



1994年01月06日

日本市場初の触媒付ターボディーゼルエンジン搭載

フォルクスワーゲンアウディ日本株式会社(社長:溝口靖人、本社:愛知県豊橋市、資本金:153億6千万円)は、フォルクスワーゲンゴルフに日本市場向けとしては初の触媒付ターボディーゼルを搭載した「ゴルフCLディーゼル」をラインアップに加え、1月10日(月)より全国の正規ディーラー(ファーレン店、DUO店)で販売を開始する。

フォルクスワーゲンは、小型ディーゼル乗用車の大きな欠点であったエンジンの騒音や振動、大きく重いエンジン、ガソリンエンジン車に比べて大きく劣る動力性能などを克服したゴルフディーゼルを1976年に送り出して以来、ターボチャージャー付ディーゼルエンジンや触媒付きディーゼルエンジンなどディーゼル乗用車へ常に新たな提案を行ってきた。

今回投入するゴルフCLディーゼルは、日本市場向けのディーゼルエンジン乗用車としては初めて装着した酸化媒体によるCO(一酸化炭素)とHC(炭化水素)の低減をはじめ、NOx(窒素酸化物)や粒子状物質の発生が少ない圧縮過流を利用する副燃室の採用、EGR(排気ガス再循環装置)でのNOxの低減など、排気ガス中の汚染物質を少なくする様々な対策が取られている。併せて、ディーゼル車の大きな利点である優れた燃費によって省資源の面からも貢献する、都市環境問題と地球環境問題を同時に解決するモデルである。

フォルクスワーゲンゴルフCLディーゼル
1,896cc 触媒付ターボディーゼルエンジン
右ハンドル 4ドア 5速M/T

各地区車両本体価格(消費税は含まず。)

東京	2,610,000円
札幌	2,635,000円
名古屋	2,600,000円
大阪	2,605,000円
福岡	2,625,000円
鹿児島	2,635,000円

オプション チルト機構付電動ガラススライディングルーフ 110,000円

ボディカラー
ウインザーブルーメタリック
ブリリアントブラックメタリック
サテンシルバーメタリック

<ゴルフCLディーゼルの概要>

ディーゼルエンジン乗用車の近況
近年、欧州市場においてディーゼルエンジン乗用車は、地球温暖化の要因とされるCO₂(二酸化炭

素)の排出量が少ない事と、優れた燃費により、需要が増加している。だが、日本市場においてディーゼル乗用車は、都市部での大気汚染や酸性雨の原因とされるNOx(窒素酸化物)や黒煙が問題視され、それに伴い微粒子物質(PM)の排出規制が実施されようとしている。ゴルフCLディーゼルは、現状ディーゼル乗用車に実施されている平成2年規制、本年から適用される微粒子物質や黒煙の規制に適合しているのは勿論、ドイツ本国でも最もクリーンな自動車用産エンジン搭載の1台として、自動車税免除の特典を受けているなど高い評価が与えられている。

エンジン、排気ガス対策

ゴルフCLディーゼルに搭載される総排気量1,896ccのツーストベルト駆動SOHC直列4気筒エンジンは、軽快な吹き上がりと優れた燃費、豊かな低速トルクによって軽快な走りを実現するとともに、下記の機構によって排気ガス中の汚染物質をより少なくしている。

- 過流室式の副燃焼室
圧縮時の燃焼室室内に大きな過流を起こし、スムーズな吹き上がりと少ない燃料消費を実現。併せてNOxや黒煙の少ない燃焼特性を持つ。
- ターボチャージャー
排気ガス中のエネルギーを利用して過給を行い、出力とトルク増大に寄与する。また吸入気中の酸素量を増加させる事によって、より完全燃焼に近づけ、排気ガス中のCO(一酸化炭素)、HC(炭化水素)を低減する。
- EGR(排気ガス再循環装置)
排気ガスの一部を吸気側に再循環させることによって、排気ガス中の酸素量を減らし、NOxの排気量を少なくする。
- 酸化触媒
セラミック製モノリス型触媒を使用。COを約70%、HCを約50%それぞれ低減し、8万kmの走行テストでも劣化しない耐久性が実証されている。
また、ドライバーが乗車すると、運転席ドアのコンタクトスイッチと連動し、いち早く余熱を開始する「クイックスタートプレヒーティング」や、アイドリング回転を任意に上昇させる事ができる「ウォームアップシステム」によって、ディーゼルエンジン車の問題点となるエンジンが冷えている時の始動性や、暖気が不十分な際のアイドリングを安定させている。

安全性

昨年11月より販売されている他のゴルフシリーズ同様、運転席と助手席のエアバッグ、ABS(アンチロックブレーキングシステム)、ハイマウントストップランプなど安全性を配慮した機構が標準で装備されている。