

# RETAILER ACADEMY NEWS

Oct 2017 | Bentley Motors Japan

TRAINING

## Becoming Bentleyを実施 セールススタッフなど20人が受講



ベントレー モーターズ ジャパンは9月27～28日の2日間、愛知県豊橋市のフォルクスワーゲン・グループ・ジャパン本社で、ベントレーに携わる全てのスタッフに受講いただく研修「Becoming Bentley」を実施しました。セールス系スタッフとアフターセールス系スタッフを合わせた計20人が受講。特にテクニシャンはマスターテクニシャンを目指す第1歩となります。

初日はセールスとアフターセールス共通のプログラムで、ベントレー モーターズ ジャパンの組織や役割について学んだほか、ベントレーの歴史や哲学、プロダクトについての講義を受けた後、PDIの見学を行いました。2日目はセールスとアフターセールスに分かれてのプログラムで学んでいた後、ベンティガを含む4モデルの試乗を行いました。

この研修は、ベントレーの知識や実務の知識を増やしていただくのももちろんのこと、ご自身が取り扱うブランドとプロダクトを好きになってもらうことも目的としています。今回の座学、試乗、PDI見学などを通じての体験が商談時の良い話材となり、ベントレー アンバサダーとしてお客様とより深いコミュニケーションを実現していただけることを期待しています。

### 受講者の声（セールススタッフのみ掲載）

#### ベントレー東京 成田様

断片的にしか学んでこなかった知識を増やすことができたうえ、青山のショールームにはないモデルにも試乗でき、非常に参考になりました。ベントレーに携わってからの半年間よりも濃かった2日間で、とても勉強になりました。

#### ベントレー東京 宮田様

所属リテラーで聞いたことのある話のさらに深い内容や、聞いたことがない話を聞いて非常にためになりました。欲を言えば、もっともっとお話を聞きたいと思いました。今回学んだことを活かしたいです。

#### ベントレー大阪 桑生様

一番苦手の歴史の部分から紐解いていただき、弱点が解消されたと感じています。前職（ドイツ車）でのSUV試乗の経験から、より重いベンティガの方が軽快に感じました。今後は1人でも多くのベントレーファンを増やせるよう、自分の言葉で伝えられるように頑張ります。

#### ベントレー大阪 丸野様

基礎的な歴史から試乗、実務的な事まで非常に充実した2日間でした。特に試乗は複数のモデルを乗り比べて違いを体感できました。より説得力のある説明ができるよう、Bentley Boysとして頑張っていきます。

#### ベントレー神戸 堀川様

ドイツ車ブランドの営業からの転職で、独学ではわからないことをたくさん学ぶことができました。初めてベントレーに試乗し、そして内容を学ぶことができ、ベントレーが大好きになりました。語れる営業となれるよう、明日から接客に活かしてまいります。

#### ベントレー名古屋 西尾様

今まで知らなかった歴史やブランドの考え方を学ぶことができました。また、普段は街なかでの走行しかしないのですが、試乗コースが素晴らしかったため、ベントレーのクルマを知るととても良い機会になりました。

#### ベントレー広島 檜山様

これまで多数のブランドに携わってきましたが、一流であることを再認識しました。今回学んだブランド哲学である良いクルマ、速いクルマ、クラスで最高のクルマをキャッチフレーズにしてお客様にご案内します。

### 新型コンチネンタルGTのeAcademyが間もなくスタート

新型コンチネンタルGTのEラーニングが間もなく始まります。Part1では商品の詳細について、Part2ではお客様へのアプローチを中心に学んでいただけます。Eラーニングはベントレーの全スタッフが対象で、来年実施予定の商品トレーニングの参加条件ともなります。

Bentley HubよりeAcademyにアクセスしていただき、「マイラーニング」の「カタログを閲覧」からコースを選択して受講してください。詳細はプログラム開始時にあらためてご案内いたします。





## イメージを一新したコンバーチブルGT Ferrari Portofino

**今**年で70周年を迎えるフェラーリ。その記念すべき年にふさわしく、今年3月のジュネーブ・モーターショーでは、フラッグシップとなる12気筒ベルリネッタの「812 スーパーファスト」を発表しました。そして今年9月のフランクフルト・モーターショーでデビューしたのが「ポルトフィーノ」です。フェラーリ カリフォルニア Tの後継となるポルトフィーノは、基本的にはカリフォルニア Tをベースにしたニューモデルでありながら、広範囲にわたって改良が加えられた新型GTモデルです。

「ポルトフィーノ」の名は、イタリア・リヴィエラの景勝地に由来するもの。本格的なクーペと爽快なオープントップの2つのスタイルを同時に楽しめるリトラクタブル・ハードトップの採用に加え、日常での使用に適した快適性と多用途性を兼ね備えた内容となっています。



### 大幅にパワーアップされたエンジン

前モデルとなるフェラーリ カリフォルニア Tには、2016年と2017年の「インターナショナル・エンジン・オブ・ザ・イヤー」を2年連続で受賞した、フェラーリ 488 GTB/488 スパイダーの3.9L ツインターボV8エンジンとほぼ同型のエンジンを搭載していました。

ニューモデルのポルトフィーノでは、新型の高強度アルミ合金ピストンおよびコンロッドの導入、特殊成型されたハイトンプル・インテークマニフォールドの採用、エンジン制御ソフトウェアの見直しにより、さらなる高性能化を実現。最高出力は従来比40psアップとなる600psとなり、最大トルクも5Nm増しの760Nmへと向上しました。

また、一体成型鋳造のエグゾーストヘッダーを使用した新しいエグゾーストシステムにより排気効率が向上。フェラーリが謳う「ゼロ・ターボラグ」の達成に寄与しています。さらに選択したギアによってトルク伝達量を最適化するバリエابل・ブースト・マネジメントの採用により、力強く連続的な加速と優れた燃費性能を実現しています。

動力性能は、0-100km/h加速3.5秒、最高速度320km/h以上で、このカテゴリーのスポーツカーでは第一級の内容となっています。

### 進化したビークルダイナミクス

新たに第3世代の電子制御リア・デファレンシャル（E-Diff3）と電動パワーステアリング（EPS）を採用したことにより、コーナリング時の限界性能を向上させています。そしてトラクションコントロールシステムのF1-Tracと組み合わせることで、コーナー進入時およびコーナー脱出時の方向安定性を改善させました。

E-Diff3とEPSの統合によりステアリングレシオ（操舵角/車輪の舵角）は7%引き下げられ、さらなるステアリング・レスポンスの向上を実現しています。

### 大幅な軽量化

ボディシェルおよびシャシーコンポーネントは全面的な見直しが行われ、各構成部品の統合・一体化が推し進められました。例えば、リトラクタブル・ハードトップはカリフォルニア Tに比べて軽量になり、シートには新たにマグネシウム合金を採用するなどの変更点が見られます。車両全体の重量軽減が進められた結果、カリフォルニア Tから80kgの軽量化を果たしています。



### エクステリア

フェラーリ・デザインセンターが担当したスタイリングは、リトラクタブル・ハードトップを装備したクーペ・コンバーチブルとしては前例のない、2ボックス・ファストバック構成としているのが最大の特長です。これにより、エレガンスとダイナミズムを両立したスマートなシルエットとなり、スポーツ性を際立たせています。

各部のディテールはエアロダイナミクス効率向上のため最適化され、性能および燃料消費量の改善、そして排出ガスの削減に寄与するドラッグ低減を実現。CD値（空気抵抗係数）ではカリフォルニア Tを6%以上も上回る0.312を達成しています。



14秒で開閉可能なリトラクタブル・ハードトップは、低速走行中の開閉操作も可能。ラゲッジルームには、オープントップ時で中型トロリーを2個、ルーフを閉じた状態では3個のトロリーが収納可能

### インテリア

インテリアは、カリフォルニア Tの基本レイアウトを踏襲しながら、快適性を高める改良が施されています。軽量化のためマグネシウム構造となったシートは、シートバックをコンパクト化することにより、後席乗員の足元スペースを拡大しています。



また、10.25インチ・タッチスクリーンを採用したインフォテインメントシステム、速度やエンジン回転数などドライビングに関する情報も表示できる助手席用のパッセンジャー・ディスプレイなどを採用。ドライバーだけでなくパッセンジャーにとってもドライビングを楽しめる工夫が施されています。

さらにオープン走行時の身体への気流を30%削減する新設計のウィンドディフレクターにより、キャビン内のノイズを大幅に低減。オープン走行時の快適性を高めています。



前モデルのカリフォルニアおよびカリフォルニア Tは、フェラーリ入門車として他ブランドからの乗り換えが多いモデルでした。動力性能と快適性を向上させた新型のポルトフィーノは、日常での使用頻度が高いユーザーにとってはより魅力的な内容になりました。まさにコンチネンタル GT V8 S コンバーチブルと競合する存在として、その動向を注視する必要があるモデルです。



COMPETITORS INFORMATION



一部改良    ボルボ XC90	
発表・発売日	2017年7月14日 発売
概要	・ 対向車線衝突回避支援機能とステアリングアシスト機能付BLISの2つの安全機能を追加 ・ LEDデイトタイム・ランニングライトを追加 ・ 一部車種に電子制御式リア・エアサスペンションを標準装備
車両価格(税込)	XC90 T5 AWD Momentum：7,790,000円 XC90 T6 AWD R-Design：8,890,000円 XC90 T6 AWD Inscription：9,190,000円 XC90 T8 Twin Engine AWD Inscription：10,490,000円 XC90 T8 Twin Engine AWD Excellence：12,990,000円
デリバリー開始時期	—



ニューモデル    メルセデス・ベンツ E350eアバンギャルド スポーツ	
発表・発売日	2017年8月24日 発表
概要	・ Eクラス初のプラグインハイブリッドモデル ・ 電気モーターのみで20.1kmの走行を実現 ・ 運転手が車外からスマートフォンで車両の駐車操作ができるアプリを含む、テレマティクスサービス「Mercedes me connect」を標準装備
車両価格(税込)	E 350 e アバンギャルド スポーツ：7,980,000円
デリバリー開始時期	—



ニューモデル    レンジローバー ヴェラール	
発表・発売日	2017年7月11日 受注開始
概要	・ RANGE ROVER EVOQUEとRANGE ROVER SPORTの間に位置するモデル ・ 4種類のエンジンを用意し、ラインアップは合計33車種 ・ ボディの80%以上にアルミニウムを使用した軽量モノコック車体構造
車両価格(税込)	RANGE ROVER VELAR R-DYNAMIC HSEの例 (2.0L 直4ターボチャージド・ディーゼル)：10,530,000円 (2.0L 直4ターボチャージド・ガソリン、250ps)：10,690,000円 (2.0L 直4ターボチャージド・ガソリン、300ps)：11,320,000円 (3.0L V6スーパーチャージド・ガソリン)：12,620,000円
デリバリー開始時期	—



ニューモデル    メルセデス AMG GT ロードスター	
発表・発売日	2017年8月25日 発表
概要	・ ソフトトップは約11秒で開閉可能、走行中も50km/h以下での操作が可能 ・ AMG GT Rと同じAMG パナメリカーナグリルを採用 ・ ワイドリアアフエンダーと557psエンジンの“GT C”を追加
車両価格(税込)	メルセデス AMG GT ロードスター：18,340,000円 メルセデス AMG GT C ロードスター：22,980,000円
デリバリー開始時期	—



ニューモデル    メルセデス AMG E63 4MATIC+	
発表・発売日	2017年8月25日 発表
概要	・ ステーションワゴンに2種類のメルセデスAMGモデルを追加 ・ セダンにメルセデスAMG E 63 4MATIC+を追加 ・ セダンのメルセデスAMG E 63 S 4MATIC+ Edition1を12月22日まで期間限定受注
車両価格(税込)	メルセデスAMG E 63 4MATIC+：16,500,000円 メルセデスAMG E 63 S 4MATIC+ Edition1：19,100,000円 メルセデスAMG E 63 4MATIC+ ステーションワゴン：16,860,000円 メルセデスAMG E 63 S 4MATIC+ ステーションワゴン：18,380,000円
デリバリー開始時期	—



一部改良    レクサスLX	
発表・発売日	2017年8月3日 発表
概要	・ 2列シート・5人乗りを新たに設定 ・ 18インチおよび21インチアルミホイールの意匠変更 ・ トレーラー牽引用ヒッチメンバー、ドアミラー足元照明、ナノイ ®などを標準設定
車両価格(税込)	LX570：11,150,000円
デリバリー開始時期	—

MOTORSPORT



ブランパンGTシリーズの最終戦が9月29日～30日に、スペインのバルセロナサーキットで開催されました。この結果、コンチネンタルGT3でフル参戦したベントレー・チームMスポーツは耐久カップのチーム別成績で1位が確定しました。同じく耐久カップのドライバーランキングでは、8号車のVince Abril、Andy Soucek、Maxime Souletが2位という結果になりました。なお、ブランパンGTシリーズ総合のチームランキングでは、チームMスポーツは4位、ドライバーズランキングではVince Abrilの3位が最高でした。

最終戦を前に2位と16ポイント差をつけていたチームMスポーツは、最終戦は苦戦を強いられポイントを獲得できませんでした。しかし、

ポールリカールサーキット1000kmレースでの優勝とスパ・フランコルシャン24時間で2位を獲得したマージンのおかげで、1ポイント差で逃げ切りタイトルを手に入れました。

ベントレーのモータースポーツ責任者のBrian Gushは、「耐久カップのタイトル獲得は、チームMスポーツはもちろんベントレーのモータースポーツに関わる全てのスタッフが最高の仕事をしてくれたからです。この結果を誇りに思いますし、来年に向けてスタートを切る最高のエネルギーをもたらしてくれました」などとコメントしています。

1年間で声援ありがとうございました。来年こそ、チームとドライバーのダブルタイトルを目指すチームMスポーツとコンチネンタルGT3にご注目ください！



■ 英国GT選手権で総合優勝

英国GT選手権の最終戦が9月23日～24日に開催され、コンチネンタルGT3を駆るチーム・パーカーレーシングのParfitt/Morris組がドライバーズランキングで総合優勝を決めました。Rick Parfittは「ベントレーは強く信頼性の高い車両を提供してくれました」と語り、Seb Morrisは「英国GT選手権を英国車メーカーで勝てたのは最高です」などと喜びを語っています。



## NEW MODEL

フロントフェイスパネルとウェストレールは上下で異なるウッドパネルを選択できます。上下のパネルは3mm幅のクロームのトリムで分割。

上下を同じ種類のウッドパネルにする「シングルヴェニア」も選択可能。

### デュアルヴェニア

ウッドパネルの上下に異なる種類のウッドを組み込むデュアルヴェニアを新たに採用。ウッドは8種類（4×デュアルヴェニアオプション）から選択可能です。また、パネルを1種類のウッドで仕上げる「シングルヴェニア」の場合は、新ウッド「Koa」を含む8種類のウッドから選ぶことができます。

ブルズアイイベントなどにもダイヤモンドナーリング加工が可能。操作性も向上します。

### ダイヤモンドナーリング

ブルズアイイベントやベゼル、ロータリースイッチなどに採用した新しいナーリング加工（ローレット加工）です。美しさはもちろんですが、優れた操作感も提供します。

ロータリースイッチに施されたダイヤモンドナーリング加工で、エレガントさがアップしています。

# 伝統と革新の融合 新型コンチネンタルGTの インテリアの特徴

「世界最高のインテリア」を目指してデザインされた新型コンチネンタルGTのインテリア。ウィングドBを象ったダッシュボードやダイヤモンドキルティングなど、ベントレーを象徴する伝統的なモチーフは残しつつも、随所に「新しいベントレー」を印象づけるよう進化した要素が盛り込まれています。今回は、主要部品についてはわずか0.1mm（人間の髪の毛2本分）という精巧さにまでこだわった新型コンチネンタルGTのインテリアで、特徴的な装備について解説します。



### 新デザインのシート

最高品質のレザーを使用した新デザインのシートは、美しさはもちろんのこと機能面でも進化を遂げています。コーナリング時に横方向の力が加わると、ボルスターが空気で膨張して乗員を支えます。膨張する際にレザーにしわが寄らないように、システムは慎重に開発されました。エンジンを切ると、降車しやすいようにボルスターは自動的に元に戻ります。

新デザインのシートには、上部にダイヤモンド イン ダイヤモンドステッチが、座面両サイドにはダイヤモンドステッチが施されます。

### ローテーションディスプレイ

ローテーションディスプレイは、三角柱を横にしてダッシュボードに組み込んだイメージです。アップル社のRetinaと同等の高精細液晶を採用した12.3インチタッチスクリーン、アナログメーター（温度計、コンパス、クロノメーター）、ウッドパネルを三角柱のそれぞれの面に配しており、これを回転させて切り替えます。



横にした三角柱が回転することで、各面に配したタッチスクリーン、アナログメーター（温度計、コンパス、クロノメーター）、ウッドパネルが順に切り替わります。

### ダイヤモンド イン ダイヤモンドキルティング

ベントレーを象徴するダイヤモンドキルティングが、2重のダイヤモンドキルティングに進化。ダイヤモンド1個あたり712ステッチで作られています。内側のダイヤモンドは刺繍で、ミシンのプログラム開発に18カ月を要しました。シート上部とドアトリムに施されます。

内側のダイヤモンドは刺繍で精巧に表現。

### 「コート ド ジュネーブ」

新型コンチネンタルGTのセンターコンソールのオプションパネルには、「Cote de Geneva（コート ド ジュネーブ）」が新たに設定されています。これはスイス製高級腕時計の文字盤やケース、ムーブメントなどに採用されているモチーフで、アルミパネルに5mm幅ごとに0.5mmの高さの違いを設けました。精巧さと高級感を演出できるオプションです。

ドアトリムにもダイヤモンド イン ダイヤモンドキルティングを配しています。

コンチネンタルGT3がフル参戦するGTシリーズのメインスポンサーであるスイス製高級腕時計「ブランパン」でも、コート ド ジュネーブを採用するモデルがあります。



コート ド ジュネーブを施したパネルを装着すると、インテリアの精巧さと高級感がアップします。



# ミュルザンヌの新作 デザインシリーズ by Mulliner



新型コンチネンタルGTの発表に沸いたフランクフルトモーターショーでしたが、同じように注目を集めたのがミュルザンヌ デザインシリーズ by Mullinerでした。限定仕様のこのモデルは、ハイエンドのインテリアデザインとファッションのトレンドからインスピレーションを得てデザインされたものです。フランクフルトではキングフィッシャーブルーのボディカラーの車両が展示され、カーボンファイバーでどのようなことができるかを表現しました。

切りばめ加工で着色された全く新しいカーボンファイバートリムは、ハイテクスポーツウェアからインスピレーションを受けたもの。そしてMullinerのカラーであるキングフィッシャー、メタリックシルバー、メ

タリックブロンズの3色から選択可能です。このアクセントカラーは室内にも続いており、Mullinerが得意とするヒドゥンデライトの部分にも使用されます。

エクステリアでは、グリル、サイドベント、ウィンドウモールがグロスブラックで仕上げられ、“フライングB”マスコットと21インチSpeedホイールはダークティント仕上げとなっています。

ミュルザンヌ デザインシリーズ by Mullinerの日本導入は未定ですが、お客様からビスポークのご要望があった場合にご提案する一例として参考にしてください。



## HERITAGE

### 景勝地バードヒンデラングで クラシックベントレーがラリー参戦



スイスのヨッホパスをはじめとする景勝地で10月5日～8日の3日間、ヨッホパス メモリアル&ヒストリック ラリーが開催されました。世界的にもよく知られたこのラリーには、ドイツ、オーストリア、スイス、イタリア、英国、そしてオランダなどから出場者が集結。2万人以上の愛好家が集い、190台のクラシックカーに声援を送りました。クラシックベントレーのオーナーらも9チームが参加し、BlowerやMark V、S1フライングスパー、4.5 Literル・マンなどが出走しました。

オールドタイマー メモリアル レースは、105のコーナーを含む全長7.9km・高低差360mの山岳コースを走行。バードヒンデラングの美しい景色をバックに、往年の名車がコースを駆け抜けました。また、バードヒンデラングには、新型コンチネンタルGTも展示されました。

現地にはベントレー モーターズのウォルフガング・デュルハイマー会長兼CEOも駆けつけ、「ベントレーは長い歴史と伝統があります。ここに集ったクラシックモデルは、ベントレーブランドのDNAと魂そのもの。競争への欲望は、我々が現在世界の4大陸でレースに参加している理由の1つでもあります」などとコメントしました。



## COLLABORATION

### 新型コンチネンタルGTの登場記念 ブライトリングが限定モデルを発表



スイス製高級腕時計メーカーのブライトリングは、新型コンチネンタルGTの発表を記念したブライトリングforベントレーの限定モデル「GTダークサファイア エディション」（世界限定500本）を発表しました。

最先端の素材Breitlight®を採用したケースは、チタンを凌ぐ超軽量・超高剛性を誇ります。最新素材による超軽量・超高剛性は、革新的かつ伝統的な素材を使用した新型コンチネンタルGTのコンセプトと合致しています。ケースの色はベントレーのカラーパレットにあるダークサファイアを使用。文字盤面のパターンは、コンチネンタルGTのダイヤモンドステッチをモチーフにしています。ベルトは特殊なラバー製で、文字盤と同じパターンが刻み込まれています。ムーブメントは当然スイス製。ベントレー・ボーイズがル・マン初制覇を成し遂げた前年の1926年に商標登録された30秒クロノグラフシステムが特徴です。

※ブライトリング ジャパンでの正規取扱の有無は現時点では未定です。





# 3チャンバー エアサスペンション

新型コンチネンタルGTの足まわりには、ベントレー初となる3チャンバーエアサスペンションが採用されています。

今回の基礎知識では、エアサスペンションの基本的な構造とメリット/デメリット、そして最先端の3チャンバーエアサスペンションについて知識を深めておきましょう。



コイルスプリングに代わって空気を封入したゴム製バッグがセットされています。油圧ダンパーユニットには大きな違いはありません。

メリット
• 低速での微細な振動も吸収できる。
• 通常走行時の乗り心地とスポーツ走行時の安定性を両立できる。
• 乗車人数や積載量の大幅な変化に対応できる。
• 高速でギャップを踏んだような、瞬間的な強い衝撃にも底付きしない。
• ポンプを併用することでバネレートや車高を簡単に調整できる。

デメリット
• 構造が複雑で重くなる。
• 対象が空気なので、高い精度のシール性能が求められる。
• ゴム製バッグの物理的な寿命がある。

## 3チャンバーエアサスペンション

通常走行時に多い低速の小さなストロークから、中高速コーナーを通過するようなゆっくりとした深いストローク、そして高速でギャップを乗り越えるときのような瞬間的な深いストロークまで、幅広く対応できるのがエアサスペンションの大きなメリットですが、自動車のサスペンションで確保できるストローク量（＝バッグ内の空気を圧縮できる割合）には自ずと限界があります。

封入する空気量が多いほど通常走行時の乗り心地は向上しますが、ストローク量が限られているため、深くストロークした際に十分な反発力が得られないことがあります。逆に封入空気量が少ないと、走行ペースを少し上げた程度で反発力が一気に高まってしまう、ツツパリ感や乗り心地の悪さが出てしまいます。ポンプで空気量を調整することはで



きますが、ポンプでは瞬間的に変化させることができません。そこで考案されたのが、空気の封入スペースを複数に分けた『マルチチャンバー式エアサスペンション』です。

これは、空気の封入スペースを2~3室に分け、それぞれのチャンバー間にバルブを設置。選択した走行モードや走行状況に応じてそのバルブを開閉して封入空気量を変化させ、空気バネの基本特性を変化させる構造になっています。これにより、エアサスペンションの持つ適応幅の広さを、シチュエーションに応じてさらに細かく、的確にアジャストできるようになりました。

■ 3チャンバーエアサスペンションを標準装備する主な競合車	
ボルシェ	カイエンターボ
メルセデス・ベンツ	E400 4MATIC エクスクルーシブ
アストンマーチン	DB11

## エアサスペンションとは？

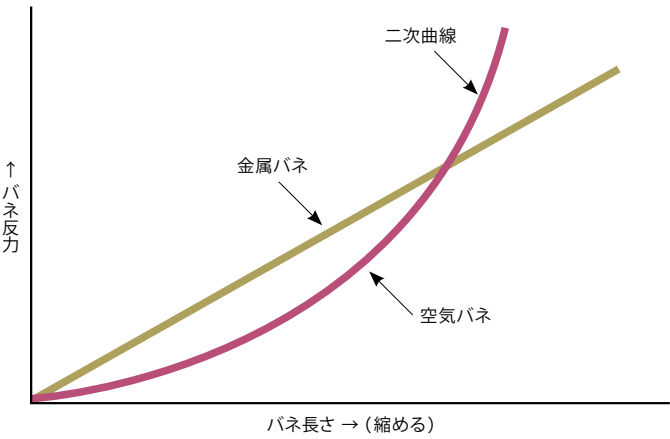
油圧ダンパーにコイルスプリングを組み合わせた、乗用車で主流となっているコイルスプリング式ショックアブソーバーは、コイルスプリングでショックを吸収し、コイルスプリングが伸縮を繰り返そうとする動きを油圧ダンパーで抑える構造になっています。このコイルスプリングの役割を、空気に担わせるのがエアサスペンションで、油圧ダンパーの上部に空気を封入したゴム製バッグをマウントしているのが一般的です。

金属製のコイルスプリングはバネレートが決まっているため、スプリングが押し縮められるに連れて一定の割合で反発力が増します。そのため、例えばスポーツ走行でのスタビリティを優先してスプリングのバネレートを設定すると、通常走行での乗り心地が悪くなってしまいます。

一方、密閉された空気（気体）には、圧力がかかっていない状態ではほとんど反発力がなく、押し縮められて体積が減少するに連れて反発力が二次曲線的に高まる性質があります。そのため、コイルスプリングでは反応できないような細かな凹凸まで吸収する軟らかさと、スポーツ走行における安定性を両立させることが可能。どんなに深くストロークしても気体はなくなることがないため、瞬間的に大きな力が加わってもコイルスプリングのように底付きすることがありません。

また、ポンプを使ってバッグ内の空気を出し入れすることで、バネとしての強さや車高を簡単に調整できるのも、エアサスペンションならではのメリットです。

### ■ 金属バネと空気バネの特性



空気バネは、ストロークが増すに連れて反発力が二次曲線的に高まるプログレッシブな特性を持っています。



3チャンバーエアサスペンションの一例。上部のグリーン、中間部のブルー、下部のイエロー部分の3チャンバー構造になっており、各チャンバーの間に開閉バルブを設置。モード設定や走行状況に応じてそのバルブを開閉することでエアバッグの容量を変化させ、空気バネの特性を変化させることができます。

※画像は新型コンチネンタルGTのものではありません