



2017 年 7 月 14 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

アウディ、AUTOMOBILE COUNCIL 2017 に初出展。 新型 Audi RS 5 Coupé を日本初公開

- ・ 伝説のラリー車両 Audi Sport quattro S1 を展示し、Audi quattro のルーツを紹介
- ・ スポーツクワトロの伝統を受け継ぐ、新型 Audi RS 5 Coupé を日本初公開

アウディ ジャパン株式会社（本社：東京都品川区、代表取締役社長：齋藤 徹）は、8 月 4 日（金）から 6 日（日）まで、千葉県幕張メッセで開催される「AUTOMOBILE COUNCIL2017(オートモビル カウンシル 2017)」において、アウディの quattro の名声を確立した、初代 Audi quattro のラリー仕様車である Audi Sport quattro S1 を展示するとともに、そのスポーツ性能の伝統を今日に継承する新型 Audi RS 5 Coupé を日本で初公開します。

今回展示する Audi Sport quattro S1 は、アウディが 1981 年から世界ラリー選手権(WRC)に投入した Audi Rally quattro の進化形として 1984 年から導入した車両です。アウディは、この 2 タイプの競技車両で、1985 年までに WRC で 23 勝を上げるという活躍を見せて、乗用車のスポーツ 4WD という新しいカテゴリーを切り開きました。今回の Audi Sport quattro S1 は、WRC で 2 度のチャンピオンになった伝説のドライバー、ヴァルター ロールが実際に競技でドライブした車両です。また、今回のアウディブースでは、この WRC グループ B の競技車両のホモロゲーション取得のために 214 台が生産/販売された Audi Sport quattro と、Ur-quattro や「ビッグクワトロ」の愛称で親しまれている初代 Audi quattro も合わせて展示します。Audi quattro や Audi Sport quattro には、アウディ独自の 5 気筒ターボエンジンが搭載されましたが、この 5 気筒エンジンの伝統は、今日、Audi RS 3 や Audi TT RS に引き継がれています。

1986 年限りで WRC グループ B が中止になって以降、アウディではモータースポーツの場をレースサーキットに移し、アメリカの TransAma シリーズや IMSA シリーズ、ドイツ DTM などでも quattro システムを搭載した Audi 200 や Audi V8 で活躍しました。また市販車としても、Audi RS 2 や Audi RS 4 など、quattro を生かした高性能車を開発し、quattro の名声を不動のものとしていきました。

これまで quattro を搭載した車両の累計生産台数は 800 万台を超え、今日すべてのアウディの市販車に quattro モデルが設定されており*、新規にアウディを購入されるお客様の 44% が quattro モデルを選んでいます。

*日本市場では現在、Q2 を除く。

新型 Audi RS 5 Coupé の概要

今回 AUTOMOBILE COUNCIL 2017 で日本初公開するプレミアムスポーツクーペ Audi A5 シリーズのトップモデル Audi RS 5 Coupé は、Audi R8 や Audi RS 6 など、アウディのハイエンドスポーツモデルを手がける Audi Sport GmbH が開発した Audi A5 シリーズのトップモデルです。エンジンは先代の 4.2ℓ V8 DOHC に代えて、新開発の 2.9ℓ V6 ツインターボエンジンを採用。最高出力は 331kW(450PS)、最大トルクは先代比 170Nm アップの 600Nm を発揮します。8 速ティプトロニックトランミッションと quattro フルタイム 4WD システムを組み合わせることにより、大パワーを確実に路面に伝達し、優れた高速安定性と操縦安定性を実現します。0-100km/h 加速はわずか 3.9 秒、最高速度は 280km/h に到達します。一方で、アウディ独自の燃焼方式である B サイクルを採用するこの高性能エンジンは、NEDC（新欧州ドライビングサイクル）で 100km 走行あたり 8.7ℓ(11.5km/ℓ)の低燃費を実現します。

フロントサスペンションは、改良型の5リンク式となり、リヤも5リンク式を採用しています。これによりスポーティな走行特性と俊敏なハンドリングが得られるとともに快適性も大幅に向上します。DRC（ダイナミック・ライド・コントロール）付スポーツサスペンションプラスや、状況に応じて走行特性を調整可能とするオーディドライブレレクトも標準装備します。

エクステリアでは、quattro のロゴを配した専用のシングルフレームグリルや大型のエアインレット、さらに専用の前後バンパー、リヤディフューザーを採用することで、RS モデルらしくスポーティさを強調しています。標準装備のマトリクス LED ヘッドライトはカラーベゼルを採用し、他のグレードとの差別化を図っています。また伝説のマシン Audi quattro を彷彿とさせるプリスターフェンダーも Audi RS 5 Coupé の特徴で、標準モデルに比べて全幅は 15mm 拡大しています。

インテリアはスポーティかつエレガントなもので、ダイヤモンドステッチングが施されたファインナップレザの S スポーツシートや、アルミニウムレースアンスラサイトのデコラティブパネルを配しています。インフォテイメントシステムも最新のもので、メーターパネル内に設置された 12.3 インチの TFT（液晶）ディスプレイにスピードメーターやタコメーターだけでなく、ナビゲーションシステムをはじめとする様々な情報を表示できるオーディバーチャルコックピットを標準装備。オーディブレセンスシテイ（歩行者検知機能付自動ブレーキ）、をはじめとし、数々の最新安全技術とアシスタンスシステムも搭載しています。

新型 Audi RS 5 Coupé は、今秋日本で発売予定です。

モデル	エンジン	トランスミッション	駆動方式	走行方向	車両本体予定価格（税込）
Audi RS 5 Coupé	2.9ℓ V 型 6 気筒 DOHC ターボチャージャー 450PS/600Nm	8 速 ティアトロニック	quattro	左/右	12,570,000 円

*本リリースの諸元は、すべて欧州仕様参考値です。

AUTOMOBILE COUNCIL 2017

アウディブース 紹介 (詳細)

Audi quattro (アウディ クワトロ)

quattro は、テクノロジーにおけるひとつのアイコンであり、その言葉はドライビングセーフティ、スポーティネス、技術的優位性、そして、人生に対するダイナミックなアプローチを象徴するものになっています。公道上及びモータースポーツにおける quattro モデルの成功は、フィンランドのカイボラのスキージャンプ台を独力で登ってみせた 1986 年の Audi 100CS quattro の映像に代表される有名な TV コマーシャルシリーズとともに、アウディ躍進の契機となり原動力となりました。

1980 年に Audi quattro が世に出て以来、累計で 800 万台以上のクワトロモデルが販売されています。今日、世界でアウディの新車を購入した顧客の 44% がクワトロモデルを選んでいますが、AUTOMOBILE COUNCIL 2017 初出展となるアウディブースでは、このクワトロのルーツをご紹介するとともに、初代 Audi quattro の伝統を受け継ぐ最新モデルとして、新型 Audi RS 5 を日本初公開します。



Audi quattro とモータースポーツ

1980 年、4 輪駆動がまだオフロードで作業をするクルマのための特別なメカニズムと捉えられていた時代に、アウディは高性能なスポーティカーにこの技術を採用し Audi quattro (初代クワトロ) を発表しました。その名声を決定づけたのは、その初代 quattro が、1981 年から世界ラリー選手権 (WRC) に参戦し、1985 年までに合計 23 勝という圧倒的なパフォーマンスを見せたことによります。WRC での Audi quattro の活躍により、運動性能面でのパーマネント 4WD 車の優位性を誰もが認めることになりました。quattro モデルは、高速での直進安定性に優れ、積雪路やオフロードでも優れた走破性を発揮することから、一般的な乗用車ユーザーの間でも quattro の価値を認められ、アウディは、今日に至るまで、4WD 技術のたゆみない進化と発展をリードしています。

Audi quattro が活躍した WRC グループ B が 1986 年限りで中止になって以降、アウディはモータースポーツの場をサーキットでのツーリングカーレースに切り替えました。1988 年には、Audi 200 で北米

のTransAmシリーズに参戦し、初年度にしてマニファクチャラーズとドライバーズのタイトルを獲得しています。翌年には、レギュレーションがさらに緩いIMSA GTOシリーズでも活躍しました。

1990年にアウディは、活動の場をドイツのツーリングカー選手権（DTM）に移し、そこでハンスシュトゥックが、大型でパワフルなAudi V8 quattroをドライブして、初年度にドライバーズタイトルを獲得しました。翌1991年には、フランク ピエラが、同じくドライバーズタイトルに輝いています。1992年途中でテクノロジーに関する対立からDTMシリーズから撤退するまでに、Audi V8 quattroは出場した36戦のうち18戦で勝利を収めています。

出展車両紹介

Audi Sport quattro S1（1985年モデル）



1981年の登場以来、1983年までWRCで圧倒的な強さを見せたAudi quattroですが、1984年になるとライバルメーカーは当時のWRCグループBのレギュレーションの許容範囲内で、ミッドシップのレイアウトを含めた、まったく新しい設計のモデルを投入するようになりました。それに伴いアウディも1984年シーズン途中に、ホイールベースを縮めてハンドリングの敏捷性を高めたAudi Sport quattroを投入します。そして翌1985年シーズンには、5気筒エンジンのパワーを360kW（476ps）まで高めたAudi Sport quattro S1を参戦させました。

中間的なギヤレシオのトランスミッションを搭載した仕様で、重量1.090kgのAudi Sport quattro S1は、0-100km/hを3.1秒で加速しました。シーズン最後のブリティッシュRACラリーで、ヴァルターロールは、空気圧で作動するシーケンシャルトランスミッションを使用しましたが、これは今日のSトロニックの先駆けとなるテクノロジーです。

Audi Sport quattro S1は、1984年から1987年まで、アメリカのパイクスピークヒルクライムに出場し、ミシェル ムートン、ポビー アンサー、ヴァルター ロールのドライブにより4年連続で優勝しています。

出展車諸元：全長 4240mm、全幅 1860mm、全高 1344mm、車両重量 1090kg、最高速 240km/h

Audi Sport quattro (1983年モデル)



Audi Sport quattro は、WRC グループ B のホモロゲーションを取得するために 214 台が生産されました。エンジン排気量は、過給エンジンのレギュレーションに合わせるため、Ur- quattro よりやや小さい 2,133cc の DOHC 20 バルブで、最高出力 306hp/6,500rpm、最大トルク 35.7kgm/4, 500rpm を発生しました。ボディのアウトパネルの多くは樹脂とケブラー繊維の複合材で、ホイールもフェンダーも幅が広く、フロントガラスは高い視認性を求めるアウディスポーツラリーチームのドライバーの要望に沿って Ur- quattro より傾斜が立ち上がっています。ホイールベースは Ur- quattro より 320mm 短く、回頭性に優れています。

諸元：全長 4164 mm、全幅 1803 mm、全高 1345 mm、車両重量 1,270kg、トランスミッション 5 速マニュアル

Audi quattro (Ur-quattro) (1986年モデル、型式：857WX)



1980年のジュネーブ国際モーターショーで、quattro ドライブを搭載したボクシーな2ドアクーペAudi quattro が衝撃的なデビューを飾りました。エンジンは、アウディ 200 (C2 モデル) から流用されたボア 79.5mm×ストローク 86.4mm の直列 5 気筒 (2,144cc SOHC10バルブ) にインタークーラーを備えたターボチャージャーで過給し、出力 200PS (147kW) /5,500rpm、29.1kgf-m/3,500rpm を発生しました。最高速度は 220km/h 以上。(日本・北米仕様 WX は触媒装着により 160PS/5,500rpm、23.5kgm/3,000rpm とパワーダウンしたが、3・4 速のギア比が本国仕様より高いため実稼働域では加速は良い。)

ボディやフロアはアウディ 80 (B2 モデル) 系列のクーペと共用しますが、プリスターフェンダーで拡幅し、シャシーには、アウディ 100・200 径のパーツも採用され、ブレーキは、前ベンチレーテッドディスク、後ディスクと強化されています。当初、少量生産の予定だった Ur- quattro は、市場からの強い要望により正式な生産モデルとして量産化されることになり、幾度もの改良を経て、1991 年まで約 11,000 台が販売されました。日本には、1984 年～1987 年間に約 80 台が正規輸入されています。

出展車諸元：全長 4,415 mm、全幅 1,725 mm、全高 1,345 mm、ホイールベース 2,525 mm、
車輛重量 1,360 kg (日本仕様・フルオプション込)

Audi RS 5 Coupé



Audi RS 5 Coupé は、Audi R8 や Audi RS 6 など、アウディのハイエンドスポーツモデルを手がける Audi Sport GmbH が開発した Audi A5 シリーズのトップモデルです。Audi quattro の系譜を引くモデルとはいえ、2012 年からは、ドイツの DTM は、Audi A4 に代わって Audi A5（2013 年から Audi RS 5）が参戦し、現在に至っています。

今回ジャパンプレミアとなる新型 Audi RS 5 のエンジンは、先代の 4.2ℓ V8 DOHC に代えて、新開発の 2.9ℓ V6 ツインターボエンジンを採用。最高出力は 331kW(450PS)、最大トルクは先代比 170Nm アップの 600Nm を発揮します。8 速ティプトロニックトランミッションと quattro フルタイム 4WD システムを組み合わせることにより、大パワーを確実に路面に伝達し、優れた高速安定性と操縦安定性を実現します。0-100km/h 加速はわずか 3.9 秒、最高速度は 280km/h に到達します。一方で、アウディ独自の燃焼方式である B サイクルを採用するこの高性能エンジンは、NEDC（新欧州ドライビングサイクル）で 100km 走行あたり 8.7ℓ(11.5km/ℓ)の低燃費を実現しています。

*諸元は、すべて欧州仕様参考値。

以上