クロスボーダー社	76
カスタマーサービス	78

エクストラマイルサポート		各種試験による車両品質「その一歩先へ」	92
稼働時間と燃費を最大限に高める エクストラマイルサポート	80	UDトラックス本社ビルと UDエクスペリエンス・センター	94
燃費効率		UD現場チャレンジ	96
燃費の最適化に向けた「その一歩先」への努力	82	UDエクストラマイルチャレンジ	
安全性		輸送事業者のドライバー向け国際競技会	98
安全性と快適性を求めて	84	UD Product Design	100
環境技術		クエスター/クローナー	102
低公害エンジンと世界初の尿素SCRシステムの開発	86	新型クオン	104
世界品質をつくり込む			
日本および東南アジアにおけるUDトラックスの工場	88		
クリーンな環境で生産される低公害エンジン	90		



Going the Extra Mile

その一歩先へ

最小のエネルギーで最大の距離を力強く走る長距離ランナーのように
私たちはUDのトラックを設計・製造し、お客様へサービスをご提供します。



Going the Extra Distance

最小限のエネルギーでさらに遠くへ

UDトラックは、「Extra Distance - 最小限のエネルギーでさらに遠くへ」を基本テーマとして、燃費が良いことはもちろん、耐久性・安全性・操作性・メンテナンス性にも優れた世界水準の商品を開発・提供しています。

それを可能にしているのは、UDトラックが培ってきたエンジン、トランスミッション技術と、ボルボグループの技術との融合から生まれた、世界最先端のドライブソリューション・テクノロジーです。



UDトラックスは、「Extra Effort - もう一步先への努力」の精神を大切に、さらなるお客様満足の上を目指します。

常に最前線でお客様に接し、そのニーズをくみ取るために努力し続けています。プロ意識と情熱、そして信頼感あふれるUDスピリットを胸に、私たちは最適なソリューションを提供するだけでなく、お客様のビジネスの発展に向けて、常にもう一步先への努力を重ねています。

Making the Extra Effort

もう一步先への努力

UD Trucks - for Better Life

UDトラックは87年にわたり、時代が求めるトラックとサービスを提供してきました。物流業界は現在、トラックドライバーの不足やEコマースの成長による配送需要の増加、気候変動や天然資源の枯渇を含む環境問題などさまざまな課題に直面しています。

UDトラックはこれらの課題を解決し、人や地球により良い暮らしを提供することを目的として事業活動を行っています。こうした理念を「Better Life(ベターライフ)」と名付け、当社の新たなパーパス(存在意義)として位置付けました。

1 よりスマートな物流のために

商品とソリューションを通じて物流業界の課題を解決

UDトラックは車両の燃焼効率の最大化、環境負荷の低減、ドライバーの快適性の最大化を支援するイノベーションの最前線で活躍しています。また「サステナビリティリーダー」の実現に向けて、自動運転、コネクティビティ、エレクトロモビリティといった次世代技術の開発を進めると同時に、お客様のビジネスを強化するためのソリューションの提供にも注力しています。

2 よりクリーンな地球のために

事業活動のすべてにおいて脱炭素化、廃棄物ゼロ化を推進

UDトラックは、再生可能エネルギーを積極的に活用するとともに、サプライヤーとも連携しながらCO₂排出量の削減を推進しています。また3R(Reduce, Reuse, Recycle)の考えに基づく廃棄物削減、資源の適正管理などにも注力。バリューチェーン全体で環境負荷低減を進めています。

3 より良い職場・地域のために

従業員が能力を最大限に発揮できる職場づくりと地域社会との共生に注力

人とコミュニティへの貢献は「ベターライフ」の中核をなすものです。UDトラックは従業員のウェルビーイングの継続的な向上に努めるほか、従業員一人ひとりの健康と安全を重視し、ワークライフバランスを高める職場環境づくりを促進しています。

また地域社会の生活をより良くするため、小学生を対象とした交通安全セミナーの開催や災害支援などに関わる取り組みを推進しています。

4 企業のより持続可能な成長のために

サステナビリティへの取り組みを核に業績と持続可能性を向上

UDトラックは、「スマートロジスティクス」「環境」「人材・職場/地域社会」のサステナビリティへの取り組みを核に、持続的な成長を図っています。これにより業界最高水準の業績をめざすとともに、得られた収益を物流業界の新たな価値創出やステークホルダーの未来のために投資し、事業の持続可能性をさらに高めています。

Our core value

Ultimate Dependability

終わりになき究極の信頼

信頼性と耐久性に対する創業者の惜しみないこだわりは今日においても脈々と受け継がれています。私たちの商品、サービス、人材に求められる究極の信頼はお客様に究極の安心感をもたらします。



Excel on the essentials

本質を見極め、追求すること

お客様に利益をもたらす本質に焦点を絞り、妥協することなく追求します。車両のライフサイクルを通して、商品性能とトータルコストの最適化を図るよう英知を尽くします。

Smart and modern

心を動かす先進性

先進的でありながら合理的なソリューションの数々。
あわせて、街並みに溶け込んだ個性的なトラックのデザイン
大胆でインパクトのあるマーケティングやコミュニケーション
ゆき届いたサービス拠点の環境
その一つひとつがUDならではの喜びをもたらします。



Gemba spirit

現場を重視し、尊重する精神

常にお客様の視点に立ち、さまざまな現場で価値創造します。
プロ意識と情熱、そして信頼感あふれるUDスピリットを、
生産や開発、販売の現場など
お客様がUDブランドに触れるすべての現場で発揮します。
本質を見極め、追求する原動力となる場所が現場なのです。

UD TRUCKS Stories



Going the Extra Mile



世界初
(中型トラックおよび大型トラック用)



日本初
(中型トラックおよび大型トラック用)

1935

1935 - 安達堅造により創業
(日本デイズル工業株式会社)

「時代の要求する自動車」という
ビジョンのもとですべてがスタート

1939

1939 - LD1型貨物自動車
が走行試験で難所・難路を踏破

不具合や故障をきたすことなく
13日間で3,000kmを踏破

UD6 1955

日本で初めての
200馬力クラスエンジン

1955



1955 - UDエンジンが誕生
UDマークが初登場 - 高性能
エンジンのシンボル

6TW
1958

日本で初めての10トン超トラック

1958 - 名車6TW型

6TW型が、国内インフラ
開発を加速させるべく、
黒部ダム建設や長距離輸
送などの過酷な条件で活
躍した

1960

1960 - 日産ディーゼル工業
株式会社へ社名変更

1968

1968 - クライスラー
社へエンジンを輸出

UDエンジンの卓越した品質を
認め、クライスラー社と
米国へのUDエンジンの輸入
契約を交わす。当時、日本の
トラックメーカーとしては初の
出来事であった

1975

1975 - 中型トラック
コンドルデビュー

PD6T 1971

日本で初めての
ターボ付
直接噴射式ディ
ーゼルエンジン

since 1935...

1990

1990 -
ビッグサム誕生

トラフィックアイ
1989
世界で初めて商品
化された
レーザーレーダー
追突防止装置

VNT 1989
世界で初めての可変ノズルターボ

EBS
1997
日本で初めての
大型トラック用電子制御
ブレーキシステム

CNGコンドル
1996
日本で初めての
中型CNGエンジントラック

ESCOT-II
1995
日本で初めての
電子制御式トランスミッション

GE13 1998
日本で初めての電子制御ユニット
インジェクター搭載エンジン

CNGビッグサム
2002
日本で初めての大型CNG
エンジントラック

キャパシターハイブリッド
トラック 2002
世界で初めてのキャパシター
ハイブリッドトラック

2004

2004 - 大型トラッククオン誕生
このクラスの新標準となるべく設計された
クオンは、燃費、環境への配慮、快適性と
安全性の向上を実現

クオン
2004

尿素SCRシステムを装
備した世界で初めての
トラック

クオン
2004

ニアエアバッグとニア
プロテクターを装備
した世界で初めての
トラック

2007

VOLVO

2007 - 日産ディーゼル工業が
ボルボ・グループに加わる

2010

UD TRUCKS

2010 - UDトラックス
株式会社へ社名変更

UDインフォメーション
サービス 2010
日本で初めてのリモ
ート診断サービス

2010 - 革新的な
GHエンジンシリーズ
およびESCOT-V



2013 -
クエスターを新興
国市場で発売

2013

2011 -
コンドルを刷新



2011

UDインフォメーション
サービス 2010
日本で初めてのリモ
ート診断サービス

2010 - 革新的な
GHエンジンシリーズ
およびESCOT-V



2014 -
小型トラックカゼットの
発売

2014



2017 -
小型トラッククーザーを新興
国市場で販売

2017



2017 -
新型コンドルの発売



2017 -
新型クオンの発売



2017 -
クローナーの発売

新興国向け最新中型トラ
ックが、その比類のない
運転のしやすさ、そして耐
久信頼性によって、中型ト
ラック市場で大きな成功
をおさめる

2017 -
ESCOT-VIの発売

ESCOT-VIは、新たなフォアトラック機能を備える
ことで最適な燃費性能を提供でき、経験の浅いド
ライバーもベテランドライバーと同様の走行が可能
となる



202X -
スマートロジスティックスの未来を描く
コンセプトトラック「202X」- 自動運転、電動
化、コネクティビティがスマートで持続可能な物
流のある社会を創る

202X



2023 -
クオンGWの発売

新型13Lエンジンから繰り出さ
れる力強さと省燃費を兼ね備え
たトラクター

2023

2021

ISUZU

2021 -
いすゞ自動車傘下に

2018 - 風神&雷神
ビジョン2030

次世代技術ロードマップ公表 翌
年、日本初レベル4大型自動運転
の実証実験を実施



2018

Chapter 1

「究極の信頼」 を求めて

受け継がれるUDのDNA

経済・社会・生活の基盤となる物流システムの高度化のために。
当社は創立以来、堅牢で故障が少なく、燃費効率の良い
積載性能に優れたトラックづくりを目指してきました。
それが、今日まで継承されるUDブランドなのです。



創業者：安達堅造

受け継がれてきた UDトラックスのDNA

ディーゼル車は、1920年代に欧州で発達した。創業者の安達堅造（1880-1942）は、1927年に欧州の産業界を視察した際、このディーゼル車に注目した。

「ディーゼルエンジンは、馬力、燃料消費量など多くの点でガソリンエンジンに優れている。安価な軽油を使用するディーゼルエンジンこそ、資源の乏しい日本が求める最適なエンジンである」と確信した。

安達は「自らの力でディーゼルトラックをつくりたい」と考え、ドイツのクラブ社と特許権の許諾交渉を始めた。同時に会社づくりに取り組み、1935年12月、日本ディゼル工業（現 UDトラックス）を設立した。

翌年、川口工場の建設を進める一方、技術の修得のために技術者を欧州に派遣し、ドイツから2人の技師を招いた。最新の加工機械も輸入して、1937年からいよいよディーゼルエンジンの製造に取り組んだ。

2年にわたって製造技術とともに品質に対する基本的な考え方を学んだことで、高品質で耐久性の高い部品を製造できるようになった。

1938年11月、ついにディーゼルエンジン第1号機「ND1型エンジン／2気筒60馬力」が完成した。完成した

エンジンは、100時間の耐久試験を行うこととなった。結果はすべて良好な成績でクリアし、欧州製エンジンと同一水準の性能と品質があることを立証することができた。

UDトラックスに流れるDNA

ND1型エンジンとLD1型の開発は、安達堅造の夢の実現であった。

当社は、エンジンおよびトラックの製造を通じてトラックにとって必要な条件を学んだ。

安達はそれを、著書『時世の要求する自動車』で以下のようにまとめている。

- **堅牢であること**
すべての部品の品質を高め、悪路にも強い堅牢な車をつくること。
- **お客様のコスト軽減に貢献すること**
燃料や潤滑油の消費量が少なく、メンテナンスが容易な車をつくること。
- **故障のない車をつくること**
構造をシンプルにして、故障の原因となる部分を継続的に改良すること。
- **大量の荷物を積めること**
牽引力が強く、多様な荷物を大量・安定して輸送できる車をつくること。

この創業期の開発精神は、UDトラックスのDNAとして現在に至るまで受け継がれている。

1938

初のディーゼルエンジン

1935年12月、創業者・安達堅造により、UDトラックの前身となる日本デイズル工業株式会社が東京に設立された。欧州から技術を導入し、工場を建設して、ディーゼルエンジンの製造が始まった。しかし、製造設備も加工技術も未熟で、必要な精度と品質をもつ部品を容易につくることができなかった。何より、十分な資金を確保できなかったため、会社自体が存亡の危機に直面した。

それでも、彼らは決してあきらめず、技術と技能を高め、多くの困難な課題に立ち向かっていった。そして、創立から3年近く経った1938年11月、

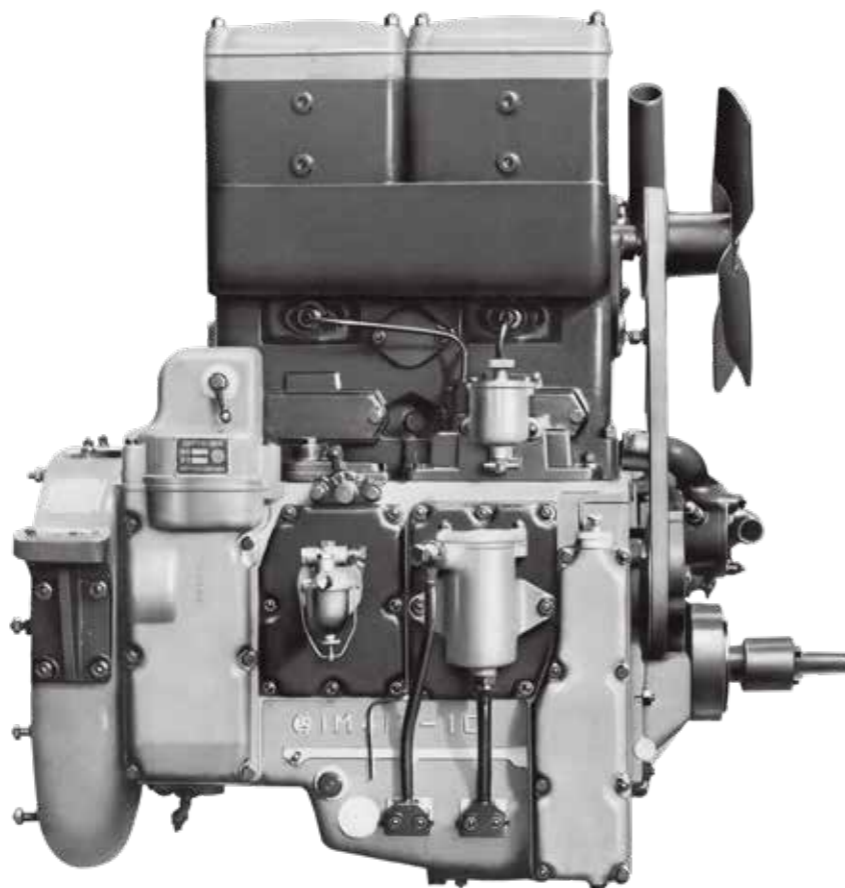
彼らの熱意と努力が実り、初のディーゼルエンジン第1号機「ND1型エンジン」が完成したのである。

2気筒60馬力のND1型エンジンは、対向ピストン式、単流掃気方式を採用し、シリンダーヘッドや吸排気バルブがない独特の2サイクルディーゼルエンジンだった。

日本デイズル工業は、このND1型

エンジンを基本モデルとして、順次、気筒数を増やしていくことで、NDエンジンシリーズのラインアップを充実していった。

NDエンジンシリーズは、1958年頃までトラックやバスの主力エンジンとして活躍し、今に続くエンジンのUDとしての礎を築きあげた。



ND1型は対向ピストン式、単流掃気方式を採用し、シリンダーヘッドや吸排気バルブがない画期的な設計を特徴としていた。

1939

ディーゼルトラック1号車が完成

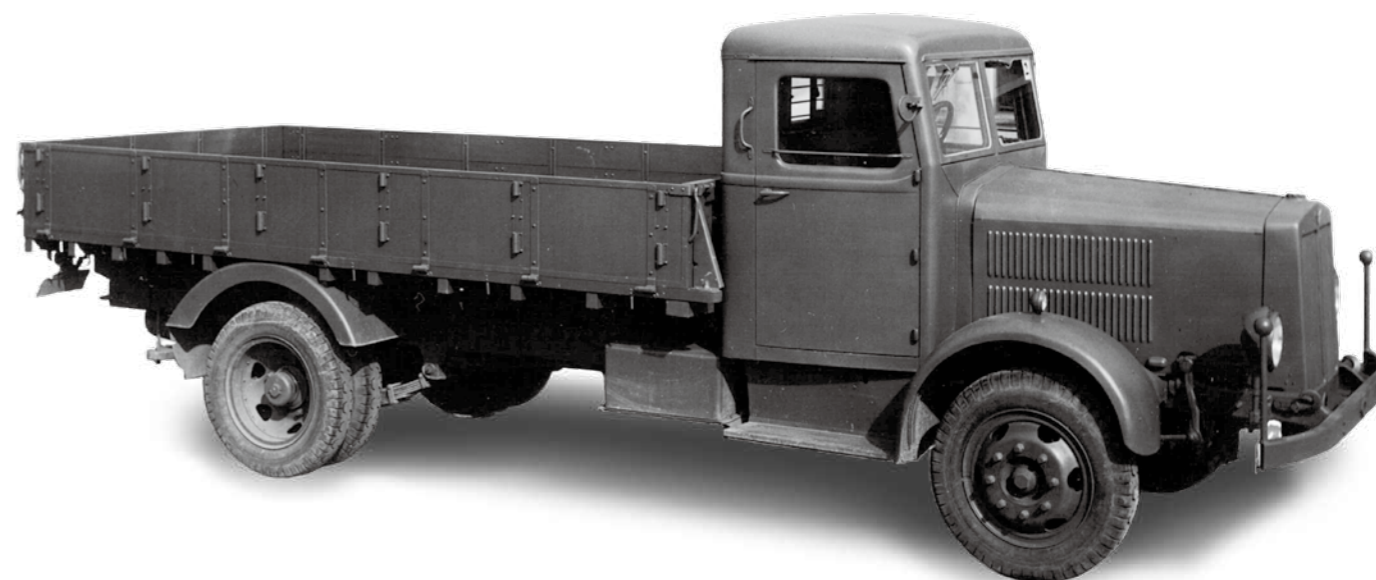


日本デイズル工業では、ND1型エンジンとともに、1937年頃からディーゼルトラック1号車の製造に向けて、自動車シャーシ部品の製造も進めてきた。この開発も、エンジン部品づくりと同様に、加工技術の未熟さもあって困難を極めた。しかし、1938年11月のND1型エンジンの完成が、彼らに大きな勇気をもたらした。それから1年後の1939年11月、ND1型エンジンを搭載した2.5トン積み「LD1型貨物自動車」1号車が完成した。創立から

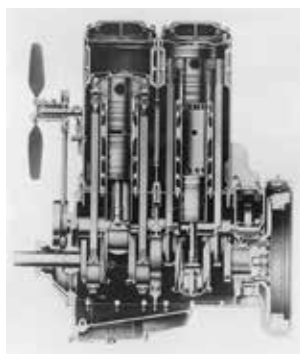
4年、ついに、「自らの力でディーゼル車をつくりたい」という安達の夢がかなった。安達社長以下社員たちは、完成したLD1型を囲んで、肩を抱き合って喜びを分かち合ったと伝えられている。

この年、エンジン開発においても、3気筒90馬力のND2型エンジンが完成した。1941年には、最後まで達成できなかった燃料噴射ポンプの製造に成功し、完全国産化がかなった。NDエンジンシリーズは、30馬力から

165馬力までシリーズが揃えられ、1944年には合計603台が生産された。その後、シャーシの開発も進められ、LD3型(2.5トン)、LD4型(4.5トン)とラインアップが揃えられ、トラックメーカーとしての基礎が確立された。



初のディーゼルトラックとして1939年11月に、安達らが製造した2.5トン積み「LD1型貨物自動車」(写真はLD3型)。





1939

難所・難路を踏破した3,000kmの走行試験

1939年11月に1号車である「LD1型貨物自動車」が完成すると、直ちに野外走行試験が計画された。

当時の日本の道路事情はほとんどが未舗装で、荷馬車がやっと通れるような幅の狭い道路や橋も多くあった。その中でも、特に難所と呼ばれる急坂や急カーブが連続する峠道ばかりを選んでコースが設定された。全行程は、日本列島の長さの1.5倍に相当する3,000kmになる。もちろん、日本では前例のない耐久テストであった。

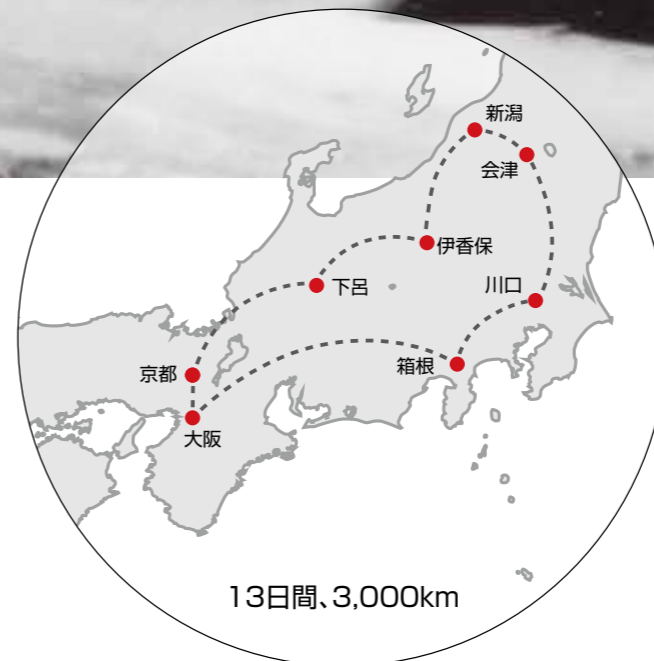
「いきなり、そんな厳しい試験をしないで、最初は市街地で試験をすれ

ばいいのではないか」という意見もあった。しかし、安達社長は「我々の目指すのはあらゆる悪路を走ることができる堅牢なトラックである。この程度の野外走行試験をクリアできなければ、お客様に自信をもって製品を提供できない。せっかく苦心して製作した1号車だが、壊れても構わないからより厳しいルートを走ろう」と開発メンバーに語った。

そして、完成わずか1週間後の11月8日、LD1型に自ら乗り込んで川口工場を出発した。もちろん、開発チームは、途中で起きるさまざまなトラブ

ルを想定して、修理道具や交換部品を十分に用意した。

実際、走行試験は想像した以上の悪路の連続だった。崖が迫り急カーブが続く峠道では、まさに冒険といったような走行が続いた。トラックが通ることもできないほど狭い道が少なくなかった。そのたびに迂回路を探してさらなる悪路を走るといった過酷な日々が続いた。それでも、走行試験チームのメンバーは強い意思をもって乗り切り、11月20日、無事に全行程を走破し、川口工場に帰ってくる事ができた。



13日間、3,000km



ND1型エンジンを搭載したLD1型貨物自動車。

しかも、3,000kmを単に走破したというのではなく、結果はきわめて良好であった。LD1型は13日間にわたる走行を通じて、1本のボルトも緩まず、1本のスプリングも折れなかった。ND1型エンジンも最後まで健在だった。そのため、携行した修理道具と交換部品はまったく使用せずに済んだのだ。

それは、当社の技術の高さを実証す

るものであり、走行試験チームのメンバーはもちろん、LD1型の帰還を出迎えた工場の全社員が肩を叩き、抱き合って喜びを分かち合った。

1935年にディーゼルトラックの製造に着手して4年、エンジンとトラック製造は困難の連続だった。その中で、品質の重要性を全員が共有し、製造技術のレベルアップに努めてきたことが、日本で最も険しい悪路を選んだ

3,000km野外走行試験の無故障走破につながったのである。

ここに、当社は、日本においてはいうまでもなく、世界においても最新技術テーマであるディーゼルトラックの製造に成功した。この成功に自信を得て、社員は一層団結し、ディーゼル車の量産に取り組んだ。

1946

新しい時代のために

第二次世界大戦で、当社の工場は空襲を受けたため、戦後ほとんど生産停止状態となっていた。しかし、日本の復興にはトラックが必要になると考え、いち早く生産再開に動き出した。

とはいえ、必要な資材や部品が揃わないどころか、何より社員・家族の食糧さえ十分に手に入らない深刻な状態だった。そこで、在庫の鋼材やアルミ材を使ってフライパンや鍋を製造・販売してしのぐようなこともした。

そうした中でも「トラックをつくりたい」という希望を失わず、終戦から3カ月後の11月にはトラックやブルドーザーなどの生産計画づくりを開始した。川口工場では、部品の確保のために社員が飛び回り、生産設備の修理や整備を進めて、1946年に「TT9型トラック(6トン)」の生産を再開することができ、エンジンの生産も再開した。

輸送力増強が復興の最優先課題であった当時の日本においては、改めて



1946年1月に戦後初めて完成したTT9型トラック。1939年完成の小型で強力なND2型エンジンを搭載した。輸送力増大を最重要課題に置いていた当時の日本において、好評を博し、日本各地から注文が届いた。

ガソリン車に比べてディーゼル車の経済性が評価された。特に、小型で強力なエンジンをもつTT9型の評価は高く、交通事情が悪い中で全国から買い手がやってきた。

戦後の混乱が落ち着くと、当社は販売体制を整備し、1948年に中型トラックTS21型(4トン)、1951年に

TN95型(6トン)などを完成させた。また、庶民の交通手段として、バスの需要が高まっていたことから、1947年にはバスの生産を開始した。当社のバスは東京都などから燃費の良さを高く評価され、採用に至った。



庶民の足として当社製のバスは日本の復興を支えた。

1955

UDエンジンの誕生

1950年代に入って、日本は戦後の混乱を脱し、新たな経済成長に備えて電源開発や道路・鉄道・港湾の整備、大規模プラントの開発などインフラづくりが活発になった。しかし、インフラづくりの原動力となる輸送力不足が大きな課題としてクローズアップされ、高馬力の大型トラックの需要が高

まってきた。

当時、長距離輸送業界が求める200馬力クラスのエンジンを



もつ大型トラックを生産する国内メーカーはなかった。こうしたニーズを踏まえて、1953年、当社は大型ディーゼルエンジンの自社開発に取り組んだ。当時の2サイクルエンジンは、騒音が大きく、背も高かった。そこで、ハイパワーな2サイクルエンジンの特長を最大限に活かしつつ、単流掃気方式(エンジンシリンダーの下方に掃気ポートを設け、上方の頭上弁まで一方向に流れる方式)を採用することで、掃気効率の改善と、低騒音・小型軽量化の両立を図ることに成功した。

こうして、1955年1月に3気筒110馬力(UD3)と4気筒150馬力(UD4)の2種類の新ディーゼルエンジン「UDエンジン」を発表した。さらに、6月には6気筒230馬力のUD6を発表した。とりわけUD6は、1馬力あたりの重量が当社従来エンジンの4割減になり、当時、「世界で最も1馬力あたりの重量が軽いエンジン」として高く評価され、UDエンジンのブランドステータスを高めた。

UD6エンジン再生プロジェクト

世界中のお客様に愛され、UDトラックの社名の起源となったUD6エンジンの再生プロジェクトには、若手から熟年までの社内エンジニアや技術者が自主的に加わり、約半年間をかけて再生した。



動画「よみがえるUD6エンジン」を観る

国際ブランド「UD」



「UD」は、Uniflow scavenging Diesel engineの略。当時、いろいろなタイプのエンジンを開発していたので、ほかと区別するために設計図面に「UD」の判(コード名)を押していた。

その後、UDエンジンを搭載したトラックには、高いエンジン性能をアピールするために車体に「UDマーク」が付けられた。このUDマークが当社における国際商標となり、現在の社名につながった。



1955年1月に発表されたUDエンジン。ハイパワーな2サイクルエンジンの特長を最大限に活かしつつ、単流掃気方式を採用することで、掃気効率の改善と、低騒音・小型軽量化の両立を図ることに成功した。



1958

6TW型

日本で最もパワフルなトラックの誕生

名車と呼ばれた6TW型トラック。1958年、日本で初めて積載量10トンを超えかつ最高時速90km高速走行を可能とした新型トラックとして発表された。

後輪2軸駆動のタフな6TW型は、長距離輸送だけでなくダム工事現場などの厳しい環境で活躍した。

6TW型の開発にあたって、車両の設計開発メンバーは、「幹線道路でも未舗装の道が多い日本で、本当に10トン積みを超す大型トラックの需要があるのだろうか」と悩んだ。

しかし、「世界的に見ても強力なUD6ディーゼルエンジンを開発したのだから、その能力をフルに活かすために最高性能のトラックをつくろうじゃないか」、「日本に大型トラックの市場がないなら、自分たちが市場を切り拓けばいい」と決意して、6TW型の開発を進めてきた。

1957年、日本で初めて積載量10トンを超え、かつ最高時速90km高速走行を可能とした新型トラックの試験車5台が完成。1958年2月に、10.5トン積み大型トラック「6TW型」として発売された。

新型トラック6TW型は、プロペラシャフトが2本あるのが大きな特色だった。強力なUD6エンジンのトルクを2本のプロペラシャフトに分けることで、動力伝達機構の負担を軽くし耐久性を高め、タイヤ寿命を延ばすことができた。

そんな時に、日本最大の水力発電所となる黒部ダムの建設工事に、外国製の大型トラックの導入が計画されているという情報が入ってきた。ダム建設では、大量の建設資材を運ばなければならない。

これは6TW型がデビューするにふさわしい場所で、外国製大型トラックに対抗できると私たちは確信していた。

しかし、黒部ダムの建設は、3,000m級の山々が連なる黒部川源流で行うかつてない難工事である。資材を運ぶトラックが故障すればそれだけ工期が遅れる。当時、日本製のトラックで



はとても無理だと考えられていた。そこで引き下がることはできない。私たちは、外国製のトラックに対抗しうるトラック試験を行う機会を得た。

テスト結果は、建設業界にとっても驚きだった。彼らは、「日本でも、外国製大型トラックと同等の性能、信頼性をもつ大型トラックが製造できるようになったのか」と語り、建設工用として6TW型が正式採用されることになった。

6TW型は、長尺の鉄骨やセメントなどの重量物をダム建設現場に届けた。その間、ほとんど故障することはなかった。こうして、日本屈指のビッグインフラプロジェクトの完成に貢献したのである。

黒部川源流のダム建設現場で、6TW型の性能・信頼性が高く評価されて正式採用されたというニュースは、すぐに輸送業界にも広がり、6TW型の注文が全国から集まってきた。

日本では、1964年開催予定の東京オリンピックを目指して、名神高速道路や新幹線、高層ホテルの建設などが進められていた。6TW型は、そうしたさまざまな現場に建設資材を運び、新幹線車両を運ぶなど、大いに活

躍した。

東京オリンピック開催当時、日本は「アジアの奇跡」と呼ばれる高度経済成長時代を迎えていた。日本全国で高速道路建設が進んだことで、この時期から輸送の主役が鉄道輸送からトラック輸送に急速に移っていった。

その先頭に立って活躍したのが、6TW型である。6TW型は、12トン積みの6TW12、6TW12・ダンプ仕様、トラクター仕様などのシリーズが開発され、高速・大量輸送ニーズに応えていった。

さらに、6TW型の兄弟車と言えるT80型は海外市場でも高く支持され、ブラジル、スペイン、フィリピンなどに輸出され、世界各国でインフラづくりや物流システムの発展に貢献した。



TC80Gは特徴的なヘキサゴン(六角形)のグリルを備えている。UDトラックのデザインアイデンティティは、このヘキサゴンの形に由来しており今日の当社車両のフロントグリルに施されている。

1960

初のキャブオーバー型 大型トラック完成

1960年11月に発表された当社初のキャブオーバー型トラックTC80G。
エンジンは165馬力のUD4を搭載した。
大きなフロントウインドウによって優れた視界を確保。
ベンチレーターを採用するなどさまざまな工夫で居住性も高められた。

当社は1960年に日産自動車の資本参加により、社名を日産ディーゼル工業へと変更した。

同年、全日本自動車ショーにおいて、当社初のキャブオーバー型8トン積み大型トラックTC80Gがデビューした。エンジンは、UD4・165馬力、個性あふれるキャビンデザインもあって大きな注目を集めた。

日本では、東京 - 名古屋 - 大阪 - 神戸を結ぶ高速道路の建設が進んでおり、鉄道にかわって貨物輸送の主役となるために、輸送業界では長距離・高速走行に優れたトラックが求められていた。キャブオーバー型は荷台を長くでき、大量の荷物が積めるが、エンジンの上にキャブを載せる構造なので、エンジンからの振動を抑え、長距

離走行でもドライバーが疲れない居住性を確保する必要があった。

当社は、ボンネット型トラックT80型で実証された耐久性の高いシャーシをベースに、キャブオーバー型トラックTC80Gを開発した。荷台は5mから6.3mに伸びたが、ホイールベースやエンジンの配置は変えず、小回りのきく運転操作性を維持した。

3人掛けのキャビンは、振動を抑えたことはもちろん、フロントウインドウを大きくして視認性を高め、着色防熱ガラス、ベンチレーターなどの採用で居住性を高めている。メンテナンス面でも、エンジンの点検作業やオーバーホールを容易に行えるようにさまざまな工夫がなされた。

このTC80Gの成功により、1961年

に6TWシリーズにもキャブオーバー型モデル6TWC12を発売、1963年には新型キャビンを搭載したTC80Gを発表した。その後、キャブオーバー型トラックが主流となり、長距離・大量輸送時代の主役を演じていった。



1960年代以降、当社のトラックは世界各地へ輸出されるようになった。



中型トラック市場に参入すべく当社が1975年に送り出したコンドル。
高効率・高馬力を実現した4サイクル直列6気筒ディーゼルエンジンED6を搭載し
キャビンも、ワイドなフロントウインドウ、三角窓のないサイドウインドウを採用するなど
先進的なデザインで好評を博した。

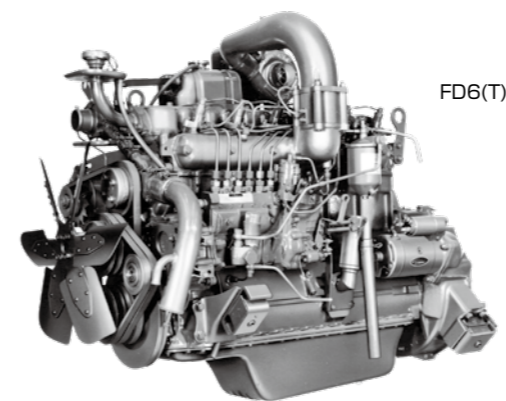
1975

中型トラック コンドルの進化

1970年代、日本の急速な経済成長長期にトラックが物流の主役になると、輸送業界のニーズは多様化した。製造業では単一製品の大量生産から多品種少量生産に進み、流通業界では生鮮食品や冷凍食品を運ぶコールドチェーンが普及してきた。これにあわせて、多種類の工場資材や生活用品、

食品などを経済的・効率的に輸送する中型トラックの需要が高まってきた。そこに、1973年にオイルショックが発生したことで、燃費消費の少ない中型トラックを求める声が高まった。当社は、これに応じて、4~4.5トン積みの中型トラックの開発を進め、1975年5月に「コンドル」のブランドで発売した。

コンドルには、UDエンジンで培った独自の渦流室式を採用することで高効率・高馬力を実現した4サイクル直列6気筒ディーゼルエンジンED6を搭載した。その後、1977年には、ターボ付直接噴射式ディーゼルエンジンとして170馬力を生み出したFD6Tエンジンを搭載している。



FD6(T)

キャビンも、ワイドなフロントウインドウ、三角窓のないサイドウインドウを採用して高い視認性を確保し、お客様から乗用車に近い感覚で運転できる操作性の良いトラックとして好評を得た。

1993年のフルモデルチェンジでは、エアロフォルムデザインを採用してフルモデルチェンジした「ファインコンドル」がデビューした。ファインコンドルシリーズは、優れた走行性能に加えて、排出ガスを低減し、ABS(アンチロックブレーキシステム)、エアバッグの採用など安全対策を進め、新しい時代にふさわしいトラックとして高い評価を得た。

2002年には、ディーゼルエンジンとモーター駆動で走る世界で初めてのキャパシターハイブリッドトラックを発売している。

2007年、当社はボルボ・グループに加わった。この成果の1つとなったのが2011年にフルモデルチェンジしたコンドルである。

新たなコンドルでは、キャビンデザインを完全に見直した。広い室内空間を確保しつつ、空力特性を高めて燃費性能の向上につなげている。さらに、室内の居住性を一段と向上させ、剛性の高いキャビン、ニープロテクターの標準装備などにより、衝突時のドライバーの安全を守るシステムも充実した。

また、エンジンには、新開発の共通レール式噴射を採用したGH5TA型エンジンなどを搭載している。クオンに続いて、コンドルも排出ガス浄化に尿素SCR触媒を採用し、UDPC(PM低減装置)との組み合わせにより、NOxを効果的に低減させることで、エンジンの燃焼効率を高めることに成功。燃費低減とパワー・トルク向上を両立している。この結果、シリーズ全車が、ポスト新長期排出ガス規制をクリアすると同時に、2015年度、重量車燃費基準をも達成している。

コンドルは、GVW8トンのMKシリーズを主力に、GVW10~11トンのLKシリーズ、GVW14~15トンのPKシリーズ、さらにGVW20トン積みのPWまでワイドバリエーションを揃え、多様なニーズに応えている。

2016年、コンドルシリーズは、オーストラリア市場および新たなニュージーランド市場の特殊な地形やニーズに応えるべく設計された、6x4 PW 24 280モデルが加わった。この



1983



1993



2011



2017

ニューモデルはUDトラックの優れた性能を示す代表例で、現場で得られた知識と世界中で得た知識とが融合されており、いち早く市場に出されたモデルである。

2017年、新たなコンドルシリーズが日本に導入された。幅広いバリエーションが対応可能であるため、さまざまな輸送ニーズを満たすことが期待される。



6x4 PW 24 280モデル



1990年発売のビッグサム。
フラッシュサーフェスを採用したキャビンは空力特性に優れ、街と調和するデザインが好評だった。新型低公害・低燃費エンジンの搭載で当時、世界で最も厳しい日本の排出ガス規制をクリアしている。

1990

新時代を拓いたビッグサム

モータリゼーションの進展とともに、1980年代初頭に大気汚染や地球温暖化などの地球環境問題が本格的にクローズアップされてきた。1970年代以降、欧米各国で本格的に自動車の排出ガス規制が導入され、日本でも世界で最も厳しい排出ガ

ス規制が施行され、年々、規制値は厳しくなっていた。

当社は、低公害エンジンを先行開発して厳しい規制をクリアすると同時に、トラックの燃費性能や動力性能を高めてきた。さらに、「人にやさしく、街にあたたかく」をコンセプトに、快適

性・安全性の向上と、街の景観に溶け込む先進的なデザインを追求して開発されたのが、1990年発売の大型トラック「ビッグサム」である。

ビッグサムの新キャビンは、3次元曲面によるフラッシュサーフェス化により空力特性が大幅に向上した。エン

ジンには、新開発の低公害・低燃費のNF6型を搭載し、ターボエンジンにはノズル開度を無段階に調整できるVNT(バリアブル・ノズル・ターボ)を採用している。

最新の電子技術による快適性・安全性の向上も、ビッグサムシリーズが業界をリードした。ビッグサムには、当社が1989年に世界で初めて製品化したレーザーレーダー追突防止装置がオプション設定され、1991年には電子制御式自動変速機(E-MATIC)が装備された。1992年にはABS(アンチロックブレーキシステム)、ASR(アンチスリップレギュレーション)をオプション設定(その後、標準装備)し、さらなる操作性向上と安全性向上が図られている。

1995年には、走行時のクラッチ操作が自動化された国内初の機械式電子制御トランスミッションESCOT-II搭載車も登場した。

当社のエンジニアはギアの切り替え時にクラッチ操作が必要とされるESCOT-Iも開発していたが、一連の過酷な試験に合格した自動化されたクラッチを有するESCOT-IIの完成

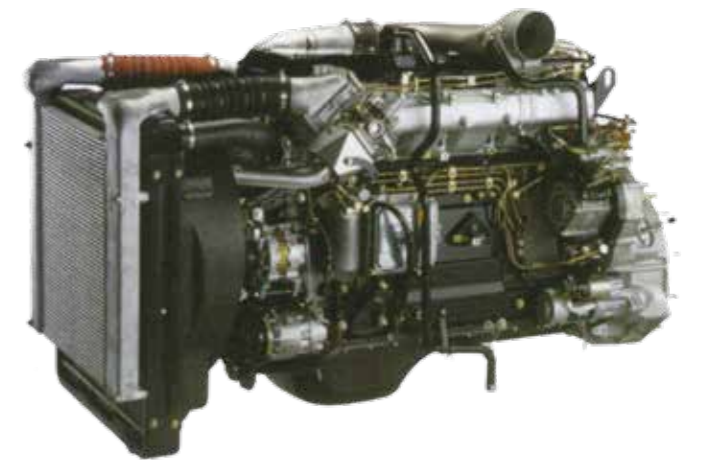
度が高く、信頼性があると判断されたため、ESCOT-IIが販売されることとなった。

ESCOT-IIは、発売当時からさらに先を見据えたトランスミッションであった。このトランスミッションは、正確にはオートマチックではなく、ドライバーが手でギアを変更する必要があった。しかし、クラッチを踏む煩わしさがなく、シフトレバーを上げ下げするだけで容易にシフトチェンジができた。これによって日常での利便性が目に見えて高まった。渋滞した道路であろうが、曲がりくねった山岳道路で

あろうが、あらゆる道路事情でのギアの制御を意のままに行うことができ、トラックのイーゼードライブ化に大きく寄与した。

エンジンでも、GE13を1998年に開発し、ビッグサムに搭載している。GE13エンジンには、業界初の電子制御ユニットインジェクターを採用し、最大440PSの高出力を実現している。

進化を続けたビッグサムシリーズは、21世紀への新時代を拓いたトラックであった。



GE13





当社が培ってきたエンジン技術、電子化技術、環境負荷低減技術などを集大成し、開発されたのが、大型トラック「クオン」である。トラックでは世界初となる尿素SCRシステム「FLEENDS」を採用することで環境性能と燃費性能が大幅に向上した。

2004

フラッグシップ クオン誕生

ご好評をいただいた先代ビッグサムの高い技術をフルに活用しながらもゼロからの再設計を行い、当社のフラッグシップとなる大型トラッククオンを2004年に市場に登場させるに至った。発売当時、電気系統、安全面、環境面において世界初ともなる革新性をもつ、さまざまな最先端技術がクオンに組み込まれていた。

特に高い評価を得たのが環境対応技術である。日本では、2005年を目標に新長期排出ガス規制が設定されたが、あまりに厳しい目標のため、業

界では達成は不可能と考えられていた。これに対して、当社は排出ガスの浄化装置にトラックでは世界初となる尿素SCRシステム「FLEENDS」を採用することで、環境性能と燃費性能を大幅に高め、新長期排出ガス規制適合車を施行の1年前に実現した。

エンジンには、ユニットインジェクターを採用したGEエンジンシリーズを搭載、最高モデルは410馬力となっている。斬新なデザインを採用した新キャビンは、風洞実験を繰り返して空力性能を大幅に向上させた。

さらに、お客様の車に乗せていただく同乗調査をもとに、長時間運転しても疲れにくい快適な空間の確保、操作しやすいラウンドコックピットを採用し、助手席シートの座面をはねあげることによって着替えができるなど、きめ細かい工夫が凝らされている。

安全面でも、キャビンの剛性の向上や世界で初めてのニーエアバッグの採用、衝突被害軽減ブレーキの標準採用などの機構を導入している。

音声アシスト機能やインターネットを利用したリモート確認機能といった



GH11

2014



多くのIT駆動型機能が、大型トラックを次世代のスマート車両へと変えた。

2007年に、当社はボルボ・グループに入り、2010年には社名をUDトラックス株式会社へと変更した。また、ブランド名もUDトラックスへと統一し、創業以来培ってきた技術やノウハウを基盤に、グローバルな存在感を放つ先進的なトラックメーカーとして再出発した。当社は、世界有数の商用車メーカーであるボルボ・グループの優れた技術と、当社が培ってきた技術のシナジー効果を発揮して、世界のお客様が求める新時代にふさわしいトラックを開発・提供していく。高性能な

GH11エンジンを搭載し、エンジンとの新たな連携によって燃費の大幅な向上が図られた。

1つの大きなイノベーションは、UDにおける新バージョンの電子制御式トランスミッションである、ESCOT-Vを世に送り出したことである。発進、停止の際もクラッチ操作が不要となることにより、比類のない運転性と燃費性能を実現し、快適な運転のみならず、安全性と運転の楽しさを提供してきた。

2014年、ESCOT-Vは、改良されたソフトウェアとエコノミー・Dモードによってアップグレードされた。また、燃費性能を最大限に高め、緩やか

に速度を上げるアクセラレーションリミッターとソフトクルーズコントロール機能が搭載された。ESCOT-VはGH11エンジンとの抜群の連携で、卓越した運転性、低運用コスト、そして信頼性を実現した。

2014年に発売されたクオンは常に前進し続け、モデルチェンジによって幅広い改良が施されたことで、かつてない運転性、積載性の向上、そして燃費の改善を実現した。

アクティブセーフティも車線逸脱警報システム(LDWS)および先進緊急ブレーキシステム(AEBS)の実装により強化された。また、トラックが衝突リスクを察知した際に、クオンが自動的にブレーキを行うことができるフロントレーダーセンサーを備えた。

いくつかの市場でUDテレマティクスが装備され、運行コストが最適化され、稼働時間が大幅に向上した。

これらのすべての技術により、クオンが大型トラックのスタンダードとなった。世界中で強みと高いコスト効率を実証し、世界で最も過酷な道路でも際立つ信頼性を発揮する。



ESCOT-V - 長きにわたり高い評価を得ている革新的な先代モデルの大きなセールスポイント。クラス最先端技術を駆使した電子制御式トランスミッションを搭載し、高い評価を得ている。高い評価を得たGH11エンジンと結合したESCOT-Vでは、最新鋭の機械技術と電子技術とが融合したことで、ドライバーは楽しく、反応の良い運転が行えるだけでなく、車両運行管理者にとっては低運行コストと高い燃費性能が得られる。



UDトラックとして初めて国外で生産される、新興国向けトラックのクエスター。
2種類のキャビン、8リッターと11リッターのエンジンをはじめとする
さまざまなカスタマイズが可能で、お客様のニーズに的確に応えることができる。

2013

Quester

その一歩先を目指す



新興国市場に向けた UD初の海外戦略車

グローバル化が加速したことにより、世界のロジスティクス業界における競争が一段と激しくなり、日本に限らず世界のユーザーにとって、燃費性能、稼働率、信頼性、耐久性、コストパフォーマンス、そして充実したアフターサポートがますます重要となっている。これらに対して最良のソリューションを提供するために、合計150万時間という膨大な時間をかけて生み出されたのが大型トラックのクエスターである。

信頼性が鍵となる

UDトラックの現場を重視したもののづくりへの想いと、ボルボ・グループの世界トップレベルの技術を融合させることによってクエスターは誕生した。UDトラックらしい「究極の信頼」を基に、お客様のビジネスを成功に導く耐久信頼性、整備性、燃費性能、稼働率の向上などに重点を置いている。

幅広いラインアップと モダンなデザイン

クエスターはUDトラック初の新興国向けトラックであり、各国のマーケットの特徴に対応できるよう、さまざまなカスタマイズが可能である。8種類のアクスルをはじめ、低速での高トルクを実現するエンジンは8リッターと11リッターの2種類が用意され出力は220馬力から420馬力まで7種類に及ぶ幅広い選択肢が用意されている。これにより、長距離輸送から比較的距離の短い配送業務まで、お客様の事業形態に応じて最適なトラックを提供することができる。

また、キャビン内は明るく広々と設計されており、ドライバーに快適なドライビング環境を提供する。エクステリアデザインは、空高くそびえる塔や

近代的な高層ビルからヒントを得て、従来のデザインと一線を画す先進的なデザインを採用した。

UDトラックはクエスターをはじめとする、さまざまな商品やサービスでこれからもお客様のビジネスの成功のために、もう一歩先への努力を続けていく。





2017

Croner



1分1秒が大切なこの世界のために

今日の物流ニーズに応える クローナー

世界各国のニーズに対応すべく当社の信頼性の基に開発された新興国向けの中型トラック クローナーは、運行コストの低減はもとより、当社が提供する包括的なアフターマーケットソリューションと合わせることで、今日の物流における要望に応えることができる。

稼働率の最大化と 省燃費性能の向上

燃費効率に優れた低速高トルク型の新エンジンとエアロダイナミクスを追求した新型キャビンおよびフューエルコーティング機能により大幅な燃費改善を実現。さらにオートマチックトランスミッションによりドライバー個々の燃費のバラツキを抑えることで平均燃費の底上げが可能。そのほか、

クルーズコントロールやスピードリミッターも、ドライバーの癖に左右されることなく、燃費向上に寄与する。

新たに開発されたエンジンは4気筒5リッターと6気筒8リッターの2モデルを設定。コモンレール式電子制御燃料噴射システムを採用することで、高効率と低公害を実現。またクラストップレベルの高トルクにより、多少の登坂は車速を落とすことなく走行が可

能で余分なシフトチェンジも抑えることができるため、燃費の改善と運行時間の短縮に寄与することができる。

信頼性の高いトランスミッション

UDの信頼性と耐久性を堅持したトランスミッションはマニュアルで6速と9速を設定、またオートマチックは全モデルで選択できるように工場オプションで設定した。これらの設定はさまざまな稼働シーンを想定しており、一般的なカーゴボディからダンプトラック、さらにはごみ収集などの特装車まで対応可能としている。

あらゆる架装に対応可能な PTOオプション

PTOはエンジンとトランスミッションのどちらも選択が可能。さまざまな架装要件に対応可能となっている。

信頼性の高いコンポーネントによる生産性の向上

当社の品質基準に基づいて設計された主要コンポーネントはUDトラックが長年にわたって培った経験と、高い技術力に裏付けられている。過酷な試験と厳しい品質基準に合格したそれらはUD製品の骨格となり、お客様に対して高い生産性を約束できるようにした。

新規開発したシャーシフレームは従来比で20%の強度を増した高張力鋼板を採用、ホイールベースも3,450~6,500mmまで多種多様な設定を用意した。クラス最高レベルの対荷重性能を有するアクスルは10.4~18トンまでをカバーする。サ

スペンションはフロントがマルチリーフとテーパーリーフの両方を設定しそれぞれに標準と高荷重のオプションを設定した。リアサスペンションには従来のマルチリーフのほかにエアサスペンションのオプションを用意し、精密機器輸送にも対応できるようにした。ドライブラインのメンテナンスインターバルも従来比最大3倍まで延長し、稼働時間の延長が可能となった。

新しいキャビンは 広く快適な空間を提供

ドライバーに快適性と利便性をもたらすクローナーの新型キャビンは室内の低騒音を実現し、人間工学に基づいて設計された視認性とスイッチ類の操作性はトップクラスである。また、オプション設定されたエアサスペンションのドライバーシートは、アームレストを標準装備しマルチアジャスト機能を有する。これらは、ドライバーの疲労軽減とともに安全運行に大きく寄与する。

究極の信頼を目指して

クローナーはUDのDNAを引き継ぎ、長年にわたる開発と過酷な実験や走行試験の成果により究極の信頼を手にした中型車である。

クローナーは、いつでも時間どおりの運行に貢献。生産性を最大限に高めるとともに、非稼働時間を最小限に抑え、将来にわたってお客様に満足を提供し続ける。

終わりになき究極の信頼

長年にわたる開発と試験の成果

設計時間

170万時間

試験時間

3万時間

試験装置数

90台

試験トラック台数

100台以上

世界中の極めて過酷な気候条件および地形における耐久性試験

300万km

実用稼働での走行距離

140万km

合計**5カ国**の国々

3つの大陸

延べ**18カ月**にわたる試験

この試験によって、堅牢性、信頼性そして耐久性において、クラス最高レベルのトラックが誕生した。



多機能液晶ディスプレイの採用

視認性の良いクラスターメーターには液晶ディスプレイを標準採用。故障表示やフューエルコーティング、主要国の言語にも対応したマルチディスプレイである。

Croner：時間へのこだわり

クローナーとはギリシャ神話の時の神クロノスに由来している。常にお客様の大切な時間を最大限に有効化するようなトラックであり続けたいとの願いが込められている。

2017

新型 Quon

人を想い、先を駆ける。

さらなる進化を遂げたUDトラックのフラッグシップトラックは、お客様のさまざまなニーズに的確に応え、スマートロジスティクスの新たな時代を切り拓いている。



▶ 新型クオンを動画で観る



一步先を行く運転性能

ドライバーの使い心地を追求して一新したコックピット。操作性・視認性を根本から見直し、運転に集中できる環境を提供。

- インstrumentパネル中央に配置した大型のマルチディスプレイにカラー液晶を採用、さまざまな情報の視認性を向上。また手元のステアリングスイッチでディスプレイの表示切り替え操作が可能に。
- 12段電子制御式トランスミッションESCOT-VIのシフトレバーにストレート式のシフトパターンを採用し、よりシンプルで使いやすいデザインへと進化。さらに雪道・泥濘地の脱出性能を向上させた。ESCOT-VIは、燃料消費の変動を抑制し、雪道や滑りやすい路面でも優れた性能を発揮する。
- 出力とトルクをさらに向上させた新型GH11エンジンと、性能がさらに向上したESCOT-VIが乗用車並みの運転のしやすさと快適性を提供。



一步先を行く燃費・環境性能

- GH11エンジン：より省燃費で、よりクリーンに、より力強く高燃焼効率とさらなる改善により、出力とトルクの向上を図りながらも、日本における厳しい新排出ガス規制をクリアし、重量車燃費基準+5%を達成。
- フォアトラック：先読み機能
先読み機能「フォアトラック」は、ECOモードでのクルーズコントロール走行時に作動する。GPSを通じて、一度走行した道路の勾配を車両が記憶し、次回同じ登降坂路を走行する際、道路状況先読みし、車速、エンジン回転数、補助ブレーキなどを自動制御し、省燃費運転をサポート。
- 燃費コーチ：リアルタイムで省燃費をアドバイス
燃費コーチは、システムがドライバーの運転傾向を解析し、省燃費運転の観点から最適なアドバイスをリアルタイムでマルチディスプレイに表示し、ベストな省燃費性能が得られるようアドバイスする。



一步先を行く安全性

新型クオンの安全装備は、最新の技術により大幅に改良された。

- ディスクブレーキを全車に標準装備
すべてのモデルにディスクブレーキを装備。ブレーキペダルの動きに滑らかに応答し、耐フェード性にも優れる。
- トラフィックアイブレーキ(衝突被害軽減ブレーキ)
走行中、カメラとレーダーで常に前方を監視、衝突の危険性がある場合には自動的にブレーキを行う。
- ドライバーアラートサポート(ふらつき注意喚起装置)
カメラを用いて走行車線と車両の位置関係を認識し、運転に対する集中度を推測。集中度が低下したと判断した場合に、警告灯と警告音でドライバーに注意喚起する。
- LEDヘッドランプ：夜間の視認性向上
ロービームに省電力、かつ長寿命のLEDランプを採用。明るくクリアな光により夜間の視認性が向上。



一步先を行く生産性

- 積載能力の向上と車両の軽量化
高張力鋼板を使用したメインフレームやディスクブレーキの採用により、車両全体にわたる軽量化を実現し、積載能力を向上させた。
- 荷役性の向上：片荷調整機能
エアサスペンション車の左右の車高差を自動調整する片荷調整機能を採用し、フォークリフトによる車両側方からの荷役性を向上。
- 荷台の高さ調整幅を拡大
新エアサスペンションにより、6x2、6x4車の荷台床面の高さ調整幅を拡大し、プラットフォームを利用した荷役性を向上。
- パーフェクトクオンの拡充
ウイングボディのオプションを充実させ、さらに直結式冷蔵ウイングを設定。

厳格なテストを経た 一步先を行く品質

新型クオンは、UDトラックの究極の信頼を具現化している。そしてそのコンセプトは、設計から生産に至るまでの全サイクルで一貫している。新型クオンの信頼性確保のため、極めて過酷な試験を課している。さまざまな厳しい条件のもと、安全性、走行性能、信頼性、耐久性の確認を実施。緻密なプロセスで細部まで徹底的にチェックが行われた結果、多くの修正や改良、最適化が行われた。その結果お客様が期待する品質と耐久性の実現が可能となった。そこで、新型クオンシリーズの試験において、UDがどのようにして試験を実施しているのか、いくつかの例を紹介する。

台上耐久実験



高い精度で実走行時の路面入力を再現し、キャビンとシャーシの振動耐久性を確認した。



試験時間

250万時間以上

走行試験総距離 **600万km以上** 試験車両数 **92台**

台上試験 **82項目**

台上試験時間

15,858時間

寒冷地試験

北海道とスウェーデン北部で長期にわたり、極寒の中で、日本とヨーロッパのエンジニアが、信頼性、走行性能、安全性の試験を実施。



極寒での始動性、排出ガス後処理性能



凍結路面での制動性能



凍結路面での発進性能



雪道や凍結路面での走行性能

衝突実験



衝突実験では、ドライバーと同乗者の双方の安全が守られるよう、あらゆる種類の衝突事故を想定している。



一步先を行く稼働率

- 新型クオンは、確かな信頼性と部品のロングインターバル化により、稼働率が最大限に発揮されるよう設計されている。
- ブレーキパッドの摩耗はセンサーによって監視され、パッド交換のタイミングはマルチディスプレイを通じてドライバーに通知される。
- シールドタイプのユニットハブベアリングを採用し、点検時のメンテナンス性を向上。
- フレームには耐塩水性の塗料を採用し、降雪地での優れた防錆性も実現。
- UD-TRUSTは、お客様の稼働条件に基づいて作成した整備計画をベースに、UDトラックが確実に高品質なUD純正整備を実施。
- UDインフォメーションサービスは、安心稼働と省燃費運転に貢献する。「安心稼働サポート」は、通信機能を使って車両を遠隔診断。車両故障時に遠隔診断を行い、迅速な路上復帰をサポートする。また「省燃費レポート」は、車両ごとに運転操作を分析、アドバイスを提供する。





2021

このステアリングを知ると もう後戻りできない

UDアクティブステアリングは、あらゆる走行条件下においてアクティブな運転支援をドライバーに提供し、安定したステアリング感覚を実現する。



The Great Masterpiece UDアクティブステアリング の性能を映像化



時代を切り拓く新技術UDアクティブステアリングの性能を今、注目を集める書道家・鈴木曉昇氏とのコラボレーションで映像化。今回挑戦するのは世界最大級のトラック書道。UDアクティブステアリングの操作性で、繊細で大胆、かつ正確さが求められる書道に挑む。人のために技術はまだまだ進化する。トラックの未来を予感させる新技術の可能性を目撃してください。



動画「The Giant Masterpiece」を観る



UDアクティブステアリングは、従来の油圧式ステアリングギア上部に新たに搭載した電気モーターによる支援機能である。電気モーターに搭載した電子制御ユニット（ECU）が、1秒間に2,000回の頻度で様々なセンサーから運転環境を感知し、走行方向とドライバーの意図を判断。このシステム制御によってステアリングの重さに適切なトルクを付加するので、速度や積み荷、路面状況などに左右されない安定したステアリング感覚を実現する。

「UDアクティブステアリング」 5つのポイント



1. 低速走行時の軽いステアリング

重量物輸送時でも軽い力で操舵でき、疲労を大きく軽減



2. 高速走行時の直進安定性

スピードに応じて、ステアリングを適度な重さになるよう制御することで、直進走行時にドライバーの緊張感を軽減

3. 不整路走行時の路面状況の影響軽減

路面の凹凸から受ける影響を自動補正し、振動や意図しないステアリングの動きを軽減



4. 横風発生時の走行補正

横風の影響によるタイヤの微細な動きを素早く感知し、自動補正で直進走行をサポート



5. 後退・右左折時の自然なハンドル戻り

後退時や交差点の旋回時にステアリングは自動でニュートラル位置に戻る



UDアクティブステアリング搭載車にはLDP（車線逸脱防止支援システム）も搭載されており、より安全で快適な運転性能を実現。

時代を切り拓く新技術UDアクティブステアリングはドライバーの疲労軽減と、交通安全の改善に貢献する。ベテランドライバーにはより快適な運転体験を提供する一方で、経験の浅い人や若手・高齢者・女性ドライバーなど、どなたでもストレスなく運転できるトラックに仕上げている。



動画「UDアクティブステアリング機能説明 5つのポイント」を観る

2021

EURO 5

Drive for better

尿素選択還元型触媒システム (SCR) 技術の搭載により、EU圏内統一排出ガス規制「ユーロ5」に準拠した大型トラック「Quester (クエスター)」「Croner (クローナー)」

SCR - シンプル、クリーン、リライアブル

尿素選択還元型触媒システム (SCR) とは、ディーゼル自動車の排気ガスに含まれる粒子状物質 (PM) や窒素酸化物 (NOx) などの大気汚染の原因とされている有害物質を浄化する技術である。同システムはアドブルー (AdBlue) という、無色・無臭・無害の尿素水溶液を使う。排出ガスに対してアドブルーが噴霧されることで、NOx を無害な窒素と水に分解する。

SCR - ベターライフに向けて

UDトラックスは地球環境問題に向き合い、事業活動のすべてにおいて環境負荷の低減に取り組んでいる。「ユーロ5」基準では、「ユーロ4」基準比で43%のNOx排出量の削減、「ユーロ3」基準比では60%のNOx排出量の削減、80%のPM削減を求められている。

SCR - 総保有コスト (TCO) を最適化

クエスターとクローナーは SCR 技術の搭載により車両の稼働率や燃費効率をさらに向上し、総保有コスト (TCO) の最適化を実現。

燃焼効率の改善

燃焼の最適化を通じたパワーとトルクの改善、燃焼効率の改善による燃料費の低減

稼働率の改善

稼働時間の最大化によるメンテナンスサイクルの長期化
安定したアドブルー供給網の拡大による稼働率の改善。アドブルーはUDトラックスの正規販売店でお求めいただけるほか、ガソリンスタンド、ワークショップ、オンラインでも購入できる。
(販売形態は、国によって異なる)

耐久性の改善

燃料中の硫黄分の影響を受けにくい、よりクリーンで堅牢なエンジン設計により、エンジンの長寿命化を実現



動画「Drive for better (より良い未来へ)」を観る

Euro 5 Quester

新型「クエスター」は、SCR技術を採用した「ユーロ5」対応システムに加えて、リアルタイムの「燃費コーチ」機能を加えた新たなインストルメントパネルを採用。同機能により、燃費改善のための最適な運転方法をドライバー自身で確認することができる。

また革新的なUDテレマティクスの搭載により、リアルタイムの車両追跡とジオフェンシングを実現し、輸送効率を最大限に高めることができる。

さらに電子制御式トランスミッションESCOTをはじめ空荷重量の軽量化や駆動系の最適化により、燃費を飛躍的に向上させ、安全で快適な運転体験を提供する。



Euro 5 Croner

新型「クローナー」は、クエスターと同様、最新の「ユーロ5」対応と「燃費コーチ」機能を加えた新型インストルメントパネルを導入し、ドライバー自身による最適な運転方法をサポート。また空気力学に基づいたキャブ設計により、従来のモデルに比べて空気抵抗係数を5%低減している。総じて、総保有コスト (TCO) の最適化を実現する。



2023



QUON GW

LEADING POWER

比類なき力 思いのままに

卓越した力を手に眩い輝きを帯びながら、あの Quon GW が帰ってきた。新型 13L エンジンから繰り出される圧倒的パワーとトルク。力強さに省燃費を兼ね備えた走り。重量物輸送の労力を軽減する高い操縦安定性と制動力。積み荷にもドライバーにもやさしい乗り心地。



動画「Hero video」を観る

走る

圧倒的なパワーでゆとりある快適な走りを提供するGH13エンジン

トルク・出力ともに低回転域から広い領域において、圧倒的なパワーを発揮。

GH13エンジン専用にチューニングを施した12段電子制御式オートマチックトランスミッション「ESCOT-VII」を搭載。

サードデフロックと左右輪デフロックを同時に作動する、フルデフロック機能を標準設定。



動画「Quon GWの基本性能：走る」を観る

曲がる

運転疲労を軽減し安全に寄与するUDアクティブステアリング



- ① 軽いステアリング
- ② 直進安定性
- ③ 路面状況の影響軽減
- ④ 走行補正
- ⑤ 自然なハンドル戻り

従来の油圧式ステアリングギア上部に新たに搭載した電気モーターによる支援機能。

このシステム制御によってステアリングの重さに適切なトルクを付加し、速度や積み荷、路面状況などに左右されない安定したステアリング感覚を実現。



動画「Quon GWの基本性能：曲がる」を観る

止まる

トップクラスの補助ブレーキ性能による安心の制動力

GW 専用トップクラスの最大ブレーキトルク 3,250Nm を発揮する大容量流体式リターダーを採用。さらに GH13 エンジンの UD EEB (UD エクストラエンジンブレーキ) は高いブレーキ効力を実現し、重量物輸送に安心の制動力を提供。

確実に優れた制動力を発揮するディスクブレーキ

ブレーキペダルの動きに素早く滑らかに応答し、積載時の長い下り坂でも確かな制動性能を発揮するディスクブレーキを全車に採用。



動画「Quon GWの基本性能：止まる」を観る

つなぐ

積み荷にも優しいエアサスペンションも採用車高調整機能により連結作業が効率アップ

第5輪荷重 16.0t、18.0tクラスに、国内トラックメーカー初となる積み荷にやさしい後軸エアサスペンションを採用。

精密機器などの輸送にも最適であり、また鋼材などの重量物を積載しても固縛ワイヤーの緩みが少ない。空車時の快適な乗り心地もドライバーの疲労を大幅に軽減。



動画「Quon GWの基本性能：つなぐ」を観る



Kazet

先進技術を搭載し、新時代の輸送ビジネスをリードする小型トラック。

Condor

お客様のビジネスニーズへ最適にお応えする幅広い車種を取りそろえた中型トラック。

Quon

スマートロジスティクスの時代到来を見据え、ドライバーのための最先端技術を結集させた大型トラック。UDアクティブステアリング搭載車を2021年に導入。

Quester

新興国市場向けに開発した大型トラック。2019年にESCOT搭載車、2021年にユーロ5準拠モデルを販売開始。

Croner

Make Every Moment Count

“お客様の時間を一瞬たりとも無駄にしないトラック”をモットーに開発された新興国市場向け中型トラック。2021年よりユーロ5準拠モデルを販売開始。

Kuzer

Made To Deliver Extra

パワフルなエンジンの搭載と快適なキャビン、高い耐久性を備える新興国市場向け小型トラック。

進化を続けるUDのエンジン より少ないエネルギーでより遠くへ

当社は創業以来、「時世の要求する自動車」を追求してきた。
特に燃費の改善は、UDトラックの商品力の要であり
技術開発の取り組みは今日まで脈々と受け継がれている。

UDトラックのエンジンの根幹は、耐久性、信頼性、そして燃費性能である。ディーゼルエンジン ND1型が誕生した1938年以来、これらを追求することで当社の技術は発展を遂げてきた。

1950年代、大量輸送時代へと突入し、世界的にパワーのあるエンジンが求められていた。

トラック用に200馬力級のエンジンが待ち望まれる中で、1955年に日本で初めてその水準に達したのが、当社の社名の由来にもなっているUDエンジン(Uniflow scavenging Diesel engine)であった。UD6は重量を40%削減しながら230馬力を実現し、1馬力あたりの重量が世界で最も軽いエンジンとして高く評価された。大幅な軽量化を果たしたことによってさらに荷物が積み、少ない燃料でより長い距離を走ることができるようになった。

馬力の追求は、日本で初めてのターボ付直接噴射式ディーゼルエンジン

(1971年)、世界で初めての無段階制御式可変ノズルターボ(1990年)、同じく世界で初めての4バルブ式中型エンジン用のセラミックバルブタペット(1993年)などの革新的な技術へとつながっていく。

1990年代になると環境規制が一段と厳しくなった。燃費性能の向上と排出ガスの低減を実現すると同時に、エンジンが常に効率よく運転できるようなトランスミッションの改良が進められ、1995年に日本で初めてのトラック用電子制御式トランスミッション ESCOT-IIが実用化された。

1998年に誕生したGE13エンジンでは、トラック用で世界初のボールベアリングターボを採用。燃費性能はさらに向上し、当社のエンジンへの評価をさらに高めることとなった。

2004年発売の大型トラックのクオンでは、空力性能に優れたキャビンと車体、軽量シャーシ、新型超高圧ユニットインジェクターなどにより燃費効率



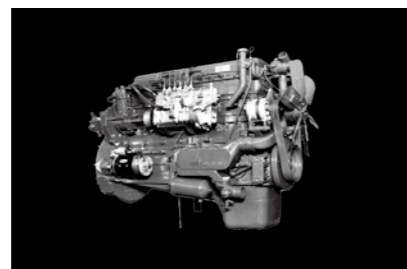
GH5E



GH8E



ND1



UD6



GE13



2017年に発表したクオンに搭載のGH11エンジン。



2023年に発表したクオンGWCに搭載したGH13エンジン。

を高めるとともに、尿素SCRシステムを世界で初めて商用車に実装し、排出ガス中のNOxを限りなく少なくすることで、2005年に施行された、当時世界で最も厳しい排出ガス規制を1年前倒しでクリアすることができた。これらの技術を受け継いだGH11をはじめとする当社のエンジンは、世界水準の燃費・環境性能を誇り、2010年以降のクオンやコンドルに搭載されてきた。

また、同年から採用されたESCOT-Vは、エコノミー・E・DモードおよびESCOTロールを搭載し、さらに優れた実用燃費性能をお客様に提供した。

2013年に発売された新興国向け大型トラックのクエスターは、高い耐久性と走行性能を発揮しながら、8リッターと11リッターの2種類のエンジン、3種類のトランスミッションなど、お客様のニーズに合わせて最適なパワー・トレインの組み合わせを選択し、燃料代を節約することを可能にしている。

2017年モデルの新型クオンでは、さらに省燃費・低排出ガス・高出力の新型GH11エンジンと、ESCOT-VIトランスミッションを開発した。新ESCOT-VIIは、定評あるESCOT-Vを基本として、さらなる燃費改善技術「フォアトラック」などを採用したものである。フォアトラックは、GPSを用いて過去に走行した道路勾配などの状況を記憶し、次に同一ルートオートクルーズ走行する時に最適なギア選択や車速調整を行い、お客様の省燃費運転をサポートするものである。

新興国向けの中型トラックローナーも、燃費性能を重視して新開発のGH5EエンジンとGH8Eエンジンを搭載した。4気筒5リッターおよび6気筒8リッターの小型で高性能なエンジンが、このクラスで最高の燃費と積載効率を実現している。

2023年に登場したクオンGWCトラックターでは、圧倒的なパワーでゆとり

ある快適な走りを提供するGH13エンジンと、ESCOT-VIIトランスミッションを開発した。

GH13エンジンは、トルク・出力ともに低回転域から広い領域において、圧倒的なパワーを発揮。最高出力530PS、最大トルク2,601Nmの粘り強くパワフルなトルクは、重量物輸送を難なくこなす快適な走りを実現した。

また、GH13エンジン専用にチューニングを施した12段電子制御式オートマチックトランスミッションESCOT-VIIを搭載。省燃費運転をサポートし、2025年度を目標年度とする重量車の新しい燃費基準も達成している。

UDトラックにとって燃費性能は、伝統とする信頼性と並び、まさしく当社の核となって受け継がれてきた特徴なのである。

ESCOT

進化の物語

ESCOT Easy Safe Controlled Transmission

ESCOTギアボックスは、最初のバージョンから、大型トラックの運転を簡素化することが目的であった。つまり、ギアチェンジの煩わしさを取り除き、ドライバーが道路状況にだけ集中して、安全性を確保できるようにすることであった。おそらく最も分かりやすい日常のメリットは、トータル制御により生まれる運転の楽しさや、渋滞した道路であろうが、曲がりくねった山岳道路であろうが、あらゆる道路事情で運転が楽になったことである。

ESCOT-II

大型トラックのビッグサム・トラックに搭載されたESCOT-IIは、当時でも一般的でなかったオートマチックトランスミッションに対して、一歩先を行く技術と位置づけられていた。

運転が簡単な、そしてより安全な大型トラックの操作に的が絞られたESCOT-IIは、3ペダルとシフトレバーで構成される電子制御式トランスミッションである。完全に停止した状態からの発進時にのみ、クラッチ操作が要求される。ドライバーによるシフトチェンジが必要となるため正確にはオートマチックではないが、走行中の面倒なクラッチ操作は不要で、シフトレバーの前後シフトのみである。

当社の研究開発チームは、クラッチによるギア切り替えが必要なESCOT-Iを開発していたが、クラッチを電子制御化したESCOT-IIが一連の過酷な試験に合格し、十分な性能と信頼性が

認められたため、商品として最初にリリースされた。

ESCOT-IIは、優れた性能をもつESCOTシリーズの先陣を切った。従来のオートマチックトランスミッションと異なり、ESCOT搭載車は走行時のトルコン式ATのような滑りが起こらず、ドライバーは車両を完全にコントロールすることができる。ESCOTの特性とされる優れた信頼性と安心感も得られる。

ESCOT-III

ESCOT-IIIは自動変速をさらに進化させた。クラッチ操作で車両を発進させた後は、オートマチックで、あるいはシーケンシャルシフターを使ってマニュアルでギアを切り替えることができる。1998年、ESCOTに省燃費という概念が加わり、最も効率的なトルクの範囲でエンジンを最適に活用するためにギア段が追加された。

ESCOT-AT IV

ESCOT-AT IVは、初のフルオートマチック型のトランスミッションである。後退時以外は、クラッチ操作なしでアイドリング状態から加速できる。2004年、ESCOT-AT IVはESCOTとして初めて日本国外に輸出され、まず南アフリカで販売が開始された。

2007年、軽積載用のスイッチが改良された。このモードでは、トラックが荷物を積載していない、あるいは積載量が少ない時に省燃費運転するため、通常よりも早いタイミングでシフトチェンジが起こるようにプログラミングされる。

ESCOT-V

ESCOT-Vはさらに技術を発展させ、多くのイノベーションが加わった。完全な2ペダルで、オートマチックにも、マニュアル操作にも対応する。

ESCOT-VではESCOTの特性と



ESCOT-VI

されてきた簡単な操作性と安全性がさらに強化され、ヒルスタートアシスト、ESCOTロール、オートクルーズコントロールなど、走行性能や燃費性能、安全性能を最大に高める革新的な機能が搭載された。

ギアシフトはコンピュータ制御のコンスタントメッシュ機構により、作動速度と円滑性がさらに改善され、多くの積載パターンに合わせて、また燃費の最適化に向けて、ギア切り替えのプログラミングが改良されている。

ESCOT-Vは、海外モデルにも搭載されており、南アフリカ以外にもオセアニアと東南アジアに販売網を拡大している。

2014年のESCOT-Vのアップグレードでは、ソフトウェアが改良され、省燃費走行をアシストするためのエコノミーE-Dモードが改良された。また急加速を制限し、燃費の良い緩やかな加速を可能にするアクセラレーションリミッターとソフトクルーズコントロール機能が追加された。

ESCOT-VI

ESCOT-VIは、ESCOTの卓越した品質を継承しただけでなく、新たな進化を遂げた。

シフトレバーを一新、従来のH式からストレート式へ。より簡単で使いやすく。新機能フォアトラックは、GPSを用いて前方の道路状況を先読みする機能。道路の勾配に応じて、車速、エンジン回転数、補助ブレーキなどを自動制御。

これによりドライバーの負荷やストレスを軽減し、経験の浅いドライバーでも熟練ドライバーと同様に、スムーズで卓越した省燃費性能を得ることが可能になる。さらにエコモードがデフォルト設定されており、いつでも省燃費運転となるよう配慮されている。

また泥濘地からの脱出機能も付加し、クラッチの接続制御の最適化により、車両を前後に揺することで、雪道／泥濘地からの脱出性が向上した。



ESCOT-VI



ESCOT-VII

ESCOT-VII

ESCOT-VIIは、GH13エンジン専用にチューニングを施した12段電子制御式オートマチックトランスミッション。

ハードウェアとソフトウェアの制御をさらに進化させ、素早いレスポンスで省燃費運転を実現している。

そして、先読み機能のフォアトラックは、高速走行時、登降坂路での省燃費運転をサポート。

2025年度を目標年度とする重量車の新しい燃費基準も達成している。

EASY / SAFE

1995
ESCOT-II

トラクター12速



1997
ESCOT-III

単車7速



FUEL ECO

1998
ESCOT-III

単車12速



2003
ESCOT-AT IV

単車/トラクター12速



SMART ECO

2010
ESCOT-V

単車/トラクター12速



PREDICTIVE ECO

2017
ESCOT-VI

単車/トラクター12速



2023
ESCOT-VII

トラクター12速

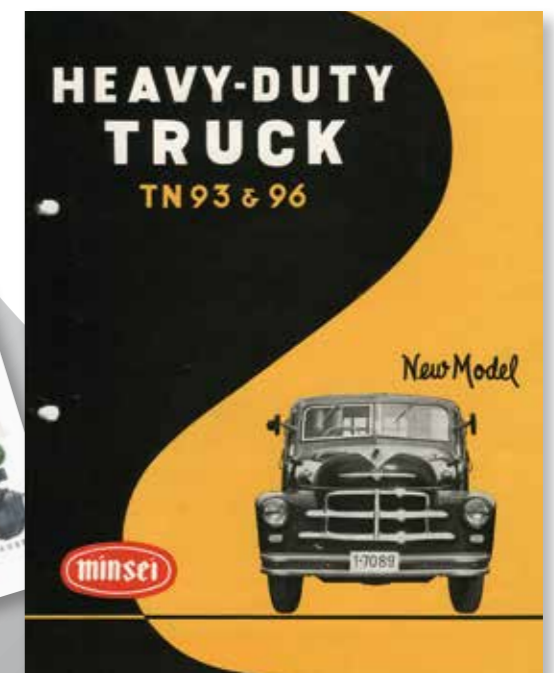
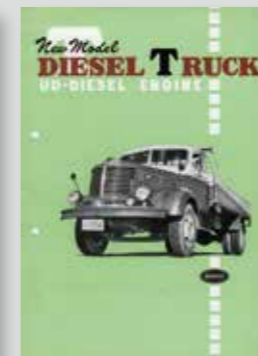
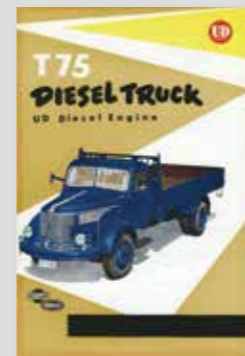
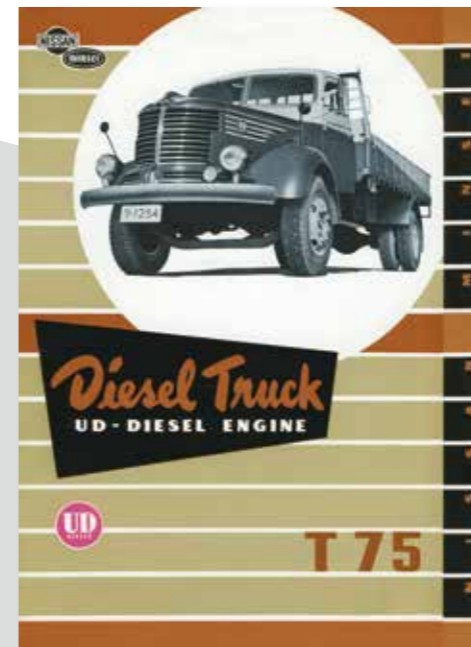


フォアトラック — クエスターにESCOT搭載 — より素早く滑らかに



UD Museum

トラックは時代のニーズに合わせてその形を進化させてきた。
 カタログのデザインにも時代ごとに特徴があり、その時勢をうかがうことができる。

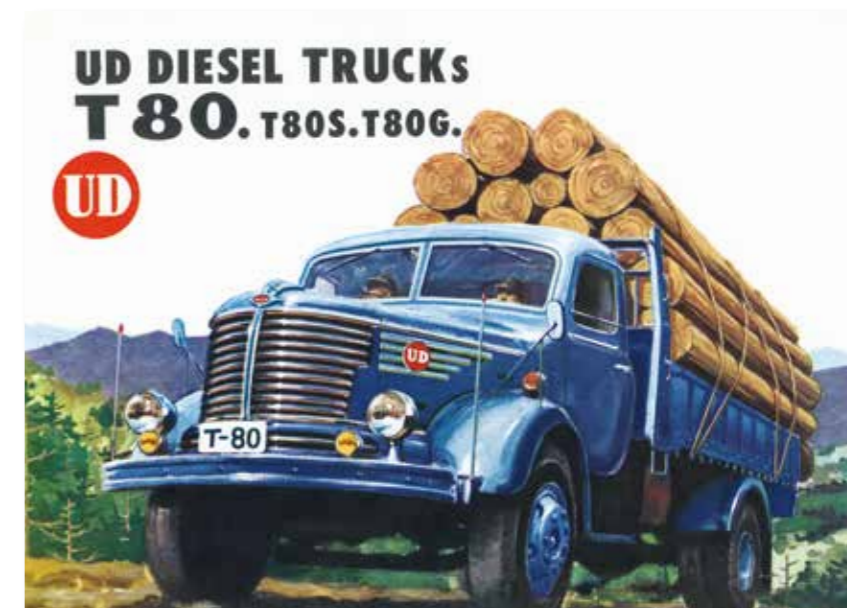
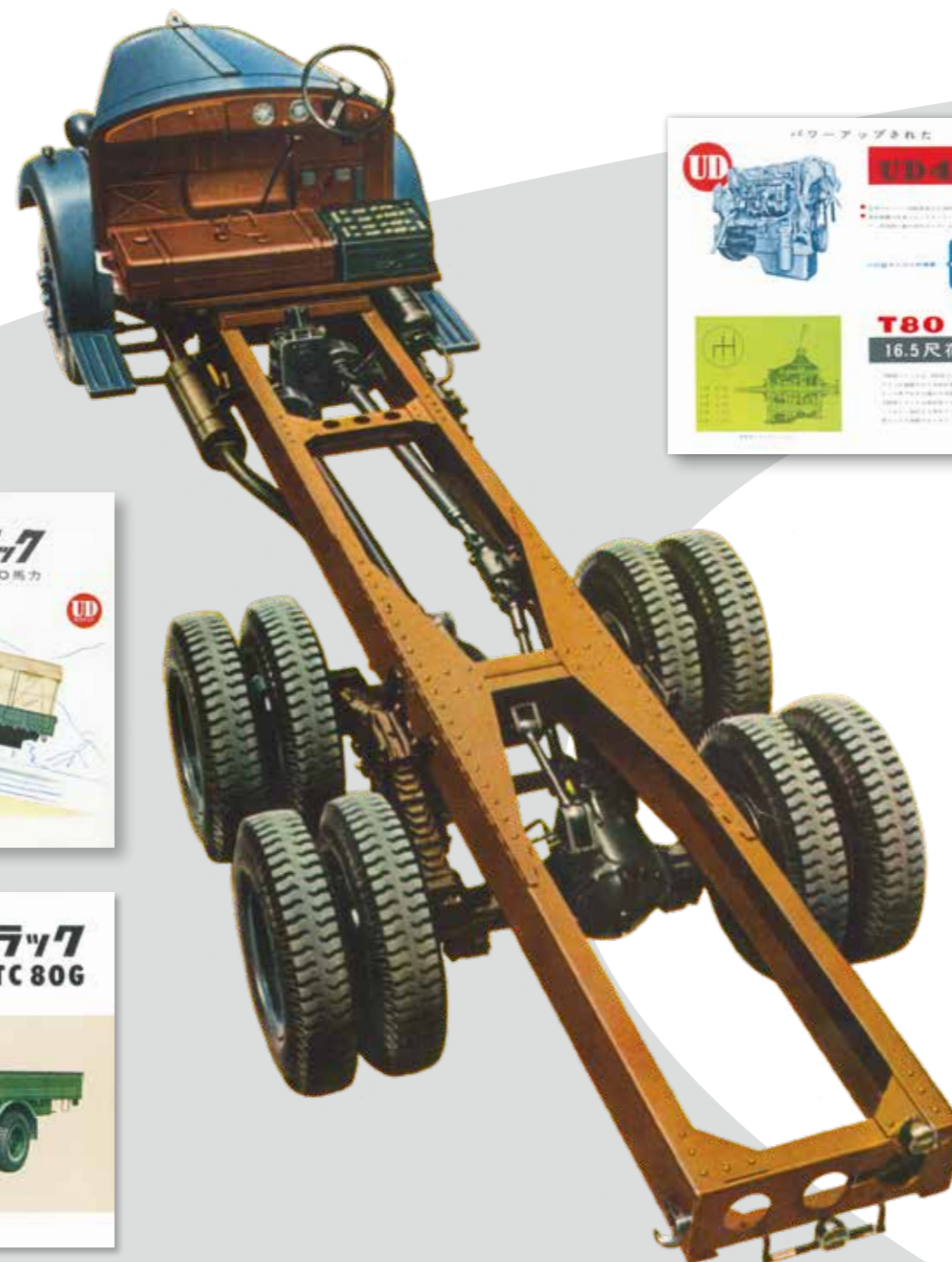
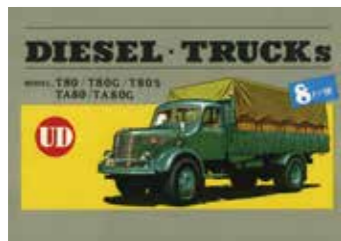


*ロゴは当時の社名「民生デゼル工業」のもの

日本

1950年代

戦後の復興から、新たな経済成長へと進んでいた時代。新時代へと進むべく、キーカラーを効果的に使用し、力強く印象的なデザイン手法が用いられている。

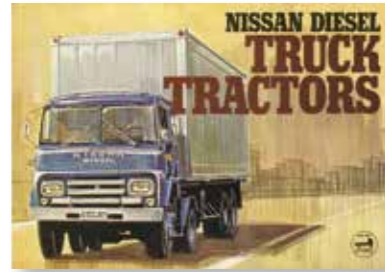


日本

1960年代

高度経済成長に伴うニーズの変化でトラックの多様化が進んだ。色や背景の使いなど、それぞれに個性を見ることができ一方で、輸送力をアピールするために車体の長さが強調される構図が採用された。

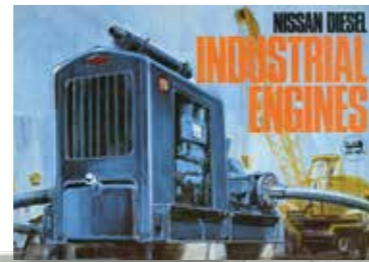




海外

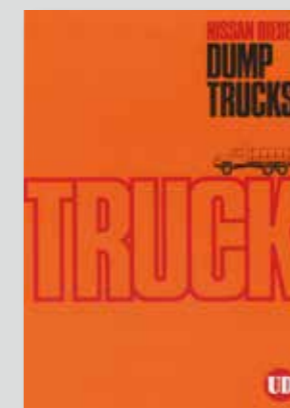
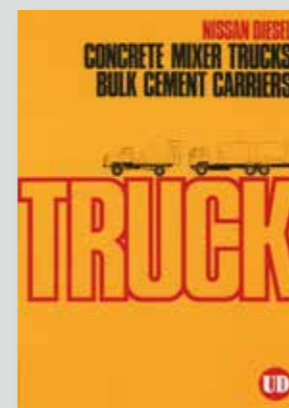
1960年代

海外マーケット向けとして、悪路や雪道などで活躍するタフでパワフルなイメージが、ドラマチックなタッチで描かれ活躍している。



1970年代

キャブオーバー型が主流になるとともに、より乗用車に近い感覚での運転が可能になった。デザインフォーマットの統一が図られ、写真主体のデザインとなった。



1980年代

当社はラインアップを拡充し、名実ともに総合商用車メーカーに。大胆な色使いとタイポグラフィで、今までにない強いインパクトを与えることに成功している。

Chapter 2

UD現場スピリット

生産から販売の最前線で高品質を追求

すべては世界中のお客様のビジネスの成功のために、卓越した耐久性、燃費性能、環境性能に加え、比類ない稼働時間を提供すること - それがUDトラックのお客様への約束。これは、UDトラック従業員のプロ意識と情熱、そして信頼し合う姿勢と精神によってのみ達成されるものです。お客様のビジネスの成功に本気で取り組み、解決策を見いだそうとする決意。それが現場を重視し尊重する精神です。この精神をもって世界中のお客様に信頼できるトラックとその一步先のサービスを提供することで、お客様は自身のビジネスの成長に集中できると考えます。



Gemba Spirit

UD現場スピリット

現場とは

常にお客様の視点に立ち、さまざまな現場で価値創造する。現場とは、場所を問わず、よく聴き、理解し、改善のための機会を追い求める環境である。

UD現場スピリットとは

UDトラックスでは、「UD現場スピリット」が原動力。プロ意識と情熱、そして信頼感あふれるUDスピリットを、生産や開発、販売の現場など、お客様がUDブランドに触れるすべての現場で発揮する。それが懸命にソリューションを提供しようとする従業員の意志である。本質を見極め、追求する原動力となる場所が現場なのだ。

UDのDNAに根付く

UD現場スピリットは常にUDトラックスとともにあった。1939年、安達堅造が最初のディーゼルエンジンとトラックを用いて、日本国内の過酷な道路で3,000kmの試験走行を行

い、それらが究極の信頼性をもつことを確信した。

安達は、この試作トラックを自身で運転し、必要な情報を直接収集した。これがUD現場スピリットの先がけであり、今日に至るまで生き続けている精神なのだ。

創業者のパイオニアの先例に導かれ、UDトラックスは、その歴史を通じて、幾度となく業界をリードしてきた。日本初の10トン超ディーゼルトラック6TW型の設計、製造および試験に成功した後、UDトラックスは日本初の電子制御式トランスミッションESCOTを世に輩出し、排出ガス規制をクリアする革新的な尿素SCRシステムを投入した。

その一歩先へ

今日も、UDトラックスの精神であるUD現場スピリットは、現場主義の価値観、知識・技術や情報を共有する姿勢を促進している。UDの従業員は日々の仕事において、チームワークとオープンなコミュニケーションを最

も大切にしている。UDトラックスがオフィスレイアウトを再考した際にも、本社機能と開発・技術・営業部門を上尾工場の敷地内中心部に設けることを選んだ。これにより、従業員が同じ敷地内の本社と工場間で日々迅速かつ効率的にやり取りでき、継続的な改善も実施しやすくなった。

UDトラックスの従業員は、それぞれの現場でお客様をサポートするためにたゆまぬ努力を重ねている。生産現場では効率化を追求し、サービスの質・効率化を改善するためのUD現場チャレンジ、また現代の物流業界におけるお客様のニーズに応えるべく、UDエクストラマイルチャレンジも開催している。アフターサービスにおいては、包括的なサービスを提供すべく新たなテクノロジーを取り入れている。UDトラックスの創業者が追求した「時々の要求する自動車」というビジョンは、今日のUDトラックスの現場でも継承されている。

Japan Quon Testimonial

UDアクティブステアリング搭載車を新たにご購入いただいたセーフティオイルトランスポート株式会社埼玉営業所でお話を伺いました。

セーフティオイルトランスポート株式会社
埼玉営業所 所長
菅谷 光哉 様



セーフティオイルトランスポート株式会社
営業課 課長
関根 哲 様
牽引ドライバー歴7年

ステアリングが軽いので右左折、切り返しが楽。

ステアリングが軽いので右左折、切り返しが楽。

関根: 納車されてすぐにタンクローリーを連結して試運転してみました。まず驚いたのが、ステアリングが軽いこと。今までの感覚とぜんぜん違いますね。すごく軽くてめっちゃめっちゃ楽。街中を走っていても右左折がほんとに楽です。トレーラーってステアリングを回す回数が多いので、その負担がすごく軽減されるなと思いました。

菅谷: 狭いところでの切り返しとかほんとに楽ですね。敷地が狭くて荷下ろしに苦労するSSもあるので、

高速ではピタッと安定。

関根: 低速ではステアリングが軽いのですが、高速道路に乗ってみたら、70km/hを超えたあたりでステアリングがピタッと安定して、こんどは動かそうとしても動かないくらい。わだちでステアリングがもっていられるようなこともない。これはすごく感動しました。



Quonお気に入りポイントについて

ESCOT-VIIはギアチェンジがクイック。

菅谷: 当社では、制限速度は厳守、回転数は1,500rpm以下とマニュアルで決まっています。

関根: ESCOT-VIは、ギアチェンジもクイック。何も考えずに踏んでいっても理想のタイミングでさくさく変わってくれるので初心者でも気にせず走れますね。その上もたつくことがまったくない。

菅谷: もたつきがないから、ほんとにストレスがないですね。

LDPで長距離運行の負担も軽減。

菅谷: 今回、LDP（車線逸脱抑制機能）がついたのも嬉しいですね。長距離運行をするときもあるんで、どうしても集中力を維持するのが難しいときもある。そういうときは、本当に助かりますね。



大型トラックのイメージが変わる。

関根: これなら初めてトラック乗りますという人も「大型トラックってこんなに快適なんだ」と思ってもらえると思います。

菅谷: 今は運転ができればそれでいいという時代ではありません。安心安全な輸送が求められます。

関根: ドライバーの負担やストレスが減ることで、僕らは安心安全に荷物を届けることにこだわり、荷主様からの信頼につなげていきたいと思っています。



横風にもふらつかない。

菅谷: トレーラーで何が一番疲れるかって、長時間高速道路を走行している間は常にステアリングを修正しながら走ってるわけです。わだちにとられたら修正、風に煽られたら修正。

関根: 右車線から大型車が追い越してくると、横風がブワッときてステアリングを左にもっていかれるんですけど、それがまったくない。これは驚きですね。

菅谷: 長距離運行でも、そういう運転疲労軽減につながるとしています。もう今まで乗ったトラックの中で過去イチです。

ニャティ・クロスボーダー社が語る新型クエスター

南アフリカ共和国やその近隣諸国において過去20年間長距離輸送の業務に携わってきたニャティ・クロスボーダー社 (Nyati Cross Border) は、自社のトラックに新型クエスターを採用しています。同社のフリーデル・カースタイン氏、ダニー・グローンワルド氏、ジョン・チャンバ氏は、いかに運転効率が向上したかを語っています。

フリーデル・カースタイン氏
ニャティ・クロスボーダー社
共同所有者兼
マネージングディレクター

フリーデル・カースタイン氏:

私たちの業務は、ザンビアやコンゴといった国に越境して、硝酸アンモニウムなど、主に鉱山で使用される爆薬の材料を輸送しています。

子供の頃から自分の車両を所有することは夢でした。学生時代は法律を専攻していましたが、情熱を捨てきれず、卒業するとすぐに輸送業界に足を踏み入れました。

“夢と情熱を捨てきれず、輸送業界に足を踏み入れました。”

トラックを購入する際に求めるものとして、信頼性が高く (アフリカにおいて耐久力を発揮できるほどの強靱な車両)、コスト競争力があり、バックアップサービスを提供できるブランドのものでなければなりません。新型クエスターは、まさに私たちが求めていたパッケージを提供しています。信頼性に優れ、そして運転席にはドライバー向けに少し広めにスペースが設けられています。これは、長期間・長時間にわたって運転に関わるドライバーにとって重要です。



ジョン・チャンバ氏
ニャティ・クロスボーダー社
新型クエスターのドライバー

ジョン・チャンバ氏: 私はこの会社に8年間勤めています。この新型クエスターのトラックをととても気に入っています。

車内のスペースは広く、腕を置くこともできます。とても開放感があり、運転もしやすいので、私のお気に入りです!

フリーデル・カースタイン氏: ESCOTは、間違いなく私たちにとってなくてはならない存在です。ドライバーはなるべくエンジンの回転数を低くおさえて走行していますが、ESCOTのおかげで、メンテナンスの手間が大幅に抑えられ、燃費が格段に向上し、ドライバーの快適性が高まることで疲労が軽減されます。

ダニー・グローンワルド氏
ニャティ・クロスボーダー社
オペレーション・マネージャー

ダニー・グローンワルド氏:

燃費はコストを考慮する上でとても重要なファクターです。また、正確な車両情報を取得することは私たちの課題のひとつですが、その点でUDテレマティクスは本

当に役に立っています。トラックがアフリカのどこにいても、車両位置をオンラインで確認することができ、その時点での燃費やドライバーの行動を正しく把握することができ、私たちの輸送業務に大きな影響をもたらしています。

フリーデル・カースタイン氏: UDは、日本ブランドという点も影響していると思いますが、彼らは自分たちの仕事にとっても熱心に取り組み、ユーザーの声に耳を傾け、ユーザーが必要としているものを生み出したいと思っている印象があります。私たちが単なる顧客としてではなく、彼らは私たちのところに訪れて、私たちが必要としているものを見出して、それを持ち帰り、私たちの独特なマーケットにおいて必要なものを提供しているのです。これが私にとってUDの非常に重要なポイントです。

お客様の満足と稼働率の最大化を最優先にするカスタマーサービス

すべては、お客様のビジネスの成功に向けて



充実したサポート体制

当社は、お客様の車両の安全運行と輸送業務向上につながるサービス環境を整え、日常の点検から緊急時の対応までフルサポートしている。

その中で特に当社が重視しているのはお客様との緊密なコミュニケーションである。お客様の業務内容を理解し、輸送業務における課題をお客様とともに考え、必要なアドバイスをを行うことが、お客様からの信頼につながる。

その基盤が、車両整備履歴データ

である。いわば車両のカルテであり、このデータにより短時間かつ正確なサービスを行うことができる。お客様の車両は常に稼働しており、出先で緊急の整備が必要になることもある。

当社は、すべてのサービス拠点をネットワークで結び、お客様の車両整備履歴データを共有することで、どの拠点においても車両の状態を正確に把握した上で、迅速・的確なサポートを行うことができる。

もちろん、そうしたサポートを可能にしているのは、すべての拠点がハイ

レベルなサービス体制を確立し、高度な技術と経験をもつメカニックを揃えているからであり、それが当社の大きなアドバンテージとなっている。

お客様の満足を第一に考える

各サービス拠点では、営業、部品、整備などのスタッフがチームワークを発揮して、お客様の車両の稼働状況や運行における課題などをきめ細かく把握することに努めている。

「常に考えているのは、どうしたらお客様に満足していただけるかとい

うことです。単なる車両整備だけでなく、専門家としてお客様が気づかないことも積極的に提案するように努めています」と、あるサービススタッフは語る。

お客様の要望を理解して、整備内容を明確に伝え、完了報告を行うのは当然のことである。その上で、例えば、依頼された修理箇所以外も自主点検し、クラッチの滑り、クラッチオイルやブレーキ液の残量が少ないといった問題が見つければ整備を提案する。さらに、お客様が行う日々の

点検では気づきにくいことも、専門家としてアドバイスする。

「それにより、路上故障を未然に防ぐことができ、ドライバーに安心して運行していただくことができます」

このようにお客様の安全・安心を確保するため、車両整備は複数体制でチェックを行うことで作業ミスの防止を図っている。また、スタッフ全員参加による改善に力を入れており、P(計画)・D(実行)・C(評価)・A(改善)のサイクルを回して、作業内容の改善やお客様サービスの向上に取り組ん

でいる。

「例えば工具を整理・整頓するだけで整備時間のロスを減らし、作業ミスの防止につながります。お客様からお預かりしている車両をできるだけ早く稼働できる状態にすることが、お客様の満足につながります。私たちにとってお客様から車両整備のリピーターオーダーが入ることが一番うれしいですね」

当社のサービススタッフは、今日も世界の最前線で、お客様の満足をテーマに活動を続けている。

稼働時間と燃費を 最大限に高める エクストラマイルサポート

UDトラックスでは、お客様のトラックが常にベストコンディションで走行できるよう、最適なメンテナンスやサービスソリューションを提供することを心がけている。お客様が安心してビジネスに集中できるよう、包括的なアフターサポートを通じて、確かな品質と価値を届けている。



稼働率を最大化

お客様の車両の稼働率の最大化に向けて一層の努力を果たすために提供されるのが、「UD純正整備」と「UD純正部品」である。UD純正整備は、最新のツールや診断装置を備えるUD認定ディーラーが高品質なUD純正部品を用いて実施する。部品の在庫に対する投資や努力において、我々は他の追随を許さない。UD純正

整備を採用しているお客様は、予期せぬアクシデントを防ぐとともに、稼働時間を増やすことができるため、大切な資産を守ることに繋がる。徹底的なトレーニングプログラムを通じて最新の技術を身につけたUDトラックのサービススタッフは、お客様の車両の状態を把握し、最適な整備を提供する。

トラックのライフサイクル全般の収益性を向上

UD-TRUSTは包括的なメンテナンス契約で、お客様がライフサイクル全般においてトラックを最適な状態に維持し、トラックにかかるトータルコストを効率よく低減するためのサポートが行えるように設計されている。

UDトラックスは、定期点検が重要であると考えている。この点検によって、大きな問題の発生を事前に回避できるのみならず、点検ではUD純正整備の専門知識が活かされ、UD純正部品の品質が保証されている。

すべてのサービスプランは、お客様のビジネスモデルに応じて特別にカスタマイズされており、お客様の稼働状況や車両内容に基づいている上、月額定額制であるため、お客様は資金の有効活用を図ることができる。

コストが厳しく管理されており、かつ、事前に定められ最適化された点検整備スケジュールで整備されているため、お客様は安心してコスト管理を行うことができる。

UD-TRUSTパッケージはお客様に応じてカスタマイズされており、以下の5つのサービスが組み合わさっている。



定期点検



油脂液類の
定期交換



定期交換部品の
交換



駆動系の整備



一般整備



常に皆様とともに

快適な走行には予防整備が不可欠である。利便性と稼働時間を高めるため、海外の遠隔地ではUD専用のサービスバンを利用することもある。

お客様は、利用したいサービスと、サービスを受けたい日時と場所を選び、UDトラックに予約することができる。



路上でサポートを受けたい場合は、UDロードサポートを電話で呼び出すだけ。コールセンターがトラックの場所とコンディションを確認次第、

最寄りのサービスカーと技術者が現場に赴き、できるだけ迅速にお客様を解決へと導く。



UDインフォメーションサービス

稼働時間と燃費効率を最大限に高める技術



クローナーおよびクエスターで利用可能なUDテレマティクスサービス、新型クオンシリーズで提供されるUDインフォメーションサービス(UDIS)では、今日のお客様の成功に

必要なアフターサービスを提供することが目的とされている。

これらのサービスは、トラックに適合した遠隔管理システムにより提供されている。この高性能遠隔操作システムによって、お客様はトラックの稼働時間と燃費効率を最大限に高めることができる。UDテレマティクスサービスおよびUDISでは、お客様の要望に応じて省燃費レポートを提供している。

これらのシステムを活用することで、トラックが走行中でもリアルタイムに情報の送受信を行える。また、

UDトラックが、故障サポート、予防整備分析、および点検整備スケジュールなど、さまざまなサービスでお客様をサポートすることができる。さらに、省燃費レポートからフィードバックを受けることで、ドライバーへ省燃費運転のアドバイスをすることも可能である。

UDテレマティクスサービスおよびUDISは、燃料消費を低減し、稼働時間を最大限に高めるためのUDの不断の努力の成果である。

燃費性能を最大限に高めるためのドライバーサポート

リアルタイムの搭載型「燃費コーチ」

ドライバーのスキルが燃費性能に大きく関わってくる。しかし、省燃費走行を行うドライバーになるまで訓練するには多大な時間が必要となる。世界中でドライバーが不足している昨今、ドライバートレーニングを促進し、トラックの運転業務をこなしながら運転スキルを継続的に高められるようにするための解決策を得ることが急務となっている。

この問題に対する答えは、クエスターおよびクローナーですでに利用されているフューエルコーチングシステムが提供する。新型クオンシリーズにも、燃費コーチと呼ばれる同様の機能が備わっている。これらのシステムは共に、まさに運転コーチが同乗しているかのようにリアルタイムに省燃費運転サポートをドライバーに提供する。マルチディスプレイの表示によって、アクセルを踏むタイミング、緩めるタイミング、あるいはシフトチェンジを行うタイミングが分かるため、この表示に従うだけで、ドライバーは最適な省燃費走行を素早く行え、燃料消費を節約することができる。

UDドライバー トレーニング

UDエクストラマイルサポートにはドライバートレーニングプログラムも含まれており、ドライバー能力の向上をサポートしている。このプログラムでは、お客様に合わせた機能説明と操作方法、燃費・安全運転、さらに、積み荷の保護を網羅している。

燃費の最適化に向けた「その一歩先」への努力

燃費向上を実現した パワートレイン

当社にとって、燃費性能と環境性能の向上は、同時に達成すべき目標である。

当社が、2005年までに新長期排出ガス規制をクリアするエンジンの開発に取り組んだのは、燃費効率の向上を図ることで燃費性能を高めつつ、PMを低減するためであった。

2010年にモデルチェンジしたクオンシリーズに搭載したGHエンジンシリーズは、ユニットインジェクターによる高圧噴射と高過給ターボを採用した結果、当社の従来エンジンに比べて10%の軽量化を実現するとともに、最大410馬力を生み出し、燃費性能を向上させることができた。UDのエンジニアは、2014年からエンジンを進化させ続け、2017年には新たな段階に突入し、世界最高レベルの厳しさである日本の新しい排出ガス規制(PPNLT)をクリアしている。

GH11エンジンは大幅な変更が実施され、例えば、高度に洗練されたコンピュータ制御の高圧噴射や新しい燃焼室を採用し、ほぼ完全な燃焼を実現している。その結果、燃料消費および排出ガスが低く抑えられながらも、エンジンの出力とトルクが向上している。

2011年にフルモデルチェンジしたコンドルにおいても、最大2,000

気圧の新コモンレールを採用したGH5、GH7エンジンは、パワフルなトルク特性と高い燃費特性を両立し、環境性能も大きく向上した。

エンジンパワーを駆動機構に伝えるトランスミッションにおいても、当社が開発した電子制御式トランスミッション「ESCOT」が燃費向上に貢献している。ESCOTは、変速精度を高めるだけでなく、リバース時にはブレーキとアクセル操作で速度コントロールが容易にできる。さらに、低いエンジン回転数で走行することで省燃費運転をサポートするエコモードや、惰性走行時の車速の低下を抑えることで再加速時の燃料消費低減につなげるESCOTロールなど、実走行時の燃費向上を幅広くアシストしている。

新型クオンはESCOT-VIを中心に数多くの画期的機能を提供している。その中のフォアトラック機能では、過去に走行した履歴のある道路を認識し、登り下りの傾斜など、前方道路を予測して最も効率の良いギアとエンジントルクを選択できるようになっている。

フォアトラックやその他のESCOT-VIの機能によって、燃料消費を抑えることが可能で、経験の浅いドライバーでも省燃費運転ができる熟練ドライバーにステップアップすることができる。



ESCOT-VI



空力特性を追求したキャビン

キャビンの形状も燃費に直結するだけに、当社では、CAEによる徹底した解析とともに、試作モデルの風洞実験を重ねることで理想的なフォルムを追求し、国内ではクラストップレベルの空力特性を確保している。

その結晶が、2004年に誕生したクオンのキャビンである。コーナーの曲率を大きくしながら前絞りの形状にすることで、スムーズな風の流れを実現した。さらに、サイドパネルのリアが張り出した形状とすることで荷台への風の流れを整え、空力特性に優れたエアロバンパーなどの採用により、前面から来る風を上下左右に滑らかに流すことで、広い居室空間を確保しつつ、当社比で空気抵抗を約13%低減した。

キャビンデザインは、新型クオン、コンドルで一層洗練・進化し、空力特性を向上させている。

当社は、「Going the Extra Mile その一歩先へ」をテーマに、こうした多様な燃費性能向上技術を基盤として、ボルボ・グループが蓄積してきた先進技術との融合を積極的に図ることで、より燃費性能に優れた新型トラックの開発に力を注いでいる。

新型クオン、クローナー、およびクエスターでは、乱流を抑えるためのキャビン周りで制御されたエアフローとセーフティコンセプトを組み合わせることで、この新たな技術のメリットが活かされている。



安全性と快適性を求めて

アクティブセーフティ

当社は、創立以来、安全性の確保を最優先に考えてきた。その基本は、アクティブセーフティ、パッシブセーフティである。

アクティブセーフティとは、事故を予防し、ドライバーの安全はもとより、荷物を安全に届けるための取り組みである。

当社では、車両の横滑りや横転を防止するために、UDSC(スタビリティコントロール)を日本市場向けにオプションとして提供している。各種センサーの情報から車両が不安定な状態にあると判断した場合、ドライバーに警告すると同時に、エンジン出力やブレーキを電子制御して車両姿勢の安定を図る。

ESCOT-VおよびESCOT-VI搭載車には、EBS(エレクトロニックブレーキシステム)を装備し、制動距離の短縮やブレーキフィーリングの向上を実現している。さらに、ABS(アンチロックブレーキシステム)は、雨天時や雪道など滑りやすい路面での急ブレーキにおいて、タイヤロックを起こりにくくして安全運転をサポートしている。また、ASR(アンチスリップレギュレーション)は、路面状況に応じて、コンピュータが駆動力を最適に制御することで、スリップを防ぎ、操縦性を高めている。2017年、すべての新型クオンシリーズにディスクブレーキが標準装備された。ブレーキレンディングなど、先進のブレーキシステムが組み合わさり、より制動力が

高く、より正確で、より耐久性が高いながらも、メンテナンス頻度が少なくして済むため、安全性と稼働時間を同時に確保することができる。

当社は、1989年に世界で初めて追突防止警報装置「トラフィックアイ」を実用化している。

新型クオンでは、ミリ波レーダーとカメラで前方車両との距離を測定し、設定車間距離より近づくと、ウォーニングランプと警報音でドライバーに注意を促す。それでも衝突が避けられないと判断すると、自動ブレーキを作動させて被害を軽減する。

このように、あらゆる運転状況を検証し、安全運転につながるさまざまなシステムを開発・搭載している。

パッシブセーフティ

万が一の事故の際に、人への被害を最小限に抑えるのがパッシブセーフティである。

当社は、CAEによる衝突シミュレーションと、過酷な衝突実験などを通じて、初代クオンから衝突安全性を追求したセイフイスキャビンを開発、採用した。これは高剛性キャビンを基本にサイドドアビーム、衝撃吸収タイプのステアリングホイール、プリテン

ション付きシートベルトなどを装備して、万が一の衝突安全性を高めている。

さらに、1997年にモデルチェンジしたビッグサム以来、日本市場向けのモデルにSRSエアバッグを装備し、2004年には、クオンシリーズにトラックでは世界で初めて運転席SRSニーエアバッグを装備した。

また、前方からの乗用車との衝突の際、乗用車がトラックの下に潜り込

むことを抑制するFUPD(フロントアンダーラインプロテクションデバイス)を装備するなど、乗用者乗員への被害軽減にも配慮している。

快適性・操作性の向上

快適性や操作性の追求も、安全運転に結び付く。

当社は、設計開発者がお客様の車に同乗させていただき同乗調査を通じて、実際の運転状況を確認し、ドライバーから意見をうかがい、設計開発にフィードバックしている。これが、長距離運行における快適性と安全性を高める巧みな方法という概念をもたらした。

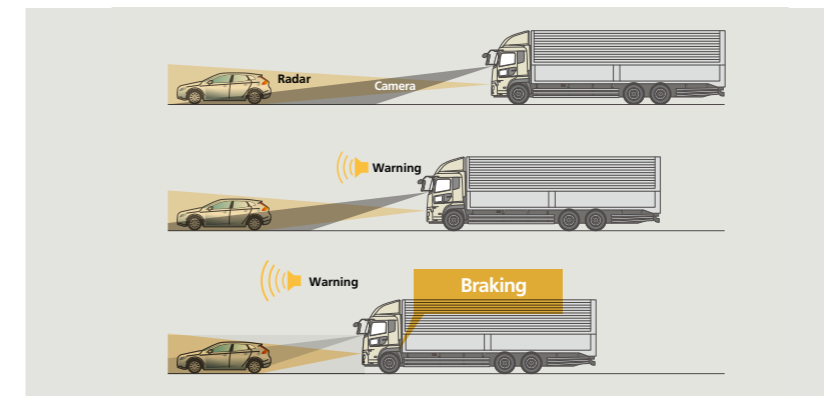
例えば、さまざまな運転姿勢を想定した上で良好な視界を確保、人間工学に基づくコックピット設計による操作性向上、さらに、運転席の乗り心地向上だけでなく、助手席やシートバックを多面的に活用できるマルチアシストシートを開発した。

運転環境の人間工学には、特別な注意が払われてきた。すべてのUDのトラックでは、明瞭かつ直感的に分かりやすいレイアウトのダッシュボードとなっている。このレイアウト設計は、さまざまな探求を重ねた研究と経験の成果である。

GH11エンジンとESCOTにより生まれる卓越した運転性能も、安全性における重要な要素である。これらにより、ストレスのない運転が行え、ドライバーの疲労が軽減され、その結果、ドライバーは道路状況に意識をより集中させることができる。ドライバーの立場から、長距離を快適かつ安全に走行できるさまざまな工夫を行っているのだ。

※各種機能・機構の詳細は、取扱説明書をご覧ください。お近くのUDトラック認定ディーラーにお問い合わせください。

トラフィックアイブレーキ





低公害エンジンと世界初の尿素SCRシステムの開発

40年以上にわたり進化してきた環境技術

1960年代、世界の都市で自動車から排出される物質による大気汚染が社会問題となり、排出ガス規制が実施されるようになった。日本でも、1966年にガソリンエンジン車を対象に最初の排出ガス規制が施行され、1974年にはディーゼル車に対する規制も行われることになった。その内容は、特にNOx(窒素酸化物)を大幅に削減する厳しいものだった。

当社は、1960年代後半から、燃費性能や将来の排出ガス規制対応性に優れた新型4サイクルエンジンの

開発を目指した。そして、1969年、直接噴射式4サイクルエンジンPD6型の開発に成功した。

規制を見据えたより一層の努力

その後も、ディーゼル車の排出ガス規制は段階的に厳しくなっていたが、当社は、高圧燃料噴射システム、燃焼効率の高い燃焼室、電子ガバナの採用などにより、低公害かつ燃費性能に優れた高性能エンジンを開発し、また近年では排出ガス浄化システムとの組み合わせで、NOx、PM(粒子状物質)を大幅に削減して排出ガス規制をクリアしてきた。

NOxおよびPM 難しいバランス取り

1992年にブラジル・リオデジャネイロで地球サミットが開かれ、地球環境保全が世界的な重要課題となっ



PD6

た。このサミットを受けて世界各国で排出ガス規制が強化される中、日本では、2005年10月以降に発売されるディーゼル車を対象として、当時、世界で最も厳しい新長期排出ガス規制が定められた。

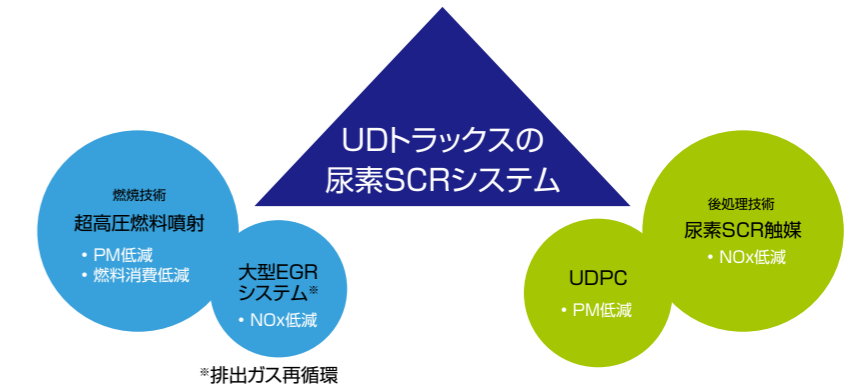
NOxとPMはトレードオフの関係にあり、高圧・高温燃焼によりPMを減らすとNOxが増加し、逆にNOxを低減しようとするPMが増えるという難しい問題がある。従ってその時までには、エンジンの燃焼温度を抑えてNOxを減らし、増加したPMはフィルターや酸化触媒で除去するのが一般的な対応手法と考えられていた。しかし、この方法では新長期排出ガス規制をクリアするのは困難で、燃費も大きく悪化してしまう。そこで、まったく新しいブレークスルーが必要になった。

トラックで世界初 尿素SCRシステムの誕生

当社は、従来とは逆の発想で、高圧・高温燃焼によりエンジン性能を落とすことなくPMを低減し、その結果生じるNOxは高性能触媒により除去する新しい排出ガス浄化システムに取り組んだ。燃焼効率を高める超高压燃料噴射(2,400bar)の開発により、PMの大幅な削減に成功したものの、逆に増加したNOxを大幅に除去することが必要となっていた。

研究チームが目にしたのは、火力発電所の排気脱硝装置に使用されている尿素選択還元触媒(尿素SCR)だった。2年間に及ぶ詳細な研究と評価を経て、このタイプの触媒がNOx除去に効果的であることをチームが突き止めた。次なる課題は、発電所などでのみ稼働させていた巨大な装置を、小型化して自動車に搭載することであった。一番の問題は、急激な温度の変化や振動などの車両走行条件に

FLENDs Final Low Emission New Diesel System



対して、システムが耐えられるかどうかの見極めである。

新たな規制が施行されるまで、ほとんど時間が残されていない中、研究チームは課題を解決し、世界初の尿素SCRシステムが誕生した。

その後、試作システムを用いた試験によって、交通渋滞などさまざまな状況でも安定した性能を発揮することを実証していった。これを受けて当社は、2003年から商品化に向けた開発を加速させた。

また、尿素SCRシステムに必要な尿素水(AdBlue)の供給ネットワークも構築され、全国に約1,300の供給拠点を設けることができた。

東京モーターショーでのデビュー

トラック用として世界初の尿素SCRシステム「FLENDs(Final Low Emission New Diesel System)」がクオンに搭載され、2004年の東京モーターショーでデビューを果たした。業界では、期限までに新長期排出ガス規制をクリアするのは無理だとい



悲観的な声もあがっていたので、当社が実施1年以上前にクリアしたことに対して、大きな驚きと賞賛の声があがった。その後、当社はFLENDsのさらなる性能向上を図り、またコンドルシリーズへも導入した。2009年および2017年からの排出ガス規制に対しても本システムで対応している。

現在、尿素SCRシステムは、国内トラックメーカーを含む世界中の自動車メーカーで主流となり、排出ガス浄化技術における世界標準になっている。

日本および東南アジアにおけるUDトラックの工場

UDトラックでは、最新の生産技術と生産システムを組み入れながら、長年にわたり継続的な改善を図ることで高品質な製品を一貫して生産している。UDトラックにおける生産はアジアを拠点としており日本では、上尾工場が主要工場となっている。2013年、お客様の要求に応えるべくUDトラックはバンコクに初の海外工場を設けた。

UDトラック上尾工場

1962年に設立された上尾工場では、1997年に国内の大型トラック工場ですべて品質マネジメントのISO9002を取得し、1999年には環境マネジメントのISO14001を取得している。

お客様に合わせて生産される大型トラック

生産車両は、フレームだけで100種類、キャビンのタイプが1,000通り、取り付け部品は1車両当り6,300点に及ぶ。さらに、お客様の希望に応じて塗装するカラーリングは3,900色にのぼる。上尾工場は、

コンピュータによって管理されたフレキシブル生産システムを構築し、車両ごとに異なる部品キットを生産ラインに自動搬送し、高性能な産業ロボットも導入して効率的かつ信頼性の高い生産を行っている。

車両組み立てライン

車両生産は、裏返した状態のフレームの投入に始まる。最初にアクスルなど足回り部品や下面部品を装着する。その後フレームを反転し、エンジン組み立てラインで製造されたパワートレインを搭載する。車軸およびパワートレインは、厳格な点検を経た

後、フレームに組み込まれる。

続いて、キャビンが載せられ、多数の操作系・艤装部品が装着される。次にタイヤが装着されてラインオフとなり、製品は検査工程に向かう。組み立て工程全般における品質保証システムによって、UD品質基準が確保される。

高品位な純正焼き付け塗装

キャビンの生産ラインでは、高精度の自動溶接ロボットなどを導入し、1,900カ所に及ぶスポット溶接を精密かつ効率よく行うことで、剛性の高いキャビンを製造している。

特に、当社が誇るのがUD純正カスタムペイントである。当社が国内トラックメーカーで最初に導入したシステムで、お客様の注文に従って1台1台焼き付け塗装を行っている。車体の組み立て前に5層に及ぶ高品位な塗装を行うため、ドアの内側など隅々まで品質の高い塗装が行える。カラーリングは計測器と目視で厳密に管理

しており、以前に納入した車両とまったく同じ色を再現できることもお客様から高く評価されている。

製造工程全体を通して、細部までこだわった生産管理を行うことで、高い車両品質を確保している。そして、多くのお客様にご満足いただける、信頼性の高い製品を提供している。



塗装工程



UDトラックバンコク工場

タイのバンコク工場は、ボルボトラックとUDトラックの両方の車両を組み立てるハブ工場として機能している。この工場は1970年代に立ち上げられ、ボルボ社の乗用車とトラックを生産していた。工場のトラック製造部門は、ノックダウン工場から、世界レベル品質の製品を提供する工場に大きく生まれ変わった。2013年、新たな本格的完成車工場が開設され、クエスターの生産が始まった。熟練のエンジニアと組み立てライン作業者がUDプロジェクトに加わり、アジアにおけるUDトラックの生産拠点として強化されていった。また、上尾工場とバンコク工場との間で人材交流を行い、UDトラックの製造哲学が十分に実装されることとなった。品質をさらに確固たるものとするため、UD製品用の新たな試験ラインにも大規模な投資が行われた。

バンコク工場は進化し続け、現地での統合を増やし、クローナーの生産準備に入った。セミオートマチックのホワイトボディ組み立てラインを設置し、レーザー切断技術も導入された。バンコク工場では環境問題に重きが置かれ、製造工程の各ステップで実践された。主な例として、200°Cを超える高温焼き付け塗装を、100°C以下の低温工程に移行させたことが挙げられる。これによって、エネルギーの節約と大気汚染の削減が実現された。バンコク工場は、ボルボグループの中で、こういった改善を適用した初の工場としての誇りをもっている。





クリーンな環境で生産される 低公害エンジン

最先端のエンジン生産ライン

当社では、世界品質のエンジンを生産するため、2010年に新エンジン生産ラインを稼働させた。年産4万基の能力をもつ新エンジン生産ラインは、ボルボ・グループにおける世界共通の最新生産システム(VPS)をベースに、UDトラックス伝統のジャストインタイムを目指した生産プロセスや長年のカイゼン活動で定着させてきたシステムが融合している。その自動化率は40%に達している。

クリーンな作業環境

新エンジン生産ラインは、防火壁やシャッターで密閉した上で、内部の気圧を外部より少し高くすることでチリや埃の浸入を防ぎ、温度や湿度まで精密に制御することで、クリーンな環境を確保している。

また、電動式のボルト締めを採用することで正確な締め付けができるとともに、従来の空気圧式ボルト締めに比べて騒音が小さく良好な作業環境を実現している。

新エンジン生産ラインは、ベーシックラインとファイナルラインで構成されている。

ベーシックラインでは、組み立てロボットを積極的に活用し、シリンダーブロックにクランクシャフトやピストン、コンロッドなどのエンジン内装部品を組み込み、シリンダーヘッドには動弁系や噴射系の機能部品の取り付けを行っている。

ファイナルラインでは、エンジンの完成に向けて外装部品を取り付けて

エンジンを積載してライン上をゆっくり移動するAGV(黄色い台車)。組み立て作業をしやすい角度にエンジンを回転させ、作業効率を向上させるとともに、作業者への人間工学的効果を十分に考慮している。例えば、作業者が部品の組み立て時に、しゃがんだり、腰を曲げたりといった動作をしないで済むように配慮されている。



いく。その際、重量のあるエンジン本体を上下、回転させたりすることで作業性を高めるAGV(オートメーテッド・ガイド・ビークル)が活躍する。

一歩先の生産システムを目指して

上尾工場の生産システムは、ボルボ・グループが確立した世界標準のVPSとUDトラックスの生産技術の融合により、世界最先端の生産システムとなっている。

「世界のどこで生産してもUDトラックスの品質、耐久性は変わらない」という世界品質の確立に力を注いでいく方針である。

そこには、世界各国での生産で豊富な実績をもつボルボ・グループが蓄

積してきた経験・ノウハウが大きな役割を果たすことになる。日本で育ててきた高い品質力とボルボ・グループの生産技術の融合を通じて、次なる時代の先進的生産システムを構築することで、ボルボ・グループのベンチマークを目指している。

各種試験による車両品質 「その一歩先へ」 次代の先進商品を生み出すために

社会・産業の物流機能を担うトラックは、常に安全で安定した輸送を果たさなければならない。

UDトラックは、こうした社会的使命に応えるため、あらゆる路面多様な天候を想定した過酷な試験を繰り返すことで、燃費性能をはじめ耐久信頼性、操作性など高い性能を有する新型車両の開発を行っている。

UDトラックは、主に2つのテストコースを使用しており、1つは、上尾工場の中にある。ここでは、主に研究開発中のエンジンなどの駆動装置およびシャーシ部品、開発試作車のテストが行われている。工場にはシャーシダイナモメーターやEMC試験施設(EMC:電磁両立性)を備えており、開発と実用試験が一体となって進められ

ている。また、工場と一体のテストコースの特性を活かして、生産車の抜き取り検査も容易に行うことができる。

実地試験

試作トラックの性能をテストコースで試験した後、トラックに対して、さまざまな国々の厳しい条件で集中的な試験を行う。これにより、お客様が



動画「新型クオン 確かな信頼性と耐久性」を観る

通常使用で遭遇する条件よりも厳しい、最も過酷な条件でトラックを試験することができる。UDエンジニアは、中東の砂漠、アンデス山脈の高地やスカンジナビア半島の極寒条件など、起伏の激しい道や極端な気候条件の下で、百万キロメートル以上もの走行を行い、劣化や脆弱性に関する知識を蓄積する。これらの試験からのフィードバックは、エンジニアにとって極めて重要であり、あらゆる欠点が解消されるまで試験が継続される。新型トラックが耐久性が高く、UDトラックの名に恥じないものとなって初めて、この過酷な試験工程が終了する。

海外市場でのお客様による確認

UDでは、日々の通常運転および定期的なお客様への訪問でデータ収集を行い、初期生産されたトラックをクロスモニタリングすることで、新型モデルが期待通りに稼働することを確認している。これらの確認プロセスは極めて重要で、万一問題が発見されれば最優先で対応される。このようにお客様からのフィードバックを得て、さまざまな検証を行い、常に進化を続ける。



エンジンテストベンチでは、排出ガス低減、燃費性能向上、品質向上などをテーマに、次世代エンジンの実験を行っている。



アグリアグループは、中東の主要な食品飲料企業で、クローナーの試験を猛暑下で行っている。



南アフリカのVital Distribution Solution社でも、クローナーの試験を行っている。約500台の車両を保有し、南アフリカ全土への供給のみならず、国境を越えての供給も行っている。



新型クオンシリーズのキャビンおよびシャーシの耐久性試験は、極めて過酷な路面を正確にシミュレーションすることで実施される。



新型クオンシリーズの、凍結路面でのブレーキ試験。



新型クオンシリーズの、雪道や凍結路面での性能試験。



UDトラックス本社ビル

2015年に上尾に建設されたUDトラックスの本社ビルは、単に外観が美しい建物であるだけでなく、当社の精神を具現化したものである。

心を動かす先進性

この新たな拠点は、エレガントな外観をもつのみならず、機能的かつ信頼性があり、強固な施設である。設計者は、そのデザインの中で、見事にUDブランドとトラックビジネスを表現している。

よく見ると、正面の東南角部分が、トラックのフロントグリルを模したデザインになっていることが分かる。ロビー内では、UDアークと赤い装飾をあしらったUDブランドのアイデンティティを反映させている。

広く天井の高いロビーは、トラックを搬入できる広さになっており、お客様がロビーに入るとすぐに、当社の最新モデルを目の当たりにすることができる。

現場を重視し、尊重する精神

UDトラックスは、現場を常に重視



している。UD現場スピリットは、UDにとって重要な精神であり、新拠点にとっても重要な精神である。その建築上の特徴も、これを実感できる設計となっている。

この新しい10階建ての建物では、3階以上のオフィスエリアが広いオープンスペースになっており、各部署が、必要に応じて簡単にレイアウトを変えることができる。このレイアウトの柔軟性により、各部署が、必要に応じて人や情報の流れを最大限に高めることができる。会議スペースやコミュニケーションスペースも各フロアに設けられている。ほんの少し移動するだけで、建物内の同僚とコミュニケーションを取ることができる。1階にはジムも備わっており、従業員がエネルギーをチャージすることができる。

注目に値する建築上の特徴は、千鳥状の吹き抜けで生み出される空間である。この空間によって、さまざまな部署が視覚的にもつながっているような統一感が生み出されている。

本質を見極め、追求すること

トラックをつくる際に当社が重要だと考えることは「本質を見極め、追求すること」である。これは、本社ビルの設計など、UDでのあらゆる活動にも適用される。

照明装置は、オフィスレイアウトの柔軟性に対応しており、エネルギー効率の高い、LED照明が採用されている。ガラス製ファサードは、太陽からの熱を反射する特殊設計になっており、職場に外光を取り入れながらも空調のコストを削減することができる。

この建物には、最新の免震装置が備えられ、有事の際も被害が及ばないように工夫されており、トラックの生産に影響が出ないように配慮されている。

どんな活動を行う場合でも、当社は「その一歩先へ」の信念をもち続けている。この新たな本社ビルの設計においても、伝統を守りながらも、明るい未来を生み出す、活動拠点としての機能を盛り込んでいる。



UDエクスペリエンス・センター

UDトラックス上尾工場には、テストコースが設けられており、その中にある2階建てのUDエクスペリエンス・センターでは、日々、世界中からの訪問者を受け入れている。UDエクスペリエンス・センターの外には、フルラインアップでトラックが用意されており、運転免許を有する方々は、トラックの体験運転を直接行っていただくことができる。センター内部では、訪問者がUDトラックスの長い歴史をさかのぼることができる。伝説的な6TW型や、ESCOTのカットモデル、2015年東京モーターショーで展示されたコンセプトトラックで、UDトラックスの「スマートロジスティクス」を具現化したQuon Visionの紹介など、UDトラックスを満喫できる展示がなされている。2階のフロアで

は、訪問者にさまざまな情報を提供し、トラックの効率的な使い方の実践、管理方法を習得してもらうプログラムも実施している。

このUDエクスペリエンス・センターは、UDトラックス上尾工場と同じ場所にあり、訪問プログラムの中には、工場見学ツアーも盛り込まれている。

UDエクスペリエンス・センターは、当社の創立80周年を記念して、2015年にテストコース内に新たに建設された。それ以前、工場の一角に設けられた展示スペースでの実績を踏まえて、拡充されたものである。新たなUDエクスペリエンス・センターの延べ床面積は3,300平方メートルに及び、この面積は当初の展示スペースの5倍以上の広さとなっている。訪問者に体験していただけるホス

ピタリティの高い施設として、現代のどのミュージアムにも負けない施設となっている。

お客様へのプログラムのほかに、当センターは社内の研修施設としても、重要な役割を果たしている。当社の80年以上にわたる歴史と最新の製品およびサービスに親しんでいただけるようになっている。

UDエクスペリエンス・センターでの体験を通じて、UDの創業の理念、トラックづくりの歴史を理解し、また、現在の商品を実際に触れ、運転することで、自身の業務に役立てることができる。そして、自社の伝統と歴史、「世の中が求めるトラックとサービスをつくり続ける」という理念の実現へと歩みだしていくことをサポートしている。



UD現場チャレンジ

お客様を最高レベルでサポート

UD現場チャレンジとは

UDトラックの現場スピリットは単なる言葉ではない。それは個々のお客様へのサービスにおける日々の哲学である。2014年以来、世界規模でのコンペティションであるUD現場チャレンジに力を入れている。このコンペティションでは世界中から集まったUDアフターサービスチームが、自身の知識技能、才能のみならず、最適な方法でお客様の満足を得る能力を競う。UD現場チャレンジもまたUDトラックの従業員がもつプロ意識、情熱と信頼の精神を証明している。

世界中で数百に及ぶUDアフターサービスチームは、まず各地域での予選に参加し、ベストチームが日本のUDトラックス上尾工場にあるUDエクスペリエンス・センターで開催される最終コンペティションへと進む。最終コンペティションの参加者たちは、故障診断、電気システム、エンジン、駆動装置、ブレーキ、およびコマース分野に及ぶ厳しい課題を突きつけられる。

このコンペティションでは、トラック

に関連するノウハウに焦点を当てるだけでなく、いかにより良いサービスをお客様に提供するかにも重点が置かれている。コマース分野の課題では、まさにそのことが試される。実際の現場においても、お客様がトラックの構造や技術に詳しいとは限らない。従って、チームには問診の技術と想像力を駆使して、お客様が抱えている問題と要望を正確に理解することが求められるのだ。

初めてのコンペティション以降、

UD現場チャレンジは、世界中のUDワークショップにプラスの影響を与え続けている。「UD現場チャレンジは、自分自身を向上させるための日々のモチベーションの1つとなっています」と、2014年および2016年に2位を獲得したチームメンバーの1人、福田 信一郎は語る。2014年のチャンピオンチームであり、2016年のコンペティション参加者でもあるBB Trucks & Tractor Polokwaneのトレーニングマネージャーは語る。

「南アフリカのトレーニングの責任者として、このようなコンペティションの有用性をよく理解しています。それはコンペティションへの参加機会をもったメカニックに大きな変化をもたらします」

この2年に一度のコンペティションはベストプラクティスを奨励し、卓越した迅速な問題解決スキルには賞が与えられる。なぜならそれが私たちのお客様が、日々期待していることだからである。



GEMBA CHALLENGE



「私たちの会社がUDの行動基準に従っているかを確かめるため、コンペティションへの参加を決定しました。私たちのやり方やノウハウをさまざまな国のほかのUDチームと比べたいと考えたからです」

Beruang Madu (インドネシア)



「私たちにとって現場はサービス品質の向上の場です。現場では、お客様と直接やり取りができるからです。サービス品質が向上する時、私たちが成長するのです」

Dream(日本)



「このコンペティションは、私たちのプロ意識を示すことのできる素晴らしい機会です。そしてほかのチームから新しいことを学べる場でもあります」

Quizee Rascals(シンガポール)



「私たちはチームとして活動し、チームとして懸命に訓練してきました。素晴らしいコミュニケーションがあったからこそ、今日ここに私たちがいるのです」

Kyle Buys(南アフリカ)



「日々の活動を通じて培われた良好なコミュニケーションが、UD現場チャレンジに出場する上で役立っています。このコンペティションにまた参加したいと思いますが、若い従業員にこのチャレンジを引き継ぎ、伝統を守ってもらうことも重要です。そうすることがワークショップ全体のレベル向上につながります」

Kurume(日本)



UD TRUCKS
Extra Mile Challenge

UDエクストラマイル チャレンジ

UDエクストラマイルチャレンジは以下の3つで構成されている

トレーニング

- ドライバーへの燃費向上運転などのトレーニング
- 運転競技トライアル

コンペティション

- 運行前点検
- 省燃費運転および安全運転

表彰

- 模擬収益と輸送コスト計算

UDエクストラマイルチャレンジでは、参加者にベストを尽くすことが奨励される。このコンペティションの特徴は、競技が実際の状況を模している点で、ドライバーが日常で取り組んでいるのと同じ課題に直面する。同時に、会社のマンパワーを最適化しながら、常に存在するサプライチェーンのニーズにどう応えるかが問われる。

実際の現場を模した コンペティション

コンペティションは、ドライバーが通常の勤務日の朝に出発するという日常的な状況で開始される。ドライバーがトラックに近づき、運行前の点検を行うが、この日は少し様子が違うことに気がつく。ここで、世界中から集まったトラックドライバー同士のコンペティションが始まる。今までに、オーストラリア、南アフリカ、マレーシア、インドネシア、タイ、そして日本のお客様が、運行前点検、運転スキル、配送および燃料消費の最適化に重きを置いたチャレンジで、自慢のドライバーをコンペティションに送り込んできた。

UDの拠点である上尾工場にあるUDエクスペリエンス・センターでは、究極のチャンピオンタイトルが待っている。

この最終戦で闘うには、参加者が気を引き締めなければならない。

「このコンペティションは、タイでの毎日の運転とまったく同じでした。ただ、いつもよりは興奮していました」と、Banchakij Co., Ltd, ThailandのクエスタードライバーであるChukiat Klinthavorn氏は語っている。ベテランのトラックドライバーは、落ち着いて自身のラウンドをこなし、2016年度のベスト燃料効率運転のタイトルを自国にもち帰った。

顧客サポートのために「Going the Extra Mile その一歩先へ」

UDエクストラマイルチャレンジは、能力の高いドライバーやチームリーダーを称え、報奨を与える機会であるだけでなく、世界中の仲間と経験を交換し合い、UDエキスパートとの交流をもつことができるグローバルプラットフォームでもある。熱い競技が

繰り広げられるだけでなく、決勝戦出場者やゲストのための企画も用意されており、まさにUDトラックスのホームグラウンドで充実した時間を過ごすことができる。

UDエクストラマイルチャレンジは、ブランドプロミス「Going the Extra Mile その一歩先へ」を体現するもので、UDトラックスがアフターサービスを促進するための方法でもある。

UDエクストラマイルチャレンジは、その名の通り、UDのトラックを日々運転しているお客様に、さらに前進していただくことを目的としている。「私たちトラックドライバーにとっては、自身のスキルを鈍らせないためにも、こういったコンペティションが必要です。必要なスキルの観点から、自分自身がプロフェッショナルであると自覚できました。このコンペティションの後、より真剣にドライバートレーニングに取り組むことを心に決めました」と、オーストラリアのPeter Sprague氏が語っている。同氏は、2014年度に父親とチームを組み、UDエクストラマイルチャレンジで優勝を勝ち取っている。

UDエクストラマイルチャレンジ2020のバーチャル授賞式を開催

運行技術を競い合う国際大会「UDエクストラマイルチャレンジ2020」のバーチャル授賞式を開催しました。コロナ禍でも物流を支えるドライバーに敬意を表して、予選を勝ち抜いた9か国10名のドライバーに「Ultimate Driver-究極のドライバー」の称号が授与されました。新型コロナウイルス感染拡大の影響でキャンセルとなった上尾での決勝戦の代わりに、オンラインで趣向を凝らした形で開催しました。

新型コロナウイルス感染症による巣ごもり需要もあり、Eコマースと小口配送需要が世界的に増大する一方で、荷主からのコストダウンの要求は根強く、また、安全・環境への対応など社会的要求が高まるなか、物流業界では、エコドライブなどの運転技能の向上による事業効率や生産性の改善が大きな経営課題となっています。特にエコドライブの推進は、燃費の向上による経費削減効果だけでなく、地球環境への貢献、そして交通事故削減効果を持つと考えられています。

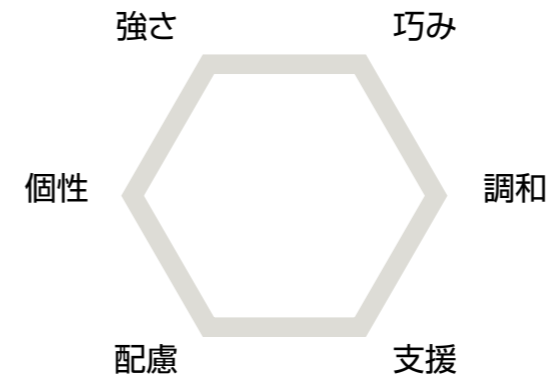


UD Product Design

ヘキサゴンコンセプト：信頼のツールに心を込めるデザイン

当社初のキャブオーバートラックに由来するヘキサゴンの形は、UDトラックのデザインアイデンティティとしてフロントグリルに施されている。

その形は、ヘキサゴンコンセプトと呼ぶデザインフィロソフィー「信頼のツールに心を込めるデザイン」を象徴し、6つの頂点はその心となる、強さ、巧み、個性、調和、配慮、支援を示している。



TC80G、1960年

トラックのデザインとは、トラックに求められる機能を形にすることである。

デザインチームは、商品開発コンセプトをもとに、燃費効率の向上を図るキャビンのエアロダイナミ

クスの追求はもとより、人間工学に基づく操作性に優れたコックピットづくり、視認性向上など、快適で安全なドライブを実現するデザインに取り組んでいる。

さらに、お客様に接する現場の

第一線にいる仲間が集めたお客様のさまざまな声に耳を傾け、巧みなデザインで応え、お客様に愛されるトラックを目指している。





Quester

クエストは「信頼のツールに心を込めるデザイン」の理念のもとデザインされた。力強く大胆なデザインは空高くそびえる塔や近代的な高層ビルから着想を得ているが、UDトラックのデザインのルーツは変わることなく継承されている。

UDトラックのデザインフィロソフィーであるヘキサゴンコンセプトを象徴するフロントグリルと、特徴的なヘッドランプがクエストの姿を際立たせている。

インテリアは明るく広々と設計され、十分な収納スペースを確保しながら容易にシート間を移動できるなど、優れた居住性を実現した。人間工学に基づいて設計された座席やダッシュボードの配置はドライバーの快適性を追求し、効率の良い運転を支援している。



中型トラックでは、クローナーが大型トラッククエスターと同じデザインフィロソフィーを具現化している。

エクステリアのフロントでは力強い存在感が表現され、クローナーとしてのヘキサゴングリルとヘッドライトがこれを特徴づけている。

インテリアは快適性に重点が置かれ、優れた視界、操作性と、座り心地の良いシートなどの快適装備のほか、長距離運送向けのベッドがオプション装備される。

ほかのUDのトラックと同様に、ドライバーの運転への集中と安全を支えるため、操作機器類は合理的かつ直感的に分かりやすくデザインされている。

Croner





新型 Quon

最新のクオンには独創的なクエスターに始まったUDトラックの新世代デザインが集約されている。そのエクステリアは、パワーとしなやかさ、美しさを体現しながら、「限りなく続く時の流れ」を意味する久遠(くおん)が示唆する、社会との調和と環境への配慮の思想を具現化している。

燃費低減のための空力性能に重点を置いたエクステリアは、「大胆かつ丁寧」をキーワードに、新型LEDヘッドライトとヘキサゴングリルが巧みに調和し、精悍で上質な印象を与える。

インテリアは「信頼感と洗練」を目指して操作系を主体に一新し、ドライバーにとっての使いやすさと快適性を最優先にデザインされている。新しい4本スポークハンドルは操作性に配慮しながらしっかりした握り感のあるものにし、スポーク部には、運転しながらさまざまな機能や情報へのアクセス

がしやすいようにスイッチを配置している。ESCOT-VIのシフトレバーは、ストレート式のシフトパターンとし、シンプルで使いやすいデザインに進化している。また、メータークラスターでは大型のマルチディスプレイを装備し、各種情報の視認性を向上させている。

新型クオンのデザインは、フラッグシップとして内外装にUDトラックのエッセンスが凝縮されたものとなっている。





A man and a woman are running on a paved road that curves to the right. The man is on the left, wearing an orange tank top and black shorts. The woman is on the right, wearing a blue tank top and black leggings. The background features a yellow and black striped guardrail, a grassy embankment, and a range of green mountains under a clear sky. The overall scene is bright and energetic.

Running the Extra Mile Together

その一歩先へ

UDトラックスは成功へ向けて進み続けています。
成功への第一歩はお客様とのコラボレーションです。
お客様の信頼できるパートナーとして最適なソリューションを提供し
お客様のビジネスを成功に導くトラックをこれからもつくり続けていきます。