



## Press Information

VPR07-004  
2007年1月19日(金)  
フォルクスワーゲン グループ ジャパン 株式会社

### **フォルクスワーゲン新型「ゴルフGT TSI」発売** **世界初の直噴ツインチャージャーエンジンを搭載し、170馬力の高出力と低燃費を両立**

フォルクスワーゲン グループ ジャパン 株式会社(略称:VGJ、代表取締役社長:梅野 勉、本社:愛知県豊橋市)は、フォルクスワーゲン ゴルフに、世界初の直噴ツインチャージャーエンジンを搭載する新型「ゴルフ GT TSI」を設定し、2月6日(火)より全国のフォルクスワーゲン正規ディーラーにて発売します。なお、店頭での発売フェアは2月10日(土)から12日(月)の3日間開催されます。

新型「ゴルフGT TSI」は、2004年6月から販売している、ゴルフの最量販スポーティモデル「ゴルフGT」(2.0FSI : 2リッター直噴エンジン搭載)の後継車種として導入されます。「ゴルフGT TSI」に搭載するTSIエンジンは、高出力と低燃費という、相反する要素を高い次元で両立し、既存の常識を破った革新的なガソリンエンジンです。スーパーチャージャー(S/C)とターボチャージャーという2つの過給機を、圧縮比が高く効率の良い直噴エンジンと組み合わせさせた結果、2.4リッターエンジンに匹敵する170PS/240Nmの性能と、ゴルフシリーズ歴代最高のリッター当たり14km(10・15モード)の燃費を、1.4リッターの排気量で実現しました。

先行して販売が始まっている欧州において、TSIエンジンは既に各方面より高い評価を受けております。自動車用エンジンの評価において世界的に権威ある「2006 インターナショナル エンジン オブ ザ イヤー」(英)の「Best New Engine」をはじめ、ポピュラーサイエンス誌(米)の「Innovation Award」やauto motor und sport誌(独)の「Paul Pietsch Prize」など、世界でも最も高く賞賛されているエンジンの一つとなっています。

「ゴルフGT TSI」に組み合わせられるトランスミッションは、フォルクスワーゲン独創のDSGです。マニュアルトランスミッションと同等の効率を持ち、オートマチックトランスミッションのイーゼードライブを実現した先進のトランスミッションの採用により、素早くダイレクトでシフトショックの無い伸びやかな加速を誰でも簡単にお楽しみ頂けます。また定評のある高剛性ボディと高性能なエンジンによって実現した、スポーティな走りを支える足回りには、ベースとなるゴルフE比-20mmのスポーツサスペンションと、225/45R17の高性能ロープロファイルタイヤを採用。ステアリングから手を離さずに変速が可能なパドルシフトとの相乗効果によって、ドライバーは「ゴルフGT TSI」を意のままに操ることが可能となります。

「ゴルフGT TSI」専用装備として、外装には大型エアインテーク採用のフロントバンパー & スポイラーや前後にGTバッジを備え、内装には専用のファブリックパターンを採用したフロントスポーツシート、黒い光沢のデコラティブインサートパネル、そして、S/C&ターボの稼働を知らせるブースト計を装備しました。

新型「ゴルフGT TSI」の価格(税込み)は、**3,050,000円**(旧型ゴルフGT比+30,000円:2007年1月現在)と仕様向上分に対して価格上昇を抑えた競争力の高い価格設定と致しました。

フォルクスワーゲンは、TSIエンジンをゴルフクラスのガソリンエンジンの将来の主力エンジンに位置づけ、今回発売する「ゴルフGT TSI」を皮切りに、今春にはゴルフ トゥーランに140PS仕様のマイルドバージョンを、また、他のゴルフシリーズ車種にも順次採用を拡大し、より多くのお客様に高性能と低燃費の両立という新しい価値を提供して参りたいと思います。

## TSIエンジンの特長：「最小の燃料で最大のパワーを」

現代社会における最重要課題ともいえる低燃費なエンジンの開発に当たり、フォルクスワーゲンが取った手法はエンジン排気量のダウンサイジングでした。一方で小排気量エンジンはドライバビリティの面で大排気量エンジンよりも劣るというのが従来の常識でした。その弱点を克服するため、フォルクスワーゲンはエンジン回転が低い時にも効率よく過給が可能なS/C、そしてエンジン回転が十分高まった際には排気ガスの圧力を利用し、より効率良く過給が可能なターボの組み合わせを採用しました。この組み合わせにより、S/Cの弱点である高回転域におけるエンジン駆動力のロス、並びにターボ特有の低回転時に過給圧が上がらない、いわゆるターボラグが見事に補完されたのです。更に燃料噴射システムに直噴技術を採用した結果、従来の過給機付エンジンの弱点であった圧縮比の低さを、絶対圧2.5バールという高過給機エンジンとしては異例の9.7まで高めることに成功。わずか1,500回転という低いエンジン回転域から最大トルク240Nmという、自然吸気で2.4リッターエンジンに匹敵する高トルクの獲得を果たしました。

## 二つの過給機の連携：

TSIエンジンの開発にあたり、大きな課題となったのが、二つの過給機の連携でした。TSIエンジンではエアフィルターを通過した吸気がまずS/Cにより加圧され、その下流にターボを配置し2段階の過給を行う構造を採用しました。S/Cの役割をエンジンの低回転域における過給に限定し、エンジン回転数の5倍という高速で駆動させる事により、アイドリング直後から高い過給圧を実現。エンジン回転数わずか1,500回転でシステムとしての最大過給圧2.5バールに到達します。その後、エンジン回転数が2,400回転を超えると、電磁クラッチによりS/Cの作動の切り離しが可能となります。更に上の3,500回転(S/Cは17,500回転)以上ではS/Cは完全に切り離され、ターボによる単独過給で十分なトルクを稼ぎ出します。この間の2,400回転から3,500回転までは、S/Cはエンジンのトルク要求に応じて作動が可能な領域となります。これら二つの過給機の連携はコントロールユニットにより制御され、ドライバーはその切り替えを全く意識する事はありません。

新型ゴルフGT TSI の主要装備		
車両の仕様	FF、右ハンドル、4ドア	
車両型式	ABA-1KBLG	
主要諸元	エンジン	直列4気筒DOHC(4バルブ) インタークーラー付ターボ+スバルチャージャー 1,389cc, 125kW(170PS)/240Nm(24.5kgm)
	トランスミッション	6速DSG
追加装備	メーター周り	ブースト計
	操作性	パドルシフト付3本スポークレザーステアリングホイール
	シート・内装	GT TSI専用フロントスポーツシート、レザーシフトノブ
	足回り	225/45R17タイヤ + 7Jx17アルミホイール
ボディカラー	全7色	キャンディホワイト、トルネードレッド、ブラックマジックパールエフェクト リフレックスシルバーメタリック、シャドウブルーメタリック ユナイテッドグレーメタリック、ブルーグラファイトパールエフェクト
シートカラー	全1色	アンスラサイト
価格	3,050,000円(税込み)	

TSI、FSI、DSG はフォルクスワーゲン AG またはフォルクスワーゲングループ各社の登録商標です。