

2016年1月14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 Q7

- ・ 安全で快適な走行をサポートする先進のアシスタンスシステム
- ・ 軽量ボディと高効率な TFSI エンジンの相乗効果でクラストップレベルの燃費効率を実現
- ・ 最新世代のアウディ MMI と Audi バーチャルコックピットがもたらす新次元の操作性



●大幅に削減された車両重量

Audi Q7 は、最大7人乗りの広いキャビンを備えた上質で多目的に使えるプレミアム SUV です。日本では 2006 年にデビューした初代モデルは、時代を先取りしたスポーティでスタイリッシュなプレミアム SUV として、世界各国で高い人気を博しました。10 年目にして初のフルモデルチェンジを経て今回登場したこの2代目モデルは、初代と比較すると車両重量が削減されており、2.0 TFSI は約2トン前後（社内参考値）と、このクラスの SUV として異例の軽さを実現しています。

軽量化に考慮した設計は、あらゆる部分に及んでおり、従来型と比較すると、アルミ、高強度スチールを組み合わせ構成したボディで71kg、コンパクト化したドライブトレインで約20kg、サスペンション、ステアリング、ブレーキなどのシャシーでは合計100kg以上も重量が削減されています。また、Cd値は、最良のモデルでわずか0.31（アダプティブエアサスペンション装着車で高速走行中車高が下がった状態）に過ぎません。新開発のボディはまた、衝突時の安全性、乗員保護といった面でも卓越した資質を証明しており、新型 Audi Q7 は Euro NCAP のテストで、5つ星の最高評価を獲得しています。

●若干小さくなったボディサイズと拡大された居住スペース。オプションの7シーターも充実。

ボディプロポーションは初代から、かなり変更されています。ボディサイズは、全長が35mm短くなり、全幅も15mm狭くなりました。その一方で、室内長は大きくなって、キャビンの居住性は改善されています。とりわけ、オプションの7シーターパッケージで提供される独立式の3列目シートは、従来型と比べて、ヘッドルーム、ショルダールームともかなり広がっています。ラゲージスペースは、7席すべてに乗員が座った場合でも、295ℓ確保され、3列目シートを折り畳めば、770ℓにもなります。ラゲージシルの高さは従来型と比べて46mmも低くなっており、電動パワー式のテールゲートとあわせて、

荷物の積み降ろしを容易にしています。

●堂々たるエクステリアとスポーティで軽快感あるインテリア

エクステリアデザインは筋肉質で力強い意志が感じられるものになっており、Audi Q シリーズのトップモデルにふさわしい堂々たる佇まいが実現しています。ホイールの上に伸びた水平のラインには、初代クワトロのプリスターフェンダーデザインに対するオマージュの意味が込められています。フロントエンドのシングルフレームグリルは、Audi Q モデルで特徴的なシルバーの太いフレームで囲まれており、その両側にはバイキセノン、LED、マトリクス LED の 3 タイプが用意されたヘッドライトが接しています。そのうちアウディ自慢のハイテクであるマトリクス LED ヘッドライトは、ハイビームが 15 個の LED で構成されており、ルームミラーに内蔵されたカメラにより対向車や先行車を検知して、そちらの方向だけ自動的に照射をカットするため、ハイビームにしたまま高速道路などを走り続けることができます。

インテリアは、ミニマルで凝縮感のあるデザインになっており、様々なマテリアルが用意された 2 ピースのインレイに加えて、ドアのダブルアプリケーションストリップ、センターコンソールと分離されたインストルメントパネルなどが、視覚的な軽快感、スポーティ感を演出しています。インストルメントパネルの左側のゾーンには、クロームのアクセントで飾られた横長のエアベントが伸びており、その広い開口部より、多量の間接風が少ない抵抗で流れ出すようになっています。オートエアコンディショナーは標準仕様では 2 ゾーンタイプですが、オプションで 7 シーターパッケージを選択すると、後席乗員ための制御を別個に行なえる 4 ゾーンデラックス タイプが自動的に選択されることになります。

●高効率の TFSI エンジンと小型軽量化されたドライブトレイン

このクラスでもっとも軽量（当社調べ）で、空気抵抗も少ない新型 Audi Q7 のボディには、2.0ℓ（直列 4 気筒）と 3.0ℓ（V 型 6 気筒）の 2 タイプの TFSI（過給器付き直噴）エンジンが搭載されます。新型 Audi Q7 に搭載される最新の TFSI ユニットは、燃料噴射方式が、従来からの気筒内直接噴射にポート噴射のシステムを追加した「デュアルインジェクション」に進化しており、それにより低中負荷域での燃費効率とトルクをさらに改善しています。過給方式は、前者の 2.0 TFSI には高効率のターボチャージャー、後者の 3.0 TFSI には、低速から高い過給効果を発揮する機械式のスーパーチャージャーを採用しました。

2.0 TFSI は、Audi Q7 シリーズでは初の 4 気筒ユニットですが、従来型から大幅に削減された車両重量に対し、185kW（252PS）/ 370Nm の出力／トルクは十分以上のパフォーマンスをもたらします。もうひとつの 245kW（333PS）/ 440Nm を発揮する 3.0 TFSI も、新型 Audi Q7 を 0-100km/h 6.1 秒*で加速させるダイナミック性能と、クラストップレベルの燃費効率を両立しました。燃費効率改善のために、新型 Audi Q7 は全モデル、スタートストップシステムと、ブレーキエネルギー回生システムを標準装着しています。

トランスミッションは全モデル、新開発の 8 速ティプトロニックを採用します。トルクコンバーター式のこのオートマチックトランスミッションは、スムーズなシフトフィーリングに加えて、効率の面でも優れており、アクセルオフ時の無駄な燃料消費を減らすフリーホイーリング機能が採用されています。また、同じく全モデルが標準採用する quattro フルタイム 4 輪駆動システムは、メカニズムの根幹ともいえるセルフロッキングセンターディファレンシャルを 8 速ティプトロニックのハウジングと一体化させる設計にして、大胆な小型軽量化を図りました。通常時は、このセンターディファレンシャルにより、駆動力はフロント 40 対リヤ 60 の割合で分配されますが、どこか 1 輪がグリップを失った場合には、瞬時の判断により、フロントに最大 70 パーセント、リヤに最大 85 パーセントの割合でトルクの配分率を調整します。

●先進のシャシーテクノロジーの数々

フロントとリヤのサスペンションは、いずれも従来型のダブルウィッシュボーンに代わって 5 リンクの

システムが採用されています。エンジン搭載位置の変更などにより従来型に対し 50mm も重心点が低くなっていることに加え、バネ下重量を大幅に減らした新しいサスペンションシステム、さらに「アダプティブエアサスペンション」や「オールホイールステアリング」などの先進テクノロジーにより、初代の時代から定評のあった Audi Q7 の走行安定性と乗り心地が、さらに大幅に改善されました。新型 Audi Q7 はまた、最大 245mm の大きなグラウンドクリアランスと長いサスペンションストロークを活かして、オフロードも難なく踏破します。

全モデルに標準設定される「オーディドライブセレクト」は、オプションのアダプティブエアサスペンションとも連動する形で、合計 7 つの走行モードが選択可能です。そのアダプティブエアサスペンションとともにオプション設定されたオールホイールステアリングは、クルマの操縦性を高める画期的な先進システムのひとつで、これを採用した新型 Audi Q7 は、状況に応じて、後輪を最大 5 度切ることができます。低速では、前輪と逆方向に後輪をステアすることでクルマの取り回し性を上げ、逆に高速では、前輪と同じ方向に後輪を微少に切ること、ステアリングレスポンスを向上させます。

●クラストップレベルの充実ぶりを誇るアシスタンスシステム

アシスタンスシステムの充実ぶりにおいても、新型 Audi Q7 はセグメントの新しい基準を確立したといえるクルマです。それらのシステムのうちの幾つかは、新型 Audi Q7 のためにゼロから開発されました。全モデルに標準搭載されるのは、「オーディプレセンス ベーシック」、「オーディプレセンス シティ」、「サラウンドビューカメラ」、「オーディアクティブレーンアシスト」、「パークアシスト」、「アダプティブクルーズコントロール」などの各システムです。さらにオプションで、「オーディサイドアシスト」「オーディプレセンス リヤ」「後席サイドエアバッグ」の各システムを追加することができます（標準装備のエアバッグは前席前面、前席サイド及び前後席をカバーするカーテンエアバッグの合計 8 つ）。

そのうち「オーディプレセンス シティ」は、追突の危険を減らすシステムで、85km/h 以下の速度で走行中、車載カメラからの情報をもとに、ほかの車両や歩行者との接触の可能性をドライバーに警告し、40km/h 以下で走行している場合には、緊急時に自動ブレーキも発動して衝突の回避、もしくは衝撃の緩和を図ります。衝突が避けがたいか、ESP が発動するほどクルマの走行状況が不安定になった場合には、もうひとつのシステムである「オーディプレセンス ベーシック」が、前席シートベルトのテンションを自動的に上げるなどして、衝撃に備えます。また、「オーディアクティブレーンアシスト」は、ドライバーが車線を維持することをサポートするシステムで（60km/h 以上で作動）、車載カメラからの情報により路上の白線を認識し、ドライバーがウインカーを操作しない状況でクルマが車線を逸脱しそうになると、警告を発すると同時に、システムがステアリングに介入してクルマを元の車線に戻します。このステアリング介入機能は、同じく全モデルに標準装備の「アダプティブクルーズコントロール」において、「トラフィックジャムアシスト」機能として活用されています。

一方、オプションの「オーディプレセンス リヤ」は、後方からの衝突の危険に対してドライバーに警告を発するとともに、オーディプレセンス ベーシックと同様の方法（前席シートベルトのテンションを自動的に高めるなど）で衝撃に備え、さらに、後方の車両のドライバーにも危険を知らせるためにハザードライトを激しく点滅させます。同じくオプションの「オーディサイドアシスト」は、車線変更時の安全を確保するシステムで、レーダーセンサーを使ってクルマの後方を監視することで、別の車両が危険な位置にある場合、移動する車線側にあるサイドミラーハウジングに設置された LED ライトを点滅させてドライバーに警告を発します。

●最新世代のオーディ MMI と Audi バーチャルコックピット

車載された数多くの便利で革新的なシステムは、タッチパッドを備えた最新世代のオーディ MMI により、簡単な操作で一元的にコントロールできる仕組みになっています。新開発された MMI の大型タッチパッドは、入力に音及び指に伝わるクリック感によるフィードバックが伴い、ドライバーはここから、指により文字を入力したり、リストをスクロールしたりできます。

3.0 TFSI quattro モデルには、新開発の「Audi バーチャルコックピット」を標準搭載しています (2.0 TFSI quattro はオプション)。通常のメーターパネルの代わりに、鮮明で精密なグラフィックを提供する 12.3 インチの TFT ディスプレイが採用されており、ドライバーは、アナログメーターレイアウトの「クラシックビュー」と、マップ及び選択メニューの画像が広い領域を占める「インフォテイメントビュー」のどちらかを選ぶことができます。このフレキシブルに使える高性能ディスプレイ装置により、ドライバーの好みや運転状況に応じて、あらゆる情報が、素晴らしい映像効果とともに提示されることになります。

●最新にして最高峰のインフォテイメントシステムと Audi connect

アウディが新型 Audi Q7 のために用意したインフォテイメントシステム「MMI ナビゲーションプラス」には、AM/FM ラジオ、CD プレーヤー、ナビゲーションのほか、MP3/WMA 再生、Bluetooth オーディオ／ハンズフリーフォン、iPod/iPhone 再生などの機能が備わり、さらにアウディが独自開発した Audi connect により、各社スマートフォンとの接続も可能になっています。Audi connect は、最大 100Mb/s のダウンロード速度を誇る Wi-Fi ホットスポットを提供し、「アウディ スマートフォンインターフェイス」の機能により、Apple Car Play と Google Android Auto の両方との接続が可能になっています。

Technical Information：詳細説明

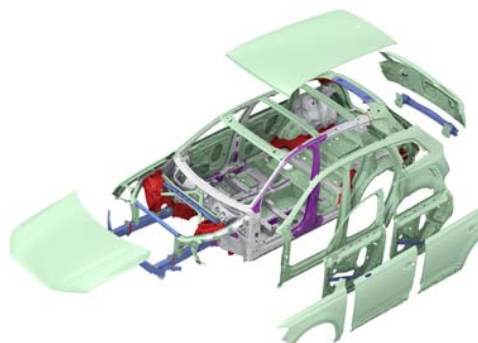
新型 Audi Q7

プレミアム SUV 新たなるスタンダード

Audi Q7 は、最大 7 人乗りの広いキャビンを備えた上質で多目的に使えるプレミアム SUV です。2005 年にデビューした初代モデルは、時代を先取りしたスポーティでスタイリッシュなプレミアム SUV として、その主戦場であるアメリカや中国を始めとする世界各国で高い人気を博しました。10 年目にして初のフルモデルチェンジを経て今回登場したこの 2 代目モデルは、従来型と比べてボディ重量が大幅に軽減されているほか、クラス最大級の居住スペースとラゲージ容量、パワフルで効率的なエンジン、あらゆる走行条件でトラクションを最適化する quattro（クワトロ）フルタイム 4 輪駆動システム、低くなった重心点と全面的に再設計されたシャシー、豊富に用意されたドライバー支援システムなどにより、プレミアム SUV の市場セグメントに新しい基準を打ち立てようとしています。

ボディ単体で 71kg の軽量化を実現

全長 5,070mm、ホイールベース 2,995mm、全幅 1,970mm、全高 1,735mm のボディは、従来型のモデルと比べると全体に若干小さくなっていますが、キャビン部分の比率は大きくなっており、室内居住性はむしろ改善されています。



アウディの技術陣は、新型 Audi Q7 の開発に過去 20 年間積み上げた軽量設計に関するノウハウを惜しみなく注ぎ込みました。従来型 Audi Q7 と比較すると車両重量は、最大 300kg 以上も削減されており（欧州仕様での比較）、2.0 TFSI は約 2 トン前後と、このクラスの SUV として、異例の軽さ（当社調べ）を実現しています。

軽量化に考慮した設計は、電装系からラゲージコンパートメントのフロアまであらゆる部分に及んでいますが、なかでももっとも注目すべきは、複数の素材を組み合わせで構成したボディで、この部分だけで、従来型比 71kg も削減されています。

キャビンの主要な骨格を、熱間成型鋼板で作られたきわめて強度の高いパーツにより形成する一方で、フロントエンドとリアエンド及びキャビンの外殻に、鋳造アルミもしくはアルミ押し出し材を採用しています。アルミ素材の割合は、ボディ全体の 41 パーセントにも達しており、ドア、フロントフェンダー、ボンネット、リアハッチなどは完全にアルミ製になっていて、そのうちドアだけで、従来型比 24kg の重量が削減されています。

新型 Audi Q7 はまた、衝突時の安全性、乗員保護といった面でも、最高のレベルを達成しており、Euro NCAP ではすでに 5 つ星の最高評価を獲得しています。従来型に対して劇的に向上したボディの静的及び動的剛性には、フロントエンド及び、C ピラーとテールゲート周りに補強材として設置された 3 つのトーションリングが大きな効果を生んでおり、正確なハンドリング、及び室内の卓越した振動騒音レベルを実現する上で、重要な前提条件のひとつになっています。

大型 SUV としては最良の Cd 値

どんな状況においてもプレミアムセグメントの SUV にふさわしい高い室内静粛性が確保されており、それにより、堅牢にしてエレガントなクルマの印象が、さらに強調されています。このクラスで高い競争力を持つ静粛性は、ボディのショルダー部分に装着されたサイドミラーなど、様々なコンポーネントの相乗効果により実現されました。

新型 Audi Q7 はまた、エアロダイナミクスの点でも大型 SUV のベンチマークたる存在です。Cd 値は、最良のモデルでわずか 0.31 (アダプティブエアサスペンション装着車で高速走行中車高が下がった状態) に過ぎません。最新の技術的ノウハウにより、クラストップレベルのこの値が達成されています。急な傾斜がついたリヤセクション、ルーフエッジスポイラー、リヤウインドー両側のレールなどが、空気の流れをスムーズにする役割を果たしています。ボディの下側はほぼ完全にカバーで覆われ、リヤアクスルの部分に取り付けられた小さなスポイラーが、リフトを減らす効果をあげています。

力強い存在感：エクステリアデザイン

初代 Audi Q7 と比べてボディプロポーションはかなり変更されています。ボディサイズは、全高こそほとんど変わっていないものの、全長は 35mm 短くなり、全幅も 15mm 狭くなりました。その一方で、室内長は大きくなり、前席と後席の感覚が 21mm 拡がり、ヘッドルームも前席で 41mm、2 列目シートで 23mm、それぞれ拡がっています。(数値はいずれも欧州仕様)

エクステリアデザインは筋肉質で力強い意志が感じられるものになっており、Audi Q シリーズのトップモデルにふさわしい堂々たる佇まいが実現しています。水平ラインがホイールの上に伸びていますが、これには、伝説的な初代 quattro のプリスターフェンダーデザインに対するオマージュでもあります。サイドミラーは、ボディのショルダー部分に搭載され、フロントドアからリヤドアにかけてブレードが走っていて、そこに quattro のエンボスロゴが刻まれています。ほかの Audi Q モデル同様、リヤハッチは、太くて急な傾斜を持つ D ピラーにまで回り込んでいます。



フロントセクションでは、立体的に造形されたシングルフレームグリルに幾本もの水平バーが走っています。このグリルはフロントエンドと有機的に融合していて、その太いフレームが、バイキセノン、LED、マトリクス LED の 3 タイプが用意されたヘッドライトの縁まで広がっています。また、LED ヘッドライトのポジショニングランプは、2 本の矢を形成するようなデザインになっており、3.0 TFSI モデルでは、テールライトにダイナミックターンシグナルが採用されています。

マトリクス LED ヘッドライトは、ロービーム用の LED ライトと、15 個の LED を組み合わせたハイビーム用 LED ライトで構成されています。ルームミラーに内蔵されたカメラにより対向車や先行車を検知すると、そちらの方向だけ自動的に照射をカットするため、ハイビームにしたままで高速道路などを走り続けることができます。

エクステリアカラーは、カラーラホホワイト、フロレットシルバー メタリック、オルカブラック メタリック、グラファイトグレー メタリック、カラットベージュ メタリック、アーガスブラウン メタリック、グレイシアホワイト メタリック、デイトナグレー パールエフェクト、インクブルー メタリックの合計 9 色設定されており、そのほか、アウディエクスクルーシブを利用すれば、特別なエクステリアカラーを注文することも可能です。

ボディを飾るトリムストリップは、すべてマットアルミ仕上げになっていて、新型 Audi Q7 ならではのスポーティでモダンな雰囲気を盛り上げています。ドアのインレイやフロント及びリヤのアンダーボディプロテクションなどのボルトオンパーツも、シルバーペイント仕上げになっています。それらのボルトオンパーツとコーディネートする形で、ラジエターグリルも、オフロードで活躍する Audi Q7 のキャラクターを反映した新しい、少し階調のある（シルバー系）カラーで塗り分けています。

オプションの S Line エクステリアパッケージを選択すると、バンパー、エアインレット、サイドシル、ルーフスポイラー及びディフューザーが、よりスポーティで大胆なデザインのものに変わります。ラジエターグリルとその両サイドのエアインテークの水平のアクセントは、お馴染みの光沢のあるブラック仕上げに代わって、新開発の斬新なダークグレーの光沢仕上げになっています。

洗練されたエレガンス：インテリアデザイン

新型 Audi Q7 は、乗る人に、洗練されたエレガンスと広々としたスペースを提供してくれます。デザインのにもミニマルで凝縮感のあるインテリアになっており、2 ピースのインレイには様々なマテリアルのコンビネーションが用意されていて、ドアのダブルアプリケーションストリップにより、視覚的に軽快感が演出されています。



インストルメントパネルは、センターコンソールと分離されて、インテリアのスポーティ感と軽快感を高めています。ドアとインストルメントパネルの上部を連続させることで、ドライバーと乗員が、シェルに守られて、深い安心感を味わえるように演出しています。様々なコントロールを行うための装置類は、新型 Audi Q7 用にすべて特別に開発され、ドライバーが操作しやすい形でセンターコンソールに収められています。操作系の形状と丸みが、インテリア全体のデザインとよく調和しています。エアベントのラインは、メーターパネルのほうに向いていて、ドライバー中心のデザインになっていることが強調されています。

操作ボタンやスイッチすべてに洗練されたアルミのトリミングを施しています。その精密な仕上がりは、コックピットまわりのデザインを見事に引き立てており、ボタンの数が減ったことで、使いやすさも向上しています。全モデルに標準装備されるアンビエントライトには、すべて LED を用いています。インストルメントパネルのカーブ及びドア、さらにセンタートンネルコンソールに沿って、細かいライトが設置されています。今回から初めて、MMI でアンビエントライトの調整が行えるようになりました。

新開発のオートマチックエアコンディショナー

新型 Audi Q7 には、2 ゾーン制御タイプのオートエアコンディショナーが標準装備されます。従来のものと比べて、スイッチ類の数を減らされており、ディスプレイに示されるアニメーションのシンボル、ハイクオリティな TFT ディスプレイ、トグルスイッチなどにより、誰にでも分かり易くエアコン操作ができるようになっています。温度はロータリーダイヤルのなかに表示されます。インストルメントパネ

ルの左側のゾーンには、クロームのアクセントで飾られた横長のエアイベントが伸びており、その広い開口部より、間接風が少ない抵抗で流れ出します。外気導入、リサーキュレーションいずれのモードでも、エアコンシステムのフィルターが細かい浮遊物を捉えるため、室内のエアクオリティは常時高いレベルに保たれます。また、オプションで 7 シーターパッケージを選択すると、後席乗員ための制御を別個に行なえる 4 ゾーンデラックス オートマチックエアコンディショナーがもれなく装備されることになり、後席の使用頻度が高い顧客にとっては、快適性が大いに高まることになります。

直観的なわかりやすさ：新しい MMI の操作方法

タッチパッドを備えた最新世代のオーディ MMI により、車載された数多くの便利で革新的な機構を、簡単な操作で一元的にコントロールできる仕組みができあがっています。人工知能によるアドバイスを行う最新鋭の MMI search により、検索などに費やす時間も短縮されました。ほぼすべてのエントリーを、わずか 2 つか 3 つのステップで完了することが可能です。



ここでとくに注目に値するのは、新開発の大型タッチパッドを備えた MMI のコントロールユニットです。入力にはすべて音と指に伝わるクリック感によるフィードバックが伴い、ドライバーはこのタッチパッドを介して、指で文字入力したり、2 本の指を使って地図画面のズームイン／アウトを行ったり、リストをスクロールしたりできます。主要な機能へのアクセスは、高精度のロータリープッシュボタンと 2 つのスイッチを使って行う一方で、自由にプリセットできる 8 つのボタンを活用して、設定頻度の高いナビゲーションの目的地や電話番号、ラジオ局など、好み情報へのアクセスを簡便に行うことができます。

洗練されたグラフィック：Audi バーチャルコックピット

3.0ℓ V6 エンジンを搭載した 3.0 TFSI モデルには、フルデジタルのメーターパネルを用いた「Audi バーチャルコックピット」を搭載しています（2.0 TFSI はオプション）。通常のメーターパネルの代わりに、きわめて鮮明で精密なグラフィックを提供する 12.3 インチの TFT ディスプレイを採用しており、ドライバーはステアリングホイールでの操作により、これまでのアナログメーターレイアウトの「クラシックビュー」と、マップ及び選択メニューの画像が広い領域を占める「インフォテイメントビュー」のどちらかを選択します。



さらに「カスタムビュー」にすれば、オンボードコンピューターからの車両情報の掲示を任意に選択することが可能です。このフレキシブルに使える高性能ディスプレイ装置により、ドライバーの好みや運転状況に応じて、あらゆる情報が、素晴らしい映像効果とともに提示されることになります。

ナビゲーション機能を備えた MMI も、Audi バーチャルコックピットも、オーディが構築した「モジュラーインフォテイメントプラットフォーム」（MIB）に属するコンポーネントのひとつであり、その第 2 世代 MIB では、オーディの技術的なパートナーである NVIDIA 製の高性能クアドコア T30 プロセッサが搭載されています。

Audi バーチャルコックピットに直接搭載されたもうひとつの T30 プロセッサと協働して、システムは毎秒 60 フレームのレートで、3D グラフィックや丸型メーターの緻密なアニメーションをディスプレイ上に映し出します。1,440×540 ピクセルの高解像度画面によるハイクオリティな画像、透明感あるイメージ、細密なアニメーションは、ドライバーにまったく新しいビジュアル体験をもたらします。

新型 Audi Q7 に用意されたもうひとつのオプションは、インストルメントパネルに調和する形で内蔵されたヘッドアップディスプレイです。これにより運転する上で必要な情報のほとんどすべてが、フロントウインドーに投影されることになります。このヘッドアップディスプレイは、夜間走行の安全性を高める、アウディのもうひとつの先進テクノロジーである「ナイトビジョン」とともに、「アドバンストオプションパッケージ」という形で提供されます。

さらに改善された居住性

全長が短くなっているにも関わらずクラス最大の室内長を確保した新型 Audi Q7 は、従来型より確実に広い室内スペースを提供してくれます。キャビンはヘッドルーム、ショルダールーム、ニールームともに拡大しており、同時に、広いスペースを柔軟に活用できる設計になっています。2 列目のシートは、背もたれが調整可能な 3 つの快適なシートユニットで構成されていて、必要に応じて、個々のシートを最大 110mm、前後にスライド調整することが可能です。このスライド幅も、従来型と比較して 10mm 長くなりました。



オプションの 7 シーターパッケージで選択できる独立式の 3 列目シートは、欧州で「グループ 3」規格のチャイルドシートとして認められています。従来型の場合と比べて、ヘッドルームが 24mm、ショルダールームも 22mm 広くなっており、シートを折り畳んだときはシートバックがラゲージフロアと面一になって、C ピラーとラゲージコンパートメントに設置されたロッカースイッチを使って、電動パワーによりその高さを調整することができます。

3 列目シートに座る乗員の乗り降りを容易にするために、2 列目シートは畳んで持ち上げられるようになっており、そうすることで 376mm 幅の乗降スペースが確保されます。2 列目及び 3 列目のすべてのシートに、ISO FIX 規格のチャイルドシート固定装置が装着されているため、フロント助手席を合わせ室内には最大 6 つまでチャイルドシートを搭載することが可能です。オプションのパノラマサンルーフを装着すれば、広い室内がさらに明るく開放感あるものになります。

7 席すべてに乗員が座った場合でも、新型 Audi Q7 のラゲージスペースは 295ℓ 確保され、3 列目シートを折り畳めば、その容量が 770ℓ に増えます。ラゲージコンパートメントの使い勝手を向上するために、ラゲージシルの高さは従来型と比べて 46mm も低くなっており、テールゲートは電動パワー式（オートマチックトランクリッド）が標準になっています。また、リモートコントロールキーに加えて、テールゲートの中央下方で蹴る動作を行うことによりゲートが自動的に開く「ジェスチャーコントロール」の機能も用意しました。



パワフルで高効率： パワートレイン

新型 Audi Q7 には、2.0ℓ（直列 4 気筒）と 3.0ℓ（V 型 6 気筒）の 2 タイプの TFSI エンジンが搭載されます。TFSI エン진은、気筒内直接噴射（直噴）システムと過給システムを組み合わせることで、実用域での豊かなトルクと低燃費を両立させます。新型 Audi Q7 に搭載される最新の TFSI ユニッとは、燃料噴射方式が、直噴にポート噴射のシステムを組み合わせた「デュアルインジェクション」に進化しており、低中負荷域での燃費効率とトルクをさらに改善しました。過給方式は、2.0 TFSI が高効率のターボチャージャー、3.0 TFSI は、低速から高い過給効果を発揮するスーパーチャージャーを採用しています。3.0 TFSI のスーパーチャージャーは、中間負荷以下では切り離されるようになっており、駆動抵抗を減らすことで燃料消費を削減しています。



2.0 TFSI は、Audi Q7 シリーズでは初の 4 気筒ユニットですが、従来型から大幅に削減された車両重量に対し、185kW（252PS）/ 370Nm の出力／トルクは、十分以上のパフォーマンスを発揮します。

もう 1 台の 245kW（333PS）/ 440Nm のパワー／トルクを発揮する 3.0ℓ V 型 6 気筒エンジンを搭載した新型 Audi Q7 3.0 TFSI quattro は、0-100km/h を 6.1 秒*で加速し、最高速は 250km/h（欧州仕様）に達するスポーツカー並みのダイナミック性能を発揮する一方、JC08 モード燃費 11.7km/ℓ という、クラスやパフォーマンスを考慮すれば考えられないほどの素晴らしい燃費効率を実現しています。

新型 Audi Q7 のこの優れた燃費効率には、ボディの大胆な軽量化、TFSI エンジンのさらなる高効率化に加えて、スタートストップシステムと、ブレーキエネルギー回生システムを全モデルに標準装備したことも大きく影響しています。

なお、燃料タンク容量は、2.0 TFSI quattro が 75ℓ、3.0 TFSI quattro が 85ℓ となっています。

8 速ティプトロニック

新型 Audi Q7 のドライブトレインは、従来型のそれと比べるとはるかにコンパクトな設計になっており、この部分だけで重量を約 20kg も削減しています。新型 Audi Q7 において、エンジンパワーを quattro フルタイム 4 輪駆動システムに伝達する役割を果たすのは新開発の 8 速ティプトロニックです。トルクコンバーター式のこのトランスミッションは、スムーズなシフトフィーリングもさることながら、効率の面でも非常に優れており、ドライバーがアクセルペダルから足を離すたびに、ドライブトレインをエンジンから切り離して無駄な燃料消費を減らすフリーホイーリング機能が採用されています。また、気筒内直接噴射とポート噴射を組み合わせた新しいインジェクションシステムにより、1,000rpm 以下の極低速でも、エンジンはスムーズに回り続けることができます。オートマチックモードのほかに、ドライバーはステアリングホイールのパドルシフトもしくはセクターレバーを操作して、任意にギアを選択を行えます。どちらの場合でも、変速のコマンドは、純粋に電氣的に伝えられます。



最新の quattro フルタイム 4 輪駆動システム

新型 Audi Q7 は全モデル、機械式センターディファレンシャルを採用した本格的な quattro フルタイム 4 輪駆動システムを搭載しており、システムの根幹ともいえるセルフロックセンターディファレンシャルは、8 速ティプトロニックのハウジングに一体化されています。従来型モデルのトランスファーケースと比較すると、このユニットはかなり軽くてコンパクトな設計になっており、最適化されたロック率により、圧倒的なトラクションとハンドリング



性能の実現をサポートします。通常時は、このセンターディファレンシャルにより、駆動力はフロント 40 対リヤ 60 の割合で分配されますが、どこか 1 輪がグリップを失った場合には、瞬時の判断により、フロントに最大 70 パーセント、リヤに最大 85 パーセントの割合で、分配率を調整します。また、このメカニカルセンターディファレンシャルは、電子的なディファレンシャルロック機構である「トルクベクタリング」と機能的に密接な連携が図られており、高速コーナリングでは中央のソフトウェアのプログラムにより、負荷が比較的少ないカーブの内側にあたるホイールに軽くブレーキによる介入を行います。それにより、ステアリングレスポンスがより俊敏で正確なものとなり、タイヤのグリップ力もフルに発揮されるようになります。

トータル 100kg 以上軽量化：シャシー

新型 Audi Q7 は、多くの顧客にとって、きわめて快適な日常の足となるでしょう。スムーズで安定したクルージング能力により、ハイウェイでも乗員はゆったりくつろぐことができます。その一方で、郊外でも、扱い易く、正確で、かつ機敏なハンドリング性能を示し、さらにオフロードに出ても、問題なく走り続けることができます。従来型モデルと比べると、エンジンの搭載位置を下げたことなどにより、車両の重心点は 50mm も低くなって、走行安定性が高まっています。

フロントとリヤのサスペンションは、従来型のダブルウィッシュボーンに代わって、いずれも 5 リンクになっています。リヤサスペンションに新しいエラストマーベアリングとダンパーと別個にマウントされたスプリングを採用したことで、さらに機敏な反応が得られるようになりました。また、従来の油圧タイプと比べてアシスト量制御の幅が広く、エネルギー効率にも優れた電動パワーステアリングも、今回 Audi Q7 シリーズに初採用となったメカニズムです。従来型と比べて低速での操舵力が軽減されるとともに、様々なドライバーアシスタンスシステムとの連携も可能になりました。

従来型と比べて新型 Audi Q7 のシャシーは、多くの改良により、合計 100kg 以上も重量を減らしています。例えば、サスペンションリンクは、ほとんどすべてアルミもしくは高張力スチール製となっており、フロント車軸のカルダンシャフトは中空タイプとし、ピボットベアリングにも鍛造アルミを採用して軽量化を図っています。

新型 Audi Q7 はまた、最大 245mm の大きなグラウンドクリアランスと長いサスペンションストロークを活かして、厳しい条件のオフロードも難なく踏破することができます。ディスプレイに、ピッチ及びロールアングルの情報が表示され、下り坂においては「エレクトロニックヒルディセントアシスト」が作動して、安全な速度が自動的に維持されます。また、車両の傾きを MMI のモニターで確認できる「チルトアングルディスプレイ」も、オフロードでは便利な機構です。

標準設定されたホイールとタイヤは、2.0 TFSI quattro が 8J×18 インチ 10 スポークデザインアルミホイールと 235/65 サイズタイヤ、3.0 TFSI が、8.5J×19 インチ 5 スポークスターデザイン アルミホイールと 255/55 サイズタイヤの組み合わせです。そのうちホイールについては、AUDI AG 及び quattro GmbH から、最大サイズ 21 インチまでの幅広い選択肢が提供されています。大型のベンチレーテッド

ディスクを採用したブレーキにより、どのような状況でも卓越した制動力が確保されます。前輪のブレーキには、6ピストンのアルミ製キャリパーが採用されており、リヤホイールに働く電子パーキングブレーキには、便利なヒルホールド及びスタートアップの機能が付加されています。

合計7つのレベル設定：アウディドライブセレクト

全モデルに標準設定される「アウディドライブセレクト」は、オプションのアダプティブエアサスペンションとも連動する形で、efficiency (Audi Q7 シリーズでは初採用)、comfort、auto、dynamic、individual、allroad 及び lift/offroad の合計7つの走行モードが選択可能です。走行モードを選択することで、アダプティブエアサスペンションのほか、8速ティプトロニック、電動パワーステアリング、エンジンの各制御プログラムが、自動的に調整されることになります。

アダプティブエアサスペンション

新型 Audi Q7 は、スチールサスペンションを備えた標準仕様でも、十分優れた快適性を提供してくれますが、「アダプティブエアサスペンション」を採用したモデルでは、さらに滑らかな乗り心地が得られます。新開発のエアサスペンションとアクティブダンパーの制御ユニットにより、状況に応じてダンパー減衰力だけでなくボディ高まで自動調整され、高速道路走行中は最大 30mm 低くなり、オフロードを低速で走る場合には逆に最大 60mm 上昇します。このアダプティブエアサスペンションは、「オールホイールステアリング」とともに、オプションパッケージで提供されます。

オールホイールステアリング

新型 Audi Q7 シリーズにはオプションで、画期的な革新機構であるオールホイールステアリングも設定されています。電動のスピンドルを用いたリヤのステアリング機構により、状況に応じて、後輪を最大 5 度の角度で切ることができます。低速では、前輪と逆方向に後輪をステアすることで、クルマの取り回し性を上げ、最大 40cm も旋回半径を減らしています。その一方で、高速では、前輪と同じ方向に後輪を微少に切ることによって、ステアリングレスポンスを向上させ、例えば緊急回避時などにおける、クルマの限界的ハンドリング性能を高めることができます。



安全のためのドライバー支援システム

アシスタンスシステムの充実ぶりにおいても、新型 Audi Q7 はセグメントの新しいスタンダードをセットしたといえるクルマです。そして、それらのシステムのうちの幾つかは、新型 Audi Q7 のためにゼロから開発されました。全モデルに標準搭載されるのは、「アウディプレセンスベーシック」、「アウディプレセンスシティ」、「サラウンドビューカメラ」、「アウディアクティブレーンアシスト」、「パークアシスト」、「アダプティブクルーズコントロール」などの各システムです。さらにオプション（リヤアシスタンスパッケージ）で、「アウディサイドアシスト」「アウディプレセンスリヤ」「後席サイドエアバッグ」の各システムを追加することができます（標準装備のエアバッグは前席前面、前席サイド及び前後席をカバーするカーテンエアバッグの合計8つ）。

アウディプレセンスシティとベーシック

そのうち「アウディプレセンスシティ」は、時速約 10 - 85km/h で走行中、車載カメラからの情報をもとに、ほかの車両や歩行者との接触の可能性をドライバーに警告し、40km/h 以下で走行時には、緊急時に自動ブレーキも発動して衝突の回避、もしくは衝撃の軽減を図るシステムです。このシステムには、

クルマが交差点などで右折を始めようとしたとき、レーダーセンサーの情報をもとに、対向車に衝突する危険を検知して、警告や自動ブレーキを発動させる機能も備わっています（2～10km/hの走行スピードで作動）。衝突が避けがたいか、ESPが発動するほどクルマの走行状況が不安定になった場合には、「オーディブレンスベーシック」が作動して、前席シートベルトのテンションを自動的に上げるなどし、衝突に備えます（エアバッグの乗員保護効果が最良になるよう条件設定を行う）。

オーディアクティブレーンアシスト

また、「オーディアクティブレーンアシスト」は、ドライバーが車線を維持することをサポートするシステムです（60km/h以上で作動）。車載カメラで路上の白線を検知しており、もしドライバーがウインカーを操作しない状況でクルマが車線を逸脱しそうになると、ドライバーに警告を発すると同時に、システムが電動パワーステアリングに介入して、ステアリングをスムーズに修正し、クルマを元の車線に戻します。MMIシステムを使ってドライバーは、このステアリングへの介入を常時有効にするか、もしくは、車線を区切るラインをまたいだ場合だけにするか、選択することができます。

オーディサイドアシスト

オプション設定されている「オーディサイドアシスト」は、逆にドライバーの車線変更操作を助けるシステムで、リヤに設置されたレーダーセンサーを使ってクルマの後方を監視することで、別の車両が後方から急速に接近して来るか、死角になる位置に走行していた場合、移動する車線側にあるサイドミラーハウジングに設置されたLEDライトを点滅させて、ドライバーに警告を発します。ドライバーがウインカーを使っていた場合には、LEDライトを目まぐるしく点滅させることで、強い警告とします。

オーディブレンスリヤ

この「オーディサイドアシスト」の機能は、同じオプションパッケージに含まれる「オーディブレンスリヤ」のシステムと融合することで、さらに補強されることになります。オーディブレンスリヤは、後方からの衝突の危険に対してドライバーに警告を発し、オーディブレンスベーシックと同様の方法（前席シートベルトのテンションを高めるなど）で、回避策も実行します。さらに加えて、後方の車両のドライバーにも危険を知らせるために、ハザードライトを激しく点滅させます。このシステムは、オーディサイドアシストがオフの状態でも、クルマが走行している限りスタンバイの状況になっています。

リヤクロストラフィックアシスト

「パークアシスト」が有効になっている場合には、オーディブレンスリヤに含まれる機能のひとつとして「リヤクロストラフィックアシスト」が自動的に作動します。これは、ドライバーがクルマをゆっくりバックさせているとき（例えば、駐車スペースから道路にクルマを出そうとしているとき）、危険な範囲内にほかの車両が近づくと、警告を発するシステムで、警告にはいくつかの段階があって、警告サイン、警告音、ブレーキペダルの振動、という順番で発せられます。リヤに設置された複数のレーダーセンサーにより、後方の交通状況を常時監視しています。

エグジットワーニング

新型Audi Q7が停車したときには、やはりオーディブレンスリヤの一部である「エグジットワーニング」（降車警告）の機能が働きます。これは、後方からほかの車両が近づいている場合など、ドアを開けようとしている乗員に警告を発するシステムで、室内側ドアハンドルの近くに設置されたLEDライトの点灯によって、乗員に危険を知らせます。非常に危険と判断された場合には、特別に明るい赤のLEDライトが激しく点滅します。このエグジットワーニングは、エンジンが停止してから一定時間（約3分間）だけ機能が有効になります。

パークアシスト

ドライバーのパーキング操作の負担を軽減する画期的なシステムがこの「パークアシスト」です。クルマの各部に搭載された数多くのレーダーセンサーから情報を得て分析するこのシステムは、駐車時の煩

雑なステアリング操作をドライバーに代わって行います。駐車スペースは、道路に対して並行でも垂直でもよく、クルマが道路を徐行しているあいだに、システムが駐車スペースの位置と向きを自動的に認識します。ステアリング操作の代行は縦列駐車の場合でも有効で、ドライバーはアクセルペダルとブレーキペダルとオートマチックのセクターレバーを操るだけで、パーキング作業が終了してしまいます。

トラフィックジャムアシスト付きアダプティブクルーズコントロール

「アダプティブクルーズコントロール」は、従来型のクルーズコントロールに、左右 2 個のレーダー、トラフィックカメラ、超音波センサーからの情報をもとにした車間距離保持機能をプラスすることで、利便性と安全性をとともに高めた先進的なアシスタンスシステムです。レーダーからの情報によって先行車との距離を常にモニタリングし、近づきすぎると確実に減速して安全な距離を保ちます。渋滞でノロノロ走行になった場合には、先行車にあわせて減速や制動を行い、先行車が停止した場合にはクルマを停車まで導きますが、そのあとアクセルペダルを軽く踏むか、アダプティブクルーズコントロールのレバーを手前に引けば、クルマを再発進できます（ストップ&ゴー機構）。車速が 0km/h になっても 3 秒以内に先行車が動き出せば、自動的に再発進し、さらに、アクティブブレーンアシストのシステムを搭載した新型 Audi Q7 では、60km/h 以下での走行時、アクセルやブレーキ操作だけでなくステアリング操作にも介入して（車線からはみ出しそうになると自動的に修正舵がとられる）、渋滞などでのドライバーの負担を軽減してくれます。

サラウンドビューカメラ

カメラは、フロントに搭載されたディスタンスセンサー（距離測定機能）を備えたトラフィックカメラのほか、車両の周囲 360 度を見渡させるサラウンドビューカメラが搭載されています。MMI のモニターに、バーチャルビューやフロント及びリヤからの 180°画像を含めて、クルマのすぐ近くの状況に関する様々な状況を俯瞰的に映し出すことができます。サラウンドビューカメラは、狭い駐車スペースにクルマを収めるときや、視界が限られた状況下で走るときなどとりわけ重宝します。

インフォテインメントシステムとコネクティビリティ

アウディは新型 Audi Q7 のために、ナビゲーション機能も備えた最新のインフォテインメントモジュールを用意しています。そのなかでも「MMI ナビゲーションプラス」と呼ばれるこの最上級のシステムには（日本向けでは全モデルに標準装備）、AM/FM ラジオ、CD プレーヤー、ナビゲーションのほか、MP3/WMA 再生、Bluetooth オーディオ／ハンズフリーフォン、iPod/iPhone 再生などの機能が備わり、さらにアウディが独自に開発した Audi connect により、各社スマートフォンとの接続も可能にしています。オーディオは標準設定のシステムでも 10 のスピーカーを搭載して、卓越した音響を提供します。ディスプレイは、使わないときはダッシュボード内に収納される 8.3 インチの高輝度カラーモニターがその役割を果たし、ドライバーによる操作は、大型タッチパッド付きの MMI コントロールユニットで、一元的に行います。高解像度のディスプレイを支障なく作動させるために、Audi のパートナーである NVIDIA が開発した高性能グラフィックプロセッサ Tegra30 を採用しています。

Audi connect

MMI ナビゲーションプラスのシステムにはまた、クルマをインターネットにつなぐ Audi connect のモジュールが内蔵されています。それにより、新型 Audi Q7 の乗員は、最大 100Mb/s のダウンロード速度を誇る Wi-Fi ホットスポットを介し、オンラインでの交通情報取得から Google Earth 及び Google ストリートビューを使ったナビゲーションまで、Audi connect ならではの様々なサービスも受けられます。新型 Audi Q7 には Audi connect のなかでも最高峰の機能であるアウディ スマートフォンインターフェイスが搭載されており、それにより Apple Car Play と Google Android Auto の両方との接続が可能になっています。iOS もしくは Android の携帯電話（iOS の場合はバージョン 7.1 以降、Android の場合はバージョン 5.0 Lollipop 以降）を USB ポートにつなげば、アウディ スマートフォンインターフェイス

に、それに対応した画面が表示されます。どちらも自動車で利用しやすいように手が加えられており、核心となるオンラインミュージックに加えて、ナビゲーション、タイマー、リマインド、メッセージなどの機能が提供されます。

バング&オルフセンによる 3D サウンド

アウディは、MMI ナビゲーションプラスのさらに上級のオプションとして、特別な機器を用意しています。それは、音にこだわる音楽ファンのニーズに応える 3D サウンドを提供する「バング&オルフセン アドバンスド サウンド システム」です。A ピラーに空間的な高みを表現するための追加のスピーカーが設置され、大きな劇場にいるかのような音の臨場感が再現されます。トータル 1,920W のパワフルなアンプにより合計 23 のスピーカーが駆動されます。

Audi Q7 : 誕生から 10 年

Audi Q7 は、2005 年 9 月に開催された IAA（フランクフルトモーターショー）において、Audi ブランド初の SUV として発表されました。

大型 SUV のマーケットは、1990 年代から世界のプレミアムカーブランドの主戦場のひとつになっており、1980 年代初頭に quattro システムを発表して、4WD 乗用車のマーケットに先鞭をつけたアウディの参入は、当然ながら期待もされていました。アウディは 2003 年のデトロイトにおける北米国際オートショーに Audi Pikes Peak quattro（アウディ パイク スピーク クワトロ）を出品、それが高く評価され、Audi Q7 の製品化を決定しました。

初代 Audi Q7 は、ヨーロッパでは 2005 年に販売開始。翌 2006 年からは北米でも販売が始まり、欧州とあわせて、44,000 台ほどが顧客にデリバリーされました。翌 2007 年には、ヨーロッパと北米あわせて 6 万台以上の Audi Q7 が販売されました。



SUV のユーリティティと上級サルーンの快適性、さらにアウディらしいモダンでスポーティなスタリングを融合した Audi Q7 は、ユーザーだけでなく専門家からも高い評価を受けました。2006 年には、様々な自動車賞を受賞。とりわけ、SUV の世界に新境地を開いたデザインは、各国で人々の称賛の的になりました。また、Audi Q7 が先鞭をつけたアウディの SUV Q シリーズは、その後 2008 年にミッドクラスの Audi Q5、2011 年にコンパクトクラスの Audi Q3 を発売し、いずれも国際的な人気モデルとなっています。

日本市場では 2006 年 10 月に、まず 4.2ℓ V8 ガソリンエンジンを搭載した 4.2 FSI quattro が発売され、翌 2007 年 4 月に、3.6ℓ V6 ガソリンエンジンを搭載した 3.6 FSI quattro が追加導入されました。その後 2010 年 7 月にマイナーチェンジを受けて、スーパーチャージャー付きの 3.0ℓ V6 を搭載した 3.0 TFSI quattro に一本化されています。日本国内では 2006 年から 2012 年の間の約 6 年間で、合計約 3,400 台の Audi Q7 が販売されました。

※写真は欧州仕様車となります ※欧州仕様車測定値

新型 Audi Q7 主要諸元

	Audi Q7 2.0 TFSI quattro	Audi Q7 3.0 TFSI quattro
全長	5,070mm	5,070mm
全幅	1,970mm	1,970mm
全高	1,735mm	1,735mm
総排気量	1,984cc	2,994cc
最高出力	185kW(252PS)/5,000-6,000rpm	245kW(333PS)/5,500-6,500rpm
最大トルク	370Nm/1,600-4,500rpm	440Nm/2,900-5,300rpm
駆動方式	フルタイム 4WD	フルタイム 4WD
トランスミッション	8 速ティプトロニック	8 速ティプトロニック