



2022年6月16日

フォルクスワーゲン グループ ジャパン株式会社
アウディ ジャパン
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

初代 Audi 80 発表から 50 周年：時代の先駆けとなったベストセラー

- 1972年 Audi 80 発売。「ヨーロッパ カー オブ ザ イヤー」に選出
- ベストセラーモデルとして、後継モデル A4 を含む 9 世代累計で 1,250 万台以上を生産
- Audi 80 は “Vorsprung durch Technik” (技術による先進) がアウディの伝統であることを示す

(ドイツ本国発表資料) 2022年6月10日、インゴルシュタット：Audi 80 は、ドイツ B セグメントにおいてシリーズを確立。革新的な技術のパイオニアであり、トレンドセッターであり、アウディブランドにとって最初のミリオンセラーになったモデルです。アウディとフォルクスワーゲン グループにとって、このコンパクトセダンの重要性は極めて明快です。Audi 80 はモジュラーデザインの先駆けとなりました。

このベストセラーモデルが発表されてから、今年で 50 周年を迎えます。社内コード「B1」と呼ばれる初代 Audi 80 は、1972 年に発売されて大きな注目を集めました。高い信頼性を誇るこのモデルは、「モダンではあるが、流行を追わない」デザインを目指して開発されました。この点に関して、アウディで技術開発責任者を務めていたルードヴィヒ クラウスと、1964 年に親会社になったフォルクスワーゲン AG は、1960 年代後半に合意していました。開発責任者のルードヴィヒ クラウスは、レースカーの製作と同様、長期的な品質、剛性、強度を損なうことなく、どこで重量を削減できるのかを徹底的に検証するために、従業員にすべてのパーツをチェックさせました。その結果、非常に軽量の Audi 80 は 50 年前に、そのスポーティなハンドリングと優れた燃費で高い人気を博しました。そして 1973 年のオイルショックにより、Audi 80 はまさに時代に適したクルマとなりました。同年に「ヨーロッパ カー オブ ザ イヤー」を受賞した Audi 80 は、国際的な自動車ジャーナリストからも高い評価を得ています。

AUDI AG 技術開発担当 取締役のオリバー ホフマンは、先達ルードヴィヒ クラウスと彼のチームが達成した偉業を称えています。「Audi 80 は、非常に印象的な方法で、Vorsprung durch Technik (技術による先進) がアウディの伝統であることを示しました」。Audi 80 とその後継モデルは、常に時代をリードするパイオニアとなってきました。4 気筒 TDI、セルフロックリング センターディファレンシャルを備えた quattro システム、デュアルクラッチ トランスミッション、リヤアクスル スポーツディファレンシャル、そして言うまでもなく初代 RS モデルに搭載された 5 気筒ターボエンジン等は、Vorsprung durch Technik によるアウディの高度な技術を繰り返し証明してきました。デザイナーのハルトムート ヴァルクスは、1970 年代の新しい客観的な手法により、初代 Audi 80 のデザインをまとめました。ヴァルクスは、1976 年に当時のデザイン部門 Audi Stilistics の責任者に就任し、数世代にわたってアウディの B、C、D 各セグメントのシリーズモデルの設計に携わり、時代を超越した印象的なデザインを生み出しました。Audi 80 は、B1 から B4 まで 4 世代にわたって 1994/95 年まで生産され、その後社内コード「B5」として知られる Audi A4 に名称が引き継がれ、Audi A4 はさらに第 5 世代に渡り進化を続けます。そして「B9」と呼ばれる最新世代には、Sedan、Avant、S、RS モデルに加え、Audi A5 の Coupé、Sportback、Cabriolet の各バージョンが用意されています。

1972 - 1978 年：初代 Audi 80 - 新しいセグメントを創出

初代 Audi 80 は、ミュンヘン夏季オリンピック開催の年に世界初公開されました。アウディは、1972 年 7 月にこのニューモデルをメディアに発表し、オリンピック開催後の 9 月から販売を開始しました。社内コード「B1」は、コンパクトセダンまたは B シリーズと呼ばれる新しい市場セグメントを確立しました。新開発されたこのミッドサイズカーにより、当時のアウディブランドのモデルラインナップが完成しました。このモデルのテクノロジーには、数多くの新しいソリューションが採用されており、それらは、間もなくフォルクスワーゲン グループのモデルにも流用されました。

一貫した軽量デザインと革新的技術

2 ドアのベースモデルの車重はわずか 835kg でした。その当時、アウディの技術開発責任者を務めていたルートヴィヒ クラウスは、開発目標の一つとして、厳格な軽量構造を掲げていました。ホイールベースは 2.47m、全長は 4.18m と、非常にコンパクトなセダンに仕上げました。サスペンションエンジニアのデトレフ バンホルツァーは、ヨーロッパの市販モデル初のネガティブステアリングロールラジアスを採用しました。これは、ブレーキング時の安定性を大幅に向上させるソリューションです。さらに、X 配管式の 2 系統油圧ブレーキを採用し、乗員および他の道路ユーザーの安全を前面に打ち出しました。リヤサスペンションには、スプリングダンパー付きのトーションクランクアクスル、フロントサスペンションには、マクファーソンストラットおよびウィッシュボーンが採用されました。エンジンは、駆動輪であるフロントアクスルの前に縦置きされ、その後方には 4 速トランスミッションが搭載されました。市場導入時には、1.3~1.6 リッターの 4 タイプのエンジンが設定され、出力の範囲は 40kW (55PS) ~ 74kW (100PS)。パワフルでシンプルな構造の 4 気筒エンジンのハイライトは、歯付きベルトドライブとメンテナンスフリーの油圧タペットを備えた、オーバーヘッドカムシャフト バルブ駆動システムでした。ルートヴィヒ クラウスは、モジュラー設計の 4 気筒オーバーヘッドカムシャフト (OHC) エンジンのアイデアを考案。エンジニアのフランツ ハウクと彼のチームによって開発されたこのエンジンは、社内では EA 827 と呼ばれ、フォルクスワーゲン グループでもっとも幅広いモデルに搭載されるエンジンとなりました。

「ヨーロッパ カー オブ ザ イヤー」の受賞と好調なセールス

新世代の OHC エンジンを始めとする数多くの技術的ハイライトにより、Audi 80 はすぐに市場での成功を収めました。1978 年夏の生産終了までに、100 万台以上の B1 世代モデルが工場からラインオフされました。インゴルシュタットの工場では生産が追い付かなくなったため、フォルクスワーゲンのウォルフスブルクとエムデンの各工場でも生産が行われました。

1973 年には、ジョルジェット ジウジアーロがデザインし、コーチビルダーのカルマンが製造したクーペコンセプトカー Asso di Picche (アッソ・デ・ピッケ) が発表され、B1 のスポーティなキャラクターの可能性を示しました。1973 年には高出力バージョンの Audi 80 GT が市販され、1975 年 10 月には後継モデルの Audi 80 GTE が発表されました。このモデルの最高出力は 81kW (110PS) でした。この新しいトップモデルのドライビングパフォーマンスは、その後すぐにアウディの特徴となるダイナミックな走りを予感させるものでした。1976 年のマイナーチェンジで、角型ヘッドライトを採用して、新世代の Audi 100 とイメージの統一が図られました。軽量で燃費の良い Audi 80 は、特に 1973 年のオイルショック後に高い人気を博しました。このクルマは、米国でもヒット作となり、Fox という名称で販売されました。

※本リリースは、AUDI AG 配信資料の翻訳版です。