



2017 年 4 月 4 日

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

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

新型 Audi A5 / S5 Coupé, Sportback , Cabriolet



Audi A5 Coupé

3つのボディタイプと日本向けのモデル

クラシカルな2ドアのCoupé、ユニークな4ドアクーペのSportback、そして電動開閉式ソフトトップを備えたエレガントなCabrioletという、いずれも魅力的な3つのボディバリエーションを揃えたAudi A5は、デザインの美とスポーティな走行性能、そして日常の足としての機能性を融合している点で、ミッドサイズクラスにありながら、アウディを代表するモデルシリーズのひとつといえます。quattroフルタイム4WDシステム、効率とパフォーマンスを究めたTFSIエンジン、さらに、最新の電子技術を駆使して安全性を高めた数々のアシスタンス機構など、アウディならではの先進テクノロジーも満載されています。

2007年3月のジュネーブ・モーターショーでデビューした初代Audi A5 Coupéは、エレガンスとスポーティネスを融合した魅惑的なスタイリングにより、短期間のうちに市場での成功を確実なものにしました。評判を呼んだのはデザインだけでなく、4シータークーペとしての完全な実用性、スポーティな運動性能と快適性を両立させた走り、細部まで精密で高品質な造りによっても、人々にインパクトを与えました。

その2年後にはAudi A5 CabrioletとSportbackが相次いでラインナップに加えられ、顧客の幅も広がったA5は、アウディにとって、なくてはならないモデルシリーズになりました。そのうち、流麗なクーペのシルエットに4枚のサイドドアとテールゲートを付与したAudi A5 Sportbackは、Audi A5 Coupéが持つスタイリッシュネス、機能性に、高いユーティリティとバーサティリティ（多目的性）をプラスした真にユニークなモデルとして、新たな顧客を生み出し、翌2010年初頭から販売が始まった日本においては、Audi A5シリーズの顧客の過半数が、この4ドアクーペを選んでいきます。

もうひとつのバリエーションであるAudi A5 Cabrioletも、2009年の発売以来一部の人々のあいだで熱烈な支持を受け、プレミアム ミッドサイズコンバーチブルのセグメントで国際的なベストセラーの地位を確保するまでになっています。典雅な印象のソフトトップを採用する一方で、遮音処置を万全にするなどして、クーペと遜色ない快適性、日常性を確保した点が手堅い成功につながりました。Coupé、Sportback同様、強力なスーパーチャージャー付き3.0ℓ V6 TFSIエンジンとquattroフルタイム4WDシステムと搭載した高性能版のAudi S5 Cabrioletもカタログに設定されており、オープンエアモータリングの楽しさとスポーツカー並みの動力性能を融合した、これもユニークな選択肢になっています。

そんなAudi A5シリーズが、第2世代に進化することになりました。「美しさとスポーティな走りと実用性の融合」という、初代モデルの持ち味にさらに磨きをかけ、同時に最新テクノロジーを惜しみなく投入することで、安全性や効率、また現代のクルマに求められるコネクティビティやインフォテインメントの機能などを格段に向上させた新型Audi A5のCoupé、Sportback、Cabrioletは、それぞれのカテゴリーで、新たなベンチマークを確立することになるでしょう。

日本市場においては、以下の合計8モデルが販売されます。

- Audi A5 Sportback 2.0 TFSI
- Audi A5 Sportback 2.0 TFSI sport
- Audi A5 Sportback 2.0 TFSI quattro sport
- Audi A5 Coupé 2.0 TFSI quattro sport
- Audi A5 Cabriolet 2.0 TFSI quattro sport
- Audi S5 Sportback
- Audi S5 Coupé
- Audi S5 Cabriolet

このうち、FWD（前輪駆動）を採用したAudi A5 Sportback 2.0 TFSIとAudi A5 Sportback 2.0 TFSI sportの2モデルには、140kW（190PS）（欧州仕様車参考値）を発揮する新開発の2.0ℓTFSIエンジンが搭載されます。quattroフルタイム4WDシステムを採用したAudi A5 Sportback 2.0 TFSI quattro sport、Audi A5 Coupé 2.0 TFSI quattro sport、及びAudi A5 Cabriolet 2.0 TFSI quattro sportの3モデルには、185kW（252PS）（欧州仕様車参考値）の高性能版2.0ℓTFSIエンジンが搭載されます。いずれもトランスミッションは、7速Sトロニックです。また、スポーツモデルのAudi S5 Sportback、Audi S5 Coupé、Audi S5 Cabrioletには260kW（354PS）（Cabrioletは欧州仕様参考値）の強力なパワーを誇るターボチャージャー付き3.0ℓ V6 TFSIエンジンが搭載され、quattroフルタイム4WDシステムとの組み合わせで圧倒的な運動性能を実現しています。この新型S5の各モデルには、8速ティプトロニックのトランスミッションが採用されています。

エクステリア

アウディのデザインチームは、新型 Audi A5 において、ドラマティックなシルエットとアスリートのように引き締まったボディラインを巧みに融合してみせました。Coupe も Sportback もプロポーションはスポーティで、完璧なバランスがとれています。長くなったホイールベース、短い前後オーバーハング、パワードームを備えた長いボンネットにより、ダイナミックな個性が鮮やかに表現されています。

サイドビュー

ウェーブを描いた力強いショルダークラインが、新型 Audi A5 Coupe / Sportback のサイドシルエットに、優美でありながらもドラマティックな表現を与えています。ウェーブしたラインは、先代の Audi A5 においても、エクステリアの個性を引き立てる重要なデザイン要素のひとつでした。新型では、その形状がさらにリファインされ、3 次元の洗練された造形に進化して、ボディサイドに光と影のエキサイティングな交錯を生み出しています。ボディサイドを前後に貫くこのラインとホイールアーチ上の膨らみにより、quattro の



Audi A5 Sportback

DNA も表現されています。フロントのホイールアーチと A ピラーをつなぐ部分に装着された 3 次元デザインのクロームのトリムエレメントが、スポーティなスピリッツを象徴。同時に、ドアのトップショルダークラインに設置されたサイドミラーでも、躍動感のある印象を盛り上げています。通常より後方に設置された A ピラーから始まるルーフラインが、引き締まったボディの上で流れるような弧を描いています。サイドウィンドウは、マットアルミニウムシルバー仕上げのトリムストリップで縁取りされており、傾いた C ピラーのところで、それが太くなって抑揚のあるアーチを形成しています。

スポーティクーペならではのフロントエンド

スポーティさを強調したフロントエンドも、新型 Audi A5 Coupe / Sportback の重要な視覚的特徴のひとつです。立体感のある造形が与えられたシングルフレームグリルは、従来型のものよりずっと平たく幅広くなりました。その両側にある、3 次元造形のヘッドライトも、水平基調のフロントエンドと完璧な調和をみせています。ヘッドライトは、シングルフレームグリルの上端より少し高く設置されており、シングルフレームグリルがそこから下方に力強く広がった造形は、Audi A5 シリーズでは初の新鮮なデザインディテールとなっています。

マトリクス LED ヘッドライト

オプション設定されたマトリクス LED ヘッドライトには、LED テクノロジーによるすべての照明機能が備わっています。マトリクス LED ヘッドライトの新しい光のグラフィックは、ロー及びハイビームが 2 重の目のような印象を生み出して、4 つの目が光るような特徴的な顔を演出しています。マトリクス LED ヘッドライトでは、合計 18 の LED が 2 つのレンズと組み合わせられてハイビームの機能を果たします。ルームミラーに設置されたカメラからの情報をもとに、LED 制御ユニットが、個々の LED をスイッチオン、オフ、もしくは 64 段階に光量調整します。マトリクス LED ヘッドライトは、それにより合計数千ものパターンで、ハイビームの配光を制御していきます。マトリクス LED ヘッドライトは、道路の前方を常時、太陽光と同じ性質の明るい光で照らしつつ、他の通行者にまぶしい思いをさせることはありません。ヘッドライトの反射で道路標識が見にくくなる事態を防ぐため、標識のある方向には、ライトの出力が自動的に制限される仕組みにもなっています。

リヤエンド

新型 Audi A5 Coupé / Sportback は、短いリヤエンドにおいても、清潔感のある水平ラインをデザインの基調にしています。リヤハッチゲートの後端部には、スポイラー効果を持った特徴的なリップが取り付けられています。また、ボディ同色のリヤエプロンの下部にも、別個のリフレクターが設置されており、これが視覚的に、ボディの幅の広さを強調する役割も果たしています。

スリムな 3 次元デザインのリヤコンビネーションランプには、標準で LED テクノロジーが採用されています。LED による光のグラフィックにより、ライトの立体感がとりわけ際立つ演出がされています。外端に配された光による縦の鋭いエッジにより、リヤエンドの幅の広さが強調されています。メインとなるテールライト機能の下に繊細なグラフィックのブレーキライトが設置され、その上方には、イエローの光が内側から進行方向にむけて流れる「ダイナミックターニングナル」（マトリクス LED ヘッドライト装着車）の機能が収められています。

新型 Audi A5 Coupé / Sportback ではシリーズを通じて合計 11 タイプのボディカラーが設定されています。そのうち、アイビスホワイトだけはソリッドペイントで、グレイシアホワイト、フロレットシルバー、ミストブラック、マンハッタングレー、モンズーングレー、アーガスブラウン、タンゴレッド、マタドルレッド、スクューバブルー、メタリックペイント、残るデイトナグレーはパールエフェクトペイントです。

インテリア

最適化された機能と完璧なワークマンシップ—新型 Audi A5 シリーズでは、このアウディ伝統の持ち味が、最高のレベルにまで引き上げられています。また、インテリアは実際に広がっているだけでなく、水平基調のクリーンなデザインでまとめられたインストルメントパネルなどにより、広々とした印象が強調されています。



室内はあらゆる点で広がっていて、例えば Coupé の場合、従来型と比べて、室内長は 17mm 延長され、前席のショルダールーム（従来型比+26mm）も、ヘッドルーム（同+12mm）も、それぞれ大きくなっています。後席乗員のニールームも 23mm 拡大しました（数字はいずれも欧州仕様）。トランク容量も、従来から 10ℓ 増えて、クラストップレベルの 465ℓ が確保されています。

シート

今回のモデルチェンジを機に、Audi A5 の各モデルのシートはゼロから開発されることになりました。新しいシートにおいて、ドライバーと助手席乗員の利便性を高めているもののひとつが、Coupé に搭載されているパワーベルトフィード機能も備えたシートベルトの高さ調整機構です。全モデルに標準で、シートとランバーサポートのパワー調整機構が搭載されているほか、ベースモデルの A5 Sportback 2.0 TFSI の除くモデルではスポーツシートとシートヒーターが標準設定となります。

ステアリングホイール

ステアリングホイールのデザインも一新されました。エアバッグをコンパクトなモジュールの中に収めることに成功したため、メーター類の視認性が向上。重量を減らすために、ステアリングホイールのフレームにはマグネシウムを使っています。新型 Audi A5 は全モデル、3 スポークのレザーマルチファンクション ステアリングホイールを採用し、S トロニックの変速を行うためのシフトパドルを装着しています。

インテリアにおける重量削減

軽量設計の基本方針はインテリアにおいても徹底されました。例えば、フロントシートのサブストラクチャーに、高張カスチールを採用。リヤシートでトランクスルーの機能を司るパーツには、マグネシウムを使用しています。従来型と比較すると、シート全体で 8kg の重量を削減し、さらに、重量を最適化したカーペット、アルミニウム製ブレーキペダル、フォーム成形によるデフロスターダクトなどにより、4kg カットしています。

インテリアの素材とカラー

新型 Audi A5 の各モデルのインテリアは、素材とカラーのチョイスによって、広々感とエレガンスな印象がさらに強調されることになります。インテリアカラーは、ブラックのほかに、モデルによってはベージュやグレーが用意されており、シート素材も、ファブリックのほか、パーシャルレザーと、豊富な選択肢が設定されています。

新型 Audi A5 の各モデルのインテリアで、もうひとつ印象的なのが、3 次元造形され、広い面をカバーするデコラティブパネルです。このパネルには、落ち着いたオークナチュラルグレー、コンテンポラリーな感覚のマットブラッシュアルミニウム／アルミニウムエプリスを用意されています。この上質感溢れるデコラティブパネルでインストルメントパネルを右から左まで覆い、さらに、同じ素材をドアトリムの一部にも用いることによって、ドライバーと助手席乗員に対し、囲まれ感がありながらも圧迫感のない、心地よい雰囲気を演出しています。

長く伸びたエアイベント

新型 Audi A5 の各モデルでは、横に長く伸びたエアイベントと下に潜り込むようなセンターコンソールにより、インストルメントパネルが宙に浮かんでいるような印象が演出されています。水平方向に長く伸びたエアイベントは、循環するエアの絶対量を増やしながらも、乗員に直接的に風があたるのを防ぐ効果を生んでいます。ベースモデルの A5 Sportback 2.0 TFSI の除くモデルでは室内は 3 つのゾーンに分けて空調機能を設定することが可能で、リヤシートの乗員にも、デジタルディスプレイを備えた専用の空調パネルが提供されています。

新開発のオートエアコン

今回完全に再設計されたエアコンディショナーは、従来型に対し、エネルギー消費を大幅に減らしており、ファンモーター、外気取り入れ機構、冷却回路などが改良されたほか、エアコン本体も柔軟な制御が可能なものに進化しています。また、供給するエアのクオリティも非常に高いものになっていて、外気導入、内気循環のいずれのモードを選んでも、活性炭を含んだフィルターにより、どんな小さな浮遊物も取り除かれる仕組みになっています。エアコンの制御パネルは、もうひとつの注目点で、コントロールダイヤルの上に直接温度の数字がデジタル表示されるという、斬新なデザインが採用されています。

ラゲージコンパートメント

美を追求したデザインと、高いスペース効率が両立している点は、新型 Audi A5 各モデルの大きな魅力のひとつです。Coupé モデルのトランク容量は 465ℓ で、従来型と比べて 10ℓ 拡大されました。リヤにテールゲートを備えた Sportback のラゲージスペースは、通常時 486ℓ、リヤシートを完全に折りたためば、最大 1,300ℓ の容量を得ることが出来ます。このリヤシートのバックレストは 40 : 20 : 40 の 3 分割可倒式で、荷室側からレバーを使って倒すことができます。どちらのモデルでも、ラゲージスペースはきれいな立方形をしているため、荷物の積み込みが容易になっています。なお Sportback には、電動開閉式のテールゲートを標準装備。開閉は、テールゲート及び運転席のドアトリムに設置されたスイッチ、もしくはリモコンキーのボタン操作により行えます。

ディスプレイと操作系

新型 Audi A5 の各モデルには、最上級のオプション装備として、アウディ バーチャルコックピットやヘッドアップディスプレイが設定されています。ドライバーは、革新的な MMI ディスプレイの 2 つのセントラルコンポーネントと制御コンセプトを介して、数多くの機能を迷うことなく利用することができます。



標準仕様のインストルメントには、視認性に優れた大型のアナログスピードメーターとタコメーターが備わりますが、その 2 つのメーターのあいだには、ドライバーインフォメーションシステム (DIS) として、7 インチのカラーディスプレイを設置しています。

アウディ バーチャルコックピット

新型 Audi A5 の各モデルでは、その標準仕様のアナログメーターパネルのほかに、オプションでフルデジタルの多機能ディスプレイ、「アウディ バーチャルコックピット」を装着することができます。1,440×540 ピクセルの高解像度を備えた 12.3 インチの大型 TFT モニターが映し出す画像は、きわめてクリアで精密であり、画像は 1 秒間に 60 回の頻度で切り替わるため、例えば、タコメーターの針なども、スムーズで正確な動きを示します。このデジタルディスプレイは、じつに多様で広範囲の情報を表示することができ、そこで基調となるカラーは、選択されたメインメニューに応じて変化します。例えば、Media メニューを選べばオレンジとなり、Phone メニューではグリーンになります。画面の下側には常時、外気温度、時間、オドメーターの値、及び警告や情報表示のアイコンが表示されます。

ステアリングホイールに設置された View ボタンを押せば、基本画面を切り替えることができ、「プログラシブビュー」を選択すると、中央のウィンドウが広がって、ナビゲーションマップや電話帳、ラジオやオーディオの機能などに大きなスペースが割り当てられるようになります。その場合、レブカウンターとスピードメーターは丸形の計器としてディスプレイの両側に表示されます。もうひとつの「クラシックビュー」を選べば、2 つの丸形メーターがアナログパネルの場合と同じサイズにまで拡大され、それに伴って、中央のウィンドウが小さくなります。

ヘッドアップディスプレイ

新型 Audi A5 の各モデルでは初のオプション設定となるヘッドアップディスプレイは、フロントウィンドーに運転に必要な情報をアイコンや数字の形で投影することで、前方の道路から目を離すことなく新型 Audi A5 を運転できるようにしてくれます。カラー画像は、白い LED バックライトを備えた TFT モニターによって生み出されます。2 枚の非球形ミラーがそれを反射しながら拡大すると同時に、ウィンドーの傾斜やカーブから生じる画像の歪みを補正する働きも果たしています。情報はウィンドウ面積にして 200×80mm の範囲に映し出されますが、ドライバーの視点では、それが 2 メートル先にあるように感じられます。人の眼はその情報を瞬間的に読み取り、そのとき眼の焦点を調整する必要がありません。ドライバーは MMI のコントロールシステムを介して、どの情報をヘッドアップディスプレイに表示するか、任意に設定することができます。表示場所の高さや表示の明るさも調整が可能です。

新しい MMI ディスプレイ

新しい MMI モニターには、アウディの革新テクノロジーとデザインのノウハウが凝縮されています。わずかに丸みを帯びた黒いガラス面を備えたディスプレイは、高級タブレットコンピューターのような外観をしています。モニターの厚さはわずか 13mm で、フレームには落ち着いたシルバーカラーのマグネシウムが用いられており、その 8.3 インチ画面に映し出される高解像度のアニメーションは素晴らしいクオリティを誇ります。

Audi MMI

MMI の操作は、センターコンソールに設置された MMI ターミナルを介して行います。MMI ターミナルは、左右非対称なデザインが採られたセンターコンソールのなかでセンターコンソールに寄った場所に配置され、低めに設計されたギヤセクターレバーは、操作するときに、手首を快適に休める場所として活用できます。

MMI ターミナルの中核を成しているのは、白のイルミネーションリングが配されたロータリープッシュボタンです。今回からその傍らに、タッチセンサーが備わったタッチパッド「MMI タッチ」が配置されており、ドライバーはそこから文字を入力したり、また指でのジェスチャーにより、例えば、ナビゲーションマップを拡大したりスクロールしたりできます。MMI ターミナルはその中央のロータリープッシュボタンのほか、重要な基本メニューを呼び出すための 2 つのトグルスイッチ、Menu ボタン、Back ボタン、ユーザーが自由にプログラムできる 8 つのボタンなどで構成されており、ロータリープッシュボタンの左右に配された残る 2 つのボタンは、Function 及び Option のメニューに手早くアクセスするためのものです。

フラットな階層設定と MMI サーチ

Audi MMI のメニュー構造は、今回ゼロから見直しが行われました。そのフラットな階層は、今日のスマートフォンに基づいたものです。従来の固定したメニューツリーに代わって、インテリジェントで誰にもすぐに理解できるロジックが採用され、使用頻度の高い機能に、2～3 回クリックするだけで到達できるようになっています。そのとき注目に値するのが新機能の MMI サーチで、これはすべての基本メニューに含まれ、ネット世界の検索エンジンのように、自由な文字入力により検索を実行することができます。数文字入力ただけで検索がスタートして、様々な情報に素早くアクセスすることができます。

ドライブトレイン

新型 Audi A5 には、シリーズを通じて 2 つの仕様の 2.0 TFSI エンジンが設定されています。いずれも、TFSI ユニットとして、気筒内直接燃料噴射とターボチャージャーによる過給システムを用いているほか、シリンダーヘッド一体型の排気マニフォールド、最新のサーマルマネジメントシステム、排気バルブの可変制御を行うアウディバルブリフトシステム (AVS)、ターボチャージャーの電動ウエストゲート、中間負荷領域において吸気マニフォールドからの間接噴射により FSI 直噴を補足する「デュアルフューエルインジェクション」といった革新メカニズムやテクノロジーを採用しています。

quattro モデル用の 165kW (252PS) 2.0 TFSI

quattro ドライブを採用したモデルに搭載されるハイパワー仕様の 2.0 TFSI は、185kW (252PS) の最高出力と 370Nm/1,600～4,500rpm の最大トルクを発揮します。従来型の Audi A5 quattro に搭載されていた 2.0 TFSI と比べると、30kW (41ps)、20Nm、パワー、トルクが向上しており、このエンジンを搭載する新型 Audi A4 2.0 TFSI quattro (7 速 S トロニック採用) は 0-100km/h を 6.0 秒*、最高速は電子リミッターの作動する 250km/h に達するなど、本格スポーツモデルに近い運動性能を実現しています。その一方で燃費効率も 16.5km/ℓ と、従来型 (13.6km/ℓ) から 21 パーセントの改善を実現しました。



新開発の 140kW (190PS) の 2.0 TFSI

前輪駆動 (FWD) を採用した新型 Audi A5 Sportback に搭載される 2.0 TFSI のもうひとつの仕様は、140kW (190PS) の最高出力と 320Nm/1,450～4,200rpm の最大トルク (いずれも欧州仕様車参考値)



を発揮します。こちらを搭載した Sportback 2.0 TFSI もなかなかの俊足を誇り、7 速 S トロニックとの組み合わせで 2.0ℓ クラスのガソリンエンジンを搭載したモデルとしては、トップレベルの値を実現しています。

革新的な燃焼方式とライトサイジング

こうした優れた数値が実現した背景には、アウディの新しい技術戦略があります。アウディはこれまで成果を上げていたダウンサイジングの戦略をさらに一歩進めて、「ライトサイジング」のコンセプトを具現しています。140kW (190hp) 仕様（欧州仕様車参考値）の 2.0 TFSI エンジンの画期的な高効率性は、「B サイクル」と呼ばれるアウディ独自の革新的燃焼方式の賜物であり、ここでは、比較的大きな排気量が、ハンディキャップではなく前提条件となっています。短縮された圧縮工程、長い膨張行程に、非常に高い圧縮比を組み合わせたこの新しい燃焼方式は、走行中もっとも頻繁に使われる中間負荷領域において、とくに効率面での効果を発揮します。吸気バルブは、通常よりもかなり早いタイミングで閉じられ、その結果、吸気マニフォールド内の圧力が高まり、吸気工程におけるスロットルロスが減少しています。

圧縮工程を短縮することで、エンジンの圧縮比を通常の 9.6 から、過給機付きエンジンとしてはきわめて高い 11.7:1 まで高めることに成功しました。そのプロセスにおいて、エンジンが圧縮する混合気量は、1.4ℓ エンジンのそれと変わりありません。その一方で、2.0ℓ の排気量をフルに活かせる膨張行程においては、高圧縮比のメリットがふたたび得られることになります。燃焼時の圧力が高ければ、そのぶん熱エネルギーを運動エネルギーに変換する効率も高まるからです。吸気時間が短くても燃焼室内に十分なスワール（混合気の渦）が発生するよう、新しい燃焼方式に合わせて、燃焼室、ピストンのリセス、吸気ダクト、ターボチャージャーのシステムなどに特別なチューニングを施しました。負荷が高くなった場合には、アウディバルブリフトシステムにより、吸気バルブの開くタイミングが遅らせて、混合気の充填量が増やし、高いパワーとトルクが発揮できるようにしています。燃料の噴射圧も、250 バールまで高めています。

新開発の 7 速 S トロニック

トランスミッションは、新型 Audi A5 のすべてのモデルに新しく開発した 7 速 S トロニックを標準設定しています。S トロニック自体も新しい設計になって、フリクションロスがさらに削減され、重量も軽くなり、オイルの供給も効率的になりました。また、遠心振り子を備えたデュアルマスフライホイールの効果で、極低速でもスムーズに走行できるようになっています。

空転しているときのトルクを削減するために、この新しい S トロニックでは、2 つの多板クラッチを、従来のように同心円状にではなく、前後に重ね合わせるよう（同軸上）に配置しています。7 速という多段ギヤの採用により、幅広い速度域をカバーすることができるようになっており、そのなかで、低速ギヤには加速重視の短いレシオを採用し、高速側のギヤは逆に、走行中のエンジン回転数を下げて燃料消費を削減するため、高めの設定にしています。新型 Audi A5 の各モデルでは、トランスミッションへの指令のすべてが、ワイヤーを介して電氣的に送られる仕組みになっているため、セレクトーレバーもしくはシフトパドルを軽く動かすだけで、変速指示が完了します。

quattro フルタイム 4WD システム

アウディの quattro フルタイム 4WD システムは、クルマの運動性能、トラクション、安全性、直進安定性といったものを最適化させる究極のテクノロジーといえます。新型 Audi A5 に採用されているのは、純粋にメカニカルなシステムであるため、作動にタイムラグがありません。通常的な運転状況では、システムの中核コンポーネントであるセルフロックング センターディファレンシャル



により、エンジントルクの 60 パーセントをリヤアクスルに、40 パーセントをフロントアクスルに振り分けていますが、路面条件や走行状況に応じて、最大フロントに 70 パーセントまで、リヤに 85 パーセントまで、エンジントルクを振り分けることが可能です、この高いロック率により、理想的な駆動トルクの配分と、各種電子コントロールシステムとの緊密な連携が可能になっています。

ホイールセレクトティブ トルクコントロール

新型 Audi A5 の各モデルの quattro システムにはすべて、どのような路面でも作動するホイールセレクトティブ トルクコントロールシステムが採用されています。高速コーナリングにおいて、ソフトウェアの働きにより、前後の（コーナーに対して）内側のホイールが滑り出す前に、それに対してわずかなブレーキ圧を加えます。この介入は、ドライバーがアクセルペダルを踏んでいない状態でも行われます。ホイールによって駆動力に差が生じることで、クルマはカーブの内側に向けて、わずかに姿勢を変えるようになります。これにより、コーナリング中もニュートラルなステア特性が長く維持されるようになり、より正確かつ俊敏で安定したハンドリングが実現しています。

シャシー&ボディ

徹底した軽量化と正確なレスポンスを特徴とする新開発のシャシーは、新型 Audi A5 シリーズのハイライトのひとつです。ダイナミックな走りから心地よいクルージングまで、見事に対応してみせる新型 Audi A5 Coupé は、ラグジュアリークラスに匹敵する資質の持ち主といっていでしょう。

フロントサスペンション

フロント 1,585mm、リヤ 1,570mm の幅広いトレッドと、このセグメントのクルマとしては長めの 2,765mm のホイールベースが、スポーティかつバランスのとれたサスペンションチューニングの基盤となっています。前輪には、改良された 5 リンク式のサスペンションを採用しました。このシステムは、前後方向及び横方向からの力に対し、ある程度別個に対応できる点をアドバンテージにしています。サスペンションのマウントは、横方向の力に対しては硬く、前後方向の力に対しては柔らかく吸収するよう設計。さらに、液体封入式のマウントを用いることで、振動も徹底して抑制しました。このマウントの採用により、快適性だけでなく運動性能の面でも好ましい効果が得られています。

従来型モデルとの違いは、最適な剛性を得るために、サスペンションのアップーリンクを直接ボディにつないでいる点です。サスペンションのすべてのコントロールアーム、ピボットベアリング及びダンパーの支柱は鍛造アルミ製で、さらにモノチューブダンパー、高強度で薄壁のスチールを用いた中空スタビライザー、リブ入りホイールハブを採用するなどして、軽量化を徹底しています。結果、従来型のモデルと比較して、フロントサスペンションだけで 6kg 以上も重量を削減できました。一方、サスペンションのロワーリンクは、新開発のラバーマウントを介して、高張カスチールとアルミコンソールのハイブリッド構造を用いたサブフレームに接続されています。サブフレームをボディのフロント部分にしっかりと固定することで、振動を抑制し、反応に優れたハンドリングを得るための礎としています。

エレクトロメカニカル パワーステアリング

新開発のエレクトロメカニカル パワーステアリングを採用することで、この部分でも、従来型に対し 3.5kg の軽量化を実現しています。油圧を使った従来のシステムと比べてエネルギー消費が少なく、ギアレシオも 15.9:1 とクイックな設定になっています。パワーアシストの量は、基本的に車速をパラメーターに制御されます。路面からのフィードバックをドライバーに明確に伝え、レスポンスもダイレクトで正確です。また機能面で、トラフィックジャムアシスト及びストップ&ゴー機能付きのアダプティブクルーズコントロールなど、最新のアシスタンスシステムとの連携も実現しています。

ダイナミックステアリング

S モデルに標準設定されたダイナミックステアリングは、スーパーポジションギアを採用することで、車速やアウディドライブセレクトで選択されたモードに対応して、ギアレシオを最大 100 パーセントの幅で自動的に調整します。

リヤサスペンション

新型 Audi A5 の各モデルは、後輪にも、従来のトラペゾイダル（台形）リンク式に代えて、5 リンク式サスペンションを採用しています。複数の素材を巧みに使い分けることで、従来型に対し、ここでもさらに 5kg の重量を削減しました。バネ下重量が低減したことで、よりスポーティなドライビング特性が実現し、また、新しいダンパーとブッシュ類のチューニングにより、乗り心地もよりスムーズで快適なものになっています。

軽量化されたホイールも、そうした優れた運動特性に貢献しています。ショックアブソーバーは、モノチューブタイプが初めて採用されて、重量の削減とレスポンスの改善が図られました。それによっても、ボディの余分な動きが抑えられています。サスペンションは、液体封入マウントを介してボディに接続され、この設計により、横方向の剛性を落とすことなく、路面からのショックを減衰することに成功しています。また、フリクションを最小にしたホイールベアリングにより、転がり抵抗を減らし、フロアパンにエアロデフレクターを設置することで、空気抵抗も削減しました。

シャシーの中央制御ユニット エレクトロニックシャシープラットフォーム (ECP)

様々なシャシー制御システム間の適切な連携を図るために、シャシー中央制御ユニットを新しく搭載することにしました。新型 Audi A5 シリーズ用に開発されたこの高度な統合制御デバイス（エレクトロニックシャシープラットフォーム＝略称 ECP）は、クルマの動きに関わるあらゆる情報を解析し、そこから、現在の運転状況と路面の摩擦係数などを読み取っていきます。そうしたリアルな情報に基づいて各システムを適切に制御することで、正確でダイナミックなハンドリングと、最大限快適な乗り心地を提供しています。

アウディ ドライブセレクト

新型 Audi A5 の各モデルは、ダイナミックハンドリングシステムの「アウディ ドライブセレクト」を、全車標準装備しています。ドライバーはアウディドライブセレクトで走行モードを選択することで、エンジンのスロットルバルブ、オートマチックトランスミッション、ステアリング、クルーズコントロールもしくはアダプティブクルーズコントロール（ACC）、オートマチックエアコンディショナーなどの特性やプログラムを変更することができます。アウディドライブセレクトの走行モードは基本的に、comfort、auto、dynamic、efficiency、individual の 5 つで、individual のモードを選ぶと、ドライバーは、個々のシステムの設定を、任意に行うことができます。

ホイールとタイヤ

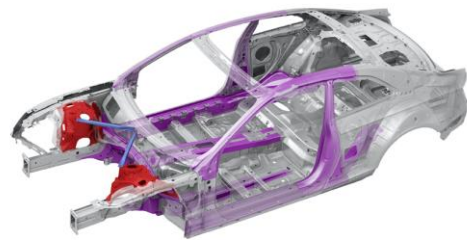
新型 Audi A5 シリーズ用にアウディが開発したホイールは、いずれも軽量設計が特長です。バネ下重量が軽減されることで、スポーティなドライビング特性が実現しています。また、すべてのタイヤが転がり抵抗を最適化しており、それにより CO₂ 排出量が、平均 2.8g/km 削減されています（数字は欧州仕様での比較）。タイヤ修理キットと空気圧の低下を警告するインジケーターが全モデルに標準装備されており、オプションで極めてコンパクトなスペアホイールも搭載することができます。

日本向けのモデルに標準で設定されたホイール／タイヤは、Audi A5 Sportback 2.0 TFSI が 17 インチ×7.5J のアルミホイールと 225/50R17 タイヤ、Audi A5 Sportback 2.0 TFSI sport、Audi A5 Sportback 2.0 TFSI quattro sport、Audi A5 Coupé 2.0 TFSI quattro sport 及び Audi A5 Cabriolet 2.0 TFSI quattro sport が 18 インチ×8.5J のアルミホイールと 245/40R18 タイヤ、S5 の各モデルは 19 インチ×8.5J のアルミホイールと 255/35R19 タイヤのそれぞれ組み合わせとなります。

ブレーキは Sportback 2.0 TFSI の場合に、フロントに 16 インチフローティングキャリパーを備えたシステムを採用。それ以外のモデルは、フロントに、軽量化に仕上げられた 17 インチアルミ製固定キャリパーが用いられています。従来型と比較すると、ブレーキシステムの重量は、合計で 5kg 削減されました。前輪には、最大 338mm 径のベンチレーティッドディスクを採用。一方、後輪には、新しくホールド&スタート機能が備わった電動パーキングブレーキが備わります。

軽量ボディ

新型 Audi A5 シリーズは、寸法が拡大されているにもかかわらず、車両重量は最大 70kg（先代 A5 Coupé 2.0 TFSI quattro 比）も削減されています。とりわけボディは、同セグメントのなかで最軽量のひとつに数えられます。構造に加えて複数の素材を巧みに組み合わせる独自の設計により、従来型のものから重量を 15kg 削減しています。例えば、インストルメントパネル下のモジュールクロスメンバーは、アルミ押し出し材とアルミシートを組



み合わせたものです。アルミの押し出し材は、フロントクロスセクションにも使われています。フロントサスペンションのストラットドームは、アルミ鋳造パーツを精密に組み合わせた構造で、スチール製パーツを溶接で組み合わせた従来型コンポーネントと比較すると、合計 8kg も重量が軽くなっています。また、この設計により、サスペンションのアップーリンクとボディの組み付け剛性も上がり、ステアリングレスポンスが向上するなど、ハンドリング面でもよい影響が得られています。

強固な乗員セル

その一方で、強度に優れた熱間成形スチールパーツを多用することで、衝突時の保護能力に優れた頑丈な乗員セルを形成しています。熱間成形スチールパーツはほかにも、フロントエンドとインテリアの連結部、ルーフフレームのフロント側、B ピラー、サイドシル、フロアの一部にも採用されており、あわせてボディ全体の 17 パーセントを占めています。

トップレベルの静粛性

卓越したねじり剛性を実現したボディは、正確なハンドリングと、静粛性実現の前提条件にもなります。その点でも新型 Audi A5 の各モデルは、多くのライバルに優っています。特性を切り替えることが可能なエンジンマウントを採用することで、アイドリング時から模範的な静粛性が実現しています。ドアに複雑なシーリングを施し、ウインドシールドには遮音性に優れたラミネートガラスを標準で採用。リヤドアのウインドウには、オプションで濃い色のプライバシーガラスを装着することも可能です。

エアロダイナミクス

空気抵抗を削減することも、燃費効率改善の重要な手法です。とりわけ高速では、空力的に洗練されたクルマは、アドバンテージが得られます。新型 Audi A5 は、Coupé で 0.25、Sportback で 0.26 の Cd 値（欧州仕様車参考値）を実現するなど、その点でもライバルをリードしています。

アシスタンスシステム

新型 Audi A5 の各モデルでは、さまざまなテクノロジーをインテリジェントに組み合わせることによって、安全性、快適性、効率を最大限高めています。アウディは同時に、将来の自動運転を見据えた次のステップにも着手しており、トラフィックジャムアシストの機能を備えたアダプティブクルーズコントロールはその成果のひとつです。革新的なアシスタンスシステムの選択肢を広範囲に提供することで、新型 Audi A5 の各モデルはこの分野においても、セグメントの新たな基準を確立することに成功しています。

アウディプレセンス（フロントセーフティシステム）

新型 Audi A5 の各モデルには、安全システムの「アウディプレセンスシティ」が標準装備されます。約 10～85km/h の速度で走行している場合、フロントウインドーに搭載されているカメラを使用して、システムが前方 100m の範囲で道路にいる他のクルマや歩行者をスキャンし、接触の可能性があると判断された場合には、ドライバーに様々な形で警告を送り、必要であればブレーキをかけます。40km/h 未満で走行している場合には、システムの範囲内で事故を回避するための最大の努力が払われます。それより高い速度（最高 85km/h）では、警告とブレーキの介入を通じて衝突時の衝撃を最大限に下げようとします。

アウディプレセンスベーシック

もうひとつ、新型 Audi A5 の全モデルに装備されている「アウディプレセンスベーシック」は、事故の危険などが迫ったときに、乗員を守るための予防策を実行するシステムです。様々な他の車載システムの情報を分析し、状況が不安定になっていると判断されたときには、電動機構により前席のシートベルトのテンションを高め、開いているウインドーとサンルーフをわずかの隙間を残して自動的に閉じて、同時にハザードランプも点滅させます。

ストップ＆ゴー機能付きアダプティブクルーズコントロール（ACC）

新型 Audi A5 の各モデルに採用されたアシスタンスシステムのなかでも、ハイライトのひとつが、「トラフィックジャムアシスト及びストップ＆ゴー機能付きアダプティブクルーズコントロール（ACC）」です。このシステムは、利便性と安全性の両面で大きなメリットを生み出しており、レベル 2 のオートパイロット機構として、将来の完全な自動運転に向けた大きい第一歩といえます。ACC を利用すると、前方を走るクルマとの距離が設定どおりに自動調整されますが、距離は 5 段階から選択することができ、そのときの加減速の度合いも、アウディドライブセレクトを介して調整することができます。主としてフロントに搭載された 2 つのレーダーとカメラからの情報により作動するこのシステムは、S トロニックやタイプトロニックと連携してあらゆる速度域で機能します。ACC に採用された「ストップ＆ゴー」の機能を利用すると自動的に停止状態まで減速し、その後再スタートも行います。オートクルーズの機能がキャンセルされている場合には、ディスタンスディスプレイ（車間距離表示）により、直前のクルマとの車間距離が示され、近づきすぎるとドライバーに警告が発せられます。この機能が作動するのは、走行速度が 60km/h 以上のときです。なお、このストップ＆ゴー機能付きアダプティブクルーズコントロールは、付属システムのトラフィックジャムアシストも含めて、新型 Audi A5 Sportback 2.0 TFSI ではオプション（ほかのいくつかの安全システムとともにセーフティパッケージとして提供）設定、それ以外の新型 Audi A5 の各モデルでは標準設定になっています。

トラフィックジャムアシスト

速度が 65km/h 以下の渋滞で、トラフィックジャムアシストと呼ばれる ACC の追加機能が、加減速だけでなく、ステアリング操作まで行います。レーダー、超音波センサーとフロントカメラを利用したこのシステムは、必要に応じてステアリングにも穏やかに介入して、システム制御の範囲内で、先行する車両を追尾するようクルマをコントロールします。そのときは車線及び他の車両が、制御を行う上でのパラメーターとなっています。トラフィックジャムアシストがシステムの限界に達したとき（例えば渋滞の解消、あるいは前方に急なカーブが現れるなどした場合）は、ドライバーが運転操作を行わなければなりません。ドライバーが反応しないときには、システムが段階を追ってドライバーに警告を発します。

アウディアクティブレーンアシスト

65km/h 以上の速度で走行している場合には、「アウディアクティブレーンアシスト」が車線維持をサポートします。このシステムでは、主にフロントカメラを介して車線を確認しています。ドライバーがウインカーを操作しないままクルマが車線を逸脱しそうになると、システムが電動パワーステアリングに

穏やかに介入して、クルマをもとの車線に戻る様アシストします。ドライバーは MMI を使って、このサポートを常時有効にするか、ロードマーカを超えてしまった場合のみ働くようにするか、選択することができます。ドライバーが早期介入の設定を選択した場合には、クルマは常に車線の中央を走るように制御されます。また、ドライバーの選択により、車線からの逸脱をステアリングホイールの振動でもって警告する設定にすることもできます。なお、このアクティブレーンアシストは新型 Audi A5 Sportback 2.0 TFSI ではオプション設定、それ以外の新型 Audi A5 の各モデルでは標準設定になっています。

アウディサイドアシスト

車線維持を助けるアウディアクティブレーンアシストに対して、ドライバーの車線変更をサポートするのが「アウディサイドアシスト」です。15km/h 以上の速度で走行中、このシステムは 2 つのレーダーセンサーを使い、約 70m の範囲で周囲の状況を監視して、ドライバーの車線変更を支援します。もし、他のクルマが急速に近づいて来るか、ブラインドスポットに存在する場合には、その側のサイドミラーに設置された警告用 LED ライトを点灯させます。それでもドライバーがウインカーを操作して車線変更の意思を示した場合には、LED ライトが明るさを増して、激しい点滅を始めるようになります。このアウディサイドアシストは、新型 Audi S5 の各モデルに標準装備、新型 Audi A5 の各モデルではオプション設定になっています。

ターンアシスト

新型 Audi A5 の各モデルに初導入されたもう一つの革新的な機能がアウディアクティブレーンアシストの機能のひとつである「ターンアシスト」です。この機能は、2~10km/h の速度範囲において、右折時に対向車を監視し、危険な状況だと判断すると、クルマを停止させます。方向指示器を右に出すとシステムが自動的に作動を開始します。

アウディプレセンスリヤ

「アウディプレセンスリヤ」は、基本機能としては、後方からの衝突の危険を察知して、「アウディプレセンスベーシック」と同様の乗員保護対策を実行するシステムです。同時に、後方から近づくクルマへの警告として、ハザードランプを短いサイクルで点滅させます。「アウディサイドアシスト」がオフになっている場合でもこのシステムは、すべての走行速度で常時スタンバイ状況になっています。なお、アウディプレセンスリヤには、リヤクロストラフィックアシストとエグジットワーニングの 2 つの付属システムが含まれており、オプションで提供されます（新型 Audi S5 の各モデルでは標準装備）。

リヤクロストラフィックアシスト

アウディプレセンスリヤの付属機能のひとつが、Audi A5 シリーズではやはり初導入となるリヤクロストラフィックアシストです。これは、車両の後退を助けるシステムで、駐車スペースからクルマを出そうとゆっくりとバックさせているときなど、危険な範囲に近づいてくるクルマがあれば、ドライバーに警告します。この警告には、ビジュアルサインによるもの、音によるもの、ブレーキペダルへの振動によるものなどいくつかのレベルがあります。リヤに設置されたレーダーセンサーから、必要なデータを集めています。

エグジットワーニング

アウディプレセンスリヤのもうひとつの付属機能である「エグジットワーニング」は、都市の交通環境のなかで新型 Audi A5 シリーズをより安全に使ってもらうためのシステムです。これは、クルマを停止させた瞬間に起動し、後方から別のクルマが近づいて来ると、ドアを内側から開けようとしている乗員に対し警告を発します。警告は、インナードアハンドルの上に設置された LED ライトにより行われ、危険と判断された場合には赤い LED が激しく点滅を始めます。「エグジットワーニング」が有効なのは、イグニッションが OFF にされてから約 3 分以内です。

そのほか、新型 Audi A5 の各モデルには、駐車時の運転操作を助けるアウディパーキングシステム、リヤビューカメラなどが標準装備されており、オプションのセーフティパッケージを選択すると、パークアシスト、サラウンドビューカメラといったシステムも提供されます。安全対策としてはほかに、フロントエアバッグ、フロントサイドエアバッグ、フロント／リヤのヘッドエアバッグを全モデルに標準装備しています。（但し Cabriolet を除く）

インフォテイメント&Audi connect

新型 Audi A5 の各モデルには、アウディの最新（第2世代のモジュラーインフォメーションプラットフォームに基づく）にして最上級のインフォテイメントシステムである「MMI タッチ付き MMI ナビゲーション」が標準装備されています。これは、ナビゲーションシステム、TV チューナー、DVD ドライブに加えて、2つの SDXC カードリーダー、AUX（外部入力）端子、USB コネクター、Bluetooth、対応範囲の広いボイスコントロールシステム、メモリーカードをデータに保存できるナビゲーション機能、10GB のフラッシュメモリー、1,024×480 ピクセルの高解像度を誇る 8.3 インチカラーモニターなどを備えた多機能かつ高性能なシステムです。これには、Audi connect のハードウェアモジュールも含まれており、LTE の高速通信を利用して、インターネットとの常時接続が得られています。アウディジャパンが、新型 Audi A5 シリーズの顧客に無償で提供するさまざまな Audi connect のサービスを、クルマから利用することができます。また、Audi connect のモジュールの付属機能である WiFi ホットスポットにより、新型 Audi A5 シリーズの乗員は（最大7台までの）手持ちのモバイル機器を使って、インターネットに接続し、メールのやり取りや情報検索などを行うことができます。

Audi connect セーフティ&サービス

日本では2013年から、アウディジャパンにより提供されている Audi connect のサービスは、これまでも Google Earth や Google Street View を活用したナビゲーションや、ニュース、天気予報、フライトインフォメーションや、駐車場、ガソリンスタンドの位置／価格、空き状況の検索などの形で、顧客の利便性向上に寄与してきました。今年からそれらに加えて、新たに「セーフティ&サービス」のプログラムが利用できるようになり、当然ながら、新型 Audi A5 シリーズの顧客にも提供されることとなります。

この「セーフティ&サービス」には、「Audi SOS コール」「Audi オンラインロードサイトアシスタンス」「Audi メンテナンスリクエスト」「myCarManager」の4つのサービスが含まれています。そのうち「Audi SOS コール」は、エアバッグやシートベルトプリテンショナーが作動するような事故発生時に、車両が自動、もしくは、状況によっては乗員が手動で SOS コールを発信すると、同時にクルマの位置とコンディションに関するデータも送信されて、コールセンターアドバイザーがそれをもとに素早く正確なアシストを提供するという、エマージェンシーコールサービスです。また「Audi オンラインロードサイトアシスタンス」は、顧客がクルマからオンラインロードサイトアシスタンスコールセンターに連絡を試みた際、自動的にクルマの位置とコンディションのデータも送信されて、迅速かつ適切な対応が行われるようにするというサービスです。「Audi メンテナンスリクエスト」は、クルマのドライバーインフォメーションディスプレイにサービスインターバルの表示が現れる約14日前に、診断データがアウディディーラーへ自動的に送信されるプログラムです。

もうひとつの「myCarManager」は、スマートフォンの Audi MMI connect アプリを通じて、車両に関する様々な機能を利用できるようにしたサービスで、例えば「リモートロック・アンロック」を利用すれば、手持ちのスマートフォンからクルマのドアのロックやアンロックを行えるようになります。「車両ステータスレポート」を使えば、クルマの走行距離からドアのロック状況や窓の開閉の状況、さらにガソリン残量なども確認できるようになります。また「カーファインダー」を利用すれば、駐車したクルマの位置をマップ上に表示することができます。「Audi メンテナンスリクエスト」と「myCarManager」

の利用には、事前に myAudi への登録が必要となります。

Audi スマートフォンインターフェイス

顧客が望めば、Apple Car Play や Android Auto を利用して、スマートフォンの環境をそのままクルマに移動することができます。手持ちの iOS もしくは Android のスマートフォン（対応するのは iOS 7.1 以降、Android の場合は 5.0 よりポップ以降）を USB ポートを通じてクルマにつなぎさえすれば、ナビゲーションや電話帳、音楽データや、特定の第三者アプリなどが、使い慣れたスマートフォンのものと同様のレイアウトで MMI のモニターに映し出されて、MMI のコントローラーもしくはボイスコントロールシステムを使い、それらを操作することができます。

オーディオマニアの期待に応えるBang & Olufsen 3D サウンドシステム

アウディはふたたび、車載オーディオの分野で、セグメントの新しい基準を打ち立てました。新型 Audi A5 の各モデルにオプション設定されたBang & Olufsen の 3D アドバンスドサウンドシステムは、空間の高さを感じさせるサウンドの創造という画期的な偉業を実現しています。このシステムは、4 つの追加スピーカーを採用し、そのうち 2 つずつを、インストルメントパネルと A ピラーに搭載しています。車載用として 3D サウンドは、まったく新しいもので、コンサートホールにいるようなリスニング体験を提供します。この新しいテクノロジーの背景にあるのは、アウディが、エルランゲンにあるフラウンホーファー研究所と共同で開発した特殊なアルゴリズムです。プログラムは、ステレオもしくは 5.1ch 録音をもとに、3 次元化のための演算をして、追加されたスピーカーを介してそれを音として再生します。3D サウンドシステムの軸となるメカニズムは、755 ワット、16 チャンネルのアンプで、それにより合計 19 のスピーカーを駆動しています。スピーカーカバーに新しく採用された、長いアルミ製ストリップを用いたデザインが、新型 Audi A5 シリーズのインテリアと見事な調和をみせています。19 のスピーカーのうちフロントドアに搭載されるウーファーは、白いガイドイルミネーションで彩られます。

新型 Audi S5 シリーズ

新型 Audi S5 は、ドラマティックなデザインとスポーツカーのパフォーマンスを融合したクルマです。搭載する新開発のターボチャージャー付き V6 エンジン（354hp）の最高出力を発揮。0～100km/h を 4.7 秒*で加速（Coupe）する一方で、12.7km/ℓ（JC08）という優れた燃費効率も実現しています。車両重量は 1680kg で、従来型より 70kg も軽量化されています。さらに、研ぎ澄まされたエクステリアデザインと、S モデルならではのディテールが散りばめられたインテリアにより、ダイナミックなキャラクターがいつそう際立っています。



ボディタイプは Coupe のほか、4 ドアクーペの Sportback、エレガントな Cabriolet も用意されており、グランツーリスモとして、あるいは多目的性も兼ね備えたオールマイティなスポーツモデルとして、そしてミッドクラスでは稀な高性能 4 シーターコンバーチブルとして、それぞれ各セグメントで独自のポジションを確立しようとしています。

強力な心臓：V6 3.0 TFSI

全面的に再設計されたターボチャージャー付き V6 3.0 TFSI は、高出力、強大なトルク、俊敏なレスポンス、官能的なサウンドを優れた効率と融合した、まさに新時代のスポーツエ



ンジンといえます。2,994ccの排気量から、従来型より15kW（21hp）増加した260kW（354hp）の最高出力を発生。最大トルクは500Nmで、ごく低速の1,370rpmから4,500rpmにかけてコンスタントに提供されます。

新しい燃焼方式：改善された燃費効率

新しい3.0 TFSIが卓越した高効率を実現する上で、大きな役割を果たしているのが、「Bサイクル」と呼ばれるアウディが新開発した画期的燃焼方式です。先に2.0 TFSIに採用された方式と基本的に共通のもので、バルブタイミングの設定により、実質的な圧縮工程を大胆に短縮し、その一方で、数値上の圧縮比をかなり高く設定しています。こうした方式を採用すると、通常シリンダーに充填されるガスの量が減り、その一方で、高圧縮比によるノッキングのリスクも高まって、出力が伸びません。しかしこの新エンジンは、アウディ バルブリフトシステムを採用することで、燃費効率と出力性能の相反要素を解消。中間的な負荷状況では、吸気バルブを早めに閉じて、カムシャフトの角度にして130度まで、吸気サイクルを短縮する一方で、高負荷運転時には、カムのプロファイルをバルブ開放時間が長くなるタイプに替え、吸気バルブのリフト量も上げて、高出力を発揮できるようにします。

ターボチャージャー：分離された排ガスの流れ

過給システムは、従来型3.0 TFSIの機械式スーパーチャージャーに代えて、ツインスクロールタイプのターボチャージャーを採用しました。2つのシリンダーバンクからの排気は、排気マニフォールド及びターボチャージャーの中で別々の経路を辿り、タービンホイールの直前で交わる設計にしています。この設計により、2つのシリンダーバンクからの排気流の干渉が避けられ、エンジントルクとレスポンスの改善に、著しい効果が得られています。

ターボチャージャーは挟み角90度のVバンクのあいだに置いています。一般にはターボチャージャーは、クランクケースの外側に配置されることが多いのですが、このV型エンジンはそのため、排気が内側、吸気が外側の特異なレイアウトを採っています。このレイアウトのおかげで、パワーユニット全体がコンパクトな設計となり、排ガス経路が短縮されてフローロスも少なくなり、ダイレクトで力強いレスポンスが実現することになりました。

重量削減とサーマルマネジメント

エンジン全体を再設計したことで、3.0 TFSIの重量は14kgも削減され、単体では172kgに抑えられています。複雑な砂型成形による鋳造アルミ製のクランクケースには、グレイ鋳鉄製の薄壁シリンダーライナーが内蔵され、アルミ製ピストンに設置された新開発のリングと併せて、フリクションの低減に効果を表しています。

燃費効率の面で、もうひとつ大きく寄与している新機構が、サーマルマネジメントシステムです。クランクケースとシリンダーヘッドには、それぞれ独立した冷却回路が設置されており、コールドスタート（冷間始動）の直後には、エンジンオイルの温度が最短時間で適切なレベルまで上がるよう、切り替え式のウォーターポンプでクーラントの流れを制御しています。排気マニフォールドはシリンダーヘッドと一体化しており、ここにも冷却回路が廻らされています。この設計も、冷間始動後のエンジン温度上昇を助ける働きをすると同時に、いったんエンジンが温まった後は、排ガス温度の過度な上昇を防いで、とりわけスポーティにクルマを走らせた場合など、燃料消費量を削減する効果も生み出しています。

8速ティプトロニック

ドライブレインも今回全面的に刷新され、スムーズでクイックなシフトクオリティで定評のある8速ティプトロニックにも改良が施されました。ギヤセットとシフト機構の新しいレイアウトにより、操作抵抗が減り、効率面も改善されています。多段ギヤを採用したことにより、エンジンを最適な回転数で利用できる頻度も高まりました。低速側のギヤにはスポーティな低めのレシオを採用する一方、高速側のギヤレシオは高めの設定にしてクルージング中のエンジン回転数を下げ、燃料消費を削減しています。

車速が 55～160km/h の間では、ドライバーがアクセルオフする度に、トランスミッションがフリーホイールモードに切り替わり、燃料消費量を削減します（S モードを選択している場合を除く）。ストップ＆ゴー機能付きアダプティブクルーズコントロールを利用している場合には、このコースティング（フリーホイールモード）がより積極的に選択されるようになります。

quattro ドライブとスポーツディファレンシャル

新型 Audi S5 の各モデルには、quattro フルタイム 4WD システムが標準で備わっています。このアウディ伝統のテクノロジーが、Audi S5 の卓越した運動性能、高速での圧倒的なスタビリティの源泉になっていることは間違いありません。前後非対称なトルク分配を行うメカニカルなロッキングディファレンシャルと電子システムのホイールセレクトィブトルクコントロールにより、トラクションとハンドリングを最適化している点は、新型 Audi



A5 quattro と変わりありません。新型 Audi S5 ではさらに、オプションでリヤのスポーツディファレンシャルを選択することができ、これにより操舵時及び加速時にさらにダイナミックなレスポンスを得ることがます。このシステムは、2 つのスーパーポジションギヤを介してリヤの 2 輪に駆動トルクを振り分けます。このディファレンシャルの重量も、従来型より約 1kg 軽くなっています。高速中スポーツディファレンシャルは、コーナリングしながらでもクルマに力強い推進力を与え、同時にアンダーステアの傾向を打ち消す働きをします。シャシーの CPU に搭載されたソフトウェアにより、クルマの運動性能が最適化されるよう常時左右後輪間の駆動トルクの分配率が調整されます。コーナリング中にステアリングを切り込むか、もしくは加速した場合には、駆動トルクのほとんどが外側のタイヤにシフトしてクルマの推進力を確保します。このトルクの積極的な分配により、クルマはスピン状態に陥る前に安定を取り戻して、容易にコントロールできるようになります。スポーツディファレンシャルの制御ユニットは、アウディ ドライブセレクトと緊密に連携しており、ドライバーはトルクスプリットの働きを任意に調整することができます。

ダンピングコントロール機能

S モデルには、S モデル専用チューンされたダンピングコントロール機能付きのスポーツサスペンションが標準装備されておりドライバーはアウディドライブセレクトを介して、好みのセッティングを呼び出すことができます。ここで採用されているのは新開発の CDC（連続ダンピングコントロール）ダンパーで、そのピストンのなかには電子制御の電磁バルブが設置されており、その働きによりダンパー内のオイルの流速が変化して、連続的に減衰力が調整される仕組みです。高い演算能力を備えたシャシー CPU が搭載されたことで、多様なセンサーからの情報も瞬時に解析されるため、4 輪のダンパーを、それぞれを独立して制御することが可能になっています。ダンパーバルブの制御幅も広いので、ソフトな乗り心地から引き締まったハンドリングまで、非常に幅広い特性が得られています。電動式のパワーステアリングは、車速と操舵角に応じてステアリングレシオを自動調整し、クイックな反応を提供する「ダイナミックステアリング」が標準で採用されています。

ブレーキとホイール／タイヤ

通常の Audi A5 シリーズに対して強化されたブレーキは、前輪に 350mm の大径ベンチレーティドディスクを採用。キャリパーは、Audi Sport ランバースに S のロゴが刻まれた 6 ピストンの固定式で、ブラックにペイントしています（オプションでレッドも選択可）。エレクトロニックスタビリゼーションコントロール（ESC）も、今回多くの点で改良が加えられ、従来よりも速くて正確な反応が得られるようになりました。ドライバーは、ESC の機能を、部分的にもしくは全面的に 2 段階でキャンセルすることができます。ホイールは 19 インチが標準で、255/35R19 サイズのタイヤと組み合わせられます。

エクステリア

新型 Audi S5 には全モデル、マトリクス LED ヘッドライトが標準装備されています。シングルフレームグリルは、マットワイライトグレイのラジエターグリルに、マットアルミシルバーのダブルスラットを配した S 専用のデザインになっており、通常の Audi A5 シリーズとの違いを明確に主張しています。そのヘッドライト及びグリルと、S スポーツバンパー、大胆な縁取りとマットチタニウムブラック仕上げのハニカムグリル、さらにその上を通る垂直のブレードを備えたサイドエアインレットにより、S モデルならではの精悍な表情



が演出されています。ボディサイドでは、このモデルの特徴である波打つショルダーラインと quattro を象徴するホイールアーチの上のフレアが、19 インチの大型ホイールによりさらに印象的なものになっています。A ピラーの根元の近くに設置された、S5 のロゴを刻んだマットアルミシルバーの立体的なトリムエレメントと、アルミ調のサイドミラーハウジングが、スポーティで美しいアクセントを添えています。リヤでは、デュフューザーインサートに、シングルフレームグリルと同じマットワイライトグレイの色が使われており、その両端には、クロームのオーバル型テールパイプが左右 2 つずつ収まっています。Audi Sport を象徴するランバス（菱形）に S5 の文字を配したエンブレムが、前述のボディサイドの立体型エレメントのほか、ラジエターグリルとリヤハッチゲートに設置されています。ボディカラーは新型 Audi S5 シリーズを通じて、合計 8 タイプ設定されており、そのうちナバーラブルーとミサノレッド（いずれもメタリック）は、S モデル専用の新色です。

インテリア

新型 Audi S5 シリーズは、インテリアも、洗練されたスポーティさが印象的な仕上がりになっています。力強い水平ラインでまとめたクリーンなデザインにより、室内は実際よりさらに広く感じられます。それぞれ十分な容量を備えたラゲージスペースも、使い勝手に優れています。その室内に乗り込むとまず、S5 のロゴを表示した MMI のディスプレイで迎えられることになります。赤い菱形の上に S の文字を配したロゴが、照明付きドアシルプレートとステアリングホイール、及びセレクターレバーを囲むクロームのトリムの合計 3 か所に設置されています。標準装備のスポーツシートは、アルカンタラとレザーのコンビネーションで、オプションでファインナッパレザーの仕様も選ぶことができます。3 スpoke の革巻きマルチファンクションステアリングホイールは、リムの底部がフラットな形状になります。インテリアカラーはブラックが基調で、ヘッドライニングもインストルメントパネルもブラックでまとめられています。そのインストルメントパネルの広い面積をカバーして、ドアトリムまでつながるデコラティブパネルはカーボン仕上げとなり、S モデルならではのスポーティでエクスクルーシブな印象を高めています。



標準装備のスポーツシートは、アルカンタラとレザーのコンビネーションで、オプションでファインナッパレザーの仕様も選ぶことができます。3 スpoke の革巻きマルチファンクションステアリングホイールは、リムの底部がフラットな形状になります。インテリアカラーはブラックが基調で、ヘッドライニングもインストルメントパネルもブラックでまとめられています。そのインストルメントパネルの広い面積をカバーして、ドアトリムまでつながるデコラティブパネルはカーボン仕上げとなり、S モデルならではのスポーティでエクスクルーシブな印象を高めています。

新型 Audi A5 / S5 Cabriolet

デザインの美と Audi quattro 伝統の卓越した走行性能の融合、そして毎日乗るクルマとしての完璧な実用性—そんなユニークな持ち味により多くの顧客を惹きつけてき



た新型 Audi A5 シリーズのなかでも、Cabriolet は別格な存在です。Audi A5 Coupé のスポーティ & エレガンスにソフトトップ仕様ならではの典雅さとクラス感を加味する一方で、走行性能や実用性といった面で妥協することはありませんでした。耐候性に優れた自動開閉式トップと、オープンとは思えない堅牢なボディにより、オープントップ モータリングの爽快感とともに、Coupé モデルと遜色ない快適性と使い勝手をもたらしてくれます。

新型 Audi A5 / S5 Cabriolet は、日本向けには、185kW (252PS) の 2.0 TFSI エンジンを搭載した Audi A5 Cabriolet 2.0 TFSI quattro sport と、260kW (354PS) の 3.0 TFSI (V6) エンジンを積んだ Audi S5 Cabriolet の 2 モデルが用意されています (いずれも欧州仕様車参考値)。いずれも quattro フルタイム 4WD システムを採用し、トランスミッションは前者が 7 速 S トロニック、後者には 8 速ティプトロニックが搭載されます。

スタイリングとソフトトップ

新型 Audi A5 Coupé のバランスのいいプロポーションは、ソフトトップになってもそのまま維持され、A5 デザインを象徴する波打つショルダーラインとホイールアーチの上のフレアもそのまま、オープンボディをグラマラスに引き立てる魅力になっています。

新型 Audi A5 / S5 の魅力の源泉となっているのは、そのコンバーチブルトップの設計です。クラシカルなイメージのソフトトップですが、デザイン的に魅力的なだけでなく、効果的な遮音により、走行中でも高い室内の静粛性が確保されます。また、新開発のワンタッチ開閉機構により、スイッチを軽く引くだけで、わずか 15 秒でトップを完全に開くことができます。ソフトトップを閉じるのに要する時間も 18 秒に過ぎません。トップの開閉は、50km/h 以下であれば、走行中であっても可能です。

トランクスペース

リヤのトランクは、トップを上げている状態で 380ℓ 確保しています。ソフトトップを畳んだとき、ラゲージスペースは小さくなりますが、それでも 320ℓ と、このクラスのオープンモデルではトップクラスの値を確保しています。トップを収めるコンパートメントは、開閉操作に伴って自動的に動く仕組みのため、トランクスペース調整のために、手間をかける必要はありません。トップを上げると、自動的にトランクスペースが広がる仕掛けです。

ボディ

新型 Audi A5 Cabriolet のボディは、ボディの振じり剛性は従来型比 40 パーセントも向上していて、俊敏で正確なハンドリングの実現に貢献。サイドシルの断面を縦方向に大きくしたことと、リヤパネルとリヤエンドの部分に振じれに強い閉断面のリング構造を採用したことが、この高剛性につながっています。さらに加えて、負荷がかかる部分に斜めの支持を積極的に追加したことも成果につながりました。クラッシュに遭遇したりロールオーバーしたりした場合には、前席ヘッドソーラックス サイドエアバッグとリヤシート後方に飛び出すアルミ製部材が、乗員を守ります。

※写真は欧州仕様車となります

※この資料は AUDI AG プレスインフォメーションの翻訳版です。

※欧州仕様車測定値