

TRAINING FOR
BENTAYGA
IN DUBAI



CONTENTS

1 TOPICS —
ベンティガ研修に日本から
5人が参加

2 COMPETITORS —
ジュネーブ・モーターショー
2016 リポート



3 NEW MODEL INFO —
新型車情報

4 NEW MODEL —
Flying Spur V8 S

5 LATEST NEWS —
ベントレー福岡が
グランドオープン 他



6 BASIC KNOWLEDGE —
ベンティガの新技术 Vol.5

TOPICS

ベンティガ研修に日本から5人が参加 車両の完成度の高さを実感

日本、韓国、オセアニア、東南アジアの販売店スタッフを対象としたベンティガの研修が2月22日～26日、ドバイで開かれました。日本からは5人のセールス担当者が参加。座学でベンティガの基礎を学んだほか、サーキットやオフロードコースで試乗を行いました。また、インストラクターの運転で砂漠地帯の走行も体験。あらゆる地形を難なく走破できるようテストを繰り返して開発されたSUVであるベンティガの完成度の高さを実感しました。

参加者が感じたベンティガ

ベントレー東京
吉野氏

ベンティガは、スポーツ、オンロード、オフロードのあらゆる走行性能を求めた欲張りな車です。しかし、今後多くのメーカーの参入が予想される高級SUV市場において、ベンティガに最も求められる特性は、ショーファーカーとしても通用する快適性だと思います。

ベントレー名古屋
黒澤氏

最初に感じたのは迫力あるエンジンサウンドとエグゾーストノートでした。そして、次に歯切れのよい素早いギアチェンジ。コーナリング時はSUVに乗っていることを忘れてしまうほどの身のこなしは想像以上でした（スポーツモード）。コンチネンタルGT系よりもメリハリがある運転感覚でした。

ベントレー大阪
山本氏

軽いアップダウンのあるオフロードコースでは、砂と砂利のため最初はあまりトラクションをかけませんでしたが、徐々にアクセル開度を大きくしてもスムーズに安定して走りました。視界には地面しか見えないような急斜面を下る際には、ヒル・ディセント・コントロールのおかげでステアリング操作に集中できました。腰高で重い車両だとは一切感じさせない印象で、いざという時の信頼感につながると思います。

ベントレー広島
棚橋氏

砂漠で感じたことのない車の不安定さを体感したが、それをものともせず前に進んでいく頼もしさや、砂を巻き上げフル加速する姿はほれぼれします。「ベンティガ自身の」自信に満ちた走りでした。テストコースで非日常的な路面や体勢を難なく走破してしまうところは、スタイルだけでなく本気のSUVを「創ったら」こうなるのだと感じました。

ベントレー福岡
徳永氏

オンロードで試乗してまず感じたのはその静粛性でした。着座位置が高いことを除けばフライングスパーに乗っていると錯覚してしまいそうです。ただし、小径のステアリングと新しいW12エンジンのため走りは非常にスポーティでした。コーナリング中もロールが抑えられ、ボディサイズを感じさせない走りを楽しめました。新しい装備の電動アクティブスタビライザーのおかげだと思います。

ベンティガ：メディアの評価は？

GENROQ

2016年4月号

究極のオールラウンダー

アメリカで行われたメディア試乗会で運転したベンティガの様子を掲載したGENROQ。運転席に乗り込んだ際に感じた内装のラグジュアリーさについて、驚きをもって伝えています。オンロード、オフロード、砂漠とどんな地形でも運転者の苦勞なしにクリアする姿から、記事タイトルで「究極のオールラウンダー」と評したのも自然なことなのかもしれません。

ROSSO

2016年4月号

これが世界最高峰

ROSSOが掲載したのは、南スペインのマルベリャでのモータージャーナリストの西川淳氏の試乗記。記事の冒頭では、世界最高峰の自動車メーカーであるベントレーが初めて導入するSUVを「自動車の歴史を塗り替えるトピック」と表現。内外装のデザインと質感の素晴らしさを高く評価しています。また、公道試乗やオフロード、砂漠での走行性能だけでなく、サーキット走行の面白さについても触れています。

COMPETITORS INFORMATION [競合車情報]

ジュネーブ・モーターショー 2016 リポート

話題の競合モデルが数多く発表

去る3月3日から13日にかけて、第86回ジュネーブ・モーターショーが開催されました。今回のショーではドイツ系メーカーの新作が例年に比べて乏しかった反面、スポーツカーや高級車メーカーの新作が目立ちました。ベントレーと競合する新作モデルの発表も多く、興味深いショーとなりました。



注目のベントレー競合モデル

Aston Martin DB11 [アストンマーティン DB11]



アストンマーティンは、DB9の後継モデルとしてDB11を発表しました。エンジンは5.2リッター V12ツインターボで、同社初のターボエンジンとなります。スペックは、最高出力608PS、最大トルク700Nmで、最高速度は322km/h、0-100km/h加速は3.9秒です。納車開始は2016年第4四半期を予定しており、日本でも受注を開始。最初に出荷されるローンチエディションの価格は25,915,720円、ベースモデルの価格は23,800,000円（いずれも暫定価格）となっています。



ラゲッジスペースは、大人2人の長距離ドライブにも充分対応する容量を備えています。オプション設定される写真のDB11専用ラゲッジセットは、インテリアカラーと同色の仕様にすることも可能です。

コンチネンタル GTに対して○か×か？

○

- ▶ 新世代のアルミニウム・プラットフォームによる軽量設計
- ▶ 最高出力が33PS高く、動力性能に優れる

×

- ▶ 608PSを後輪だけで駆動。AWDのような安定感がない
- ▶ 全高の低い2シーターで、乗降性と使い勝手に劣る

Maserati Revante [マセラティ・レヴァンテ]



マセラティは、以前から開発を進めてきたSUVモデル「レヴァンテ」を発表しました。ベースは同社のクアトロポルテおよびギブリで、エアサスペンションにより車高を5段階に設定できます。エンジンは2種類のカソリンエンジンと1種類のディーゼルエンジンを採用。3リッターのカソリンV6ツインターボエンジンを搭載したトップモデルの「レヴァンテS」では最高出力430PSを発揮します。ちなみにスイス市場でのベース価格は75,900 CHF（約870万円）。日本導入は2016年秋頃と見られています。



ラゲヅジルームは、上下方向の余裕は少ないものの、前後方向には余裕があります。リアシートはトランクスルー付きの60:40分割可倒式です。

ベンティガに対して○か×か？

○

- ▶ 重心が低く、前後重量配分50:50のスポーティな車体設計
- ▶ 3リッター V6 ターボディーゼルエンジンを設定

×

- ▶ 本格的なオフロード用ドライブモードがない
- ▶ 動力性能やインテリアのクオリティは価格相応

Porsche 911 R [ポルシェ 911 R]



ポルシェが発表した911 Rは、4.0リッター自然吸気エンジンに6速マニュアルトランスミッションを組み合わせた限定モデルです。911 GT3 RSと同じエンジンは最高出力500PS。各部の軽量化により、車重は911 GT3 RSから50kg軽い1,370kgです。1967年に誕生した初代911 Rと同様に、エクステリアは控えめなデザインに仕上げられているのが特徴。まさに「羊の皮をかぶった狼」です。3月2日から予約受注を開始しており、価格は26,290,000円（税込）です。



911 GT3 RSのリアスポイラーの代わりに911 カレラでお馴染みのリトラクタブルリアスポイラーを装備。また、911 R専用のリアアンダーボディディフューザーにより、必要なダウンフォースを確保しています。

コンチネンタル GT3-Rに対して○か×か？

○

- ▶ 自然吸気エンジン+6速マニュアルで痛快なドライビングが楽しめる
- ▶ 991台の限定生産のため値落ちしにくい

×

- ▶ エンジンの最高出力では80 PS、最大トルクでは240 Nmも低い
- ▶ 後輪駆動のため、AWDのような安定感がない

COMPETITORS INFORMATION [競合車情報]

McLAREN 570GT [マクラーレン570GT]



マクラーレンは同社スポーツシリーズの第3弾として570GTを発表しました。これまでのマクラーレン・モデルのなかでは、もっとも豪華で快適性を重視したモデルです。ステアリングや足回りをロングツーリングに適したチューニングに変更。インテリアは標準装備の固定式ガラス・パノラミックルーフにより明るく開放的な空間に。また、シート後方に220リッターのラゲッジスペースを追加しています。価格は27,527,000円(税込)で、2016年後半から納車開始予定です。

コンチネンタル GTに対して○か×か？

- - ▶ カーボン製シャシーで車重はわずか1,350 kg
 - ▶ 570Sクーペと同等の動力性能に快適性をプラス
- ×

- ▶ 容量アップしたものの使い勝手が悪いラゲッジルーム
 - ▶ ディヘドラルド・ドアのため閉所感が否めないコックピット

Ferrari GTC4 Lusso [フェラーリGTC4ルッソ]



フェラーリ・フォーの後継となるGTC4ルッソは、4シーター、4WD、4WSが特長のニューモデル。6.2リッターV12自然吸気エンジンの最高出力は、従来の660 CVから690 CVとなり、最大トルクは683 Nmから697Nmにパワーアップ。トランスミッションは7速デュアルクラッチ。0-100km/h加速は3.4秒、最高速度は335km/hです。フェラーリの4WDシステムは、新たに後輪操舵機能を統合。あらゆる状況で優れたドライバビリティを提供します。

コンチネンタル GT Speedに対して○か×か？

- - ▶ 新たに4WS機能を統合した4WDシステムと世界トップクラスの動力性能
 - ▶ 高級車カテゴリーでは珍しい、個性的なスポーツワゴンスタイル
- ×

- ▶ 個性的だがエレガントとは言い難いスタイリング
 - ▶ スポーティだが、8速ATに比べて快適性に劣る7速デュアルクラッチ

BMW M760Li X Drive



BMWは7シリーズのフラッグシップモデルとして、M760Li xDriveを発表しました。Mパフォーマンスによる6.6リッターV12ツインパワーターボ・エンジンを搭載し、最高出力600PS、最大トルク800Nmを発揮。0-100km/h加速は3.9秒、速度リミッターのないオプションのMドライバーズパッケージを装着した場合、最高速度は305km/hに達します。BMW 7シリーズではこのほかにも、3種類のプラグインハイブリッドモデルを発表しています。

フライングスパーに対して○か×か？

- - ▶ 将来の自動運転技術を部分実現した革新的なドライバー支援システム
 - ▶ 量産車初の革新的な機能を数多く搭載
- ×

- ▶ デザインは現代的だが、高級車らしい雰囲気さが希薄なインテリア
 - ▶ Mullinerに比べて自由度が少ないBMW Individual

NEW MODEL INFORMATION [新型車情報]



メルセデス・ベンツ GLC

発表・発売日	2月8日発表・発売
概要	<ul style="list-style-type: none">・ GLKの後継となる、現行Cクラスをベースにした新世代SUV・ レーダーセーフティパッケージを全モデルに標準装備・ 2.0リッター直列4気筒直噴ターボエンジンと9速ATによる高効率化
車両価格(税込)	GLC 250 4MATIC： 6,280,000円 GLC 250 4MATIC Sports： 6,780,000円
デリバリー開始時期	—



メルセデス・ベンツ S 400 4MATIC クーペ

発表・発売日	3月1日発表／3月中旬頃発売予定
概要	<ul style="list-style-type: none">・ Sクラスクーペでは初のV6エンジン搭載モデル・ 3.0リッター V6ツインターボで最高出力367 PS、最大トルク500 Nm・ 上級モデルと同等の安全・快適装備
車両価格(税込)	14,770,000円
デリバリー開始時期	—



マセラティ・ギブリ ディーゼル

発表・発売日	3月7日発表・発売
概要	<ul style="list-style-type: none">・ マセラティ史上初のディーゼルエンジン搭載・ 3.0リッター V6ターボディーゼルで最高出力275 PS、最大トルク600 Nm (オーバーブースト時)・ パワフルな排気音と燃費経済性、スポーツ性能を実現
車両価格(税込)	9,330,000円
デリバリー開始時期	2016年3月



アウディ Q7

発表・発売日	1月14日発表／3月16日発売
概要	<ul style="list-style-type: none">・ ボディ外寸を若干縮小しながらもより広く快適になった室内・ 初代から300kg削減された軽量ボディと高効率なTFSIエンジンによるクラストップレベルの燃費効率・ 最新のアウディ MMIとAudiバーチャルコックピットによる操作性
車両価格(税込)	Q7 2.0 TFSI quattro：8,040,000円 Q7 3.0 TFSI quattro：9,290,000円
デリバリー開始時期	—



BMW X5/X6

発表・発売日	3月10日発表・発売
概要	<ul style="list-style-type: none">・ X5とX6の安全装備を拡充・ 安全な車線変更をサポートする「レーン・チェンジ・ウォーニング」、衝突時に乗員を最適に保護する「アクティブ・プロテクション」を標準装備
車両価格(税込)	X5：8,650,000円～15,980,000円 X6：9,220,000円～16,250,000円
デリバリー開始時期	—



メルセデス・ベンツ Cクラスクーペ

発表・発売日	3月14日発表・発売
概要	<ul style="list-style-type: none">・ Sクラスクーペを彷彿とさせるリアのデザイン・ 全体のデザインディテールにはAMGラインを採用・ レーダーセーフティパッケージを全モデルに標準装備
車両価格(税込)	C 180 Coupé Sports： 5,470,000円 C 180 Coupé Sports+： 5,850,000円
デリバリー開始時期	—

NEW MODEL [ニューモデル]

フライングスパー V8 Sの投入でラインナップが充実

17MYのフライングスパーにV8 Sが追加されることが決定し、英国ベントレーモーターズは、このモデルについての新戦略を策定しました。これでフライングスパーはV8、V8 S、W12とラインナップが拡充し、お客様にそれぞれの違いを説明する必要性が増してきました。



フライングスパー V8 Sの特徴

フライングスパーの3モデルの中で最もスポーティなのがV8 Sです。それが最もよく現れているのがエクステリア。コンチネンタルGTと同様にワイド&ローを強調するロワーバンパーを採用し、ブラックラジエターグリル、リアディフューザー、新しいグリルインサートとの相乗効果により、スポーティで毅然とした外観となっています。

V8エンジンとトランスミッションには専用チューンを施しました。最高出力はV8の507PSから528PSに引き上げられ、最大トルクも20Nmアップの680Nm。1,700rpmという低回転域から最大トルクを発揮するトルクフルな走りが、ベントレーの哲学でもある「Effortless」を体現しています。

サスペンションは、快適性を損なわないように細心の注意を払いつつスポーティなセッティングに。2.5トン近いセダンとは思えない俊敏性の高いボディコントロールと意のままに操ることができるステアリングの応答性を実現しています。



ワイド&ローを強調したロワーバンパー



「B」をモチーフにしたウィングベント



Cピラーに輝く「V8 S」のバッジ



乗降時に気分を高める「V8 S」のステッププレート



ダークティントヘッドランプ&テールランプで迫力を倍増(オプション)



スポーティな外観をさらに強調するレッドキャリパー

■ フライングスパー V8 S主要諸元

全長	5,299 mm
全高	1,488 mm
全幅	1,976 mm
ホイールベース	3,066 mm
トレッド(前/後)	1,643 mm/1,642 mm
重量	2,425 kg
エンジン型式	4.0 L V8 ツインターボ
最高出力	528 PS@6,000 rpm
最大トルク	680 Nm@1,700 rpm
排気量	3,993 cc
最高速度	306 km/h
0-100km/h加速	4.9 秒

※数値はすべて本国参考値です。

フライングスパーのポジショニング

17MYで新たに加わったフライングスパー V8 Sは、フライングスパーを確固たるブランドとして確立するものです。その意味では、コンチネンタルシリーズにV8 Sが加わった時と似た状況と言えます。

		キーワード	ターゲット	標準装備
フライングスパー V8		モダン、高効率、洗練性	モダンでクラフトマンシップが詰まった快適なラグジュアリーセダンを求める人	19インチアロイホイール、モノトーンインテリア、外装色とヘッドライニングに制限あり。コンフォートサスペンション
フライングスパー W12		パワフル、エレガント、ラグジュアリー	クラス最高レベルの洗練性とクラフトマンシップを備えたEffortlessなパフォーマンスのハイエンドラグジュアリーセダンを求める人	ロイヤルカスタマーの期待に応えるべく、全てが標準装備
フライングスパー V8 S		スポーティ、現代風、俊敏性	快適性のなかにも現代風なスポーティさを備えたレスポンスの良いセダンを求める人	20インチアロイホイール、内装色と外装色は全て標準で選択可、レザーヘッドライニング、レスポンスサスペンション。

フライングスパー V8 Sとミュルザンヌ

フライングスパー V8 Sは、既存のベントレーのお客様に訴求する商品ですが、それだけでなくスポーツラグジュアリーという新たな定義を設定し、日常使いのできるパワフルでレスポンスの良いカリスマ性のあるセダンをお求めの若い世代をもターゲットにしています。フラッグシップモデルのミュルザンヌは、より個性的でスペースがあり、さらなるエクスクルーシブ体験ができるハンドメイドの車をお求めの方に訴求するものです。

		キーワード	特徴	想定される主な競合車
ミュルザンヌ		高潔、路上でのパワフルな存在感	3,266mmのホイールベース、至高の快適性とラグジュアリー、Effortlessなパフォーマンス、隠れるよう配置された最新技術、究極のビスポーク	ロールスロイス・ファントム、ロールスロイス・ゴースト
フライングスパー V8 S		スマートでパワフル	3,066mmのホイールベース、固めのサスペンション、スポーティな体験、すぐに手が届くよう配置された最新技術、クラストップの選択	メルセデスAMG S63、アウディ S8、マセラティ・クアトロポルテ GTS

※フライングスパー V8 Sの日本仕様の詳細は現時点では未定です。

LATEST NEWS [最新情報]

MOTOR SPORT

2016 年 GT アジアの日程が決定
日本ラウンドは7月に岡山と富士で

コンチネンタル GT3 が参戦する GT アジアシリーズの 2016 年の日程が決定しました。5 月 13 日～15 日に韓国国際サーキットで行われる第 1 戦を皮切りに、全 12 戦で熱い戦いが繰り広げられます。日本ラウンドは 7 月 1 日～3 日に岡山国際サーキットで第 5 戦と第 6 戦が、7 月 15 日～17 日に富士スピードウェイで第 7 戦と第 8 戦の計 4 戦が行われます。2015 年の GT アジアでは、ベントレー・チーム・アブソルートがチームとして総合優勝を果たしました。今シーズンはドライバーの総合優勝とのダブル優勝を狙うべく、チームは丸一となって準備を進めています。モータースポーツ好きのお客様にもお声がけいただき、コンチネンタル GT3 に熱い声援をお送りください！



今年も日本でのコンチネンタル GT3 の走りに熱いご声援を！

2016 年 GT アジア日程

テスト走行	5 月 9 日・10 日	韓国国際サーキット（韓国）
第 1 戦・第 2 戦	5 月 13 日～15 日	韓国国際サーキット（韓国）
第 3 戦・第 4 戦	6 月 10 日～12 日	プリアム国際サーキット（タイ）
第 5 戦・第 6 戦	7 月 1 日～3 日	岡山国際サーキット（日本）
第 7 戦・第 8 戦	7 月 15 日～17 日	富士スピードウェイ（日本）
第 9 戦・第 10 戦	9 月 2 日～4 日	上海国際サーキット（中国）
第 11 戦・第 12 戦	10 月 21 日～23 日	浙江国際サーキット（中国）

NEW DEALER

ベントレー福岡がグランドオープン

ベントレー福岡が 2 月 20 日、正式にグランドオープンしました。最新の CI に準拠した店舗で、1 階の新車ショールームには常時 4 台、2 階の中古車展示エリアには最大 10 台を展示できる国内最大級のベントレーショールームです。また、3 機のリフトを備えたサービス工場も併設しています。グランドオープン初日には、2 部構成でイベントを実施。第 1 部ではベントレー モーターズ ジャパンのティム・マッキンレー代表が出席し、メディア関係者のほか各関係者を招いてオープニングの記念式典を行いました。第 2 部ではベントレーオーナーをはじめとするベントレー福岡のお客様を招待してのレセプションパーティーを開催。ジャズピアニストの森田真奈美さんの演奏と、ボーカリストの松本ゆりふぁさんの歌声を交えた雰囲気あるパーティーとし、お客様に楽しんでいただきました。



※出典：ベントレー福岡ブログ (<http://bentley-fukuoka.blogspot.jp/>)

GUIDE LINE

プレオウンドの掲載写真撮影について

ベントレーのビジネスにとって、プレオウンドカーも重要な要素の 1 つです。ベントレー モーターズ ジャパンでは、認定中古車検索サイトまたは販売店の認定中古車サイトに掲載する写真に関して、注意点および写真の順番を定めています。認定中古車の写真を撮影してサイトに掲載にする際には、これらの注意点と順番を守るよう、ご協力をお願いいたします。

適切な画像の例



○ 斜め前から適切に撮影されています



○ 適切な高さから撮影された真横の写真です

認定中古車を撮影する際の注意点

- 認定中古車の写真は、およそ目線の高さ（約 1.7m）くらいから撮影してください。
- 過度にワイドまたはズームのレンズは使用しないでください。
- 明るすぎたり暗すぎたりせず、自然な露出になるようにしてください。
- ベントレーのロゴサインやパイロンの前での撮影はしないでください。
- 他社の車両が写り込まないように注意してください。



○ 助手席側からステアリングとインパネが撮影されています

写真を掲載する順序

- 1 エクステリア：斜め前
(サンプル通りではなく左斜め前から撮影してください)
- 2 エクステリア：真正面
- 3 エクステリア：真横
- 4 エクステリア：真後ろ
- 5 エクステリア：斜め後ろ
※ この後に追加でその他エクステリア（ホイールやウィングベントのアップなど）の写真掲載が可能です
- 6 インテリア： 助手席側から運転席側に向けてインパネ全体とステアリングの写真
- 7 インテリア： ドライバー目線からステアリング、インパネ全体の写真
- 8 インテリア： リアシートからフロントシート
- 9 インテリア： リアシート（4 ドア車のみ）
- 10 インテリア： ステアリングホイール
※ この後に追加でその他インテリア（シフトレバーや TSR のアップなど）の写真掲載が可能です

BASIC KNOWLEDGE [基礎知識]

Bentayga の新技術 Vol.5

new 6.0 W12 TSI Engine

新設計 6.0L W12 TSI エンジン



新型W12 TSIエンジンは、絶対性能からドライバビリティ、効率性、経済性、環境性まで、すべての面で世界最先端の技術が盛り込まれた新世代のパワーユニットです。

ハード面から制御系まで、全面刷新された新型W12ツインターボエンジン

2002年に登場したベントレーの6.0リッター W12 ツインターボエンジンは、ベンティガに搭載するにあたってフォルクスワーゲンと共同で全面的な見直しを行い、新しい「W12 TSI エンジン」として誕生しました。新たな機能を追加しながら従来のW12に対して30kgの軽量化と、全体で11.9%の効率向上が図られたニューエンジンは、最高出力608PS/5,250 ~ 6,000rpm、最大トルク900Nm/1,250 ~ 4,500rpmを発生。最高速度301km/h、0-100km/h加速4.1秒という、SUVとしては驚異的な動力性能を引き出しています。また、CO₂排出量は292g/kmで、ユーロ6のフェーズ2をクリアしています。以下に、新たに採用された、あるいはブラッシュアップされたW12 TSIエンジンの注目機能をピックアップしました。エンジンメカニズムに興味を持たれたお客様とのセールストークに、ぜひご活用ください。



可変シリンダーシステム

エンジン負荷が低い走行状況を検知して、一部のシリンダーの機能を停止させるシステムです。W12 TSIエンジンの場合、3 ~ 8速の間でエンジン回転数3,000rpm以下、出力トルク300Nm以下の場合に自動的に作動。左バンク6気筒の吸排気バルブ作動、燃料供給、点火をすべて休止させることで、主として高速巡行時の燃料消費量を大幅に低減させます。

スタート・ストップテクノロジー

車両停止時だけでなく、停止に近い速度のときにもエンジンを止めて惰性走行させる、ベントレーが他社に先駆けて採用した環境向上機能です。これとは別に、5 ~ 8速の間で走行中にドライバーがアクセルペダルを戻したとき（高速道路を一定速度で巡行中など）、トルクコンバーターを開放してエンジンをアイドリング状態にし、惰性走行を行う機能も搭載されています。この場合、アクセルを再び踏み込むか、下り坂で速度が上昇した場合には、トランスミッションが再び接続されます。

直接噴射とポート噴射の併用

W12 TSIエンジンの燃料供給システムには、ベントレーとして初めて燃焼室に直接ガソリンを噴射する「ダイレクトインジェクション（直噴）」と、吸入ポートに噴射して混合気としてエンジンに送り込む「ポートインジェクション（ポート噴射）」の併用式が採用されました。燃焼室内の温度を下げ、結果的に圧縮比が高められる、薄い混合比による成層燃焼が可能になる、ダウンサイジングターボとの相性がいいなど、経済性や環境性、効率性を重視する現在のクルマ作りでは欠かすことのできない直噴ですが、アイドリングや低回転域、負荷の低い状況では、混合気が流れ込む過程で渦を作るポート噴射の方が効率が高いケースがあります。そこで、W12 TSIではエンジン回転数や負荷に応じて、直噴とポート噴射を使い分ける、あるいは併用することで、それぞれのメリットを引き出し、デメリットを補完して動力性能と経済性、環境性をさらに高いレベルでバランスさせることに成功しています。

合計約 42,000 ものパラメーター

エンジン制御システムにはFlex-Ray通信システムを採用。約1,400の特性マップ、約1,800の特性カーブ、約33,000の特性値、約5,100のデーターマトリクス、トータルで約42,000のパラメーターが設定されており、走行状況やドライバーの好みに応じて様々な走りを提供します。

ツインスクロールターボチャージャー

タービンを回転させる排気ガスの経路を2つに分けることで、ターボラグの少ない効率的な稼働を実現するツインスクロールターボ。さらなる効率の追求と制御システムのアップグレードによって、ベンティガの新型W12エンジンでは、旧型エンジンの2倍の速さに相当する、わずか1.1秒でトルクデリバリーを5 ~ 90%の範囲で調整できるようになりました。

オフロード用エンジニアリング

本格SUVとして、傾斜地や急こう配、河川での走行も想定しているベンティガ。最高35度まで傾斜しても、エンジン各部やターボユニットにオイルを供給できる構造や、一定の深度まで水が浸潤することのない特別な密封設計を採用。エレガントなスタイルの中に、いわゆるオフロード4駆の機能が盛り込まれています。

独立3系統冷却システム

ベンティガのエンジンには3つの独立した冷却水路があります。1つはシリンダーヘッドの温度をできるだけ早く適正温度まで上昇させ、エンジン性能を最大限に引き出し、排出ガスを抑えることを目的にしたもの。2つ目はエンジンブロックとオイルシステムを冷却するもの。3つ目はターボチャージャーを冷やすためのものです。それぞれ専用のウォーターポンプを持ち、個別に制御されています。