



2017年1月12日

アウディ ジャパン株式会社
プレス問い合わせ 03-5475-6309
<http://www.audi-press.info/>

お客様問い合わせ 0120-598106
アウディ コミュニケーションセンター

クーペスタイルのフルサイズ SUV : Audi Q8 concept

- 4人のための贅沢なラウンジ、大型タッチスクリーンを用いた新しい操作コンセプト
- システム出力 330kW、最大トルク 700Nm のプラグインハイブリッド
- このコンセプトに基づいた市販モデルを 2018 年に発売

2017年1月9日、インゴルシュタット/デトロイト：ダイナミックかつ高効率できわめて快適：アウディは、デトロイトで開催された北米国際自動車ショー (NAIAS) 2017で、Audi Q8 concept を発表。このモデルにより、フルサイズクラスの新しいセグメントへの参入を計画しています。このクルマは、従来のスポーツユーティリティビークルの屈強な佇まいに代わる、新しいエレガントな選択肢となります。Audi Q8 concept は、最上級のプレステージ性を備えたクルマで、このモデルには、SUV ならではの広い室内と、クーペのエモーショナルなスタイリングが融合されています。駆動力を供給するのは、パワフルかつ高効率なプラグインハイブリッドのドライブシステムで、330kW のシステムパワーと 700Nm の最大トルクを発揮します。このコンセプトカーは、アウディが 2018 年に市場導入を予定している生産モデルのベースとなるものです。

全長 5.02 メートルの Audi Q8 concept は、フルサイズクラスのなかでも特別な存在感を備えています。3メートルの長いホイールベースにより、乗員と荷物のための広いスペースを提供します。ルーフラインは低く傾斜してクーペを連想させますが、後席乗員には広いヘッドルームとショルダールームが確保されています。コックピットの操作には大型のタッチスクリーンが採用され、さらに進化版のアウディバーチャルコックピットとコンタクトアナログ式のヘッドアップディスプレイにより、機能が補完されています。ヘッドアップディスプレイには、AR (オーグメンティッドリアリティ：拡張現実) テクノロジーが用いられており、現実とバーチャルな世界の融合が図られています。

AUDI AG セールス&マーケティング担当取締役のディートマー フォッゲンライターは次のように述べています。「Q8 concept は、アウディのなかでも頂点に位置するクルマです。このモデルには、テクノロジーとデザインの両分野におけるアウディの高い能力が示されており、また、将来のアウディの市販フルサイズ SUV の姿を垣間見せるクルマにもなっています。お客様は、次世代のディスプレイと操作コンセプトにより、まったく新しいコネクティビティを体験できるはずです。」

ダイナミックなラインとデジタルマトリクスレーザーテクノロジー：フロントエンド

2.04メートルの全幅を持つ Audi Q8 は、フロントビューを見ただけでも強烈な印象を与えます。特徴的なのは、ハニカム構造のインサートを備えた八角形のシングルフレームグリルです。この立体的なデザインのシングルフレームグリルは、今日のアウディの市販モデルのグリルよりもかなり幅が広がっており、6本の垂直ダブルバーがラジエターグリルを構成するとともに高さをアピールする役割を果たしています。グリルの周囲は、コントラストカラーでペイントされたマスクで囲まれています。外側のエアインレットは、タービンのインテークのように深くダイナミックなデザインがなされており、バンパーの下端部分はアルミニウムブレードで縁取りされています。

フラットでウェッジシェイプのヘッドライトは、エクステリアの全体的な印象に溶け込み、デザイン面では周囲のエアインレットとも強く関連づけられています。個々のライトユニットにはガラスのカバーが付けられていますが、ヘッドライト全体としてはオープン構造になっていて、空間における自由な印象をアピールしています。アルミ製ヘッドライトハウジングにも、シングルフレームのテーマが再現されており、明確なジオメトリーによりシャープな風貌を演出。X型をしたブルーのレーザーライトが描き出すサインがロー及びハイビームに採用された「デジタルマトリクス レーザーテクノロジー」を象徴しており、百万ピクセルに分解できるそのライトは、高い解像度と正確性で夜道を明るく照らします。ボンネットの先端と接する部分には、細い LED ガイドが設置され、そこからダイナミックターンシグナ

ルとデイトタイムランニングライトの光が放たれます。LED ガイドはヘッドライトの外を取り囲むように設置。e-tron を表す未来的な光のサインが形成され、すべての照明機能にはダイナミックな要素が与えられています。

アスリートのように力強く：サイドビュー

Audi Q8 concept の引き締まったアスリートのような印象は、サイドビューでも変わりありません。ドアにはウィンドーフレームがなく、低いルーフラインのスタイルに寄与しています。Audi Q8 concept の全高は 1.70 メートルです。サイドウィンドー下、ショルダーライン、ダイナミックライン、そしてシルラインなど、ボディを構成するラインはどれも後方に行くほど上昇しています。フェンダー、ドア、サイドパネルの表面は力強いカーブを描いており、ドアの下部は深くえぐれた形状となっています。その他のデザインの特徴は、リヤドアの下部に配された quattro ロゴや多角的な造形のエクステリアミラーなどです。ドアは、タッチセンサーで開くことができ、センサーに指で触れると、ドアは決められた角度まで自動的に開きます。

フラットで幅広い C ピラーやホイール上に力強く張り出したショルダー部分などは、1980 年代の初代 Audi quattro を彷彿とさせます。この点では Audi Q8 concept は、先に発表されたショーモデルの Audi Prologue シリーズの延長線上にあるといえます。Audi Q8 concept のバランスのとれたプロポーションは、フロントとリヤのホイールを強調しており、quattro の血筋を明確に表現。力強く張り出したホイールアーチは、2 重のデザインにより存在感が強調されています。ドアのシルの部分には、光沢仕上げのアルミが使われていて、ボンベイブルーのボディペイントと鮮やかなコントラストを構成しています。

フラットでコンパクト：リヤ

Audi Q8 concept の大きく傾斜したリアウィンドーの上には、ルーフエッジスポイラーが長く伸びています。一方、ウィンドーの下側ではダブルスポイラーリップが電動パワー式のテールゲート上に、独特の丸みを帯びた張り出しを形成しています。リアエンドの左右一杯に伸びたライトのラインが、特徴的な e-tron のライトサインの一部を構成。このラインはテール&ブレーキライトとして機能するほか、ダイナミックターンシグナルの役割も果たします。アルミ製ブレードのなかには 4 つの照明エレメントが設置されており、ヘッドライトのデザインがここにも反映されています。テールライトの個々のエレメントもまたオープンタイプで、すべてのライトにダイナミック機能が与えられています。

Audi Q8 concept のライセンスプレートは、ライトのあいだの黒い帯状のトリムの上に設置。これは、初代 Audi quattro の特徴的なデザイン要素のひとつでした。ディフューザーはアルミ仕上げで、そこにカーボンアトラス仕上げのエレメントがインサートされています。この素材の組み合わせはヘッドライト周りにも採用され、スポーティさを強調する効果を生んでいます。

4 人のための贅沢なラウンジ：インテリア

Audi Q8 concept のインテリアは、4 人の乗員+大型スーツケースを複数積載しても十分なスペースを提供します。ラゲージコンパートメントの容量は 630 ℓ。コックピットでは、ワイドに伸びた水平ラインがスポーティであると同時にエレガントな雰囲気を醸し出しています。シフトレバー用のコンソールは、センタートンネル上に浮いているように見え、ここでドライバーは完全電子式の「シフト バイ ワイヤー」によって 8 速ティプトロニックを操作することができます。コンソールの形状はヨットの船尾を連想させます。

ラップアラウンドのモチーフはフロントドアから始まります。この水平方向の大きなアーチはフロントウィンドー下端に沿って走り、さらにドライバーと助手席シートを乗員に圧迫感を与えることなく囲んでいます。スポーツシートとリヤの 2 つの独立式シートは、明確に張り出したサイドボルスターからヘッドレストまで複数の独立した部分から構成されているように見えます。水平のアルミ製パーツがウィンドーショルダーの高さでバックレストを上下に分割しています。

明確な水平ラインで構成されたインストルメントパネルは、インテリアの方向に向けて傾斜がつけられています。ダッシュボード中央の操作/ディスプレイ面はいわゆる「ブラックパネル」（アルミ製のフレームに囲まれた黒い帯状の部分）と融合しています。スイッチをオフにするとモニターは見えなくなり、パネルの中に溶け込んでインテリア全体のデザインと融合するようになります。この操作パネルは、ディスプレイが作動しているときもインテリアのほかの部分との調和を失うことはありません。前席のエリアでは、このブラックパネルに quattro のロゴバッジが組み込まれており、矢の形状をしたドアイン

レイのデザインも非常に印象的です。インレイと一体となったアルミ製の装飾バーが、ドアオープナーの役割を果たしています。暗いときにはLEDのライトガイドが点灯し、インテリアを白い光で照らします。

Audi A8 concept は、カラーと素材の面でもクールでスポーティな雰囲気が演出されています。そのなかのハイライトのひとつが、インストラメントパネルとドア/フロアに採用された3次元デザインの人工シボです。ここでは、新しい幾何学的な織パターンを備えた光沢仕上げのカーボンとアルミ製のストリップ及びフレームがアクセントになっています。ブラシ仕上げされた部分は比較的暗く、ヘッドライニングからセンターコンソールに近づくにつれ、グレーからシルバーグレー、さらにパステルシルバーという風に段階的に明るさを増していきます。

Audi Q8 concept のこのテクニカルマテリアルは、ソフトな表面と見事なコントラストを形成しています。シート表材は、ファインナッパレザーとヌバックレザーのコンビネーションで、いずれも色はパステルシルバーです。シート張地は、バックレストを上下に分かつパーツの部分で反転していて、そこを境に内側の部分が外側になります。ヘッドレストのカバーには、レザーと同じ色のハイテクなストラクチャード テクススタイルが用いられています。

新しい方式：操作系とディスプレイ

Audi Q8 concept のエレガントなインテリア アーキテクチャーは、革新的な操作/ディスプレイコンセプトと見事な融合をみせています。インフォメーションの提供と操作の指示は主にタッチディスプレイを介して行ない、オーディオバーチャルコックピットとコンタクトアナログ式のヘッドアップディスプレイにより、その機能が補完。また、すべてのディスプレイにはもっとも重要な情報にシステマティックに集中する、新しい「デジタルデザイン」が採用されています。

コンタクトアナログ式のヘッドアップディスプレイは、重要な情報をフロントウインドー上のドライバーの直接的な視界のなかに投影。その結果、まるで実際の環境のなかにサインが存在するように感じられます。例えば、ナビゲーションの矢印が実際に道に置かれているように見えます。これは、AR（拡張現実）テクノロジーを巧みに応用した結果で、ドライバーアシスタンスシステムからの告知サインも仮想と現実の世界が溶け合った形で表現されます。

オーディオバーチャルコックピットもまた、新しい機能が増え、よりダイナミックなものになりました。1920×720ピクセルになった画面は、かつてない精度で細部を表示します。「オート」ディスプレイモードにすると、12.3インチ TFT ディスプレイ上のマップやリストや追加情報のためのスペースが広くなり、トップダウン マップビューでは選択されたルートがわかりやすく示されます。ズームインすると、3D で現在位置とその周囲が表示。ステアリングホイール上のボタン操作を通じて、ドライバーは「パフォーマンス」モードに切り替えることができます。このモードでは、スピードメーターとパワーメーターの針が3Dディスプレイのなかに浮かび上がってきます。

Audi Q8 concept では、それ以外のモニターはすべてタッチディスプレイになっています。このコンセプトの大きな利点は、ダイレクトで素早くわかりやすい操作が可能になることです。ドライバーは見たその場所でそれぞれの機能を選択することができます。タッチスクリーンのおかげで、ボタンやスイッチやレバーの数を減らすことができ、その結果、かつてない整然でクリーンなインテリアが実現しています。

ダッシュボードのセンターに設置された MMI モニターは、インフォテイメントシステムのコントロールと車両設定のためのものです。空調システムのディスプレイは、センターコンソールのダイアゴナルセクションと一体化されており、ドライバーの手を8速ティプトロニックの低いセクターレバーの上に乗せ、タッチスクリーンを快適に操作することができます。シートに内蔵されたセンサーが助手席乗員の存在を検知した場合、タッチスクリーンには空調のセッティングが映し出されますが、この機能はドライバーひとりだけでドライブしている場合には作動しません。コックピットにあるもうひとつのタッチスクリーンは、照明機能をコントロールするためのものです。

パワフルで高効率：ドライブシステム

Audi Q8 concept は、ドライブシステムとサスペンションに市販モデルのテクノロジーを用いており、このコンセプトモデルに採用することでその重要性を改めてアピールしています。プラグインハイブリ

ッドは、スポーティな動力性能と高い効率とを両立させるテクノロジーです。内燃エンジンの 3.0 TFSI は、245kW (333hp) の出力と 500Nm の最大トルクを発生し、電気モーターは 100kW のパワーと 330Nm のトルクを提供します。それらはデカップラーの機構とともに、8 速ティプトロニックと組み合わせられています。このようにして完成されたシステムは、330kW のパワーと 700Nm のトルクを発生。それにより Audi Q8 concept は 0-100km/h を 5.4 秒で加速し、最高速度は 250km/h に達します。プラグインハイブリッドモデルに適用されるルールに従った場合、NEDC (新欧州ドライビングサイクル) テストモードにおける 100km 走行あたりの燃料消費量はわずか 2.3 ℓ に過ぎません。これを CO2 排出量に換算すると 53g/km となります。

リヤに搭載されたリチウムイオンバッテリーは、104 に細分化されたセルから構成されます。エネルギー容量は 17.9 kWh で、それにより Audi Q8 concept は純粋な電動 (EV) モードのみで 60km の距離を走行することが可能。TFSI エンジンと併せた総航続距離は最大で 1,000km に達します。出力 7.2 kW の充電装置を使った場合、フル充電までに要する時間は約 2 時間半です。

ドライビング中は、「ハイブリッドマネジメントシステム」が Audi Q8 concept の運転状況をインテリジェントかつフレキシブルにコントロール。すなわち、状況に対応して自動的にパワーブーストしたり、動力を切ってコースティング状態にしたり、エネルギーを回生したりします。生産モデルですでにドライバーの心強い助けとなっている予測効率アシスタントのシステムが、車両周囲の状況について、ハイブリッドマネジメントシステムに詳しい情報を送り続けています。ナビゲーションシステムからのルートデータ、及び Audi connect Car-to-X サービスなどもその判断の対象に含まれます。

ドライバーは、スタート/ストップシステムの場合と同様に、底部がフラットなステアリングホイール上に並んだサテライトボタンを通じて、アウディドライブセレクトを操作することができます。ドライブモードは 3 つ設定されていて、そのうち「EV」モードを選ぶと電気モーターによる走行が優先され、「hybrid」モードを選ぶとハイブリッドマネジメントシステムの判断に従ってドライブタイプが選択されるようになります。また、「battery hold」のモードを選ぶとバッテリーの消耗を避ける方向での制御が行われるようになります。

生産モデル譲りのハイテク：ドライブトレインとサスペンション

Audi Q8 concept では、quattro フルタイム 4 輪駆動システムを介してハイブリッドドライブのパワーを 4 輪に理想的に振り分けています。限界的なコーナリングにおいては、quattro システムはホイールセレクトティブトルクコントロールと緊密な連携により作動します。そのとき、内側のホイールに僅かにブレーキをかけることでクルマの俊敏性と安定性を向上させます。

Audi Q8 concept は、広いトレッドを用いたサスペンションシステムにも市販モデルから最新鋭のテクノロジーを移植させています。減衰力の制御機能も備えたアダプティブエアサスペンション スポーツは、しなやかなクルージングからタイトに引き締まったハンドリングまで幅広い乗り味を提供します。さらに、このコンセプトモデルは最低地上高も 2 段階 (90mm 差) に調整可能で、それぞれ理想的な車高が選択できるようになっています。なお、サスペンションシステムは前後とも軽量の 5 リンク式を採用しています。

タイヤサイズは 305/35、11J×23 インチの大径ホイールと組み合わせられます。このホイールは 5 本 Y 字スポークにより、立体的で力強いイメージが打ち出されています。ブレーキには、力強い制動力を発揮する 20 インチ径のセラミックブレーキディスクを採用しています。

*本リリースは、AUDI AG 配信資料の翻訳版です。日本への導入時期、仕様などについては未定です。