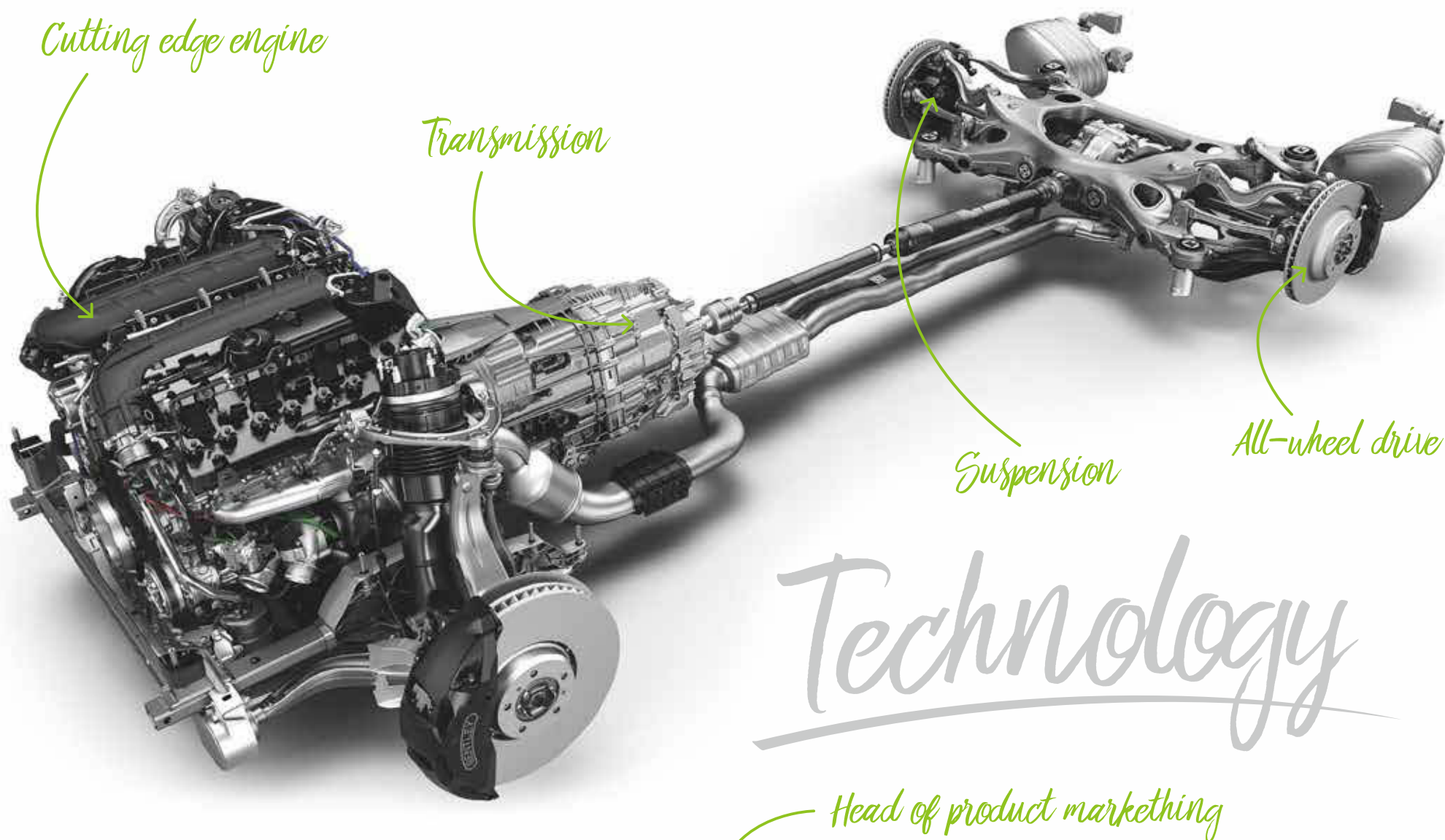


RETAILER ACADEMY NEWS

Jun 2018 | Bentley Motors Japan



Head of product marketing

デイビッド・パーカーが語る 新型コンチネンタル GT の技術

クルー本社で新型コンチネンタルGTを担当したヘッド オブ プロダクト マーケティングのデイビッド・パーカーが、
新型コンチネンタルGTの特長となっている技術的な進化について語りました。

従来モデルと大きく異なるパワートレイン

新型コンチネンタルGTは、ドライバビリティと燃費を向上させ、新しいベンチマークを設定するためにW12 TSIエンジンの技術を強化しました。エンジンそのものはベンティガのパワーユニットを何度もテストを重ねて改良したもの。直噴とポート噴射の燃料噴射系統、吸排気のバルブタイミングおよび2基のツインスクロールターボチャージャーを含むあらゆる部分が大幅に変更されました。注目すべきは可変バルブ技術で、クルマが加速していないときなどは、キャビン側の6気筒が休止し、燃費を向上させます。

他の改良点としては、ZF製8速デュアルクラッチトランスミッション(DCT)があります。ベントレーがDCTを採用したのは初めてです。スムーズな加速、クイックなギアシフト、燃費の向上を目指して設計されたDCTは、6速ギアで最高速度に達し、7速と8速のオーバードライブギアは経済的なクルージング専用のギアとして設定されています。

もう1つの大きな変更点は、改良されたアクティブ全輪駆動システムです。従来型では前後輪のトルク配分を40:60に固定するシステムでしたが、新型では通常の走行条件ではリアアクスルにトルクのほぼ全てを配分し、後輪駆動とするシステムに置き換えたものです。路面や車輪のスリップなど状況が変化すれば、必要に応じてフロントアクスルにも適切なトルクを配分します。

ここで重要なことは、新しい全輪駆動システムはデフォルトではトルクを100%リアに送る後輪駆動モードで作動し、後輪でスリップを検出したときにのみ前輪にトルクを配分するという点です。これには利点が2つあります。1つは大幅に向上したドライビング体験を提供できること。もう1つは、従来のようなトルク配分が固定された全輪駆動システムで発生してしまうアンダーステアを低減できることです。これは、改善されたハンドリングバランスとともに、あらゆる条件下で比類なきドライビング体験を提供し、より魅力的で運転する楽しさをお客様にもたすことができるのです。

乗り心地と挙動を大幅に進化させたサスペンション

足回りにおける大きなイノベーションは、3チャンバーエアサスペンションの採用があります。従来モデルよりもエア量が60%も多いため、サスペンションの電子制御の幅が大きく広がり、乗り心地の向上とクルマの挙動の改善を両立しました。

新型コンチネンタルGTには、エアサスペンションシステムのダンパーを連続して調整できるCDC(Continuous Damping Control)も搭載されています。これは4つの車高センサーがアクスルとボディの間の距離を常に計測し、システムが通常の高さと比較して差異を検知すると、それに応じてエアスプリング内のエア量が補正されるシステムです。





ついに日本導入となった 新型メルセデス・ベンツ Gクラス

1979年の誕生以来、基本的なスタイリングはそのままに、時代の変化に応じて進化を重ねてきたメルセデス・ベンツGクラス。同社の最高級クロスカントリービークルとして、誕生から40年近く経った現在も高い人気を維持しているのは周知の通りです。そんなGクラスの新型モデルが発表されたのは2018年1月。新型モデルでは過去最大級の変更が実施され、内外装も全面的に刷新されました。日本では2018年6月6日に発表され、同日より注文受付を開始。納車は8月下旬以降と発表されました。

新設計となったシャシー

もともとGクラスは堅牢なラダーフレームを備えており、乗用車としての用途に加え、後部に荷台を架装したトラックなどもつくられています。新型モデルでは新設計のラダーフレームに一新。最大3.4mm厚の鋼板を「口」の字型にした鋼材の使用により、オフロード走行時の剛性を高めています。



サスペンション形式は、従来の前後リジッドから、前:ダブルウィッシュボーン、後:リジッドに変更。フロント・サスペンションはラダーフレームに直接取り付けられており、ローアー・ウィッシュボーンは走破性向上のためフレームの高い位置に取り付けられています。リア・サスペンションは、トレーリングアームの数を左右各4本に増やし、さらにパナールロッドを1本装着した新型のリジッドアクスルを採用しています。



新たに独立懸架となったフロント・サスペンション

ステアリング形式は従来のリサーキュレーティングボール式から電気機械式のラック&ピニオン式に変更。これらの改良により、オフロードでの高い走破性はそのままに、オンロードでの快適性やドライバビリティの向上が図られています。

ボディは約170kgの軽量化を実現

新設計のボディは、高張力/超高張力鋼板とアルミニウムをパーツごとに使い分けることで、高剛性と軽量化を両立。従来型に比べて約170kgの軽量化を実現しています。ねじり剛性については約55%向上しており、走行中のノイズや振動を大幅に低減。快適性を改善しています。

ドライブモードにより進化したオフロード性能

新型Gクラスでは、3つのディファレンシャルロックのいずれかを作動させるか、ローレンジギアを選択すると、ドライブモードがオフロード走行用の「Gモード」に自動設定されます。また、AMGモデルではオフロード走行モードを「サンド」「トレイル」「ロック」から選択することが可能。それぞれの路面状態に応じて最適な制御を行うことにより、安心してオフロード走行が楽しめます。

独自のデザインを踏襲したエクステリア

新型Gクラスのエクステリアは、旧モデルのデザインを踏襲しながら、全長では53mm、全幅では64mm拡大しています。また、従来は平面ガラスを採用していたウインドウについては、フロントとサイドウインドウが曲面化され、エアロダイナミクスを向上させています。



スペースを拡大したインテリア

ボディサイズの大型化に伴い、インテリア全体が拡張されました。例えば、前席ではレッグルームとショルダールームがそれぞれ38mm、エルボールームが68mm拡大。後席ではレッグルームが150mm、ショルダールームが27mm拡大され、特に後席の居住性が向上しています。

デザインは最新世代となり、12.3インチの高精細ワイドディスプレイを2つ配置したインストルメントパネルを採用。タッチコントロール付ステアリングと併せて、先進的な空間を演出しています。



COMPETITORS INFORMATION

最新の安全運転支援システムを装備

今回の改良で目覚ましい進化を遂げたのは安全運転支援システム。同社が「インテリジェントドライブ」と総称する最新世代の安全運転支援システムを搭載することで、安全性、快適性、利便性を向上させています。

また、車両に通信機能を持たせることによりユーザーの利便性を高めるテレマティクスサービスの「Mercedes me connect」を標準装備。緊急通報サービス、安心安全サービス、コンシェルジュサービスが提供されます。

2種類のモデルを導入

ラインアップは、G 550とメルセデスAMG G 63の2種類が用意されています。

G 550には最高出力422ps、最大トルク610Nmを発揮する4.0L V8直噴ツインターボエンジンを搭載。新たに気筒休止システムを採用し、燃料消費の低減を図っています。トランスミッションは、従来の7速ATから9速ATに変更。素材にアルミニウムやマグネシウムを使用することで、重量は従来の7速ATに比べ1kgの軽量化を実現しています。

メルセデスAMG G 63には、メルセデスAMG社が自社開発した4.0L V8直噴ツインターボエンジンを搭載。最高出力585ps、最大トルク850Nmを発揮し、0-100km/h加速4.5秒の実力を備えています。足回りには、専用装備の電子制御ダンピングシステム「AMG RIDE CONTROL スポーツサスペンション」やAMG強化ブレーキを装備。また、エンジン音の切り替えが可能な「AMGパフォーマンスエグゾーストシステム」も標準装備されます。

ベンティガに対する影響は？

数あるラグジュアリー SUVのなかでも非常に高い人気を誇るGクラス。このクラスのSUVを所有するオーナーにとって、新型Gクラスは関心の高いモデルであることは間違いありません。ベンティガとは価格帯が重なる競合モデルであり、販売面での影響も無視できません。

新型Gクラスとベンティガを比較検討した場合、それぞれのモデルにはどのような強みがあるのかをまとめました。



■ スペック一覧

	Mercedes-Benz G 550	Mercedes-AMG G 63	Bentley Bentayga V8	Bentley Bentayga
全長	4817 mm	4873 mm	5150 mm	5150 mm
全幅	1931 mm	1984 mm	1995 mm	1995 mm
全高	1969 mm	1966 mm	1755 mm	1755 mm
ホイールベース	2890 mm	2890 mm	2995 mm	2995 mm
車重	2429 kg	2560 kg	2480 kg (5席)	2530 kg
ラゲッジスペース	667-1941 リッター	667-1941 リッター	484-1774 リッター (5席)	430 リッター
標準タイヤサイズ	275/55R19	275/50R20	275/50R20	285/45R21
サスペンション形式 (前/後)	ダブルウィッシュボーン/リジッド	ダブルウィッシュボーン/リジッド	ダブルウィッシュボーン/マルチリンク	ダブルウィッシュボーン、48V 電動アクティブアンチロールバー/マルチリンク、48V 電動アクティブアンチロールバー
ダンパー	連続可変式ダンピングコントロール	連続可変式ダンピングコントロール	セルフレベルリングエアサスペンション、連続可変式ダンピングコントロール	セルフレベルリングエアサスペンション、連続可変式ダンピングコントロール
エンジン形式	V 8 ツインターボ	V 8 ツインターボ	V 8 ツインターボ	W12 ツインターボ
排気量	3.982 cc	3982 cc	3996 cc	5945 cc
最高出力	422 ps/5250-5500 rpm	585 ps/6000 rpm	550 ps/6000 rpm	608 ps/6000 rpm
最大トルク	610 Nm/2000-4750 rpm	850 Nm/2500-3500 rpm	770 Nm/1960-4500 rpm	900 Nm/1350-4500 rpm
トランスミッション形式	9速AT	9速AT	8速AT	8速AT
0-100km/h加速	5.9秒	4.5秒	4.5秒	4.1秒
最高速度	210 km/h	220 km/h	290 km/h	301 km/h
車両本体価格	15,620,000円	20,350,000円	19,946,000円	27,860,000円

両車のスペックを比較してみると、メルセデスAMG G 63とベンティガ V8が直接競合する存在であることが分かります。

ディメンション

全長はベンティガのほうが277mm長く、全高ではGクラスが211mm高いという特徴があります。新型Gクラスは室内空間の拡張が大きな改善点であり、頭上空間の余裕は先代譲り。逆にホイールベースはベンティガのほうが105mm長く、前席・後席のレッグルームにおいてはベンティガが優位にあるといえます。

動力性能

メルセデスAMG G 63とベンティガ V8のエンジンは、両車ともに4リッター V8ツインターボ。最高出力はG 63がやや上回ります。トランスミッションはベンティガの8速ATに対して9速

ATとなりますが、加速性能はまったくのイーブン。最高速度においてはベンティガ V8が70km/hも上回ります。これはGクラスのスクエアなボディ形状が大きな空気抵抗になっているためで、高速走行時の燃費効率も良いとはいえません。

乗り心地についても、ラダーフレームを備えるGクラスにはクロスカントリーモデル特有の振動がつきもの。ラグジュアリーSUVにふさわしい洗練された乗り心地のベンティガと比較するのは酷といえます。

オフロード性能

Gクラスは伝統的にオフロード性能が突出しています。新型においてもオフロード専用のドライブモードを備えるなど、悪路走破性に磨きをかけています。ベンティガにおいては、オプションの「レスポンスティブオフロードセッティング」を装備することで走破性を高めることが可能であり、操作方法も極めて簡単です。G

クラスではドライバーが自らディファレンシャルロックやローレンジギアを操作する必要があるため、使い勝手ではベンティガのシンプルな操作性が際立ちます。



インテリア

Gクラスのインテリアは、SクラスやEクラスと同じ最新のメルセデス・デザインを踏襲したもの。特に12.3インチ高精細ワイドディスプレイを2つ配置したインストルメントパネルには先進性が感じられます。ただ、ベンティガのラグジュアリーなインテリアと比較すると、デザイン的にも質感においても見劣りするのは否めません。さらにベンティガはビスポークと併せて内装の仕様に自由度があり、お客様の好みをさまざまな形で実現することが可能です。



このように新型Gクラスは話題性の面では大きな脅威となるものの、総合的な実力においてはベンティガの優位性が際立っているといえるでしょう。



ベンテイガV8、あらゆる地形を爽快に走破 エキサイティングなデザインと 特徴的な技術に満ちたプレミアムSUV

ひと目でわかるV8とW12の エクステリアの違い

クルマの外観からは、グロスブラックのマトリックスグリルにより、クローム仕上げのマトリックスグリルを装着するW12モデルと見分けることができるため、ボンネットの下にV8のパワーユニットが収まっているのを知ることができます。その他の見た目の違いとしては、ツインクアッドのテールパイプがあります。また、ベンテイガV8は20インチ10スポークアロイホイールが装着され、トルネードレッドのブレーキキャリパーからもV8モデルであることがわかります。

インテリアでは、ベンテイガV8のレザーカラーとカラーズプリットの幅広い選択肢により、真に個性的なインテリアを創造する無限の可能性を提供しています。従来のFireglowと置き換えられたボディカラーの新色「Cricket Ball」は、栗のような深みのある赤色です。この色はあらゆるインテリアの仕上げを補完する色で、今後人気が出る選択肢になることが期待されています。

ベンテイガV8の無数のオプションには、シートやドア、インストルメントパネルのラインを強調するクロスステッチがあり、15種類の標準色と4種類のコントラストカラーが用意されています。また、ベンテイガV8用の選択肢として、フェイスパネル、ウェストレール、センターコンソールなどのウッドパネルの代わりに装着できるハイグロスカーボンファイバーがあります。インテリアに素晴らしい触感和視覚的な魅力

を与えるこのオプションは、以前はミュルザンヌのビスポークでのみ利用可能だったものです。

パフォーマンスと効率性を ハイレベルで両立したエンジン

ベンテイガV8に搭載されている4.0リッターV8エンジンは、このクルマのために特別に調整されており、スリリングなパフォーマンスと洗練された走り、扱いやすさを全て実現するスペックを備えています。このエンジンに搭載されている高速スプリング ツインスクロールターボチャージャーは、高い効率性と瞬時のスロットルレスポンスを提供。気筒休止機構により8気筒運転と4気筒運転をシームレスに切り替えることができるため、クラス最高のCO2排出量となる260g/kmを実現し、1度の満給油で約735kmを走ることができる高効率性を誇ります。パワフルでありながら、効率性にも優れたV8 SUVであることが、ベンテイガV8の真骨頂と言えるでしょう。

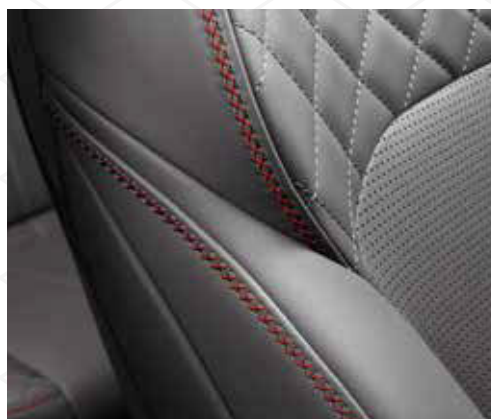
ベンテイガV8の最高速度は290km/hです。これはV8エンジン搭載のSUVの中で最速。0-100km/h加速も4.5秒と、優れた加速性能を誇ります。わずか2000rpmで最大トルク770Nmに達し、これが4500rpmまで続きます。「ラグジュアリーカーはトルクフルであるべき」というベントレーらしさに満ちた、あらゆるスピードとあらゆるギアで、瞬時に爽快な応答が得られる設計となっています。

圧倒的なパフォーマンスをさらに楽しむ 多彩な装備とオプション

これらの数字が印象的であるのは、それがベンテイガV8を印象づける方法の1つだからです。高性能なベンテイガV8のサウンドは直感的な魅力に溢れ、ベンテイガに独自のキャラクターを付与するものです。これはラグジュアリーSUVの多用途性とスペースという特徴を必要とし、なおかつダイナミックで優れたパフォーマンスも求めるお客様の目には魅力的に映るはずです。

ベンテイガV8はW12モデルと同様に高いオフロード性能を持っています。最大渡渉深度は500mm。地方に住むお客様やアウトドアアクティビティを楽しむお客様には、オフロード設定のできるドライブダイナミクスモードとアンダーフロアプロテクション、ドライバーフィードバックシステム、トップビューカメラ、ラゲッジマネージメントなどを備えたオールテレインスペックのオプションが最適です。

オンロードでは、ベンテイガV8は反応がよく俊敏性に優れています。この性能をフルに活かしたいお客様には、オプションのカーボンセラミックブレーキは魅力的な選択肢となるでしょう。対向式10ピストンのキャリパーを搭載したこのパワフルなブレーキは、標準仕様のスチールブレーキディスクと比べ21.5kgもの軽量化を実現します。パワフルで対フェード性能も高い優れた制動力を発揮します。



eAcademyの トレーニングモジュール

速やかに受講をお済ませください

現在eAcademyでは、以下のトレーニングモジュールが受講可能です。未受講の方はすみやかに受講してください。特に「Bentayga V8 & 19MY」については、クルマのデリバリーが間もなく始まります。未受講の方はこちらを最優先で受講してくださいますようお願いいたします。なお、eAcademy受講者にGDPRのeAcademyの受講を促すメールが配信されていますが、現時点では日本は対象になっておりません（日本語版モジュールはなし）。こちらの受講は不要です。

eAcademyのIDがなく受講できない方は、Bentley HUBとの紐付け作業が必要です。所定の申込フォームに必要事項を記入し、ベントレー モーターズ ジャパンまでお送りください。

eAcademy new user information required		
All information are mandatory		
Name	名	
Surname	姓	
HUB ID	HUBのID	
Email address	メールアドレス	
Job title (select from dropdown menu)	役職・担当	
Retailer	販売店名	
Direct Appraiser*	マネージャー名	
Exclusivity status** (select from dropdown menu)	専任	yes
Language preference (select from dropdown menu)	言語	English

eAcademyのIDがない方は、所定の申込フォームに必要事項を記入のうえ、ベントレー モーターズ ジャパンまでお送りください。



受講可能なモジュール

ノンテクニカル

- BENTAYGA MODULE 4: THE BENTAYGA W12 17MY - PART 1
- BENTAYGA MODULE 4: THE BENTAYGA W12 17MY - PART 2
- MULLINERの紹介 BENTAYGA MULLINERに着目
- Bentayga V8 & 19MY
- The Mulsanne 17MY & EWB
- Bentayga HYBRID 19MY
- Flying Spur 16MY - Japanese
- フライング スパー V8 S
- FLYING SPUR W12 S - スポーツ性を高めた FLYING SPUR
- CONTINENTAL GT 18MY - Part 1
- CONTINENTAL GT 18MY - Part 2

テクニカル

- Bentayga Module 5 - Japanese
- Bentayga Technical Module 2: Engine Management System and Engine Transmission
- ベントレー ベンティガ インフォテインメント システム
- ベントレー ベンティガ - シャーシ システム
- ベントレー ベンティガ - 電気系統
- Continental GT Air Suspension
- Continental GTC 2012 MY Update
- Continental GT Infotainment
- Continental GT the W Engine Concept
- Continental GT Vehicle Electrical Systems

MOTOR SPORT



ベントレーのワークスチーム、ベントレー・チームMスポーツは、6月1～2日にフランスのポール・リカル・サーキットで開催されたブランパンGTシリーズ（耐久カップ）に出場し、コンチネンタルGT3の7号車（ペッパー、グーノン、ケイン組）が2位でフィニッシュしました。今季から新たに投入した2代目コンチネンタルGT3にとって3戦目となるレースで初めて表彰台に登り、戦力の高さを証明しました。

7号車は予選を終えて18番手。決勝がスタートしてから順位を上げていき、残り40分の時点で2番手に浮上しました。最終ラップでも1位を狙うべく激しくプッシュするなど、終始前を狙う攻めのレースを展開しました。なお、8号車（ピアース、スミス、モリス組）は36位でした。

ベントレーのモータースポーツ責任者であるブライアン・ガッシュは、「新型コンチネンタルGT3は投入初年にもかかわらず、進化し続けています。ポール・リカルではどちらのマシンもシーズン初めより速くなっていますし、ドライバーのパフォーマンスにも満足しています」などとコメントしました。

また、ポール・リカルではPro/Amクラスに出場したチーム・パーカー・レーシングの初代コンチネンタルGT3もクラス2位でフィニッシュ。ベントレーにとっては「ダブル表彰台」という嬉しいレースとなりました。

チームMスポーツの次戦は、7月26～29日に開催されるスパ24時間です。新型コンチネンタルGT3のさらなる活躍に、大きなご声援をお送りください！



世界のADAS（先進運転支援システム）事情

過去10年間で最も進化した自動車技術は自動ブレーキなどのADAS（先進運転支援システム）でしょう。

そこで、今回は世界と日本のADAS（先進運転支援システム）の導入の状況や機能を紹介します。



運転支援から自動運転へ

ADAS（先進運転支援システム）とは「Advanced driver assistance systems」の略で、「エイダス」と読みます。ドライバーの運転を支援するものということで、その内容は幅広いもの。他の車両や歩行者との衝突を避ける自動ブレーキから、ヘッドライトを自動で調整するもの、車線逸脱を警告もしくは修正するものなど、数多く存在します。2010年代に入って、世界中のメーカーで導入が進み、内容の進化も驚くべきものがあります。そして次なる自動車メーカーの開発目標は自律的な自動運転であり、ADAS（先進運転支援システム）からautonomous（自動運転）に移っていくという状況です。

軽自動車までベーシック技術を普及させる日本車

日本で完全に停止までできる「自動ブレーキ」が最初に認可されたのは2009年のこと。それから10年もたずに「自動ブレーキ」は広く普及し、2015年の時点で新車の45.5%が装備するほどに。普及率でいえば世界でもトップクラスと言えます。ただし、内容はドイツのプレミアムブランドと同様ではありません。低価格帯の車両の一部の「自動ブレーキ」は、作動速度が低く限定的なこともあります。また、日本独自の特徴といえば、高齢ドライバーによるアクセルとブレーキの踏み間違いによる事故を防ぐ「誤発進抑制機能」の普及に力を入れていることが挙げられます。

積極的に最新技術を採用するドイツ勢

自動ブレーキなどのADAS（先進運転支援システム）の採用に最も熱心なメーカーといえばメルセデス・ベンツとボルボでしょう。ライバルメーカーの動きとは関係なく、積極的に新しい技術を採用しています。ただし、BMWやアウディ、フォルクスワーゲンも、そうした動きに遅れることなく続いており、結果的にドイツ勢はADAS（先進運転支援システム）については世界トップレベルの充実度を誇っています。一方、フランスやイタリアの大衆ブランドやスーパースポーツに関しては、ADAS（先進運転支援システム）の浸透はこれからという状況です。

代表的なADAS（先進運転支援システム）

■ 自動ブレーキ

車両や歩行者などの障害物を検知すると自動でブレーキを作動させるのが「自動ブレーキ」です。呼び方としては、「衝突被害軽減自動ブレーキ（AEB）」「ブリクラッシュブレーキ」が使われることもあります。使用するセンサーなどの違いにより、車種によって作動速度域が違っていたり、検知対象が限定されることもあります。通常は車両、歩行者まで。高機能なシステムでは自転車／オートバイまで。ボルボでは大型動物まで検知可能です。



最新のシステムでは大型動物の検知も可能となっている。写真はボルボのシステム。

■ ACC（アダプティブ・クルーズ・コントロール）

速度が変化する前走車にあわせて自動で加減速を行って追従するのが「ACC（アダプティブ・クルーズ・コントロール）」です。渋滞時は前走車との車間が短く、車線認識が難しいため、渋滞時の極低速まで対応できないシステムも存在します。緊急時にしか作動しない自動ブレーキと違って、普段から使用できる機能のため、利便性向上が強く実感できます。使用頻度が高いため他車のシステムとの比較も容易。スムーズな走りが求められます。



先行する車両をミリ波レーダーやカメラなどを使って検知して追従走行を行う。

■ ステアリングアシスト

ドライバーのステアリング操作をアシストする機能。車線を逸脱しようときに働くシステムだけでなく、車線中央での走行を維持するシステム、自動でレーンチェンジを行う、または走行車線外の歩行者を避けるなど、さまざまな使い方があります。渋滞時の極低速域での作動が難しいので、低速で機能しないケースも。他車両や歩行者との衝突を避けるために、自動でステアリング操作を行って他車線に逃げるシステムも登場しています。



最先端の技術では、衝突を避けるためにステアリング操作をするシステムも存在する。

■ 先進ヘッドライト

ハイ／ロービームの自動切替（遠くまで明るく見通せるハイビーム走行し、対向車がくると自動でローに切り替える）するシンプルなものから、複数のLEDを使ってきめ細かく照射エリアを調整するものなどさまざまなシステムが存在します。LEDのコストが低減するのにあわせて、プレミアムカーから大衆車に採用が拡大している最中。日本の「サポカー」制度（安全運転サポート車）でも先進ヘッドライトの採用が推奨されています。



複数のLEDを緻密に制御することで対向車を眩惑せずに、明るい視界を確保する。

■ 後方視界情報

後退時の後方視界を確保する「バックビューモニター」や、後退時に左右からくる車両を検知して警報で知らせる「リヤクロストラフィックアラート」、走行時に斜め後ろの死角の車両の存在を知らせる「ブランドスポットモニター（BSM）」などが存在します。「ブランドスポットモニター（BSM）」の警告はサイドミラー内などに表示されます。これらの機能は、ドイツのプレミアムブランドだけでなく、日本車の多くにも採用が進んでいます。



後退時に横方向から接近する車両を検知し警告する「リヤクロストラフィックアラート」。

■ 誤発進抑制機能

高齢ドライバーによるアクセルとブレーキの踏み間違いによる事故の予防に効果的なのが「誤発進抑制機能」です。センサーが壁などを検知すると、アクセルを踏んでも加速を抑えることで、飛び出での衝突事故を防ぎます。「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」とも呼ばれます。日本では「サポカー」制度（安全運転サポート車）として、誤発進抑制機能と自動ブレーキが推奨されており、装着車は「サポカー」と呼ばれるようになっています。



壁などの障害物を検知するとアクセルを踏んでも強い加速ができなくなる機能。

■ パーキングアシスト

車庫入れや縦列駐車などをアシストする機能が「パーキングアシスト」です。簡便なものは、駐車したい位置を設定すると、ステアリングだけをシステムが操作。人間がアクセル＆ブレーキを操作するタイプもあります。もちろん高性能版であれば、ステアリングとアクセルの両方をシステムが操作します。最も進んだシステムでは、ドライバーが車外からスマートフォンを使って車庫入れなどを行えるものも登場。自動運転に近づいています。



スマートフォンを使ってクルマの外から車庫入れを行えるのが最新のシステムだ。

■ ドライバーモニター

近い未来に実用化されるであろう自動運転では、ドライバーとシステムの間で運転作業を受け渡しする必要があります。そうしたときに必須となるのがシステムによるドライバーの監視です。運転を交代できる状態なのか？ それとも眠っているのか？ そうしたドライバーの状況を赤外線カメラなどを使って監視するのが「ドライバーモニター」です。近く本格的なシステムの実用化が予定されており、その後の普及が予想されています。



自動運転の時代に向けて、ドライバーの状況をモニターする機能の普及が予想される。