



2021 年 1 月

アウディ ジャパン株式会社  
プレスサイト <http://www.audi-press.jp/>

お客様問い合わせ 0120 - 598 - 106  
アウディコミュニケーション センター

## **Audi RS 6 Avant / RS 7 Sportback**

<b>要約版</b>	<b>2</b>
<b>製品ハイライト</b>	<b>5</b>
<b>詳細版</b>	<b>8</b>

- ▶ Audi RS 6 Avant の特徴
- ▶ Audi RS 7 Sportback の特徴
- ▶ Audi RS 6 Avant / RS 7 Sportback 共通項目
- ▶ History of Audi RS 6

\* 内容は予告なく変更することがあります。



## 要約版

### **Audi RS 6 Avant**

Audi RS 6 Avant は、印象的なパフォーマンスとクラス最高レベルの装備を組み合わせています。このクルマは、Avant の特徴である日常ユースにおける高い実用性を提供する一方で、特徴的な RS 専用デザインにより、A6 ファミリーの頂点に君臨します。

Audi Sport GmbH マネージングディレクターのオリバー ホフマンは、次のように述べています。「25 年にわたる RS の歴史を通して、Audi RS 6 Avant は世界中に数多くのファンにとって絶対的なアイコンモデルの 1 台となっています。アウディは初めて北米で RS 6 Avant を販売する予定です。このようにして、私たちは大きな可能性を秘めた新しい市場を開拓し、さらにグローバルな成長を遂げたいと考えています」

エクステリアは専用のデザインを纏い、そのハイパフォーマンスを全身で表現しています。フロントドア、ルーフ、ラゲッジコンパートメントリッドを除いて、すべてのボディパネルは RS 専用です。75mm 拡大された全幅、高性能な Avant モデルのスポーティなキャラクターを強調するオプション 22 インチホイール、そして 4,995mm の全長。パワーバルジを備えた新しいボンネット、垂直ウイングが設置された印象的なラテラルエアインレット、そして幅広くフラットなシングルフレームグリルは、このクルマが RS のアイコンモデルであることを誇らしげに示しています。

ヘッドライトは、RS 専用のダークベゼルを備えたレーザーハイビーム付きマトリクス LED ヘッドライトが標準装備となっています。

RS 6 Avant の室内空間はさらに広がって、日常ユースにおける実用性が高まっています。ラゲッジコンパートメント容量は 565~1,680ℓ で、左右のホイールハウス間の積載幅は、先代モデルよりも 14mm 拡大して 1.05m となっています。分割可倒式リヤシート (40:20:40) を折りたたむと、ラゲッジコンパートメント長を約 2m に拡大することが可能です。テールゲートとラゲッジコンパートメントカバーは電動式です。さらに、足の動きでテールゲートを開閉できるジェスチャーコントロール機能や、電動リリース機能を備えたトレーラー牽引ヒッチもオプションで用意されています。

### **Audi RS 7 Sportback**

RS 7 Sportback は第 2 世代へと進化を遂げ、さらにその魅力が引き上げられました。Audi Sport は、ハイパフォーマンスな 5 シーターのスポーツクーペを今回初めて市場に導入します。このニューモデルは、よりワイドなホイールアーチ、より高いパフォーマンス、そしてより優れた効率を特徴としています。

ホフマンは、「Audi RS 7 Sportback は、4 ドアのハイパフォーマンスクーペとグランドツアラーのボディシェイプを組み合わせ、アウディ流に解釈したモデルです。さらなる改良が施されたことにより、日常ユースでの使い勝手だけでなく、その類まれなパフォーマンスも向上しています。このクルマは、息を呑むようなデザインを纏った高性能スポーツクーペを探しているお客様のために製作されました」と語っています。

RS 7 Sportback は、大地に低く構えたデザインを特徴としています。大きく張り出したホイールアーチは、このハイパフォーマンスモデルの圧倒的にスポーティなキャラクターを強調しています。その幅広さは、視覚的な印象によるものではありません。フロントフェンダー部で 1,960mm の全幅を備えるこのクルマは、ベースモデルの Audi A7 Sportback と比べて、左右の幅がそれぞれ 25mm 拡大されています。



RS 専用のエクステリアデザインが、全長 5,010mm の Audi RS 7 Sportback に独自のキャラクターを与えています。フロントエンドのハイライトは、幅広くフラットなシングルフレームグリルです。そこに、コントラストカラーのフレームは装着されていません。RS 専用のハニカム構造と印象的なエアインテークを備えたラジエーター保護グリルが、アグレッシブなスタイルをさらに強調しています。ブラックインサートを備えた RS 専用シルは、今にも走り出しそうな躍動感を演出しています。

リヤエンドには、滑らかなラインを描くスポイラーリップと、左右のリヤライトを繋ぐライトストリップが設置されています。速度が 130km/h を超えると、テールゲートからスポイラーが展開します。RS エキゾーストシステムの大径楕円テールパイプは、クロームカラーを纏い、リヤディフューザーとともに RS 専用バンパーの左右に配置されています。

RS 7 Sportback も、RS 6 Avant 同様、RS 専用のダークベゼルを備えたレーザーハイビーム付きマトリクス LED ヘッドライトが標準装備となっています。LED リヤライトにはダイナミックターニングナルライトが装備されます。

### **Audi RS 6 Avant / RS 7 Sportback 共通**

Audi RS 6 Avant / RS 7 Sportback 両モデルに搭載される 4.0 TFSI エンジンは、より力強いパワーと、より優れた効率を兼ね備えています。この V8 パワーユニットは、441kW (600PS) の最高出力と、2,050~4,500rpm という非常に幅広い回転域で 800Nm の最大トルクを発生します。0~100km/h 加速はわずか 3.6 秒、0~200km/h 加速もわずか 12 秒です。最高速度は電子的に 280km/h に制限されていますが、オプションのスピードリミッターを選択することによりスピードリミットを 305km/h に高めることができます (セラミックブレーキの選択が必須)。

このエンジンは、48V 主電源システムを備えたマイルドハイブリッドシステム (MHEV) と、負荷の少ない走行条件において 4 気筒を休止するシリンダーオンデマンド (COD) システムによって、優れた効率も備えています。エンジンパワーは、瞬時のギアシフトを実現する標準の 8 速ティプトロニックを介して、quattro フルタイム 4 輪駆動システムに伝達されます。ホイールセレクトィブトルクコントロールとオプションの quattro スポーツディファレンシャルを搭載すると、トラクション、スタビリティ、ダイナミクスをさらに高めることができます。

標準装備される RS アダプティブエアサスペンションは、RS 専用のチューニングが施され、オプションのセラミックブレーキとスピードリミット解除の組み合わせで、305km/h という最高速度を初めて可能にしています。オプションのダイナミックライドコントロール (DRC) 付き RS スポーツサスペンションプラスを注文すると、さらにダイナミクスを高めることができます。このサスペンションは、電子機器を使用せずに車体の動きに瞬時に反応するスチールスプリングと、3 方向に調整可能なダンパーから構成されています。上記の 3 つのモードを選択時に、車速が 120km/h を超えると、車高はさらに 10mm 低下します。「ダイナミック」モードを選択すると、サスペンションのタイプに関わらず、この一番低い車高が常に設定されます。その一方で、RS アダプティブエアサスペンションは、路面の状態が悪い場合、「リフト」モードを選択することにより、低速走行時に標準よりも車高を 20mm 高めることができます。

スポーティでダイレクトなレシオを備えたプログレッシブステアリングが標準装備されており、新開発されたパワーアシスト機能により、路面のダイレクトな走行フィールをドライバーに伝えます。また、オプションでダイナミックオールホイールステアリングを装備することができます。これは、フロントのダイナミックステアリングとリヤアクスルのステアリング機構を融合したものです。ダイナミックステアリングとリヤアクスルステアリングの組み合わせにより、全体的なステアリングレシオが 9.5 から 17.0 の範囲で変化します。これにより、低速走行時には俊敏でダイレクトなハンドリングが、高速走行時には非常に安定したハンドリングがもたらされます。21 インチホイールが標準装備されていますが、オプションで 22 インチホイールを装着することもできます。さらなるオプションとして、新開発された RS セラミックブレーキシステムも用意されて



います。フロントディスクの直径は 440mm、リヤディスクは 370mm です。RS セラミックブレーキシステムは、スチール製のディスクと比較して 34kg も軽量で、ばね下重量の削減に貢献しています。

また両モデルのキャラクターは、アウディドライブセレクト ダイナミックハンドリングシステムを介して、いつでも変更することができます。お馴染みの「コンフォート」、「オート」、「ダイナミック」、「エフィシェンシー」に加え、カスタマイズ可能な新しい RS 専用モードの「RS1」と「RS2」が設定されました。このモードは、ステアリングホイールに設置された「RS MODE」ボタンから直接呼び出すことが可能です。RS 専用モードをドライバーの個人的な好みに合わせて設定して保存すると、MMI タッチレスポンスを再度操作しなくても、ステアリングホイールの「RS MODE」ボタンを押して瞬時に切り替えることが可能です。

インテリアデザインは、先進的で完全にドライバー指向です。フルデジタルオペレーティングシステムである MMI タッチレスポンスのユーザーインターフェイスは読みやすく、洗練された黒いパネルデザインと見事に調和しています。触覚フィードバックと音響フィードバックを備えた2つのディスプレイは上下に配置されており、タッチ及びスワイプ操作に対応しています。アウディバーチャルコックピットには、専用の RS ディスプレイが設定され、追加の情報及び車両データを提供します。シフトインジケータは、エンジン回転数がレブリミットに達した場合、ドライバーにシフトアップを促します。オプションのヘッドアップディスプレイには、シフトライトディスプレイなど、RS 固有の情報も表示されます。

ヴァルコナレザーにハニカムパターンのステッチを施し、RS ロゴをエンボス加工した S スポーツシートが標準装備となります。

両モデルには、30 以上のドライバーアシストシステムが用意されています。これらのシステムは、運転の利便性を高め、疲労を軽減し、安全性を高めます。ハイライトの 1 つは、アダプティブクルーズコントロール (ACC) に車線追跡機能を追加したアダプティブクルーズアシスト (ACA) です。これにより、特に長距離走行における快適性が向上します。このシステムは、アダプティブクルーズコントロールとアウディアクティブレーンアシストの機能を統合したもので、渋滞時の走行に対応する機能が統合されています。

アシスタンスシステムは、セントラルドライバーアシスタンスコントローラー (zFAS) によって集中制御されます。このコントローラーは、車両周囲の環境モデルを連続的に計算します。この集中環境モデルにより、アシスタンスシステムの性能が先代モデルよりさらに向上しました。その恩恵は、交通渋滞の末尾検出、ブレーキ作動などに表れています。



## 製品ハイライト

### **Audi RS 6 Avant**

#### エクステリアデザインとライティングテクノロジー

- RS 専用エクステリアデザインを備えたボディスタイル：A6 Avant から流用されたエクステリアコンポーネントは、フロントドア、ルーフ、ラゲッジコンパートメントリッドのみ。
- より幅広いボディ：全幅を 75mm 拡大。
- 明確なフロントエンド：グロスブラック仕上げの幅広くフラットなシングルフレームグリル

#### ラゲッジコンパートメント

- 容量は 565~1,680ℓ。

#### ドライブトレイン

- 標準装備のリヤスポーツディファレンシャルは、左右の後輪間で駆動トルクを配分。

### **Audi RS 7 Sportback**

#### エクステリアデザインとライティングデザイン

- 専用のエクステリアデザイン：クーペのようなフォルムを備えた全長 5,009mm のグランドツアラー、ベースモデルの Audi A7 Sportback との共通コンポーネントはわずか 4 つ。
- 過去最大の全幅：左右のホイールアーチをそれぞれ 20mm 拡大したことにより全幅は 1,950mm、低く大地に構えるようなデザインを創出。
- 新設計されたフロントエンド：さらに幅広くフラットになり、クロームフレームを持たないシングルフレームグリルを配置。
- 速度が 100km/h を超えると、テールゲートからスポイラーが展開。
- アウディエクスクルーシブプログラムを通じて利用可能な、追加のカスタマイズオプション。

#### ラゲッジコンパートメント

- 容量は 535ℓ から 1,390ℓ に拡大可能。

### **Audi RS 6 Avant / RS 7 Sportback 共通**

#### エンジン&ドライブトレイン

- より多くのパワー、より高い効率：4.0 TFSI ツインターボ V8 エンジンの最高出力は 441kW (600PS) /6,000~6,250rpm、最大トルクは 800Nm/2,050~4,500rpm。
- より大径のコンプレッサーホイールを採用し、ブースト圧を 0.2bar 高めて 1.4bar (相対値) に引き上げたことにより、先代モデルのエンジンと比較して、さらに 29kW (40PS) のパワーアップを実現。
- 0~100km/h 加速はわずか 3.6 秒、0~200km/h 加速はわずか 12 秒。
- 最高速度は電子的に 280km/h に制限されていますが、オプションのスピードリミッターとセラミックブレーキを合わせて選択することによりスピードリミットを 305km/h に高めることが可能。
- 48V 主電源システムのマイルドハイブリッドシステム (MHEV) により、エンジンを停止した状態でコースティングが可能。素早い再始動、アイドリングストップ機能は 22km/h 以下で作動。
- 負荷により 8 つのシリンダーのうち 4 気筒を休止するシリンダーオンデマンドシステム。
- 新しい 8 速ティプトロニックは、100Nm の追加トルクに対応。



- セルフロックセンターディファレンシャルを標準装備した quattro フルタイム 4 輪駆動：フロント/リヤのパワー配分は標準で 40:60、最大で 70:30 または 15:85 まで変化させることが可能。

### サスペンション

- 先進的な 5 リンクのフロント&リヤアクスル。
- ダイナミックハンドリングシステム アウディドライブセレクトを介して、走行特性を幅広い範囲で調整可能。
- 新しい「RS1」及び「RS2」ドライブモードを介して、エンジン及びトランスミッションの制御、パワーステアリング、サスペンション、ダイナミックオールホイールステアリング、quattro スポーツディファレンシャル、エンジンサウンドなどを個別に調整し、MMI タッチレスポンスに保存可能。保存した設定は、ステアリングホイールの「RS MODE」ボタンを介して素早く変更可能。
- 完全に新しくなり、標準装備される RS アダプティブエアサスペンションは、A6 Avant/A7Sportback のエアサスペンションよりも 50%硬めに設定。
- オプション：ダイナミックライドコントロール（DRC）付き RS スポーツサスペンションプラスは、ピッチングとロールを低減。
- スポーティでダイレクトなプログレッシブステアリングと RS 専用チューニングが施されたダイナミックオールホイールステアリングを標準装備。
- 優れた制動力：10 ピストン RS セラミックブレーキシステムを新開発。ディスクのサイズは、フロントが 440mm、リヤが 370mm（オプション）

### 操作系、インフォテインメント、ドライバーアシストシステム

- 2 つのディスプレイ、パドルシフト付きマルチファンクションステアリングホイールを備えたデジタル MMI タッチレスポンス コントロールシステム。
- 新しい RS 専用コンテンツが加わった 10.1 インチインフォテインメントディスプレイ：温度モニター、タイヤ空気圧モニター、G メーターディスプレイを備えた RS モニター。
- G メーター、シフトライト、油温、タイヤ空気圧、タイヤ温度、加速度、ラップタイム測定といった RS 専用ディスプレイを備えたアウディバーチャルコックピット。
- アダプティブクルーズアシスト（ACA）をはじめ、30 を超えるドライバーアシストシステムを集中制御するセントラルドライバーアシスタンスコントローラー（zFAS）。

### エクステリア

- RS 専用のダークベゼルを備えたレーザーハイビーム付きマトリクス LED ヘッドライトが標準装備。
- 両サイドに楕円形テールパイプを配した RS エキゾーストシステム。
- 3 つのオプションスタイリングパッケージを選択すると、グロスブラック、カーボン、マットアルミニウムのハイライトがエクステリアに追加。
- RS 専用カラーのナルドグレーとセプリングブラック・クリスタルエフェクト、マットエフェクト仕上げを含む、魅力的なエクステリアカラーを設定。さらに、Audi exclusive から特別カラーを選ぶこともできます。
- ホイールは、21 インチが標準、22 インチがオプション。

### インテリア

- スポーツ性と快適性を融合：ヴァルコナレザーにハニカムパターンのステッチを施し、RS ロゴをエンボス加工した S スポーツシートが標準装備となります。
- 夜間にインテリアの輪郭を浮き上がらせるアンビエントライティング。
  - アウディエクスクルーシブプログラムを通じて利用可能な、追加のカスタマイズオプション。

## 詳細版

### エクステリアデザイン：Audi RS 6 Avant

RS 6 Avant は、そのセグメントにおいて比類なきスタイルを特徴としています。Audi Sport GmbH が製作したこのハイパフォーマンス Avant は、たとえ止まっても、その存在感で見るものを圧倒します。標準モデルの A6 Avant と比較した場合、RS モデルには、数多くの RS 専用パーツが装着され、大幅な差別化が図られています。A6 Avant と共有しているコンポーネントは、フロントドア、ルーフ、テールゲートのみです。

全幅は 75mm 幅が拡大され、ハイパフォーマンス Avant のスポーティなスタイルと、独特のキャラクターを強調しています。22 インチホイールは、RS 6 Avant の印象的なプロポーションとアスリートを連想させるシルエットに完全に溶け込んでいます。

シングルフレームグリルは、A6 Avant と比較して大幅にフラットでワイドになっています。RS 専用の立体的なハニカム構造のラジエーターグリルは、グロスブラック仕上げとなっています。グロスブラック仕上げの垂直ウイングは、Audi R8 にヒントを得た印象的なラテラルエアインレットに統合され、ヘッドライト下端まで伸びています。水平ブレードは、車両と路面の間に明確なラインを描き出します。



RS 6 Avant は、パワーバルジを備えた新しいボンネットに加え、A7 と同様のフロントヘッドライトも採用しています。これにより、よりフラットでスポーティなスタイルが生み出されています。標準装備のダークベゼルを備えたレーザーハイビーム付きマトリクス LED ヘッドライトは、RS 6 Avant の新しいセールスポイントとなっています。

RS 6 Avant を側面から見ると、歴代アウディモデルの中で最もアスリートを連想させるシルエット、長く伸びたフロントセクション、伸びやかなルーフセクション、力強い quattro プリスターにサポートされたフラットな D ピラーを特徴としています。後方に向かってわずかに上昇する低いショルダーラインは、視覚的な重心を下げる効果があります。ブラックインサートを備えた RS 専用シルは、今にも走り出しそうな躍動感を演出しています。

ダイナミックなりヤエンドは、ルーフエッジスポイラー、リヤディフューザーとグロスブラックのデザインエレメントを備えた RS 専用バンパーから構成されています。バンパーの両端には、RS エキゾーストシステムから延びるクロームカラーの楕円テールパイプが配置されています。ブラック仕上げのテールパイプを備えた RS スポーツエキゾーストシステムもオプション設定されています。



## ライティングテクノロジー：Audi RS 6 Avant

RS 6 Avant は、ダークベゼルを備えたレーザーハイビーム付きマトリクス LED ヘッドライトを標準装備しています。デイトタイムランニングライトのシグネチャーがデジタルなキャラクターを表現し、縦に並べられた 12 のライトセグメントが狭いスペースで分けられ、0 と 1 で構成されるデジタルの世界を象徴しているように見えます。ライトの下部エリアには、ターンシグナルに加えて、32 個の制御可能な LED から構成されるマトリクスハイビームが設置されています。これらのライトは、他の道路ユーザーを幻惑することなしに、路面を正確かつ明るく照らし出します。LED ライトは、コーナリングライトの役割も果たします。ハイパフォーマンス Avant のテールライトはまた、デジタル世界との関連を想起させます。各ユニットは、13 の垂直セグメントに分割され、各セグメントはブレーキライトと交互に配置されています。

LED リヤライトにはダイナミックターンシグナルが装備されます。青いリフレクターマーカで認識可能なアウディレーザーライトは、ハイビームライトの照射範囲を 2 倍にします。各ヘッドライトでは、小さなレーザーモジュールが数百メートルに及ぶスポットライトとして機能する光円錐を生成します。この青色レーザービームの波長は、450 ナノメートルです。その光を、蛍光体コンバーターを使って、人の眼に優しい色温度 5,500 ケルビンの白色光に変換しています。これにより、コントラストがより明確になり、ドライバーの疲労を防ぐことができます。70km/h 以上の速度で作動するレーザースポットライトは、視認性と安全性の面で大きな利点を提供します。フロントウィンドーに設置されたカメラが他の車両を検出すると、レーザースポットライトは自動的に減光されます。

## 魅力的で実用的・多用途モデル：Audi RS 6 Avant

ラゲッジコンパートメント容量は 565~1,680ℓ で、左右のホイールハウス間の積載幅は、先代モデルよりも 14mm 拡大して 1.05m となっています。分割可倒式 (40:20:40) リヤシートは、ラゲッジコンパートメントから簡単に背もたれのロックを解除して、折りたたむことができます。それにより、ラゲッジコンパートメント長を約 2m に拡大することが可能です。テールゲートとラゲッジコンパートメントカバーは電動式です。

## エクステリアデザイン：Audi RS 7 Sportback

Audi Sport が手掛けるこのモデルは、グランドツアラーデザインを纏った革新的な 4 ドアクーペです。独自のデザインを備えたこの 4 ドアのハイパフォーマンスモデルは、マイルドハイブリッドシステムにより、パフォーマンスと効率を高めたツインターボ V8 エンジンを搭載しています。5 シーターの Audi RS7 Sportback は、そのオールラウンドなキャラクターを、さらなる高みへと引き上げています。第 2 世代へと進化を遂げた RS 7 Sportback は、大地に低く構えたデザインを特徴としています。大きく張り出したホイールアーチは、このハイパフォーマンスモデルの圧倒的にスポーティなキャラクターを強調しています。その幅広さは、視覚的な印象によるものではありません。フロントフェンダー部で 1,960mm の全幅を備えるこのクルマは、ベースモデルの A7 Sportback と比べて、左右の幅がそれぞれ 25mm 拡大されています。

RS 7 Sportback は、クーペのようなフォルムを特徴とする A7 Sportback をベースとしていますが、共通コンポーネントはわずか 4 つ (ボンネット、ルーフ、フロントドア、テールゲート) です。RS 専用のエクステリアデザインが、全長 5,010mm の Audi RS 7 Sportback に独自のキャラクターを与えています。



RS 7 Sportback のフロントエンドのハイライトは、幅広くフラットなシングルフレームグリルです。そこに、コントラストカラーのフレームは装着されていません。RS 専用の立体的なハニカム構造のラジエーターグリルは、グロスブラック仕上げとなっています。Audi R8 スーパーカーからヒントを得た印象的なフロントエアインテークには、グロスブラックの垂直ウイングが設置され、パワフルなスタイリングをさらに強調しています。水平ブレードは、フロントエンドのエッジ部分に向けて下方へ特徴的なラインを描いています。

RS 7 Sportback のサイドビューを見ると、シャープなキャラクターラインと、鍛え上げられた筋肉のような曲面を特徴としています。低いショルダーラインが視覚的にクルマを低く見せる一方で、ウィンドーのラインは後方に向かって上昇し、クルマが静止しているときでもダイナミックな印象を与えます。ブラックインレイを備えた RS 専用のドアシルは、今にも走り出しそうなハイパフォーマンスカーの外観に、際立ったアクセントを追加しています。



リアエンドでは、滑らかなラインを描くスポイラーリップと、左右のリアライトを繋ぐライトストリップが、Audi RS 7 Sportback の大きな特徴となっています。速度が 130km/h を超えると、テールゲートからスポイラーが展開します。RS エキゾーストシステムの大径楕円テールパイプは、クロームカラーを纏い、リアディフューザーとともに RS 専用バンパーの左右に配置されています。

## ボディ：Audi RS 7 Sportback

RS 7 のボディコンセプトは、クーペのデザイン、セダンのスペース、アバントの使い勝手という、3 つのボディタイプの良い部分だけを組み合わせるといえるものです。ラゲッジコンパートメント容量は 535ℓ ですが、リヤシートを折りたたむと、大きく傾斜したテールゲートにもかかわらず、容量を 1,390ℓ まで拡大することができます。非常に先進的な空力特性と音響性能により、車内はきわめて静かです。積載高は、路面からわずかに 669mm に抑えられています。荷室幅が 1,050mm に拡大されたことにより、ラゲッジコンパートメントにはゴルフバッグ 2 個を横に積載することができます。長いテールゲートは、電動開閉システムを標準装備しています。

RS 7 Sportback のボディ構造には、独創的な複合素材が使用されています。乗員コンパートメントの骨格は、熱間成型された超高強度スチール複合材から構成され、構造体の重量の 23.9% を占めています。ホワイトボディに使用されるアルミニウム製コンポーネントの重量は、合計で 10.9kg です。ストラットドームとルーフフレーム補強材は鋳造アルミニウム製です。エンジンコンパートメントのストラットブレース、フロア下のセントラルクロスブレースは押し出しから構成されます。アルミニウム製シートが B ピラーを支え、リヤルーフフレームのアップシャーシは新しいスチール/ポリマー複合材でできています。ドア、ボンネット、トランクリッドはすべてアルミパネルを使用しています。

RS 7 Sportback の全長と全高は、先代モデルとほぼ同じです。ホイールベースが約 15mm 延長された結果、室内長は 20mm 強拡大しています。さらに、リヤシートのレッグルーム、ニースペース、ヘッドルームも拡大されています。インテリアスペースの拡大とボディのねじれ剛性の向上により、さらに快適な乗り心地とスポーティな走行性能を実現しています。

## ライティングデザイン：Audi RS 7 Sportback

RS 7 Sportback は、ダークベゼルを備えたレーザーハイビーム付きマトリクス LED ヘッドライトを標準装備しています。狭いスペースで分けられ、縦に並べられた 12 のライトセグメントから構成されたデイタイムランニングライトシグネチャーは、0 と 1 から構成されるデジタルの世界を象徴しています。下部エリアには、ターンシグナルに加えて、32 個の制御可能な LED から構成されるマトリクスハイビームが設置されています。これらのライトは、他の道路ユーザーを幻惑することなしに、路面を正確かつ明るく照らし出します。LED ライトは、コーナリングライトの役割も果たします。オプションのダークベゼルを備えたアウディレーザーライト付き HD マトリクス LED ヘッドライトを注文すると、LED リヤライトにはダイナミックターンシグナルが装備されます。





青いリフレクターマーカーで認識可能なアウディレーザーライトは、ハイビームライトの照射範囲を 2 倍にします。各ヘッドライトでは、小さなレーザーモジュールが数百メートルに及ぶスポットライトとして機能する光円錐を生成します。この青色レーザービームの波長は、450 ナノメートルです。その光を、蛍光体コンバーターを使って、人の眼に優しい色温度 5,500 ケルビンの白色光に変換しています。これにより、コントラストがより明確になり、ドライバーの疲労を防ぐことができます。70km/h 以上の速度で作動するレーザースポットライトは、視認性と安全性の面で大きな利点を提供します。フロントウィンドーに設置されたカメラが他の車両を検出すると、レーザースポットライトは自動的に減光されます。

印象的なリヤライトも、デジタルの世界を反映しています。各ユニットは、13 の垂直セグメントに分割され、各セグメントはブレーキライトと交互に配置されています。Sport quattro のオマージュである LED ライトストリップは、左右のリヤライトを接続しています。リヤフォグランプは、レーシングカーのように中央に配置されています。

Audi RS7 Sportback は、先代モデルよりもさらに優れた機能性を提供します。このグラントツアラには、3 人掛けのリヤシートが用意されています。ラゲージコンパートメント容量は 535ℓ で、分割可倒式のリヤシートを折りたたむと容量は 1,390ℓ まで拡大します。

#### エンジン：Audi RS 6 Avant / RS 7 Sportback 共通

V8 ツインターボエンジンの最高出力は 441kW (600PS)、最大トルクは 800Nm です。最大トルクは、2,050～4,500rpm の幅広い回転域で発生します。このハイパフォーマンス Avant の 0～100km/h 加速は、わずか 3.6 秒で、0～200km/h 加速もわずか 12 秒です。最高速度は電子的に 250km/h に制限されています。これは、オプションのダイナミックパッケージを装着すると 280km/h に、ダイナミックプラスパッケージを装着すると 305km/h に引き上げることができます。

<b>Audi RS 6 Avant / RS 7 Sportback</b>	<b>4.0 TFSI</b>
排気量 (cc)	3,996
最高出力 kW (PS) /rpm	441 (600) / 6,000～6,250
最大トルク：Nm/rpm	800 (590.0) / 2,050～4,500
最高速度 (km/h)	250 (280/305)
加速 0～100km/h (秒)	3.6
燃料消費量 (複合モード) (ℓ/100km)	11.7～11.5
CO <sub>2</sub> 排出量 (複合モード) (g/km)	268～263
駆動システム	quattro フルタイム 4 輪駆動
トランスミッション	8 速ティプトロニック

V8 ツインターボエンジンのバンク角は従来通りの 90°で、排気量は 3,996cc です (ボア x ストローク：86.0 x 86.0mm)。クランクケースは鋳造アルミニウム製で、重量はわずか 39.1kg です。シリンダーライナーは、大気式プラズマ溶射を利用して機械加工されています。この方法により、シリンダーライナーに非常に薄い鉄のコーティングを施すことが可能になります。コーティングされたシリンダーライナーにより、放熱性、熱的及び機械的復元力、耐摩耗性が向上します。また、内部摩擦が大幅に低減され、オイル消費量が最小限に抑えられます。また、Vバンク中央に配置された電子制御バルブが、ピストンの冷却に必要な、マップ制御式のピストンスプレーノズルを調整します。これにより、オイルポンプの消費電力が減少しています。



オイル経路は、完全な可変制御式ポンプによって駆動され、エンジンブロックとシリンダーヘッド用に分割されています。このレイアウトにより、非常にアグレッシブな加速/減速時や、スポーティなコーナリング時でも、確実にオイルを供給することが可能になっています。オン/オフが切り替え可能なウォーターポンプは、エンジンが素早く作動温度に達するように、クーラント温度が 80℃以上になると作動します。バルブギアのチェーンは、ギア付きの中間シャフトによって駆動されます。このシャフトは、ウォーターポンプも駆動します。インテークカムシャフトとエキゾーストカムシャフトは、すべての作動状況でシリンダーを最適に充填するため、50°の範囲で調整可能です。各シリンダーバンクには、最大 250bar の圧力を生成する高圧ポンプによって燃料が供給されます。燃焼室の中央に配置されたインジェクターは、冷間時の始動からフルロードに至るまで、それぞれの要件に応じた専用のストラテジーに従って、7つのノズルから燃料を噴射します。点火順序は、先代モデルのエンジンと同じです (1-3-7-2-6-5-4-8)。

この 4.0 TFSI は、重厚でスポーティな V8 サウンドを奏でます。ドライバーは、オーディオドライブセレクト ダイナミックハンドリングシステムを使用して、サウンド特性を変化させることができます。

オーディオドライブセレクトシステムは、エンジン及びトランスミッションマネジメント、パワーステアリング、サスペンション、ダイナミックオールホイールステアリング、quattro スポーツディファレンシャル、エンジンサウンド、オートエアコンディショナーなどの設定に影響を及ぼします。ブラックテールパイプトリムを備えたオプションの RS スポーツエキゾーストシステムは、さらに印象的なサウンドを提供します。カスタマイズ可能な「RS1」及び「RS2」モードでは、スポーティなサウンド、あるいはバランスの取れたサウンドのどちらかを選択することができます。

4.0 TFSI は、2 基のツインスクロールターボチャージャーにより、低回転域から力強いトルクを発生します。ブースト圧の上昇に加えて、ターボチャージャーのコンプレッサーホイールの直径を 3mm 増加しました。各ターボチャージャーは、各シリンダーバンクに最大 1.4bar のブースト圧 (相対値) を供給します。これは、先代モデルのエンジンより 0.2bar 高い値です。ブースト圧の増加により、より多くのエアが燃焼室に流入し、シリンダーの充填レベルが向上します。これにより、出力及び効率が向上します。この V8 エンジンは、シリンダーヘッド外側に吸気側が設定され、内側には排気側が設定されています。これにより、大型のターボチャージャーと最適化された空対空インタークーラーを、エンジン側面外側の通常の間所ではなく、90°V 型エンジン



のシリンダーバンク内側に配置することが可能になりました。このレイアウトにより、排ガス経路が短くなり、エアフロー損失が最小化され、自然なエンジンレスポンスが実現しています。高温部品を効果的に断熱することにより、Vバンク内側の熱的安定性を確保しています。圧縮比は10.1 : 1です。

効率的なシステム：MHEV（マイルドハイブリッド）及びシリンダーオンデマンド（COD）

4.0 TFSI は、48V 主電源システムを備えたマイルドハイブリッドシステムにより、最大のパフォーマンスと高い効率を兼ね備えています。システムで中心的な役割を果たしているベルト駆動式オルタネータースターターは、減速時に最大 12kW の電力を回生し、リチウムイオンバッテリーに供給します。55~160km/h の速度範囲でドライバーがアクセルペダルから足を離すと、ドライブマネジメントシステムは、2つのオプションのいずれかを選択します。

運転状況とオーディオライブセレクト ダイナミックハンドリングシステムの設定に応じて、Audi RS 6 Avant は、回生する（オルタネーターが運動エネルギーを電気エネルギーに変換して減速する）か、エンジンをオフにしてコースティング（惰性走行）します。アクセルペダルを踏み込むと、ベルト駆動式オルタネータースターターがエンジンを再起動します。MHEV テクノロジーにより、22km/h 以下の速度で、スタート/ストップ機能を作動させることが可能になりました。これにより、100km 走行あたり、最大 0.8ℓ の燃料を節約することができます。

また、シリンダーオンデマンド（COD）システムが、さらなる効率性を実現しています。高めのギアが選択され、エンジンが低～中負荷状態の場合、燃料噴射と点火を停止し、吸気バルブと排気バルブを閉じることにより、2番、3番、5番、8番シリンダーを休止します。4気筒モードでは、高まる負荷に対応するようバルブの作動ポイントが変更され、効率が向上します。休止したシリンダーは、ほとんどパワーの損失を発生することなく、ガススプリングのように作動を続けます。ドライバーがアクセルペダルを踏み込むと、即座に8気筒モードに復帰します。

8気筒への切り替えは、わずか数ミリ秒で行われるため、ドライバーや乗員が気づくことはありません。

#### トランスミッション：Audi RS 6 Avant / RS 7 Sportback 共通

4.0 TFSI が発生するパワーは、ギアチェンジが最適化され、標準装備された8速ティプトロニックトランスミッションを介して、quattro フルタイム4輪駆動システムに伝達されます。純粋に機械的に作動するセンターディファレンシャルは、40:60の比率で前後のアクスルにパワーを配分します。スリップが発生すると、トラクションがかかっているアクスルにより多くのトルクが自動的に配分されます。この場合、駆動力の最大70%をフロントホイールに、最大85%をリアホイールに配分することができます。

俊敏で信頼性の高いハンドリングは、ホイールセレクトティブトルクコントロールによって最適化されています。このシステムは、コーナー内側のホイールがスリップする前に、そのホイールにわずかなブレーキをかけます。これにより、反対側のホイールにトルクが配分されます。オプションのRSダイナミックパッケージとRSダイナミックパッケージプラスは、ホイールセレクトティブトルクコントロールとquattroスポーツディファレンシャルを組み合わせています。スポーツディファレンシャルのソフトウェアは、車両ダイナミクスの観点から、リアアクスルの理想的なトルク配分を継続的に計算し、それによってダイナミクス、トラクション、安定性を向上させます。スポーツディファレンシャルは、従来のリアディファレンシャルと、スーパーインポーズドステージ（駆動トルクを左右のホイールに可変配分する補助変速機）を組み合わせたものです。スーパーインポーズドステージは、2つのサンギアと1つの内部ギアから構成され、ドライブシャフトよりも約10%速く回転しています。

オイルバス内の電気油圧式アクチュエーターによって作動するマルチプレートクラッチは、ドライブシャフトとスーパーインポーズドステージ間のパワーを接続する役割を果たします。クラッチが締結されると、関連するホイールのトランスミッションステージの、より速く回転している

方に可変的にトルクを配分します。片側のホイールの回転が速められると、必要な追加のトルクが、ディファレンシャルを介してコーナー内側のホイールから取得されます。このようにして、ほぼすべてのトルクを1つのホイールに向けることができます。スポーツディファレンシャルは、惰性走行を含むすべての作動状態で、左右の後輪にトルクを配分することができます。コーナーを曲がったり、コーナリング中に加速した場合、駆動トルクは主にコーナー外側のホイールに向けられます。これによって、クルマは文字通りカーブに押し込まれ、アンダーステアの兆候を打ち消します。オーバーステアが発生する状況では、スポーツディファレンシャルは、カーブの内側のホイールにトルクを配分することにより、安定性を高めます。

すべてのサスペンションコンポーネントは、エレクトロニックシャシープラットフォームを介して作動します。縦置きエンジンを搭載した多くのアウディモデルに搭載されているエレクトロニックシャシープラットフォーム (ECP) は、サスペンションの集中制御ユニットです。ECP は、車両の速度、ヨーレート、横加速度、ロール及びピッチングの動き、ステアリング操舵角、路面の摩擦係数、アンダーステアやオーバーステアといった現在の走行条件に加え、関連するサスペンションシステムからのデータも取得します。このデータに基づいて、これらのコンポーネントの最適な調整値を計算します。これにより、より正確なコーナリング、ダイナミクスの向上、高レベルの乗り心地などのメリットがもたらされます。ドライバーは、アウディドライブセレクトを操作することにより、システムの作動を調整することができます。

#### サスペンション：Audi RS 6 Avant / RS 7 Sportback 共通

両モデルには、5リンク式のフロント及びリヤサスペンションが装備されています。このサスペンションは、横方向の力と縦方向の力を個別に処理します。リンケージとサブフレームは、その大半がアルミニウム製です。

標準装備されるダンパーコントロール付き RS アダプティブエアサスペンション (DCR) は、RS 6 Avant / RS 7 Sportback 専用にチューニングが施され、スプリングレートを 50% 高めた新しいエアスプリングモジュールによって、305km/h の最高速度を可能にしています。このサスペンションは、いくつかのモードに設定可能で、車高自動調整機能が含まれています。エレクトロニックシャシープラットフォーム (ECP) は、道路状況、ドライバーの運転スタイル、及び現在有効になっているアウディドライブセレクトのモードに合わせてダンパーの作動を調整する、集中制御メカニズムとして機能します。エアサスペンションには、自動車高調整機能も含まれています。



「オート」、「コンフォート」、「エフィシエンシー」の各モードでは、RS 6 Avant は標準サスペンションを備えた A6 Avant よりも車高が 20mm 低く、RS 7 Sportback は A7 Sportback より

も 10mm 低く設定されます。上記の 3 つのモードにおいて、車速が 120km/h を超えると、車高はさらに 10mm 低下します。「ダイナミック」モードでは、この一番低い車高に常に維持されます。その一方で、路面の状態が悪い場合、「リフト」モードを選択することにより、低速走行時に標準よりも車高を 20mm 高めることができます。RS スポーツエアサスペンションの広範囲な調整機能により、長距離走行における快適性重視からパフォーマンス重視まで、幅広い乗り心地の設定を実現しています。

さらに、オプションでダイナミックライドコントロール（DRC）を採用した RS スポーツサスペンションプラスを注文することができます。ちなみに DRC+RS スポーツサスペンションを装着すると全高は、RS スポーツサスペンション装着モデルより、さらに約 5 mm 低くなります。これにより路面をより確実にグリップし、ハンドリングが改善されます。ダイナミックライドコントロールは、電子機器を使用せずに車体の動きに瞬時に反応するスチールスプリングと、3 方向に調整可能なダンパーから構成され、ピッチングやローリングを制御します。クルマがコーナリング中、あるいはワインディングロードを走行中、ダンパー特性が変化することによって、縦軸（ローリング）と横軸（ピッチング）に対する車両の動きが大幅に減少します。ダンパーはそれぞれ、2 つの別々のオイルラインを介して、セントラルバルブに対角線上に接続されています。このバルブは、内部ピストンを介して必要なオイルの補正量を供給します。ピストン後方には、ガスが封入されたコンポーネントが装着されています。ドライバーがステアリングを切るか、コーナーを曲がると、セントラルバルブを介して対角線上のダンパーとの間にオイルフローが発生することによって、追加の減衰力が発生します。

片側のダンパーが緩衝すると、減衰特性は、ローリングとピッチングの動きがほぼ完全に排除されるように変更されます。瞬時に反応するこのダンパーシステムによって、このハイパフォーマンス Avant は、コーナリング時における優れた安定性を実現しています。



新しいダンパーは、バルブが統合されて、よりコンパクトなデザインを採用したことにより軽量化され、ピッチングやローリングをさらに効果的に低減します。また、以前のシステムと比較して、コンフォートとダイナミックモード間の設定幅が広がるとともに、高い減衰力が発生する状況で、より正確にサスペンションの特性を調整できるようになりました。これは、とくに高速コーナリング時に実感することができます。その結果、ダイナミックライドコントロール（DRC）付き RS スポーツサスペンションでコンフォートモードを選択すると、驚くほど良好な乗り心地を体験することができます。その一方で、ダイナミックモードを選択すると、コーナーをハイスピードで攻めた場合でも、卓越したドライビング精度を提供します。ドライバーは、オーディオライブセレクトを操作して、ダンパーの反応を変更することで、ダンパー特性、つまりドライビング体験をカスタマイズすることが可能です。

スポーティでダイレクトな操作フィールを特徴とする、プログレッシブステアリングが装備され



ています。専用に設計されたギアラックは、12.6 : 1 から 15.8 : 1 の範囲で、ステアリング操舵角に応じてレシオを変化させます。ステアリングを回すにつれて、レシオが低下し、よりダイレクトなステアリングになります。これにより、市街地走行における取り回しが向上し、タイトコーナーをより俊敏に駆け抜けることができます。このような状況では、プログレッシブステアリングがスポーティなハンドリングを提供します。また、速度に応じて、パワーステアリングのアシスト力も調整します。低速ではステアリングが軽くなります。パワーステアリングの特性は、オーディドライブセレクト ダイナミックハンドリングシステムにより、4 つのモードに変更することが可能です。

また、ダイナミックオールホイールステアリングを標準装備しています。このシステムは、ダイレクトでスポーティなステアリングレスポンスと優れた安定性という、相反する条件を両立させています。フロントアクスルは、走行状況に応じてステアリングレシオが変化する波動歯車装置を備えています。ダイナミックステアリングとリヤアクスルステアリングを組み合わせることにより、全体的なステアリングレシオが、9.5 から 17.0 の範囲で変化します。これにより、低速では非常にダイレクトなハンドリングが、高速では安定したハンドリングが実現しています。このステアリングシステムは、車速に応じて、後輪が前輪に対して同じ方向または反対方向に数度操舵します。低速では、後輪は前輪とは逆向きに、最大 5°まで操舵します。これにより、回転円が最大 1メートル減少し、コーナーにおける敏捷性がさらに向上します。約 100km/h を超える中速及び高速域では、後輪は前輪と同じ向きに最大 2°操舵します。これにより、さらなる安定性、ダイナミズム、安全性がもたらされます。

#### 「RS MODE」 RS モード専用ボタン : Audi RS 6 Avant / RS 7 Sportback 共通

オーディドライブセレクト ダイナミックハンドリングシステムを使用すると、ステアリング特性及びその他の設定を、ドライバーの好みに応じて調整することが可能です。このシステムには、6 つのモード（エフィシェンシー、コンフォート、オート、ダイナミック、RS 専用の新しい「RS1」及び「RS2」）が用意されています。好みに応じて設定を変更し、MMI タッチレスポンスに保存することによって、ドライバーは、ステアリングホイールに設置された「RS MODE」を操作して、それらの設定を瞬時に呼び出すことができます。その結果、ドライバーは、MMI タッチレスポンスを再度操作しなくても、「RS1」、「RS2」、及び最後に選択したドライブセレクトのモードを簡単に切り替えることができます。

オーディドライブセレクトシステムは、エンジン及びトランスミッションマネジメント、パワーステアリング、サスペンション、ダイナミックオールホイールステアリング、quattro スポーツディファレンシャル、エンジンサウンド、オートエアコンディショナーなどの設定に影響を及ぼします。「RS2」モードでは、ボタンを押すだけでエレクトロニックスタビリゼーションコントロール（ESC）をスポーツモードに切り替えることができます。また、常にこの設定が呼び出されるように、システムに保存することもできます。ドライバーが3秒以上ボタンを押し続けた場合には、エレクトロニックスタビリゼーションコントロールの機能を完全にキャンセルすることができます。

#### ハイパフォーマンスフロントアクスル : Audi RS 6 Avant / RS 7 Sportback 共通

10 ピストン固定キャリパーブレーキシステムが装備され、卓越したブレーキ性能と高い安定性を提供します。内部ベンチレーション機能と穴あきタイプのベンチレーテッドディスク（直径：フロント 420mm、リヤ 370mm）を備えた RS ブレーキシステムのキャリパーカラーは、ブラックが標準となりますが、オプション設定される、完全に新しくなった RS セラミックブレーキを装着した場合、キャリパーはアンスラサイトグレー、レッド、ブルーから選択可能です。ディスクのサイズは、フロントが 440mm、リヤが 370mm です。

セラミックディスクは、非常に強力かつ安定した制動力を発揮し、高い耐久性を備えています。



両側のフロントアクスルに取り付けられた 2 つのエアデフレクターエレメントが熱をすばやく放散し、安定した耐フェード性を実現しています。RS セラミックブレーキシステムは、スチール製のディスクと比較して 34kg も軽量で、ばね下重量の削減に貢献しています。これにより、ばね下重量が削減され、軽快なハンドリングを提供します。

### ボディ：Audi RS 6 Avant / RS 7 Sportback 共通

ボディデザインの特徴は、異なる素材をインテリジェントに組み合わせている点です。パッセンジャーセルの骨格には、熱間成形スチール製の超高強度コンポーネントが採用されています。この素材は主に、フロントバルクヘッドのロワーセクション、サイドシル、リヤクロスメンバー、B ピラー、ルーフラインのフロントゾーンなどに採用されています。この部分および他のボディエリアには、厚みを 0.75mm から 2.05mm の間で変化させたシートメタルブランクも使用しています。これらのテーラードブランク（カスタムメイドシート）は、部分焼き戻し及び圧延または溶接の複雑なプロセスによって製造されます。これにより、軽量化を図りながら高強度を実現しています。

ボディの高いねじり剛性は、快適性の向上に貢献し、優れた車両ダイナミクスの基礎にもなります。ストラットドームは鋳造アルミニウム、D ピラーサポートはアルミニウムシート製です。ドア、ボンネット、ラゲッジコンパートメントリッドも完全なアルミニウムコンポーネントです。

アウディのエアロダイナミクスチームは、ドアレールに設置されたエクステリアミラーやリヤアクスルのカバーも含めて、車両のあらゆる領域において集中的な作業を実施しました。フロントホイール前面やスペアホイールウェル前面に設置された小さなスポイラーは、アンダーボディのエアフローを整えます。左右エアインレットの外側には追加の開口部が設置され、エアフローの一部をホイールハウジングに導いてホイールを冷却します。RS 6 Avant の Cd 値（空気抵抗係数）は 0.35、RS 7 Sportback は 0.32 という優れた数値を誇ります。このハイパフォーマンス Avant は、ドアとテールゲートの洗練されたシーリングコンセプトにより、空力音響学の面でも素晴らしい値を達成しています。

RS 専用のナルドグレーとセプリングブラック・クリスタルエフェクト、マットエフェクト仕上げを含む魅力的なエクステリアカラーが設定されています。ドアミラーハウジングは、マットアルミニウムルックが標準です。3 種類（マットアルミニウム、ブラック、カーボン）が用意されたスタリングパッケージを選択すると、垂直ブレード、シルインサート、ルーフレール、ウィンドーモールディング、リヤディフューザーなどに、それぞれの仕様が適用されます。

また、足の動き（キックアクション）でテールゲートを操作することができます。

### インテリア：Audi RS 6 Avant / RS 7 Sportback 共通

ドライバー指向の先進的なインテリアデザインには、アンスラサイトのアルミニウム製インレイが採用され、スポーティなキャラクターを強調しています。水平基調のデザインと、上下に階層化された立体的な構造により、インストルメントパネルはスリムで明るい印象を与えます。フルデジタル操作システムのユーザーインターフェイスは、センタートネルの非対称コンソールを含めて、クリアブラックのインストルメントパネルデザインと見事に調和しています。センターコンソールには、2 番目のディスプレイとスイッチ類が統合されています。上部に設置された MMI タッチレスポンスのディスプレイは、ブラックパネルのダッシュボードに組み込まれ、ディスプレイをオフにするとパネルに溶け込んで、ほとんど見えなくなります。

運転席と助手席には、スポーツ性と快適性を融合：ヴァルコナレザーにハニカムパターンのステッチを施し、RS ロゴをエンボス加工した S スポーツシートが標準装備となります。従来のシートヒーターに加え、今回初めてマッサージ機能付きシートベンチレーションの採用が可能になって

います。

コンツァーアンビエントライティングパッケージは、夜間の走行時に室内を間接照明で照らし、インテリアの造形や素材を浮かび上がらせます。アンビエントライティングにより、ダッシュボードとセンターコンソールは空中に浮かんでいるような印象を与えます。ドアに設置された光源はスペース感を強調します。コンツァーアンビエントライティングは、センターコンソールとドアパネルの主要ラインに沿って設置され、様々なカラーを選択することが可能です。さらに、シートベルトのバックルにも照明が配置されて、暗闇の中でも簡単にバックルの場所を見つけることができます。それによって乗員快適性が高まっています。

ステアリングホイール、シート、照明付きフロントドアシルトリムには、RS 及び RS 6 のロゴが装着されています。フロント及びリヤドアに設置されたロゴプロジェクターは、ドアを開くと Audi Sport のエンブレムを地面に投影します。

### 操作システム：Audi RS 6 Avant / RS 7 Sportback 共通

完全にデジタル化された MMI タッチレスポンス操作コンセプトは、スマートフォンのように直感的に操作することが可能で、タッチ及びスワイプに対応しています。先代モデルのロータリープッシュボタンとその他のコントロールスイッチに代わり、触覚及び音響フィードバックを備えた 2 つのタッチディスプレイが装備されています。それにより、デジタル時代にふさわしいアウディの品質基準が達成され、高度な安全性が提供されます。

10.1 インチの上部ディスプレイは、インフォテインメントシステムを操作するために使用します。ドライバーは、RS モニターを使用して、駆動システムコンポーネントの温度、最大 G フォース、タイヤ空気圧や温度などの情報を呼び出すことが可能です。下部の 8.6 インチディスプレイはセンターコンソールに設置され、空調コントロール、快適性や利便性機能の操作に加え、手書きによるテキスト入力やバーチャルキーボードによる入力などに使用します。このディスプレイを操作する場合、ドライバーは、幅の広いシフトレバーに手首を乗せておくことができます。



両方のディスプレイともに、画像やアイコンは、ブラックの背景に表示されます。グラフィックを使ったユーザーインターフェイスはあえて簡略化されており、情報をすばやく理解することが可能です。いくつかのピクトグラムは、控えめなアニメーション機能も備えています。メニュー構造はスリムで、直感的に理解することが可能です。センターコンソールのディスプレイの壁紙は、好みに応じて設定を変更することができます。

アウディバーチャルcockピットは、RS モデルのキャラクターに合わせて、ディスプレイ表示が新しくなっています。このデジタルインストルメントクラスターのサイズは 12.3 インチで、



1,920x720 ピクセルによるフル HD 解像度を提供します。ドライバーは、従来のディスプレイとインフォテインメントモードのどちらかを選択することができます。RS 専用ディスプレイは、タイヤ空気圧、トルク、出力、エンジンオイル温度、ブースト圧、ラップタイム、加速度、G フォースに関する情報を表示させることもできます。シフトインジケータは、エンジン回転数がレブリミットに達した場合、ドライバーにシフトアップを促します。

### **ドライバーアシスタンスシステム：Audi RS 6 Avant / RS 7 Sportback 共通**

アダプティブクルーズアシスト (ACA) は、アダプティブクルーズコントロール (ACC) に、渋滞の際にも役立つ車線追跡機能を追加したものです。このシステムは、0~250km/h の間で先行車両との車間を一定の距離に保ちます。また、ドライバーが車線に留まるのを助けるために、わずかなステアリング操作も行います。

もう 1 つのハイライトは、安全性を高めるエマージェンシーアシストです。ドライバーが車両を操作していないことをシステムが検知した場合、危険の程度に応じて視覚的、音響的、または触覚的な警告を提供します。それでもドライバーが反応を示さない場合は、システムがクルマの制御を引き受けて、現在の走行レーン内に自動的に停止し、ハザードランプを点滅させます。さらに、アウディプレセンスの安全機能も有効になり、国によっては、自動的にエマージェンシーコールが起動します。

クロストラフィックアシストは、車両前方を横切る危険なクルマを警告します。

リヤクロストラフィックアシストは、例えば、道路に対して垂直な駐車スペースからゆっくりと後退するときなどに、側方から近づいてくるクルマを検知します。さらに、エグジットウォーニング、レーンチェンジウォーニングも搭載されます。

アウディプレセンスベーシックと、アウディプレセンスフロント セーフティシステムは標準装備されています。アウディプレセンスリヤをオプションで追加することもできます。このシステムは、車両全方位の衝突の危険性を検知し、フルブレーキ、シートの調整、シートベルトの締め付けなど、必要な予防措置を実行します。アウディ プレセンスフロントは、車両だけでなく歩行者や自転車も検知して警告し、ブレーキを発動する機能を備えています。

各種アシスタンスシステムのベースとなっているのが、セントラルドライバーアシスタンスコントローラー (zFAS) です。zFAS は、各種センサーからの情報を統合し、それぞれの長所を互いに補完しながら活用するシステムです。

様々なセンサーからのデータは、zFAS に集められます。ハイエンドプロセッサーを使用するこのタブレットサイズのコンピューターは、車両周辺の画像を常に把握しています。この集中環境モデルにより、アシスタンスシステムの性能が先代モデルよりさらに向上しました。その恩恵は、交通渋滞の末尾検出、ブレーキの発動などに表れています。センサーデータの統合により、現在の走行車線まで把握することが可能になり、ナビゲーションはさらに正確になりました。

## History of Audi RS 6

Audi RS 6 は真のアイコンと呼ぶにふさわしいクルマです。2002 年のデビュー以来、RS 6 Avant 及び Sedan は、世界中のファンを魅了してきました。新型 RS 6 Avant に至る 3 世代のモデルは、RS モデルの 25 年にわたる歴史において、技術的マイルストーンとなっています。

### Audi RS 6 (2002 年) : V8 ターボチャージャーエンジン

RS 6 は、2002 年に Sedan 及び Avant の 2 タイプとともにデビューしました。このモデルは、一見すると何の変哲もない、羊の皮を被った狼といえる存在でした。Audi Sport GmbH の前身である quattro GmbH は、90° V8 にツインターボを組み合わせ、331kW (450PS) の最高出力を達成しました。英国ノーザンプトンのコスワース社が製造を担当した 4.2 リッターエンジンは、標準装備される 5 速ティプトロニックと組み合わせられ、0~100km/h 加速は 4.7 秒でした。

この初代 Audi RS 6 においても、サスペンションに大きな焦点が当てられていました。油圧を用いてピッチングとローリングを制御するダイナミックライドコントロール (DRC) は、現在も RS にも搭載されるサスペンションテクノロジーであり、初代 RS に搭載された先駆的なイノベーションの 1 つでした。C5 プロダクトライン生産終了直前にあたる 2004 年には、RS 6 plus が発表されました。このモデルは、353kW (480PS) の最高出力を発生し、最高速度は電子リミッターによって 280km/h に制限されていました。



### Audi RS 6 (2008 年) : V 型 10 気筒ツインターボエンジン搭載

再び Avant 及び Sedan の 2 タイプが用意され、2008 年に発表された第 2 世代の RS 6 は、圧倒的なパワーを特徴としていました。このモデルは、その当時もっともパワフルなアウディの市販車であり、とくに Avant は今日に至るまで世界最強の市販ステーションワゴンとなりました。排気量 5.0 リッターの直噴ツインターボ V10 エンジンは、426kW (580PS) の最高出力、650Nm の最大トルクを発生し、0~100km/h 加速は 4.6 秒、最高速度は 280km/h でした。2010 年に投入された plus ラインの最高速度は 303km/h にまで引き上げられました。洗練されたドライサンプにより、極端な高速コーナリングでも安定したエンジンオイルの供給が可能になりました。



エンジンパワーは、素早くスムーズなシフトを実現する 8 速ティプトロニックを介して、quattro 四輪駆動システムに伝達されました。オプションでカーボンファイバーセラミック製ブレーキディスクも搭載可能で、ダイナミックライドコントロール (DRC) 付きスポーツサスペンションは標準装備されていました。ダンパー特性は、MMI オペレーティングシステムを介して 3 段階に調整可能でした。C6 世代の RS 6 は、第 1 世代と同様にネッカーズルムで製造され、最終組立は同じ敷地内の quattro GmbH ワークショップで行われました。

#### **Audi RS 6 Avant (2013 年) : V 型 8 気筒 4.0 リッターエンジン搭載**

RS 6 Avant の第 3 世代は、自動車技術の新たな章を開くものでした。搭載されたエンジンは、第 2 世代のものから 2 気筒を減らして 8 気筒となり、最高出力も 15kW (20PS) 抑えられていましたが、軽量化が施され、軸負荷配分も改善されたため、加速及びコーナリング性能は先代モデルよりも向上していました。このツインターボ V8 エンジンの排気量は 4.0 リッター、最高出力は 421kW (560PS) です。低負荷走行時には、シリンダーオンデマンド (COD) システムによって 4 気筒が一時的に休止し、効率の大幅な向上が実現しました。エンジンパワーは、素早いシフトを実現する 8 速ティプトロニックと洗練された quattro ドライブトレインによって伝達され、センターディファレンシャルは必要に応じてロック率を引き上げることも可能でした。

