



2016年2月8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 A4

テクノロジーとデザインの美を融合 時代をリードするプレミアムミッドサイズセダン

- ・ 先進の予防安全システム「アウディプレセンス」などによる1クラス上の安全性と快適性
- ・ 複合材料の採用を含めた体系的な軽量設計により重量を最小に抑えたボディ
- ・ クラストップ0.23*（欧州仕様）のCd値と最適化されたリフト
- ・ 従来型よりすべての面で広く快適になった室内
- ・ 新しい燃焼方式の採用によりクラストップの燃費効率を実現した2.0 TFSI
- ・ 従来型より41PS/20Nm出力 / トルクを改善し、運動性能を大幅に高めた2.0 TFSI Quattro
- ・ FWD仕様を含めて全モデルに採用された7速S トロニック
- ・ 新開発の4輪5リンク サスペンションシステムと可変ダンパー機構などにより、さらに改善されたハンドリングと乗り心地
- ・ 最新世代の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
- ・ Audi connect 及び複数社のスマートフォン接続に対応するAudiスマートフォンインターフェイスによる最高のコネクティビティ



Audi A4 は、プレミアムミッドサイズカーの世界的ベストセラーであると同時に、アウディブランドの中核となるボリュームモデルです。Audi A4 は、いつの時代でも、テクノロジーとデザインの美を魅力的な形で融合させてきましたが、今回の新型もその点は同様で、同時にすべてを徹底して見直し、また磨き上げることで、このセグメントの新たなベンチマークに相応しいクルマとして生まれ変わりました。開発の過程でプライオリティが置かれたのは、燃料消費とエミッションを減らしつつ、すべての面でグレードアップを果たすことでした。走行抵抗を減らすためにあらゆる努力が払われましたが、その好例がエアロダイナミクスで、新型 Audi A4 は、クラス最高の空気抵抗係数（Cd）0.23*（欧州仕様）を達成しています。

新型 Audi A4 はまた、安全性と快適性の面でもこのセグメントの新しいリーダーと呼ぶにふさわしいクルマに仕上がっています。安全対策の面では、アウディ独自の先進システムである「プレセンス」の機能

をさらに拡充することで、ミッドサイズカーの水準を超えた予防安全／乗員保護を実現しています。全モデルに標準化された「アダプティブクルーズコントロール」に新たに加えられた機能「トラフィックジャムアシスト」は、アクセル、ブレーキに加えて、状況に応じてステアリング操作にまでシステムが介入することで、将来のパイロットドドライブ（自動運転）への途を切り拓いています。

どの席に座っても十分なスペースが確保された室内は、デザインの面でも魅力的であり、さらに上位セグメントのクルマに負けないクオリティも確保しました。この新シリーズのために、シート、操作系から、インフォテイメントシステム、オートマチックエアコンディショナーまで、デザインだけでなく機能が全面的に刷新されています。

ドライブシステムは、従来モデル同様、FWD（前輪駆動）と quattro フルタイム4輪駆動の2タイプ設定されています。両仕様ともエンジンは2.0ℓ直列4気筒のTFSI（直噴ガソリンターボ）ユニットが搭載されますが、パワー／トルクはFWD仕様が140kW（190PS）／320Nm、quattro仕様は185kW（252PS）／370Nmと異なっています。とくにアウディの最新世代の「ライトサイジングエンジン」である前者は、まったく新しい燃焼方式を採用することで、18.4km/ℓ（JC08モード）と、クラストップレベル（ガソリンの2.0ℓクラスとして）の燃費効率を実現しており、また、quattro用の185kW（252PS）ユニットは、従来の2.0TFSIエンジン（211PS）から出力を41PSも向上させて、運動性能を大幅に改善しています。トランスミッションは、全モデル7速Sトロニックを搭載していますが、FWD仕様のAudi A4へのSトロニック搭載は今回が初めてで、スポーティなドライブ感覚が俄然高まることになりました。

新型Audi A4には、エレクトロニクスを駆使した先進的なテクノロジーが多数採用されていますが、大型のモニターを用いた最新のアウディMMIにより、それらを簡単な操作で一元的にコントロールできるようにしています。マトリクスLEDヘッドライト、アウディスマートフォンインターフェイス、Bang & Olufsenの3Dサウンドシステム、新開発のドライバーアシスタンスシステム、Audi connectなどはいずれも、この新シリーズのために新たに開発された注目の先進テクノロジーです。

●Cd=0.23*：卓越したエアロダイナミクス

新型Audi A4シリーズは、エアロダイナミクスの面で、新たなベンチマークを構築しました。Cd値はわずか0.23*（欧州仕様）に過ぎません。デザイン面での細かなリファインに加え、新しい発想を取り入れたことで、この素晴らしい値を達成しています。スポイラー機能を持たしたトランクリッドなどと併せて、このエアロダイナミクス向上でとくに重要な役割を果たしているのがアンダーボディの処理です。エンジンコンパートメントの下側をフラットなカバーで完全に覆い、パッセンジャーセルとラゲージルームの下についても、フラットな仕上げにした上で、金属部分を覆う樹脂のプロテクターを広範囲に取り付けました。リヤスポイラー機能を持ったトランクリッドと、この空力処理を徹底したアンダーボディにより、後輪のリフトも最少に抑えています。また、マウントをボディ側に移し、細かいリブを加えた新しいサイドミラーの設計により風切音の発生を抑え、さらに、遮音性に優れたウインドシールドガラスを採用することで、クラスを超えた静粛性を実現しました。

●エレガンスと先進イメージを融合したエクステリア

アウディのデザインチームは新型Audi A4シリーズに、バランスのいいプロポーションとともに、インパクトのある風貌を与えることに成功しています。テクノロジーイメージを意識させつつも、優美なスポーティさが印象的なスタイリングは、アウディの新しい魅力を湛えています。

フロントエンドでは、水平ラインとフェンダー上部までカバーするボンネットにより、ボディの幅広さが強調されています。ヘッドライトは、底辺が階段状になった独特のグラフィックを表し、ファイバーオプティクスにより映し出されるシャープなエッジが補助ライトの役割を果たすと同時に、上縁のエッジには、ターニングナルとしての機能も添えられています。

ヘッドライトについては、オプションでLED及びマトリクスLEDヘッドライトも用意されています。そのうち、マトリクスLEDヘッドライトのハイビームは、12のLED及び3つのリフレクターで構成されており、ルームミラーの背後に設置されたカメラにより前方の交通状況を観察し、その情報に基づいて個々のLEDの光量を、ほかの道路ユーザーの迷惑にならないよう、自動的に調整します。

●より広く快適になったインテリア

新型 Audi A4 のインテリアは、従来型のそれより、すべての面でディメンションが大きくなっています。ショルダー部分の幅と前席乗員のヘッドクリアランスは、それぞれ11mm、24mm拡大されました。室内長は17mm延長され、リヤレグルームは実質23mm大きくなっています。スペース面での余裕は室内のどこに座っても実感できますが、水平基調で端正にまとめられたインテリアデザインによって広々感がさらに強調されています。左右非対称のデザインをしたセンターコンソールには、S トロニックのセクターレバーとMMIのコントロールターミナルが設置されており、セクターレバーは、ドライバーがそこに手首を乗せてMMIを操作するのに適切な形状になっています。操作系は多くの点で新しくなっており、オートマチックエアコンの操作にも、コントロールダイヤルに温度表示のディスプレイを組み込んだ新発想のデザインが採用されています。

シートも全面的に新しくなっています。フロントシートのサブストラクチャーは高強度スチール製になっており、リヤシートにもマグネシウムや軽量ワイヤーフレームを使って、従来型と比べると、前後席あわせて最大9kgも重量が軽くなっています。アウディの伝統に従って、インテリアに使われるすべての素材について、最大の注意を払って選択、加工が行なわれています。エアメントの上端、空調パネル、センターコンソールのセクターレバーには、精密に加工されたクロームのアクセントが取り付けられています。

アウディを代表する先進テクノロジーであるMMIは、今回操作手順が、全面的に新しくなっています。固定したヒエラルキーを設けない操作の仕組みは、最新のスマートフォンにも通じるところがあります。そのMMIと連動するシステムとして、12.3インチの高輝度液晶モニターを用いたフルデジタルの多機能ディスプレイシステムである「Audiバーチャルコックピット」をオプション設定しています。

●複合材料による軽量ボディ

外寸が大きくなっているにも関わらず、新型 Audi A4 は、従来型と比べて、最大120kgも重量を減らしています（欧州仕様での比較）。ボディそのものも、構造面での軽量化、及び素材の巧みな組み合わせにより、従来型より15kgも軽くなっています。軽量化のためにダッシュボード下のモジュールクロスメンバーを、アルミ押し出し材及びシートアルミで構成する一方、フロントのクロスメンバーにもアルミの押し出し材を使っています。また、フロントのストラットの軸受け部分には、鋳造アルミ製の強化部材を採用。複数のパーツを溶接で組み合わせた従来型の鋼板製コンポーネントと比較すると、重量が左右で合計8kgも軽くなっています。また、パッセンジャーセルの主要な骨組みには、熱間成形鋼板パーツを使って、強度と耐衝撃性能を高めています。ルーフフレームの前面、Bピラー、ドアシル、及びフロアの一部に熱間成型鋼板パーツを使うことで特に強化を図っています。ボディ全体のなかでは、約17パーセントを熱間成型鋼板パーツが占めています。

●豊富に用意された安全のためのアシスタンスシステム

新型 Audi A4 は、アシスタンス（ドライバー支援）システムの分野でも、ベンチマークといえる存在です。数多く設定されたアシスタンスシステムのなかで、全モデルに標準装備となっているのは「オーディプレセンスベシク」「オーディプレセンスシティ」「オーディアクティブレーンアシスト」「リヤビューカメラ」「アダプティブクルーズコントロール」「オーディパーキングシステム」などのシステムです。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」「サイドエアバッグ（リヤ）」「パークアシスト」「サラウンドビューカメラ」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6つ）。

そのうち「オー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が検知されたときは、ドライバーに警告するとともにブレーキでの発動も行ない、場合によってはフルブレーキを発動して衝突の回避、もしくは衝撃の軽減を図ります。衝突が避けがたいか、ESC が作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、「オーディプレセンスベーシック」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て、衝突に備えます。同じく標準装備の「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のをサポートするシステムです。車載カメラでレーンマーカー（車線を区切る白線など）を検知しており、もしドライバーがウインカーを使用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、クルマを元の車線に戻します。

また「アダプティブクルーズコントロール」は、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、そのあと簡単な操作でクルマを再発進できます。さらに、渋滞時にはアクセルやブレーキだけでなくステアリング操作にも介入して、ドライバーの負担を軽減してくれます（トラフィックジャムアシスト）。

●効率と性能を高度にバランスした 2 つの仕様の 2.0 TFSI

排気量 1,984cc の 2.0 TFSI エンジン、新型 Audi A4 シリーズのために、2 つの仕様が用意されています。そのうち、quattro フルタイム 4 輪駆動システムと組み合わされるハイパワー仕様の 2.0 TFSI は、185kW (252PS) の最高出力と 370Nm/1,600~4,500rpm の最大トルクを発揮します。従来型の Audi A4 quattro 用 2.0 TFSI と比べると、30kW (41ps)、20Nm、パワー、トルクが向上しており、その一方で、燃費効率も 15.5km/ℓ と、従来型 (13.6km/ℓ) から 14 パーセントも改善しました。

もうひとつの 140kW (190PS)、320Nm/1,450~4,200rpm を発揮する 2.0 TFSI は、燃費効率とドライバビリティを高度に融合した最新世代の「ライトサイジングエンジン」で、こちらを搭載した FWD 仕様の新型 Audi A4 は、JC08 モードで 18.4km/ℓ と、2.0ℓ のガソリンエンジン車としてはトップクラスの値を実現しています。この卓越した燃費効率は、比較的大きなエンジン排気量がハンディにならず、むしろ前提となる画期的な燃焼方式によるものです。圧縮工程を短縮し、膨張行程を長くしたこの燃焼方式は、従来「ミラーサイクル」と呼称で知られてきましたが、オーディの 2.0 TFSI では、それに 11.8 : 1 という過給器付ガソリンエンジンとしては極めて高い圧縮比、及びディアルインジェクション、AVS（オーディバルブリフト）の各システムを組み合わせることで、かつてない高効率とパフォーマンスの両立に成功しました。

●軽量設計の全輪 5 リンク式サスペンションシステム

オーディは、新型 Audi A4 シリーズのために、軽量設計のまったく新しいサスペンションシステムを開発しました。フロントには、今回さらに改良された 5 リンクのサスペンションを採用しています。マルチリンクの持ち味を活かして、操縦安定性確保のために横方向の力を受けるマウントは硬めの設定にする一方、乗り心地に関わる縦方向のコンプライアンスは、ソフトなチューニングにしています。さらに、すべてのサスペンションリンクとピボットベアリング、及びダンパー支柱を鍛造アルミ製にするなどして、従来型に対し、フロントサスペンションだけで 6kg もの重量を削減しています。リヤサスペンションも今回から、従来型のトラプゾイダル（台形）リンクに代わって 5 リンクのシステムになっていますが、ここでも、アルミなどの軽量素材を多用することで、5kg の重量を削減しています。足回りの軽量化については、従来型比、さらにフロントブレーキで 5kg、新しいエレクトロメカニカルパワーステアリングでも 3.5kg の重量が削られています。

日本市場向けの新型 Audi A4 には、減衰力可変機構を用いたダンピングコントロール付スポーツサスペンションがオプションで設定されています。制御プログラムの選択は、アウディドライブセレクトを介して行います。

●最新の情報テイメントシステムと最高のコネクティビティ

新型 Audi A4 に標準装備される最上級の情報テイメントシステム「MMI ナビゲーション」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に開発した Audi スマートフォンインターフェイスにより、各社スマートフォンとの接続も可能になっています。ディスプレイは、解像度 1.024×480 ピクセルの 8.3 インチ高輝度カラーモニターを採用し、使わないときはダッシュボード内に収容される仕組みです。操作は 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。また MMI を機能的に細くする Audi connect は、Wi-Fi ホットスポットにより、最高 8 台までのモバイル端末をインターネットに同時接続することを可能にしてくれるほか、ドライバーに、固有のオンラインサービス (Audi connect Navigator) も提供してくれます。

Technical Information : 詳細説明

新型 Audi A4

テクノロジーとデザインの美を融合 時代をリードするプレミアムミッドサイズセダン

Audi A4 は、プレミアムミッドサイズカーの世界的ベストセラーであると同時に、アウディブランドの中核となるボリュームモデルです。Audi A4 は、いつの時代でも、テクノロジーとデザインの美を魅力的な形で融合させてきましたが、今回の新型もその点は同様で、同時にすべてを徹底して見直し、また磨き上げることで、このセグメントの新たなベンチマークに相応しいクルマとして生まれ変わりました。

開発の過程でプライオリティが置かれたのは、燃料消費とエミッションを減らしつつ、すべての面でグレードアップを果たすことでした。走行抵抗を減らすために、あらゆる努力が払われましたが、その好例がエアロダイナミクスで、新型 Audi A4 は、クラス最高の空気抵抗係数 (Cd) 0.23* (欧州仕様) を達成しています。

新型 Audi A4 はまた、安全性と快適性の面でもこのセグメントの新しいリーダーと呼ぶにふさわしいクルマに仕上がっています。安全対策の面では、アウディ独自の先進システムである「プレセンス」の機能をさらに拡充することで、ミッドサイズカーの水準を超えた予防安全／乗員保護を実現しています。全モデルに標準化された「アダプティブクルーズコントロール」に新たに加えられた機能「トラフィックジャムアシスト」は、アクセル、ブレーキに加えて、状況に応じてステアリング操作にまでシステムが介入することで、将来のパイロティドドライブ (自動運転) への途を切り拓いています。

どの席に座っても十分なスペースが確保された室内は、デザインの面でも魅力的であり、さらに上位セグメントのクルマに負けないクオリティも確保しました。この新シリーズのために、シート、操作系から、インフォテイメントシステム、オートマチックエアコンディショナーまで、デザインだけでなく機能が全面刷新されています。

ドライブシステムは、従来モデル同様、FWD (前輪駆動) と quattro フルタイム 4 輪駆動の 2 タイプ設定されています。両仕様ともエンジンは 2.0ℓ 直列 4 気筒の TFSI (直噴ガソリンターボ) ユニットが搭載されますが、パワー / トルクは FWD 仕様は 140kW (190PS) / 320Nm、quattro 仕様は 185kW (252PS) / 370Nm と異なっています。

従来型の Audi A4 と比べると、どちらの仕様の 2.0 TFSI エンジンも、パワーを向上させつつ、燃料消費を大幅に削減しています。とくにアウディの最新世代の「ライトサイジングエンジン」である FWD 用 140kW (190PS) ユニットは、まったく新しい燃焼方式を採用することで、18.4km/ℓ (JC08 モード) と、クラストップレベル (ガソリンの 2.0ℓ クラスとして) の燃費効率を実現しており、また、quattro 用の 185kW (252PS) ユニットは、従来の 2.0 TFSI エンジン (211PS) から出力を 41PS も向上させて、運動性能を大幅に改善しています。トランスミッションは、全モデル 7 速 S トロニックを搭載していますが、FWD 仕様の Audi A4 への S トロニック搭載は今回が初めてで、スポーティなドライブ感覚が断然高まることになりました。この新開発の S トロニックには、フリーホイールリング機能が Audi A4 シリーズとして初採用されており、燃料消費の削減に貢献しています。

新型 Audi A4 には、エレクトロニクスを駆使した先進的なテクノロジーが多数採用されていますが、大型のモニターを用いた最新のアウディ MMI により、それらを簡単な操作で一元的にコントロールできるようにしています。マトリクス LED ヘッドライト、アウディ スマートフォンインターフェイス、バンク

& オルフセンの3Dサウンドシステム、新開発のドライバーアシスタンスシステム、Audi connectなど
はいずれも、この新シリーズのために新たに開発された注目の先進テクノロジーです。

Cd=0.23*：卓越したエアロダイナミクス

新型 Audi A4 シリーズは、エアロダイナミクスの面で、新たなベンチマークを構築しました。Cd 値はわずか0.23* (欧州仕様) に過ぎません。デザイン面での細かなリファインに加え、新しい発想を取り入れたことで、この素晴らしい値を達成しています。その新しい発想とは「エアの流し方」で、例えば、バンパー下方のエアインレットの左右外側に別の開口部を設けており、そこからエアの一部をホイールハウス内に導き、なるべく抵抗の少ない形で外に流すようにしています。また、



、トランクリッド後端をスポイラーのような形状にしたほか、サイドミラーのステイをドア側に設置し、ミラーカバーに微かなリブを設けることで、空気抵抗を減らしながら、風騒音の発生を抑制しています。実際、風騒音は従来型に対して大幅に削減されており、さらにウインドシールドに遮音効果の高いアコースティックガラスを採用することで、クラスを超えた静粛性を実現しています。

もうひとつ、エアロダイナミクスの向上で重要な役割を果たしているのがアンダーボディの処理です。エンジンコンパートメントの下側をフラットなカバーで完全に覆い、パッセンジャーセルとラゲージルームの下についても、ボディや燃料タンクの金属部分を覆う樹脂のプロテクターを広範囲に取り付けました。リヤサスペンションのウィッシュボーン型ラテラルアームには特殊なカバーを被せ、さらに各所に小型のスポイラーを設置して、エアの流れを誘導するようにしています。スポイラー機能を持ったトランクリッドと、この空力処理を徹底したアンダーボディにより、後輪のリフトも低く抑えています。

エレガンスとテクノロジーイメージ：エクステリアデザイン

新型 Audi A4 の全長は4,735mm で、従来型と比べて15mm 長くなりました。全幅は15mm 拡大されて1,840mm になり、全高は10mm 低くなり1,430mm (Sport は1,410mm) ですが、これはプレミアムセグメントのセダンのなかでは低い値です。ホイールベースは15mm 延長されて、2,825mm になりました。



アウディのデザインチームは新型 Audi A4 シリーズに、バランスのいいプロポーションとともに、インパクトのある風貌を与えることに成功しています。テクノロジーイメージを意識させつつも、優美なスポーツ性が印象的なスタイリングは、アウディの新しい魅力を備えています。

フロントエンドでは、水平ラインとフェンダー上部までカバーするクラムシェルデザインのボンネットにより、ボディの幅広さが強調されています。シングルフレームグリルはより広く低くなり、立体的な造形がなされた8本の水平バーにより、質感と存在感がさらに高まっています。ヘッドライトは、底辺が階段状になった独特のグラフィックを表し、ファイバーオプティクスにより映し出されるシャープなエッジが補助ライトの役割を果たすと同時に、上縁のエッジには、ターンシグナルとしての機能も添えられています。

ほかにオプションで LED ヘッドライト及びマトリクス LED ヘッドライトも用意されています。どちらのバージョンも、ロービームが目のような形状になっており、11 の発光ダイオードから成るこのロービームは、わずか 20W の電力しか消費しません。ターンシグナルとオールウェザーライトが、その下に設置されています。

マトリクス LED ヘッドライトのハイビームは、12 の発光ダイオード及び 3 つのリフレクターで構成されています。ルームミラーの背後に設置されたカメラにより前方の交通状況を観察し、その情報に基づいてコントロールユニットが、12 の発光ダイオードのそれぞれを、点灯させたり消したり、もしくは 64 段階に光量調整したりします。これによってハイビームの配光を合計数百万にも及ぶ組み合わせで制御していくことで、ほかの道路ユーザーに眩しい思いをさせることなく、陽光に近い特性の光で前方を明るく照らしていくのです。また、道路標識に対しても、そこからの反射によりドライバー自身が眩惑されないように、光の強さを自動的に加減して照らします。



マトリクス LED ヘッドライトの照射方向調整は、ライトの焦点位置をずらすことで行っています。内蔵されているダイナミックインジケータは、一列に並べた発光ダイオードにより、内側から外側（曲がる方向）に向けた光の流れを作り出すことで、ほかの道路ユーザーに進行方向をわかりやすく示します。

エレガントで、ロジカルで、ハーモニアスな - 流れるようなラインを備えた新型 Audi A4 のサイドシルエットは、スポーティでとても伸びやかです。フェンダーの上端までカバーしたボンネットには、合計 4 本の柔らかい曲線が刻まれており、ヘッドライトのコーナーから始まるシヨルダーラインは、微妙な曲線を描きつつ、ボディサイドを横断してリアエンドで反対側のラインと合流しています。アウディの伝統にならって、ウインドーラインから下の部分とルーフまではおよそ 2 対 1 の比率になっています。



ヘッドライト同様、3D の多面構造を採用したテールランプは、内側の下方コーナー部分が深く落ち込んだ特殊な形状になっています。それぞれのライトユニットに LED が内蔵されています（LED ヘッドライト搭載モデル）。ブレーキライトは、ライトユニットの外側下方に置かれており、ダイナミックブレーキライトが、ユニット上端のストリップを構成しています。

9 タイプ + Audi exclusive の特別色が用意されたエクステリアカラー

新型 Audi A4 には、基本 9 タイプのボディカラーが設定されています。そのうち、ソリッドペイントはアイビスホワイトの 1 色のみで、残りはメタリックもしくはパールエフェクトペイントのモンズングレー、ミストブラック、グレイシアホワイト、フロレットシルバー、ムーンライトブルー、アーガスブラウン、タンゴレッド、デイトナグレーの各色で、さらに Audi exclusive を利用すれば、自分好みの特別なカラーを注文することができます。

より快適に便利になったインテリア

新型 Audi A4 のインテリアは、従来型のそれより、すべての面でディメンションが大きくなっています。シヨルダ部分の幅と前席乗員のヘッドクリアランスは、それぞれ 11mm、24mm 拡大されました。室内長は 17mm 延長され、リヤレッグルームは実質 23mm 大きくなっています（数値はいずれも欧州仕様での比較）。スペース面での余裕は室内のどこに座っても実感できますが、水平基調で端正にまとめられたインテリアデザインによって広々感がさらに強調されており、低いダッシュボードがとくにそういう印象を補強しています。緩やかに傾斜してカーブしたダッシュボードのフロント面には長い帯状のエア吹き出し口が配置されており、エレガントなデザインと刷新された機能を融合しています。ダッシュボードのアップーエッジと連続したドアトリムが、ドライバーと乗員には圧迫感を与えない形で、室内を取り囲んでいます。



左右非対称のデザインをしたセンターコンソールには、S トロニックのセクターレバーとともに MMI のコントロールターミナルが設置されています。ターミナルはダッシュボード側に設置され、低く設定されたセクターレバーは、ドライバーがそこに手首を乗せて MMI を操作するのに、適切な形状になっています。

オートマチックエアコンも、コントロールダイヤルに温度表示のディスプレイを組み込んだ新しい発想のデザインを採用しています。エアコンの制御を行うには、幾つかのボタンとダイヤルがあれば十分です。コンデンサー式のロッカースイッチのどれかを指で操ると、暗い LCD ディスプレイ上に当該の機能が拡大されて示され、そこから設定を選ぶようになっています。エアコンディショナー自体も全面的に再設計されています。効率的なファンモーターと冷却サーキット、及び高度



にフレキシブルな制御により、エネルギー消費を最小にしつつ、高いエアクオリティを実現しています。フレッシュエア導入、リサーキュレーティング、どちらのモードでも、活性炭フィルターの働きで、最少のパーティキュレイトまで捕捉する一方で、幅広い帯状をした新しいエアイベントにより、循環するエアボリュームを増やしなが、静かで乗員に直接風をあてないベンチレーションを可能にしています。室内は 3 つのゾーンに分割して、それぞれ独立した空調設定ができるようになっており、後席の乗員のために、デジタルディスプレイを備えた専用のコントロールユニットが設置されています。

今回はシートも全面的に新しくなっています。人間工学に配慮して設計されたフロントシートは、標準タイプとスポーツシート（Sport に標準）の基本 2 タイプ用意されており、いずれも電動パワー調整を備え、ヘッドレストは高さだけでなく前後方向にも調整できるようになっています。スポーツシートにはシートヒーターを標準装備しました（標準シートではオプション）。

フロントシートのサブストラクチャーは高強度スチール製になっており、リヤシートにもマグネシウムや軽量ワイヤーフレームを使って、従来型と比べると、シートだけで最大 9kg 重量が軽くなりました。

ステアリングホイールも新デザインになっています。ドライバー用エアバッグを小さなモジュールに納めることで、インストルメントパネルへの良好な視界を確保しました。軽量化のために、ステアリングホイールのフレームもマグネシウム製になっています。軽量化については、カーペット、アルミ製ブレ

キーペダル、発泡プラスチック製のエアコン デフロストダクトで、さらに 4kg の重量が削減されました。

アウディの伝統に従って、インテリアに使われるすべての素材について、最大の注意を払った選択及び加工が行なわれています。エアメントの上端、空調パネル、センターコンソールのセクターレバーには、精密に加工されたクロームのアクセントが取り付けられています。ドアトリムにぴったり面一で埋め込まれたドアハンドルは、新型 Audi A4 のインテリアのなかでも、とくに新鮮で魅力的なディテールのひとつです。また、シートやトリムの縫い目は、どれもきわめて細く、正確に平行のラインを描いています。

新しい MMI の操作方式

新型 Audi A4 におけるもうひとつの技術革新が MMI システムです。日本市場向けの新型 Audi A4 は、そのなかでもっとも高度なナビゲーションシステムを備えた「MMI ナビゲーション」を全モデルに搭載しています。MMI の操作の手順は、今回全面的に新しくなっており、メニュー設定などの固定したヒエラルキーを設けない操作の仕組みは、最新のスマートフォンにも通じる場所があります。よりシンプルで使いやすい操作ロジックにより、従来の階層化されたメニューの構成が置き換えられています。使用頻度の高い機能については、2~3 度のクリックで呼び出すことができます。

MMI ターミナルの中央には、白いイルミネーションでリングが飾られたお馴染みのロータリーコントローラーが置かれています。そして、ターミナルの前方には、使用頻度の高いメニューを簡単に呼び出すための自由にプログラミングできる 8 つのボタンも備わっています。

今回追加された新しい機能のなかでもとくに注目に値するのが MMI サーチです。これはすべての基本メニューから呼び出すことができ、インターネットの検索エンジン同様、自由なテキストによるインプットを受けつけます。通常は、幾つかの文字を入力しただけで、クルマの現在位置を考慮に入れた検索を行ってくれます。例えばレストランを探しているときなど、その名前と都市の最初の一文字を入力しただけで検索結果が表示されます。

アウディバーチャルコックピット

新型 Audi A4 では、最先端のドライバーインターフェイスとして、フルデジタルの多目的ディスプレイ機構である「アウディバーチャルコックピット」を選択することができます（マトリクス LED ヘッドライトとセットオプション）。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、アウディが構築した「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、それぞれに、アウ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 グラフィックプロセッサ「T30」が搭載されています。



通常のメーターパネルの代わりに搭載された 1,440×540 ピクセルの解像度を持った 12.3 インチ LCD モニターに映し出される画面は非常に鮮明です。高性能プロセッサの働きにより、システムは毎秒 60 フレームのレートで緻密なアニメーションをディスプレイ上に映し出すため、例えば、仮想タコメーターの針も、とても正確で自然な動きを示します。ドライバーは、マルチファンクションステアリングホイールに設置された“View” ボタンを押すことで、バーチャルコックピットの画面表示を切り替えることができます。画面表示は基本として 2 タイプ設定されており、そのうち「インフォテイメントビュー」にすると、中央に大きなウィンドーが開いて、そこにナビゲーションマップや電話、ラジオ、オーディオなどに関するリストが表示され、タコメーターとスピードメーターが、両端の下方に丸型の計器として表示されます。もうひとつの「クラシックビュー」にすると、そうした丸型計器のサイズがアナログ

メーターパネルの場合と同じぐらいまで大きくなり、中央のウインドーの面積がそのぶん小さくなります。

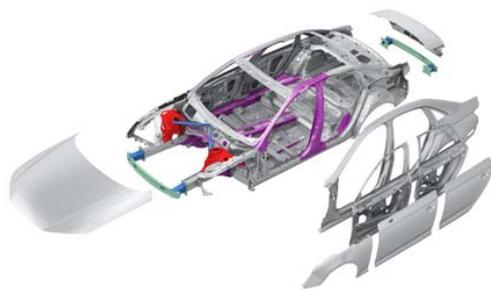
オーディオバーチャルコックピットのディスプレイでは、ナビゲーション用の単純な矢印から複雑な動画まで、様々な情報がそれぞれ工夫された表現手法によりわかりやすく提示されます。ディスプレイの色は、基本メニューに応じて変化し、例えば、メディアメニューだとオレンジ、電話のメニューだとグリーンが選ばれます。ディスプレイの一番下の部分には、外気温、時間、走行距離、警告サインなどが常時表示されています。アナログ仕様のメーターパネルにあるドライバーインフォメーションシステムのディスプレイ同様、バーチャルコックピットの諸操作は、MMIのロータリーコントローラーのほか、ステアリングホイールに設置されたボタンスイッチでも行えます。

このクラスでは貴重なヘッドアップディスプレイ

新型 Audi A4 にはまた、オプションとしてヘッドラップディスプレイも設定されています。これは、ウインドシールドに、簡単に読み取れるシンボルや文字という形で、情報を映し出すシステムで、白い LED バックライトを用いた TFT モニターによりカラー画像が生み出されます。その画像を、非球形の 2 枚のミラーにより反射させて拡大し、同時に、ウインドシールドの曲面に由来する歪みを補正しています。情報は 200×80mm サイズのウインドーのなかに現れ、ドライバーから前方 2m の位置に浮き上がっているように見えます。そのため、ドライバーは眼の焦点を調整する必要がなく、一瞬のうちに読み取ることができます。MMI を使って、ドライバーはどの情報をディスプレイ上に表示させるか選択することができます。表示場所と明るさも設定することができます。

複合材料による軽量ボディ

外寸が大きくなっているにも関わらず、新型 Audi A4 は、従来型と比べて、最大 120kg も重量を減らしています（ヨーロッパ仕様での比較）。ボディそのものも、構造面での軽量化、及び素材の巧みな組み合わせにより、従来型より 15kg も軽くなっています。



軽量化のためにダッシュボード下のモジュールクロスメンバーを、アルミ押し出し材及びシートアルミで構成する一方、フロントのクロスメンバーにもアルミの押し出し材を使っています。

フロントのストラット（スプリング / ダンパー ユニット）の軸受け部分には、アルミダイキャスト製の強化部材を採用しています。複数のパーツを溶接で組み合わせた従来型の鋼板製コンポーネントと比較すると、重量が左右で合計 8kg も軽くなっています。この設計により、ストラットの上端とボディ本体との接合剛性が上がり、ハンドリング性能を高めるための条件を整えることができました。

新型 Audi A4 ではまた、パッセンジャーセルの主要な骨組みに、熱間成形鋼板パーツを使って、強度と耐衝撃性能を高めています。ルーフフレームの前面、B ピラー、ドアシル、及びフロアの一部に熱間成型鋼板パーツを使うことで特に強化を図っています。ボディ全体のなかでは、約 17 パーセントを熱間成型鋼板パーツが占めています。

静粛性を高め安全対策を凝らしたキャビン

高いボディ剛性は、正確なハンドリングと優れた乗り心地を得る上での重要な前提条件のひとつです。新型 Audi A4 は、この分野で定評のあった従来型に比べて、さらにボディ振じり剛性を高めるとともに、ドアのシーリングに念入りな配慮を施すとともに、ウインドシールドには、遮音フィルムを挟んだ安全

合わせガラスを採用することで、きわめて高いレベルの室内静粛性を実現しました。

新型 Audi A4 は、パッシブセーフティの面でも模範的なクルマです。万一の場合には、フロント、サイドのエアバッグに加えて、アウディ独自のアシスタンスシステムである「アウディプレセンスベーシック」が乗員に特別な保護を提供します。これは、衝突の危険を事前に察知して、前席シートベルトのテンションを高め、エアバッグとシートベルトの効果を自動的に最適化させるシステムです。

豊富に用意されたアシスタンスシステム

新型 Audi A4 は、アシスタンス（ドライバー支援）システムの分野でも、ベンチマークといえる存在です。数多く設定されたアシスタンスシステムのなかで、全モデルに標準装備となっているのは「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」「アウディアクティブレーンアシスト」「リャビューカメラ」「アダプティブクルーズコントロール」「アウディパーキングシステム」などのシステムです。さらにオプション（「ドライバーズアシスタンスパッケージ」もしくは「リャセーフティパッケージ」「パークアシストパッケージ」）で、「アウディサイドアシスト」「アウディプレセンスリャ」「後席サイドエアバッグ」「パークアシスト」「サラウンドビューカメラ」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 6 つ）。

アウディプレセンスシティとプレセンスベーシック

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が検知されたときは、ドライバーに警告するとともにブレーキも作動させます。場合によっては、衝突回避のため自動的にブレーキをフル作動。またこれを補助する「プレセンスフロント」によって、それ以上の速度域で、衝突の危険性の警告や、ブレーキング操作（必要な場合は古ブレーキ）を行ないます。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えています（「ターンアシスト」。2km/h～10km/h の走行スピードで作動）。衝突が避けがたいか、ESC が作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、「アウディプレセンスベーシック」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て、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整備を行う）。

アウディアクティブレーンアシスト

また、「アウディアクティブレーンアシスト」は、約 60km/h 以上で車線維持をサポートするシステムです。車載カメラで路上の白線を検知して、ドライバーがウインカーを使用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、システムが電動パワーステアリングに介入して、ステアリングを優しく修正し、クルマを元の車線に戻します。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。ステアリング操作への修正の代わりに、ステアリングホイールを震わせる設定も選ぶことができます。

アウディサイドアシスト

オプション設定されている「アウディサイドアシスト」は、ドライバーの車線変更操作をサポートするシステムです。15km/h 以上で走行中、リャに設置された 2 つのレーダーセンサーを使って 70m 以内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作動している場合には、LED ライトを激しく点滅させることで強い警告とします。

オーディブレセンスリヤ

この「オーディブサイドアシスト」の機能は、同じオプションパッケージに含まれる「オーディブレセンスリヤ」のシステムと融合することで、さらに補強されることとなります。オーディブレセンスリヤは、後方からの衝突の危険に対してドライバーに警告を発し、オーディブレセンスベーシックと同様、前席シートベルトのテンションを高め、ウインドウやオプションのサンルーフを閉めるなどして追突に備えるシステムです。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、オーディブ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、オーディブレセ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」が自動的に働くこととなります。これは、ドライバーが駐車スペースからバックで車両を出す際、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り、警告サイン、警告音、ブレーキペダルの振動、という順で発せられます。リヤに設置された複数のレーダーセンサーにより、後方の状況を常時監視しています。

エグジットワーニング

「エグジットワーニング」は、同じくオーディブレセンスリヤに含まれる機能のひとつです。降車時に後方からほかの車両が近づいている場合、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。この機能は、エンジンが停止してから一定期間（約3分間）有効となります。

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超音波センサーから情報を得て分析するこのシステムは、ともしれば煩雑な駐車時のステアリング操作をドライバーに代わって行ってくれます。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レクターレバーを操るだけで、パーキング作業を完了することができます。

トラフィックジャムアシスト機構付の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、レーダー、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、利便性と安全性を大幅に高めたシステムです。また新たに追加された「トラフィックジャムアシスト機能」は、0km/h～65km/hで渋滞時に先行車両にあわせて制御を行い、車速が0km/hになっても3秒以内に先行車両が動き出せば、自動的にクルマを再発進。さらにアクティブブレーンアシストのシステムと連携して、アクセル、ブレーキだけでなく、車線から逸脱しそうになると自動的に修正舵を切るステアリングの操作にも介入し、渋滞などでのドライバーの負担を大幅に軽減します。

サラウンドビューカメラ

オプションの「サラウンドビューカメラ」を選択すると、フロントグリル、サイドミラーなどに、車両の周囲360度を見渡すためのカメラが設置されます。それらにより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俯瞰図を映し出すことができます。このシステムは、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。リヤクロストラフィックアシストとサラウンドビューカメラが組み合わされることで、後退時などの安全性がさらに高まることとなります。

新次元のパワーと効率：2つの仕様の2.0 TFSI

排気量 1,984cc の 2.0 TFSI エンジンは、新型 Audi A4 シリーズのために、2つの仕様が用意されています。いずれも、シリンダーヘッド一体型の排気マニフォールド、最新のサーマルマネジメントシステム、排気バルブの可変制御を行うアウディバルブリフトシステム (AVS)、ターボチャージャーの電動ウエストゲート、中間負荷領域において吸気マニフォールドからの間接噴射により FSI 直噴を補足する「デュアルフェューエルインジェクション」といった革新機構やテクノロジーを採用しています。



quattro フルタイム 4 輪駆動システムと組み合わせられるハイパワー仕様の 2.0 TFSI は、185kW (252PS) の最高出力と 370Nm/1,600~4,500rpm の最大トルクを発揮します。従来型の Audi A4 quattro 用 2.0 TFSI と比べると、30kW (41ps)、20Nm、パワー、トルクが向上しており、このエンジンを搭載する新型 Audi A4 2.0 TFSI quattro (7 速 S トロニック採用) は 0-100km/h を 5.8 秒*、最高速は電子リミッターの作動する 250km/h に達するなど、本格スポーツモデルに近い運動性能を実現しています。その一方で、燃費効率も 15.5km/ℓ と、従来型 (13.6km/ℓ) から 14 パーセントも改善しました。

前輪駆動 (FWD) 仕様の新型 Audi A4 に搭載される 2.0 TFSI のもうひとつの仕様は、140kW (190PS) の最高出力と 320Nm/1,450~4,200rpm の最大トルクを発揮します。こちらを搭載した新型 Audi A4 の走りも活発で、7 速 S トロニックとの組み合わせで 0-100km/h を 7.3 秒で加速し、最高速は 210km/h に達します。その一方で、燃費効率は、従来型 (出力は 180PS) から劇的に改善されており、JC08 モードで 18.4km/ℓ と、ハイブリッドを除く 2.0ℓ のガソリンエンジンとしてはトップクラスの値を実現しています。

ダウンサイジングからライトサイジングへ

こうした素晴らしい成果が得られた最大の要因は、新しい技術戦略にあります。エンジンのダウンサイジングで確実な成果を上げてきたアウディは、新たに「ライトサイジング」というコンセプトを掲げてさらなる技術革新に挑戦しました。2.0 TFSI の卓越した燃費効率は、比較的大きなエンジン排気量がハンディにならず、むしろ前提となる画期的な燃焼方式によるものです。おとなしいドライブスタイルで新型 Audi A4 を走らせた場合、ドライバーは、小型エンジンのような経済的メリットを得られます。その一方で、活発に走らせたときには、排気量相応のパフォーマンスが提供されるのです。

圧縮工程を短縮し、膨張行程を長くしたこの燃焼方式は、従来「ミラーサイクル」と呼称で知られてきましたが、アウディの 2.0 TFSI では、それに 11.8 : 1 という、過給器付ガソリンエンジンとしては極めて高い圧縮比、及びデュアルインジェクション、AVS (アウディバルブリフト) の各システムを組み合わせることで、かつてない高効率とパフォーマンスの両立に成功しました。

新しい燃焼方式と、高められた圧縮比の効果は、とりわけ、一般的に使用頻度の高い中間負荷領域で得られます。その場合、吸気バルブは通常よりずっと早いタイミングで閉じられますが、結果、吸気マニフォールド内の気圧が高まるようになり、スロットルロスが低減されます。圧縮工程が短縮されたことで、シリンダー内で圧縮されるガスの量は 1.4 TFSI と同レベルになって燃料消費が抑制される一方、膨張行程においては、2.0ℓ の排気量と高圧縮比のメリットがフルに得られることとなります。高い燃焼圧と長い膨張行程の相乗効果により、エンジンの効率が大幅に高まるのです。

低～中間負荷領域で、吸気時間を短縮してもスワールが十分発生するように、2.0 TFSI の燃焼室、ピストンのリセス、吸気ダクト及びターボチャージャーの設計を最適化しています。吸気マニフォールドへのインジェクターの追加も（ポート噴射）、燃料の霧化に大いに貢献しています。高負荷運転時には、オーディバルブリフトのシステムにより、吸気バルブの閉じるタイミングを遅らせて混合ガスの充填量を増やし、パワーを向上させます。高負荷領域では、デュアルインジェクションは気筒内への直接噴射が中心となりますが、そのときの燃料噴射の圧力は、250 バールにまで高められています。

単体重量をわずか 140kg に抑えたこの新エンジンには、ほかにも、シリンダーヘッドと一体化されたエグゾーストマニフォールド、2 ループ式の冷却回路、低フリクション型エンジンオイル（0W-20）の採用など、効率を高めるための様々な設計上の工夫が取り入れられており、結果として、2.0ℓ クラスではもっとも燃費効率に優れたガソリンエンジンに仕上がっています。

なお新型 Audi A4 には、燃料消費と CO₂ の排出を最小化するために、全モデルに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搭載しています。

quattro フルタイム 4 輪駆動システム

アウディの quattro フルタイム 4 輪駆動システムは、運動性能、トラクション、安全性、直進安定性といったものをクルマに求める上で究極のテクノロジーといえます。新型 Audi A4 のものは、純粋にメカニカルなシステムであるため、作動にタイムラグがありません。通常の運転状況では、システムの中核コンポーネントであるセルフロックング センターディファレンシャルにより、エンジントルクの 60 パーセントをリヤアクスルに、40 パーセントをフロントアクスルに振り分けていますが、路面条件や走行状況に応じて、最大フロントに 70 パーセントまで、リヤに 85 パーセントまで、エンジントルクを振り分けることが可能です、



今回さらなる進化を遂げた「ホイールセレクトティブ トルクコントロール」は、そのメカニカルなドライブトレインを補足するシステムのひとつであり、いまやすべての路面状況で機能を果たすようになりました。高速コーナリングにおいては、そのソフトウェア機能が、ホイールスピンの発生を予見して、コーナーに対して内側にある車輪（FWD モデルの場合は前輪、quattro モデルでは前後輪）に軽くブレーキをかけます。こうした制御は、ドライバーがアクセルペダルを踏んでいない場合でも行なわれ、その結果、左右不均等な力のかかり方により、クルマはコーナー内側に向けて若干姿勢を変えるようになります。また、ロールステアの影響がより長い時間ニュートラルを保つようになり、ハンドリングはより正確で、安定したものになります。

前後 5 リンク式サスペンションシステム

新型 Audi A4 の運動性能と乗り心地は、上級モデルのそれにも匹敵します。アウディのエンジニアは、このモデルシリーズのために、体系的な軽量設計と正確なレスポンスを特徴とする新しいサスペンションシステムを開発しました。

フロントには、今回さらに改良された 5 リンクのサスペンションを採用しています。このシステムの特徴は、前後方向と横方向の力に対し、別個に適切なコンプライアンスの設定が行なえる点ですが、新型 Audi A4 シリーズでは、操縦安定性確保のために横方向の力を受けるマウントは硬めの設定にする一

方、乗り心地に関わる縦方向のコンプライアンスに関しては、ソフトなチューニングを施しています。また、サブフレームとボディの接合部分にオイル封入式マウントを採用することで振動の伝達を最少に抑えつつ、アッパーリンクは直接ボディフレームにつなげる設計に変更して、ハンドリング性能に必要な支持剛性を確保しました。同時に、バネ下重量を減らしてタイヤの接地性、乗り心地を高めるために、すべてのサスペンションリンクとピボットベアリング、及びダンパー支柱を、鍛造アルミ製にしています。軽量化のための方策としては、さらに、モノチューブダンパーや薄い中空スタビライザーバー、セグメンティドホイールハブなども採用し、従来型の Audi A4 に対して、フロントサスペンションだけで 6kg もの重量を削減しました。

また、フロントサスペンションのロワリンクは、新開発のラバーマウントを介して高張カスチールとアルミのハイブリッド構造から成るサブフレームに連結されています。サブフレームをボディのフロント部に固く設置することで、振動を最小化し、最高の敏捷性を得るための基本条件を整えています。

一方、リヤサスペンションは、従来型のトラペゾイダル（台形）リンクに代えて、新開発の 5 リンクのシステムを採用しています。ここでも、様々な材料を組み合わせることで、トータル 5kg の重量を削減しています。バネ下重量が軽減されたことで、タイヤの接地性が高まってよりスポーティな走りが可能になったほか、新しいダンパー及びブッシュ類のチューニングの助けもあって、乗り心地もよりスムーズになりました。モノチューブ式ショックアブソーバーが初めて採用され、ここでも重量が削減されています。

リヤサスペンションも、オイル封入式マウントを介してボディと接続されています。このマウントにより、サスペンションの横方向の剛性を確保しながら、路面からのショックの伝達を減らしています。また、燃費向上のために、低フリクション型ホイールベアリングと、転がり及び空気抵抗削減効果のあるエアロデフレクターを採用しました。

ホイールとブレーキ

新型 Audi A4 には、モデルによって 16 インチもしくは 17 インチの軽合金ホイールが標準装備されます。ほかにメーカーオプションとして、フロー成型鋳造タイプ（S line パッケージでは標準装備）を含めた 18 インチホイールも用意されています。新型 Audi A4 シリーズのために Audi が開発したホイールはすべてきわめて軽量（重量は最高でも 12.5kg 以内）に仕上がっており、クルマのバネ下重量を減らすことで、Audi A4 のスポーティなドライビング性能に貢献しています。転がり抵抗はすべてのタイヤで最適化されています。

ディスクタイプのブレーキは、アルミ製の固定キャリパーを備えたタイプを新開発していますが、これも従来型に比べて、おおよそ 5kg も軽くなっています。前輪には、314 径（185kW 仕様は、338mm 径）のベンチレーティドディスクが備わります。新たにホールディング及びスターティング機能が追加されたエレクトロメカニカルパーキングブレーキはリヤホイールに作動します。走行安定性を確保するためのエレクトロニック スタビリゼーション コントロール（ESC）のシステムにも新しいプログラムが追加され、従来よりさらに作動が精密かつ繊細になっただけでなく、dynamic モードを選択すれば、エンジンに対する介入（トルク抑制）が最少となっており、ブレーキに対する介入も若干控えめになります。

ダイナミックサスペンションとオーディオドライブセレクト

日本市場向けの新型 Audi A4 には、減衰力可変機構を用いたダンピングコントロール付スポーツサスペンションがオプションで設定されています。センサーで、4 輪すべての動きを把握するとともに、前後及び横方向の加速度を測定して、そのときどきの路面やドライビング状況に対応するよう、ショックアブソーバーの減衰力が常時調整されます。それにより、優れた操縦安定性と乗り心地を両立させているのです。

このテクノロジーの軸となるのは、電子磁力制御のバルブをピストンの中に備えた新開発のショックアブソーバーです。内部のバルブを操ることで、ショックアブソーバーの中のオイルの流速を変えて、ダンパー減衰力を調整しています。サスペンションの中央制御ユニットが、千分の数秒という短い時間単位ですべてのセンサーから情報を分析処理し、4輪それぞれのショックアブソーバー減衰力を別個にコントロールしていきます。ダンパーバルブの調整幅もワイドに設定されており、それにより、ソフトな乗り心地からハンドリング重視の硬い足回りまで、幅広いサスペンションの特性を提供します。

ダイナミックサスペンションの制御プログラムの選択は、新型 Audi A4 全モデルに標準装備されているオーディオドライブセレクトを介して行います。ドライバーは、オーディオドライブセレクトに設定された Comfort、Auto、Dynamic、Efficiency、Individual の5つのモードから選択することで、可変ダンパーの制御プログラムだけでなく、アクセルペダルのレスポンス、7速Sトロニックのシフトプログラム、アダプティブクルーズコントロールの制御プログラムなどを、同時に調整することができます。

電動パワーステアリング

オーディオが新型 Audi A4 シリーズのために開発した電動パワーステアリングは、従来型のシステムに対して 3.5kg も重量が軽くなっています。この新しいパワーステアリングは、エネルギー消費が非常に少なく、また 15.9 : 1 という、非常にクイックでスポーティなレシオを備えています。パワーアシストのレベルは、車速をパラメーターに制御しています。路面からのフィードバックを適格に伝え、操舵の反応も遅れがなく非常に正確です。この新しい電動パワーステアリングは、トラフィックジャムアシストの機能を備えたアダプティブクルーズコントロールなど、幾つかのドライバーアシスタンスシステムと機能的に連携しています。

インフォテイメントシステムと Audi connect

新型 Audi A4 に全モデル標準装備される最上級のインフォテイメントシステム「MMI ナビゲーション」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、さらにオーディオが独自に開発した 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 8 つ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、解像度 1.024×480 ピクセルの 8.3 インチ高輝度カラーモニターを採用し、使わないときはダッシュボード内に収容される仕組みになっています。前述のとおり、操作は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

ハードウェアモジュールの Audi connect は、最新鋭のインフォテイメントシステムである MMI ナビゲーションの理想的な補足アイテムといえます。付属機能である Wi-Fi ホットスポットにより、最高 8 台までのモバイル端末をインターネットに同時接続することができ、ドライバーだけでなくほかの乗員も、手持ちの端末を使ってネットサーフィンや eメールの通信を楽しむことができます。またドライバーは、Audi connect 固有のオンラインサービス (Audi connect navigator) を受けることが可能です。Audi connect には、Google Earth と Google Street View を使ったナビゲーションから、オンラインの交通情報、駐車場検索、さらにツイッターなどのソーシャルネットワークまで、実に幅広い機能が備わっています。そうした機能はいずれも、移動中の車内での利用を考慮して操作などが工夫されています。

Audi スマートフォンインターフェイス

もうひとつの新機能は、Audi スマートフォンインターフェイスです。これにより Apple Car Play と Android Auto の両方のアプリが車載システムの一部として提供されます。顧客が iOS もしくは Android スマートフォンを USB ポート (iOS の場合は 7.1 以降、Android の場合は 5.0 Lollipop 以降に対応) につなぐと、ナビゲーション、電話、ミュージック、及び一部の第三者アプリといったスマートフォン コンテンツが車載のシステムと共有され、MMI メニューから呼び出すことが可能になります。それらのコンテンツは、MMI もしくはボイスコントロールを介して、便利に利用することができます。どちらのアプリも、車内での利用を考慮した特別な設定がされており、とくにオンラインでのミュージック視聴に関しては、Google Play Music 及び iTunes の膨大なコンテンツへのアクセスを前提に、機能と操作性を磨いています。さらに加えて、ナビゲーション、ニュース、アポイントメントリマインダー (約束事に関する注意喚起) といった機能も提供されます。Apple Car Play と Android Auto の操作は、マルチファンクションステアリングホイール、ボイスコントロール、MMI のロータリーコントローラーのいずれでも行うことができます。

3D サウンドを提供するバング&オルフセン アドバンスト サウンド システム

新型 Audi A4 は、ハイファイオーディオの分野でも、ミッドサイズレンジに新しい基準を打ち立てました。オプション設定されているバング&オルフセン (B&O) の 3D アドバンスト サウンド システムは、革新テクノロジーによる深い奥行のあるサウンドで聴く人を魅了します。標準のシステムから追加された 4 つのラウドスピーカーは、ダッシュボードと A ピラーに 2 つずつ設置されます。3D サウンドが提供する音響は、かつてクルマでは経験できなかったものであり、実際のコンサートホールのような感覚が味わえます。このテクノロジーは、オーディオ自身が、ドイツ エアランゲンにあるフラウンホーファー IIS (集積回路研究所) と共同で開発したアレゴリスムに基づいており、ステレオもしくは 5.1 録音から得られた情報をもとに、3 次元の音響を演算し、追加されたラウドスピーカーを介してそれを再生します。システムの中核となるのは、755W 16 チャンネルの高性能アンプで、それにより 1941 個のラウドスピーカーを駆動しています。長いアルミのストリップを配したスピーカーカバーのデザインは、新型 Audi A4 のインテリアと見事な調和を見せています。フロントスピーカーに搭載されたバススピーカーには、白いファイバーオプティックによるイルミネーションが施されています。

※写真は欧州仕様車となります

*欧州仕様車測定値

新型 Audi A4 主要諸元表

	Audi A4 2.0 TFSI	Audi A4 2.0 TFSI sport	Audi A4 2.0 TFSI quattro	Audi A4 2.0 TFSI quattro sport
全長	4,735mm*1			
全幅	1,840mm			
全高	1,430mm*2	1,410mm	1,430mm*2	1,410mm
ホイールベース	2,825mm			
車両重量	1,540kg*3		1,660kg*3	
JCO8 モード燃費	18.4km/ℓ		15.5km/ℓ	
総排気量	1,984cc			
エンジン種類	直列4気筒 DOHC インタークーラー付ターボチャージャー			
最高出力	140kW(190PS)/4,200-6,000rpm		185kW(252PS)/5,000-6,000rpm	
最大トルク	320Nm/1,450-4,200rpm		370Nm/1,600-4,500rpm	
駆動方式	フロントドライブ		フルタイム 4WD	
トランスミッション	7速S トロニック			
変速比	1速	3.187		
	2速	2.190		
	3速	1.517		
	4速	1.057		
	5速	0.738		
	6速	0.557		
	7速	0.432		
	後退	2.750		
最終減速比	前軸	4.234		4.269
	後軸	—		4.272
サスペンション	フロント	5リンク		
	リヤ	5リンク		
ブレーキ	フロント	ベンチレーテッドディスク		
	リヤ	ディスク		
タイヤ	205/60R16	225/50R17		

*1：S line 仕様の場合 4,740mm

*2：ダンピングコントロール付スポーツサスペンション装着車の場合 -20mm

*3：サンルーフ付の場合 +20mm