

2015 年 7 月 30 日

アウディ ジャパン株式会社
プレス問い合わせ 03-5475-6309
<http://www.audi-press.info/>

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

新型 Audi A6 / A6 Avant、Audi A6 allroad quattro、 Audi S6 / S6 Avant 及び Audi RS 6 Avant を発売

- ・ エンジンをパワーアップしながら燃費効率を最大 17%改善
- ・ マトリクス LED ヘッドライトなどの革新技術を導入
- ・ 戦略モデルとして 2.0 TFSI quattro / 1.8 TFSI を新設定

アウディ ジャパン株式会社（本社：東京都品川区、代表取締役社長：大喜多 寛）は、Audi A6 / A6 Avant、allroad quattro、Audi S6 / S6 Avant、Audi RS 6 Avant に商品改良を施し、本日より全国の正規ディーラー（114 店舗、現時点）を通じて販売開始します。

Audi A6 は、Audi の伝統と哲学とテクノロジーを凝縮した中核モデルであり、1968 年に、前身にあたる Audi 100 の初代モデルが発売して以来、47 年の長きにわたって販売を継続しているブランドの最長寿モデルシリーズです。

その初代 Audi 100 から数えて 7 代目にあたるこれまでの Audi A6 は、2011 年にデビューし、エレガントなスタイリングとアルミを多用した軽量ボディ、高効率な TFSI エンジンと S トロニック、quattro（クワトロ）フルタイム四輪駆動システムの組み合わせによる卓越した走行性能などにより、アッパーミドルクラスのリーダーの 1 台とみなされてきました。今回発売する新型 Audi A6 はエクステリアを中心にデザインをリフレッシュ。同時に、エンジンや安全対策といった技術面でも大幅な改良を行い、商品力をさらに高めています。



■新型 Audi A6 シリーズのハイライト

合計 10 機種の幅広いラインナップ

ボディはセダンとアバントの 2 タイプで、1.8 TFSI、2.0 TFSI quattro、3.0 TFSI quattro のそれぞれ 3 仕様が設定された Audi A6 / A6 Avant のほか、車高を上げて SUV 的キャラクターを加味した Audi A6 allroad quattro、パワフルなエンジンと鍛え上げられた足周りを備えたスポーツバージョンの Audi S6 / S6 Avant、560PS の超弩級ハイパワーエンジンを搭載した世界最速水準のステーションワゴン Audi RS 6 Avant と、幅広いモデルラインナップを誇ります。

新しい FWD のベースモデル、1.8 TFSI

Audi RS 6 Avant を除く全モデルでエンジンをパワーアップしました。1.8 TFSI は、従来の 2.0 TFSI に代わって登場した Audi A6 / A6 Avant シリーズの新しいエントリーモデルで、エンジン排気量は 200cc 小さくなっているものの、パワーは旧 2.0 TFSI より 10 PS 増しの 190PS を発揮します（最大トルク 320Nm は変わらず）。またトランスミッションが、これまでの無段変速のマルチトロニック（CVT）から、Audi A6 の FWD 仕様では初の 7 速 S トロニックを採用、併せてドライバビリティを改善しました。効率的な新エンジンと 7 速 S トロニックの組み合わせにより、燃料消費率もこれまでの 2.0 TFSI の 14.8km/ℓ から 15.4km/ℓ へと約 4%改善しています（JC08 モード）。

新登場の 2.0 TFSI quattro

Audi A6 2.0 TFSI quattro も、従来の 2.8 FSI quattro に代わって登場した新設定のモデルです。エンジンは V6 から直列 4 気筒となり、排気量も 800cc ダウンサイズしましたが、パワー、トルクはこれまでの 2.8 FSI の 204PS、280Nm から 252PS、370Nm へと大幅に向上しており、また燃費効率も 11.8km/ℓ から 13.6km/ℓ（JC08 モード）へと改善。その他、Audi A6 / A6 Avant / A6 allroad 3.0 TFSI quattro に搭載される 3.0ℓ V6 エンジンも、パワーを従来の 310PS から 333PS へアップしながら、燃料消費を 13～17%改善しています。

存在感、エレガンスを増したスタイリング

エクステリアでは、シングルフレームグリル、ヘッドライト、テールライト、バンパー、サイドシルなどのデザインを変更。またボディカラーに新色も設定しました。インテリアでもカラー、素材のセクションを改定して、新鮮な印象を醸し出しています。

充実したアシスタンスシステム

予防安全のためのアシスタンスシステムとして、衝突の危険を減らすアウディプレセンス プラスの機能を拡張するとともに、アウディサイドアシスト、アウディアクティブレーンアシストといったシステムを設定。また、アダプティブクルーズコントロールに Stop & Go の機能を追加して、プレセンスプラスやアクティブレーンアシストのシステムと連携させることで、さらに利便性を高めています。

アウディ独自の安全テクノロジー

アシスタンスシステムに加えて、さらにアウディ独自の哲学に基づいたマトリクス LED ヘッドライト、ナイトビジョン、セカンダリーコリジョンブレーキシステムなどの革新テクノロジーを投入し、安全性の面でも世界をリードするクルマに仕上がっています。

最新世代の quattro（クワトロ）フルタイム四輪駆動システム

セルフロックングディファレンシャルを採用することで、通常時には 40 : 60 とトルクを非対称に前後配分。路面状況によってトルク配分を前 70 : 後 30 ～前 15 : 後 85 の間でダイナミックに変化させることで、優れたトラクションと回頭性を両立しています。

クラス最軽量で空力性能に優れたボディ

Audi ultra の軽量化技術を駆使したコンポジット構造のボディは、基本となるモノコックの 20%以上にアルミを採用しています。さらにボンネット、フロントフェンダー、ドア、トランクリッドなどボディ中心から遠い部分に軽量なアルミを採用することで慣性モーメントを最小化。また、Audi A6 の伝統であるエアロダイナミクス性能の面でも、トップクラスの最少 Cd=0.26（セダン）を達成しています。

オフロード性能を強化したアクティブな Avant、Audi A6 allroad quattro

Audi A6 Avant をベースにオフロード性能を強化したプレミアムクロスオーバーの Audi A6 allroad quattro も新しくなりました。エクステリアでは、30mm 上がった車高のほか、通常の A6 とは異なる垂直バーを強調したシングルフレームグリルやコントラストカラーのバンパー、アンダーガード、ホイールアーチエクステンション、専用デザインの 18 インチアルミホイールなどにより、独特の存在感を演出しています。走行性能の面でも、333PS にパワーアップした 3.0ℓ TFSI エンジン、自動車高調整の機能も備えたアダプティブエアサスペンションなどによりオンロードでの快適性とオフロードでの走破性を両立しています。



Audi S6 / S6 Avant

スポーツバージョンの Audi S6 / S6 Avant に搭載される 4.0ℓ V8 TFSI（直噴バイターボ）エンジンのパワーも、従来の 420PS から 450PS へと 30PS アップしました。この卓越した出力性能にかかわらず、運転状況に応じてシリンダーを休止させるシリンダーオンデマンドのシステムなどにより、JC08 モードで 10.1km/ℓ と、高い燃費効率も達成しています。また、リヤスポーツディファレンシャルを備えた quattro フルタイム四輪駆動システムに加えて、スポーツ仕様のアダプティブエアサスペンション全車に標準装着し、卓越したトラクションとハンドリング性能を実現しています。



Audi RS 6 Avant

560PS の 4.0ℓ V8 TFSI（直噴バイターボ）エンジンを搭載し、0-100km/h 加速 3.9 秒というスーパースポーツカー並みの動力性能を実現した世界最速水準のステーションワゴンが Audi RS 6 Avant です。quattro フルタイム四輪駆動システムには、左右後輪のトルク配分を自在に制御するリヤスポーツディファレンシャルを追加して、卓越したトラクション性能と回頭性を両立しています。また、アウディが独自開発した DRC（ダイナミックライドコントロール）システムにより、コーナリング時のロールや、急加速／急減速に伴うピッチングなど、ボディの余分な動きを最小化。本格スポーツモデルの名にふさわしいハンドリング性能を堪能できます。トランスミッションは 8 速ティプトロニックを搭載し、10.3km/ℓ（JC08 モード）と優れた燃費も提供します。



Technical Information : 詳細説明

■エクステリア

Audi A6 / A6 Avant は、過去何世代にもわたって、アップーミドルセグメントにおける、もっともエレガントでスタイリッシュなセダン、ステーションワゴンとして知られてきました。2011 年にデビューしたこれまでの Audi A6 / A6 Avant も、例外ではありません。今回の変更では、その基本イメージは守りながら、フロント、リヤエンドを中心に各部をリファインして、存在感、質感を高めています。



外観上の目立った変更点のひとつはフロントのシングルフレームグリルで、サイドバーを従来の 7 本から 8 本に増やし、それぞれのバーにクロームのトリムを追加して、より上質なイメージを演出しています。フロントエンドではこのグリルのほか、ヘッドライト、バンパー、エアインレットのデザインが変わっており、より奥行きと格調のある表情が生み出されています。また、リヤエンドでも、テールライト、バンパー、テールパイプの形状が変更されており、ダイナミックな印象を増したサイドシルと併せて、サイド、リヤビューをより精悍に引き締めています。



ヘッドライトはバイキセノンユニットが基本で、今回から上級モデルにフル LED もしくはアウディ独自のマトリクス LED ヘッドライトが標準もしくはオプションで設定されることになりました。リヤのコンビネーションライト（テールライト）は全車 LED タイプです。マトリクス LED ヘッドライト装着車両は、ウインカーを使用すると内側から外側に向けてイエローの光が流れる「ダイナミックインジケーター」を内蔵しています。



ボディカラーはシリーズを通じて合計 15 色用意しており、そのうちブリリアントブラック、フロレットシルバーマタリック、ミストブラックメタリック、パナナブラックメタリック、カラットベージュメタリック、アビエーターブルーメタリック、デイトナグレーマットエフェクトが新色です。ホイールは 17 インチから 21 インチサイズまで、オプションを併せるとシリーズを通じて合計 19 タイプを純正品として設定しました。

■インテリアのデザインと装備

デザインの変更点と新しいカラー／素材セレクション

デザイン自体が変わったのはセレクトレバーとクラブボックスに装着された quattro バッジですが、インテリアカラーとデコラティブパネルのラインナップが刷新されて、組み合わせによっては非常に新鮮な印象も醸し出すことが可能です。インテリアカラーの選択肢には、濃茶色のサントスブラウンが新たに加わり、ベージュ／グレー系のカラーも色味が変わって、フリントグレー、アトラスベージュの 2 色が新たな標準色として設定されました。またデコラティブパネルも、新たにシルバーグレーもしくは



シルバーペーージュのサテンフィニッシュが設定され、モデルによっては、特徴的なビーフォートウォールナットも選択できるようになりました。

標準仕様およびオプション設定されたシート

シートは、標準で 8 ウェイの電動パワー調整と電動ランバーサポートを備え、Audi S6 / S6 Avant と Audi RS 6 Avant は、サイドサポート機能を高めた S スポーツシート（前席）を標準装備としています。シートカバーは、ベースモデルの 1.8 TFSI のみオールファブリックで、2.0 TFSI quattro はパーシャルレザー、3.0 TFSI quattro および allroad quattro、Audi S6 / S6 Avant、Audi RS 6 Avant はレザーが標準となります。Audi S6 / S6 Avant および Audi RS 6 Avant を除いては、オプションの「コンフォートパッケージ」として、ヘッドレストの電動高さ調整を含めて 10 ウェイのパワー調整機能と、空気圧調整型のランバーサポート、シートベンチレーションを備えたコンフォートシート（前席）を選択することができます。また、同じくオプションの S line パッケージを選択すると、前席にスポーツシートが装着されることになります。

MMI ナビゲーション

新型 Audi A6 シリーズには全車 MMI ナビゲーションが標準装備されます。電動格納式の大型モニターを備え、HDD ナビゲーションからラジオの受信、CD、DVD の再生、さらに地上デジタル TV（フルセグ）まで幅広い機能を満たしてくれる最新のインフォテインメントシステムです。アウディ独自の MMI タッチの機能により、走行中、道路状況から視線を逸らすことなく、タッチパネルを指でなぞることで文字や数字を入力してオーダーを出したり、ディスプレイ上の地図をスクロールしたりすることができます。また音声認識の機能も備わっています。



Audi connect と Audi connect Navigator

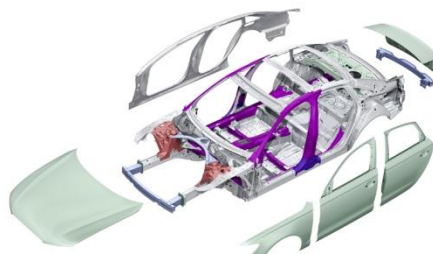
インターネットへの接続を容易にするデータ通信モジュールの Audi connect は、MMI ナビゲーションの重要な機能のひとつです。Audi connect は、クルマの室内を最大 8 台までのモバイル機器が同時接続できる Wi-Fi ホットスポットにします。インターネットと接続することで、目的地についての情報をサイトで調べたり、近くにあるガソリンスタンドや駐車場の位置を検索したりすることが可能ですし、さらに Audi connect Navigator を利用すれば、専任のオペレーターを介して、施設の検索やレストラン、ホテルの予約手配なども行なうことができます。

バーチャルペダル機能付オートマチックテールゲート

新型 Audi A6 Avant、Audi A6 allroad quattro、Audi S6 Avant、Audi RS 6 Avant には、全車電動開閉式のテールゲートが標準装備されます。ゲートの開閉は、直接触れなくても、運転席側のドアトリムに設置されたスイッチ、リモコンキーのボタンで行えるほか、リモコンキーを携帯していれば、リヤバンパーの下で特定の足の動きを行っただけでも行えます（バーチャルペダル機能；Audi A6 allroad quattro には非装着）。テールゲートの動きに合わせて自動開閉する電動ラゲッジカバーも装着されています。

■ボディの設計

アウディ独自の軽量化技術を駆使することで、クラス最軽量のボディが実現しています。モノコック構造のボディは、材質の約 20%（重量比）にアルミを採用しており、フロントフェンダー、ドア、ボンネット、トランクリッドなどの外板のほか、エンジンコンパートメントのクロスストラット、前後



バンパー背後のクロスメンバーにアルミパーツを採用、フロントストラットブレースには高精度な鋳造アルミのパーツを使って、スチールを用いた従来世代の設計に対し、約 15%の重量削減に成功しています。その一方で、A ピラー、ルーファーチ、センタートンネル、サイドシル、B ピラーなど、応力負荷の大きい部分には熱間成形スチールパーツを用いて、重量を増やさずに高い強度を得ています。またスチール製のパーツについては、テーラードブランク（部分によって厚さが異なる鋼板）の技術を随所で活用しました。その結果、軽量ながら非常に高剛性のボディが実現しており、それが卓越したハンドリング性能と快適性を生む原動力になっています。快適性の面ではまた、サスペンション、リヤサブフレーム、エンジンの各マウントに採用した油圧システム、遮音性能の高い軽量樹脂をラミネートした 3 重構造のウィンドーガラスなどより、高速走行時でも室内静粛性を高いレベルに保っています。

Audi A6 / A6 Avant の伝統的な持ち味であり、現行シリーズでも特徴のひとつとなっているのがエアロダイナミクスです。新型 Audi A6 もセダンで最高 0.26、Avant で同 0.30 とクラストップレベルの Cd 値を達成しており、そのために、単にボディの形状を工夫するだけでなく、ドアミラーなど細部のデザインに気を配り、さらにアンダーボディやエンジンルーム内の空気の流れまで緻密な計算を行いました。

■エンジン

日本市場向けの新型 Audi A6 / A6 Avant には、シリーズを通じて 3 タイプの TSFI（過給器付直噴ガソリンエンジン）が設定されています。そのうち 1.8 TFSI と 2.0 TFSI はインタークーラー&ターボチャージャーを装着した直列 4 気筒 DOHC16 バルブエンジンであり、3.0 TFSI は、ターボではなく機械式スーパーチャージャーを用いた（&インタークーラー）V 型 6 気筒 DOHC24 バルブエンジンです。

1.8 TFSI

1.8 TFSI は、Audi A6 / A6 Avant シリーズに初採用されたエンジンで、7 速 S トロニックとの組み合わせで、FWD のベースモデルに搭載されます。ボア 82.5 ストローク 84.0mm、総排気量 1,798cc の 4 気筒ユニットですが、これまでの 2.0 TFSI を 10PS 凌ぐ 190PS の最高出力を発揮し、旧 2.0 TFSI と同じ 320Nm の最大トルクを 1,400~4,100rpm の幅広い回転域で提供します。クランクケースは鋳鉄製ですが、シリンダー部分の壁厚を 3mm まで縮小するなどして、エンジン単体重量をわずか 130kg 程度に抑えています。

燃料噴射システムは、TSFI エンジンの特徴であるシリンダー（燃焼室）内直接噴射と、吸気パイプ内にインジェクターを設けたいわゆる「ポート噴射」を併用しており（デュアルインジェクション）、低負荷時には燃料の霧化で有利なポート噴射を中心とすることで、燃焼効率を上げ、燃料消費を削減しています。また、排気マニフォールドをシリンダーヘッドと一体化することで、暖気時間を短縮するとともに、エンジンの冷却回路を排気マニフォールドにまでつなげて、高負荷時のマニフォールドの過熱を防ぎ、結果として、冷却のための余分な燃料消費を削減しています。

このシリンダーヘッドにはさらに、可変バルブタイミングシステムと、排気側のバルブリフト量調整する Audi バルブリフトのシステムが採用されており、いずれもパワーと燃費効率の両立に寄与しています。コンパクトなターボチャージャーには、水冷式インタークーラーに加えて、新開発の電気リフトゲートを採用することで、さらに効率と信頼性を高めています。



2.0 TFSI

1.8 TFSI エンジンに導入された上記のテクノロジーは、ほぼすべて、新しい 2.0 TFSI エンジンにも採用されています。新 Audi A6 / A6 Avant シリーズでは、従来の FWD 仕様ではなく、quattro 仕様のベースモデルに搭載されることになった新しい 2.0 TFSI は、最高出力 252PS、最大トルク 370Nm で、これまでの 2.0 TFSI と比較すると 72PS、50Nm も性能を向上させています。従来の Audi A6 / A6 Avant シリーズで、quattro 仕様のベースモデルに搭載されていた 2.8 FSI と比べても、パワーで 48PS、トルクで 90Nm も上回っています。しかも、370Nm の最大トルクは、1,600~4,500rpm の広い回転域で発揮されるため、日常的なドライバビリティも確実に向上しています。その一方で、ダウンサイジングの効果により、燃費効率も、旧 2.8 FSI quattro の 11.8km/ℓ から 13.6km/ℓ（新型 Audi A6 2.0 TFSI quattro）へと 15%以上も改善しました。

3.0 TFSI

新しい Audi A6 / A6 Avant quattro のほか Audi A6 allroad quattro にも搭載されている 3.0 TFSI は、メカニカルなスーパーチャージャーを装着した排気量 2,996cc の V 型 6 気筒エンジンです。バンク挟み角を 90 度にすることで全高を低く抑えたこの 3.0ℓ V6 は、バンクのあいだにベルト駆動のスーパーチャージャーを搭載しており、それにより最大 0.8 バールの過給圧を得て、従来型よりも 23PS（約 7%）アップした 333PS の最高出力と 440Nm の最大トルクを発揮します。スーパーチャージャーの駆動システムに電磁クラッチを採用することで、トルク 250Nm、回転数 3,000rpm 以下の運転状況ではコンプレッサーを切り離してエンジンの負荷を減らし、燃費を改善しています。気筒内噴射とポート噴射を併用した「ディアルインジェクション」、運転状況に応じてカムシャフトの角度を吸気側で最大 50 度、排気側で最大 40 度調整する「可変バルブタイミング」、さらに排気バルブのリフト量も調整する「Audi バルブリフト」の各システムを採用している点は、1.8 TFSI、2.0 TFSI と共通です。従来の 3.0 TFSI からは、オイルクーラー、ウォーターポンプ、シリンダーライナー、クランクシャフトなどの設計が変更されており、圧縮比も 10.5 : 1 から 10.8 : 1 に上げられています。それらの改良により、前述のとおりパワーが向上しているほか、燃料消費率も従来の 11.4km/ℓ から 12.9km/ℓ へと約 13%改善しています（Audi A6 / A6 Avant 3.0 TFSI quattro の値。Audi A6 allroad quattro は 11.9km/ℓ 《従来型は 10.2km/ℓ》。いずれも JC08 モード）。



■quattro フルタイム四輪駆動システム

Audi A6 / A6 Avant quattro、Audi A6 allroad quattro、Audi S6 / S6 Avant および Audi RS 6 Avant には、セルフロックングディファレンシャルにより前後アクスルのトルク分配を行う quattro フルタイム四輪駆動システムが採用されています。前後のトルクは、通常前 40 : 後 60 というふうに非対称に分配され、路面状況に応じてそれを前 70 : 後 30~前 15 : 後 85 の範囲でダイナミックに変化させることで、優れたトラクションと回頭性を確保しています。



一方、前後アクスルの横方向については、ESC（エレクトロニック スタビリゼーション コントロール）にプログラミングされたトルクベクタリングの機能が電子的なディファレンシャルロック機構として働いて、トラクションの確保に寄与してくれます。具体的には、前後どちらのアクスルでも片輪の空転が検知されれば、ESC システムによりその車輪に、最小限かつ適切な規模のブレーキ圧をかけます。そう

することで、もう片輪に駆動トルクが回りトラクションが回復します。

スポーツディファレンシャル

さらに、高性能エンジンを搭載した Audi S6 / S6 Avant および Audi RS 6 Avant には、左右後輪のトルク分配をアクティブに制御するスポーツディファレンシャルを標準で搭載しています。ハイスピードコーナリングにおいてこのシステムは、旋回方向にむけてクルマを文字通り「プッシュする」効果を発揮します。スポーツディファレンシャルの制御機構は、Audi ドライブセレクトのそれと統合されており、最新の仕様ではさらに反応が迅速で正確なものになっています。

■ギアボックス

7 速 S トロニック

Audi RS 6 Avant を除く新型 Audi A6 シリーズ全車（Audi S6 / S6 Avant を含む）に搭載されている 7 速 S トロニックは、2 つの多板クラッチを用いることで、マニュアル並みの高い伝達効率と、トルク断絶のないスムーズで素早いギアシフトを実現した（メカニカル）オートマチックトランスミッションです。7 速のギアのうち、低速側のギアは比較的短い、加速重視のレシオにしている一方で、6 速、7 速ギアのレシオは高めに設定して、高速巡航でのエンジン回転と燃料消費を抑えています。変速プログラムは全車に標準装備される Audi ドライブセレクトと連携しており、ドライブセレクトで efficiency のモードを選択すると、走行中ドライバーがアクセルペダルから足を離れた瞬間、クラッチが切り離されてギアボックスとエンジンの接続が断たれるようになります。



なお、Audi A6 シリーズとしては今回初めて、FWD モデルに採用された 7 速 S トロニックは、quattro 用とはクラッチの配置を含めて設計が大きく異なっており、軽量コンポーネントの採用や革新的なオイル供給システムなどによりフリクションを減らし、効率をさらに高めています。

Audi RS 6 Avant 用 8 速ティプトロニック

560PS の高性能エンジンを搭載した Audi RS 6 Avant には、従来通り、トルクコンバーターを用いたオートマチックである 8 速ティプトロニックを搭載しています。緻密にプログラミングされたロックアップ機構により、通常の運転時にはトランスミッションがダイレクトにエンジンに接続され、伝達ロスが最小化されます。運転スタイルを認識することで、シフトタイミングを変更する「ダイナミックシフトプログラム」を採用することで、ドライバーの意に合ったギアチェンジを行ってくれます。

■シャシー

エンジンや quattro フルタイム四輪駆動などの駆動システムだけでなく、ボディ、シャシーにも現代テクノロジーの粋を凝らした Audi A6 / A6 Avant は、その高い技術的ポテンシャルにより、ダイナミックな走行性能と贅沢な乗り心地の両立に成功しています。

サスペンションシステム

シャシーの要となるサスペンションは、フロントが 5 リンク、リヤが台形リンクのそれぞれ独立式で、複数のリンクを用いることで、操縦安定性、乗り心地に影響の大きい、前後、左右の剛性を独立してチューニングできるようにしています。またリンク、ホイールキャリアー、ピボットベアリングなどの主要コンポーネントをアルミ製とし、スタビライザーにも中空のパイプを用いることで、バネ下重量を軽減しているのも特徴です。フロントの 5 リンク同様、アウディが独自に開発したリヤの台形リンクは、

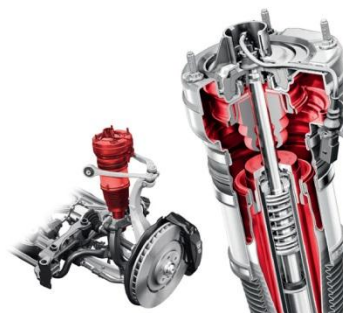
リンクの幾何学的配置とブッシュの設定により、旋回中にトーをコントロールする機能を備えます。

電動パワーステアリングとダイナミックステアリング

電動のパワーアシストを採用したステアリングシステムは、16.1 : 1 のレシオを持ち、主に走行速度に応じてアシスト量を制御しています。これまでの油圧によるシステムに対して、エネルギーロスが少なく、またアシスト量の調整の幅が大きいのが特徴です。新型 Audi A6 / A6 Avant においてステアリングシステムは、安全な車線変更を助けるためのアウディアクティブレーンアシストや、駐車時のステアリング操作を助けるアウディパーキングシステムと連携して働きます。Audi S6 / S6 Avant と Audi RS 6 Avant には、走行条件に応じてギアレシオをアクティブに制御する「ダイナミックステアリング」を標準採用しています。

アダプティブエアサスペンション

Audi A6 allroad quattro に標準で採用されているアダプティブエアサスペンションには、走行条件に応じてアクティブに、サスペンションのダンパー減衰力だけでなく、車高（地上高）も自動的に調整する機能が備わります。ハイウェイ走行中、速度が一定以上になった場合には、車高が 10mm 下がり、逆に不整路に差し掛かると、20mm 上がります。またこのサスペンションには、積載状況にかかわらず車高を一定に保つ機能も備わっています。ダンパー減衰力の制御は、4 輪独立して常時行なわれており、電磁バルブを操ることで、ショックアブソーバー内の油液の流れを制御しています。



なお、Audi S6 / S6 Avant には、同様のメカニズムながら、オンロードでのダイナミックな走りに焦点を置いた「アダプティブエアサスペンション スポーツ」が採用されています。

Audi RS 6 Avant のスポーツサスペンションプラス

一方、Audi RS 6 Avant に搭載される「スポーツサスペンションプラス」には、スチール製スプリングを用いながら、油圧制御により走行中の車体の動きを抑える DRC（ダイナミックライドコントロール）というシステムを採用しています。油圧式のダンパーが、中央にバルブが配されたオイルパイプで対角線上に連結されており、例えば、高速コーナーを旋回中に、ダンパーがそれぞれ違う沈み方をした場合に、バルブを制御して、沈み込んだホイールへのオイル供給を増やします。ロールやピッチングが抑えられることで、よりダイナミックなドライビングが愉しめます。ダンパー調整は、Audi ドライブセレクトを介して COMFORT（コンフォート）、AUTO（オート）、DYNAMIC（ダイナミック）の 3 つのモードから選択できます。

アウディドライブセレクト

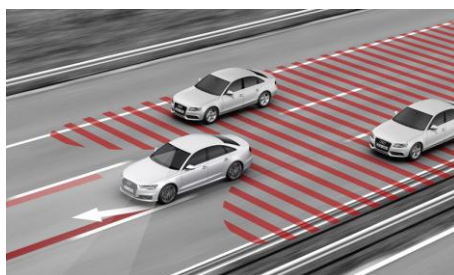
コックピットでの簡単なボタン操作により、Audi A6 / A6 Avant のドライビング特性を切り替えることができるシステムです。選択可能なのは COMFORT（コンフォート）、DYNAMIC（ダイナミック）、AUTO（オート）、EFFICIENCY（エフィシェンシー）および INDIVIDUAL（インディビデュアル）の 5 つのモードで、その選択により、アクセルレスポンス、トランスミッションのシフトプログラム、ステアリング/サスペンション（アダプティブエアサスペンション/スポーツサスペンションプラスを搭載しているモデルのみ）の特性などを調整できます。例えば、EFFICIENCY のモードを選ぶと、アクセルの反応は緩やかになり、シフトアップの回転数も低くなります。逆に DYNAMIC のモードにすると、アクセルレスポンスはシャープになり、トランスミッションも低いギアを選択するようになります。COMFORT はハイウェイを使った長距離ドライブなど乗り心地重視のモードであり、AUTO は快適性と運動性能と経済性をバランスさせた自動モード。INDIVIDUAL は、ドライバー自身が各項目を個別に設定できるモードです。

■予防安全のためのアシスタンスシステム

予防安全のためのアシスタンスシステムとしては、追突防止のためのアウディプレセンスプラス、夜間視界向上のためのナイトビジョンアシスタントなどが、これまでも Audi A6 シリーズに設定されていました。今回それらに加えて、ドライバーの車線維持操作を助けるアウディアクティブレーンアシスト、車線変更の安全確保のためのアウディサイドアシスト、夜間視界を向上する画期的なテクノロジーであるマトリクス LED ヘッドライトを新しく設定して、この分野のパイオニアとしての地位をあらためて明らかにしました。アウディプレセンスも、アダプティブクルーズコントロールの機能拡張などに伴って、さらなる進化を遂げています。また、アウディ独自の安全機構として、2 次衝突の危険を減らすためのセカンダリーコリジョンブレーキを今回から全車に標準装備しました。

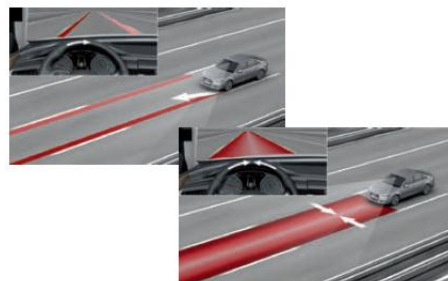
アウディサイドアシストとアウディアクティブレーンアシスト

アウディサイドアシストのシステムは、2 つのレーダーセンサーを用いて、約 70m の範囲でクルマの背後を監視しています。システムは走行速度 30km/h 以上で稼働し、もし監視区域内にいるか、後方から急激に迫ってきた車両がいた場合、そちら側のドアミラーに設置された LED の警告ライトが点灯し、もしドライバーがそれでもウインカーを操作してレーンチェンジの意思を示した場合には、LED の警告ライトを強く点滅させます。



アウディ サイドアシスト

一方、アウディアクティブレーンアシストは、速度 65km/h 以上で走行時に、ビデオカメラにより路上のレーンマーキングを認識して、もしクルマが、ウインカーの操作なしにレーンマーキングに近づいた場合、システムが電動パワーステアリング機構に介入して、ドライバーのステアリングを切り戻す操作を助けます。ドライバーは MMI を介して、ステアリングホイールの振動による警告を設定することができます。もしドライバーが早期の介入を望むのであれば、アウディアクティブレーンアシストは、クルマが常に車線の中央を走るように、ステアリングを自動修正していきます。新型 Audi A6 シリーズにおいては、アウディアクティブレーンアシストはアウディサイドアシストと綿密に連携を取りながら働き、危険な車線変更を行った場合には、警告だけでなく、ステアリングへの介入が行なわれます。



アウディ アクティブレーンアシスト

アウディプレセンス プラスとアダプティブクルーズコントロールの拡張機能

アウディプレセンスには、幾つかのバージョンがあります。ベーシックなシステムは、急ブレーキや横滑り、といった危機的な状況に対応して、シートベルトのテンションを高めたり、開いているウインドーやスライディングルーフを閉じたりして（わずかな隙間を残して）、事故の衝撃に備えるというのですが、「プレセンスプラス」と呼ばれるフルバージョンは、レーダーセンサーを使って事故の可能性を予見して、最終的には衝突回避のための緊急ブレーキの作動まで行ないます。



アダプティブクルーズコントロール

今回からアダプティブクルーズコントロールに、Stop & Go の機能が追加されたのですが、それにはアウディプレセンスの自動ブレーキ機能が連動されています。前方を走る車両がスピードを緩めて、車間が危険なレベルまで縮まると、ドライバーに警告が発せられますが、それでもドライバーがブレーキを使わない場合、システムが介入して、減速のためのパルシャルな自動ブレーキを発動させます。

マトリクス LED ヘッドライト

アウディが開発した画期的なテクノロジーのひとつであるマトリクス LED ヘッドライトには、19 の発光ダイオードと 4 つのリフレクターで構成されたハイビームライトが採用されています。夜間、ハイビームをつけっぱなしにして走っても、前走車ほか対向車に眩しい思いをさせないよう、ルームミラーの背後に設置されたカメラで前方の交通状況を監視して、必要に応じて個々のダイオードの発光を止めたり再開させたりします。その減光の制御は 64 もの段階で行うことができます。



また、このマトリクス LED ヘッドライトには、インテリジェントなコーナリングライトとしての機能も備わっており、とりわけ MMI ナビゲーションプラスを搭載したモデルでは、システムがルートデータを読み取って、ステアリングホイールを回すよりも早く、ライトが曲がる方向を照らすようになります。もうひとつ、マトリクス LED ヘッドライト装着車両で印象的なのは、ダイナミックターンインジケータです。ドライバーがウインカーを使用すると、ターンインジケータを構成する個々の LED が、内側から外側へと、光をつないでいきます。リヤの LED コンビネーションライトでも、同じ光の動きが見られます。

アウディパーキングシステム

超音波センサーを用いて道路に沿った適切な駐車スペースを探しあて、さらにドライバーに代わってステアリング操作を行うことで、パーキングに伴うドライバーの苦労を軽減します。また、パーキング操作中は、サラウンドビューモニターにより、死角にある障害物の存在をドライバーに知らせます。

■Audi 100 / A6 47 年のサクセスストーリー

初代 Audi 100 シリーズ (C1) 1968~1977 年

Audi A6 シリーズの直接の源流にあたる Audi 100 の初代モデル (社内コード C1) は、1968 年 11 月に本国ドイツでデビュー。当時、社名は Auto union (アウトウニオン) であり、1909 年に発祥したアウディブランドは、第 2 次世界大戦の勃発により一時中断して、3 年前の 1965 年に復活を遂げたばかりでした。1965 年に発売された戦後最初のアウディ (アウトウニオン アウディ 72) は、先に (1963 年) 発売されていた DKW F102 をベースに、2 ストロークエンジンを 4 ストロークエンジンに寄せ替えてデザインを一部変更しただけのモデルであり、初代 Audi 100 はすなわち、当初からアウディブランドとして計画された戦後初のクルマでした。100 というネーミングは、搭載する 1.8ℓ エンジンの出力表示 (100PS) から採られています。



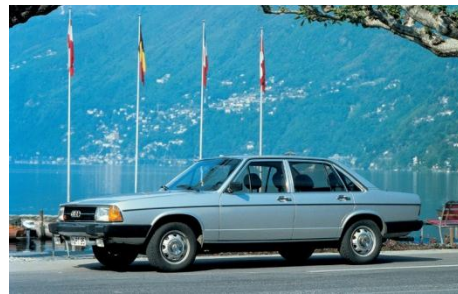
その頃、アウトウニオンの株式を譲り受けて親会社となったばかりのフォルクスワーゲンは、初代 Audi 100 の開発プロジェクトについて、十分認識していなかったといわれています。しかしながら、売り出してみると Audi 100 は非常に売れ行き好調で、発売から 3 年後の 1971 年には、アウトウニオンの製造モデルでは史上初の累計生産 50 万台に到達しました。初代 Audi 100 の発売前、アウディ (当時はアウトウニオン) の本拠であるインゴルシュタットでは、フォルクスワーゲンへの生産支援としてビートルの組み立てを行っていたのですが、1969 年でそれを終了し、1970 年には逆に、ウォルフスブルグのフォルクスワーゲン本社工場で、Audi 100 の組み立てが行なわれました。

初代 Audi 100 のボディタイプは、最初 4 ドアのノッチバックセダンだけでしたが、1969 年に 2 ドアのセダンとクーペが追加されました。流麗なスタイリングで評判を呼んだ初代 Audi 100 クーペは、今日の Audi A7 の源流と言われています。エンジンは、当初 1.8ℓ だけだったのが、後に 1.9ℓ と 1.6ℓ のモデルも追加されました。

2 世代目 Audi 100 シリーズ (C2) 1977~1982 年

初代 Audi 100 は、人気を維持したまま 9 年弱生産が継続されて 1977 年半ばに 2 世代目の Audi 100 (C2) に引き継がれました。2 世代目 100 は、サイズが初代よりひと回り大きくなり、ボディタイプは、クーペがなくなって、2/4 ドアセダンのほか、アバントと呼ばれるファーストバック 5 ドアハッチバックが登場しました。今日までつながるアバントの初代モデルです。技術的な特徴としては、その後しばらくアウディの代名詞のひとつになる直列 5 気筒エンジン（当初は 2.1ℓ）が初めて搭載されました。翌 1978 年には直列 5 気筒のディーゼルエンジン（2.0ℓ）も初設定されています。

Audi 100 シリーズの累計生産台数は、この C2 が発売された直後の 1977 年に、アウディ（アウトウエオン）車として史上初めて 100 万台に達したのですが、この C2 も初代の成功を引き継いで、1982 年に生産中止になるまで約 85 万台生産されています。



3 世代目 Audi 100 シリーズ (C3) 1982~1991 年

この C2 を引き継いで 1982 年にデビューしたのが 3 世代目の Audi 100 (C3) です。この C3 は、フラッシュサーフィスを徹底して当時としては画期的な Cd 0.30 を達成した空力的なボディと、quattro フルタイム四輪駆動システムを採用して登場し、「未来的なデザインとテクノロジーを備えたセダン」として人々に衝撃を与えました。ボディは、2 ドアセダンがなくなって 4 ドアセダンとアバントの 2 タイプになりました。アバントは、初代のファーストバックスタイルからより一般的なステーションワゴン型になりましたが、スタイリッシュである点は変わりありませんでした。C3 のエンジンは、当初自然吸気だけでしたが、すぐに直列 5 気筒のターボディーゼルやターボガソリンエンジンが追加設定されて、その高性能ぶりに評判になりました。高性能ターボエンジンと quattro フルタイム四輪駆動システムを搭載した上級モデルには Audi 200 のネーミングが与えられました。モデル後期の 1989 年には、継続生産モデルとして世界初の乗用車用直噴ディーゼル（ターボ付）エンジンを搭載した Audi 100 2.5 TDI を発表して、その卓越した燃費効率と驚異的な航続性能により、ふたたび人々を驚かせています。C3 は、派生の Audi 200 を含めて、生産中止となる 1991 年までに約 108 万台が生産され、成功のバトンを次世代の C4 に引き継ぎました。



4 世代目 Audi 100 / 初代 Audi A6 シリーズ (C4) 1991~1997 年

C4 は 1991 年にデビュー。当初は従来どおり Audi 100 という名称でしたが、1994 年のフェイスリフトを機に、Audi A6 に変更して、そのネーミングが現代まで引き継がれています。この世代から初めて 6 気筒（V6）エンジンが設定されることになりました。また、スポーツモデルの Audi S6 が登場したのもこの世代からで、1994 年に発売された Audi 100 ベースの最初の S モデル（名称はアウディ S4）は、230PS の 2.2ℓ 直列 5 気筒エンジンを搭載し、トルクセンシングディファレンシャル（今日のセルフロックングデフにつながるテクノロジー）を初めて採用していました。C4 のモデル末期には、325PS の 4.2ℓ V8 を搭載した Audi S6 PLUS と呼ばれる高性能スポーツモデルを欧州で限定販売しています。quattro GmbH が開発を担当したこのモデルは Audi RS 6 の原型といってもいいでしょう。



2 代目 Audi A6 シリーズ (C5) 1997～2004 年

Audi A6 としては 2 世代目に当たる C5 は、1997 年初めに発表されました。ボディタイプはやはりセダンとアバントで、エンジンは直列 5 気筒がついに消えて、直列 4 気筒もしくは V 型 6 気筒と 8 気筒になりました。この C5 の時代に、いずれも V8 の 335PS エンジンを搭載した 2 代目 Audi S6 と、450PS エンジンを積んだ初代 Audi RS 6 が発売されています。1999 年には、C5 アバントベースの初代 Audi allroad quattro も登場しました。C5 は 2004 年に 3 世代目の Audi A6 である C6 に引き継がれました。



3 代目 Audi A6 シリーズ (C6) 2004～2011 年

流麗なルーファラインとシングルフレームグリルを採用しています。この C6 のエクステリアデザインは、ワダサトシ氏が担当。C6 のボディタイプは最初セダンだけでしたが、2006 年にアバントが追加され、同年、2 世代目の allroad quattro (正式名称は初代が Audi allroad quattro でこの 2 代目は Audi A6 allroad quattro) もデビューしています。C6 ベースに開発された 3 代目 Audi S6 には、435PS の 5.2ℓ V10 エンジンが搭載され、2 代目の Audi RS 6 用には、580PS という空前の大出力を発揮する 5.0ℓ V10 直噴ツインターボエンジンが用意されました。C6 のモデルライフの途中から、quattro フルタイム四輪駆動システムは、トルク配分を 40 : 60 と前後不均等にした現代の形に進化しています。C6 は約 7 年間生産が継続されて 2011 年に現行の C7 に引き継がれました。

