



## Press Information

2007年1月  
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、新型クリーンTDIエンジンを発表

**フォルクスワーゲン製の窒素酸化物(NOx)後処理システムを備え、世界で最も厳格な排ガス規制に適合する「ジェット TDI」を、ブルーテック(BLUETEC)パートナーシップの下、2008年に米国市場に導入予定**

ウォルフスブルグ、2007年1月4日

フォルクスワーゲンは、新型クリーンTDIエンジンを公開しました。初期テスト走行で、フォルクスワーゲン独自のテクノロジーは、窒素酸化物(NOx)を中心に排気ガスを大幅に低減できるポテンシャルが確認されています。「ジェット」に搭載される新型 2L コモンレール ディーゼルエンジンは、NOx 吸蔵触媒との組み合わせにより、世界で最も厳しいと言われる北米の新排ガス規制、「Tier2/Bin5」にも適合することが可能です。NOx 後処理システムを持つ「クリーン TDI」は、2008年中に米国市場に投入される予定です。

この新型 TDI エンジン開発に当たって、エンジニア達は、燃焼室内の改良および新しい排ガス後処理技術を採用したことにより、NOx 排出量を最大 90%あまり削減することに成功しました。米国の新しい排ガス規制「Tier2/Bin5」では、NOx 排出量を 70mg/マイルで規制しており、これに適合するには、大幅な NOx の削減が不可欠です。さらに言えば、NOx の大幅削減には、まったく新しい排ガス処理テクノロジーが必要です。フォルクスワーゲンは、この規制値を満たすために、酸化触媒と微粒子除去フィルター (DPF) を組み合わせた 2 種類の排ガス浄化システムを開発しました。

「パサート」以下の小型車の場合は、新型 NOx 吸蔵触媒を採用したテストが繰り返され、スポンジが水を吸収するように、高効率で NOx を吸蔵します。この NOx 吸蔵触媒は、DPF 同様に、ドライバーが気づくことなく、定期的に浄化されます。エンジン マネージメント システムは、数秒にわたって作動モードを切り替え、フィルターの浄化を実施します。

「パサート」より車重のある大型車には、アドブルー (AdBlue) に代表される液体噴霧と組み合わせられる選択還元 (SCR) 触媒を採用し、液体貯蔵専用のステンレス / プラスチック タンクが装着されます。32.5% が尿素で構成されるこの液体は、SCR 触媒上流のエキゾースト システムに、排ガス流量によって連続的に噴射されます。

尿素を含む液体は、グリルにより細密気化され、高温の排ガス内でアンモニアに変化した後、SCR 触媒に到達します。触媒内でアンモニアが NOx と化学反応し、NOx を窒素と水に分解します。AdBlue は、純粋なアンモニアとは異なり、無害、無臭な上、生分解性を有しています。液体貯蔵タンクの容量は、定期点検時の補充で済むように設計される予定です。米国の法規制によると、コンプリート システムは少なくとも 15 万 km はメンテナンスフリーで完全に機能することが要求されています。

**BLUETEC** は、米国市場におけるディーゼル エンジンの普及を目的とした、フォルクスワーゲン、アウディ、ダイムラー・クライスラーのドイツメーカー 3 社による合同プロジェクトです。様々な景気や政治上の条件を背景に、3 社はディーゼル エンジンを、クリーンかつ低燃費の代替システムとして、自動車の未来を担う技術であると確信しております。参加するメーカー各社は、厳格な排ガス基準を満たす技術ソリューションを独自に開発し、販売も個別に実施します。

フォルクスワーゲンは、米国市場において、すでに 80 万台を超えるディーゼル エンジン搭載車両の販売実績を誇る、ディーゼルエンジンのパイオニアです。