

RETAILER ACADEMY NEWS

Sep 2018 | Bentley Motors Japan

CENTENARY

ユニークな100周年仕様が登場

2019年生産の全モデルに設定



ベントレー モーターズはこのほど、100周年記念の特別スペックパッケージを発表しました。このCentenaryスペックは、ベントレーの全モデルに設定されます。ベントレーの往年の名車からインスピレーションを得て作られる100周年仕様は、2019年1月～12月にクルー工場生産される車両に適用されることになります。

Centenaryスペックの内容は、エクステリアのバッジ類や、インテリアのシートの刺繍やステッチ、ステッププレートなどが専用色「Centenary Gold」で加飾されるというもの。1年限定のため、真のコレクターズアイテムになることは間違いありません。

エクステリア

ボンネット、トランクリッド、ホイールセンターのバッジには、「B」マークの周囲に100周年専用色のCentenary Goldによるメタリックな仕上げが施されています。ボンネットとトランクリッドのバッジには、「1919-2019」という数字を表記します。



刺繍とステッチもゴールドで（有償オプション）

特筆すべきは、シートに施されるコントラストステッチ、クロスステッチもCentenary Goldの糸を使用し、内装をさらに華やかに演出するオプションを設定している点です。このオプションは、シングルトーンのカラーズプリットをお選びいただいた場合にのみ選択が可能。ヘッドレストとシートにウイングド「B」ロゴのゴールド刺繍も含まれています。



インテリアの装飾

ドアを開けると、ウェルカムランプが100周年のメッセージを地面に投影します。また、ステッププレートには1919と2019という2つの重要な年を記載。室内では、ステアリングホイールとギアシフトレバーの両方にある「B」マークが100周年専用色のCentenary Goldで装飾されています。さらにキーの「B」マークも同じゴールドによる仕上げとなります。



100周年専用色 Centenary Gold について

Centenary Goldは、過去と未来の両方からインスパイアされたカラーです。1919年製のEXP2や1929年製のプロウワーのようなクラシックベントレーに見られるメタリックワークのトーンと、ペンテリガ ハイブリッドや完全電気自動車のコンセプトカー EXP 12 Speed 6eなどに使用されている銅のディテールから引き出されたカラーです。1世紀を通じて承継してきたクラフトマンシップというベントレーの豊かな遺産を称えつつ、躍動する新時代の始まりを象徴するカラーなのです。



最新の走行安全支援システムでアップデート メルセデス・ベンツ Sクラス クーペ/カブリオレ



メルセデス・ベンツ日本は、6月20日に新型SクラスクーペとSクラスカブリオレを発表。同日より発売を開始しました。どちらもフェイスリフトを中心にした改良が施され、先に登場したSクラスセダンに準じた装備のアップデートが行われています。



スポーティな印象を高めたエクステリア

今回のフェイスリフトでは、フロントとリア周りのデザインを刷新しています。フロント周りでは、大型のエアインテークを備えた新デザインのバンパーを採用して、よりワイドでスポーティな印象を強調。AMGラインの場合は、左右のインテーク部がさらに大型になり、その間を通る2本のクローム処理されたフィンがダイナミックな印象を高めています。



AMGラインが標準装備されるS 560 カブリオレ

リアでは有機ELパネルを用いたリアコンビネーションランプの採用が特徴的です。これはガラスプレートに薄い有機物の層を印刷した有機ELパネルを片側あたり33枚使用したもの。面発光のため全方向に均一な発光が可能になり、低消費電力・長寿命というメリットも兼ね備えています。また、解錠/施錠時には左右に流れるように発光する「カミングホーム機能」も装備しています。



有機ELを使用したリアコンビネーションランプは全車標準装備

メルセデスAMGの各モデルには、今回新たに「AMGパナメリカーナグリル」が採用されています。クロームメッキを施した15本の垂直フィンからなるこのグリルは、1952年にメキシコで開催された公道レース「カレラ・パナメリカーナ・メヒコ」で優勝したレーシング仕様の「メルセデス・ベンツ 300 SL」に由来するデザイン。このグリルは、同社のスーパースポーツモデル、メルセデスAMG GT Rで初採用されて以来、メルセデスAMG GTおよびAMG 63モデルを中心に導入が進んでいるもの。メルセデスAMGモデルの差別化がより際立っています。



メルセデスAMGのトップモデルに装着される「AMGパナメリカーナグリル」

新型ステアリングにより機能性を高めたインテリア

インテリアでは、大型の Cockpit ディスプレイと、タッチコントロールボタン付の新しいマルチファンクションステアリングを採用。このタッチコントロールボタンは、走行中に親指でメニューの選択/決定ができるため、インフォテインメントシステムの操作性が向上しています。また、64色の設定が可能なアンビエントライトの装備により、室内を様々に演出することができます。



さらなる進化を遂げた「インテリジェントドライブ」

メルセデス・ベンツが提唱する走行安全運転技術の総称が「インテリジェントドライブ」。各種センサーやステレオマルチパーパスカメラなどを用いることで、自車の周囲を常に監視する複合的なセンサーシステムを多くのモデルに展開しています。

新型SクラスクーペとSクラスカブリオレでは、先行車との車間距離を維持する機能の「アクティブディスタンスアシスト・ディストロニック」に、自動再発進機能を新設定。停止後30秒以内であれば、アクセルを踏むことなく自動で再発進できるようになりました。また、高速道

路走行時の車線変更操作をアシストする「アクティブレーンチェンジングアシスト」、緊急時のステアリング操作をアシストする「緊急回避補助システム」なども採用し、走行安全装備の拡充を図っています。

テレマティクスサービスも導入

Sクラスセダンから新たに導入されたテレマティクスサービスの「Mercedes me connect」（メルセデス・ミー・コネクト）も全車に搭載しています。緊急通報および故障通報サービスの「安心安全サービス」、ドアロック操作や駐車位置検索などができる「快適サービス」、専門のオペレーターが24時間365日対応する「おもてなしサービス」の3つのサービスが用意され、ユーザーの利便性を高めています。

パワートレインも刷新

12気筒エンジンを除くモデルではパワートレインも刷新されています。

S 450 4MATIC クーペは、従来のS 400 4MATIC クーペの7速ATから9速ATに変更。S 560 クーペ、S 560 4MATIC クーペ、S 560 カブリオレでは、従来の4.7L V8ツインターボからメルセデスAMG GT用エンジンをベースとする4.0L V8直噴ツインターボエンジンに変更されました。

メルセデスAMG S 63 4MATIC+ クーペおよびカブリオレでは、従来の5.5L V8ツインターボから、4.0L V8直噴ツインターボエンジンに変更。トランスミッションは7速ATから9速ATの「AMG スピードシフトMCT」となり、4輪駆動システムもトルク可変型の「AMG 4MATIC+」に進化しています。



価格

Sクラスクーペでは1500万円台から3300万円台まで5車種、Sクラスカブリオレでは2100万円台から3400万円台まで3車種が用意され、幅広いモデルラインアップを展開しています。

S 450 4MATIC クーペ	15,080,000円
S 560 クーペ	18,260,000円
S 560 4MATIC クーペ	18,100,000円
メルセデスAMG S 63 4MATIC+ クーペ	25,330,000円
メルセデスAMG S 65 クーペ	33,100,000円
S 560 カブリオレ	21,750,000円
メルセデスAMG S 63 4MATIC+ カブリオレ	27,900,000円
メルセデスAMG S 65 カブリオレ	34,700,000円

モントレー・カー・ウィークで発表されたニューモデル

毎年8月にアメリカ・カリフォルニアで開催されるエクスクルーシブな自動車イベントが「モントレー・カー・ウィーク」。昔から貴重なクラシックカーが多数集まる世界的なイベントとして知られ、コンクール・デレガンスやクラシックカー・オークションなどが開催されます。近年は新型車やコンセプトカーのお披露目の場所としてこのイベントを選ぶ高級車メーカーが増え、今年も注目すべきニューモデルが多数展示されました。その中から話題のニューモデルを6台紹介します。

ランボルギーニ・アヴェンタドール SVJ/SVJ 63



アヴェンタドールの頂点に位置するモデルとして発表されたのが、900台限定生産となるアヴェンタドール SVJ。搭載される6.5L V12エンジンは、

最大出力770 ps、最大トルク720 Nmを発揮。0-100km/h加速2.8秒、最高速度は350km/h以上と発表され、ニュルブルクリンク北コースにおける市販車最速タイムを更新したことで話題となりました。また、カーボンファイバーの使用部位を拡大させたアヴェンタドール SVJ 63も発表。こちらは63台の限定モデルとなります。

フェラーリ 488 ピスタ スパイダー



フェラーリは、488 スパイダーの高性能モデルとして、488 ピスタ スパイダーを公開しました。フェラーリのオープンモデルとしては50作目となるこのモデルは、今年

3月に発表された488 ピスタのオープンモデル。最高出力720 ps、最大トルク770 Nmを発揮する3.9L V8ツインターボエンジンを搭載し、車重は488 スパイダーから40kg軽い1380kg。外観では、車体中央に施されたストライプと、ダイヤモンド仕上げの20インチホイールが特徴です。

ブガッティ・ディーヴォ



ブガッティは、同社のシロンをベースにしたニューモデル、ディーヴォを発表しました。排気量8LのW16気筒エンジンは、シロンと同じ1500 psを発揮。エアロダイナ

ミックスの見直しにより、ダウンフォースは90kg増加。車体も35kg軽量化されています。さらにハンドリングを向上させるため、足回りのセッティングも変更。コーナリング時の加速度は1.6Gに達するといいます。40台が限定生産され、価格は500万ユーロ（約6億5000万円）。すでに全数が完売となっています。

BMW Z4



BMWはコンパクトロードスターの新型Z4を「ペブルビーチ・コンクールデレガンス」で発表しました。今回で3代目となるZ4は、

昨年、ペブルビーチで発表した「コンセプトZ4」を市販化したもの。発表された「Z4 M40i」と「Z4 M40i ファースト・エディション」には、排気量3.0Lの直列6気筒ターボエンジンを搭載。0-100km/h加速は4.6秒と発表されました。先代のリトラクタブルルーフから初代モデルと同じソフトトップに回帰したことが注目されます。

アキュラ NSX (ホンダ NSX)



北米におけるホンダの高級車ブランドとなるアキュラは、NSXの2019年モデルを発表しました。今回発表された改良モデルでは、「人間中心のスポーツ」を

テーマに、主にシャシーを中心にしたアップデートが行われています。外観では新たな外装色の設定と、カーボンファイバーエクステリアパッケージの新設定。内装ではレッドインテリアの設定などが目新しいポイントです。日本でもホンダ NSX 改良モデルをホームページで先行公開していて、2018年秋に正式発表される予定です。

アウディ PB18 eトロン



アウディは、未来の高性能EVスポーツカーのコンセプトモデルとしてアウディ PB18 eトロンを発表しました。サーキットなどを走行する究極のドライビングマシンをイ

メージしたダイナミックなエクステリアが特徴で、シングルシーターとして設計されています。電気モーターはフロントに1つ、リアに2つ搭載され、フロントアクスルには150kW、リアアクスルには350kWの出力を供給。830Nmの最大トルクと併せて、0-100km/h加速2秒未満という圧倒的な加速性能を発揮します。

CENTENARY

100周年記念車 ミュルザンヌ W.O. エディション by マリナーの特徴

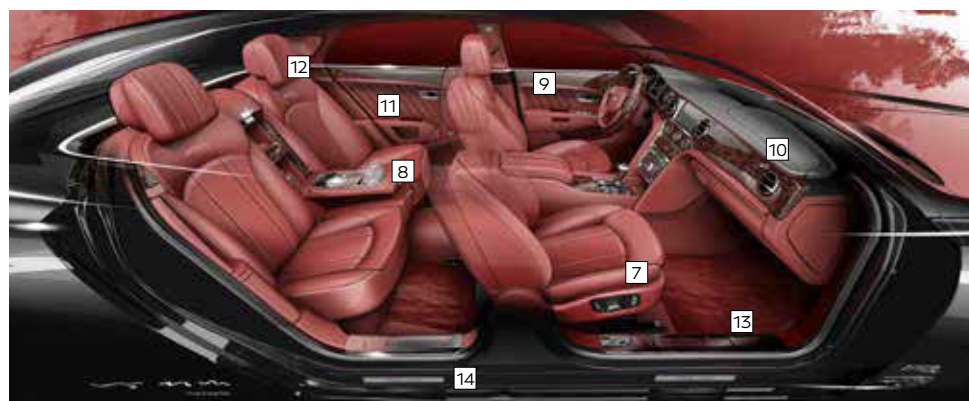
ベントレー モーターズの創立100周年を記念した特別仕様車「ミュルザンヌ W.O.エディション by マリナー」が発表されました。創業者W.O.ベントレーと彼が最後に設計を手がけた8リッターへの敬意を込めて誕生したこの特別仕様車は、世界限定100台というコレクターズカーです。製作するのはもちろんマリナーで、ベントレーファンにとってかけがえのない1台になることでしょう。



エクステリアの特徴

- 1 ボディカラーは標準ペイント、オプションペイント、マリナーオプションペイントから選択可

- 2 グロスブラックの21インチラディアンスホイール（ブライトポリッシュもオプション設定）
- 3 セルフレベリング ホイールバッジ
- 4 ステンレススチール ボンネットストリップ
- 5 W.O.ベントレー シグネチャーエクステリアバッジ
- 6 ステンレススチール フライング“B”マスコット



インテリアの特徴

- 7 ヘリテージレザー（メインレザーエリアはハイグロス仕上げ：レザーカラーはFireglow、Beluga、New Market Tan、Camelの4色から選択。右下の写真を参照）
- 8 マリナー照明付カテルキャビネット、マリナーノンアルコール ドリンククーラー、マリナー シャンパンクーラーの3種類からお好きなものを選択。8リッターモデルの寄木細工&100周年エッチングのグラス付（グラス類の詳細は未定）
- 9 フェイシアパネルとウェストレールのウッドパネルはダークステイン パー ウォルナット（Dark Stain Burr Walnut）を使用
- 10 助手席側のフェイシアパネルにW.O.ベントレーのサイン
- 11 フルードデザインのヘリテージレザー（ドアパッド&リアクォーター）
- 12 シートバックレストにW.O.ベントレーのサイン刺繍（ブラインドステッチ）
- 13 “Bentley 1919 – 2019”の刻印入りレッドプレート
- 14 W.O.ベントレーのサイン入りシルババッジ



ハンドオーバーの Must Tell & Must Know

 MUST TELL

 MUST KNOW

新型コンチネンタルGTのハンドオーバーでは、このクルマについてお客様に必ずお客様に説明しなければならない「Must Tell」の機能や特性があります。また、ハンドオーバー時や後日、お客様から質問を受けた場合に回答するためにスタッフが理解しておかねばならない「Must Know」の機能や特性もあります。

このリストは、仕上りの基準や操作に関する基本的な注意事項、使用方法がわかりにくい機能に関する補足説明などを記載したものです。故障や不具合ではなく、通常の使用で発生する内容として把握してください。

Electronic — 電装系 —



先行車がいるときにマトリックスビームを使用する場合、照射パターンも照射距離も前方の物体の検知状況に応じて変化します。



パンク修理キットが標準装備されていますが、スペアタイヤをオーダーすることもできます。また、タイヤ空気圧モニタリングシステムが搭載されており、インフォテインメントシステムからアクセスできます。バッテリーはトランクフロアの下にあります。



センターコンソールにあるロータリースwitchの真下には、未使用のスイッチがあります。このスイッチには何の機能もありません。



エレクトロニックトランクリッドには、感応式挟み込み防止装置が付いています。トランクルームの隅に大きな物があると、トランクリッドが閉じない場合があります。



特定の天候下では、ヘッドライトレンズの内側に結露が生じる場合があります。これは故障等ではなく正常な現象であり、ヘッドライトを交換する必要はありません。



給油時は、フューエルフラップを押して開き、フィルターキャップをねじって外し、フューエルフラップに掛けてください。



後席にあるのはフロアライトだけ（ただしムードライティング装備車を除く）です。



走行開始後1分以内にシートベルトが自動的に引き込まれ、前席乗員がシートに固定されます。この機能はインフォテインメントシステムで無効にできます。

Chassis — シャシー —



22インチホイールとサマーパフォーマンスタイヤ装着車は、超低速走行時にフロントホイールから若干の振動がドライバーに伝わる場合があります。これは故障ではなく、このクルマのダイナミックな走行性能に起因するもので、同様の現象は競合車でも発生します。21インチホイールの場合は22インチほど顕著ではありません。



アクティブAWDシステムでは、SPORTモード選択時に後輪に80%のパワーが配分されるため、急加速時に後輪が若干スリップする感覚が伝わります。これは先代モデルにはなかった現象です。このクルマのポテンシャルをフルに発揮する前に、全モードでの走行特性に慣れたいだくようお客様にお願いしてください。



ACCが作動中、前走車がいなくなると、自車が再び動き出すまでに1～3秒の遅れが生じることがあります。これは自車前方の状況変化に合わせてACCの設定が再調整されるためです。特にCOMFORTモードで顕著に現れます。また、インフォテインメントシステムから設定したシステムの感度レベルに応じ、遅れの症状は異なります。

Exterior — エクステリア —



テールランプを継ぎ目のないスタイルにするため、車両後部は複雑な形状となっています。見る角度によっては、トランクリッドや他のパネルの周囲の隙間や輪郭に、多少のばらつきが見えることがあります。



左下側リアクウォーターから右側リアクウォーターのドアシル取付部の隙間と輪郭。

Interior — インテリア —



後席乗員は脚の裏側を強く押されるように感じることがあります。



室内に後席への乗り降りをサポートするグリップハンドルはありません。ただし、先代モデルと比較して後席への乗降性が悪化したわけではなく、後席乗員の快適性は大幅に向上しています。



シートベースを高い位置に設定すると、シートの接合部にシワが寄ります。また、シートのノーズピースを動かした場合も、レザーにシワが寄ることがあります。



センターコンソールの両側にある収納スペースに携帯電話などを収納しておくと、急ブレーキ時に携帯電話が飛び出す可能性があります。



センターコンソールリッドの前方部分にクレジットカードや携帯電話を置いておくと、カップホルダーの前側に滑り落ちることがあります。

Power train — パワートレイン —



オイルゲージはエンジンルームにはありません。オイル量を確認するには、オーナーズハンドブックの手順に従い、インフォテインメントシステム上で行う必要があります。



コールドスタートを行うと、エンジン回転数が高くなります。また、セカンダリーエアインジェクションシステムが正常に作動することで、異音が聞こえる場合があります。



2代目コンチネンタルGT3が日本初登場 ワークスチームが日本のファンを魅了

第47回サマーエンデュランス 鈴鹿10時間耐久レースが8月26日に開催され、ベントレーのワークスチームであり、ブランパンGTシリーズなどに参戦しているベントレー・チームMスポーツが参戦しました。マシンは日本では初めてレースに使用される2代目コンチネンタルGT3。上位争いを繰り広げたスバ24時間と同様に、07号車（Kane、Pepper、Gounon組）と08号車（Soucek、Soulet、Avril組）の2台体制で臨みました。

レースは07号車が7番手から、08号車は16番手からスタート。5時間が経過した時点では07号車がトップを走り、08号車は12番手まで順位を上げていましたが、最終的に07号車は残念ながらリタイヤ。順調に順位を上げていった08号車は、最後の数十分まで優勝したメルセデスAMG GT3と激しいデッドヒートを繰り広げ、6位でフィニッシュしました。期待していたポディウム獲得はできませんでしたが、新型コンチネンタルGT3は鈴鹿で圧倒的な存在感を示し、

ベントレーファンのみならず鈴鹿に駆けつけた日本のモータースポーツファンにベントレーのレーシングヘリテージを感じていただけたはずです。

また、ベントレー ホスピタリティルームには関西や名古屋を中心に約100人のお客様にご来場いただきました。お食事や飲み物の提供はもちろん、荒聖治さんのトークショーやチームからのレースレポート、ピットツアー、グリッドウォーク、ビンゴゲームなども催され、楽しい10時間はあっという間に過ぎていきました。



EVENT

ペブルビーチで初お披露目 ミュルザンヌW.O.エディション by マリナー



ベントレー モーターズは8月21日～26日にかけて米国・カリフォルニア州で開催されたモントレー・カーウィークに出展し、ミュルザンヌW.O.エディション by マリナーを初めて公開しました。この特別仕様車のすぐそばには、創業者W.O.ベントレーが所有していた1930年製の8リッターモデルも展示。来場者に100年もの長い間に培われてきたベントレーの伝統などをご覧いただきました。展示車両は、1952年製のR-Typeコンチネンタルと、そのインスピレーションを受けたコンチネンタルGT、パイクスピーク・ヒルクライムで市販SUV部門の新記録をマークしたベンティガW12、ベンティガハイブリッドのプロトタイプモデルなど、ベントレーの革新の歴史やレーシングスピリットをおわかりいただけるようなラインアップでした。

ハイライトはフライデー イブニング ラグジュアリー シンポジウムでした。『Robb Report』のエグゼクティブ バイス・プレジデントのデビッド・アーノルド氏が、ラグジュアリーの未来について講演し、150名のゲストには上質なワインやシャンパンなどをお楽しみいただきました。



COLLABORATION

ファーバー -カステルとの コラボ商品を販売開始



ベントレー モーターズと高級筆記具ブランドのグラフ・フォン・ファーバー -カステルはこのほど、両者のコラボレーションにより実現した筆記具「グラフ・フォン・ファーバー -カステル for ベントレー」シリーズを発表しました。このコラボレーションは、両者が最も大切にしている「時代を超越したデザイン」、「精密さ」、「卓越したクラフツマンシップに対する情熱」といった物づくりに対する考え方が一致したことから実現。グラフ・フォン・ファーバー -カステルとベントレーのスタイリングチームが密接に協業し、設計と開発を行いました。

コレクションを構成する万年筆、ローラーボールペン、ボールペンには、ベントレーを象徴するデザインが用いられています。例えば、ペンのキャップにはクルマにも使用されているナールリング加工が施され、キャップ先端には「B」マークも付いています。シャフトにはマトリックスグリルやダイヤモンドキルティングを連想させる細かいダイヤモンドパターンが入り、人間工学的にも握りやすく滑りにくい仕上げとなっています。カラーはSequin BlueとTungsten、White Satenの3種類。レザー製のケースなどアクセサリ類も用意しています。

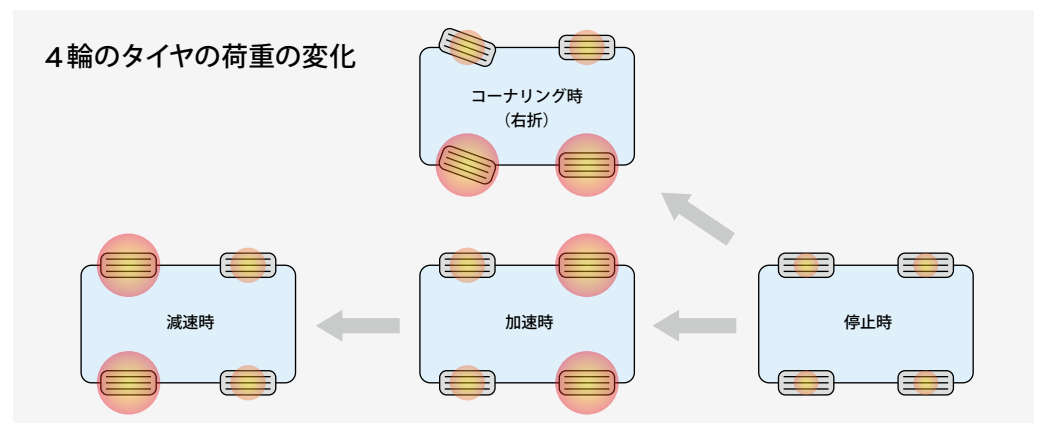
50:50の前後重量配分が理想なのはなぜか？

クルマの運動性能を示すときに、非常によく耳にする言葉が「50：50の前後重量配分」です。その場合、ほとんどは「50：50の前後重量配分」が理想であり、いかにそこに近づいているのか、もしくは、それを実現していることが美点として語られます。では、なぜ前後重量配分が重要なのでしょうか。今回は、その理由に迫ってみます。



タイヤにかかる荷重は刻一刻と変化する

クルマの運動性能に大きな影響を与えるのがタイヤです。タイヤのグリップ力が大きくなるほど、加速も減速もコーナリングもより強くできるようになります。ここでポイントとなるのがタイヤの特性です。タイヤは荷重が大きくなるほどグリップ力が強くなります。上から力を加えると、よりグリップするのです。車両重量そのものが荷重として、タイヤのグリップ力を増す手助けをしているとも言えます。また、クルマは加速／減速／コーナリング時に車体を傾けます。つまり、加速時には後輪、減速時には前輪、コーナリング時はアウト側のタイヤに車重という力を加え、それぞれのタイヤのグリップ力を高めています。「減速してからステアリングを切る」ことは、まっすぐ走ろうとする後輪よりも前輪のグリップ力を高めるという行為であり、減速せずにステアリングを切るよりも、よりクルマが曲がりやすい操作となります。そうしたとき、車両重量配分が前後50：50のようにバランスが良ければ、前にも後ろにも、すぐに荷重を変化させることが可能となります。バランスが悪いと、どこかに荷重がかかりすぎたり、なかなか荷重をかけられないといった不都合が発生します。「タイヤにかかる荷重をコントロールする」とは、「タイヤのグリップ力をコントロール」と同義です。前後重量配分が50：50であれば、よりドライバーの意思通りにタイヤのグリップ力を操れることを意味しているのです。



タイヤにかかる荷重＝グリップ力の変化を○の大きさで示したもの。停止時は4輪が同等だが、加速／減速／コーナリング時は荷重が変化する。

50：50の重量配分が生み出すメリット

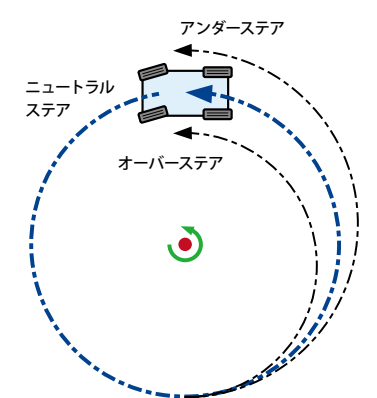
50:50の前後重量配分が生み出すメリットは数多くありますが、スピードを追求するレーシングカーは、50：50にこだわらないケースがあります。たとえばF1などのフォーミュラカーは一番の重量物であるエンジンを車体中央よりも後ろ側に配置しています。それは、重心が後ろにあった方がよいというメリットもあるからです。たとえばブレーキング時に重心が後ろにあると、ノーズダイブしたときに前後のタイヤの荷重が同じくらいになるため、4本のタイヤの性能をフルに使用することができます。また加速時も後ろのタイヤにより荷重のをせられるため、より強いトルクをかけることが可能となります。コーナリングの不利も、後ろのタイヤをより太くすることでカバーできます。ましてやフォーミュラカーであれば、ウイングを使うことで前後のグリップ力の調整が可能です。ただし、市販車の場合は、大きなウイングを使うことはできませんし、フォーミュラほど前後のタイヤのグリップ力を差をつけるわけにもいきません。それよりも、ニュートラルなステアリング特性や思いのままに走れるコントロール性の方が重要です。そうしたこともあって、市販車では前後重量配分50：50が理想とされるのです。



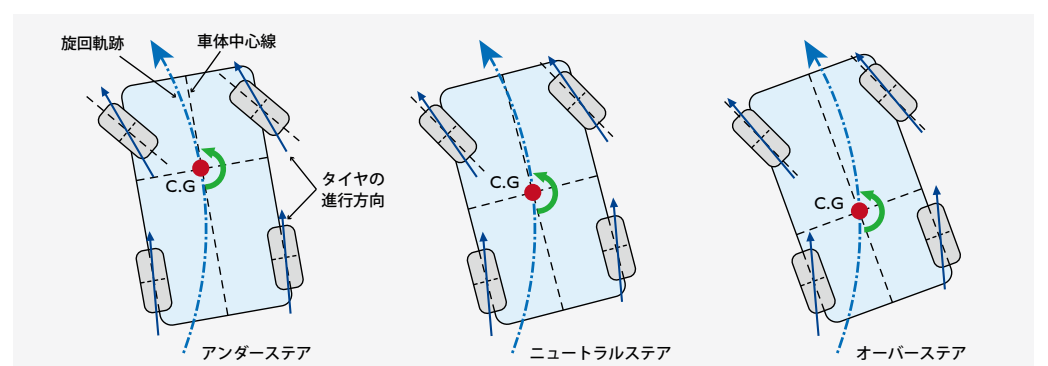
フォーミュラカーなど速さを追求する車両は、重量物であるエンジンを車両の後ろ側に載せるなど前後重量配分50：50にこだわらない。

50：50は重心が真ん中なのでニュートラルステア

4輪を同じグリップ力のタイヤを履いたクルマが一定の速度でコーナリングを行ったとき、車体の重心の位置によって走行の軌跡は異なります。車両重量の前後配分が50：50であれば重心はクルマの中央になりますが、前が重ければ前側、後ろなら後ろ側に重心がきます。コーナリング中のクルマには遠心力が発生します。その遠心力と4輪のタイヤのグリップ力が拮抗すると、一定のスピードでコーナリングを行う、いわゆる定常円旋回となります。そのとき、遠心力はクルマの重心に作用します。重心が前であれば、クルマの後ろ側よりも前側に外へ飛び出そうという遠心力がより強く働きます。逆に、重心が後ろのクルマは後ろ側に強く遠心力が働きます。そのため、重心が前にあるクルマは、前の方に遠心力が強くなるため、より前輪を大きく向けてやらないと重心が真ん中にあるクルマと同じRで旋回できません。これが、「アンダーステア」という特性です。逆に重心が後ろのクルマは「オーバーステア」となります。前後重量配分50：50は、重心が真ん中なので「ニュートラルステア」となります。ドライバーにとって、より自然なフィーリングで走行できるのは当然、「ニュートラルステア」となります。



一定のステアリング舵角のまま周回する定常円旋回から、さらに加速していったときにクルマのステアリング特性によって、その軌跡は異なる。



コーナリング中の車両は、重心位置に遠心力が作用する。重心位置の違いによって、クルマには異なるモーメントの動きが発生する。