

2006 年 6 月

新型アウディ RS 4 / RS 4 アバント

ショートバージョン	2
ロングバージョン	
アウディ RS 4 / RS 4 アバント: 365 日エブリデイ スポーツカー	7
パワーユニット	7
ドライブトレイン	9
シャシーとサスペンション	10
デザイン	12
インテリア	13
資料	15
RS の系譜	17
主要諸元表	19
主要装備表	20
広報写真リスト	22

ショートバージョン

情熱が育むリーダーシップ 新型アウディ RS 4



RS4_01

ドライビングダイナミクスと革新的なアイデアやコンセプトを融合し、新たな扉を開くこと。ラグジュアリー志向の強いお客様のニーズに応えつつ、最高レベルのラグジュアリーハイパフォーマンスモデルにふさわしいエキサイティングなフォルムと装備を追求すること。これが新型アウディ RS 4 に課された使命です。クワトロ GmbH の手により最新のハイパフォーマンスなモータリング クオリティを惜しみなく注がれた、サラブレッド スポーツの証であると同時に、卓越した日常性はプレミアム セグメントにふさわしいクオリティを兼ね備えています。新型 RS 4 は、A4 シリーズのフラッグシップとして、専用開発されたニューモデルです。

導入される技術の多くがモータースポーツからフィードバックされた先進テクノロジーとイノベーションで武装する新型アウディ RS 4 は、そのキャラクターにより、RSクラスとも呼ぶべき独自のカテゴリーを切り拓いています。革新的なFSI(ガソリン直噴)エンジンテクノロジー、アウディにおいては量産初の高回転型エンジンコンセプトにより、RS 4 のV8ユニットは、420馬力のパワーを発揮しつつ、8,250rpm のレブリミットまでストレスなく吹け上がります。排気量は4,163cc。つまり、リッター当たりの出力は100馬力を超える計算です。最大トルクは430Nm/5,500rpm ですが、これ以上に注目すべきは、2,250~7,600rpm という幅広い回転域で、最大トルクの90%以上が常に発揮されることです。あらゆる回転域で、マッシブかつレスポンスな駆動力が発揮されるため、頻りにギアチェンジを行わず、リラックスしたドライビングを楽しむことができます。



RS4_02 RS 4 FSI エンジン

新型 RS 4 のパワーユニットに選ばれたのは、新たなトレンドセッターとなったFSIエンジン。ガソリン直噴方式は、混合気の燃焼効率を向上させ、さらに高いパワーの発生を可能にしています。しかもパワーの立ち上がりが早く、RS 4 は0-100km/h 加速4.8秒*を誇り、0-200km/h 加速は16.6秒*。最高速度(電子リミッター作動)は250km/h に達します。(*:メーカー測定値)

アウディのFSIテクノロジーは、ルマン24時間を5度制したアウディR8で証明済みです。

新型アウディRS 4 開発担当エンジニアは、ディテールにまで細心の注意を払い、パワーウェイトレシオの最適化を行っています。ほぼすべてのコンポーネントがチェックされ、入念なダブルチェックを行うことにより、最低重量ギリギリまでダイエットされています。シャシーやサスペンションコンポーネントと同様、フロントフェンダーやエンジンフードにもアルミニウムを採用し、軽量化を追求。また、専用設計のRS バケットシートは、非常に軽いだけで

なく、あらゆる状況下で卓越したボディサポートを提供します。

新型 RS 4 のパワーウェイトレシオは 4.12kg/ps(セダン)。サラブレッドスポーツカーにも匹敵するこの驚異的な数値は、数年前のミッドレンジクラスでは絶対に実現できなかったでしょう。

新世代クワトロ・フルタイム 4WD ドライブ



RS4_03 クワトロ システム

エンジンパワーのすべてを完璧に路面に伝達しながら、理想的なハンドリングを維持すること。アウディは 26 年前、この課題に対してひとつの解答を示すとともに、長い年月をかけてさらなる進化と熟成に取り組んできました。アウディの誇るフルタイム 4WD システム「クワトロ」は、新型 RS 4 とともに最新世代へと進化。非対称／ダイナミックトルク配分を実現し、センターディファレンシャルにトルセンシステムを採用しています。最新世代クワトロ 4WD システムは、先進のスポーツサスペンションと相まって、ドライビングダイナミクスの境地をさらに拡大しています。クワトロテクノロジーは、他の駆動システムでは困難なコンディションでも、しっかりパワーを 4 輪に伝え、トラクションを確保します。最新鋭のアウディ ダイナミック ライド コントロール(DRC)も加わり、ボディのロールやピッチが抑えられ、非常に精度の高いボディコントロールが実現されています。

18 インチに大型化されたブレーキシステムは、理想的な制動力を提供するとともに、制動の可能性をさらに拡大しています。クロスドリルドベンチレーテッドディスクは、フロントが 365mm、リヤが 324mm です。エアフローの精査によりアンダーフロアに NACA ダクトを装着、最適のベンチレーションジオメトリーを確保し、あらゆる状況下で第一級のブレーキ冷却性を得ています。

この結果、サーキット走行時など過酷な負荷のかかる状況下でも、ブレーキフェードの可能性は大幅に低減されることになりました。

クワトロ GmbH は、新型 RS 4 のキャラクターとパフォーマンスに合わせて、最新世代エレクトロニック スタビリゼーション プログラム(ESP)を絶妙にチューンしています。これにより、システム介入タイミングが遅らされるとともに、介入時間も短縮され、ドライビングダイナミクスが飛躍的に高められています。さらにブレーキ ディスク ワイパーも追加、雨天時にドライバーが気づかない微妙なレベルで定期的に制動をかけてブレーキパッドとディスクを接触させ、パッドおよびディスク表面の水分の蒸発を促すことにより、あらゆる条件下で一定かつ俊敏なブレーキパフォーマンスを保証しています。

デザイン

新型 RS 4 は、たとえて言えば、レーシングテクノロジーを纏った量産車。アウディA4との共通点は多いものの、RS 4は単なる「ハイスピード」バージョンではありません。RS 4 は、最高のパフォーマンスを発揮するようチューンメイドされた最新モデルなのです。



RS4_04

シングルフレームグリル、水平ラインを強調したリヤセクション、有機的なフォルムを強調するショルダーラインなど、RS 4には A4 モデルライン独特のデザインランゲージが採用されています。しかしながら、ラジエーターグリルにはダイヤモンドルックと呼ばれる特殊デザインを用いるとともに、フロントサイドエンドにはエアインテークスクープを追加。ホイールも RS 4 専用デザインとするなど、アウディ A4 との差別化も図られています。

新デザインのリヤエアダムからは、2本の巨大な楕円型のテールパイプが顔を覗かせ、トランクリッド後端には、高い空力効果を有しながらも、プレミアムにふさわしい上品な佇まいを見せるスポイラー、さらにサイドパネルも専用デザインとし、新型 RS が持つダイナミックなポテンシャルが視覚的に表現されています。アウディ A4 と比較して、RS 4 の車高は低く設定、フロントおよびリヤトレッドも拡大され、デザインはもちろん、サラブレッド スポーツカーとしての機能性も確保されています。

インテリアには、レザー、アルミニウム、カーボンがふんだんに使用され、スポーツカーならではのスパルタンな機能性と、アウディらしい高級感が絶妙なハーモニーを奏でています。

コックピットに座れば、RS 4 がスポーティカーではなく、本物のスポーツカーであることをはっきりと感じるでしょう。RS 専用バケットシートは、サイド部が大きく張り出し、ドライバーの身体をしっかりとサポートするようデザインされています。バケットシート横のコントロールボタンおよびステアリングホイールの左スポークにある“S”ボタンを操作すると、サイドサポートが空気圧で膨らみ、ドライバーの身体にタイトにフィットします。また、スポーツステアリングホイールは下部にテーパー形状が施され、さらにセンターコンソールにはスターターボタンが配されています。アルミニウムパネルと相まって、モータースポーツの雰囲気がダイレクトに伝わってきます。

ドライバーのすぐ脇のセンターコンソールにレイアウトされたスターターボタンに触れると、アウディ RS 4 の V8 エンジンが目覚めの咆哮を上げます。ステアリングホイールにあるスポーツボタンを押すと、スロットルの制御マップが変更され、よりシャープでダイレクトなレスポンスを楽しむことができます。

新型アウディ RS 4 アバント



RS4_05 RS4 アバント

私たちは、美しいステーションワゴンのアバントと呼んでいます。それは、アウディ A4 に対してと同様、新しいトップモデル、RS 4 にもあてはまります。アウディは、RS 4 アバントにスポーツカーのキャラクターと同時に、アバントの実用的なメリットも活かしたのです。

実用車の身なりをしたレーシングマシン。RS 4 のセダンとアバント、どちらにもあてはまる定義です。初代の RS 4 は、アバントのみが生産されました。マーケットニーズが明確にアバントを志向していたからです。生産期間はわずか約 1 年半と短かったにも関わらず、初代 RS 4 アバントの販売台数は 6,000 台に達しました。これにより、新型 RS 4 にももちろんアバントがラインアップされることになったのです。

新型 RS 4 アバントは、A4 モデルラインに属し、同時に RS 4 のみの新しい装備も多数与えられていることが一目でわかります。シングルフレームグリル内のダイヤモンドルックのラジエーターグリル、フロントエンドに追加されたエアインレット、RS 4 専用開発のアルミホイールと張り出したホイールアーチにより、RS 4 アバントは明らかに A4 とは異なる印象を与えます。その他にも、張り出したサイドシルとドア下部のトリム、そしてフロント、リヤそしてサイドにつけられた RS 4 のバッジとサイドスカートが RS 4 であることを主張しています。

リヤから覗く 2 本の巨大な楕円型のテールパイプや、控えめな形状ながらも高い効果を有するルーフスポイラーは、実際に大きな機能を果たします。また、A4 と比較すると、フロントおよびリヤトレッドも拡大されているため、路面をさらにしっかりと捉えるのみでなく、ハンドリングも向上しました。

RS 4 アバントの荷室は、エクスクルーシブな佇まいと最適な実用性、汎用性を両立しています。インテリアデザインと多機能な実用性との見事な融合は、このクラスにおいて新たな基準をうち立てています。全開もしくは一部をオープン、またはすべて取り外すこともできるという荷室の可動フロアにより、ゆとりある積載が可能になりました。リヤゲートは低い下端からサイドへとスムーズな曲線につながり、幅 1 メートルまでのものを収納できます。スムーズな表面の室内パネルには突起などがなく、荷室は常にクリーンに整頓された状態に保つことができます。小さな荷物のためのネットやスキーバッグなど、用意されているきめ細かい装備も、RS 4 アバントの実用性をさらに高めています。

荷室は、分割式リヤシートを倒すことでその真価を発揮します。ラゲージカバーと荷物ガードは効率的に収納されており、シートバックと一緒に倒れるようになっています。

その機能性と優れたドライビング性能によって、新型 RS 4 アバントは、高い

評価を得た先代の良さを引き継いでいるのみならず、事実それを超えています。さらにスポーティ、魅力的で実用的。新型 RS 4 アバントは、とても特別なモデルなのです。

主な特徴と装備

アウディ RS 4 をドライブすること、それは一切の妥協なしにスポーツカーをドライブすることです。RS 4 には、A4 に装備されるほぼすべての機能が採用されています。安全性にかかわるコンポーネントやシステムは言うまでもなく、クルーズコントロールや HDD ナビ、盗難警報装置なども標準で設定されています。また、フロント/リヤ APS (アウディパーキングシステム:音で駐車時、車両と障害物との距離を警告するシステム)、可変ダンパーコントロールのダイナミック ライド コントロール (DRC) を採用したスポーツサスペンションを装備しています。また、新型 A6 から採用された最新のアダプティブ ヘッドライトも標準装備アイテムです。

ロングバージョン

新型アウディ RS 4 / RS 4 アバント 365 日エブリデイ スポーツカー



RS4_06



RS4_07 RS 4 アバント

アウディは、新たなアプローチにより、「Vorsprung durch Technik: 技術による先進」のスローガンを実践しています。クワトロ GmbH がお届けする新型アウディ RS 4 / RS 4 アバントは、さまざまな革新技術とともに、一般道だけでなく、サーキットでも最高のパフォーマンスを目指す究極のモデルです。アウディの子会社であるクワトロ GmbH は、モータースポーツテクノロジーと日常使用を考慮した高レベルの実用性を融合、走り慣れたいつもの道からサーキットまで、あらゆる状況下でドライバーに運転する喜びを提供するオールラウンド インテリジェント コンセプトの確立に成功しています。

モータースポーツと日常性のギャップを埋めるというクワトロ GmbH の伝統は、新型 RS 4 にもしっかりと息づいています。強く感性に訴えかけると同時に、理性的思考にも応える 1 台であり、プレミアムセダンに求められるすべてのニーズを満足させつつ、ハイパフォーマンスアウディのあるべき姿を的確に表しています。

「RS」のエンブレムは、最高峰のパフォーマンスや技術革新の証であり、他に類を見ないドライビングダイナミクスの証明です。420 馬力を発生する V8 エンジン、アウディ初の高回転型ユニットであり、アウディが先鞭を付けた FSI テクノロジーに裏打ちされています。さらに、V8 エンジンとしては異例とも言えるほどコンパクトに仕上げられています。非対称 / ダイナミックトルク配分機構を持つ新世代クワトロシステムも、新型 RS 4 とともにデビューします。新世代 4WD システムは、RS 4 のようなスポーツカーには最適のコンセプトと言えるでしょう。

また、すべてのコンポーネントを精査し、軽量化を追求しています。この結果、新型アウディ RS 4 のパワーウェイトレシオは、4.12kg/ps(セダン)という驚異的なレベルに達しています。

RS 4 は、卓越したドライブトレインコンセプトにより、このセグメントでは唯一のドライビングダイナミクスを実現した、独自性が高いインテリジェントモデルです。

パワーユニット

パワーとパフォーマンスを追求する FSI コンセプト

エンジンは、パワーとパフォーマンスの源です。クワトロ GmbH は、新型 RS 4 のパワーユニットとして、ガソリン直噴式のコンパクトな V8 を選択しま

4.2 Liter V8-FSI-Motor im Audi RS4
4.2 Liter V8-FSI-Motor
 4.2 Liter V8-FSI-Motor
 4.2 Liter V8-FSI-Motor
 4.2 Liter V8-FSI-Motor
 4.2 Liter V8-FSI-Motor



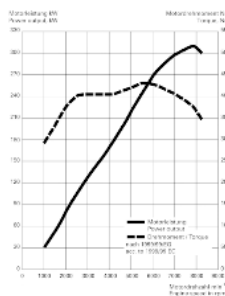
RS4_08 V8 FSI エンジン

した。FSI テクノロジーは、420 馬力を発生するニューエンジンとともに、さらなる高みに達しています。直噴の名が示すとおり、ガソリンは燃焼室内に直接噴射され、より細密かつ安定した混合気の形成が促進されます。さらに燃料による冷却効果が得られるため、高圧縮比化を実現しています。

この結果、燃焼効率が向上すると同時に、出力も増加しています。エンジンレスポンスもいっそう向上し、最先端の燃料噴射テクノロジーによりあらゆる状況下で発揮されるパワーとパフォーマンスの最適化が図られています。

アウディのFSI テクノロジーは、ルマン 24 時間耐久レースでレーシングカーアウディ R8 に採用され、5 勝という素晴らしい実績を残し、世界にその実力が認められています。

Audi RS4 V8-FSI-Motor
Audi RS4 V8-FSI-Motor
 Audi RS4 V8-FSI-Motor
 Audi RS4 V8-FSI-Motor
 Audi RS4 V8-FSI-Motor



RS4_09 エンジン性能曲線

V8 エンジンのポテンシャルは、テクニカルデータそのものが雄弁に物語っています。4.2 リッターの排気量から 420 馬力のハイパワーを発生し、最大トルクは 430Nm/5,500rpm です。さらに、2,250~7,600rpm の幅広い回転域で、最大トルクの 90%を常時発生させます。0~100km/h 加速はわずか 4.8 秒*、そして 200km/h には 16.6 秒*で到達し、そのまま加速を続けると、最高速度は 250km/h(電子リミッター作動)に達します。(*セダン:メーカー測定値)

高回転型エンジン

新型アウディ RS 4 は、アウディ初の高回転型エンジンユニットを搭載するモデルです。4.2 リッターV8 のレブリミットは 8,250rpm に設定され、高回転域でも安定かつスムーズにパワーを発生、同時に全回転域で優れたエンジンレスポンスを示します。俊敏性はもちろん、吹け上がりの良さや、モータースポーツを連想させるサウンドも申し分なく、RS をドライブする人の期待に十分にえています。この結果、アウディ RS 4 の V8 ユニットは、コンパクトな外観から想像もつかないパワーを発揮、あらゆる状況下で卓越したパフォーマンスの原動力となります。

ウルトラコンパクトな V8

V8 パワーユニットは、非常にコンパクトな仕上がりとなっており、ボディに一切改造を加えることなく、エンジンコンパートメントに収まっています。カムシャフトや補器類は、信頼性が高く、メンテナンスが容易なチェーンによって駆動されます(オルタネーターを除く)。エンジン内部では、ピストンやコネクティングロッドに改良を施すと同時に、クランクシャフト、クランクシャフトベアリング、シリンダーヘッドが新たにモディファイされています。ダブルチャンバーエキゾーストシステムには、超大径パイプを装着、パワーとパフォーマンスの最適化を図った結果、排気量 4,163cc のエンジンのリッター当りの出力は驚異的な 100 馬力を上回り、パワーウェイトレシオは 4.12kg/ps(セダン)。数年前では、真のスポーツカー以外には実現できなかった数値です。

FSI テクノロジーを採用する V8 は、過酷なことで知られる Euro-4 排ガス規制に準拠しています。

ドライブトレイン

最新世代クワトロ 4WD

卓越したパワーをいかに効率よく路面に伝達するか。ハイパフォーマンスカーをデザインする場合、ドライブトレインコンセプトの立案と実践も非常に難しい課題のひとつです。フルタイム 4WD の分野で 26 年の経験を有し、マーケットリーダーとしての立場を確立しているアウディは、クワトロ 4WD システムこそユーザーのメリットとなる、と確信しています。RS 4 では、最新世代へと進化したクワトロを採用、非対称／ダイナミックトルク配分という新たなコンセプトを実現しています。

ドライブラインに縦置きに配置されたセンターディファレンシャルは、トルセンタイプが採用され、状況に合わせてフロントアクスルとリアアクスルへ出力を配分します。通常、40%をフロントへ、60%をリアへ配分しています。リアエンドへ若干多めにパワー配分することにより、アウディ RS 4 のダイナミックなハンドリングが強化されています。純粋に機械的なディファレンシャルが路面状況の変化に即座に対応し、最大で、リアへは 85%、フロントアクスルへは 65%のパワー配分が可能です。同一アクスル上の片側のホイールが空転すると、エレクトロニック ディファレンシャル ロックシステム(EDS)が作動して、空転しているホイールにブレーキをかけ、動きを制御します。この技術パッケージにより、トラクション、コントロール性、安定性、過渡特性、さらには俊敏性や操舵性も向上され、RS 4 ならではの非常にスポーティなパフォーマンスとキャラクターが強調されています。

「トルセン」とは、「トルク」と「センス」を合成した造語であり、文字どおり、「トルクの形成を感知する」ことを意味します。トルセン ディファレンシャルは、いわゆるセルフロックタイプのウォームギア システムで、パワーオン時のみにロック機能が作動し、ブレーキング中やコーナリング中は前後アクスル両ホイールの速度差を容認します。

6 速マニュアル ギアボックスは、軽量でコンパクトに仕上げられるとともに、ショートストロークのキビキビしたシフトフィールを提供します。RS 4 のキャラクターに合わせて各ギアレシオを見直すことにより、強大なエンジンパワーを効率的に駆動輪に伝達しています。

シャシーとサスペンション

常に卓越したパフォーマンス



RS4_10 クワトロシステム

最高のドライブトレインを兼ね備えていても、シャシーやサスペンションのポテンシャルが不足していれば、せっかくのドライブトレインは意味を成しません。そこでクワトロ GmbH は、スポーツサスペンションを標準装備とし、クワトロのメリットを最大限に活かして、エンジンパワーを効率的に路面に伝達しています。

まず注目すべきは、フロントに 4 リンク、リヤにトラペゾイダルリンクという精妙なレイアウトを採用したハイパフォーマンス アルミニウム サスペンションでしょう。正確な操舵特性、確実なステアリングからのフィードバック、スポーツカーらしい俊敏性と卓越した安定性のすべてを備えた 新型 RS 4 は、サーキット、高速道路、あるいはワインディングロードでも、常に完璧なクルマであり続けます。

「4 リンク」の名称が示すとおり、フロントホイールは 4 本のアームによって支持されています。一方、リヤでは、ねじれ方向にも曲げ方向にも堅牢なトラペゾイダル(台形)アームがホイールに作用するほぼすべての負荷に対応、第一級のダイナミック ポテンシャルを約束します。さらにリヤにはトラック アームを追加し、リヤアクスルの弾性力学的挙動を正確に制御しています。

ダイナミック ライド コントロール(DRC)



RS4_11 DRC

アウディ RS 4 には、RS 6 とともにデビューを果たしたダイナミック ライド コントロール(DRC)が装着されています。DRC は、車両の縦軸および横軸に作用するロールやピッチをアクティブに低減します。

このダイナミックボディコントロールは、右フロント/左リヤ、左フロント/右リヤと対角線上に連結されたダンパーの油圧フローを制御することで実現され、発進加速時(スクワット)や制動時(ノーズダイブ)、あるいは高速コーナリング時(ロール)の不快感を大幅に低下させます。この結果、RS 4 のドライビングダイナミクスは、いっそう高いレベルへと引き上げられることになりました。

前述のとおり、DRC はすでに RS 6 に採用され、多くのエンスージアストに高い評価を受けています。今回はこれを新型 RS 4 に応用するにあたり、クワトロ GmbH は、DRC システムのいっそうのコンパクト化と軽量化に成功しました。このシステムは電子制御ユニットを必要とせず、その代わりに、個々のダンパーはセンターバルブを介して油圧的に接続されており、あらゆる路面におけるドライビング状態にも瞬時に反応、ボディの挙動を巧みにアジャストします。

クワトロとDRC、さらにはRS 4専用チューンのサスペンションが相まって、RSを名乗るモデルならではの素晴らしいパフォーマンスが実現されています。高速コーナリングパフォーマンスには、「オンザレール」の形容詞がふさわしく、クワトロフルタイム4WDシステムのアドバンテージが実感される瞬間です。エレクトロニックスタビリゼーションプログラム(ESP)も最新世代へと進化するとともに、RS 4専用チューンが施されています。

19インチホイールを標準装備

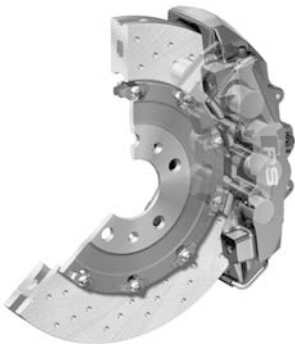


RS4_12 標準 19インチホイール
(日本仕様)

新型アウディRS 4では、19インチホイールと255/40タイヤが標準装備、RS 4のキャラクターに合わせて、7アームダブルスポークアルミホイール(9J×19)との組み合わせで用意されます。ノーマルのA4クワトロモデルと比較した場合、RS 4の車高は低く設定されており、トレッドも拡大され、フロントがA4比+40mm、リヤは同+55mmのワイドトレッドが採用されています。スプリングやダンパーも、RS 4のパフォーマンスに合わせて、入念なチューニングが施されています。

サーボトロニックパワーステアリングも、他のシステムと同様、RS 4に合わせて改良され、よりダイレクトな操舵感を実現するとともに、スポーツモデルにふさわしいキビキビとしたショートトラベル仕様となっています。

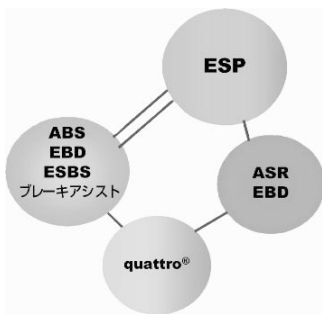
サーキット仕様のブレーキ



RS4_13 18インチブレーキ

18インチのブレーキシステムにより、卓越した制動力を獲得したことも、新型アウディRS 4の大きな特徴です。クロスドリルドベンチレーテッドディスクは、フロントがφ365mm、リヤがφ324mmの大径タイプ。鋳鉄フリクションリング(ディスク面)がアルミニウムブレーキディスクカバーにボルト固定されるフローティングアレンジメントを採用しています。これにより、特に過大な負荷がかかる状況(高温発生)の耐フェード特性が格段に高められています。ディスクが熱で膨張し、パッドとの適切なコンタクトが得られない状態、いわゆる「バルジ効果」が抑えられます。また、バネ下重量が低下するため、ドライビングダイナミクスの向上に貢献するとともに、素材の変形や逆伸張も防止されています。

また、NACAダクトを装着し、ブレーキへのエアフローを最適化、常に的確な冷却効果を保証しています。



ESP 機構

フロントにはRS専用カスタムメイドされたリジッド式8ピストン固定キャリパー(キャリパー各側にそれぞれ4本のピストンと2枚のパッド)、リヤにはシングルピストンスイングキャリパーを採用、RS 4にふさわしい制動力と挙動安定性の確保を図っています。エレクトロニックスタビリゼーションプログラム(ESP)は、バージョン8.0に進化、エレクトロニックブレーキ圧配分(EBD)、アンチロックブレーキシステム(ABS)は、すべて新しい

ブレーキシステムに合わせてファインチューンされています。

ESP にはさらに、ブレーキ ディスク ワイパーという最新の安全機能も追加されています。悪天候時に自動的かつ定期的にごく軽い制動をかけ、パッドとディスクを接触させることにより、常に乾燥状態を維持し、いつでも最高レベルの制動力を提供します。なお、この自動制動は、敏感なドライバーでさえ、ほとんど気づかないレベルです。ESP は、さらにエレクトロニックディファレンシャル ロック システム (EDS)、トラクション コントロール (ASR)、ABS などを統合する包括的なアクティブセーフティ システムです。

最高レベルのパッシブセーフティ



RS4_18 エアバッグ展開図

新型アウディ RS 4 の開発過程では、アクティブセーフティと同様、パッシブセーフティにも細心の注意が払われています。堅牢なボディ構造を基礎とし、すべてにおいて調和の取れた変形特性を与え、新しい 2 段階作動のフロントエアバッグをはじめとする最先端の拘束システムを完備し、さらにサイドガード ヘッドエアバッグ システム (sideguard: サイドウィンドーをカバーするカーテン式ヘッドエアバッグ) が加わって、最高レベルの乗員安全性が確保されています。サイドガード ヘッドエアバッグ システムは、A ピラーから C ピラーまで、ウィンドー面をほぼ完全にカバーするとともに、数秒間は展開状態を維持し、いわゆる 2 次衝突の衝撃にも対応します。

たとえば、衝撃を受けた反動で横転した時などに、サイドガード ヘッドエアバッグがその真価を発揮します。RS 専用バケットシートと高レベルのシートベルトが相まって、通常のサイドエアバッグがない状態でも、厳格な衝突基準や衝突要件をクリアできるセーフティパッケージが創出されています。

安全性と堅牢性の基礎となるフロア アセンブリーには、超大型サイドシルにアルミニウムインサート、強固なクロスバーを組み合わせ、衝撃エネルギーを効果的に吸収すると同時に、あらかじめ定められた方向に分散させます。

デザイン

自信と機能性



RS4_14

新型アウディ RS 4 のデザインは、優れた機能と優れたデザインを巧みに両立させています。ひと目見た瞬間、新型アウディ RS 4 の比類なきポテンシャルとパフォーマンスが伝わってくるはずで、RS 4 のパワーやパフォーマンスを具現するデザイン ランゲージは、以下のとおりです。

- オーバーフェンダー
- RS 専用バンパーとダイヤモンドルック デザインの専用シングル

フレームグリル

- サイドスカートとそれにマッチしたドアのカットアウト トリム
- トランクリッドおよびサイドパネル一体型リヤスポイラー
- ツインチャンバーエキゾーストシステムとオーバル(楕円形)テールパイプ
- RS 4 専用デザインのマットアルミニウム調ダブルステータイプドアミラー
- 新デザインの 7 アームダブルスポーク アルミホイール(9J×19)
- フロント/リヤ/サイドの「RS 4」エンブレム
- マットアルミニウム仕上げのトリムストリップ

スポーティかつ美しいフォルムは、卓越した機能を視覚的に表現したものです。フロントエンドには、巨大な開口部を持つエアインテーク、標準装備の 19 インチホイール/タイヤを収めるオーバーフェンダー。リヤエンドでは、大口徑オーバル テールパイプが顔を覗かせ、ツインチャンバーエキゾーストシステムが排気抵抗を最小限に抑えるとともに、スムーズなガスフローを実現しています。

このように、独自のスポーツ性を強調しながらも、新型アウディ RS 4 にはアウディ A4 との類似点がいくつも見受けられます。印象的なシングルフレームラジエーターグリル、デザインスタディ モデルのアウディ ヌヴォラーリ クワトロ プロトタイプ(Audi Nuvolari quattro)を彷彿とさせる、流れるようなヘッドライトの輪郭線などが、A4 モデルラインに属していることを物語っています。

RS 4 には、上品なアーヴスシルバーから目にも鮮やかなイモライエローまで、全 7 色のボディカラーが設定されています。さらに、クワトロ GmbH はカスタマイズプログラムであるアウディ エクスクルーシブ(Audi exclusive)でさまざまなカラーを用意しています。

インテリア

プレミアムスポーツカー

アウディ特有のプレミアムクオリティは、RS 4 の持つスポーツ パフォーマンスと融合し、そのインテリアを見事に演出しています。ドアを開けた瞬間、目の前に広がるのは、最高レベルのクオリティで仕上げられたスポーツカーの世界です。



RS4_15 バケットシート

サイドセクションが強調されたバケットシートは、特殊なクッションにより、そのイメージにふさわしいサイドサポートを提供します。シートに装着された 2 個のボタンを操作するか、ステアリングホイールのスポーツボタンを押すと、クッションに空気が充填され、ドライバーの身体に合わせてフィット感を変更することができます。スポーツボタンには、スロットル マップを変更する

という重要な機能も与えられ、レスポンスをさらに向上させながら、いっそうスポーティなサウンドをお楽しみいただくこともできます。RS 専用バケットシートは、本革(バルコナ)またはレースクロス&パールナツパレザーの2種類が用意されています。さらに、レカロ スポーツシートもオプション設定されます。



RS4_16

ディテールにも細心の注意を払うアウディは、各部の仕上げや素材にもこだわりました。インテリアは、レザー、アルミニウム、カーボンで統一され、スポーツ性と高級感を同時に表現しています。RS 4 専用にステアリングホイール下部に入れられたテーパー状の絞り込みは、全体を通気性に優れたディンプルタイプレザーで覆われています。カーボントリムが醸し出す独特の雰囲気は、新型 RS 4 のスポーティング クオリティとその世界観にマッチしています。



RS4_17 コックピット

RS デザインのコックピットの呼び名がふさわしいドライバーエリアでは、ドライバーインフォメーションシステム(DIS)にラップタイマーを内蔵し、サーキット走行時のチャレンジ精神をかき立てています。

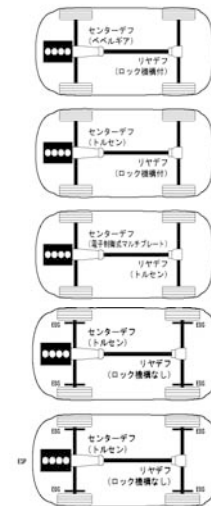
なお、DIS には RS のロゴを表示、このモデルのスポーツフィールをアピールしています。スポーツカーの伝統に則り、V8 エンジンの始動はスターターボタンで行います。

スターターボタンは、センターコンソールに一体化し、モータースポーツとの類似性を表現しています。さらにアルミニウムペダルもサーキットからフィードバック、RS 4 らしい雰囲気を漂わせると同時に、ここでも軽量化を追求しています。

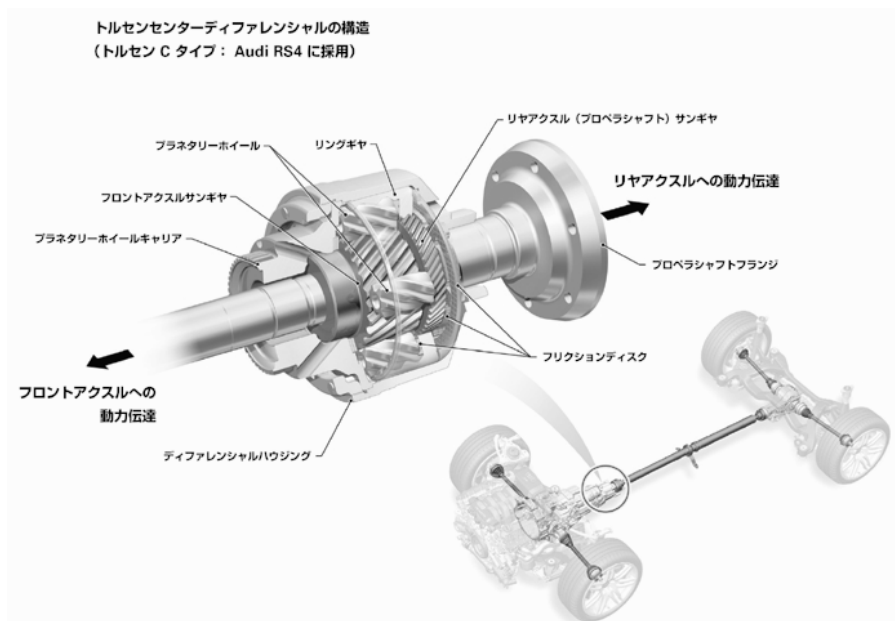
【資料】

進化する quattro

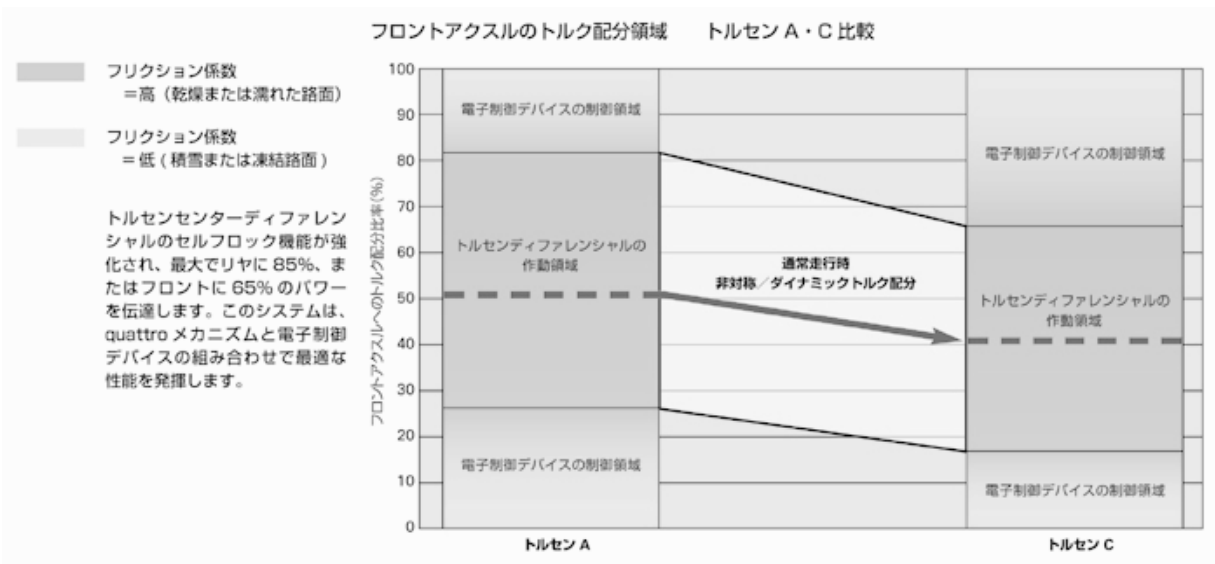
世代	モデル	センターデフ	リアデフ
第1世代	'80 クワトロ	ベベルギア	デフロック付
	'82 90 (B2)	デフロック	
第2世代	'86 80, 90 (B3)	トルセン	デフロック付
第3世代	'89 V8	電子制御 マルチプレート	トルセン
第4世代	'94 A6, A4, A8	トルセン A	ロック無し+ EDS
第5世代	'99 A8	トルセン A	ロック無し+ ESP 5.7
	'01 A6, A4		
第6世代	'04 RS4	トルセン C	ロック無し+ ESP 8.0 (S8はESP5.7)
	'05 S8		
	'06 S6		



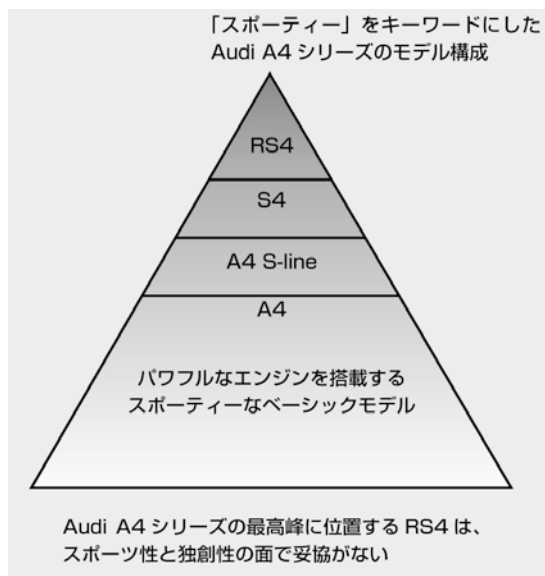
トルセンセンターディファレンシャルの構造 (トルセンCタイプ)



フロント/リヤアクスルのトルク配分領域 (トルセンCタイプ)



A4 モデルライン構成図



RS の系譜



SRS_15 初代 RS4 アバント



SRS_11 RS2 アバント

新型アウディ RS 4 は、クワトロ GmbH の最新作です。アウディのスポーツモデルを受け持つ子会社である同社は、1999 年、初代 RS 4 を手がけ、独自の視点とコンセプトを披露、専門紙・誌の見出しを飾るだけでなく、ハイパフォーマンスモータリングとは何かを改めて定義してみせました。

初代 RS 4 は、アウディのニュースポーツカーコンセプトの先駆けとして、各方面から賞賛の声を浴びました。

これよりも以前、アウディ自身が手がけた RS も、世界中のファンやエンthusiasts を魅了しました。1994 年に登場した RS2 アバントは、ターボチャージャー付 5 気筒エンジンを搭載、2,881cc の排気量から 315 馬力のパワーを発生。生産期間は 1 年強でしたが、デビューから 10 年以上が経過した今でも、根強いファンの支持を受け続けています。

初代 RS 4 は、その後の RS ファミリーにも連綿と受け継がれる思想－感性と機能性の融合－を確立したモデルです。アウディ特有の日常性とアバントならではの多様性を持つ RS 4 アバントは、ファミリーユースにも適したサラブレッド スポーツカーとして、当時の固定観念を見事に覆したのです。

初代 RS 4 は、わずか約 1 年半の限定生産だったものの、生産台数は 6,000 台を超えています。この成功に後押しされたクワトロ GmbH は、その後の RS シリーズモデル開発の依頼を受けることになりました。

クワトロ GmbH は、新型 RS 4 の基礎開発において、スポーツカーに日常性を求める場合でも何ら妥協する必要はない、という RS の基本理念の正しさを改めて確信することになります。RS とは、アウディの技術力の象徴であり、そのメッセージをダイレクトに訴求することがこのモデルの使命なのです。

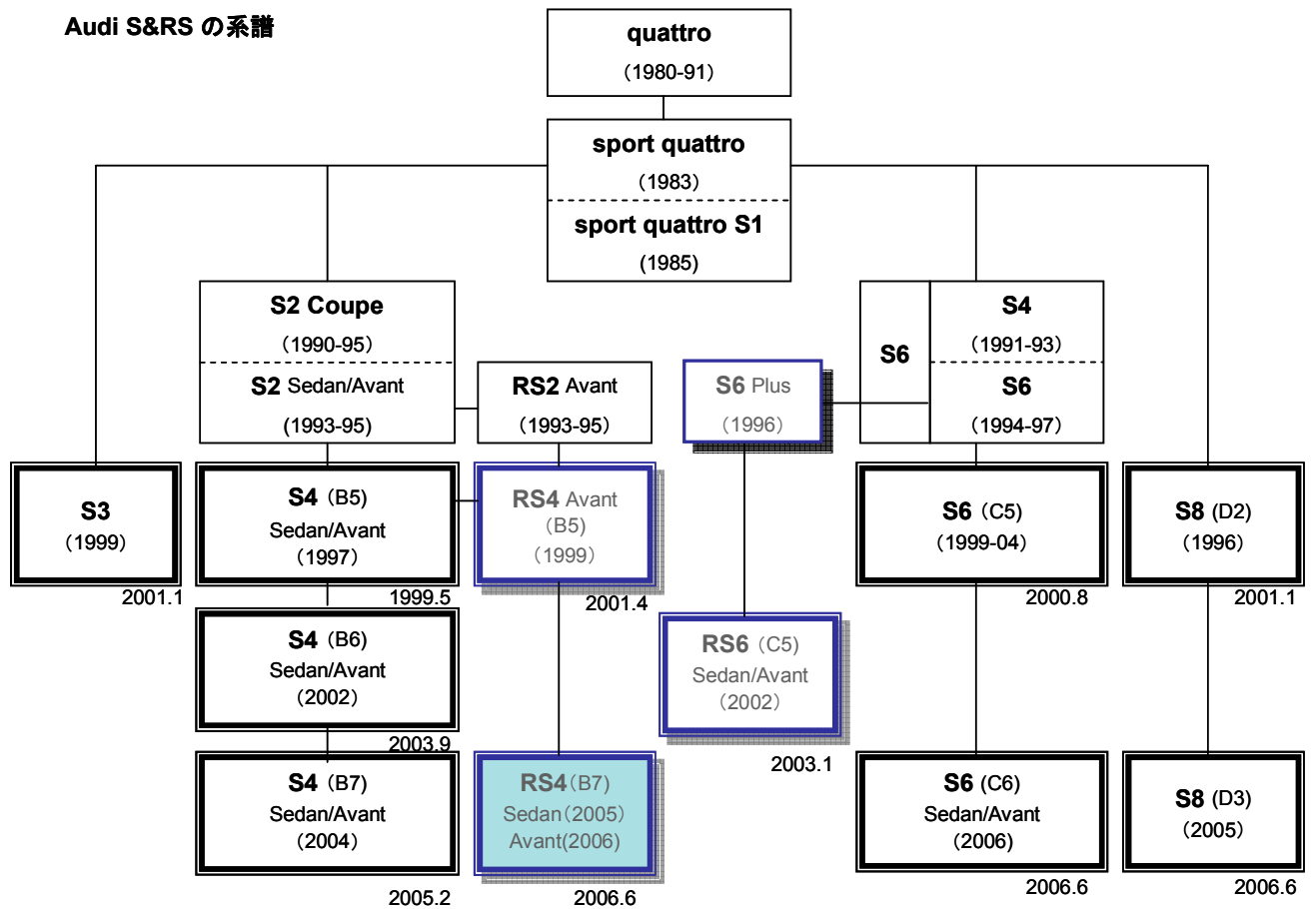
新型 RS 4 には、FSI テクノロジーや最新世代のクワトロ フルタイム 4WD システムが採用され、アウディブランドが掲げる「Vorsprung durch Technik (技術による先進)」を具現しています。同時に、すでにモータースポーツの世界ではその性能が証明済みの、アウディ初の高回転型エンジンを導入するなど、新たなチャレンジにも踏み切っています。

先代 RS 4 以来、3 種類のモデルのデザインと開発に携わったクワトロ GmbH は、全体コンセプトのバランスを図ることが最大のポイントだった、と説明しています。日常性を確保しながら、エモーショナルなドライビングマシンを完成させた同社は、特にミドルセグメントのコアなユーザーに照準をあて、確かなメッセージを伝えています。

クワトロ GmbH は、RS ファミリーの開発のみならず、各モデルのスポーツグレード「S-line(エスライン)」、お客様の好みに合わせた特別注文プログラム「Audi exclusive(アウディ エクスクルーシブ)」、「純正アクセサリ」などを

アウディグループに提供しており、アウディプロダクトのレベル、とりわけスポーティなキャラクターとダイナミックなイメージを構築するうえで、非常に重要な役割を果たし続けています。

Audi S&RS の系譜



*カッコ内数字は本国発表年、日本発表年月は枠外
 *1重枠は日本未導入モデル
 *影付枠はquattro GmbH製品

諸元表

			RS 4	RS 4 Avant
型式			GH-8EBNSF	
生産工場			インゴルシュタット/ネッカーズルム	
ハンドル位置			右/左	右/左
寸法・重量	サイズ	全長(mm)	4,585	4,585
		全幅(mm)	1,830	1,830
		全高(mm)	1,420	1,445
	ホイールベース(mm)		2,645	
	トレッド	フロント(mm)	1,550	
		リア(mm)	1,560	
	最低地上高(mm)		120	
	車両重量(kg) *1		1,730	1,780
タンク容量(リッター) VDA値			460 / 833	442 / 1354
乗車定員(名)			5	
駆動方式			フルタイム4WD	
性能	最小回転半径(m)		5.2	
	10・15モード (km/l) *2		7.4	7.0
	燃費向上対策		可変バルブタイミング 筒内直接噴射	
エンジン	エンジン型式		BNS	
	総排気量(cc)		4,163	
	エンジン種類		V型8気筒DOHC(1気筒=4バルブ)	
	ボア×ストローク(mm)		84.5 x 92.8	
	圧縮比		12.5	
	燃料供給装置		電子式	
	最高出力[kW(ps)/rpm]		309(420)/7,800	
	最大トルク[Nm(kgm)/rpm]		430(43.8)/5,500	
	燃料タンク容量(リッター)		63	
	使用燃料		無鉛プレミアム	
諸装置	ミッション	6速マニュアルトランスミッション		
		1速	3.666	
		2速	2.210	
		3速	1.520	
		4速	1.133	
		5速	0.918	
		6速	0.777	
		後退	3.333	
		最終減速比	4.111	
	サスペンション	フロント	4リンク + ステアライザーバー	
		リア	トラペゾイダル + ステアライザーバー	
	ステアリング		ラック&ピニオン(パワー)	
	ブレーキ	フロント	ベンチレーテッドディスク & 8ピストンキャリパー	
リア		ベンチレーテッドディスク		

*1 「電動チルト式2ウェイレーサールーフ」付き車両は20Kg増しとなります。

*2 国土交通省「10.15モード」測定時の重量ランクが、1,770kg以上より変わるため、セダンとアバントで数値が異なります

装備表

			RS 4 / RS 4 Avant
			S:スタンダード OP:メーカーオプション ★: Avant専用装備
インテリア	シート	RSバケットシート(フロント) <RS400入り> *1	S
		レカロスポーツシート(フロント) <RS400入り>	OP
		レースクロス&パールナッパレザー仕様	S
		本革仕様	OP
		電動サイドサポート スポットを選択した場合、本機能はなくなります。	S
		電動シート(フロント:前後、高さ、リクライニング) スポットを選択した場合	OP
		電動ランパースポット(フロント)	S
		運転席メモリー機能(シート、ドアミラー) スポットを選択した場合	OP
		シートヒーター(フロント)	
		リヤセンターヘッドレスト	S
	分割可倒式リヤシート		
	シートベルト	3点式シートベルト(全席)	
		高さ調整機能付シートベルト(フロント)	S
		シートベルトプレテンショナー(前席)	
		シートベルトフォースリミッター(前席)	
	メーター周り	DIS(ドライバースイッチ)インフォメーションシステム	
		・デジタルウォッチ	
		・外気温度計	
		・オートチェックシステム	
		・サービスマイルメーターディスプレイ	
		・各種警告灯	S
	オプションコンピュータ		
	RS400付メーターパネル	S	
	メーター照度調整機能		
	ステアリング & コントロール	サーボトリック(速度感応式パワーステアリング)	
		クルーズコントロール	
		RSスポーツステアリングホイール <RS400付>	S
フルテレスコピックステアリングコラム			
本革巻きシフトノブ 本革巻きハンドブレーキリップ			
空調	フルオートエアコン(左右独立温度設定)		
	自動内気循環機能	S	
	フレッシュエアフィルター		
ソラーシステムベントレーション	OP		
オーディオ	HDDナビゲーションシステム	S	
	リヤサブウーファー付10スピーカーシステム		
	リヤガラスアンテナ	S	
	リヤガラスモジュールアンテナ(セダン)	S	
デコタイプパネル	カーボンパネル	S	
その他 室内装備	センターアームレスト(フロント)		
	センターアームレスト(リヤ)		
	照明付メイクアップミラー(フロント)		
	残照装置付室内灯		
	フットランプ(フロント/リヤ)		
	ドアカーテンランプ(フロント/リヤ)		
	リーディングランプ(フロント/リヤ)		
	照明付グローブボックス		
	ワンタッチ式センターロックシステム		
	折り畳みリモートコントロールキー		
	ドアポケット(フロント)		
	シートバックポケット(フロント) スポットを選択した場合	OP	
	スキーバッグ	S	
カップホルダー(フロント) 個数: 1			
カップホルダー(リヤ) 個数: 2	S		
電動フル式2ウェイソーラーサンルーフ	OP		
フロアマット(フロント/リヤ)	S		
インテリア	トランクルーム	ラゲッジカバー	S
		ラゲッジバリエーションネット	S
		ラゲッジネット	S
		12V電源ソケット	S
		トランク収納タイプ 3角表示版	S
足回り	タイヤ	255/35R19 *1	S
	ホイール	7アームダブルスポークアルミホイール(9Jx19) *2	
	スペアタイヤ	タイヤリペアキット	
	サスペンション	DRC(ダイナミックライドコントロール), スポットサスペンション	

装備表

			S:スタンダード OP:メーカーオプション ★: Avant専用装備	RS 4 / RS 4 Avant
視界関連	ウインドー	防眩ストライプ付フロントウインドー		S
		オールティンテッドガラス		
		セーフティ機構付ワンタッチ式パワーウインドー		
		ドアウインドー開閉機能付キーリリング		
		車速感应式4段階欠フロントワイパー		
		ヒーター付フロントウインドーウォッシャーノズル		
		レイセンサー		
	リヤワイパー		S	
	ミラー	RSDアミラー(マット・アルミ調) RS専用非格納タイプ		S
		ドアミラー(マット・アルミ調) ※Sモデル専用格納タイプ		OP
		自動防眩ルムミラー		S
		電動調整式ヒーター付自動防眩ドアミラー		S
		電動調整式ヒーター付自動防眩助手席リハースモード付ドアミラー スポーツシートを選択した場合		OP
		電動格納&調整式ヒーター付自動防眩助手席リハースモード付ドアミラー スポーツシートを選択した場合		OP
	ヘッドライト	ハイビームヘッドライト		S
		アダプティブヘッドライト		
		ヘッドライトウォッシャー		
		自動ヘッドライトハイコントラスト		
オートライト機能/ガミングホーム&リベリングホーム機能				
フロントフォグランプ				
リヤフォグランプ(左右)				
イクステリア	RS専用フルカワードバンパー&サイドシル		S	
	サイドウインドーモールディング(マット調)			
	アルミニウムアシルプレート <RS4専用入り>			
	ルーフレール(アルミニウム)			S
	リヤスポイラー(セダン) トランクー一体型			S
	ルーフスポイラー			S
エンブレム	RS4エンブレム(フロント/サイド/リヤ)		S	
セーフティ	ESP(エレクトロニックスタビリティコントロール)		S	
	・EBD(エレクトロニックブレーキ圧配分)付ABS(アンチロックブレーキシステム)機能含む			
	・EDS(エレクトロニックディファレンシャルロックシステム)機能含む			
	・ASR(トラクションコントロール)機能含む			
	ブレーキアシスト			S
	2ステージエアバッグ(運転席/助手席)			S
	サイドエアバッグ(リヤ)			S
	サイドエアバッグ(フロント/リヤ) スポーツシートを選択した場合			OP
	サイドガード(フロント/リヤヘッドエアバッグ)			S
	衝撃吸収ダブルエアバッグ			
	サイドプロテクションバー			
	衝撃吸収バンパー			
アクティブヘッドレスト(フロント) スポーツシートを選択した場合		OP		
ハイマウントストップランプ		S		
ドアリアフレクターランプ(全ドア)				
リヤアチャイルドセーフティロック				
APS				
セキュリティ	イビディザ		S	
	盗難警報装置			
	盗難防止オイルロックホルト			

*1 RSバケットシートには「フットランプ(リヤ)」は装備されません

*2 タイヤチェーンの装着不可

オプション装備表

オプション
・電動チルト式2ウェイソーラーサンルーフ & ソーラーシステムベンチレーション
・本革仕様バルコナ 「RSバケットシート」との組合せになります。
パッケージ・オプション
コンフォート・パッケージ1
・レカロスポーツシート(フロント)
・本革仕様シルクナッパ(ハイピング仕様)
・電動シート(フロント)/運転席メモリー機能(シート、ドアミラー)
・電動調整式ヒーター付自動防眩助手席リハースモード付ドアミラー
コンフォート・パッケージ2 ※「コンフォート・パッケージ1」との組合せになります。
・ドアミラー(マット・アルミ調) ※Sモデル専用格納タイプ
・電動格納&調整式ヒーター付自動防眩助手席リハースモード付ドアミラー



Audi RS 4
RS4_21.jpg



Audi RS 4
RS4_22.jpg



Audi RS 4
RS4_23.jpg



Audi RS 4
RS4_24.jpg



Audi RS 4
RS4_25.jpg



Audi RS 4
RS4_26.jpg



Audi RS 4
RS4_27.jpg



Audi RS 4
RS4_28.jpg



Audi RS 4
RS4_29.jpg



Audi RS 4
RS4_30.jpg



Audi RS 4
RS4_31.jpg



Audi RS 4
RS4_32.jpg



Audi RS 4
RS4_33.jpg



Audi RS 4
RS4_34.jpg



Audi RS 4
RS4_35.jpg



Audi RS 4
RS4_36.jpg



Audi RS 4
RS4_37.jpg



Audi RS 4
RS4_38.jpg



Audi RS 4
RS4_39.jpg



Audi RS 4
RS4_40.jpg



Audi RS 4
RS4_41.jpg



Audi RS 4
RS4_42.jpg



Audi RS 4
RS4_43.jpg



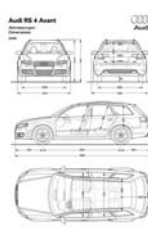
Audi RS 4
RS4_44.jpg



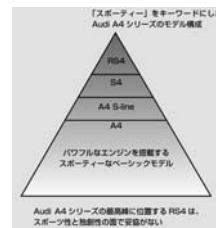
Audi RS 4
RS4_45.jpg



Audi RS 4
RS4_46.jpg



Audi RS 4
RS4_47.jpg



Audi RS 4
RS4_48.jpg



Audi quattro 初代 (S) 82年
SRS_01.jpg



Audi Sport quattro
SRS_02.jpg



Sports quattro S1
SRS_03.jpg



AUDI AG, Audi S2 Coup ·
(1991-1996)
SRS_04.jpg



AUDI AG, Audi S2
(1993-1996)
SRS_05.jpg



AUDI AG, Audi S2 Avant
(1991-1996)
SRS_06.jpg



1991 S4
SRS_07.jpg



AUDI AG, S6 (1995)
SRS_08.jpg



Audi S6 plus (1996)
SRS_09.jpg



Audi S6 plus Avant (1996)
SRS_10.jpg



Audi RS2
SRS_11.jpg



1996 S8
SRS_12.jpg



Audi S3 (2000)
SRS_13.jpg



Audi S4 (1999)
SRS_14.jpg



Audi RS4 by quattro GmbH
(2001)
SRS_15.jpg



Audi S6 4.2 litre (1999)
SRS_16.jpg



Audi S4 (2002)
SRS_17.jpg



2002 RS6
SRS_18.jpg



Audi S4 (2005)
SRS_19.jpg



Audi RS 4 (2005)
SRS_20.jpg



Audi RS 4 Avant (2006)
SRS_21.jpg



Audi S6 (2006)
SRS_22.jpg



Audi S6 Avant (2006)
SRS_23.jpg



Audi S8 (2005)
SRS_24.jpg