

# AUDI RS4 アウディRS4

アウディのエクスペレスワゴンが帰ってきた。乗らなくとも速さは想像できる。けれど、われわれを釘付けにできるほどなのか？ もはや関心はその一点だ。

photo: Stuart Price (シュアアート・プライス)

**MODEL TESTED** ◎テスト車両概要

- モデル名:RS4アバント●車両本体価格:邦貨換算約1150万円●日本発売時期:未発売
- 最高出力:450ps/8250rpm●最大トルク:43.8kgm/4000-6000rpm
- 0-97km/h加速:4.4秒●113-0km/h制動距離:48.4m●最大求心加速度:1.01G
- テスト平均燃費:7.0km/ℓ●二酸化炭素排出量:249g/km

**WE LIKE**

驚異的なエンジンと強力なパフォーマンス、グリップとトラクション、実用性とクオリティの融合

**WE DON'T LIKE**

フィールに乏しいステアリング、走行モードによってはそわそわする乗り心地、期待はずれの燃費



19インチアルミホイールが標準だが、オプションのスポーツパッケージには9.0J×20インチの5本スポークが含まれている。グレーのキャリアバーが、カーボンセラミック製フロントブレーキの証だ。



MLPプラットフォームの採用により、フロントのオーバーハングは旧型の950mmから860mmに短縮された。より均等な重量配分とレスポンスに優れたハンドリングの実現に寄与している。



キセノンプラスヘッドライトを標準装備する。ライトの周囲に配置された留め金のように見えるLEDデイタイムランニングライトは、間違いなく特徴的である。



マットなアルミカラーに塗装されたトリムは、ハイパフォーマンス・アウディのアイキャッチとなっている。最新型RS4では、シルバーのフロントスポイラーとグリル枠が採用された。ドアミラーのキャップも同様の処理がなされる。

## HISTORY

## RSはワゴンからはじまった



ボルシェと共同開発したRS2が、RSバージョンの始祖。

RSバージョンはさまざまなモデルに設定されてきたが、RS4は依然、インスージアストの記憶のなかで特別な場所を占めている。1994年のRS2ワゴンはRSバッジを付けた最初のモデルだが、本当に運転が楽しいクルマだった。その後継が、2000年に登場した第2のRSモデル、RS4である。運転の愉しさに関してはRS2におよばなかったが、きわめて使いやすく、その後のRSモデルが生まれるきっかけとなった。2006年のRS4は、今なお最高峰である。そのなめらかな乗り心地と魅力的なハンドリング、素晴らしいパワートレインは、強く印象に残っている。

アウディの新たなRSモデルがどんなクルマなのか。それについては触れずとも予想できる部分はある。まず、当然ながら、途方もないパフォーマンスとトラクションを備えているだろう。そして、ベースとなる下位モデルと同等の室内装備を維持しているのも間違いない。

だが、運動能力に関してどんなキャラクターを持っているかを想像するのはむずかしい。過去のRSモデルを見ると、乗り心地に優れたものもあれば、ひどいものもあった。運転が魅力的なものもあれば、逆にまるで活気のないものもあった。それらがすべて混在したようなクルマさえあった。そんな背景から、われわれは新型RS4のロードテストに、大きな関心を抱いている。

最近のRSモデルには、以前に比べるとチグハグさがなくなってきたところには希望が持てる。また、これまでのところ、歴代ベストといえるRSモデルは先代のRS4というのも好材料だ。当時、われわれテスターの多くが、BMW M3よりも高い評価を下したモデルである。

そんなRS4に、このたび3世代目が登場した。パワートレインについては、過給エンジンの採用が業界の必然的な流れとなっているなかで、これまで同様、高回転型の自然吸気ユニットを搭載している。先代RS4の魅力のひとつがNAユニットだったことも、この新型に期待が持てる理由である。では、このRS4がその期待に応えてくれるのか、確かめていこう。



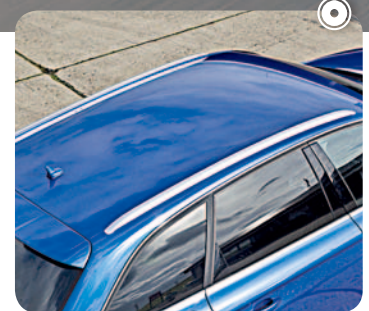
ハイパフォーマンスワゴンであっても、アウディ車は例外なく広いトランクを備える。RS4のトランク容量は1430ℓ(C63 AMGワゴンより70ℓ小さい)で、550kgまで積載可能だ。最高速度は280km/hである。



マットアルミのトリムが付いたリヤディフューザーパネルは見た目がいい。太いエグゾーストエンドはデコレーションで、奥に見える細めの4本出しパイプとは接続されていない。



前後のトレッドが広げられた分、ホイールアーチも大きく張り出している。上側が角張ったプリスターフエンダーのデザインは、初代アウディクワトロへのオマージュである。



アルミ調のルーフバーは標準装備だ。アクセサリーのルーフボックスを取り付けると、90kgの荷物を積載できる。ただし、最高速度の280km/hには到達できなくなる。

## ON THE INSIDE



ステアリングホイールはフラットボトムだが、それ以外の部分は握りやすい形状。ダイナミックステアリング(テスト車両に装着)だと、9時と3時の位置から手を離すことは少なくなる。



肉抜きされたドアハンドルがスタイリッシュだ。アウディのディテールに対する強いこだわりを示すとともに、ハイパフォーマンスを控えめに表現するRS4のセンスが凝縮されている。



ギヤセレクターは電子式ではなく機械式になっている。“アップ”と“ダウン”のマニュアル操作は、依然として前後“逆”だ。シフトチェンジにはステアリングホイールのパドルを使うのが好ましい。



### AUDIO

#### オーディオ

テスト車両はオプションのBang & Olufsen製のヘッドユニットとDAB製ラジオ、およびCDチェンジャーとDVDプレーヤー、携帯電話対応装備を装着していた。サウンドのクオリティは文句なし。

### SAT-NAV

#### GPSナビゲーション

GPSナビゲーションはシンプルな外観。機能はある程度のカスタマイズが可能で、しっかりとルート案内してくれる。

### VEHICLE OPTIONS

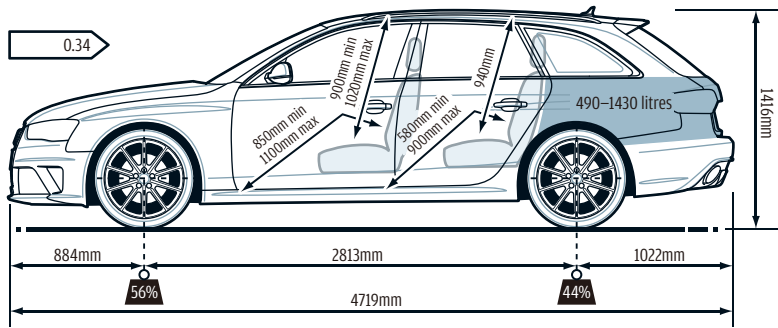
#### セッティングメニュー

“Car”メニューから、ダンパーの減衰力、ステアリングとエンジンとギヤボックスのレスポンス、ディファレンシャルの効きを選択できる。プリセットから選ぶだけでなく、“Individual”によって自分の好みに組み合わせることも可能だ。われわれは、公道ではソフトなダンパーセッティングが最適だと感じた。

ここに挙げた全機能は、マルチメディアインターフェース(MMI)でコントロールできる。リファインが進んで直感的に操作できるようになりつつあり、メニュー選択時にセンターコンソールを見る必要はない。機能の選択はダイヤルで画面上のアイコンを選択するだけだ。サブメニューを使って簡単に、広範囲の内容が選択可能になっている。

**HOW BIG IS IT?**

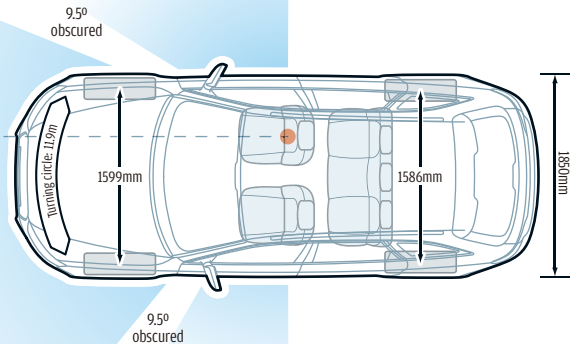
サイズはどれくらい?

**VISIBILITY TEST**

視認性テスト

**FRONT**

高いウィンドウラインのために平均的な視界が確保されている。パーキングセンサーと後方モニターが役に立つ。

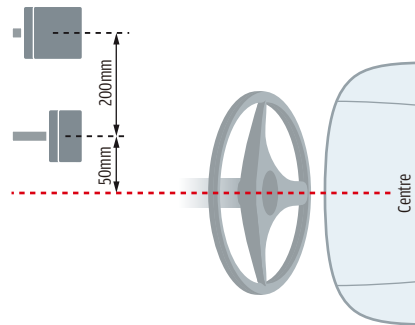
**HEADLIGHTS**

まさに第一級のセットアップだが、これほどの性能を持つクルマならば当然だろう。

**WHEEL AND PEDAL ALIGNMENT**

ステアリングホイールとペダルの配置

ふたつのペダルはほどよい間隔で配置されており、M/T仕様のA4に見られるオフセットの悪影響はない。ブレーキペダルは難なく左足で操作できるくらいに真正面に置かれている。もっとも、われわれが左足でブレーキペダルを踏んだのは、ローンチコントロールを使ったときだけだ。

**DESIGN&ENGINEERING**

意匠と技術

★★★★★★☆☆☆

クアトロ GmbH 社のパフォーマンススペシャリストが、アウディのMLPプラットフォームをベースに開発したモデルは、これがはじめてではない。RS5がメカニカル的には同じベースから造られている。だが、完璧な重量配分を目指したシャシーを持ったアウディのハイパフォーマンスワゴンは、これがはじめてだ。

われわれが実測したデータもそれを裏付けている。アウディはMLPプラットフォームを用いて、フロントのオーバーハングの短縮と、現行のB8世代の全A4モデルで縦置きエンジンの後方への移動を可能にしたが、このRS4ではおよそ90kgもの重量をフロントアクスルからリアアクスルに再配分することに成功した。2006年にわれわれがテストしたB7世代のサルーンは旧態依然としたノーズヘビーなクルマで、重量配分は

前60:後40だった。今回のRS4は、それが56:44に改善している。

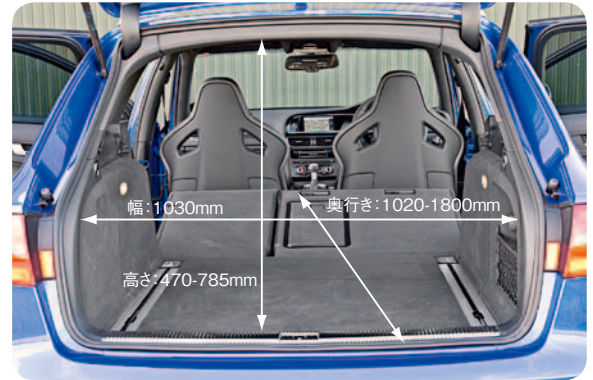
搭載されるパワーユニットは、RS5と同じハンドメイドの4.2ℓV8自然吸気エンジンである。エンジンのダウンサイジングが進んでいる現在のトレンドに逆らったの登用だが、われわれはこの選択をおおいに支持する。パワーは先代RS4と比べて30ps増の450psを、8250rpmという高回転で発生する。トルクは変わらず43.9kgmで過給器付きほど図太いトルクはないが、代わりに軽快なスロットルレスポンスと高回転域での爆発的なパワーの高まりが得られる。

そのパワーは、高度で複雑な“クアトロ”4WDドライブトレインを介し、路面に伝えられる。サスペンションは前後ともマルチリンク式で、ハードなスプリングによって車高をスタンダードモデルよりも20mm下げている。また、オプションとして、ダイナミックライドコントロールダンピングシステムの最新バージョンも用意される。今回のテスト車両

高級感あるキャビン。サイドサポートが大きく張り出したスポーツシートは素晴らしい出来だ。調整範囲が広く、快適なポジションを見つけ出せるはずである。



後席の居住性は、このクラスとしては良好だ。リヤシートはA4よりも彫りが深い。



トランクレールはオプションの荷物固定キットの一部である。サイドの小物入れには伸縮性のある仕切りが付いていて、とても使いやすい。

にも装備されるこれは、対角するダンパーを連結して、過大なボディロールを打ち消そうとするデバイスだ。さらに“アクティブ”バリアブルレシオダイナミックステアリングも、このテスト車両には装着されている。

カーボンセラミック製フロントディスクブレーキもオプション装着されているが、標準仕様では8ポットキャリパーに新型のスティール製ディスクの組み合わせとなる。このディスクは輪郭を波形にカットして、軽量化と放熱性向上を図っている。この新型ディスクの評価については、また別の機会に行おう。

**INTERIOR**

室内

★★★★★★☆☆☆

RS4のキャビンに身体を収めるのは、とても楽しい体験である。サイドサポートが大きく張り出したフロントシートは座り心地が快適で、それも

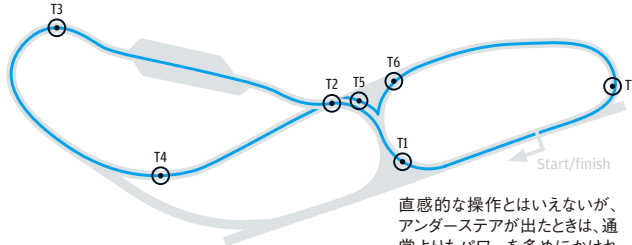
## ON THE ROAD

### TRACK NOTES サーキットテスト

#### ■ドライサーキット

アウディRS4アバント  
ラップタイム:1分14秒3  
メルセデス・ベンツC63 AMGセダン  
参考タイム:1分15秒6

極限状況以外では終始、それもきわめて安定しており、自信を持って運転できる。車重1880kgのクルマとは思えないほど速い。



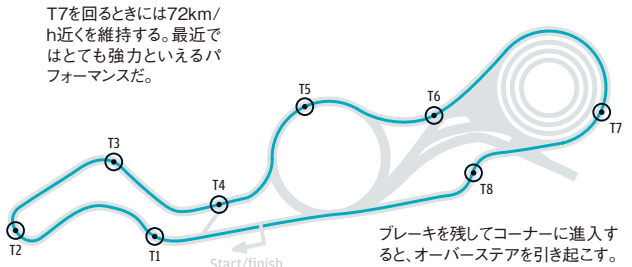
カーボンセラミック製ブレーキは、車重を考えれば驚異的なフェード耐性を持っている。

直感的な操作とはいえませんが、アンダーステアが出たときは、通常よりもパワーを多めにかければ解消しやすい。

#### ■ウェットサーキット

アウディRS4アバント  
ラップタイム:1分14秒1  
メルセデス・ベンツC63 AMGセダン  
参考タイム:1分11秒5

RS4のウェットグリップ性能は、ほかに類を見ないほど高い。このテストコースは路面の摩滅が進んでいるが、2~3年前の路面状態なら、歴代最速タイムを記録していたかもしれない。

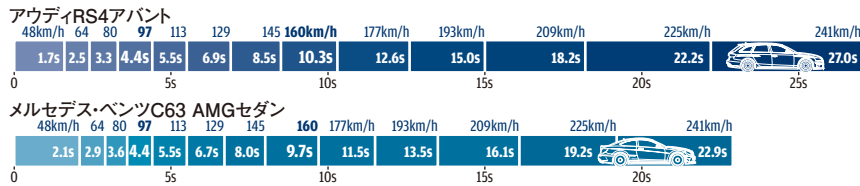


T7を回るときには72km/h近くを維持する。最近ではとても強力といえるパフォーマンスだ。

ブレーキを残してコーナーに進入すると、オーバーステアを引き起こす。パワーをかけるとそれが消える。パワーがすべてを解決する。

#### ■発進加速

テストトラック条件:乾燥路面/気温18℃  
0-402m発進加速:12.8秒(到達速度:177.8km/h)  
0-1000m発進加速:23.2秒(到達速度:229.3km/h)



#### ■制動距離

97-0km/h制動時間:3.0秒



## ON THE LIMIT 限界時の挙動



限界に近づけば近づくほど、RS4は好ましいリアクションを示す。アウディドライブセレクトは、MIRAのドライサーキットでは「ダイナミック」が好結果を生んだが、ウェットハンドリングコース(および公道)では、ソフトなセッティングのほうが荒々さと従順さのベストバランスを引き出せる。

オプションのカーボンセラミック製フロントディスクブレーキは役立つ装備だ。一方で、インゴルシュタットは依然として、その素っ気ないステアリングラックに大まかな正確さ以上のものを与えることができていない。だが、フロントのトラクションの喪失(進入速度が速すぎた場合に

必然的に訪れる)を伝達してくれる程度には、十分なコミュニケーション能力がある。

積極的にパワーをかければ気まぐれな挙動を軽減できるが、フロントタイヤの状況を把握し、アベックスに向けてよりクリーンなラインを探す努力をしたほうが、

はるかにベターな結果につながる。リヤがスライドして思った以上に(とくにウェット時に)巻き込んでしまっても、スポーツディファレンシャルが駆動力を最適に再分配して素早く進入角をアジャストしてくれる。おかげで脱出に向けたスロットルオンのタイミングもつかみやすい。

含めてコクピットの雰囲気はスポーティだ。マテリアルや組み付けや仕上げはアウディならではの品質であり、RS4にハイレベルの知覚クオリティを与えている。さらに、ハイパフォーマンスモデルに付きものの、多様な装備も備わる。プッシュ式のエンジン始動ボタン、カーボントリム、金属ペダルなどが、スポーティなドライビングにふさわしい場所に感じさせる。

用意されるトランスミッションは、デュアルクラッチのみだ。ゆえに、M/T仕様のA4の魅力をスポイルしているペダルオフセットには悩まされずに済み、快適なドライビングポジションを見つけやすい。ステアリングホイールのリーチと角度の調整幅が大きいから、座面高を下げてステアリングホイールを手前に近づける、ベストなレーシングスタイルを取ることも可能だ。

そして、これらすべてに加えて得られるのが、ケイマンのトランクでは不足を感じる人が望むであろう実用性である。広い前席空間は、後席の居住性にほとんど影響を与えていない。トランクもほかのA4アバントと同じ広さだ。つまり、フロアの下に組み込まれたRS用の追加コンポーネントにより、犠牲は強いられていないのである。

## PERFORMANCE

### 動力性能

★★★★★★★★☆☆

数値的に見たRS4はおおいに有望で、しかも実際に素晴らしく繊細に制御されている。数多くのアウディ製エンジンが刻んできた、活気のないレスポンスの記憶を消し去るかのよう、この新型RS4アバントの8気筒ユニットは食欲なまでの勢いで回る。無論、市場にはこれと同等の数値を達成できる大排気量のエンジンがいくつも存在するが、このインゴルシュタット製4.2ℓV8は

ど、いつでも容赦のないパワーを発揮できるユニットはほとんど見当たらない。

1880kgという車重に加え、ふたりの体格のいいロードテスターという重荷を背負いながら、そのエンジンとローンチコントロール付き7段ストロニックは、0-97km/h加速の往復平均タイムで4.4秒を記録した。このクルマの全開加速は、ポデブローのように効く。

各ギヤごとの中間加速はさらに目覚ましい。3速固定での32-64km/h加速に要する時間は、わずか3.0秒なのだ。同じく3速での113-145km/h加速も3.1秒である。8250rpmのリミットにいたる高回転域の爆発的パワーが印象的だが、予想外に早く目的地に到着したあとで振り返ると、安定して発揮されるパフォーマンスと、速く走ることに徹底的に気づく。

このように、さながらアルミ製の拳のごとき破壊力を秘めたパワーユニットだが、グローブを装着することもいとわない。瞬時にレブリミッターを 작동させることもできる能力がありながら、穏やかに扱ってやれば、ほとんど完全に存在感を消してしまうのだ。標準モードでは、法律を遵守して走らせるのに適したスロットルマッピングが提供されるため、動作がスムーズなストロニックの助けもあって、低速では素晴らしく上品だ。これであれば、欧州混合モードでの9.4km/lの燃費も納得である。ただ、実際にその燃費に近づけるには、その驚異的なポテンシャルを引き出さないうように努力しなければならない。われわれは平均で7km/lを達成するのがやっとだった。

## RIDE&HANDLING

乗り心地と操縦安定性

★★★★★★★★☆☆

アウディはこれまでも、RSブランドのクルマに



公道走行には、ドライブセレクトをもっともソフトなセッティングしておくのがベストだ。

特定のアイデンティティを明確に与えてきただけに、このRS4のキャラクターの概略を述べる必要はほとんどないだろう。われわれが考えるアウディRSとは、鉄の意志を持ったグリップと天候を問わない驚異的なトラクション、そしてたいいていの場合、ほとんど誰でも特別な技量なしに速く走らせることのできる、温和で用心深い運動特性を備えているクルマだ。

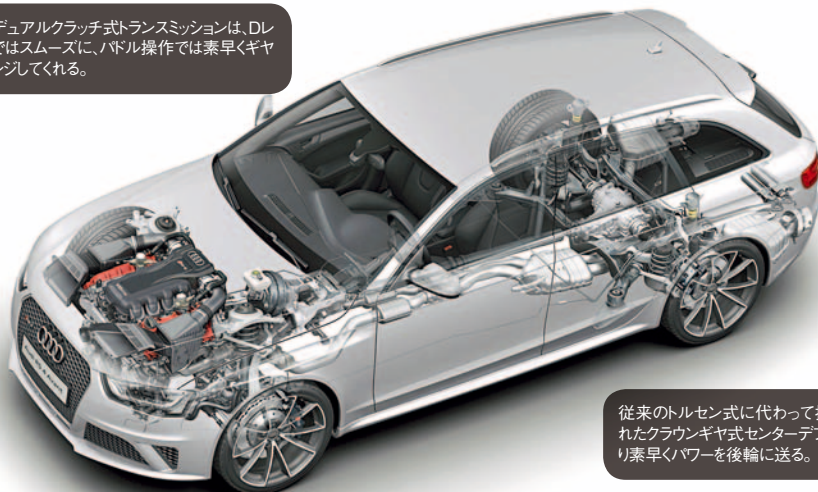
そして、ある程度まで、最新型のRS4はこの公式とおりの振る舞いを見せる。寛大な4WDという安全装置に頼り切って、それ以外の要素を

無視したドライビングをすると、RS4はコーナーでフロントから滑り出し、疲れたように不満の声を上げる。だが、路面に挑む450psと自分を取り囲むボディの重量にドライバーがきちんと配慮し、適切な操作を心がければ、このクルマはさらに大きな満足を与えてくれる。

すでに想像がついているかもしれないが、重要なのはシャシーの改良である。少なからぬ重量をノーズから後方に移動させたおかげで、RS4ははっきりとわかるほど振り回しやすくなった。ステアリングからのインフォメーションは相変

## UNDER THE SKIN クワトロの飛躍的進化

7段デュアルクラッチ式7速トランスミッションは、Dレンジではスムーズに、パドル操作では素早くギヤチェンジしてくれる。



従来のトルセン式に代わって採用されたクラウンギヤ式センターデフは、より素早くパワーを後輪に送る。

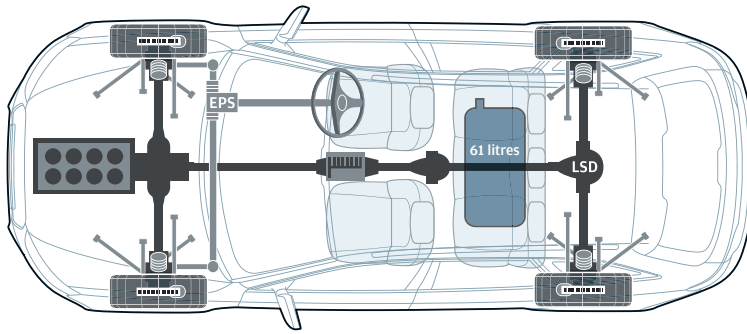
デュアルクラッチ式7速トランスミッション、クラウンギヤ式センターディファレンシャル、トルクベクタリング、リヤスポーツディファレンシャルを備えたRS4のドライブトレインは、間違いなく、アウディがこれまでに提供したなかでもっとも先進的なもののひとつである。しかも、それらはすべて、RS4では標準装備なのだ(欧州仕様のRS5では、リヤスポーツディファレンシャルがオプションだった)。

クラウンギヤ式センターディファレンシャルは、かの名車“クワトロ”以来、縦置きエンジンのクワトロドライブにおける最大の飛躍的技術革新だとアウディは胸を張っている。彼らがこれまで用いてきたトルセン式センターデフに比べて作動が格段に速く、フロントアクスルにパワーアンダーステアが発生したときにはエンジンパワーの85%までを後輪に配分できる。そして、リヤスポーツリヤディファレンシャルは、荷重が抜けたイン側後輪が空転して無駄になる駆動力を最大85%まで、荷重かかったアウト側後輪に振り分けることができる。

SPECIFICATIONS 計測テストデータ

■メカニカルレイアウト

RS4は自然吸気のV8エンジンをフロントに縦置きしている。7段“ストロニック”デュアルクラッチトランスミッションを介し、新たにクラウンギヤ式センターデフを得た“クワトロ”4WDシステムにより、状況に合わせて4輪を適切に駆動する。



■エンジン

駆動方式：縦置き4輪駆動  
形式：V型8気筒, 4163cc  
ブロック/ヘッド：アルミ軽合金  
ボア×ストローク：φ84.5×92.8mm  
圧縮比：11.0:1  
バルブ配置：4バルブDOHC  
最高出力：450ps/8250rpm  
最大トルク：43.8kgm/4000-6000rpm  
許容回転数：8250rpm  
馬力荷重比：251ps/t  
トルク荷重比：24.4kgm/t  
比出力：108ps/ℓ



■シャシー/ボディ

構造：スティールモノコック  
車両重量：1795/1880kg(実測)  
抗力係数：0.34  
ホイール：9.0J×20in  
タイヤ：265/30R20  
スペアタイヤ：なし(補修キット)  
■変速機  
形式：7段デュアルクラッチ  
ギヤ比/1000rpm時車速(km/h)  
①3.692/7.7②2.238/12.9  
③1.559/18.5④1.175/24.5  
⑤0.915/31.4⑥0.745/38.6  
⑦0.617/46.5  
最終減速比：4.375

■燃料消費率

オートカー実測値	消費率
総平均	7.0km/ℓ
ツーリング	11.5km/ℓ
動力性能計測時	2.8km/ℓ
メーカー公表値	消費率
市街地	6.8km/ℓ
郊外	11.8km/ℓ
混合	9.4km/ℓ
燃料タンク容量	62ℓ
現実的な航続距離	428km
CO <sub>2</sub> 排出量	249g/km

■サスペンション

前：マルチリンク/コイル+スタビライザー  
後：マルチリンク/コイル+スタビライザー

■ステアリング

形式：ラック&ピニオン(電動アシスト)  
ロック・トゥ・ロック：2.2回転  
最小回転半径：5.95m

■ブレーキ

前：φ380mm通気冷却式ディスク  
後：φ350mm通気冷却式ディスク

■安全装備

ABS, EBD, DSC, TCS  
Euro N CAP/ 5つ星  
乗員保護性能/成人：93%, 子供：84%  
安全補助装置性能：71%

■発進加速

実測車速mph(km/h)	秒
30 (48)	1.7
40 (64)	2.5
50 (80)	3.3
60 (97)	4.4
70 (113)	5.5
80 (129)	6.9
90 (145)	8.5
100 (161)	10.3
110 (177)	12.6
120 (193)	15.0
130 (209)	18.2
140 (225)	22.2
150 (241)	27.0

■中間加速(秒)

mph(km/h)	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th
20-40 (32-64)	2.1	3.0	-	-	-	-
30-50 (40-80)	2.0	2.9	3.9	5.4	-	-
40-60 (64-97)	2.1	2.8	3.9	5.2	7.0	-
50-70 (80-113)	-	2.8	3.8	5.3	7.0	9.4
60-80 (97-129)	-	2.9	3.7	5.3	7.3	9.4
70-90 (113-145)	-	3.1	3.9	5.2	7.5	10.1
80-100 (129-161)	-	4.0	5.3	7.7	10.6	-
90-110 (145-177)	-	-	4.3	5.7	7.8	-
100-120 (161-193)	-	-	4.8	6.0	8.2	-
110-130 (177-209)	-	-	-	6.6	-	-
120-140 (193-225)	-	-	-	-	7.5	-
130-150 (209-241)	-	-	-	-	-	-
140-160 (193-257)	-	-	-	-	-	-

■最高速

- 1 64km/h 8250rpm
- 2 106km/h 8250rpm
- 3 151km/h 8250rpm
- 4 201km/h 8250rpm
- 5 259km/h 8250rpm
- 6 280km/h 7262rpm
- 7 280km/h\* 6014rpm  
\* claimed

AUTOCAR ROAD TEST JAPAN

一部バックナンバーは www.autocar.jp に掲載されています。

注意事項：馬力荷重比とトルク荷重比の計算にはメーカー公称車両重量を使用しています。© Autocar 2012. テスト結果は権利者の書面による承諾なしに転用することはできません。

■今月の数字

523kg

静止時に前輪1本あたりにかかる荷重の大きさがこの数字。ブレーキング時やコーナリング時、フロントタイヤは見事な働きを見せる。

171

サーキットを全開走行時、満タンで走れる距離。スバ・フランコルシャンなら24.36周だ。燃費は約2.8km/ℓ。

わずらわしいが、バランスはよくなっており、向きを変えやすくなった。そうした敏捷さが追加されただけでも価値があるが、新たに手を加えられたクワトロシステムとリヤの電制デフロックが、ハイテック4WDの利点である前後輪の相互作用を、より多く発揮させてくれる。

その結果、依然としてC63 AMGワゴンとの出会いほど没入感が強くはないものの、C63では望めないほどアグレッシブかつ貪欲に、ウェット路面のテストコースを思いのままに走らせられる。クラウンギヤ式センターデフは、冠水した路面でさえ過大なほどのグリップを生み、ナチュラルな走りを見せるだけではなく、時としてカウンターステアを要するような挙動をもたらす能力も有するのだ。

そうした極限的なチャレンジを取行しているあいだを別にすれば、RS4は少々扱いにくく感じられることもある。アジャスタブルダンパーとバリアブルステアリングレシオのもっとも好戦的なセッティングは、公道ではハードすぎるようだ。ライバルのなかには、日常的なペースで走らせたときに活気あるフィールを伝えてくれるクルマもあるが、RS4にそうした部分はない。だが、これら主観的なデメリットを客観的に欠点だと断じるのは、適切ではないだろう。メニューから相応の選択肢を選べば乗り心地は比較的良好で、回頭性は正確で、グリップは強烈で、2地点間の移動の速さはこのクラスでも一頭地を抜いている。

BUYING&OWNING

購入と維持

★★★★★★☆☆☆

われらが市場アナリストは、RS4はアウディのなかでもリセールバリューがもっとも高い車種で、BMW M3クーペさえ上回るだろうと考えている。われわれの予想では、4年後でも400万円近い値打ちが残るだろう。今回のテスト車はカーボンセラミック製フロントブレーキを装着していたが、われわれのテストの期間中、消耗品の摩耗にも立派に耐えた。このロードテストと、ベストハンドリングカー選手権のためサーキットを丸一日走ったが、その最中にタイヤとブレーキが燃え尽きることはなかった。

だが、大量のガソリンは燃え尽きた。比較的稳定やかなツーリングルートでさえ11.5km/ℓしか記録できなかったことから、燃費性能は推して知るべしだ。一部のユーザーにとっては、それが魅力を制約することになるかもしれないが、この燃費を許容できる人なら、これは最高に刺激的なドライブトレインである。●

AUTOCAR  
JAPAN

ROAD TEST

No 5085

## AUDI RS4 AVANT

## AUTOCAR VERDICT

●オートカーの結論

★★★★★★★★☆☆

「アウディRSモデルの美点を集約した一台。  
先代から積み残された悪癖はとても少ない」

## TESTERS' NOTES

●テスターのひと言コメント

パワーバンドがじつに幅広いので、トップエンドまで回す機会はずっと多くないはずだ。運転免許のためにも、ほどほどにしておくのが望ましい

マツ・ブライアー

4速は“万能ギヤ”である。30km/hを超えたあたりで4速に入れてしまっても、800mほどの距離で190km/hにも達してしまう。

ニック・キャケット

## SPEC ADVICE

●購入にあたっての助言

今回のテスト車は、ハードな仕様のスプリングとダイナミックステアリングがオプション装着されていた。したがって、どちらも、あるいはどちらかが標準状態の個体のほうが好ましい可能性はある。それ以外の装備はお好みでかまわない。サーキットを走るなら、カーボンセラミック製ブレーキをお薦めしておく。

## JOBS FOR THE FACELIFT

●マイナーチェンジ時に望むこと

・もう少し減量を。とくに前軸重。  
・さらにしなやかなサスペンションセッティング。あるいはもっとハイプロファイルのタイヤ。  
・マニュアル車を出す可能性は？ 望む声は多いはずだ。



たいていのクルマは、公道でのドライビングでは活かしきれないほど深い運動能力を備えているものだ。とくに、このRS4は、サーキットではかたにハードなドライブをしたあとでさえ、ほとんどのテスターの予想を上回るほどの手の内を隠し持っていることがわかった。これには本当に驚かされた。特別に仕立てられたレーシングカーのようなパワートレインと、長距離での完璧な快適性（こちらについては“ほとんどのケースで”というただし書きを付けたいところではあるが）を兼ね備えた一台だ。

このRS4からすべての能力を引き出すには、クラスが上

のハイパフォーマンスカーと比べても見劣りしないどころか上回るほどのグリップを活かすべく、スムーズかつ繊細なドライビングを心がけてもうまくいかない。むしろ、襟首をつかんで振り回すような強引さが、つまりグリップが失われたときにはスロットルペダルをさらに踏みつけてやったほうが、最大限のグリップとトラクションを得られる。ホットハッチから仕立てた、アグレッシブで野蛮なラリーレプリカと同じような反応を、ひと回り大きなRS4は示すのだ。最新型RS4はRSモデル最速の一台であるにとどまらず、もっとも洗練されたRSモデルの一台でもある。●

## TOP FIVE



1st

**MERCEDES-BENZ C63 AMG Stationwagon**  
メルセデス・ベンツC63 AMG  
ステーションワゴン



2nd

**AUDI RS4 Avant**  
アウディRS4アバント



3rd

**BMW M3 Coupé Auto**  
BMW M3クーペ M DCT



4th

**SUBARU Impreza WRX STI**  
スバルインプレッサWRX STI



5th

**VAUXHALL Insignia VXR Estate**  
ヴォグゾール・インシグニア  
VXRエステート

車両価格	1095.0万円	邦貨換算約1150万円	1068.0万円	373.8万円	邦貨換算約700万円
最高出力	457ps/6800rpm	450ps/8250rpm	420ps/8300rpm	308ps/6400rpm	325ps/5250rpm
最大トルク	61.2kgm/5000rpm	43.8kgm/4000-6000rpm	40.8kgm/3900rpm	43.0kgm/4400rpm	44.4kgm/5250rpm
0-97km/h加速	4.6秒(0-100km/h公称)	4.4秒	4.6秒(0-100km/h公称)	5.2秒(0-100km/h公称)	6.2秒(0-100km/h公称)
最高速度	250km/h(リミッター)	280km/h(リミッター)	250km/h(リミッター)	250km/h(リミッター)	250km/h(リミッター)
燃料消費率(混合)	8.2km/ℓ	9.4km/ℓ	8.9km/ℓ	9.5km/ℓ	9.1km/ℓ
車両重量(公称値)	1820kg	1795kg	1650kg	1490kg	1940kg
CO <sub>2</sub> 排出量	285g/km	249g/km	263g/km	243g/km	259g/km
われわれはこう考える	アウディRS4の唯一にして最高のライバル。後輪駆動らしく振り回すことのできるバランスになっている。	速く走らせれば走らせるほどよくなる。素晴らしいドライブトレインの持ち主。	現時点でRS4にもっともパフォーマンスに近いBMW車。実用性で劣るのはやむなし	荒々しく速い。ややチープで、以前のWRXほど魅力を感じない。	“速いワゴン”という意味では似たような存在だが、このクラスではとても歯が立たない。
結論	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆