



Press Information

<ご参考>

VPR08-022

2008年5月8日(木)

フォルクスワーゲン グループ ジャパン 株式会社

Vienna Motor Symposium (ウィーン モーター シンポジウム) 2008: フォルクスワーゲンがクリーンディーゼルエンジン「Blue TDI」を発表

【ウォルフスブルグ、2008年4月24日】

フォルクスワーゲンはこの4月24、25日に開催された「ウィーン国際モーター シンポジウム」にて、北米市場向けに開発された次世代ターボディーゼルエンジン「Blue TDI」の量産モデルを発表しました。このコモンレール式エンジンは、2007年にヨーロッパで初めて「ティグアン」に搭載されたエンジンをベースに開発され、2009年に有効となるユーロ5排ガス規制値を既にクリアしています。この4気筒エンジンは米国における使用を考慮して、燃焼室内の改良及びNOx吸蔵触媒が追加されています。

背景:カリフォルニアを含む米国の5つの州¹では、BIN5/ LEV2という世界中で最も厳格な排ガス規制を行っています。米国では、燃料品質の地域差はヨーロッパ以上に大きいにもかかわらず、新型「Blue TDI」はこの厳しい排ガス規制をクリアしています。この夏に初めて同エンジンを搭載するモデルは「ジェッタ」です。米国において、「ジェッタ」はディーゼル仕様の需要も非常に高く、何年も前から最も人気の高い欧州車となっています。

新型「ジェッタ Blue TDI」は、世界中で同セグメントの中で最もクリーンでかつ最高の燃費効率を可能とするクルマにあたります。フォルクスワーゲンのパワートレイン開発責任者Dr.イェンス ハドラーはウィーンのシンポジウムに先駆けて、次のように述べています。「燃料価格の高騰、および環境意識の高まりに伴い、米国のドライバー達の間でも、ディーゼルの人気は日々高まってきています。カリフォルニアをはじめ、米国の多くのドライバーは『Blue TDI』のような究極のクリーンディーゼルを心待ちにしていました。このエンジンはディーゼルテクノロジーが米国市場においてブレイクすることに大きく貢献していくと確信しています。なぜなら、燃費がとてよいため、給油せずに遠くまで行けるからです。このことは特に米国のように国土が広い国では、とても大きなアドバンテージとして評価されます。高速道路を走行した場合、燃費は60マイル／ガロン²まで伸びます。この数値は出力がより低く、エミッションがより多かった前モデルと比べると、12%も増加しています。」

BIN5/ LEV2ではNOx排出量は0.05g／マイル以下と定められているため、「Blue TDI」(2.0L, 103kW/ 140PS, 320Nm)の開発において、特に重視されたのは窒素酸化物(NOx)の低減でした。フォルクスワーゲンのエンジニアはこのNOx排出低減のために、世界初の技術を含むエンジン内の改良により排出ガスそのものの改善を行い、更にメンテナンスフリーのNOx吸蔵触媒を装着することにより達成しています。

エンジン内の主な改良として挙げられるのは、欧州仕様のTDIに採用されていたインジェクターデザインの最適化、そしてシリンダープレッシャーセンサーの採用です。これらのセンサーは全く新しいシリンダープレッシャーに合わせた燃焼制御を可能とします。制御自体は従来より素早く、各気筒毎に行われています。それに加えて、最適化された高圧噴射ポンプが新たに導入されました。更に、高圧EGR（排ガス循環）システムが低圧EGRシステムと組み合わせられたことは世界初です。この二重のEGRシステム（デュアルサーキットEGR）はエンジン内で窒素酸化物を削減する最も有効な方法となります。総削減分の60%はこのデュアルサーキットEGRによります。

エンジンの外部では、酸化触媒やDPFの下流側に設置されたNOx吸蔵触媒が最終的に窒素酸化物を最小限まで減らします。これら全ての対策により、排ガスに含まれる窒素酸化物を90%ほど低減します。従って、「ジェッタ Blue TDI」は今後、アメリカのドライバーに最も環境に優しく、低燃費なクルマという選択肢を与えます。

¹ BIN規制発効済みの5つの州：カリフォルニア、マサチューセッツ、メイン、ニューヨーク、バーモント

² 60マイル／ガロン(MPG) = 約25.5 km/L

※ TDIはフォルクスワーゲン グループの登録商標です。