

2026年4月22日

\*本リリースは、AUDI AG 配信資料の翻訳版です。

\*本資料に記載の装備、諸元データは、いずれもドイツで販売予定のもので、日本仕様とは異なります。

## 新型 Audi RS 5：初のパフォーマンスハイブリッド 卓越したドライビングダイナミクスを実現

- 量産モデル世界初：リヤトランスアクスルの電気機械式トルクベクタリングを可能にする、ダイナミックトルクコントロール付 quattro
- 新たなレベルのハンドリング：電気機械式トルクベクタリングにより、限界域でも俊敏性、安定性、トラクションを最大化し、コントロールと取り回しの優れたドライビングを可能に
- インテリジェントな機能アーキテクチャ：機能モジュールを性能志向で最適に配置し、すべてのシステムコンポーネントの精密な連携を確保

(ドイツ本国発表資料) 2026年3月31日、インゴルシュタット：新型 Audi RS 5 は、モジュラー式の高性能プラグインハイブリッドシステムを搭載しています。電気機械式トルクベクタリングを備えたまったく新しいリヤトランスアクスルにより、卓越したドライビングダイナミクスを実現します。私たちはこれを「ダイナミックトルクコントロール付 quattro」と呼びます。この世界初の技術は、横方向のトルク配分を指揮する見えないマエストロであり、ミリ秒単位でホイール間のトルク配分を行い、限界域に至っても俊敏かつコントロールされた走行を可能にします。ブレーキング、ターンイン、そしてコーナーの頂点直後での再加速。新型 Audi RS 5 に搭載された電気機械式トルクベクタリングは、スポーティなドライビングでその性能を最大限に発揮します。まったく新しいこのシステムは、あらゆる走行状況に対してわずか 15 ミリ秒、すなわち目の瞬きの約 10 分の 1 という速さで正確に応答します。

### 電気機械式トルクベクタリングとは？

ダイナミックトルクコントロール付 quattro は、Audi RS 5 の新しいリヤアクスルに備わる史上初の技術で、電気機械式トルクベクタリングを可能にしています。このシステムは、加わる駆動力にかかわらず、リヤホイール間にトルク差を発生させることができます。スロットルのオン、オフやブレーキング時の有無にかかわらず、正確かつ確実に作動し、俊敏性、安定性、トラクションを最大化することで新たなレベルのハンドリング性能を実現します。

### 電気機械式トルクベクタリングはどのように機能するか？

アウディは、Audi RS 5 のハイブリッドドライブのためにまったく新しいリヤアクスルを設計しました。リヤトランスアクスルに搭載された電気機械式トルクベクタリングは、出力 8kW、40Nm の高電圧アクチュエーターとして機能する水冷式永久磁石電動モーター（400V）で構成されています。オーバードライブギアおよびロック率が低い従来型のディファレンシャルも主要コンポーネントです。オーバードライブギアは、アクチュエーターのトルクを利用して左右リヤホイール間のトルク差を伝達します。この組み合わせにより、リヤホイール間のトルクは迅速かつ正確に配分され、例えばコーナリング時のハンドリングを大幅に向上させます。

機械式システムとは異なり、ダイナミックトルクコントロール付 quattro は、スロットルオフ時やブレーキング時を含むあらゆる走行状況で機能します。これはドライブトレインのトルクや力の方向に影響されません。

### ダイナミックトルクコントロール付 quattro は、ハンドリングにどのような影響を与えるか？

電気機械式トルクベクタリングは、リヤホイール間でトルク配分を行い、わずか 15 ミリ秒の間に最大 2,000Nm のトルク差を左右のドライブシャフトに柔軟に伝達します。高電圧アクチュエーターは、スパーギアとプラネタリーギアを介して、左側のドライブシャフトおよびディファレンシャルキャリアに常時接続されています。この設計によって調整精度が格段に上がります。右側のドライブシャフトにトルクを伝達する必要がある場合、高電圧アクチュエーターは車両左側に配置されているため、ディファレンシャルキャリアに追加のトルクを伝達する必要があり、その場合には迂回経路を取ります。Audi RS 5 が左コーナーに進出しオーバーステア傾向を示した場合、ダイナミックトルクコントロール付 quattro は内側ホイールのトルクを増加させて車両を安定させます。逆に、トラクションを向上させアン

ダーステアを防ぐために、右外側のホイールにより多くの駆動力が必要な場合、リヤトランスアクスルに搭載された電気機械式トルクベクタリングは、左ドライブシャフトのトルクを低減し、そのトルクはディファレンシャルキャリアへ再配分されて、右ドライブシャフトへと伝達されます。

#### 電気機械式トルクベクタリングの各コンポーネントの役割は？

高電圧アクチュエーターは追加のトルクを生成します。オーバードライブギアはこのトルクを利用して、リヤトランスアクスル内のパワーフローを変化させて制御します。最終的にディファレンシャルギアは、ディファレンシャルキャリアに加えられたトルクを、必要に応じて左右のドライブシャフトに分配します。

#### ダイナミックトルクコントロール付 quattro はドライビングダイナミクスにどのような影響を与えるか？

電気機械式トルクベクタリングは、走行安全性とパフォーマンスの双方を向上させます。まず、ダイナミックトルクコントロール付 quattro は、トルクを最もグリップの高いホイールへ配分し、車両のポテンシャルを最大限活用します。それは特にコーナリング時において顕著です。バランス制御においては、電気機械式トルクベクタリングがトルク差を利用して、コーナリング中の車両の挙動とコントロール性に直接作用し、アンダーステアやオーバーステアが発生しないように制御します。選択されたオーディオドライブセレクトのモードが、走行時のキャラクターおよびドライビングフィールを決定します。ダイナミックトルクコントロールはトルク差を利用して車両を安定化し、コーナー進入時などのヨーイングを制御して、俊敏かつ正確な走行を実現します。車両が不安定になった場合、システムはコーナー進入時の回頭速度を抑制させます。その間にドライバーは、適切なステアリング、ブレーキ、またはスロットル操作で、車両を再び安定させます。

#### 電気機械式トルクベクタリングが作動すると、ドライバーは何を感じるか？

Audi RS 5 はドライバーの操作に対してほぼ瞬時に、かつ極めて高い精度で反応します。ドライバーは常に車両の動きを最大限にコントロールでき、ダイナミックな走行の限界域においても、よりダイレクトで予測可能なハンドリングを実現します。オーディオドライブセレクトのモードは、ニュートラルでバランスの取れた設定から、リヤに重心を移した非常に俊敏な設定まで、非常に広い範囲をカバーしています。ドライバーは車両の挙動に対して十分な反応時間を確保できます。つまり、電気機械式トルクベクタリングはコントロール性と扱いやすさを向上させ、ドライビングの楽しさをさらに高めるのです。

#### 計測および制御技術はどのような役割を果たすのか？

Audi RS 5 に搭載される HCP1 (ハイパフォーマンス コンピューティング プラットフォーム) は、ドライブトレインおよびサスペンションの中央制御ユニットで、リヤトランスアクスルに搭載された電気機械式トルクベクタリングを含む、すべての機能がここに集約されます。このシステムは、車両状態を周囲環境データと比較し、そのデータをステアリング操作などのドライバーからの入力とを整合します。さらに、ダイナミックトルクコントロール付 quattro は、ステアリング入力を解析し、ドライバーの意図を予測します。例えば、オーバーステアを抑えるための素早いステアリング操作と、コーナー進入時の素早い操作では意図が異なります。ステアリング入力からホイールへの伝達は、瞬時にかつダイレクトに行われます。

#### 電気機械式トルクベクタリングはトルクスプリッター以上のものなのか？

クラッチ式のトルクスプリッターは、負荷がかかっている場合にのみ完全なトルク配分が可能であるのに対し、固定結合された電気機械式トルクベクタリングは、ドライバーがスロットルをオフにした場合でもトルク配分を行うことができます。つまり、トルクスプリッターとは異なり、トルク配分については、ドライブ体験が、エンジンの駆動トルクに依存しないということです。

#### 電気機械式トルクベクタリング、電子制御ディファレンシャルロック、ブレーキトルクベクタリング、アダプティブショックアブソーバーはどのように連携するのか？

電気機械式トルクベクタリングは、リヤアクスルに配置されトルク配分を管理する一方で、電子制御ディファレンシャルロック、およびブレーキトルクベクタリングは、主にフロントアクスルをサポートします。電子制御ディファレンシャルロックは、ブレーキを介して作動し、トラクションを向上させます。Audi RS 5 に搭載されたリヤトランスアクスルの電気機械式トルクベクタリングと、ツインバルブショックアブソーバーは、相互に精密に調整して、例えば高速直進後のコーナー進入時などにも、極めて早いスロットルレスポンスを実現します。

### アウディは新しいダイナミックトルクコントロール付 quattro の何を特に誇りとしているか？

リヤアクスルで電気機械式トルクベクタリングを可能にする、新しいダイナミックトルクコントロール付 quattro によって、ドライバーは Audi RS 5 のダイナミック性能と、エモーショナルなドライブ体験を余すことなく楽しむことができます。

アウディドライブセレクトモードでカスタマイズできるドライビングダイナミクスは、ドライビングプレジャーをさらに高め、すべてのドライバーが理想的なセットアップを見つけることができます。つまり、ダイナミックトルクコントロール付 quattro によって、Audi RS 5 はお客様により身近で、より高揚感のある一台になったのです。このモデルのどのドライビングモードでも、挙動は予測しやすく直感的で、軽快なドライブを楽しめます。

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 広報部

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

報道関係者お問い合わせ：  
<https://audi-press.jp/contact/>

お客様問い合わせ：  
アウディ コミュニケーション センター  
0120 - 598106



---

#### アウディについて

アウディは、インテリジェントで電動化された製品を通じて変革を推進し、未来のモビリティを創造しています。このプレミアム自動車ブランドは、世界 100 以上の市場で展開されています。そのグローバルな生産ネットワークは 13 カ国 22 拠点に及び、8 万 8,000 人以上の従業員が **Vorsprung durch Technik (技術による先進)** の精神のもと結束し、勇気、情熱、責任、そして信頼により、100 年以上にわたる自動車製造の伝統を未来に向けて再解釈しています。2026 年、アウディはモータースポーツの DNA を大胆に体現すべく、ファクトリーチームとして Formula 1 に参入します

また、アウディ グループには、スーパーカーメーカーのランボルギーニ、ラグジュアリーブランドのベントレー モーターズ、そしてモーターサイクルメーカーのドゥカティが含まれます。

アウディ グループの詳細については、[こちら](#)をご覧ください。

---