



2022年7月25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

Audi RS 6、4 世代で 20 周年を迎える： 実用的なスタイルを備えた、ハイパフォーマンスモデルの歴史

- 歴代 Audi RS 6 最大の特徴は、先駆的なパフォーマンスと日常走行における優れた利便性の融合
- 最新 Audi RS 6 Avant は、専用のワイドボディをもつ、セグメントの世界的なマーケットリーダー
- 4 世代を通じて、DRC サスペンションが、ファーストクラスのドライビングダイナミクスを実現

(ドイツ本国発表資料) 2022年7月25日、インゴルシュタット：Audi RS 6 は、20年間、4 世代にわたって進化を続け、世界中のファンを魅了してきました。Audi Sport GmbH が製造するこのモデルは、印象的なパフォーマンスと日常走行における優れた利便性を兼ね備えた、ハイパフォーマンス ステーションワゴンです。2002年に初代モデル RS 6 (C5) が登場して以来、このコンセプトの成功の礎となってきたのが、ツインターボチャージャーエンジンと quattro 4 輪駆動システムです。この基本的なコンセプトは、Audi RS 6 すべての世代にわたって買われてきました。非常に競争が激しいこのセグメントで、このモデルは何度も新たな基準を設定してきました。技術的な面における Vorsprung (先進) は、DRC (ダイナミックライドコントロール) サスペンションをはじめ、様々な点に見ることができま す。このサスペンションは、他の RS モデルでも長年に渡って採用されてきました。

第 1 世代 Audi RS6 (C5) : アッパーミドルセグメントの高いパフォーマンス要件に適合

2000年という新たなミレニアムを迎え、当時の quattro GmbH (現在の Audi Sport GmbH) は、Audi RS 4 に続く、スポーティなモデルの開発を摸索しており、そこで選ばれたのが Audi A6 でした。第 5 世代 Audi A6 (C5) は 2001 年に製品アップデートが行われ、アウディは、アッパーミドルセグメントに属するこのモデルに、より高性能なエンジンを搭載したいと考えました。

アウディブランドにとってハイパフォーマンスモデルは、重要な役割を果たしており、モータースポーツも高い人気を誇っていました。アウディは 1999 年に伝説的なルマン 24 時間レースに初参戦し、勝利を目指して戦い、2000年、2001年、2002年には 3 連覇を果たし、ルマン 24 時間レースで通算 13 勝を挙げ、ポルシェに次ぐ史上 2 番目に成功したチームとなりました。quattro GmbH のエンジニアは、Audi A6 を一流のスポーツカーに仕立て上げるために多大な努力をしました。その領域は、エンジン、サスペンション、トランスミッションの改良に留まることなく、サイズにも変更を加え、RS 6 は全長および全幅がそれぞれ 4cm 拡大されました。新しいスカート、幅広いシル、Avant 用スポイラー、Sedan 用のトランクスポイラーエッジ、18 インチあるいは 19 インチホイール、2 本の楕円形のテールパイプなどが、そのスポーティなキャラクターを強調しました。

2002 年、アウディ最強のエンジンを搭載

掲げられた目標は、第 2 世代 Audi A8 (D2) 用の 8 気筒エンジンを搭載することでした。このエンジンは既に S6 に搭載され、過給機なしで 340PS を達成していました。それでも、このエンジンを RS 6 に搭載するには、数多くの改良が必要でした。ツインターボチャージャーを装着した 4.2 リッターエンジンは、当時の A6 のボディには収まりませんでした。そのため、quattro GmbH は A6 のフロントエンドを拡大し、V8 エンジンを設置するために 4cm のスペースを確保しました。この初代 RS 6 に搭載されたエンジンは、インゴルシュタットやネッカーズルムではなく、イギリスでファインチューニングが行われました。quattro GmbH とともに、2004 年まで AUDI AG の子会社であった英国エンジンメーカーのコスワースが作業を担当し、450PS の最高出力と 560Nm の最大トルクを実現しました。その結果、

V8 エンジンを搭載した初代 RS 6 は、セグメント最高のパワーを手に入れ、ライバルに鮮烈なメッセージを送りました。当時、ローレン アイエロが 2002 年のタイトルを獲得したチーム ABT Sportline のアウディの DTM（ドイツツーリングカー選手権）マシンの出力が同じ 450PS であることを考えると、このエンジンの卓越したパワーを理解することができます。

ハイパワーには、適切な制御系を組み合わせる必要があります。マニュアルトランスミッションの時代は終焉を告げていました。この初代 RS 6 には、マニュアルトランスミッションを搭載したモデルよりも素早いシフトを実現した、トルクコンバーター式のトランスミッションが初めて搭載されました。5 つの走行モードを備えたこのトランスミッションにより、0~100km/h 加速 4.7 秒を実現しました。RS 6 Avant と Sedan に、日常走行でもスポーティな走りや快適性の幅広いキャラクターを与えるため、アウディは新開発された DRC（ダイナミックライドコントロール）サスペンションに注目しました。これまですべての RS 6 シリーズの開発を担当し、現在はネッカーズルムで技術開発統括責任者を務めているステファン レイルは、次のように要約しています。「DRC はストレートとコーナーの両方で、スポーティな走行時にロールとピッチを抑えます」。具体的には、タイヤのグリップを高め、特にスポーティなコーナリング時に俊敏なハンドリングを実現します。DRC は対角線上に 2 つの油圧ショックアブソーバーを備えたスチールスプリングで構成され、タイムラグなしにボディの動きを打ち消します。これは、電子的な制御なしに、機械的に行われます。クルマがコーナーに差し掛かると、ダンパーのレスポンスが変化し、縦軸（ロール）と横軸（ピッチ）に沿ってクルマの動きが大幅に抑制されます。

初代 RS 6（C5）は、生産ラインと手作業の両方で製造されました。生産ラインで仕上がった車両は、走行することは可能でしたが、サスペンション、RS 専用コンポーネント、独自の室内装飾エレメントといった要素を満たしていなかったため、生産ラインから出た後に、隣接するホールでさらに作業が行われました。このホールで quattro GmbH のエンジニアが 15 時間をかけて、各車両を個別に仕上げました。

初代 RS 6 は今日に至るまで、最初からレーシングカーの素性を備えた唯一の RS 6 となっています。ランディ ポブストがステアリングを握り、Champion Racing チームが SPEED World Challenge GT 2003 に参戦するために開発された Audi RS 6 Competition は、同等のカテゴリーのライバルを圧倒しました。このモデルの V8 ツインターボエンジンは 475PS を発生し、マニュアルトランスミッションと組み合わせられました。このクルマは、初戦で勝利を飾りました。

quattro GmbH は、初代 RS 6 シリーズの終盤に“plus”という名称のハイパワーバージョンを追加しました。最大トルクは 560Nm のままでしたが、最高出力は 450PS から 480PS へと強化されました。その結果、最高速度も 250km/h から 280km/h へと引き上げられ、オプション設定されていた装備も標準となりました。

第 2 世代 Audi RS 6（C6）：エンジン構造における偉業を継承

初代 RS 6 の誕生から 6 年後の 2008 年、第 2 世代 Audi RS 6 が発表されました。アウディは、このモデルに、パワーや排気量だけでなく、シリンダー数も増やして 10 気筒エンジンを搭載しました。ツインターボチャージャーも引き続き装着され、排気量は 5 リッターへと拡大されました。これにより、最高出力は 580PS、最大トルクは 1,500rpm から 650Nm を発生しました。その当時、その数値は、560PS の最高出力を誇っていたフラッグシップスーパースポーツ Audi R8 GT さえも上回っていました。アウディは 3 年間にわたって、この V10 エンジン搭載 RS 6 を製造しました。重量 278kg のこの V10 エンジンは、驚異的なパワーを誇り、高速でコーナリングする際に確実なオイルの潤滑を実現するため、ドライサンプに目を向けました。これはモータースポーツからフィードバックされたテクノロジーです。独立したオイルタンクを設置することにより、V10 エンジンを車体の低い位置に搭載し、重心を低くすることが可能になりました。この潤滑システムはレース用に設計されたもので、縦方向および横方向の 1.2G の加速までオイルを供給しました。ステファン レイルは、アウディの開発者が、わずか 1cm のスペースも無駄にすることなく、エンジンを設計していたことをよく覚えています。「2 つのターボチャージャーとマニホールドを備えた V10 エンジンは、まるで芸術作品のようでした。そして、それは極め

てパワフルです。第2世代のRS6は、他のどのモデルよりも、エンジンルームが緻密に配置・構成されていました」

初代RS6と同様に、エンジンのパワーに対応できるトランスミッションも必要でした。採用された6速オートマチックトランスミッションは、そのニーズを満たすために大幅な改良が施されました。その結果、冷却性能、変速の速さ、パワー伝達のすべてが改善されました。このV10エンジンとトランスミッションの組み合わせにより、アウディは初めて300km/hを超える最高速度（具体的にはRS6 plusの303km/h）を達成しました。標準のRS6の最高速度は250km/hに電子的に制限されていましたが、オプションで280km/hに設定することが可能でした。第2世代RS6の加速性能は、0~100km/h加速はセダン：4.5秒、Avant：4.6秒でした。これだけのハイパワーには、強力なブレーキが必要です。このダイナミックなクルマを確実に制動するため、初めてセラミックブレーキ（フロント：420mm、リヤ：356mm）がオプション設定されました。乗員がスポーティかつ快適に目的地まで到達できるようにするため、アウディは初代にRS6同様DRCサスペンションを採用し、AvantとSedanに標準装備しました。あらゆる走行状況において快適性を維持するため、DRCサスペンションには、オプションで3段階に設定可能なショックアブソーバーが初めて搭載されました。

初代RS6と同様、アウディはこのモデルに控えめなデザインを採用しましたが、全幅は標準モデル比で3.5cm拡大して1.89mに設定し、ベースモデルとは一線を画すオーバーフェンダーを装着することで、大径ホイールとタイヤ（19インチ：255/40、オプションの20インチ：275/35）を装着するためのスペースを確保しました。第2世代RS6においても、生産ラインで完成した車両は、隣接するquattro GmbHホールに移動して、大規模な仕上げ作業が行われ、初代RS6と同じように車両を完成させました。ライフサイクルの終盤には、Audi RS6 plus SportおよびAudi RS6 plus Audi Exclusiveの2つのモデルが追加され、合計500台の限定モデルがネッカーズルム工場から出荷されました。このモデルはインテリアにシリアルナンバー付きのバッジが装着され、5本スポークデザインの特殊合金ホイール、レザー張りのインストルメントパネル、RS6ロゴが付いたフロアマットを装備していました。

第3世代 Audi RS 6 (C7)：より少ないものからより豊かなものを作る

「シリンダー数が少なくなるとは、残念なことです。」アウディが第2世代RS6で採用した10気筒エンジンを見送り、排気量4リッターのツインターボ8気筒エンジンを2013年に再び搭載したときに、お客様からの批判の1つです。このエンジンはRS6史上最小のエンジンです。さらに、伝統的なRS6 Sedanの生産も中止され、米国では、Audi RS7 Sportbackが代わりに導入されました。しかしお客様は、すぐにこの批判を撤回することになりました。なぜなら、アウディは、ドライビングダイナミクスと効率の点で、以前のRS6モデルをはるかに上回るパッケージングを開発したからです。このパッケージングにより、体系的な軽量化が可能になりました。特にすべての後付けパーツを含めて、アルミニウムを広範囲に使用することにより、第3世代RS6の重量は120kgの軽量化を実現しました。同時にAvantモデルは、Audi A6も全幅が6cm拡大されました。また先代RS6の前後重量配分は、フロントが60%でしたが、第3世代RS6では55%に設定されました。これはフロント約100kgの重量減に相当します。さらにエンジンは約15cm後方に搭載されました。これにより、シリンダーが2つ少なくなり、パワーが20PS低下しても、パフォーマンスに全く影響がないことを証明しました。700Nmの最大トルクと新しい8速ティプトロニックを備えた第3世代RS6は、0~100km/hを3.9秒で加速しました。最高速度は305km/hに達しました。また軽量化だけでなく、エンジン負荷が軽い状態で8気筒のうち4気筒を休止するシステムを採用したことにより、先代モデルよりも燃料消費量が30%削減されました。また、最大の制動力を発揮し、ハードブレーキングを繰り返したときに、特に優れた性能を示すセラミックブレーキは、引き続き設定されました。

第3世代RS6に採用された新しい機能として、快適性を求めるお客様のために、エアサスペンションが初めて標準装備されました。全高は20mm低くなり、よりスポーティなチューニングにより、このアダプティブエアサスペンションは日々の運転の楽しさを高めました。さらに、利便性を高めるため、初めてトレーラーヒッチがオプション設定されました。DRCサスペンションは、さらに完成度が高められまし

た。その結果、第3世代 RS 6 は、駆動システム、サスペンション、快適性、効率など、あらゆる面で先代モデルを上回る性能を発揮しました。この世代の RS 6 もネッカーズルムの生産ラインを出た後に、隣接する quattro GmbH ホールで最終的な組み立てが行われました。

アウディは、長年にわたって 4 リッター8 気筒エンジンを進化させ、さらに多くのパワーを引き出すことに成功しました。RS 6 のパフォーマンスは初めて 600PS を超え、605PS に達しました。オーバーブースト機能により、一時的に 750Nm のトルクを利用可能となりました。

出力低下とシリンダー数の減少に関する初期の批判にもかかわらず、第3世代 RS 6 は、ハイパフォーマンス ステーションワゴン セグメントのベストセラーモデルとなり、マーケットリーダーとなりました。ベストセラーの座は、今日に至るまで維持され、世界中のお客様を魅了しました。伝統的にセダンが好まれていた米国市場への導入は、米国国内に一定の需要があったものの、次世代に延期されました。

第4世代 Audi RS 6 (C8) : 過去最高のモデル、進化はまだ続く

2019 年、Audi RS 6 のヘリテージに忠実なモデル、第4世代 RS 6 が発表されました。4 リッターの排気量、ツインターボチャージャー、600PS、そして 800Nm に強化されたトルク。史上初めて、このクルマには 48V マイルドハイブリッドシステムが搭載され、効率がさらに向上しました。RS 6 Avant は 0~100km/h を 3.6 秒で加速し、200km/h にはわずか 12 秒で到達します。加速の素晴らしさにおいて、疑いの余地がなく、コーナリング性能の面においても、新たな基準を設定しています。

新しく採用された 4 輪操舵システムは、高速域では前輪と後輪が同じ方向に操舵することにより、高速安定性が向上しています。一方低速走行時には、前輪と後輪が逆方向に操舵するため、回転半径が小さくなり、駐車が容易になっています。しかし、手間のかからない車庫入れだけが、お客様にとって重要なことではありません。先代モデルと同様に、トレーラーヒッチも用意されています。ステファン レイルは、次のように説明しています。「現在、ヨーロッパのお客様の半数以上がトレーラーヒッチを注文しています。これは、お客様がスポーティなドライブだけでなく、日常的な使い勝手も重視していることを示しています」。アウディはお客様の要望に応え、現在はエアサスペンションと DRC サスペンションの両方をオプション設定としています。

デザインに関しては、初代から 3 世代目までの RS 6 は、パワフルなステーションワゴンとしての位置付けでしたが、現在の第4世代 RS 6 は異なる印象を与えます。一般の人々でさえ、これは通常の A6 ではないことをすぐに認識することができます。RS 6 Avant が A6 Avant のベースモデルと共有するのは、ルーフ、フロントドア、テールゲートだけで、他のコンポーネントは RS 専用に変更され、全幅は大きく 8cm 拡大されました。さらに、専用のフロントフードが初めて採用されたことにより、RS 7 と同様のレーザーライト付きマトリクス LED ヘッドライトを装着できるようになりました。大径ホイールと幅広タイヤも、スタイル上のポイントとなっています。21 インチホイール (275/35) が標準装備され、さらに 22 インチホイール (285/30) がオプションとして初めて選択可能になりました。歴代モデルとは異なり、第4世代 RS 6 は生産ラインから出た後に、Audi Sport GmbH に名称変更される前の別のホールに移されることはありません。そのまま、ショールームに向かうことになりました。

これは、ネッカーズルムの生産ラインが、優れた柔軟性を備えていることを示しています。さらに、RS 6 Avant は初めて米国市場に導入され、第4世代 Audi RS 6 は、当初のニッチなモデルから、世界中で多くのお客さまに求められているクルマへと、そのサクセスストーリーを着実に進化させています。

※本リリースは、AUDI AG 配信資料の翻訳版です。