



2019年7月17日

Audi Sport、アウディ RS モデル誕生 25 周年を祝う

- 1994年に最初のRSモデルを発売して以来、25のRSモデルを製品ラインナップに追加
- 2019年だけで6つの革新的モデルを発表、そのうちの2つは完全なニューモデル
- 設計哲学：ハイパフォーマンス、高いプレステージ性とエクスクルージブさ、日常域での実用性
- ネッカーズルムのアウディフォーラムで、RS 誕生 25 周年を記念した展示会を開催

2019年7月15日、インゴルシュタット/ネッカーズルム：25年前、最初のアウディRSモデル、Audi RS 2 Avant が市場に導入され、RSモデルのサクセスストーリーが始まりました。モータースポーツとの深い関連性とそのエクスクルージブなキャラクターにより、アウディのRSモデルは常に人々を魅了してきました。Audi Sport GmbH (かつての quattro GmbH) は、これまでに25のRSモデルを発表してきました。2019年には、さらに6つの革新的製品が発表され、そのうちの2つはまったく新しいRSモデルです。

アウディにとって、「RS」という2文字は、最高のパフォーマンスと完全性を追求するAudi Sportの哲学と同義語となっています。Audi Sport GmbH マネージングディレクターのオリバー ホフマンは、次のように述べています。「すべてのRSモデルは、類まれなハイパフォーマンスカーを開発するという私たちの情熱を表現しています。25年間、RSモデルは、日常生活にエモーショナルな感動と至高のドライビングプレジャーを提供する最高のパートナーとして、ユーザーに愛されてきました」

RSモデルは、それぞれの製品ラインナップの頂点に君臨しています。これらのモデルは、日常の使い勝手を損なうことなく、技術的に可能な範囲で、最高のパフォーマンス、プレステージ性、エクスクルージブネスを表現しています。それらの多くは、各マーケットセグメントの先駆者として、また技術的イノベーションリーダーとして存在感を示してきました。その一例が、19年前にバイターボ（ツインターボ）V6エンジンを搭載して発表されたAudi RS 4 Avantであり、特徴的な5気筒ターボを積んだAudi TT RSです。直5ターボエンジンは、最新世代に進化を遂げて数多くのアワードを受賞しています。

RS 2 Avant から RS 4 Cabriolet まで：伝統に根ざしたダイナミズム

RSモデルは、四半世紀にわたって人々に驚きを提供してきました。とくに、次の5つのマイルストーンは注目に値するでしょう。

1994年、RSストーリーの幕開けとなるAudi RS 2 Avant が登場しました。このモデルに搭載されていた気筒あたり4バルブの5気筒エンジン（232kW/315hp）は、改良を重ねながら、今日に至るまで数多くのRSモデルに搭載されています。このクルマにより、アウディはダイナミックな高性能ステーションワゴンという新しいセグメントを確立しました。モータースポーツやラリーでその性能が証明されたセルフロック式センターディファレンシャル付き quattro ドライブは、力強いエンジンパワーを無駄なく路面へ伝達することを可能にしました。

1999年、当時のS4をベースにしたAudi RS 4 Avant が発表され、その類まれなパワーにより、ミディアムサイズクラスに新たな地平を切り拓きました。ボンネットの下には、S4と同じ排気量2.7ℓ、気筒あたり5バルブのバイターボV6エンジンが搭載されていました。当時の quattro GmbH のエンジニアは、すでに非常にパワフルなこのエンジンを、RS 4に搭載するため、さらにパワーアップさせ出力とトルクを高めました。そのためコスワーステクノロジーと協力してシリンダーヘッドを新開発し、インタークと

エキゾーストポートの形状を見直し、吸入側と圧縮側のエアダクト断面積を拡大しました。さらに、より大型のターボチャージャーを装着し、ブースト圧も S4 と比較して高めました。その結果、RS 4 の V6 エンジンの最高出力は 195 kW (265hp) から 280kW (380hp) に引き上げられました。

2005 年には、第 2 世代の RS 4 が登場しました。このモデルは、モータースポーツからフィードバックされた数多くの革新技术を特徴としていました。とくに注目すべきは、309kW (420hp) を発生した V8 エンジンでした。これはアウディにとって、ガソリン直噴システムとレブリミットが 8250rpm にも達する高回転型コンセプトを組み合わせた最初のエンジンとなりました。筒内直接噴射により、空燃比をより精密に管理できるようになり、出力を向上させることが可能になりました。ル・マン 24 時間レースで成功を収めた R8 (レースカー) は、すでにその優れたパフォーマンスが証明された FSI テクノロジーを、非常に印象的な形で世の中に示しました。このエンジンは 2007 年に発表された第 1 世代の Audi R8 (量産スポーツ) にも搭載されました。このモデルには、当時最新世代の quattro フルタイム 4 輪駆動システムに加え、2002 年に RS 6 に初めて採用されたダイナミックライドコントロール ダンパーシステムが装備されていました。

さらに、セルフロック式センターディファレンシャルを備えた改良型の quattro ドライブは、フロント 40%、リヤ 60% の非対称ダイナミックトルク配分方式により、あらゆる路面で最適なトラクションを確保しました。RS 初の、そして現在まで唯一のカブリオレモデルとなった RS 4 Cabriolet は、自然吸気 V8 エンジンを搭載して、オープントップドライビングの楽しさを提供しました。

2008 年には、見た目は控えめながらも、その実、極めて高性能なビジネス ステーションワゴン、RS 6 Avant が登場しました。完全に新開発された V10 エンジンは、直噴装置 (FSI)、ツインターボ、モータースポーツ直系のドライサンプ潤滑に加え、quattro フルタイム 4 輪駆動システムを備え、ライバルから抜きん出た存在となりました。この V10 エンジンの最高出力は 426kW (580hp)、最大トルクは 650Nm にも達し、RS 6 Avant は、アウディ史上もっともパワフルな量産車となりました。V10 ユニットのクラックケースは、低圧チル鑄造プロセスによるアルミニウム合金製 (軽量かつ高強度なハイテク素材) です。オープンデッキ構造で、エンジン全体の重量はわずか 278kg に抑えられています。エンジンオイル潤滑にドライサンプ式が採用された背景には、激しい縦横加速度の中でも安定してエンジン内部を潤滑させることができました。ドライサンプ式は、モータースポーツ界でその信頼性が確立された技術です。外部に設置されたオイルタンクと、エンジン内に多数の吸引ポイントを設けたオイルポンプモジュールにより、すべてのエンジンコンポーネントと 2 つのターボチャージャーはあらゆる状況で適切に潤滑されます。現在、このハイテク技術は Audi R8 に採用されています。

2011 年には、RS 3 Sportback が登場しました。250kW (340hp) を発生する 5 気筒エンジンを搭載したこのクルマは、アウディの RS 哲学をコンパクトクラスへと適用したモデルです。2013 年には RS Q3 が発表され、RS モデルをコンパクト SUV クラスへと拡大することにより、新しいマーケットセグメントを切り開きました。このモデルには、TT RS および RS 3 と同じ 2.5 リッター 5 気筒エンジンが、横置きに搭載されていました。このエンジンの特徴は、長さが非常にコンパクト (50cm 未満) なことです。これによって、このロングストロークエンジン (ボア×ストローク : 82.5×92.8mm) を、エンジンルームに横向きに搭載することが可能になりました。発売当初の最高出力は 228kW (310hp) でしたが、2014 年後半には 250kW (340hp) に引き上げられました。2016 年に発表された RS Q3 performance では、その値はさらに 270kW (367hp) へと強化されました。

現在の RS モデル：パワフル、エクスクルーシブ、控えめなスタイル

Audi Sport GmbH は現在、製品ラインナップに 7 つの RS モデルを擁しています。すべての RS モデルは、そのボンネットの下に強力なターボエンジンを搭載しています。長い伝統を誇る 5 気筒エンジンは、RS モデルの主カユニットとしての役割を果たしてきました。1980 年代、このエンジンは、アウディのラリー

カー、ツーリングカー、そして量産モデルに搭載されてきました。1994年に発表された最初のRSモデルであるRS 2も、このエンジンを搭載していました。この5気筒エンジンは、2009年にAudi TT RSに搭載されて復活を果たしました。その後、2011年にはRS 3 Sportbackに、その2年後にはRS Q3へと拡大されました。今日、2.5 TFSIは、TT RSだけでなく、RS 3にも搭載されています。改良が施された最新バージョンでは、以前に比べて26kg軽量化されています。クランクケースはアルミニウム製で、この部分だけで18kgの重量を削減しています。また、様々な新機構の採用により、内部抵抗を減らすと同時に、パワーも向上しています。シリンダー内壁にはプラズマコーティングを施し、クランクシャフトメインベアリング径は、従来型に比べて6mm小さくなっています。また、クランクシャフトを中空タイプとすることで、重量を1kg削減しました。アルミニウム製のピストンには、オイル冷却用の流路を設けています。切り替え式のウォーターポンプにより、冷間始動後のしばらくのあいだ、シリンダーヘッド内のクーラントの循環を止めて、暖機時間を短縮しています。この設計により、摩擦損失が低下し、燃料消費量も削減されています。吸排気システムの形状を調整することにより、1-2-4-5-3の点火順序を採用したこのエンジンは、独特なエキゾーストノートを奏でます。これは、1980年代からアウディを象徴するサウンドのひとつとなっています。

革新的なダイナミックライドコントロールダンパーコントロールシステムは、縦置きエンジンを搭載したモデルの専用装備で、2002年にRS 6に初採用された革新的技術です。ロールとピッチの制御を統合したこのスタビライザーは、電子制御システムを使わずに、車体の動きに瞬時に反応する特別なダンパーシステムから構成されています。クルマがコーナリング中、あるいはワインディングロードを走行中、ダンパー特性が変化することによって、縦軸（ロール）と横軸（ピッチ）に対する車両の動きが大幅に減少します。片側のダンパーは、それぞれがセントラルバルブを備えた2本の個別のオイルラインを介して、車体対角線上にあるダンパーと接続されています。リヤアクスルの近くに取り付けられたバルブは、内部ピストンを介して必要なオイルの補正量を供給します。ピストン後方には、ガスが封入されたコンポーネントが装着されています。コーナリングが始まってサスペンションがストロークすると、セントラルバルブを介して対角線上のダンパーとの間にオイルフローが発生することによって、減衰力が発生します。片側のダンパーが緩衝すると、減衰特性は、ロールとピッチの動きがほぼ完全に相殺されるように変更されます。瞬時に反応するこのダンパーシステムによって、アウディのRSモデルは、コーナリング時における優れた安定性を実現しています。

RS 4 Avant、RS 5 CoupéとSportbackに装着可能なダイナミックライドコントロール（DRC）付きRSスポーツサスペンションは、ダンパー特性を3段階に変化させることができます。ドライバーは、アウディドライブセレクトを操作して、ダンパーの反応を変更することで、走行特性をカスタマイズすることが可能です。一体型バルブを備えた新世代のダンパーは、よりコンパクトで軽量です。さらに、以前のシステムと比較して、コンフォートとダイナミックモード間の可変幅が広がるとともに、高い減衰力が発生する状況で、より正確にサスペンションの特性を調整できるようになりました。これは、特に高速コーナリング時に実感することができます。その結果、ダイナミックライドコントロール付きRSスポーツサスペンションでコンフォートモードを選択すると、驚くほど良好な乗り心地を体験することができる一方で、ダイナミックモードではコーナーをハイスピードで攻めた場合でも、卓越したドライビング精度を提供します。

ネッカーズルムのアウディフォーラムで、RS誕生25周年を記念した展示会を開催

2019年7月12日から、ネッカーズルムのアウディフォーラムでは、RSの25周年を記念した展示会が開催されています。この展示会では、おなじみの量産車に加えて、希少なモデルを含めた合計14台のRSを見ることができます。そのハイライトは、2011年にニュルブルクリンク用に製作されたファクトリー仕様のAudi TT RSレーシングバージョン、2013年に年間タイトルを獲得したRS 5 DTM、そして市販には至らなかったAudi RS 8プロトタイプです。さらに、ブラジル人ポップアーティストのロメロ・ブ

リットによって特別なグラフィックが施された RS 4 Sedan も展示されています。

RSの歴代モデル（発売順）：

Audi RS 2 Avant (1994): 2.2-liter five-cylinder turbo, 232 kW (326 horsepower)

Audi RS 4 Avant (2000): 2.7-liter V6 biturbo, 279 kW (380 horsepower)

Audi RS 6 Sedan and **RS 6 Avant** (2002): 4.2-liter V8 biturbo, 331 kW (450 horsepower); from 2004 – **RS 6 plus**, 353 kW (480 horsepower), limited to 999 cars

Audi RS 4 Sedan (2005), **RS 4 Avant** (2006), **RS 4 Cabriolet** (2006): 4.2-liter V8, 309 kW (420 horsepower)

Audi RS 6 Sedan and **RS 6 Avant** (2008): 5.0-liter V10 biturbo, 426 kW (580 horsepower), from 2010 – **RS 6 plus** with top speed adjusted to 303 km/h (188.3 mph)

Audi TT RS Coupé and **TT RS Roadster** (2009): 2.5-liter five-cylinder, 250 kW (340 horsepower); from 2012 – plus version with 265 kW (360 horsepower)

Audi RS 5 Coupé (2010) and **RS 5 Cabriolet** (2012): 4.2-liter V8, 331 kW (450 horsepower),

Audi RS 3 Sportback (2011): 2.5-liter five-cylinder, 250 kW (340 horsepower)

Audi RS 4 Avant (2012): 4.2-liter V8, 331 kW (450 horsepower)

Audi RS Q3 (2013): 2.5-liter five-cylinder, 228 kW (310 horsepower); from 2014 – 250 kW (340 horsepower); from 2016 – performance version with 270 kW (367 horsepower)

Audi RS 6 Avant (2013): 4.0-liter V8 biturbo with 412 kW (560 horsepower); from 2015 – performance version with 445 kW (605 horsepower)

Audi RS 7 Sportback (2013): 4.0-liter V8 biturbo with 412 kW (560 horsepower); from 2015 – performance version with 445 kW (605 horsepower)

Audi RS 3 Sportback (2015): 2.5-liter five-cylinder with 270 kW (367 horsepower)

Audi TT RS Coupé and **TT RS Roadster** (2016): 2.5-liter five-cylinder with 294 kW (400 horsepower)

Audi RS 3 Sedan (2017): 2.5-liter five-cylinder with 294 kW (400 horsepower)

Audi RS 5 Coupé (2017): 2.9-liter V6 biturbo with 331 kW (450 horsepower)

Audi RS 4 Avant (2017): 2.9-liter V6 biturbo with 331 kW (450 horsepower)

Audi RS 5 Sportback (2018): 2.9-liter V6 biturbo with 331 kW (450 horsepower)

※本リリースは、AUDI AG 配信資料の翻訳版です。