添付3

アストンマーティンDBX：ドライビング・ダイナミクス

ドライビング・ダイナミクス・ハイライト：

- **電子制御センターおよびリア・ディファレンシャルを採用する新しい4輪駆動システムは、運転状況にかかわらず、トルクを精妙に配分**
- **ライドハイトとスプリングレートにアジャスタブル機構を採用する新しいアダプティブ・トリプルチャンバー・エアサスペンションは、多種多様な場面に対応するサスペンション・パッケージを提供**
- **新しい48Vエレクトロニック・アンチロール・コントロール・システムが、スポーツカーに匹敵するグリップとハンドリングを実現**
- **新しい“'テレイン”ドライビング・モードにより、ドライバーはオフロードでも自信を持って走行可能**
- **専用開発のクイックレシオ・ステアリング・システムが、機敏でレスポンスの良いステアリング特性に寄与**
- **新しいピレリ P-Zero タイヤがあらゆる運転環境に対応**
- **ハイレベルなグリップ性能、運転する歓びを提供するハンドリング**
- **新しいエレクトロニック・スタビリティ・コントロール（ESC）システムが、統合型スタビリティ・コントロールを提供**

ラグジュアリーSUVとしてデビューする新型アストンマーティンDBXは、どのような路面でもドライバーに最上級の自信を与えることを目的に開発されています。アストンマーティン・ウィング・エンブレムを装着したモデルとして、たとえSUVであっても、同ブランドのアイコン的スポーツカーに迫るダイナミクスとエモーションを提供するポテンシャルを備えていなければなりません。

専用開発のオールアルミニウム・ボディ構造は、多用途なSUVの基本骨格に最適であり、圧倒的な剛性により、サスペンションとドライブトレインがその能力をフルに発揮できる基礎としても完璧に機能します。フロント・ダブルウィッシュボーン・スプリットリンク・サスペンションとリア・マルチリンク・サスペンションが圧倒的な精密性とともにあらゆる路面に対応できるのは、アルミニウム構造と鋳造アルミニウム・サスペンション・マウントによって、驚異的な剛性が確保されているからです。ボディ構造と同様、DBX用に専用開発されたクイックレシオ・ステアリング・システムも、剛性の高い構造を最大限に活かして、正確極まりないフィードバックを提供、ドライバーの自信を高めながら、レスポンシブなコントロールを実現します。

このような基本骨格に加えて、最新テクノロジーを惜しげなく応用、DBXにふさわしい多様性を約束しています。アダプティブ・トリプルチャンバー・エアサスペンションのおかげで、ライドハイトを45mm上昇させたり、50mm下降させたりすることができ、駐車時や乗降時のアクセス性が高められています。ライドハイトを上げた状態では、アプローチ・アングルが22.2° から25.7° に増加し、ディパーチャー・アングルも24.3° から27.1° に引き上げられ、ブレークオーバー・アングルも15.1° から18.8° に増大します。これにより、DBXは、歴代アストンマーティンが足を踏み入れようとしなかった悪路も走行できるだけでなく、過酷なオフロード環境においても、そのポテンシャルを遺憾なく発揮することができます。

可変ライドハイト以外のニュー・テクノロジーとしては、48Vエレクトロニック・アンチロール・コントロール（eARC）システムが挙げられます。eARCシステムが採用された結果、従来型のアンチロールバー（スタビライザー）は姿を消しただけでなく、スポーツカーのダイナミズムとラグジュアリーSUVに期待される上質な乗り心地が提供されています。もっともアグレッシブなセットアップを選択すると、DB11と同等レベルまでロールを低減させることが可能です。その一方で、eARCは、各ホイールのトラベルを個別制御することにより、最大限のストローク自由度を約束します。これは、バンプを通過する時や悪路から乗員を隔離する際に大きなアドバンテージをもたらすばかりか、各ホイールに激しい動きが要求される過酷なオフロードを走破する時にもアドバンテージを提供します。

eARCシステムと14.4:1のクイックレシオを持つステアリング・システムが組み合わされた結果、DBXは、スポーツカーと同等の俊敏性を備えています。ロング・ホイールベースながらも、このステアリング・システムのおかげで、エキサイティングなだけでなく、自信さえ感じさせるダイナミズムを実現しています。さらに、ピレリと共同開発した3種類のタイヤも、ダイナミック・フィールに寄与しています。なお、ピレリは、アストンマーティンの公式テクニカル・パートナーです。標準装備されるP-Zeroタイヤの他、オールシーズン・タイヤのScorpion Zeroや、Scorpion Winterタイヤが用意されています。いずれのタイヤを選んでも、DBXは、オンロード、オフロードを問わず、その能力を余すところなく発揮することが可能です。

もちろん、DBXドライバーの自信に寄与するのは、サスペンションだけではありません。ステアリングやタイヤも大きく貢献しています。4輪駆動システムは、あくまでもスムーズにV8ツインターボ・パワーを4つのホイールに伝達します。電子制御アクティブ・センター・トランスファー・ケースは、その時々のトラクション要件に応じて、フロントとリアにトルクを分配します。フロントおよびリア・アクスル間のトルクスプリットは、運転条件やドライブ・モードに応じて、刻一刻と変化します。アクティブ・センター・トランスファー・ケースは、フロントとリアに47:53でトルクを配分するだけでなく、状況によっては、リアにほぼ100％のトルクを伝達することもあります。左右リアホイール間のトルクスプリットは、電子制御リミテッド・スリップ・ディファレンシャルにより、トラクションまたはダイナミクスを最大限に発揮するよう、状況に応じて適正配分されます。

アクティブ・ディファレンシャルに加えて、ブレーキングによるトルク・ベクタリングも実行されます。フロントに
φ410×38mm溝付きベンチレーテッド・スチール・ディスクと6ピストン・アルミニウム・キャリパー、リアに
φ390×32mmディスクを装着するDBXは、DBS Superleggeraと同等の制動パフォーマンスを発揮します。コーナー進入時、必要に応じて各ホイールに自動的に個別制動をかけ、俊敏性を高めます。

歴代アストンマーティンに採用されたことがない、ヒル・ディセント・コントロール（HDC）が装着されている点も、DBXがSUVモデルであることを明確に示しています。HDCは、エンジンブレーキとアンチロック・ブレーキ・システム（ABS）を協調制御し、傾斜がきつく、滑りやすい下り坂でも安全かつ節度ある走りを実現します。DBX専用に進化した新しいエレクトロニック・スタビリティ・コントロール（ESC）システムには、ロールオーバー・スタビリティ・コントロールも含まれます。ボッシュ製のこの新しいESCシステムは、さまざまなデータを収集する中核ECUとして機能し、すべての状況下でブレーキング・パフォーマンスを最適化します。

DBXのドライビング・モードには、6種類の設定が用意されています。アクティブ・ディファレンシャル、アダプティブ・エアサスペンション、eARC、ESCなどの設定を変更、特定の状況にクルマをテーラーメイドすることができます。SportとSport+は、オンロード・セットアップであり、オフロード走行を主眼に置くDBXには、これに加えて、TerrainとTerrain+のふたつの新しいモードが設定されています。明確な意図を持った4種類のモードに加えて、さまざまな要件に合わせてフルにカスタマイズできるセットアップが設定されています。各ドライバーのセットアップは、キーと連動して記憶されるため、複数のドライバーが独自設定で走行することができます。

DBXは、深さ500mmの河川を渡河できる能力も備えています。こうした渡河性能を確保するため、例えば、エレクトロニック・リア・ディファレンシャルには、ブリーザーパイプが施されています。けん引してきたトレーラーからボートを水面に降ろす際、後退しながら湖畔や岸辺に接近しなければならず、リアに特化した渡河能力が不可欠です。

DBXは、アストンマーティンのモデルラインナップに新たなダイナミクスを追加しています。このため、ビークル・アトリビュート・エンジニアリング担当チーフエンジニアのマット・ベッカー率いるチームは、通常のテストだけでなく、これまでとは異なるダイナミックおよび耐久テストを計画・実施しなければなりませんでした。DBXは、プロトタイプ時代にニュルブルクリンクで8,000kmに及ぶテストに臨み、ブレーキおよびタイヤ開発を行いました。当然のことながら、さまざまな場所に出向いてオフロード・テストも実施されました。そのひとつが、WRCラリーGBの名物スペシャルステージ、ウ

ォルターズ・アリーナです。このステージは、DBXが製作される予定の南ウェールズのセント・アサンに近い場所に存在します。

DBXは、非常に幅広いドライビング・エクスペリエンスを提供します。そして、圧倒的なグリップを介して、ごく自然にファン・トゥ・ドライブと人車一体感も提供します。クイックレシオ・ステアリングホイールが、SUVとは思えない俊敏性を約束、その背後で響くサウンドトラックは、まさにスポーツカーのそれであり、DBXのストレート・パフォーマンスと見事に一致しています。河川を渡り、悪路を走破する姿は、これまでのアストンマーティンとは一線を画しています。さらに、最良のグランドツアラーにも匹敵する洗練された乗り心地で長距離走行をこなし、高いレベルの日常性も備えています。DBXとは、アストンマーティン史上もっとも自信に溢れ、もっとも多様な能力を持つモデルであり、アストンマーティンならではのクオリティはもちろん、新たな資質さえ備えています。

ベッカーは、次のように語っています。「テスト中、舗装路で確認したラテラル・グリップ・レベルは、それこそ信じられないものでした。サーキットおよびオンロード・パフォーマンスは、それこそSUVの限界のその先を見せてくれるレベルに達しており、多くの場面でアストンマーティン・スポーツカーと同等の走りを示しました。入念にデザインしたサスペンションと大きなホイール・トラベルのおかげで、オフロード・パフォーマンスは、我々の想定を超えていました。」