

RETAILER ACADEMY NEWS

Jul 2021 | Bentley Motors Japan



世界で最も環境に配慮したラグジュアリー セダン フライングスパー ハイブリッド登場

ベントレー モーターズはこのほど、ベントレーとしては2番目のハイブリッド モデルであるフライングスパー ハイブリッドを発表しました。フライングスパー シリーズとしては初めてのハイブリッドで、Beyond 100 戦略に基づき、電動化の未来に向かう確かな一歩となるモデルです。ベントレー史上最も環境への影響を抑えるように設計された革新的パワートレインを搭載するフライングスパー ハイブリッドの導入により、エンドツーエンドのカーボンニュートラルおよび世界をリードするサステナブルなラグジュアリー モビリティ メーカーになることを目指すベントレーの取り組みを、内外に向けてあらためて強調することにもなりました。

ベントレーがハイブリッド シリーズに新モデルを投入したことは、ハイブリッド化がラグジュアリーやパフォーマンスを損なうものではないということを示しています。内燃エンジンと電気モーターが目に見えないところでブレンドされることで、ドライブモードや運転スタイルに関係なく、洗練された静粛性が提供されます。

新しいパワートレインは、2.9リッター V6 ガソリンエンジンと高度な電気モーターの組み合わせです。合計の最高出力は、ペンティガ ハイブリッドを約96PS上回る544PS、最大トルクは750Nmです。一方で、燃料が満タンの状態からの航続距離は700km以上と、最も効率性に優れたベントレーとなります。

高いパワーリザーブ、強大なトルク、クイックなスロットル レスポンスを備えたこの最新ハイブリッドモデルの0-100km/h加速は4.3秒で、フライングスパー V8の加速力とほとんど遜色ありません。新パワートレインは、燃料消費量の大幅な削減と、本来のベントレーの特徴であるエフォートレスで洗練されたパフォーマンスの両立を実現しています。

フライングスパー ハイブリッドには、ドライバーと乗員に合わせてインテリジェントかつ直感的に操作できる機能が組み込まれています。特にハイブリッドならではの機能が、従来の自動スタート/ストップスイッチがあった場所に配置されている3つのEモード (EVドライブ、ハイブリッド、ホールド) で、ドライブ中にバッテリーの使用量を管理

できるようになっています。例えば車両の電源を入れるとすぐに作動するデフォルトのEVドライブ モードは、電動でのドライブを優先するように制御されます。これは市街地での運転や短距離走行に最適なモードで、ペンティガ ハイブリッドと同様に非常にEV 寄りのハイブリッドモデルと言えます。

他のガソリンエンジンモデルとの外観の違いとしては、フロントフェンダーの「Hybrid」バッジ、クアッドオーバーバルテールパイプ、左側リアフェンダーのカバー付き充電ソケットがあります。

■ フライングスパー ハイブリッド主要諸元

全長×全幅×全高	(mm)	5,316×2,013×1,483
ホイールベース	(mm)	3,194
車両重量	(kg)	2,505
トランク容量	(L)	351
燃料タンク容量	(L)	80
エンジン型式		E モーター+2.9リッター V6 ターボ
排気量	(cc)	2,894
最高出力	(PS)	544
最大トルク	(Nm)	750
駆動方式		AWD
トランスミッション		8AT
最高速度	(km/h)	285
0-100km/h 加速		4.3 秒
メーカー希望小売価格 (消費税込み)		¥24,200,000

※諸元の数値は欧州参考値です。





フライングスパー ハイブリッドの特徴

フライングスパー ハイブリッドは、卓越したクラフツマンシップと真のエフォートレスなパフォーマンスをサステナブルな設計によって融合させた、ベントレーの技術力のショーケースです。ここでは、フライングスパー ハイブリッドの特徴をまとめました。

環境への影響を低減するパワートレイン

フライングスパー ハイブリッドのパワートレインは、高効率なエンジンと高度な電気モーターの組み合わせにより、W12およびV8モデルのパワートレインと同じようなフレキシビリティと実用性を実現しています。この最先端のパワーユニットが、応答性が高く魅力的で非常に洗練されたドライブ体験を提供します。

エンジン

- ・2.9リッター V6 ターボエンジンの最高出力は416PS、最大トルクは550Nm
- ・ターボチャージャーと触媒コンバーターはVバンク内側に配置
- ・燃料噴射装置とスパークプラグの最適な配置により、最適な噴射パターンと燃焼経路を確保

モーター

- ・モーターはトランスミッションとエンジンに間に配置
- ・モーターの最高出力は136PS、最大トルクは400Nm
- ・静止状態からのスタート時から最大トルクを発揮し、ターボラグを最小限に抑制
- ・モーターは14.1kWhのリチウムイオン電池で駆動

パフォーマンス

- ・最高速度 285km/h
- ・0-100km/h加速 4.3秒



テクノロジーの絶妙な融合

フライングスパー ハイブリッドのインテリアは、最新のテクノロジーと美しい素材、優れたデザインが印象的に組み合わせられ、プラグイン ハイブリッドカーに必要な機能と融合しています。ガソリンエンジンモデルに装備されている自動スタート/ストップ スイッチは、下記の3つのEモードを切り替えるスイッチに置き換えられます。ドライバーはこのスイッチを使用して、運転中にバッテリーの使用量を手動で管理できますが、車両に自動で管理させることもできます。



EV DRIVE

車両の電源を入れるとすぐに作動するデフォルトのモードで、電気自動車としてのドライブを最大化します。これは市街地や短距離の走行に適しています。

HYBRID

インテリジェント ナビゲーション システムからのデータを用いて、車両の効率性と航続距離を最大化します。長距離走行に適しており、ナビシステムからの指示に従いつつ、プレディクティブEモードとエンジンでの情走を併用します。目的地を入力すると、車両はルート上のそれぞれの区間で自動的に最適なドライブモードを選択し、バッテリーの最も効率的な使用量を計算。市街地に入った際などのために電力をセーブしながら走行します。

HOLD

エンジンとモーターのバランスをとり、後で使用するために高電圧バッテリーを節約するよう制御します。これはドライバーがブーストと回生の両方を必要としてSPORTモードを選択した際にデフォルトで設定されるモードでもあります。

内外装の特徴

エクステリア

- ・標準ボディカラー：7色
- ・フロントフェンダー下部にクロームの「Hybrid」バッジ
- ・クアッドオーバルテールパイプ
- ・標準ホイール：20 インチ 10 ツインスポーク
- ・左側リアフェンダーに充電ソケット
- ・ブラックライン スペシフィケーション選択可

インテリア

- ・標準レザーカラー：5色
- ・カラー スペシフィケーション選択可（レザーカラー 10色追加、カラスブリット2種類追加）





後席乗員の快適性をさらに追求 新型メルセデス・マイバッハSクラス

メルセデス・ベンツ日本は、新型Sクラスをベースにしたメルセデス・マイバッハSクラスを2021年7月1日に発表しました。
同日より先行予約の受付を開始し、納車は2021年11月以降を予定しています。

SUMMARY

- 新型Sクラスをベースにした、メルセデス・マイバッハブランドのフラッグシップモデル
- Sクラスのロングホイールベースモデルからホイールベースを180mm延長し、後席の居住性を大幅に向上
- ショーファードリブンとしての快適性と安全性に寄与する新機能を多数搭載
- 電動開閉機能付のリアドアを標準装備。スイッチ操作などで車外および車内から開閉可能
- Brumester® 4Dサウンドシステムを利用した、アクティブロードノイズキャンセレーション機能を設定



INTERIOR

- 後席左右のエグゼクティブシートは、バックレスト角度が最大43.5度までリクライニング可能
- 安全装備では、新型Sクラスで採用された世界初のSRSリアエアバッグに加え、新たに後席用のシートベルトフィーダーを採用
- オプションのファーストクラスパッケージでは、左右独立シート、クーリングボックス、格納式テーブル、そして専用シャンパンフルートの収納部および台座を装備
- レッグレストには新たにふくらはぎのリラクゼーション機能を設定
- コックピットディスプレイにはマイバッハ専用の表示モード、アンビエントライトには2色の専用カラーを新たに設定
- アクセル/ブレーキペダル、ヘッドレスト、フロントシートバックにはマイバッハブランドをあしらった専用品を採用



EXTERIOR

- マイバッハとしての存在感を高めるクローム基調の専用エクステリアを採用
- 縦基調のフロントグリルとフロントバンパー下部の専用デザインにより、Sクラスとの差別化を強調
- フロントバンパー下部のメッシュは、V8エンジン搭載モデルはブラック、V12エンジン搭載モデルはクロームを採用
- 中央にクロームラインが入るボンネットと下部にクロームラインが入るリアバンパーは専用品
- サイドウィンドウのクロームピラーとリアピラーのマイバッハエンブレムは従来モデルのディテールを踏襲
- 21インチ鍛造マルチスポークアルミホイールをオプション設定。ツートーンボディカラーは今後導入予定



TECHNOLOGY

- V8とV12の2種類のエンジンを設定。全車に9速ATと4輪駆動システムの4MATICを採用
- 4.0L V型8気筒ツインターボエンジンは、48V電気システム+ISG（インテグレートッド・スターター・ジェネレーター）の組み合わせにより、力強さと高効率を両立
- 6.0L V型12気筒ツインターボエンジンのスペックは、最高出力612ps、最大トルク900Nmとなり、先代モデルから若干パワーダウン
- フルアクティブサスペンションのE-ACTIVE BODY CONTROLをオプション設定。側面衝突時には瞬時に車高を上げ、サイドシルでも衝撃力を受け止められる機構を採用
- リア・アクスルステアリングは、低速時には前輪と逆方向に最大10度まで操舵。高速では前輪と同方向に操舵することで走行安定性を向上



PRICE

メルセデス・マイバッハ S 580 4MATIC:	26,480,000円(税込)
メルセデス・マイバッハ S 680 4MATIC:	32,010,000円(税込)

BRAND STORY

MAYBACH

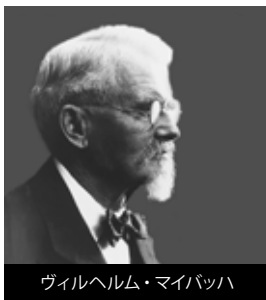


2002年に復活したマイバッハ。左はマイバッハ 57 S、中央奥がマイバッハ 62、右手前がマイバッハ 57

内燃機関の開発に貢献した名エンジニア

マイバッハとは、20世紀初頭に活躍したドイツのエンジニア、ヴィルヘルム・マイバッハに由来する名称です。1885年、ゴットリープ・ダイムラーとともに世界初のモーターサイクルを完成させたマイバッハは、1890年に設立されたダイムラー・モトーレン・ゲゼルシャフト社の技術部長に就任。1901年にはレーシングカーのメルセデス 35PSを開発するなど、同社に大きな貢献を果たします。

1909年には、優秀なエンジニアとして知られた息子のカール・マイバッハとともにマイバッハ・モトーレンパウ社を設立。1921年には、自らの



ヴィルヘルム・マイバッハ

ブランド名を冠した乗用車のマイバッハ W3の製造を開始。1930年には最高級大型乗用車のマイバッハ・ツェッペリン DS8を誕生させました。

しかし、第2次世界大戦で工場が壊滅的な被害を受けたため、乗用車の製造を断念。1961年にはダイムラーがマイバッハ・モトーレンパウ社を買収し、マイバッハの社名は消滅しました。



マイバッハ・ツェッペリン DS8

2002年に最高級乗用車ブランドとして復活

マイバッハの名前が再び表舞台に登場したのは1997年。同年の東京モーターショーで突如発表された大型セダンのスタディモデルに「メルセデス・ベンツ・マイバッハ」の名が付けられました。

そして2002年には、メルセデス・ベンツとは別の最高級大型乗用車ブランドとなる「マイバッハ」が正式に発表されました。ベースは当時のW220型Sクラスで、エンジンは5.5L V12 SOHC ツインターボエンジンを搭載。ドライバーズカーとしての用途も考慮した全長5.7mのマイバッハ 57と、ショーファードリブンとして後席の居住性を大幅に拡張したマイバッハ 62の2車種が用意されました。

販売方法も特殊で、既存のディーラー網では販売せず、MBJによる直販方式を採用。PLM（パーソナル・リエゾン・マネージャー）と呼ばれるMBJの専任セールスが顧客の商談からアフターサービスまで担当する独自の販売を行いました。

メルセデス・マイバッハとして再始動

しかし、ベントレーやロールス・ロイスなどの高級乗用車ブランドの牙城を崩すことはできず、生産を終了。マイバッハブランドはいったん姿を消します。しかし2014年には、新たにメルセデス傘下のサブブランドとなる「メルセデス・マイバッハ」として復活。ショーファードリブンのセダンに加え、カブリオレやSUVなども登場しています。

1921年の自動車製造開始から100周年となる2021年、マイバッハブランドでは、初の電気自動車の発表が予定されています。



2016年に発表された、世界限定300台のメルセデス・マイバッハ S 650 カブリオレ

FEATURES

これまで以上の快適性を提供する
アダプティブ ミュージック

ベントレー モーターズはこのほど、ドライバーの運転スタイルなどに応じてサウンドトラックを決定する機能「アダプティブ ミュージック」に関するデモンストレーションを実施しました。このデモンストレーションは、アダプティブ ミュージックの分野におけるリーディングカンパニーのライフスコア社と提携して実現したもの。リラックスしたグランドツーリングからエネルギーでダイナミックなドライブまで、刻々と変化する運転状況やドライバーの運転スタイルに合わせた音楽を提供することを目指しました。ベントレーとライフスコアは、エンジンの回転数や加速度といった車両からの入力があり



ルタイムで楽曲の選択に影響を与え、運転状況に応じて常に適用できるアルゴリズムを共同で開発中です。ドライバーと車両と音楽をこのような形で同期させるのは、業界初の試みとなりました。

アダプティブ ミュージックがもたらすものは、より深くパーソナライズされたリアルタイムのユーザー体験です。車両からの信号は、車両がどのように、どこで、どんな条件下で使用されているかを反映したユニークなサウンドスケープを作り出すのに使われます。ドライブの妨げとなる音楽を聞くのではなく、車両がドライブ状況に合わせたインストールメンタルのサウンドトラックを提供できるようになったのです。

ライフスコアは世界的に知られるアビーロード スタジオでレコーディングを行うにあたって、ワールドクラスのミュージシャン、現代楽器およびクラシック楽器、そして最先端のテクノロジーを使用しました。すべてのオーディオ エLEMENTは、50個を超えるマイクでフルアンビソニック（フルスフィア サラウンド サウンド）で録音され、将来実用化されると予想されるあらゆるフォーマットに対応します。将来の



ラグジュアリーカーのキャビンでは、可能な限り高い解像度の音があらゆる方向から聞こえるように設計することが可能となります。

今回のデモンストレーションで得られたデータは今後、ベントレー初の完全EVの開発のために活用されることになります。



パイクスピークでコンチネンタルGT3が サスティナブル燃料の可能性を示す



米国コロラド州で6月27日に開催されたパイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライムで、サスティナブル燃料を使用したコンチネンタルGT3がタイムアタック1で2位、総合で4位という好成績を収めました。2018年にベンティガ Speedが市販SUV部門で、2019年にはコンチネンタルGTが市販車部門で新記録を樹立し、「三冠」を狙った今年のレースでしたが、山頂付近の凍結によってコースが急遽短縮されたり、終盤にエンジントラブルが発生したり、さまざまなネガティブな要因に見舞われました。しかしフィニッシュタイムは6分36秒281で、これはEVベースのマシンを含むサステナビリティを重視したすべてのライバルを凌ぐ好記録でした。

ベントレーのモータースポーツ・ディレクターを務めるポール・ウィリアムズは、「途中まではクラス優勝とタイムアタック1の記録更新を狙えるペースでした。残念ながら天候に恵まれず、コースが短縮されたことで記録への挑戦は不可能になりました。苦い経験でしたが、このレースに参戦した再生可能燃料を使用したレースカーの中で最速を記録できたことと、このプロジェクトを遂行したチームを誇りに思います」などとコメントしています。ウィリアムズは来年のパイクスピーク参戦の可能性も示唆しています。今後もベントレーのモータースポーツの挑戦にご期待ください！

フライングスパーがROBB REPORTの ベスト オートモーティブ インテリア賞を受賞



ベントレー モーターズはこのほど、フライングスパーが米国の『ROBB REPORT』誌の企画「ベスト・オブ・ザ・ベスト」で、ベスト オートモーティブ インテリア賞を受賞したと発表しました。同企画は30年以上にわたり、各分野での卓越した職人技、並々ならぬ細部へのこだわり、完璧さの飽くなき追求によって、同業他社とは一線を画する個人や団体、商品を表彰してきました。今回フライングスパーは、「自分が車の中にいるとは信じられないほど高貴なキャビンを備えたモデル」などと高く評価されました。

ベントレー アメリカのクリストファー・ジョージ社長兼CEOは、「フライングスパーはベントレーでしか味わえないインテリア体験を生み出し、リムジンのラグジュアリーさと時代を超越したデザインの水準を高め続けています。ROBB REPORT 誌がフライングスパーの革新性、ラグジュアリーさ、デザインを評価してくれたことを光栄に思います」などとコメントしています。

ラグジュアリーさと革新性を備えたモダンなキャビンを作ることにベントレーが卓越していることは、フライングスパーのドアを開けた瞬間に認識できます。乗員は座り心地が極上のシートに包まれるのはもちろん、ウイングド“B”エンブレムからインスピレーションを得た、センターコンソールから左右対称に広がるウイングに包み込まれます。3Dダイヤモンドレザーやフローティングセンターコンソールなど、クラス最高のインテリアのディテールが車内での体験を豊かにします。

マッカランとの提携により 持続可能な未来へのビジョンを推進



ベントレー モーターズはこのほど、シングルモルト スコッチ ウイスキーで知られるマッカランと、持続可能な未来へのビジョンを推進するためのパートナーシップを締結しました。両者には卓越した技術、クラフツマンシップ、創造性、革新性を重んじ、今でも妥協を一切排した最高品質を追求しているという共通点がありますが、今回のパートナーシップ締結により、これらを守りながら持続可能性やそれぞれの業界におけるお互いの知見を共有していくことになります。

このパートナーシップ締結の発表は、スコットランドのスペイサイド地方にあるザ・マッカラン エステートで発表されました。会場ではベントレーの新型ハイブリッドカーの発表も併せて行われ、ベントレーにとってはBeyond 100戦略に基づく持続可能なラグジュアリーモビリティのリーディングカンパニーになるために、さらなる一歩を踏み出したことになります。

ベントレーのエイドリアン・ホールマーク会長兼CEOは、「より持続可能な未来に向けて各分野をリードするという、共通の目標を持つマッカランと協力できることを嬉しく思います。私たちのブランドは、卓越した品質への情熱、職人の手仕事への敬意、そして世界をリードする真のサステナビリティへの真摯さという同じ理念を共有しています」などとコメント。マッカランのイゴール・ボヤジャン マネージングダイレクターは、「このコラボレーションにより、長年培ってきた知識を比較し互いに学び合う素晴らしい機会を得ることができ、各々のビジネスやお客様、最終的には製品について新たな見方をする助けとなるでしょう」などと話しています。

各分野の「プロ」が語るベントレー クリエイティブディレクター：前田陽一郎氏



ベントレー モーターズ ジャパンのウェブサイトでは現在、各分野の「プロ」の目にベントレーがどのように映っているのかをお聞きしたインタビューを掲載しています。今回は、『LEON』誌の前編集長で、現在は『OCTANE』日本版や複数のメディアでクリエイティブディレクターとして活動する前田陽一郎氏の記事を簡潔にご紹介します。

前田氏が注目したのは「伝統」という点。単に技術や製造方法が守り抜かれているだけでも心が震えるのに、大きく進化しながらも本質がまったく変わっていないことを発見したときには、それと同様かそれ以上に心が震えるのではないか。そんな文章で始まる記事の冒頭で、前田氏は「ベントレーのクルマにはそれ、つまり『進化する伝統』とでも呼ぶべきスピリットが内在している。だからこそ、私たちは他の何かではなく『ベントレー』に、心を動かされるのだ」と語っています。

同じようなケースとして前田氏は、自身が着用する英国製のスーツやイタリア製のコートにも言及。いずれも伝統の「形」だけにこだわれば眉をひそめる人も出てくる一方で、装いの本質を思考すると「機能的であること」「(カジュアルというよりも) スポーティであること」が年々重要視されているため、前述の英国製スーツやイタリア製コートのブランドが「伝統的であることを犠牲にしないまま『スポーティで機能的でもあること』に挑戦し、そして成功したのだと思います」と述べています。前田氏はそれとほぼ同じスピリットがコンチネンタルGT V8から見て取れる、とも話しています。

前田氏の結論は、ぜひインタビュー記事全文を読んだうえでご確認ください。

最新ステアリングのトレンド

ドライバーとクルマをつなぐ重要なインターフェイスのひとつがステアリングホイールです。ただの円形のスチールにレザーを巻いただけというプリミティブなスタイルから始まり、今ではエアバッグや各種スイッチなど、数多くの最先端技術が採用されるようになりました。そんなステアリングの最新トレンドを紹介します。



最新のメルセデス・ベンツのEクラスに採用された新世代ステアリング。

の利用が考えられています。アウディは、Dinamica（ダイナミカ）と呼ぶ、見た目がスエードそっくりのマイクロファイバー素材の利用を計画しています。また、BMW ミニのシートの一部にも、そうしたリサイクル由来の素材が採用されています。



アウディはリサイクル由来の素材を、ステアリングホイールやインテリアに利用することを計画しています。

ステアリングの開発プロセス

今や、ステアリングは車両を操舵だけでなく、インフォテインメント系やADAS（先進運転支援システム）の操作などを行う司令塔の役割を果たしています。そのため、開発の最初のステップは、必要な機能をリストアップすることになります。続いて、それら機能を操作するためのスイッチ類の配置やホイール自体のデザインが決められます。そして3Dプリンターを活用したプロトタイプが作られ、老若男女、普段運転する人やしない人、さまざまなドライバーによって評価されます。さらに実際に街を走る試作車に装着され、数百台規模で数十万時間、数千万kmのテスト走行が実施されます。そうしたテストを経ることで、高い安全性と品質、機能を満たす、新型ステアリングが誕生するのです。

フラットトップとフラットボトム

かつてのステアリングは、どのメーカーのどのモデルであっても、完全なる円形が常識でした。しかし、最近になって円形ではないステアリングが増えています。ステアリングを直進状態にしたときに、上の部分が平らになっているのを「フラットトップ」、下が平らになっていることを「フラットボトム」などと呼ばれます。上部を平らにすると視界が良好になり、下を平らにするとクルマの乗降が楽になります。



最新のアウディのステアリングは、上下ともフラット化されています。

数多くのタッチスイッチ

近年のステアリングのほとんどには、親指で操作できるスイッチがステアリングに備わっています。多い車種では10以上の機能を操作可能となっています。最新のスイッチは音だけでなく触覚を伴った機械的なクリック音を発することもできるようになっています。また、圧力センサーが備わっており、間違っただけでは反応しないようになっています。

ハンズオン検知機能（静電容量式タッチセンサー）

運転支援機能で人気のステアリング・アシスト機能。ただし、この機能はドライバーが常にステアリングを保持していることが大前提となります。その保持を検知するのがハンズオン検知機能です。これまでの多くの車種が採用していたセンサーは、ステアリングの実際の動きを検知していたため、直進時でも定期的にステアリングを動かす必要がありました。しかし、最新のシステムには静電容量式タッチセンサーが採用されています。これは物体が蓄える静電気の量を測定するというもの。ドライバーがステアリングに触れているだけでも保持を検知できるため、リラックスした運転が可能となります。



最新のADASを使用するために、ステアリングの保持を検知するセンサーが必要になります。

ステアリングのギアレシオを変える

ステアリングの操作とタイヤの操舵の比率を、ステアリングギヤ比（レシオ）などと呼びます。通常、このギヤ比は固定されていますが、近年になってギヤ比を変化させられるシステムの採用が広がっています。駐車などの低速時は、少しの操作で大きくタイヤの向きが変わる高いギヤ比となり、高速走行中は逆にゆっくりとタイヤの向きが変わる低いギヤ比となります。



写真はアウディのステアリングのギヤ比を変化させるスーパーインポジションギヤ。

レザーから再生可能素材へ

近年になって注目されているのが再生可能素材です。レザーではなく、廃棄されたペットボトルなどリサイクルポリエステルから作られる素材

エアバッグはより小さく

ステアリングホイールの真ん中に、必ず入っているのがエアバッグです。安全性を重視するためには、どうしても大きなエアバッグが必要となりますが、技術の進化と共に、その寸法はどんどん小さくなっています。当然、エアバッグが小さくなるほど、ステアリングのデザインの自由度が高くなります。



ステアリングのデザインに大きな影響を与えるのがエアバッグとなります。

メーターの視認性を確保する

ステアリングは、ドライバーとメーターの間に位置します。つまりステアリングのデザインが悪いと、メーターの視認性が悪化します。その対策のため、ステアリングは中心よりも上部の内側を、なるべく大きくするのが常識です。しかし、プジョーは別のコンセプトを採用しました。ステアリングを小さくして、その上の外側からメーターを見するというスタイルです。そのためプジョーのステアリングは、非常に小さく、ギヤ比もクイックなのが特徴です。



ステアリングを小さくして、その上の外側からメーターを見るのがプジョーのスタイル。