

2017年3月28日

アウディ ジャパン株式会社  
プレス問い合わせ 03-5475-6309  
<https://www.audi-press.jp/>

お客様問い合わせ 0120-598106  
アウディ コミュニケーションセンター

## 新型 Audi R8 Spyder プレスインフォメーション

あらゆる状況で驚異的なパワーを発揮：新型 Audi R8 Spyder V10

ミッドシップに搭載された 540 馬力エンジン、可変トルク配分を可能にした quattro4WD システム、カーボンファイバー強化プラスチック (CFRP) とアルミを使った軽量ボディ、新設定のパフォーマンスモード。新型 Audi R8 Spyder は、最先端かつ最高のテクノロジーを提供するとともに、クロス製のコンバーチブルトップを採用してオープントップドライビングの醍醐味も提供します。

Audi Sport GmbH 代表 ステファン ヴィンケルマンは次のように述べています。「新型 Audi R8 Spyder V10 を開発するにあたり、私たちが持っているモータースポーツの全ノウハウをこの生産モデルに投入しました。それにより、第 2 世代の Audi R8 Spyder はパワフルなパフォーマンスにおいても先代を超えています。」

### エクステリアデザイン

新型 Audi R8 Spyder V10 のダイナミックなキャラクターは、ひと目見ただけで明らかです。前方にシフトしたパッセンジャーコンパートメント、存在感のあるホイールアーチ、長いリヤデッキにより、典型的なミッドシップスポーツカーのシルエットが生み出されています。

### アスリート感覚：先代より幅広く

新型 Audi R8 Spyder の全長は 4,426mm で、先代モデルよりも 14mm 短くなっています。その一方で、全幅は 36mm 拡大され、1,940mm になりました。1,244mm の全高と 2,650mm のホイールベースは、初代 Audi R8 Spyder と同じです。

### 目を奪うディテール：サイドブレードとディフューザー

フロントビューでは水平に流れるラインと、ハニカムグリルを備えた幅広く低いシングルフレームが特徴的です。彫刻的な表面処理は、ウェッジシェイプのヘッドライトと一体感を醸し出しています。ホイール上の膨らみは quattro フルタイム 4WD システムを示唆する視覚的要素のひとつとなっており、先代モデルからデザインが見直されたサイドブレードが力強いアクセントとなっています。

アルミ製タンクキャップには、エンボス加工によりロゴが刻まれています。キャップを開けるだけで、燃料ノズルをタンクネックに差し込むことができる設計はレーサーと同様、回して外すタイプの燃料キャップは存在しません。

水平ラインを強調するというコンセプトにより、リヤエンドも幅広さと力強さが演出されています。複数の縦リブが設けられたディフューザーの両側には、台形エグゾーストテールパイプが配置されています。エンジンコンパートメントのベントと LED テールライトは、視覚的な関連性を感じさせるデザインになっています。テールライトはフォーク型をしたライトの輪郭により、特徴的な赤いシグネチャーが生み出されます。各ライトユニットには合計 118 の LED が使用され、完全にフラットな光が発せられるようになっています。

### 夜道でも最高の視認性：アウディ レーザーライト

新型 Audi R8 Spyder のヘッドライトには左右それぞれ 37 個の発光ダイオードが内蔵され、明るい LED の光を生み出します。オプションのアウディ レーザーライトを装着すると、明るさをさらに向上させることができます。アウディ レーザーライトは、直径わずか 300 マイクロメートルに過ぎない高出力レーザーダイオードを 4 つ備えたライトモジュールから、450 ナノメートルの波長の青いレーザービームが発せられます。その光を蛍光体コンバーターを使って、人の眼に優しい色温度 5,500 ケルビンの白色光に変換しています。

市街地以外の場所を 60km/h 以上の速度で走行中に点灯するアウディ レーザーライトは、ハイビームの照射範囲を拡大し、ドライバーの視認性を向上して走行安全性を高めます。このライトはカメラベースのインテリジェントな機能を備えたセンサーシステムにより、他の道路ユーザーを検知して、相手に眩しい思いをさせないよう、照明パターンをアクティブに制御して明るさを調整する仕組みを備えています。アウディ レーザーライトを装備したモデルであることは、ヘッドライトを分割するアルマイト処理されたブルーのストリップにより識別することができます。さらに、400 ミリ秒のサイクルで内側から外側にライトの光が流れるダイナミックターンシグナルが、フロントにも搭載されます。このダイナミックターンシグナルは、リヤライトには全モデルに標準装備されています。

### お好みのおりに：カラーデザイン

新型 Audi R8 Spyder には、基本色として合計 11 のエクステリアカラーが設定されています。そのうち新色のアーガスブラウンは Spyder の専用カラーです。それらに加えて、アウディ エクスクルーシブプログラムにより、お客様の好みに合わせたボディカラーを配合することが可能です。一方、デザインが一新されたサイドブレードには、4 つのカラー+ハイグロス カーボンファイバー仕上げの仕様が設定されています。なお、コンバーチブルトップのカラーはブラック、ブラウン、レッドの 3 色が設定されています。

### コンバーチブルトップ

新型 Audi R8 Spyder のコンバーチブルトップは、閉じたときに、完全にクルマ全体のラインとバランスが取れるようにデザインされています。トップのシルエットは低く、ボディ後方に向けて 2 つの長いフィンが伸びています。折り畳んだときにトップが収まるコンパートメントのカバーは、カーボンファイバー強化プラスチック (CFRP) 製で、その 2 つのカウルにはそれぞれ 3 つずつベンチレーションスリットが設けられています。カウルはワイドな開口部を備えたサービスフラップのところまで伸びています。V10 エンジンはサイドブレードのインレットに加えて、これらのスリットからもエアを取り入れる設計になっています。マフラーに装着された切り替え式フラップは、吸気音を制御する役割を果たしています。

### 典型的なアウディスタイル：軽量設計の布製トップ

コンバーチブルトップの内部構造は、主にマグネシウムやアルミといった軽量素材から構成されており、その一方でアウトースキンにはクロスを採用しています。これは典型的なアウディスタイルです。ソフトトップの重量は 44kg に過ぎず、Audi R8 Spyder の重心を低く抑えるのに貢献しています。175 バールの油圧を発生するポンプで 9 つのアクチュエーターを動作させる電子制御油圧式の折り畳み機構により、このコンバーチブルトップは簡単なボタン操作によりわずか 20 秒で開閉します。走行中でも 50km/h 以下であればトップの開閉は可能です。

開放時にはソフトトップは Z 字型に折り畳まれて、エンジンの上の浅いコンパートメントに収まります。コンパートメントのカバーはそれぞれ 7 本のリンクを用いた 2 つヒンジにより、スムーズな動きを示します。パッセンジャーモジュールとコンバーチブルトップモジュールの間には、リヤウインドーが設置されています。ソフトトップと同様、リヤウインドーもセンターコンソールに設置されたスイッチ操作により、電動で上下させることができます。ウインドーを上げると室内への風の流入がブロックされ、

下げると V10 エンジン特有の豊かなサウンドを楽しむことができます。乗員頭部付近への風の巻き込みは、先代モデルと比べて大幅に削減されました。オプションのウインドフレクターを装着すると、さらに快適性が向上します。このウインドフレクターにより、風の巻き込みが頭部付近で約 90%、肩や首のあたりで 80%も削減されます。

万が一クルマが横転した場合、スプリングにより作動する 2 つの強固なスチール製ポストがプロテクションとしての役割を果たします。新型 Audi R8 Spyder のコンバーチブルトップ モジュールは、これらのプロテクションとソフトトップ本体、その収納トレイ、リヤウインドーコンパートメント、そして油圧で作動する CFRP 製コンバーチブルトップ コンパートメントカバーにより構成されています。

### 複合素材アウディスペースフレーム

乗員を除いた DIN 空車重量の算出法に従うと、新型 Audi R8 Spyder の重量は 1,720kg となります。しかし、燃料とオイル類を含まない乾燥重量は 1,612kg に過ぎません。この驚くべき数字を生み出す最大の要因となっているのが新開発された複合素材アウディ スペース フレーム (ASF) です。これは、アルミパーツと構造的に合体されたカーボンファイバー強化プラスチック (CFRP) パーツにより製作されています。新型 Audi R8 Spyder の ASF の総重量はわずか 208kg です。

ASF の重量比にして 79.6%を占めているアルミ製コンポーネントにより、ひとつの枠組みが構成されています。アウディの開発エンジニアは、それをベースに、Audi R8 Coupé に対して、とりわけサイドシル、A ピラー、ウインドシールドフレームの部分に補強を加えています。また、ボディのフロントおよびリヤエンドは、主に鋳造アルミ製ノードと押し出し材により構成されています。フロントハッチ、ドア、サイドエレメントといったアウターパネルにも、主にアルミが使われています。それに対して、セントーントンネル、バルクヘッド、B ピラー、コンバーチブルトップコンパートメントのカバーなどは CFRP 製です。それらにより、きわめて強固で振れに対してほぼ完全な耐性を持つ乗員セルの基本骨格が形成されています。そうした軽量素材の採用に加えて、革新的な生産方法の導入によって、各コンポーネントの重量を最大 10%削減することができました。

先代モデルと比べると、新型 Audi R8 Spyder の ASF はすべての評価基準において格段に優れたものに仕上がっています。捻り剛性は 50%近く向上しており、正確なハンドリング、高い衝突安全性、優れた振動騒音特性を実現する上で、確かな基盤を提供しています。新しい複合素材型 ASF は軽量化インデックス、すなわち重量、サイズ、剛性の相関を測るパラメーターにおいて、スポーツカーセグメントのトップレベルを達成しています。

### 強力なダウンフォース：エアロダイナミクス

高いコーナリングスピードを実現し、高速安定性を確保するためにはダウンフォースを最適化することが重要です。新型 Audi R8 Spyder では、幅広いディフューザーによって、強力なダウンフォースを発生させています。ディフューザーはリヤアクスルに作用して、乱流を過度に発生させることなく、空気を周囲と同じスピードまで戻します。この吸引作用により、空気の流速を高め、車体を力強く路面に押し付ける効果を生み出します。2 つのベンチュリスポイラーにより、空気を正確にディフューザーに導いて、効果を倍増させています。縦方向のリップにより空気の通路を作って、中央部分には流れないようにしています。

一方、フロントアクスルの側でも、フロントディフューザー、エアダム及びベンチュリスポイラーにより、エアがホイールウェルを上手に通り返れるようにしています。表面がスムーズなアンダーフロアにより、ボディ下のエアフローを加速させています。アンダーフロアは、アンダーボディとプロペラシャフトを覆っていて、エンジンとそのドライブシャフト潤滑システム及び S トロニックのユニットの下側だけが、冷却のために開いた状態になっています。新型 Audi R8 Spyder の空気抵抗係数は 0.36 で、低い全高のおかげで、前面投影面積は 2.01 m<sup>2</sup>と小さく抑えられています。

## エンジン

0-100km/h 加速 3.6 秒、0-200km/h 加速 11.8 秒、最高速度 318km/h といった数字が、新型 Audi R8 Spyder の卓越したパフォーマンスを何より明確に示しています。先代モデルと比べると、0-100km/h 加速は 0.2 秒速くなっており、0-200km/h 加速は 0.6 秒、最高速度も 7km/h 上回っています。自然吸気で 12.7 : 1 の高圧縮比を実現した排気量 5,204cc の V10 エンジンは、540 馬力の最高出力と、540Nm/6,500rpm の最大トルクを発生します。初代の Audi R8 Spyder と比較すると、パワーが 15 馬力、トルクが 10Nm 改善されています。パワーウェイトレシオは、3.19kg/馬力を実現しています。

### 独特のサウンド：自然吸気 V10 エンジン

この 10 気筒エンジンは、アクセルペダルの操作に対してきわめて敏感に反応し、8,700rpm までスムーズに吹け上がります。レッドゾーンでは、ピストン速度は毎秒 27 メートルにも達します。1-6-5-10-2-7-3-8-4-9 の点火順と 54 度と 90 度の交互点火タイミングを採用したこのエンジンはきわめてユニークで、聴けばすぐにそれとわかるミュージックを奏でます。その咆哮は回転を上げるほど、ボリュームも高まり、刺激的なサウンドに変化します。エグゾーストシステムには、サウンドフラップが標準で設定されています。

### 効率化のための新しいテクノロジー：燃費性能の向上

燃費性能を高める様々なテクノロジーにより、NEDC サイクルにおける燃料消費量は、先代モデルと比べて 10%削減されています。低～中負荷運転時には、シリンダー オンデマンド (COD) システムにより、エンジンの片側バンクのシリンダーが休止します。また、デュアルインジェクションシステムにより、燃料は状況に応じて燃焼室の中に直接噴射 (FSI) されるだけでなく、インテークパイプにも噴射される (MPI) 仕組みになっています。

クルマが止まると、スタート ストップ システムによりエンジンが停止します。このようなテクノロジーにより、新型 Audi R8 Spyder は 100km 走行あたりの燃料消費量を 11.7ℓ (CO<sub>2</sub> の排出量: 277g/km) に抑えています。

### レーシングカーと同じ：ドライサンプ潤滑方式

エンジンの潤滑には、ドライサンプシステムを採用しています。通常のエンジンの下にオイルパンをボルト留めする方式に対して、独立したオイルタンク (エンジン背後に直立したアルミ製ベゼル) を搭載したことでエンジンの搭載位置を低くすることができ、その結果、車両の重心も低くすることができました。これはレース活動を通じて開発されたシステムで、最大 1.5G の縦横加速がかかっても、オイル供給を確保できるというメリットがあります。

ドライサンプ潤滑システムは複雑な構成となっており、高性能ポンプモジュールのなかに、クーラントポンプとマルチステージ オイルポンプの両方が収められています。最初の吸引工程において、エンジンオイルとクランクチャンバー、チェーンボックス、シリンダーヘッドから来るブローバイガスが抽出され、ポンプの働きによりオイルクーラーを介してオイルタンクに送られます。それに続く放出工程では、タンクから来る潤滑油をオイルフィルターを介してエンジンに送り返し、様々なベアリングポイントを潤滑します。

### ドライブトレイン

息を飲むようなコーナリングスピード、きわめて正確かつ常に安定したハンドリング。新型 Audi R8 Spyder は、ドライブトレインの分野でもライバルをリードするクルマです。新型 Audi R8 Spyder のドライブトレインは、7 速 S トロニック、新開発された完全可変多板クラッチ、そしてロッキングディファレンシャルという 3 つのハイテクコンポーネントから構成されています。

### フリーホイールリングモード：S トロニック

きわめてコンパクトで素早い変速を実現する7速Sトロニックは、V10エンジンの後方に配置されており、その変速コマンドは完全にパイワイヤで伝達されます。ドライバーはシフトレバーもしくはステアリングホイールに設置されたシフトパドルを使って、マニュアルでギヤシフトすることが可能です。DもしくはSプログラムによる自動変速も選択することができます。ローンチコントロールシステムにより、ボタンを押すだけでエンジン回転数約4,500rpmでクラッチが接続されて、静止状態からのフル加速を楽しむこともできます。

また、55km/h以上で走行中、ドライバーがアクセルペダルから足を離すと、トランスミッションが自動的に両方のクラッチを切り離して、Audi R8 Spyderをコースティング（無負荷走行）させ、燃料消費を最小化させます。

### 設計が見直された quattro フルタイム4WDシステム

エンジンの駆動力はプロペラシャフトを介して、7速Sトロニックから全面的に再設計された quattro ドライブシステムに伝えられます。新しい quattro システムの中核となるのが電動油圧多板クラッチで、これはフロントアクスルのトランスミッションと一体化され、最大限の性能を発揮させるためにエンジン冷却回路とも連結しています。

先代のAudi R8 Spyderに使われていたコンポーネントと異なり、この多板クラッチは駆動トルクを可変制御することができます。 quattro ドライブシステムのソフトウェアが走行状況、ドライバーからのインプット、周囲の状況といったパラメーターをもとに常時理想的なトルク配分を算出します。状況によっては、駆動トルクの100%が前後どちらかのアクスルに配分されることもあります。高速コーナリングにおいては、エレクトロニクススタビライゼーションコントロール（ESC）のインテリジェントなソフトウェア機能のひとつであるホイールセレクトティブトルクコントロールにより、内側のホイールに意図的に軽くブレーキをかけ、ハンドリングをより安定させます。

多板クラッチの制御機構は、アウディドライブセレクトに統合されています。このシステムには、オート、ダイナミック、コンフォート、インディビジュアル4つの走行モードが設定されています。そのいずれかを選ぶことで、リラックスして快適なアウトバーンクルーザーから、ワインディングロードでの走りを楽しむハンドリングマシンまで、様々なキャラクターに設定を変化させることができます。

### 改善されたトラクション：ロッキングディファレンシャル

リヤアクスルに採用されたメカニカルなディファレンシャルにより、トラクションとハンドリング性能がさらに向上しています。このディファレンシャルは通常のトラクション時には25%、ホイールのいずれかが空転している場合には、最大45%のロック効果を発揮します。新型Audi R8 Spyderとアクティブ制御の quattro システムのダイナミックな性格にマッチするよう、緻密なチューニングが施されています。Audi R8 Spyderのミッドシップにマウントされたエンジンは、クルマの重心点の縦軸にほぼ沿う形で配置されており、方向転換のときにその重量慣性が何らかの影響を及ぼすことはありません。新Audi R8 Spyderの前後アクスルの重量分配は42：58（フロント/リヤ）で、ミッドエンジンの採用により、理想的な値を実現しています。

### シャシー

アウディドライブセレクトには、 quattro ドライブのほかに、アクセルペダル、ステアリング、Sトロニック、エグゾーストフラップ、オプションのアウディマグネティックライドアダプティブダンパーシステムといったメカニズムの制御が集約されています。ダイナミックモードを選択すると、それらのシステムが安全でコントロールされたドリフト走行をサポートし、ハンドリング性能をよりシャープなものにします。その一方で、オートモードを選択するとトラクションとスタビリティを重視した制御が行なわれるようになります。

オプションのパフォーマンス レザーステアリングホイールを装着することで、ハンドリング性能はより一層完成されたものになります。この場合、ドライ、ウエット、スノーの3つのドライビングプログラムが追加されます。そのなかから選択することで、quattro ドライブのほか、前述の様々なテクニカルコンポーネントの制御を調整し、またエレクトロニック スタビライゼーションコントロール (ESC) のプログラムも調整して、それぞれの路面状況において、Audi R8 Spyder が最速のラップタイムを記録できるようにします。

電動パワーステアリングは、路面からのフィードバックを正確にドライバーに伝えます。高速走行時の正確さ、扱い易さ、姿勢のコントロールといった面でも、スポーツカーに求められる高い基準を満足させるステアリングシステムに仕上がっています。オプションのダイナミックステアリングを選択すると、すべての走行速度においてクルマの反応がより俊敏になり、コーナリングでもより高い限界性能と素早いターンインが行えるようになります。ステアリングレシオは、走行スピードに応じて 10.0 : 1 から 17.5 : 1 まで変化して、操舵力も同時に調整されます。限界的なコーナリングにおいては、必要に応じて自動的にカウンターステアを発動して、走行安定性をさらに高めます。どちらのステアリングシステムも、アウディ ドライブセレクトにより、快適な長距離クルージングからサーキット向けのダイナミックな設定まで、さまざまな特性に調整することができます。

新型 Audi R8 Spyder にはレーシングカーと同じ、軽量なアルミパーツを使ったダブルウィッシュボーンサスペンションが採用されています。トレッドは、前輪が 1,638mm で後輪は 1,599mm です。前後でタイヤの幅が異なる（フロント 245/35 でリヤが 295/35）19 インチホイールが標準装備されるほか、オプションで、フロント 245/30、リヤ 305/30 サイズのタイヤを装着した 20 インチのホイールを選択することもできます。

ブレーキは、強力な制動力と優れたコントロール性を誇ります。標準仕様のスチール製ベンチレーティド&パーフォレーティド ディスクを採用したシステムは、重量削減のために波型デザインを採用しており、径はフロントが 365mm、リヤが 356mm となっています。ブレーキディスクをステンレス製のピンでアルミ製キャップと接続することにより、ディスクの高温がそのまま伝わることを防いでいます。フロントには 8 ピストン、リヤには 4 ピストンのキャリパーをそれぞれ採用しました。いずれもグロスブラック仕上げになっていますが、オプションでレッドにペイントしたキャリパーも装着可能です。

さらに、きわめて耐久性に優れ、軽量なカーボンファイバー セラミックブレーキディスクもオプション設定されています。その場合、ディスク径はフロントが 380mm、リヤは 356mm となります。カーボンファイバー セラミックディスクは、温度耐性に非常に優れ、長寿命で、スチール製のものと比べて合計 15.2kg の重量も削減されます。このブレーキは、アンスラサイトグレーにペイントされたフロント 6 ピストン、リヤ 4 ピストンの固定式キャリパーと組み合わせられます。

## インテリア

新型 Audi R8 Spyder のインテリアは、エクステリアの流麗なスタイルを反映するとともに、モデルの体系的な軽量設計コンセプトを視覚化したものになっています。ここでの決定的なデザイン要素は“モノポスト”、すなわちコックピットを囲む大きなアーチです。インストールメントパネルは宙に浮いているように見え、その下端部分にはオートエアコンのロータリースイッチが並んでいます。

ドライバー及びパッセンジャーシートには、低い位置に設置されたヘッドレスト一体型の R8 スポーツシートが標準装備されます。このシートはボタン操作により、電動パワーシートとシートヒーターの調整を行うことができます。ランバーサポート及び座面、シートバックのサイドボルスターは、エア圧により調整可能です。アウディはまた、オプションで R8 バケットシートも提供しています。このシートはサイドサポートの張り出しがより大きくなる一方、シートバックは折り畳みが可能で、一部のパワー調整

機構も備わっています。

### **エレガントで大胆：素材とカラー**

内装に関しては、アルカンターラとレザーの組み合わせ、ファインナッパレザーに加えて、2つのレザーパッケージ、ダイヤモンドパターンのステッチなどが用意されています。ブラックのインストルメントパネルとの組み合わせでは、ローターグレー、ブラック、エクスプレスレッドの各色が用意されています。

また、グラナイトグレーのコクピットとの組み合わせでは、エレガントなバーモントブラウンとパーチメントベージュも選択することができます。ブラックのインテリアでは、数多くの飾りステッチのカラーが設定されています。

“モノポスト”、センターコンソール、ドアインレイといったトリム類については、アルマイトペイント仕上げのアンスラサイトが標準カラーとなります。アウディではそれ以外に、チタン仕上げの艶消しアンスラサイト、ピアノブラック、グロスカーボンの各仕様をオプション設定しています。エアベントはチタン仕上げのグロスアンスラサイト、アウディ バーチャル コクピットのハウジングは、マットブラックが標準となります。オプションでグロスカーボン仕上げも選ぶことができます。さらに、ペダル類とヘッドレストは、ステンレススチール仕上げを用意しています。

Audi R8 Spyder を好みの仕様で楽しみたいという顧客はアウディ エクスクルーシブプログラムを活用することで、特別な希望を満たすことができ内装、トリムパネル、カラーには、多種多様な選択肢が用意されております。

### **操作系とディスプレイ**

クルマを速く走らせるには、ドライバーに高い集中力が求められます。新型Audi R8 Spyderの操作系は、完全にドライバー重視となっています。すべての重要な機能はステアリングホイールから手を放すことなく、また前方の道路から目を離すことなく操作できるようになっています。標準装備される R8 スポーツレザーステアリングホイールには、電話、ナビゲーション、メディア、ボイスコントロール用のマルチファンクションボタンに加えて、2つの大きなサテライトボタンが備わっています。ドライバーはそれらを使って、エンジンを始動/停止させたり、アウディ ドライブセレクトを操作したりできます。オプションのパフォーマンス レザーステアリングホイールを装着すると、さらに2つのボタンとロータリースイッチが追加され、パフォーマンスモードの選択とエグゾーストフラップの制御が可能になります。

### **レーシングカーと同様：アウディ バーチャル コクピット**

アウディ バーチャル コクピットのフルデジタル式ディスプレイには、あらゆる情報が豊かで細密な3Dグラフィックにより映し出されます。この大型 TFT ディスプレイのサイズは12.3インチ（対角）で、1,440角）で、ピクセルの解像度を誇ります。ディスプレイの基調カラーはメニューの選択によって変化します。例えばMediaメニューを選ぶとオレンジになり、Phoneメニューではグリーンに変わります。

ドライバーは、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、ディスプレイの基本レイアウトを切り替えることができます。この場合、プログレッシブビューにすると、ナビゲーションマップもしくは電話、ラジオ、オーディオなどのエリアが中央のウィンドーに大きく映し出され、タコメーターとスピードメーターはその両側に、小さな丸形メーターとして表示されるようになります。一方、クラシックビューを選択すると、2つの丸形メーターがアナログ式のインストルメントの場合と同様の大きさで表示されるようになり、それに伴って中央部分のディスプレイウィンドーは小さくなります。

Audi R8 Spyder ではそれらのほかにもうひとつ、サーキットなどを走る場合のためのパフォーマンスビューが設定されています。このビューを選ぶと、タコメーターが中央に大きく表示されます。7速S

トロニックをマニュアルモードで操作していた場合、このタコメーターはギヤシフトインジケーターとしても機能し、エンジンの回転数に従って背景色が変化するようになります。エンジンの回転を上げると、色はグリーンからオレンジに、さらにレッドへと変わります。エンジン回転数が限界に達したときには、スクリーン全体が赤になって点滅するようになります。

ドライバーはマルチファンクションボタンを使って、タコメーターの左右に、任意で他のディスプレイを配置することができます。5.2 FSI エンジンのパワーとトルクの状況はパーセンテージで表示され、最大 1.5G まで表示する G メーターは、クルマに作用する力を視覚化します。ラップタイマーは最大 99 ラップまでのタイムを記録し、タイムの比較も行います。また、タイヤ、エンジンオイル、トランスミッションのフルードの温度やタイヤ空気圧といった重要なテクニカルコンポーネントの情報を表示させることも可能です。

アウディ バーチャル コクピットの心臓部にあたる部品がこの分野でアウディのパートナーを務める NVIDIA 社が提供する高性能チップの Tegra 30 です。このチップは、電力消費を抑えた設計になっており、オーディオ、ビデオ、画像処理のための独立した演算ユニットを備えています。

### インフォテイメントシステムと装備

新型 Audi R8 Spyder に標準装備されるアイテムのハイライトは、数多くの機能を備えたインフォテイメントのコントロールセンター、MMI タッチ付きの MMI ナビゲーションプラスです。MMI で馴染みのロータリープッシュボタンにはタッチパッドが付属しており、ドライバーはこれを使って、文字を入力したり、ナビゲーションマップをスクロールしたりズームすることができます。スマートフォンの場合と同様、操作ロジックには MMI サーチを含めて、フラットな階層が採用されています。MMI サーチはすべての基本メニューで利用可能で、数文字を入力しただけで検索結果を得ることができます。

クルマの様々な機能は、ステアリングホイール及びセンターコンソールにある MMI ターミナルから、もしくはボイスコントロールシステムを利用して操作します。ボイスコントロールシステムは、シンプルなコマンドや質問で簡単に操作することができます。MMI ナビゲーションプラスにはまた、Wi-Fi ホットスポット機能が備わっており、乗員は手持ちのモバイルデバイスを使用して、ウェブサイトにアクセスすることが可能です。

MMI ナビゲーションプラスも、高性能チップの Tegra 30 を使用しています。このインフォテイメントシステム用の Tegra 30 は、アウディ バーチャル コクピットに搭載されている同型のチップと、千分の数秒のサイクルでデータのやりとりをしています。このプロセスこそ、第 2 世代のモジュラーインフォテイメントプラットフォーム (MIB) の重要な機能です。アウディは、その非常に柔軟な発想により、家電業界の革新技術をいち早く自動車の世界に導入することに成功しています。

### インターネットと接続：Audi connect と Audi MMI コネクトアプリ

MMI ナビゲーションプラスとは対照的に、Audi connect モジュールは、LTE 高速通信を介して Audi R8 Spyder をインターネットに接続し、様々なサービスの利用を可能にしています。それらのサービスには、Google Earth や Google Street View を使ったナビゲーションから、旅行、交通状況や駐車場に関する情報提供などが含まれます。

### Audi R8 Spyder 初搭載：アウディ スマートフォンインターフェイス

もうひとつ、今回 Audi R8 Spyder に初導入されたのが Apple Car Play と Android Auto の車内での利用を可能にしたアウディ スマートフォンインターフェイスです。適切なバージョンの iOS もしくは Android のスマートフォンを車内に設置された USB ポートに接続するだけで、スマートフォンに保存されているナビゲーション、電話、音楽、特定のアプリなどのコンテンツがアウディ バーチャル コクピットのディスプレイに表示されます。それらのアプリは、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、もしくはロータリーブッシュボタンを使って利用できるようになります。

### 音響面でのハイライト：ヘッドレストスピーカーを採用した Bang & Olufsen サウンドシステム

標準装備のオーディオサウンドシステムのほかに、オプションで 550 ワットのアンプにより合計 13 のスピーカーを駆動する Bang & Olufsen サウンドシステムを選択することができます。サブウーファーは、フロント右側ホイールウェルのバルクヘッドに設置されています。ウーファーは、表面処理されたアルミ製トリムブラケットとともに、ドアに埋め込まれています。夜間には、ドアスピーカーの周囲が LED アクセントライトで照明されます。合計 13 のスピーカーのうち、2 つは R8 スポーツシート（もしくはオプションの R8 バケットシート）のヘッドレストに内蔵されています。オーディオがフ라운ホーファー研究所と共同で開発した Symphoria アレゴリズムにより、サウンドには奥行きと深みが加わっており、音響空間も見事に再現されています。

### 生産工場

新型 Audi R8 Spyder は Audi Sport GmbH により、オーディオの歴史的な拠点であるネッカーズルムに程近い、ハインプロンにある専用施設、ベーリンガーホフ工場で生産されます。床面積 3 万 m<sup>2</sup> のその工場では、高度な訓練を受けた約 500 人の従業員が、高度なクラフトマンシップにより、1 台 1 台のクルマをハンドメイドしています。先代モデルの場合と同様、非常に柔軟な生産方式が採用されており、個々の顧客の希望に応じて、事実上無限ともいえる製造上の裁量権が従業員に与えられています。

ボディショップにおいてまず注目されるのが、オーディオスペース フレーム (ASF) を構成するアルミパーツ類です。最初の工程では、専門の作業員が溶接により、フロントボディ、ミドルフロア、リヤボディの各モジュールを別個に組み立てています。いずれも、アルミの鋳造パーツと押し出し材で構成されたコンポーネントです。それから、それら 3 つのモジュールを組み合わせて、クルマのアンダーボディを完成させます。上屋の組み立てと仕上げの工程では、ボディにサイドストラクチャーや、ドア、フロントハッチなどのアドオンパーツが組み合わされていきます。そして最後に、顧客が希望したとおりのカラーでボディがペイントされます。コンバーチブルトップ モジュール (クロズドユニット) は、3 つのポイントで ASF にボルト留めされます。

アルミとカーボンファイバー強化プラスチック (CFRP) をつなぐ工程では、熱をまったく使用しません。ASF には、215 の半中空パンチリベットと 184 のブラインドリベット、244 のメトリックスクリュー、286 のセルフタッピングスクリューが使われています。特殊な接着剤 (合計接着距離は 51 メートル) と特別なシールを使用しているのは、CFRP との接触面で合金が腐食するのを防ぐためです。アルミパーツ間の線溶接の距離は合計 84 メートルにも及びます。

完成したボディは、ドライバーレス トランスポートシステム (DTS) と呼ばれる自走式アッセンブリースキッド (場内搬送用荷台) に乗せられ、U 字型を構成する組み立てラインに運ばれます。ここでは、それぞれ 30 分に設定された合計 16 の工程において、従業員がほぼすべて手作業で、組み立てを行っています。柔軟性を優先して、オーバーヘッドコンベヤーは使われていません。組み立て中のクルマは、主として DTS に載せられて運ばれます。

Audi R8 Spyder の品質に関しては、オーディオは一切の妥協を排しています。納車に先立って、生産されたクルマの 1 台 1 台が厳密な認証手続きを受けます。試験センターでの認証手続きは、6 つの課程を経て行われ、その後工場に付属するテストコースにクルマを運んで走行試験を実施します。さらにその後、約 1 時間にわたる高速道路を含めた公道でテストします。それらすべてをクリアしてようやく Audi R8 Spyder は、お客様に納車されます。

## サクセスストーリー

新型 Audi R8 Spyder により、R8 のストーリーに新たな一章が付け加えられることとなります。初代 Audi R8 Coupé が市場に初導入されたのは 2007 年のことでした。その後 2010 年に Spyder が追加されました。2 つのバージョンをあわせて、Audi R8 の累計販売台数は約 2 万 7,000 台に達しています。これらのモデルにより、ハイテク分野におけるアウディの優れたノウハウが広く紹介され、またモータースポーツとの強い結びつきも再確認されるようになりました。

第 2 世代の Audi R8 でも、アウディは同じメッセージを繰り返しています。アウディの開発エンジニアは生産モデルと並行して、GT3 カテゴリーのレーシングカー Audi R8 LMS を新たに開発しました。その結果、Audi R8 LMS に使われているパーツの約 50% が、R8 市販モデルと共有されることになりました。レーシングエンジニア、モータースポーツのスペシャリストと生産モデルの開発者が緊密に協力しあったことで、市販モデルの Audi R8 についても、走行性能を格段に高めることが可能になりました。新しい Audi R8 Coupé が大きな成功をおさめていることは、昨年授与された「ゴールデンステアリングホイール」や「オートトロフィー」といった賞によっても確認されています。

エンジンをミッドに搭載した Audi R8 と Audi R8 Spyder は、単にモータースポーツの古典的手法を体現しているだけではありません。Audi R8 は、アウディブランドのスポーティな DNA を象徴したモデルでもあります。エンジンは 1930 年代に一世を風靡したアウトウニオンのグランプリレースカーでも、リヤアクスルの前に搭載されていました。これは当時としては革命的なレイアウトでした。

2000 年には、3.6ℓV8 エンジンを搭載した LMP R8 プロトタイプが、ルマン 24 時間レースで初勝利を飾り、そのモデルは、2005 年までに、ルマンで 5 度の総合優勝を収めています。レースカーの Audi R8 が現役引退した後、その活動は、TDI エンジンを搭載した Audi R10 に引き継がれました。

本プレスリリースに記載されている装備およびデータは、予告なく変更される場合があります。