



2019 年 8 月 24 日

Audi R8 Decennium 限定発売

- **V10 エンジン 10 周年 記念限定モデル**
- **Audi R8 Coupé V10 performance をベースに世界で 222 台限定。日本国内は 10 台**
- **Audi 市販モデルとして過去最高の 620ps を発揮する 5.2 リッター V10 エンジンを搭載**

アウディ ジャパン株式会社（本社：東京都品川区、代表取締役社長：フィリップ ノアック）は、フラッグシップスポーツモデル Audi R8 の V10 エンジン搭載モデル、デビュー 10 周年を記念した限定モデル Audi R8 Decennium を、本日より受注を開始、今年 12 月以降、全国の Audi Sport 店（33 店舗、現時点）を通じて順次納車を開始致します。

Decennium（デセニウム）はラテン語に由来する言葉で「10 年」を意味するものです。これは、Audi R8 の V10 エンジン搭載モデルの 10 年にわたる成功を意味します。初代 Audi R8 がデビューしたのは、2006 年のことです。当初は 4.2 リッターエンジンを搭載していましたが、2009 年に 5.2 リッターエンジンを搭載した 5.2 FSI quattro を追加。ここから R8 の V10 エンジンの歴史が始まりました。

Audi R8 は 2016 年に 2 世代目へとモデルチェンジ。そして今年、より大きく進化しました。自然吸気 V10 5.2 ℓ エンジンは、Audi の市販モデルとして過去最高の最高出力 620ps を発揮。7 速 S トロニック トランスミッションを組み合わせます。電子制御油圧多板クラッチ式 quattro フルタイム 4 輪駆動システムは、運転状況に応じて駆動トルクを自動で分配し、極限の状況では前輪または後輪のいずれかへ 100% のトルクを伝達することも可能です。また、低負荷時にはエンジンの片バンクを休止させるシリンダー オン デマンド（COD）を採用。アクセルペダルをオフにしたときにはエンジンを駆動系から切り離すコースティングモードとあわせて優れた環境性能も両立します。

Audi R8 Decennium は、Coupé モデルの R8 V10 performance 5.2 FSI quattro S tronic をベースに、ダイナミックステアリングをはじめ、数々の特別装備を施しています。エクステリアは、デイトナグレアマットエフェクトのボディカラーにハイグロスブラックスタイルパッケージ（グロスブラックのフロントスポイラー、サイドシル、ディフューザー等）を組み合わせます。またフロントフード上のフォーリングスのバッジもブラックとなります。アルミホイールはマットブロンズの 20 インチで、インタークマニホールドも同様にマットブロンズカラーに彩られています。

インテリアでは、Decennium のロゴがセンターコンソールやドアなどに配されています。特にグロスカーボンファイバー仕上げが施されたセンターコンソールの Decennium のロゴは、アウディの特許による部分マット仕上げを特徴として、素材の表面に特殊な粉末を使用して、数千分の 1 ミリ単位で粗面化処理が施されています。そして電動調整機能付きファインナッパレザードイヤモンドスティッチングスポーツシートや、デコラティブパネルグロスカーボン、アルカンターラヘッドライニングなどを装備しています。さらに 550W のアンプと 13 個のスピーカーによる Bang & Olufsen サウンドシステムを備えています。

新型 Audi R8 は、AUDI AG のベリンガーホフ（Böllinger Höfe）工場で生産されています。Audi Sport GmbH の責任のもと、高度なスキルをもった従業員によってそのプロセスの多くは手作業で行われています。R8 Decennium は、世界限定 222 台のみ生産され、日本国内の割当は 10 台の予定。左ハンドル仕様のみを設定となっています。

車両本体価格

モデル	エンジン	トランスミッション	駆動方式	ステアリング	車両本体価格 (消費税 10%込)
Audi R8 Decennium	5.2ℓV型 10気筒 DOHC 620PS/580Nm	7速 S トロニック	quattro	左	30,910,000 円

10年に及ぶ成功の歴史：Audi R8 のV10 エンジン

自然吸気 V10 エンジンは、2009 年初頭に登場した Audi R8 に搭載され、2 種類のバージョンが設定されていました。直噴システムを備えたこのエンジンの排気量は 5.2 ℓ、最高出力は 525hp でした。



第1世代 (2008/2009年) : Audi R8 5.2 FSI quattro

2010年に発売された Audi R8 GT edition において、この 10 気筒エンジンは 560hp を発生し、Audi R8 V10 plus (2012 年以降) では 550hp を発生していました。

2015年に登場した第2世代の R8 において、この FSI エンジンは徹底的な見直しを受けました。ここでは、インテークマニホールドに燃料噴射システムを追加することにより排出ガス特性を改善し、シリンダーオン デマンド (COD) システムが部分負荷状態で片バンクの 5 気筒を休止させることで燃費も向上しました。5.2 FSI エンジンのポテンシャルも引き上げられ、さらにダイレクトに反応し、レスポンスも鋭くなりました。販売開始時には、540hp および 610hp のバージョンを選択することができました。最新のアップグレードでは、さらに出力が 570hp および 620hp に強化されています。



第2世代 (2015年) : Audi R8 V10 plus

モータースポーツのテクノロジーを反映したこのV10ユニットの大きな特徴は、最大8,700rpmまで回る高回転型エンジンであること、そして搭載位置を低くすることができるドライサンプ潤滑システムを採用していることです。V10エンジンのバンク角は90度です。クランクシャフトは左右のバンクで共通のクランクピンを使用し、点火タイミングは54度と90度の不等間隔となっています。1-6-5-10-2-7-3-8-4-9の点火順序により、独特なパルス感と、このエンジンならではのサウンドが生み出されています。最高回転数の8,700rpmでは、ピストン速度は平均26.9m/sにも達します。これは、最新のF1マシンのエンジンを凌ぐ数値です。この速度では、ピストンは反転ポイントで約2トンの荷重に相当する加速度を受けます。



Audi R8の心臓部：自然吸気V10エンジン

このハイパフォーマンスエンジンは、サーキットでも大きな成功を収め、2009年にはAudi R8 LMSがGT3クラスにデビューしました。2012年にはR8 LMS ultraが、2015年には第2世代のR8 LMSが登場しました。第2世代のR8 LMSは、2018年の秋にアップグレードが施されています。2018年初頭

には、Audi SportのカスタマースポーツプログラムにR8 LMS GT4が投入されました。両方のGTカテゴリーにおいて、市販バージョンに搭載されている5.2 FSIエンジンとの違いはごくわずかです。その違いとは、デュアルインジェクションシステムの廃止、インテーク経路にエアリストラクターの設置、制御ユニットのマッピング変更、そしてベアリングシェルの改良です。5.2 FSIエンジンのサービス間隔は1万km、初回のオーバーホールまでの間隔は2万kmに設定され、モータースポーツの世界において新たな基準を打ち立てました。多くのチームはより短いサービス間隔を強いられているため、この長い整備間隔はチームに利点をもたらします。

GT3のサクセスストーリー

アウディは、2009年にAudi R8 LMSにより、カスタマーレーシングの世界に参入しました。GT3レーシングカーの第1世代と第2世代で合計250台以上が製造され、以来世界中のカスタマーレーシングチームにデリバリーされています。その実績はアウディの戦略が過酷なモータースポーツの分野で成功していることを示しています。2019年の初めまでに、Audi R8 LMSにより、63回の総合優勝と83回のクラス優勝を獲得しました。GT3レーシングカーは、世界で最も過酷な長距離レースで耐久性を証明しています。アウディは、24時間のレースで13回の総合優勝を達成、12時間レースで8勝、25時間レースで3勝をあげています。また、Audi R8 LMSはAudi Sport R8 LMSカップでも使用されているレーシングカーでもあり、2012年以降、アジアの多くの新規顧客を獲得しています。

※本リリースは、AUDI AG 配信資料の翻訳を一部引用しています。