

RETAILER ACADEMY NEWS

May 2020 | Bentley Motors Japan

EスポーツでコンチネンタルGT3が躍動！ 今シーズンのモータースポーツ



ベントレー モータースが年初に発表したモータースポーツのプログラムは、過去にない規模での活動になる予定でした。特にワークスチームがフル参戦するインターコンチネンタルGTチャレンジ第1戦のバースト12時間では、コンチネンタルGT3（ペッパー、スーレ、ゲノン組）が優勝。同レースでベントレーが優勝したのも初めてで、シーズンを最高の形でスタートしました。しかし、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、さまざまなレースイベントが延期や中止となり、ワー

クスチームをはじめベントレーのカスタマーチームも活動を休止せざるを得なくなりました。

そんななか、バーチャルの世界でレースを行う「SRO EスポーツGTシリーズ」の開催が決定。ベントレーは「PROシリーズ」にワークスチームとカスタマーチームで参戦することを決め、Eスポーツ組織を結成。「Silverシリーズ」に参戦するベントレーの従業員や招待されたファンなどのシムレーサーも加えた14台のコンチネンタルGT3で、バーチャルレースを戦うことになりました。

このレースは舞台がバーチャルであるというだけで、PROシリーズではマシンのセッティングなどをリアルなレースチームが行い、プロレーサー本人たちがステアリングを握るという本格的なもの。ベントレーの各チームもレース当日までにさまざまなテストを行い、最高のセッティングでレースに臨みました。

その結果、4月26日に行われた第1戦（英国・シルバーストン）では、K-PAXレーシング by SIRIO eSportsのジョーダン・ペッパーが優勝。5月10日の第2戦（ベルギー・スパ フランコルシャン）では、チーム・パーカーレーシングのスコット・マルヴァーンが7位、ベントレー・モータースポーツのセブ・モリスが9位と2人がトップ10でフィニッ

シュしました。5月17日の第3戦（ドイツ・ニュルブルクリンク）では、K-PAXレーシングのアンディ・ソーセックが3位に入りました。Silverシリーズでもベントレーのシムレーサーが活躍を見せており、EスポーツでコンチネンタルGT3が存在感を示しています。

ベントレーはさらに、メルセデスAMG F1やヴェンチュリフォーミュラE、BMWモータースポーツなど、モータースポーツおよびeスポーツの世界における「巨人」たちを相手に、シングルシーターのマシンで競う「ザ・レース・オールスター・シリーズ」に招待されました。参戦するドライバーは、アル・バンコムとセブ・モリス。2人はシミュレーターで練習を重ねてシリーズに臨みました。レース1では予選でポールポジションを獲得し、決勝では2位という好成績。レース1と逆のグリッドでスタートするレース2では、39番手スタートから大幅に順位を上げて4位でフィニッシュしました。この結果、バンコムはシリーズのポイントリーダーとなっています。



モータースポーツ責任者ポール・ウィリアムズのコメント

リアルとバーチャルの世界でシリーズのポイントをリードすることは、ベントレー モータースポーツのワークスドライバーのラインアップがいかに素晴らしいかを示しています。シムレースをはじめとするさまざまなプラットフォームへの適応能力は驚くべき高さと、彼らのハードワークの賜物と言えるでしょう。



メルセデスの最上級SUVが全面刷新 メルセデス・ベンツ GLS

メルセデス・ベンツ日本は、メルセデス・ブランドの最上級SUVとなるメルセデス・ベンツ GLSをフルモデルチェンジ。2020年3月23日に発売しました。

新型メルセデス・ベンツ GLSのまとめ

- 大人7名がゆったり乗車できる、同社のSUVとしては最大サイズのラグジュアリー SUV。今回のモデルで3世代目に進化
- 従来型より60mm長くなったホイールベースにより、ゆとりのある室内空間を実現。全長は5.2m超。全幅および全高は従来型から大きな変化なし
- 「GLS」の名は、メルセデス・ベンツのSUVを表す「GL」に、車格を表す「S」を付けたもの。SUVのSクラスという位置付け
- 路面の状態や走行状況に合わせてフラットな姿勢制御を行う「E-ACTIVE BODY CONTROL」を日本初搭載
- Aクラスと同様に自然対話式音声認識機能を備えた対話型インフォテインメントシステム「MBUX」を搭載
- Sクラスと同等の最新世代の運転支援システムを標準装備



GLS 400 d 4MATIC

GLS 580 4MATIC スポーツ

価格

GLS 400 d 4MATIC	12,630,000円
GLS 580 4MATIC スポーツ	16,690,000円

室内装備の特徴

- ダッシュボードは「12.3インチワイドディスプレイ」と「12.3インチコックピットディスプレイ」を1枚のガラスカバーで融合させたデザイン
- 2列目シートの左右には6ウェイパワーシートを装備。シートヒーターは全列左右に装備
- 空調は、前席左右と2列目シート左右、さらに3列目シート（温度設定は前席から）をそれぞれ調整可能な5ゾーンクライメートコントロールを標準装備
- 3列目シート使用時のラゲッジスペースは470L。2列目/3列目シートを倒すと最大2,400Lに拡張可能
- GLS 580 4MATIC スポーツには、2列目シート左右にリラクゼーション機能やシートベンチレーター、ヘッドレストクッションなどを追加する「ショーファーパッケージ」をオプション設定



技術的な特徴

- GLS 400 d 4MATIC には、最高出力330PS (243kW)、最大トルク700Nmを発揮する、3.0L直列6気筒クリーンディーゼルエンジンを搭載
- GLS 580 4MATIC スポーツ には、最高出力489PS (360kW)、最大トルク700Nmを発揮する、4.0L V型8気筒直噴ツインターボガソリンエンジンを搭載。さらにエンジンとトランスミッションの間に配置された電気モーターの「ISG」と48V電気システムにより、力強いパワーアシストと高効率なエネルギー回生を実現
- エアスプリングと電子制御ダンパーを組み合わせた「AIRマテックサスペンション」、9速AT、前後トルク配分を100-0%～0-100%の間で配分可能な「4MATIC」を標準装備
- GLS 580 4MATIC スポーツには、48V電気システムを動力に使用したアクティブサスペンション「E-ACTIVE BODY CONTROL」を標準装備。路面の凹凸や加減速時の姿勢制御に加え、コーナリング時には車両を内側に傾けることで乗員が感じる遠心力を低減
- 本格的なオフロード走行に対応するローレンジギアを備えた「Off-Roadエンジニアリングパッケージ」を両モデルにオプション設定



COMPETITOR INFORMATION



ニューモデル	ランボルギーニ・ウラカン EVO RWD
発表・発売日	2020年1月10日 発表
概要	<ul style="list-style-type: none">4WDモデルのウラカン EVOを後輪駆動化し、ドライビングの喜びを追求したモデル5.2L V10エンジンは、ウラカン EVOより控えめな最高出力610PS、最大トルク560Nmを発揮車重はウラカン EVOの1422kgから1389kgに軽量化。後輪駆動向けに再設定されたダイナミックステアリングとトラクションコントロールを装備
車両価格(税込)	ランボルギーニ・ウラカン EVO RWD：24,126,941円
デリバリー開始時期	2020年春以降



ニューモデル	ボルボ XC90 B5 AWD モメンタム
発表・発売日	2020年4月23日 発売
概要	<ul style="list-style-type: none">新開発の48Vハイブリッドパワートレイン「B5」をXC90に追加新たに気筒休止システムを採用した新世代の2.0L 直列4気筒ガソリンエンジンを搭載ディーラー特別限定車「XC90 B5 AWD Nordic Edition」を100台限定で発売
車両価格(税込)	ボルボ XC90 B5 AWD モメンタム：8,240,000円 ボルボ XC90 B5 AWD ノルディックエディション：8,790,000円
デリバリー開始時期	—



ニューモデル	マクラーレン 765LT
発表・発売日	2020年4月6日 受注受付開始
概要	<ul style="list-style-type: none">同社の限定ハイパフォーマンスモデル「ロングテール」の最新作。世界限定765台各部に軽量素材を使用し、車重はベースモデルの720S Coupéより80kg軽い1,339kg4.0L V8 ツインターボ・エンジンは最高出力765PS、最大トルク800Nmを発揮。0-100km/h加速2.8秒、最高速度330km/h
車両価格(税込)	マクラーレン 765LT：44,500,000円
デリバリー開始時期	—



ニューモデル	BMW X5 M/X6 M
発表・発売日	2020年3月12日 受注開始
概要	<ul style="list-style-type: none">BMW M社が開発したMハイ・パフォーマンス・モデルのなかでも、よりアグレッシブなスポーツ走行を想定したCompetitionモデルを導入4.4L V8 ガソリンツインターボエンジンは、最高出力625PS、最大トルク750Nmを発揮M専用デザインの内外装を装備
車両価格(税込)	BMW X5 M Competition：18,590,000円 BMW X6 M Competition：18,990,000円
デリバリー開始時期	—



ニューモデル	BMW 840i クーペ/カブリオレ
発表・発売日	2020年4月24日 発売
概要	<ul style="list-style-type: none">BMW 8シリーズのクーペおよびカブリオレに、新たに直列6気筒エンジンと後輪駆動を組み合わせたモデルを追加3.0L 直列6気筒ガソリンエンジンは、最高出力340PS、最大トルク500Nmを発揮ハンズ・オフ機能付き渋滞運転支援機能を標準装備
車両価格(税込)	BMW 840i：11,930,000円 BMW 840i M Sport：13,190,000円 BMW 840i Cabriolet：12,920,000円 BMW 840i Cabriolet M Sport：14,040,000円
デリバリー開始時期	2020年6月以降



特別仕様車	メルセデス・ベンツEクラス ローレウスエディション
発表・発売日	2020年3月31日 受注受付開始
概要	<ul style="list-style-type: none">Eクラス セダン/ステーションワゴンの売れ筋モデルに、AMGスタイリングパッケージの標準化と各種装備を拡充させた特別仕様車を追加E 300 アバンギャルド スポーツには、各部をハイグロスブラック仕上げとして、スポーティさを高める変更を実施
車両価格(税込)	主なラインアップ E 200 ローレウスエディション：7,550,000円 E 300 アバンギャルド スポーツ：8,770,000円 E 300 ステーションワゴン アバンギャルド スポーツ：9,160,000円 E 220 d 4MATIC オールテレイン ローレウスエディション：9,120,000円
デリバリー開始時期	—

MOVIE

コンチネンタル GTの描き方から写真の撮り方まで好評を博す「How to」シリーズ

新型コロナウイルスの感染拡大を受け、ベントレー モーターズも3月20日から5月10日まで生産活動を休止していましたが、その間にコンチネンタルGTにまつわる「How to」シリーズの動画を制作して公開しました。

How to: Draw a Continental GT



コンチネンタルGTの描き方

エクステリア デザイン責任者のジョン・ポール・グレゴリーが、コンチネンタルGTのスケッチの描き方を教えてくれる動画です。ホイールアーチから描き始め、ルーフラインやパワーライン、ハウンチといったデザインDNAから、サイドベントやヘッドランプ、テールランプ、シャドーの描き方まで収録されています。動画の最後ではツイッターで「皆さんも描いて投稿してくださいね」と呼びかけたところ、コンチネンタルGTだけでなくバカラルやベンティガのスケッチにトライした方からの投稿が見られました。

<https://www.bentleymedia.com/en/features/how-to-draw-a-continental-gt>

How to: Build a Continental GT



コンチネンタルGTの製造過程

コンチネンタルGTがクラス最高のグランドツアラーとしてロールアウトするまでに、どのように作られているかをフォトツアー仕立てで紹介している動画です。この動画は、294個ものコンポーネントが慎重に組み立てられるエンジン製造パートからスタート。その後、エレガントなインテリアが手作業で製造されるウッドとトリムの工程が紹介され、最後に各コンポーネントが最終組み立てラインで1台のコンチネンタルGTに仕上げられていく様子を見ることができます。

<https://www.bentleymedia.com/en/features/how-to-build-a-continental-gt>

How to: Photograph a Continental GT



コンチネンタルGTの撮り方

ベントレー モーターズは車両の全体像から細部まで、さまざまな写真を公開しています。写真によってはCGのように見えるものもありますが、すべて写真家のマーク・ファゲルソン氏が撮影したものです。動画では、撮影中のファゲルソン氏の様子がわかるシーンが見られるほか、彼のベントレーに対する強い思いを知ることができます。ちなみにファゲルソン氏のお気に入り、スタジオで撮影したコンチネンタルGTコンバーチブルだそうです。

<https://www.bentleymedia.com/en/features/how-to-photograph-a-continental-gt>

フラッグシップモデルを支えた クラフツマンたち ミュルザンヌ メーカーズ



ベントレーのフラッグシップモデルとして10年間、世界中のお客様に愛されてきたミュルザンヌは、間もなく生産が終了し、その役割をフライングスパーに譲ります。このモデルを担当するクラフツマンたちは、社内で「ミュルザンヌ メーカーズ」と呼ばれ、コンチネンタルGTやベンテイガとは異なる製造ラインで、これまで7,300台以上を製造して世に送り出してきました。ミュルザンヌの製造にはあらゆる技術が求められ、伝統的なスキルや素材を使用し、ラグジュアリーとパフォーマンスの究極の融合を実現してきました。ミュルザンヌ メーカーズの8人を紹介します。



クリスピン・マーシュフィールド

デザイン担当

ミュルザンヌのエクステリア・デザインを担当。現在も未来のベントレーのデザインに携っており、フリーハンドのスケッチからスーパーフォーミング加工までのデザインを担当しています。

「ミュルザンヌには、プロジェクト立ち上げ時からのメンバーとして加わり、クレイモデルの製作から最終的な生産開発まで携わりました。今でも私が最も誇りに思えるプロジェクトの1つです。6.75リッター V8 エンジンを搭載する最後のモデルでもあり、何世代にもわたるクラシック・ベントレーの系譜をたどることができます。まさに1つの時代の終わりと言えるでしょう」。



ピーター・ゲスト

エンジニアリング担当

ミュルザンヌのボディ&トリムの責任者。ボディ製造およびキャビン全体の技術開発を担当。ベンテイガ、コンチネンタルGT、フライングスパーでも同様の役割を担いました。

「ミュルザンヌはエンジニアリングにおいて極めて野心的で、ボディ構造、電気系統、内外装のデザインを一新し、シャシーやエンジン設計も大幅に見直しました。工場では職人たちと協力し、設計したとおりのものを確実に生産できるようにするという難題を解決したことを覚えています。工場から出荷されるミュルザンヌを見るたびに、大きな誇りを感じたものです」。



イアン・ジョンソン

ホワイトボディ担当

ホワイトボディ部門で働く職人の1人。あらゆるパリエーションのミュルザンヌのボディを手作業で仕上げてきました。今後はベンテイガに携わります。

「私は8年間、世界中のお客様のためにミュルザンヌのボディを製作してきました。その期間に、伝統的な金属の仕上げや板金加工の技術を学び、発展させ、塗装部門へ運ばれる前にそれぞれにボディが極めて高い基準を満たしていることを確認してきました。このフラッグシップモデルに携わるチームの一員だったことを、本当に誇りに思います。1つの時代の終わりを意味しますが、私は決して忘れませんし、ずっと語り継いでいきたいと思っています」。



ロブ・トンプソン

塗装「ペイントショップ」担当

塗装部門で量産計画のマネージャーとして、40人以上のクラフツマンを率いてきました。間もなく引退しますが、彼の専門知識は残すことなく後輩たちに継承されています。

「入社して40年になりますが、ミュルザンヌという物語の最初から最後までの一翼を担ってきたことは、私自身の大きな誇りです。2009年以来、ペイントショップを通過したすべてのミュルザンヌのボディに責任を負ってきました。私にとって、ミュルザンヌはベントレーの伝統と現代のボリューム時代への移行が完璧に融合した存在なのです」。



ジョン・フィッシャー

ウッドパネル担当

勤続年数が高い従業員の1人であるフィシャーは、ウッドショップ勤務を経て現在は同部門の責任者になっています。今後はミュルザンヌでの経験を後輩たちに伝える役目を担います。

「発売以来、ミュルザンヌのウッドパーツを手掛けてきたので、個人的に思い入れの強いベントレーです。ウッドショップのプロダクション マネージャーとして、“リング オブ ウッド”を実現するのに必要な手作業の工程計画づくりと実作業を担当していました。最高級の天然素材を使用し、比類のない配慮と注意を払って作られた真の芸術品と言えます」。



ティム・サイベル

エンジン担当

サイベルはミュルザンヌの象徴とも言える6.75リッター V8 エンジンの開発に、アルナージャブルックランズの頃から携わってきました。フォルクスワーゲン グループ初の気筒休止システムの開発も担当。現在はすべてのV8エンジンのキャリブレーションを管理しています。

「ミュルザンヌは、私が2005年に入社してから初めて開発に携わった新型車でした。クラシックベントレーのあらゆる要素を現代的に解釈して作られた車で、エンジンもその要素の大部分を担っていました。このエンジンとの別れは悲しい思いがありますが、私たちは8本のシリンダー1つひとつにベントレーの心と魂を込めてきました」。



ドナ・モーリー

オペレーション担当

モーリーはミュルザンヌのアセンブリー工程におけるオペレーションを管理しており、ミュルザンヌのあらゆる手作りのコンポーネントが正しく組み合わさるようにする責任を負ってきました。

「私とミュルザンヌの付き合いは、量産準備段階の車両開発を開始した2008年に始まりました。この間、すべてのプロトタイプに対し、ベントレーに求められる最高品質の基準を満たしているかどうかをチェックしてきました。同僚たちのスキルを結集して完成車を作り上げるチームの一員で幸でした。ミュルザンヌが究極のラグジュアリーを実現したことに疑う余地はありません」。



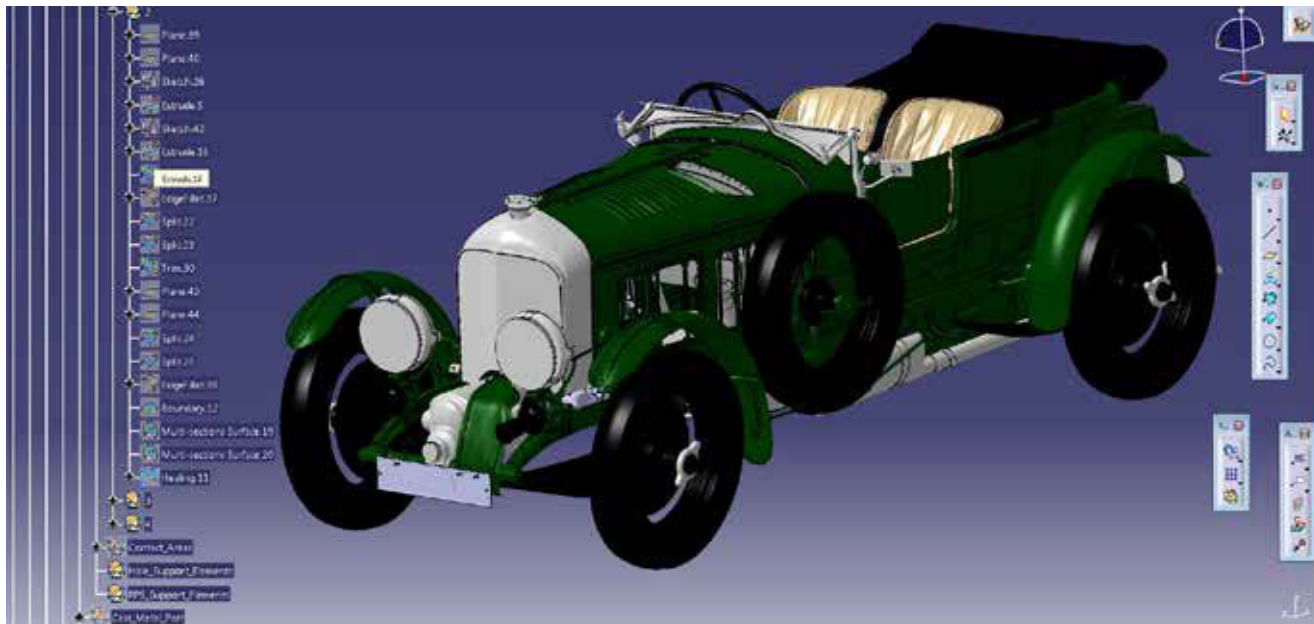
ハンス・ホルツガートナー

マーケティング担当

ホルツガートナーは2007年にミュルザンヌのマーケティング プロダクト マネージャーとなって以来、お客様の声を代弁する立場として、お客様が本当に望むミュルザンヌを設計・製造することに努めてきました。現在は同様の役割でフライングスパーに携わっています。

「ミュルザンヌは私のキャリアの中で最も充実したプロジェクトでした。自動車業界の頂点に立つ車を扱っているということで、単なる自動車を越えた存在です。2016年のジュネーブで、フェイスリフトモデルを発表した後の反響の大きさは忘れられません。私にとって、この作品はベントレーの100年の歩みと、その間に学んだことの集大成でした」。

コンティニュエーションシリーズに大きな進展 デジタル上でバーキンのブローワーが完成



ベントレーのビスポーク部門であるマリナーは、このほど、ブローワー コンティニュエーション シリーズのプロジェクトにおいて、マスターデザインおよびエンジニアリング時に参照される資料として機能するCADモデルを完成させました。

このプロジェクトは昨年発表されたもので、1920年代にティム・バーキンがブローワーで出場した12のレースにちなみ、現代の技術を用いて12台の正確なコピーを製造するというもの。戦前のレースカーを完全

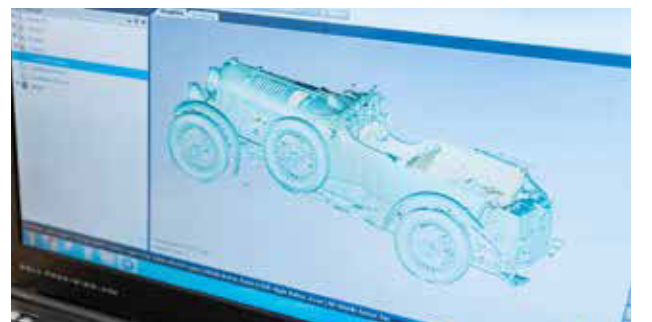
な形で再製造するのは世界初の試みで、マリナーの事業領域における“クラシック”部門のスタッフで構成されたチームが担当します。

このチームのスタッフが最初に行ったのは、オリジナルのブローワーを慎重に分解することでした。これ以上分解できないところまで分解された各部品は、あらゆる方法で測定されて精密なレーザースキャンにかけられました。今回のプロセスで実現したのは、測定とスキャンによるデータをもとに、デジタル上で部品を組み立ててブロー



を完成させるということでした。完成したCADモデルは、630個のコンポーネントから70個のアセンブリー部品へと組み立てられ、完成車として組み上げられたもので、デジタル上でのサイズは2GB以上となりました。新型コロナウイルス感染拡大防止のための「Be Safe」プロジェクト中であっても、エンジニアはリモートワークで作業を継続し、デジタル上での完成にこぎつけました。プロジェクト開始当初から2人のCADエンジニアがこの作業に専念してきましたが、作業時間は累計1,200時間に及びました。

同プロジェクトで製造する12台はすでに完売しており、今後はお客様が内外装のカラーと素材を選ぶ過程へと進んでいきます。



COLLECTION

ベントレー コレクションに新作が登場 キャップなど季節に合った アイテム多数



ベントレーの公式アイテム「ベントレー コレクション」の新作が発表されました。

これからの季節にぴったりなアイテムは、テクニカル ベースボール キャップです。カラーはベルーガ、ダークサファイア、ホワイトの3色で、サイズは頭囲56cm。ロゴはラバープリントで、つばの裏側にはカーボンファイバー調のファブリックが使用されています。

また、1/43スケールモデルには、コンチネンタルGTコンバーチブル（オニキス）や、コンチネンタルGTコンバーチブル ナンバー1エディションなど、集めて楽しむアイテムも拡充されました。

このほか、財布（2つ折り、長財布、ジッパー付など各種）やカードホルダー、ナールング加工付フォトフレーム（ゴールド、シルバー）、スマートフォン充電ケーブルなどもラインアップに加わっています。



COMPANY

本社工場休止期間中も ベントレーは地域とともに



ベントレーの本社工場は、新型コロナウイルスの感染拡大を受け、3月20日から生産活動を一時休止していましたが、5月11日から生産活動を再開しました。すでに1,700人のスタッフがクルー工場仕事を始めており、今後さらに安全で強固な体制づくりを目指す「Be Stronger」プロジェクトが新たなステップに入りました。

休止期間中は、ゴーグルやマスク、シートカバーなどを医療機関に寄付したり、3Dプリンター設備を活用して医療用のフェイスシールドを製作してNHS（英国の健康保険機関）に寄付したり、クルー近隣の町のフードバンクに寄付したり、社用車とボランティアの従業員が食料品や医薬品の買い出しを手伝う「Meals on 22 inch Wheel」を実施したり、地域および医療従事者の皆様とともに歩んできました。これらの活動について、アストリッド・フォンテイン取締役（人事およびデジタル化&IT担当）は、「誰にとっても困難な時期であり、私たちの最優先事項は従業員とその家族、およびコミュニティの安全と福祉で、できる限りの支援をする決意です。今後、コミュニティと協力し、可能な限りあらゆる方法で支援するよう努めます」などとコメントしています。



DCTの仕組みとメリット

限定モデルであるバカラルをはじめコンチネンタルGT、新型フライングスパーなどに採用されているDCT（デュアル・クラッチ・トランスミッション）とは、どのようなトランスミッションなのでしょうか。今回は、その仕組みやメリット、デメリットを紹介します。



様々なトランスミッション

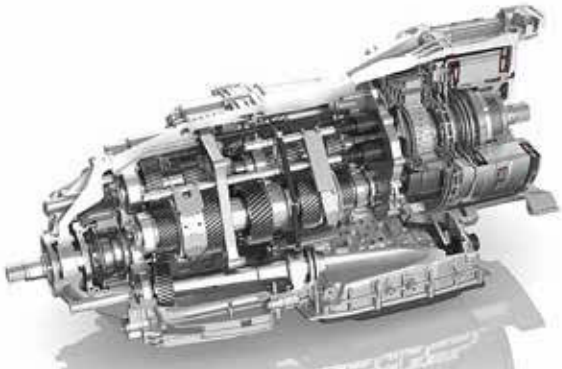
現在、量販車には主に5種類のトランスミッションが使われています。最も昔からあるのがMT（マニュアル・トランスミッション）です。そのMTの変速操作を機械が行うのが、AMT、セミオートマチック、ロボタイズドMTなどと呼ばれるもの。そして、MTをベースにしつつも、2つのクラッチを使うDCT（デュアル・クラッチ・トランスミッション）。さらに、トルクコンバーターという流体を使ってパワーを伝達するトルコン式AT。そして2つのプーリーの直径を変化させて無段階に変速するCVTがあります。最も一般的なトルコン式ATは、ただ“AT”と表記されることがほとんどです。CVTは、主に日本車に多く採用される方式です。



FFの横置きエンジン用のDCT。左側の丸い部分が2枚のクラッチで、右に伸びる中央のシャフトが二重になっており、出力を2つの経路に送るような機構になっています。

DCTとは2つのクラッチを備えた変速機

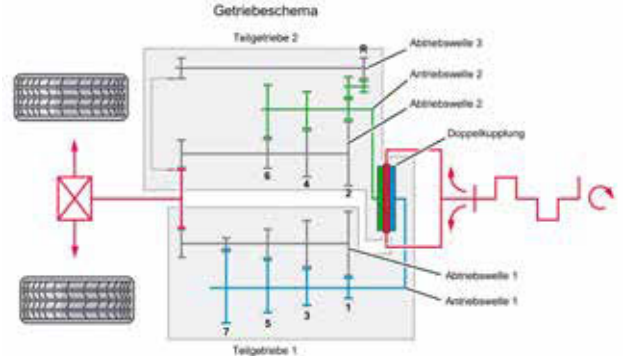
DCT（デュアル・クラッチ・トランスミッション）は名称の通りに2つのクラッチを備えるのが特徴です。中身はMTと同様な作りです。ところがDCTにはクラッチが2つあるため変速を瞬時に行うことが可能です。これにより、駆動力抜けのないスムーズな変速が可能となります。これ以前のAMTは、クラッチがひとつしかないため、どうしても変速に時間がかかって、その間の駆動力抜けという問題がクリアできませんでした。そして2003年にフォルクスワーゲンがDCTを世界で初めて実用化してから、多くのメーカーに採用が広がります。ただし、メーカーによって呼び方はバラバラ。フォルクスワーゲンはDSG、ポルシェはPDK、アウディはSトロニックと呼んでいます。



最新のZF社の縦置きエンジン用DCTユニット。クラッチの部分にモーターを組み込むことでハイブリッド化も可能なものとなっています。

パワーを2経路に分けて使用する

DCTは2つのギヤセットを合わせたような構造です。具体的に言えば、奇数ギヤと偶数ギヤの2つのセットがあり、それぞれにクラッチを備えます。エンジンからのパワーは常に、どちらかひとつのセットに伝わり、パワーの来ていないギヤセットは次の変速のために準備します。そして変速するときは、2つのクラッチを使ってギヤセットを変更。シンクロ動作はすでに終えて準備されているため、変速時にシンクロ動作を行う必要がありません。つまり、一瞬での変速が可能です。流体での力の伝達がないだけダイレクトに力を伝えることができます。ただし、渋滞など頻繁なストップ＆ゴーが続くような状況では、頻繁なクラッチ操作が必要になり、スムーズさや耐久性で不利になります。



2つの経路を備え、つながっていないときに次の変速に備えたシンクロ動作を済ませておくのが特徴。一瞬で変速が可能となります。

DCTのメリットとデメリット

メリット	デメリット
構造のシンプルさが生む軽量さ	低速時にギクシャク感・低速走行が苦手
ダイレクトな加速感・伝達効率の高さ	走行環境によって耐久性に難あり
変速の素早さ	多段化すると重量がかさむ

DCTを採用するクルマたち

フェラーリ812 Super Fast
ブガッティ・シロン
ポルシェ 911 / パナメーラ
メルセデスAMG GT
アウディ R 8
メルセデス・ベンツ Aクラス
フォルクスワーゲン・ゴルフ



メルセデスAMG GTもDCTを採用する車種のひとつ。