

PRESS INFORMATION

2019年3月12日

All new Audi A6 Sedan/Audi A6 Avant

<詳細版>

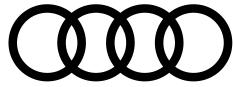
多才なプレミアムセダン 実用的でスポーティなアバント

快適かつスポーティ、そして万全のコネクテッド機能を備えた新型 Audi A6 は、これまで以上に用途を選ばないオールラウンダーに生まれ変わりました。アウディが先鞭をつけたフルデジタルの MMI タッチレスポンスをはじめ、高度なコネクティビティとアシスタンスシステムは、長距離ドライブにおいて素晴らしい利便性を提供し、サスペンションは優れた乗り心地と俊敏性を両立させています。また新型 A6 アバントは、広々としたインテリアと最大 1680 ℥まで拡大できる余裕のラゲージルームをダイナミックでエレガントなスタイルのボディが包み込んでいます。新型アウディ A6 のすべてのエンジンにはマイルドハイブリッドシステムが組み込まれています。

電動化の導入により、効率と快適性が向上

新型 Audi A6 のすべてのエンジンには、マイルドハイブリッドテクノロジー (MHEV) が採用されています。すなわち新型 A6 は、A8 と A7 に続き、電動化を組み込んだ 3 番目のシリーズということになります。V6 エンジンを搭載するすべてのモデルには、48V システムを採用しています。このシステムの中心となるコンポーネントは、クラシックシャフトに接続されたベルト駆動式オルタネータースターター (BAS) です。減速時には BAS が最大 12kW のエネルギーを回生し、発生した電力はリヤに搭載された容量 10Ah のリチウムイオンバッテリーに蓄えられます。

車速が 55~160km/h の間でドライバーがアクセルペダルから足を離すと、A6 はエンジンを停止したまま最大 40 秒間にわたってコースティング（惰性走行）が可能です。ドライバーがアクセルペダルを再び踏むと、BAS は即座に滑らかにエンジンを再始動させます。48V システムにより、ストップ＆スタート機能の作動域は 22km/h 以下にまで拡大しました。マイルドハイブリッドシステムはカメラセンサーからのデータも利用しており、停止していた前方車両が動き出したのを検知すると、ブレーキを踏んで止まつたままでもエンジンが始動し、再発進の状況が整ったことを知らせます。48V 駆動の MHEV テクノロジーによって、実際の走行条件下で 100km 走行あたり最大 0.7 ℥ の燃料を削減する効果があります（社内計測データ）。



パワートレイン

新型 Audi A6 は、まず V6 3.0 ℥ TFSI エンジンから日本へ導入されます。2.0 ℥ TFSI、2.0 ℥ TDI は今後ラインナップに加わる予定です。すべてのエンジンは、卓越した動力性能、高い洗練度と効率のために白紙から新開発されたものか、改良を受けています。

Audi A6 55 TFSI に搭載される 3.0 TFSI ユニットは、250kW (340hp) / 5,200~6,400rpm の最高出力と、1,370~4,500rpm の幅広い回転域で 500Nm の最大トルクを発生します。Audi A6 セダンの 0-100km/h 加速タイムは 5.1 秒（欧州仕様参考値）で、最高速度は 250km/h に電子的に制限されています。

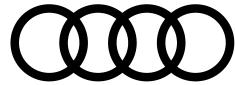
アルミ製クランクケースを採用した新しい 3.0 ℥ ガソリン直噴ターボエンジンの単体重量はわずか 172kg です。ターボチャージャーを含めたエキゾーストシステムは 90 度の角度を持つ V バンクの内側に配置されており、短い排気経路とツインスクロールターボチャージャーの特性により、俊敏なレスポンスを実現しています。アウディが開発した高効率な B サイクル燃焼プロセスのために、エンジン回転数と負荷に応じてインテークバルブを 2 段階に調整するアウディバルブリフトシステム (AVS) も採用されています。さらにクランクケースとシリンダーへッドに独立した冷却回路を通したサーマルマネージメントシステムも、効率向上に貢献しています。エキゾーストマニホールドはシリンダーへッドに一体化され、冷間始動後に素早くエンジンを暖機することができます。

Audi A6 55 TFSI には、センターデフにクラッチを採用した新世代の quattro システムが搭載されています。このシステムは最大の効率を追求しながらも、トラクションや運動性能の面で、機械的に常時結合されている quattro モデルとの違いを感じることはありません。通常走行時でタイヤスリップの可能性がない場合には、効率を優先して前輪駆動で走行し、4 輪駆動が必要となった際には、ほとんどの場合は予測的に判断され、クラッチが瞬時に繋がります。この A6 の quattro でも、前後トルク配分が自動可変されるのは言うまでもありません。

3.0 TFSI は、7 速 S トロニックとの組み合わせとなります。このトランスミッションにも回転数感応式の遠心力振り子ダンパーを備え、振動を抑制します。またコースティング中および停止中のギヤシフトを確実にするために 2 基の電動オイルポンプとアクチュレーターを装備しています。

ドライバーアシスタンスシステム

新型 Audi A6 は、多くのアシスタンスシステムによってドライバーの負担を軽減し、快適性、利便性、安全性の面においてプレミアムクラスの新たな基準を作り出します。新型 A6 にはアダプティブドライブアシスト (ADA) が用意されており、これはアダプティブクルーズコントロールをベースにして、全速度域で作動するレーンキープ機能とトラフィックジャムアシストを組み合わせたものです。クロストラフィックアシストも、



特徴的なセーフティ機能です。このシステムは、車両のコーナーに設置された中距離レーダーが前方約 75m 先までを監視し、横切る車両を検知すると、ドライバーに警告を発し、必要に応じてブレーキを作動させるものです。クロストラフィックアシストリヤ、エグジットウォーニング、レーンチェンジウォーニングなどは、後方に設置された中距離レーダーが検出する情報を活用した機能です。Audi A6 に採用された新しいアシスタンスシステムには、最高の安全性を実現するために、相互に補完し合う多様なセンサーが活用されています。

新型アウディ A6 に搭載される合計 22 個のセンサーは以下の通りです。

- フロントのロングレンジ ミリ波レーダー
- 車両コーナーのミッドレンジ ミリ波レーダー (4 基)
- フロントウィンドー上部のフロントカメラ
- フロント、リヤ、ドアミラーの 360°カメラ (4 台)
- フロント、サイド、リヤの超音波センサー (12 基)

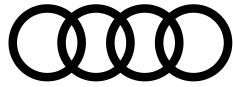
すべてのセンサーから取得したデータは、センサーデータを統合する中央コンピューターであるセントラルドライバーアシスタンスコントローラー (zFAS) に集められます。zFAS で車両周囲の詳細な環境モデルを継続的に算出することにより、アシスタンスシステムの作動速度も精度も従来よりも大きく向上しています。

ボディとパッケージング

新型 A6 のボディは、アルミニウムとスチール素材を適切に組み合わせて構成されています。超高強度を誇る乗員セルの骨格は、熱間成形スチール製のコンポーネントから作られています。ボディシェルの大半には、必要に応じて 0.75mm から 2.05mm の厚さのシートメタルブランクが使用され、重量の抑制と高強度を両立させています。

ボディシェルでは、パーセルシェルフや C ピラーサポートなどにアルミニウムが採用されています。ドア、ボンネット、フロントフェンダー、さらにトランクリッドなども、アルミニウムシートを使って製造したパーツです。新型 Audi A6 の最軽量モデルの車両重量は 1,645kg (欧州仕様。ドライバーが乗車しない状態) に抑えられています。

ボディは、多くの面でさらに進化しています。新設計されたフロントエンド構造体とトーションリングは、高いボディ剛性に貢献しています。フロントアクスルの接続剛性も、先代モデルより向上しています。負荷のかかるポイントを最適化し、共鳴を起こさないように入念に調整を行った結果、車体の音響特性も改善されました。エキゾーストシステムの左右のサイレンサーは独自の方法で互いに接続され、低周波数ノイズを抑制して



います。

新型 Audi A6 セダンのボディ外寸は、先代モデルよりわずか数ミリメートル拡大しただけですが、室内スペースはさらに広くなりました。たとえばホイールベースは 12mm 延長されていますが、室内長は 21mm 広くなっています。この数値は、すべての直接的なライバル車を上回っています。後部座席のレッグルームとニールームも、同様に拡大されています。容量 530 ℥ を持つラゲッジコンパートメントの積載幅は 1.05m を確保しています。

空力特性と走行ノイズ

新型 Audi A6 の空気抵抗係数は、0.24 という優秀な数値です（欧州地。仕様によって異なります）。エアインテークの外側にも、独立した開口部が設置されており、エアフローの一部はホイールハウス内に導かれて、まるで仮想的なエアスパツのように冷却と整流に貢献します。ショルダーライン上に取り付けられたドアミラーも最小の空気抵抗を狙ったもので、またリヤライトのエッジ部分は空気の巻き込みが少ない形状となっています。

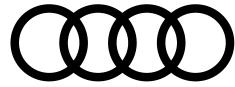
アンダーフロアではエンジンルーム、パッセンジャーセルの側面、リヤのトレーリングアーム、燃料タンクなどすべてがパネルで覆われています。エアダムおよびフロントホイール前方の小型スポイラーもエアフローを整流します。走行時のノイズ対策も入念で、ドアのシーリングは非常に複雑になっています。

サスペンション

革新的なダイナミックオールホイールステアリングをはじめとしたサスペンション技術を備えた新型 Audi A6 は、快適性を向上させながら、これまで以上に俊敏でスポーティに生まれ変わりました。パワフルで効率的なエンジンによって新型 A6 は目覚まいパフォーマンスを備えています。

従来型 A6 もプレミアムクラスで最もスポーティという評価を得ていましたが、新型 A6 はより敏捷で、快適性と操縦安定性が向上しています。新型 Audi A6 にはプログレッシブステアリングが標準装備されています。ステアリングレシオは基本的にクイックなうえに、操舵角が増すにつれて、よりダイレクトに変化します。電動パワーステアリングは、不快な振動を排除しながら路面の状態を正確にドライバーに伝達し、ステアリングホイールとタイヤおよび路面が直接結ばれているようなダイレクトな感覚を生み出します。

オプションのダイナミックオールホイールステアリングは、他に類を見ないシステムであり、これによって自然なステアリングレスポンスと優れた操縦安定性を両立させるという相反する課題を解決しています。このシステムは、連続可変ストレインウェイブギ



ヤを使用するフロントの前輪のダイナミックステアリングと、スピンドルドライブとトラックロッドによるリヤステアリングシステムで構成されています。その結果前後アクスルの舵角はそれぞれ独立して設定することが可能です。車速が60km/h以下の場合、リヤホイールはフロントとは逆向き（逆位相）に最大5度まで操舵可能で、それによつて回転直径は最大1m小さくなり、最少回転半径は5.7mから5.2mへと減少します。全長約5mのセダンでありながら、市街地走行やタイトなヘアピンカーブ、駐車時には軽快機敏に操作できます。60km/h以上の速度域では、リヤホイールはフロントと同じ方向に最大2度ステアすることで走行安定性を向上させ、たとえ急な回避操作を行なつた場合でも挙動の乱れは最小限です。フロントアクスルの総合的なステアリングレシオは、9.5:1から16.5:1の間で変化します。

新型Audi A6のフロントおよびリヤアクスルには、アルミニウムを主な素材とする5リンク式サスペンションが採用されています。フロントのサブフレームはリジッドに、リヤはハイドローリックマウントを介してボディに取り付けられています。S lineのサスペンションは、ダイナミックサスペンションから20mm低く、電子制御可変機構を備えたダンピングコントロールサスペンションは快適性を重視しながらも、ダイナミックサスペンションより10mm低い設定となっています。エネルギー効率を考慮して、バルブを閉じてダンパー減衰力を引き上げた場合のみ大きなエネルギーを必要とします。

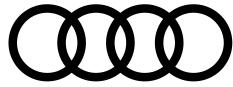
減衰力可変ダンパーやダイナミックオールホイールステアリングなどは、新型Audi A6の革新的機能のひとつであるエレクトロニック シャシープラットフォーム（ECP）によって統合制御されます。ECPは、サスペンションの中央コントローラーとして、車両の挙動や各種システムからのデータを集めて瞬時に計算し、各機能を最適に制御します。

この、高度に統合された制御システムの利点は、コーナリング時の挙動や快適な乗り心地など、あらゆる面に反映されています。そのうえドライバーは、アウディドライブセレクトのダイナミックハンドリングスイッチで、comfort、auto、dynamicの3つのモードの中からサスペンション設定を選択することができます。快適性とスポーツ性の間でドライバーが選べる調整幅は従来モデルよりも拡がり、さらにダイナミックオールホイールステアリングによって、ステアリングレシオとフィードバックのレベルも変化します。

アルミ製のモノブロックキャリパーを備えたフロントブレーキは卓越したブレーキ性能を発揮します。3.0 TFSIは6ピストンで、36mm厚の鋳造製のフロントディスク径は375mm（リヤ径350mm、22mm厚）。ESCの制御も先代モデルよりさらに精密に改良されています。

デザイン

新しいA6のエクステリアは、アウディがA8で初めて採用した新しいデザインコー



ドを表現しています。A8 がプレステージ性を、A7 が先進性を表現しているいっぽう、新型 A6 は技術に支えられたエレガンスを表わしています。HD マトリクス LED ヘッドライトは、この A6 の先進的な技術の象徴です。新型 A6 は、インテリアでもブランドのスローガンである "Vorsprung durch Technik" (技術による先進) を力強く表現しています。A6 はインストルメントパネルにブラックパネルを採用し、ディスプレイとトリムパネルを流れるようなデザインで統一、プレミアムクラスでもっともモダンなインテリアに仕上がっています。エレガントからスポーティなものまで、数多くのトリムバリエーションも設定されています。

新型 Audi A6 セダンの全長は 4950mm、全幅は 1885mm、全高は 1465mm (55 TFSI quattro S line) です。バランスの取れたプロポーションと短いオーバーハング、アスリートのように引き締まったボディ面、そしてシャープなエッジとラインがエクステリアの特徴です。

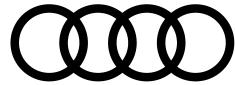
セダンのシングルフレームグリルは、従来モデルよりも幅が広く、より低く設置され、ひと目で優れた技術力を印象付ける効果を生み出しています。エアスPOイラーを備えた大型のサイドエアインテークとくっきりとしたその輪郭はスポーティなキャラクターを強調しています。

横から眺めても、新型 A6 のデザインが先代モデルよりも引き締まっていることが分かるはずです。ボンネット先端からリヤまでボディの上端を走るラインとともにサイドビューを特徴づけているのは、Audi Ur-quattro (初代クワトロ) のブリストーフェンダーを思い起こさせるホイールアーチの上の力強い膨らみで、それは quattro システムを象徴しています。アーチを描くショルダーラインは、ドアのラインよりわずかに下を通り、サイドパネル下部のサイドブレードとともにダイナミックなサイドビューを強調しています。

新型 Audi A6 のルーフラインは滑らかなアーチを描き、C ピラーはさらにフラットな形状となり、ウィンドーのライン全体は以前よりもダイナミックさを強調しています。車両の中心は前後輪のちょうど真ん中に位置し、左右リヤライトを結ぶクロームストリップは A6 の幅広さを強調しています。垂直セグメントで構成されるウェッジシェイプのリヤライトも同様の効果を生み出しています。リヤライトは彫刻的なりやの造形の一部となり、そのエアロダイナミックな処理は A6 の先進的技術を象徴しています。

ライティングテクノロジー

新型 Audi A6 には 2 種類のヘッドライトが用意されていますが、すべて LED テクノロジーを採用しています。アダプティブハイビームを備えたマトリクス LED ヘッドライトは、7 つの異なるマトリクスメインビーム LED モジュールで構成されています。シングルフレームグリルの 2 番目のバーの延長線で上下に分割されたこのヘッドライトの上部には、ターンインジケーターとデイタイムランニングライトに加え、瞳のように見えるロービームモジュールが内蔵されています。5 層のライトガイドと LED バック



ライトで構成されたデイタイムランニングライトは、非常に均質できめ細かな光を発し、新型 A6 の技術的先進性を強調しています。

HD マトリクス LED ヘッドライトは合計 32 個の LED セグメントで構成されています。このヘッドライトはロービームとハイビームの切り替えを自動的にシームレスに行います。窪んでいるように見えるヘッドライトの下部セクションには、ターンインジケーターと 2 列のマトリクスハイビームが収められています。左右の各ユニットは 32 個の LED から構成され、他の車両を幻惑しないように照射範囲を正確に制御しながら道路を照らします。また LED ライトはコーナリングライトの役割も果たします。

リヤライトはフル LED であり、左右に各 9 つの縦に短いラインを備えた立体的なライトフィンを持ち、制動時にはブレーキライトが間のスペースを埋めるように点灯します。ダイナミックインジケーターはライトユニットの最上部に設置されています。HD マトリクス LED ヘッドライト装着車では、ドアのアンロック/ロックに応えて、ヘッドライトとリヤライトが短時間連続して点灯し、光のショーを展開します。

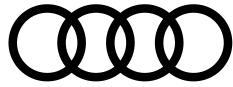
室内照明のマルチカラーアンビエントライティングでは、インテリアの輪郭に沿ってライトが配置され、グローブボックスカバーの quattro ロゴにもバックライト照明が付きます。このマルチカラーアンビエントライティングでは最大で 30 ものライトカラーを選択できます。A6 のライティングコンセプトは、特に夜間のロングドライブで乗員の快適性向上を考慮したもので、日常的に長距離を走行するドライバーにはきわめて重要な装備です。さらに照明付きのドアシルトリムも用意されています。

インテリアデザイン

新型 Audi A6 は、プレミアムクラスで最もモダンなインテリアデザインを備え、アウディがこの分野におけるリーダーであることを明確にしています。ブラックパネルデザインの MMI タッチレスポンスは、室内のデザインとユーザーインターフェースに溶け込んでおり、インストルメントパネルは厳密な水平基調のデザインと層状の構造によって、明るく広々とした印象をもたらします。ドライバーと助手席パセンジャーは、インテリアデザインとユーザーインターフェースが滑らかに一体化された余裕のスペースを体験できるはずです。MMI タッチレスポンスのディスプレイは、アルミ調のフレームで縁取りされた周囲のブラックパネルトリムと見分けがつかないように一体化されています。

センタートンネルのコンソールは、ドライバーに向くように角度が付けられ、同様にブラックパネルトリムで仕上げられています。センターコンソールは、空調コントロールなどを受け持つローワーディスプレイを備えます。

デジタル化



新型 Audi A6 は、プレミアムクラスで最も先進的なデジタルシステムを採用しています。直感的に操作可能なフルデジタルの MMI タッチレスポンスをはじめ、豊富なインフォテインメント機能と Audi connect は、ドライバーと乗員の快適性と安全性をさらに向上させ、また幅広いカスタマイズに対応しています。

新型 A6 には、ラグジュアリーセダンの A8 と A7 Sportback に続いて、直感的な操作が特徴の MMI タッチレスポンスが搭載されています。ドライバー側に向けて設置された 2 つのタッチディスプレイは、振動と音によるフィードバック機能を備えています。従来モデルに採用されていたロータリースイッチやプッシュボタンのほとんどがタッチディスプレイに置き換えられています。

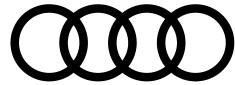
この新しい未来的な操作システムは、スマートフォンのように直感的に操作できるうえに、ユーザーの使い方に合わせてカスタマイズすることが可能であり、デジタルシステムにおいてもアウディがこだわってきた高い品質を実現しています。

MMI タッチレスポンスの 2 つのディスプレイに使用されているグラフィカルなユーザーインターフェースは明快で分かりやすく、メニュー構造も簡潔に設定されています。インストルメントパネル中央上部に設置された 10.1 インチのアッパーディスプレイは、インフォテインメント機能を操作するためのもので、いっぽう、センターコンソール下部に設置された 8.6 インチのローワーディスプレイは、空調コントロールや、手書きによるテキスト入力など使用します。その際にドライバーは手首をセレクターレバーの上に乗せて、簡単に操作することができます。

MMI タッチレスポンスの 2 つのディスプレイに使用されているグラフィカルなユーザーインターフェースは明快で分かりやすく、メニュー構造も簡潔に設定されています。また、アッパーディスプレイでは、スマートフォンのようにメニュー画面のアイコン配置をユーザー好みに合わせて調整することができます。また、頻繁に使用するラジオ局やナビゲーションの目的地などのショートカットを作成することができ、ローワーディスプレイから操作することができます。

新型 Audi A6 に搭載される MMI ナビゲーションプラスには、アウディバーチャルコックピットも含まれています。インストルメントクラスター内のディスプレイのサイズは 12.3 インチで、1920 × 720 ピクセルの高解像度でフル HD 画像を表示することができます。ドライバーはマルチファンクションステアリング上のスイッチによって、メーター主役のクラシックなビューから各種インフォメーションを表示するモードまで様々なスタイルを選択できます。

新型 A6 では、最大 6 人のドライバーと 1 人のゲスト、合計 7 人分の個人設定プロファイルを保存することができます。個人設定の範囲は、空調コントロールからナビゲーションの目的地、好みのメディアまで約 400 項目にも及びます。車両はキーシグナルを使用してユーザーを判別し、登録されたプロファイルを自動的に呼び出します。



A6 Avant : ダイナミックでエレガントなデザイン

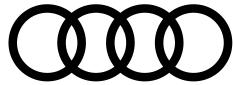
アバントとは魅力的なステーションワゴンの名前である、というアウディの主張は、日常的な実用性とダイナミックなデザインを併せ持った新型A6アバントを見れば疑う余地はないはずです。新型はアウディの新しいデザイン言語を導入した初めてのアバントであり、短いオーバーハングと鋭いライン、アスリートのように引き締まった広いパネル面を特徴としています。フロントでは低く幅広いシングルフレームグリルが間違いようのない目印となり、サイドからは長く伸びたフロント部分の明確なシルエットと台形のウィンドー部が特徴的です。さらに逞しく膨らんだホイールアーチ上部がquattroシステムを備えていることを自ずから強調しています。張り詰めた強靱さをうかがわせるルーフラインはルーフエッジスピライヤーまで伸びて、サイドビューをより伸びやかに見せています。A6アバントのDピラーとリアウィンドーは大きく傾斜しており、それもまたダイナミックな外観を強調しています。左右のリヤライトを結ぶアルミニウムストリップは、ボディをさらにワイドで力強く見せる効果を生み出しています。

A6 Avant : 拡大したスペースと機能性

新型アウディA6アバントは、機能性とエレガントなデザイン、優れた快適性とスポーツ性など、一見対立する様々な性能を一台に融合したステーションワゴンです。従来型に比べてほんのわずか大きくなった新型A6アバントの全長は4,950mm、全幅は1,885mm、全高は1,465mmですが、室内スペースはこれまで以上に広く、前後席のエルボールームと後席のニールームについてはクラス最大の数値を確保しています。ホイールベースは従来型に比べて12mm延長されていますが、室内長は21mm長くなっています。リアシートは3分割の可倒式を採用しています。

大胆に傾斜したDピラーとリアウィンドーを持つにもかかわらず、従来モデル同様、ラゲージスペースは標準状態で565ℓの容量を備え、リアシートを倒せば最大1680ℓまで拡大することができます。電動開閉式のテールゲートとラゲージコンパートメントカバーは標準装備、アドバンストキーを持っていればバンパー下への脚のジェスチャー（キックアクション）でテールゲートを開閉することができます。ラゲージフロアに設けられた4箇所のフックと固定用レールシステム、ストラップと二つの固定フックも標準装備されます。ラゲージコンパートメントの幅は14mm広がって1.05mとなり、40:20:40に分割されているリアシートバックレストはラゲージコンパートメントに設けられているハンドルで倒すことができます。ロックを外すとスプリングの力でゆっくりと倒れ、ラゲージコンパートメントの奥行きは1.18mから1.99mに大きく拡大します。

ウィンドシールドとリアウィンドーのアダプティブウインドウワイパーは、車速と外気温、さらにはガラスの汚れ度合いまでを考慮して作動する先進的な装備です。スプレーノズルはワイパーアームに内蔵されており、ウォッシャーはブレードの直前に常に正しい角度で噴射されます。



新型 A6 アバントは、長距離ドライブに文字通り最適と言えるでしょう。大きな理由のひとつは室内ノイズがきわめて小さいことです。ドアとテールゲートのシーリングは精巧で、ドアミラーもドアレール上に取り付けられています。A6 アバントのエアロダイナミクスと走行時の静肅性は非常に優れています。ベーシックモデルの空気抵抗係数は 0.27 という優秀な数値です（欧州値）。スチールとアルミニウム材を適切に組み合わせた A6 アバントのハイブリッドボディの高い剛性は、静肅で快適な走行性能の基礎となるものであり、同時に素晴らしいハンドリングを支える土台でもあります。それに加えて大型のパノラミックガラスサンルーフなどの新しい快適オプションなどによって、新型 A6 アバントは一段と理想的なグランドツアラーへと進化しています。

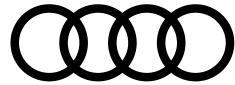
Audi A6 モデルヒストリー | Audi 100 の時代から紐解く A6 の略史

Audi 100 (C1~C3)

アウディ A6 の歴史は半世紀余りも前、アウディ・ブランドが VW グループの一員として再スタート（1965 年）して間もない 1968 年に発売された Audi 100 から始まります。当時のアウトウニオン GmbH（1969 年からアウディ NSU アウトウニオン AG に社名変更）が開発した前輪駆動のアッパーミドルセダンは、新開発された 1.8ℓ4 気筒エンジンのパワーが 100ps だったことにちなんで「100」と名付けされました。当初は 4 ドア／2 ドアセダンボディのみのラインナップでしたが、後にファストバックのクーペ S が追加となりました。1976 年までの間におよそ 80 万台が生産され、現在につながるアウディの基礎を築いたヒット作となりました。

2 代目の 100 は 1976 年発売、新たに燃料噴射システム付きの 2.1ℓ 直列 5 気筒エンジンが搭載されました。「6 気筒エンジンのパワーと 4 気筒エンジンの経済性を併せ持つ」と言わされた 5 気筒エンジンは、このモデル以降アウディのトレードマークとして知られることになります。発売当初は 4 ドアと 2 ドアのセダンボディに限られ、先代モデルにあったクーペモデルは廃止されました。その代わりに 5 ドアハッチバックモデルが登場、そのモデルに「アバント」のネーミングが初めて与えされました。3 年後にはフラッグシップグレードとして「200」が登場、200 には自然吸気ユニットに加え 168ps を発生する 5 気筒ターボエンジンも搭載されました。Audi 100 シリーズは 1977 年に累計生産台数 100 万台を達成、アウディとして初めて 100 万台を超えたモデルになりました。Audi 100／200 は Audi 5000 として北米にも輸出されました。

Audi 100 は 1982 年に登場した 3 代目で大きな変身を果たします。新しい Audi 100 は、一新されたそのエアロダイナミックなボディで世界を驚かせました。ボクシーだった従来の 100 とは対照的に滑らかにラウンドしたボディのサイドウィンドーは、すべて平滑なフラッシュサーフェスとなり、空気抵抗係数は当時としては画期的な 0.30 を誇っていました。このモデルでステーションワゴンのアバントが初めてデビュー



一、これ以降アバントはアウディのステーションワゴンの名前として、フルタイム4WDシステムのクワトロとともにアウディの代名詞となります。3代目の100は優れたエアロダイナミクスだけでなく、いくつもの新技術が導入されたことも特徴的です。たとえば「プロコン・テン」と呼ばれた安全機構は、前面衝突時にステアリングホイールを前方に引っ張り、ドライバーの顔や胸部のダメージができるだけ抑えようとするシステムです。また初めて2.5ℓ5気筒TDI（直噴ターボディーゼル）エンジンが搭載されたこともトピックのひとつでした。さらに3代目のアウディ100／200はモータースポーツの世界で大活躍、トップモデルの200ターボクワトロをベースにしたレーシングカーは北米のトランザムシリーズを席巻、また200クワトロのラリーカーは1987年のサファリ・ラリーを制しています。アウディ100は1983年のヨーロピアン・カーオブザイヤーを受賞しています。

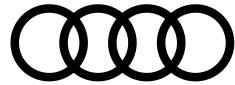
Audi 100 から Audi A6 (C4) へ

1991年に発売された4世代目のアウディ100では、4気筒エンジンに加え、新しい2.6ℓおよび2.8ℓのV6ガソリンエンジンが導入されました。直列5気筒エンジンは徐々にラインナップから外されていきましたが、2.5ℓ5気筒TDIエンジンに限っては、その優れた性能と燃費のおかげで根強い人気を誇っていました。ほぼすべてのモデルに「クワトロ」バージョンが設定されたこともこの世代の特徴です。

4世代目のアウディ100は1994年に、若干のフェイスリフトを受けるとともに、新しいネーミング法に従って「アウディA6」に名称を変更します。すなわちこれが初代のA6となりました。トルセンデフを使用したクワトロ・モデルはシリーズのほぼすべてのモデルに設定されました。230psの2.2ℓ5気筒ターボ（後に4.2ℓV8）を積んだA6の高性能モデルも、この名称法変更に伴ってS4からS6に生まれ変わりました。

Audi A6 (C5)

A6としては2代目、アウディ100から通算すると5世代目に当たる新型A6は1997年に発売されました（アバントは1年遅れでデビュー）。一新された流麗なボディはCd=0.28を達成、インテリアのフィニッシュも大幅に向上し、さらに豊富なモデルバリエーションを揃えてプレミアムモデルとしてのA6の名を広く知らしめました。エンジンラインナップは1.8ℓ4気筒DOHC20バルブ(125ps)から、2.4ℓ30バルブV6(165ps)、さらに250psを発生する2.7ℓV6ツインターボまで非常に幅広く、トランスミッションもFWDモデル用のマルチトロニックCVTに加え、5段ティップトロニックATも新たに採用されました。短期間ながら、340psを発生する4.2ℓV8エンジンを搭載したS6、さらに4.2ℓV8ツインターボ(450ps)を押し込んだRS6という超高性能モデルもラインナップされていました。車高調整システム付きエアサスペンションを備えたオールロード・クワトロというクロスオーバーSUVが追加発売されたのもこの世代です。



Audi A6 (C6)

2004年に登場したタイプC6のアウディA6は、ボディが大型化され（全長4.9m余り）、現在に続く「シングルフレームグリル」が初めて導入されたモデルです。3代目のA6は、空調やカーナビゲーション、オーディオシステム、さらにサスペンションモードなどを、スクリーンとダイヤルを使って集中コントロールするマルチメディアインターフェース（MMI）に代表される先進技術を導入したことが大きな特徴です。ガソリンエンジンは直噴のFSI技術を採用して一新され、主にクワトロ用のティプトロニック・トランスミッションは6速に進化しました。高性能版のS6のパワーユニットは435psを発揮する5.2ℓV10に進化、RS6に至っては580psを生み出す5ℓV10ツインターボを搭載、アウディ史上最強のモンスターとなりました。3代目のA6は2005年のワールド・カーオブザイヤーに輝いています。

Audi A6 (C7)

2011年に発表された4代目のアウディA6は、縦置きエンジン用のモジュラープラットフォームMLBを採用した最初のA6です。新型プラットフォームの導入でホイールベースが伸び、全幅も拡大されましたが、Cd値は0.25にさらに向上しています。主要ユニットの2ℓ直4エンジンは直噴ターボのTFSIに、ティプトロニックも8段へ進化したほか、デュアルクラッチトランスミッション（DCT）の7速Sトロニックも導入されました。新型はシングルフレームグリルを踏襲していくながらも、LEDヘッドライトを採用し一気にシャープな表情に生まれ変わりました。またA8譲りの様々なドライバーアシスタンスシステムを搭載していることも特徴のひとつです。2012年には2ℓ4気筒TFSIエンジンに電気モーターを加えたA6初のハイブリッドモデルも追加されています。