

2017 年 10 月 23 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

Audi Q7 e-tron quattro

—Tokyo Motor Show 2017／参考出展車—



Audi Q7 e-tron quattro は、生産モデルとして、TFSI（ガソリン直噴ターボ）エンジン、プラグインハイブリッド（PHEV）、quattro ドライブの 3 つのテクノロジーを史上初めて融合させたクルマです。アウディはこのモデルを、中国、日本を含めたアジア市場のために専用開発しました。新型 Audi Q7 e-tron quattro は、スポーティで快適であると同時に、極めてエネルギー効率に優れた SUV であり、0-100km/h 加速 6 秒以内という俊敏な運動性能と同時に、100km/h 走行あたりのガソリン消費をわずか 2.5ℓ に抑えるという、卓越した燃費効率を実現しています（PHEV に関する欧州のドライビングサイクルでの値）。またこのモデルは、外部から充電可能なリチウムイオンバッテリーを搭載することで、排出物を一切出さない EV（電動）モードで、約 50km の距離を走行することが可能であり、ガソリンエンジンと電気モーターを併用するハイブリッドモードのトータルな航続距離は 1,000km を超えます。（※性能、燃費の値はいずれも欧州仕様のものです）



*写真は欧州仕様車です。

スポーティなパフォーマンスと最少の燃料消費

新型 Audi Q7 e-tron quattro はスポーティなパフォーマンスを備えています。搭載する 2.0TFSI エンジンと電気モーターを併せたシステムパワー、トルクは 270kW (367PS)、700Nm に達し、大型 SUV であるこのモデルを、0-100km/h 5.9 秒で加速させ、220km/h のトップスピードまで導きます。100km 走行あたり 2.5ℓ という燃費効率、CO₂ 排出量に換算するとわずか 60g/km に過ぎません。これは大型プレミアム SUV のセグメントでは最高レベルの数字です。

アウディのほかのハイブリッドモデル同様、新型 Audi Q7 e-tron quattro も、パラレルハイブリッドのシステムを採用しています。搭載する 2.0TFSI は、燃費効率にすぐれた最新世代の 4 気筒エンジンで、185kW (252PS) の最高出力と 370Nm の最大トルクを発揮します。「アクティブエンジンベアリング」により、意図的に逆位相の音波を発することで、不愉快な振動も打ち消しています。

ローター型電気モーターからは 94kW のパワーと 360Nm のトルクが发せられます。遮断クラッチとともにこのモーターユニットは、8 速ティプトロニックのハウジングと一体化されています。8 速ティプトロニックは、滑らかなシフトクオリティを提供するだけでなく、効率や重量の面で優れた設計になっており、そこから伝えられた動力は、quattro フルタイム 4WD システムを介して 4 輪に分配されます。高速コーナリングにおいては、quattro システムの中核をなすコンポーネントであるセンターディファレンシャルが、電子システムである前後輪のトルクベクタリングシステムと緊密に連携して、機敏で正確なハンドリング特性が維持されるように働きます。



新型 Audi Q7 e-tron quattro に搭載されるリチウムイオンバッテリーは、168 の高性能バッテリーセルから成り、液冷のシステムを備えます。エネルギー容量はトータル 17.3kWh で、それによりクルマを、エミッションフリーの EV モードで、約 50km 走らせることができます。これは、大型 SUV のセグメントではトップクラスの数字で、ハイブリッドモードを含めたトータルな航続距離は 1,000km を超えます。

もうひとつ、新型 Audi Q7 e-tron quattro の優れたエネルギー効率に貢献しているメカニズムが、このモデル専用開発された（全モデルに標準搭載）ヒートポンプを採用したサーマルマネジメント（温度管理）システムです。このシステムにより、エレクトリックドライブ系コンポーネントからの排熱が、室内暖房に活用できるようになりました。アウディは、このテクノロジーを市販 PHEV に適用した世界最初の自動車メーカーであり、室内の快適性、空調システムの効率、EV モードでの航続距離といった面で、新境地を切り開いています。顧客にとっては、室内暖房の効きがよくなるだけでなく、外気温が低い状況で EV モードの航続距離が延びるとともに、EV モードへの切り替えもより頻繁に行えるようになって、エネルギーコストも下がります。

新型 Audi Q7 e-tron quattro には、最大 7.2kW のパワーで充電ができる 2 フェイズの充電システムが備わっています。充電インフラ及び装置やケーブルにもよりますが、バッテリーのフル充電に要する時間はおよそ 2 時間半です。

ハイブリッドの制御システム

ハイブリッドの制御システムが、新型 Audi Q7 e-tron quattro の運転状況を、柔軟かつ巧みに、さらに最大限効率的にコントロールしています。ドライバーは 4 つのドライブモードから選択することができ、EV モードを選択すると、クルマはできる限り電気モーターのみで走行するようになり、ハイブリッドモードを選択すると、もっとも高い効率が得られるよう、制御システムがフレキシブルに駆動方式を切

り替えるようになります。また、「バッテリーホールド」モードを選ぶと、システムはバッテリーの電力を維持するように働き、「バッテリーチャージ」モードにすると、積極的にバッテリーの充電レベルを回復するようにします。

新型 Audi Q7 e-tron quattro は、始動時、基本的には EV モードを選択して走行します。しかし、ドライバーがアウディの革新機構「アクティブアクセルペダル」によりキックダウンを行うと、TFSI エンジンが立ち上がります。ペダルの閾点の設定は、ハイブリッド制御システムにより常時調整されており、その閾点を超えてペダルを踏み込むことで、TFSI エンジンと電気モーターが同時に作動する「パワーブースト」の状態を生み出すことができます。

新型 Audi Q7 e-tron quattro がハイブリッドモードで走行中、8 速ティプトロニックのシフトモードを D にすると、ドライバーがアクセルペダルから足を離したとき、自動的にコースティング（慣性走行）モードに切り替わります。そのとき、TFSI エンジンと電気モーターはいずれもドライブレインから切り離されますが、ドライバーがアクセルペダルを踏み込んだ瞬間、振動を伴わずにスムーズに再始動します。

また、走行モードを「バッテリーチャージ」にしてシフトモードを S にすると、ドライバーがアクセルペダルから足を離した瞬間から、システムは積極的にエネルギー回生（バッテリーの充電）を行うようになります。エネルギー回生のレベルは、ステアリングホイールのシフトパドルを使って、任意に切り替えることができ、ブレーキの機能の大半は電気モーターの働きによってなされて、油圧のブレーキシステムが作動するのは、中速域からの減速、もしくはハードブレーキの場合に限られます。

エクステリアとインテリアの装備

力強さ、タフさと、エレガントな慎ましさをバランスさせたスタイリングは、セグメントでナンバーワンのスペースを誇るインテリアは、ほかの Q7 モデルと同様ですが、エクステリアでは、シングルフレームグリル、エアインレット、標準の 19 インチ及びオプションの 20 インチホイール、リヤディフューザーなどが、e-tron 専用のデザインになっています。また、3 次元構造のヘッドライトには、光により 2 本の矢を組み合わせたようなグラフィックが描き出され、フロントエアインレットのなかの LED ライトのガイドが、e-tron を表す特徴的なビジュアルシンボルになっています。

またインテリアでは、全モデルに標準設定されたアウディバーチャルコックピットが、パワーメーターなどの表示も含めて、e-tron モデル専用の設計になっています。12 インチの大型ディスプレイを用いたフルデジタルのこのメータークラスターには、特別に、EV モードでのエネルギーフロー、走行可能距離（数字及びグラフで）、バッテリーの充電レベルなどの情報を表示することができます。

*本リリースは、ヨーロッパ仕様に基づく AUDI AG 配信資料の翻訳版です。

以上