BENTLEY MULSANNE

ベントレー・ミュルザンヌ

ベントレーは21世紀になってもなお貴族階級のためのベストなサルーンであり続けているのか?
伝統のV8OHVを引き継ぐ最後の“本物のベントレー”であるミュルザンヌで、それを確かめる。

photo: Stan Papior

MODEL TESTED ◎テスト車輌概要

●BENTLEY MULSANNE●車両本体価格:3380.0万円●日本発表時期:2010年3月16日
●最高出力:512ps/4200rpm●最大トルク:104.0kgm/1750-3250rpm
●0-97km/h加速:5.7秒●113-0km/h制動距離:48.5m●最大求心加速度:0.93G
●テスト平均燃費:6.3km/ℓ●二酸化炭素排出量:393g/km

WE LIKE	魅力的で上質な内装のキャビン、ドライビングの満足度、強力なパフォーマンス
WE DON’T LIKE	あまり優れていない高周波振動の吸収性能、介入頻度が煩わしいESP、CO_2排出量の多さ

1 DOOR MIRRORS
ドアミラー

ミュルザンヌのドアミラーは熱線の入った電動格納式で、クルマが後退するときには鏡面が自動的に下を向く。さらにふた通りのポジションメモリーと自動防眩機能を備え、ターンシグナルライトが組み込まれている。

2 FRONT LIGHTS
ヘッドライト

大型のヘッドライトは1950年代のベントレーSタイプをイメージしたものだ。メインビームはツインバイキセノンランプで、補助としてLEDライトを備えている。

3 POLISHED STAINLESS STEEL
鏡面仕上げ

ベントレーの“光り物”といえば、それはポリッシュ仕上げのステンレスを意味する。トレッドプレート、メイングリル、ドアハンドル、窓枠、Bピラープレートなどがそうだ。ベントレーいわく、この光り物を使っている自動車メーカーは世界中で同社だけだという。

4 FLYING ‘B’ MASCOT
フードマスコット

標準で備え付けられるのはベントレーの羽の付いた“B”ロゴだが、オプションとしてフライング“B”マスコットが用意されている。

ベントレー・ミュルザンヌは、いわば80年がかりで仕上げられたモデルだ。前回、ベントレーがビスポークモデルを一から開発したのは、W.O.ベントレーがまだ在籍していた頃の話である。当時、世界は重大な経済的危機の瀬戸際にあり、またベントレー自身も、ロールス・ロイスに買収されようとしていた。

現在の状況は、そんな1931年にやや似ているが、ベントレーは今、少なくとも自らが健全な状態にあると考えているようだ。確かに彼らが先日公表した販売実績は不況後の成長期にあることを示しているし、新CEOのヴォルフガング・デュルハイマーの指揮のもと、クルーは自分たちの製品のアップデートをこれまでより早いサイクルで行えるよう取り組んでおり、たびたび取り沙汰されているとおりSUV追加も計画されている。そうして拡大していくラインナップの頂点に立つのがこのミュルザンヌというわけである。

この新しいフラッグシップは、差し当たってふたつのことを証明しなければならない。まず第一に、フォルクスワーゲンがベントレーに、3000万円以上のスペシャルモデルをクルーで開発する自由と機会を与えたのは正しかったということの証明だ。そして第二に、ベントレーが提供するコアバリュー、すなわち途方もないパフォーマンスを涼しい顔で発揮する能力とハンドメイドによる豪華さがベントレーの何分の1かの価格で実現されるようになった現代のマーケットにおいて、そういうハイクオリティに慣れてしまった顧客が相手でも、ベントレーが依然としてアピールを

HISTORY
●最後の切り札

初代ミュルザンヌがベントレーを蘇らせた。

速くて重いクルマを造るベントレーの評判が高まったのはロールス・ロイスの傘下に入ってからだが、少なくとも1980年までの10年間、ベントレーは不況の真っ直中にあった。そんな彼らの最後の切り札が、初代ミュルザンヌだった。幸い、この2200kgのフラッグシップは人びとの心をとらえ、続くターボバージョンのおかげもあって、ベントレーは1980年代末までに、ロールス・ロイスの2倍の台数を売るようになった。

5 PARKING SENSORS
パーキングセンサー

パーキングセンサーを標準装備し、サウンドとダッシュボードの表示でドライバーに検知結果を知らせる。こんなセンサーが埋め込まれていないバンパーを好む人もいるだろう。

6 REAR SCREEN
リヤスクリーン

ミュルザンヌのリヤウィンドスクリーンは、大型ベントレーで初めての、ボディパネルに囲まれた縁取りのないタイプである。横から見た輪郭では見えない。また、このクルマの流れるようなシルエットにも貢献している。

7 CHROME STRIP
クロームストリップ

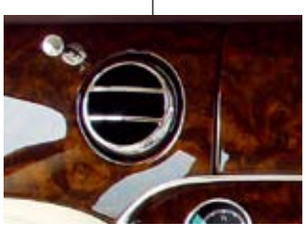
安っぽいプラスティックはどこにも使われていない。バンパーに備わるクロームのストリップも、ポリッシュ仕上げのスティールである。これはトリムではない。ベントレーはこれを"装飾"と呼ぶ。

8 BOOTLID
トランクリッド

トランクリッドのパネルには複合プラスティックポリマーの軽量素材が使われている。DABオーディオ用のアンテナと、テレビ(装着車)のためのアンテナが組み込まれている。

1 WOOD FASCIA
ウッドパネル
ダッシュボードのウッドパネルがキャビン全体を取り囲む。明るい色または暗い色に染められたウォールナットか、ピアノブラック仕上げが選べる。

2 INSTRUMENT
インストルメント
スピードメーターとタコメーターが、通常とは上下が逆に取り付けられた航空機スタイルとされている。メーターの針は右上から左上に向かって時計回りに動く。



3 AIR VENTS
エアコン吹き出し口
トレードマークの"ブルズアイ"エアベントは、普通のベントに比べると調節がしにくいが、見た目は魅力的だ。風量の調整はオルガンストップ式のボタンで行う。

4 MMI CONTROLLER
MMIコントローラー
アウディ・スタイルのMMIコントローラーは、このクルマとVWグループ製品とのつながりを示す数少ないパーツのひとつである。スイッチ類の見た目と操作感には高級感と特別感がある。

5 VOICE OPERATION
音声操作
使い手がコマンド(たとえばGPSナビの行き先入力)の認識方法に慣れれば、音声認識はきちんと機能する。

持っているということの証明である。

DESIGN&ENGINEERING
●意匠と技

★★★★★★★★☆☆

ミュルザンヌの全長は5.6m弱にまで達しており、これはロングホイールベース仕様のジャガーXJより約35cmも長く、ベントレー自身の基準からしても大型である。前任のアルナージと比べても20cm近く長いわけだが、しかし英国仕様の公称車重は2585kgで同一だ。

重量増なしにサイズを拡大できたのは軽量化の恩恵だ。ミュルザンヌのボディは、スティールモノコックにスーパーフォームプロセスで作られた軽量なアルミ製ドアとフロントフェンダー、それに複合素材製のトランクリッドの組み合わせで構成されているのである。

そのボディの下にあるのはミュルザンヌ専用の新型シャシーで、サスペンション形式は前がダブルウィッシュボーン、後ろがマルチリンクだ。可変制御されるエアスプリングを採用しており、高速走行時には車高を低くして空気抵抗を抑制し、積載状態にかかわらず地上高を一定に保つ。

エンジンは旧来の6.75ℓツインターボV8をリフレッシュしたものだ。可変カムタイミング、気筒休止システム、軽量ピストン/コンロッド/カムシャフトなどの新技術が盛り込まれており、最高出力512ps、最大トルクは104.0kgmを発生する。ほかのエンジンも検討されたそうだが、オーナーがビッグ・ベントレーに期待する、余裕ある強大な低回転トルクを生み出せないという理由から、それらは採用にいたらなかったようだ。

ギヤボックスはZF社製の最新8段A/Tである。驚いたことにベントレーのフラッグシップモデルは、10年も経たないあいだに前進ギヤの数が4段(旧型アルナージ・レッドラベル)からその倍になったというわけだ。

INTERIOR
●室内

★★★★★★★★★★

センターコンソール最上部には8インチのGPSナビゲーション用スクリーンが組み込まれ、ウッド張りのカバーがほとんど音もなく開くと現れる仕掛けになっている。内側が革張りで、エッジがクローム仕上げされた引き出しには、iPodコネクターまで備えられているが、こうしたディテールはこのクルマの基本理念を縮小サイズで表した部分といえるだろう。すなわち最新テクノロジーと究極の快適さを、贅沢で優雅な比類なき作法によって顧客に届けるという姿勢だ。

このクルマのキャビンにふんだんに使われている、高級感あふれる皮革と金属とウッドは、贅沢な雰囲気だけでなく、暖かみのある居心地のよさも醸し出している。サイズ的なスペックだけで見れば、同様な室内を備えているリムジンはほかにもある。だが、ミュルザンヌのように、堅苦しい雰囲気を出さずにゆったりとした豪華さを感じさせるクルマはそう多くない。

前席シートは背が高く、快適かつサポート性に優れ、12方向にアジャスト可能だ。ステアリングホイールはかなり大径で、リムはウッド製であり、好みのポジションに容易に調節できる。

ダッシュボードは光沢のあるウッドとソフトなレザーで覆われ、ポリッシュ仕上げのステンレススティールのトリムがアクセントを添える。これまでのベントレーのようなブライトリング製の時計はないが、お馴染みのオルガンストップ型ベンチレーションコントロールは健在である。

われわれはかつて、ロールス・ロイス・ゴーストのキャビンコンポーネントがBMW7シリーズからの流用であることを批判した。けれど、このミュルザンヌについては、室内装備の独自性や、手に触れる部分のマテリアルの高いクオリティを賞賛しなければなるまい。センターコンソールのほんの小さなツマミ(14個のスピーカーを備えるオーディオシステムの音量調節用)にさえ、息をのむような美しさがある。

後部キャビンの贅沢さも同様に素晴らしい。8方向にアジャスト可能なヒーター付きシートが備えられ、レッグルームは最大で1050mm、ヘッドルームは940mmを確保している。足元はメルセデス・ベンツSクラスやアウディA8より広く、頭上

の余裕はあと50mmでレンジローバーに匹敵するほどの大きさである。

PERFORMANCE
●動力性能

★★★★★★★★☆☆

動力性能テストは、滑りやすいウェット路面という、ミュルザンヌにとって不利な条件下で行われた。また、テスト車両は数々のオプションを装備しており、それによって2745kg（ベントレーが公称する英国仕様の標準車重より160kgも重い）にまで増加した車重も同様だ。

だが、そんな巨体にもかかわらず、このクルマは0-97km/h加速において往復平均5.7秒を記録し、わずか13.7秒で161km/hに到達した。この数値はベントレーの公称より若干遅く、また、われわれが昨年テストしたゴーストと比べても遅いが、絶対的に遅いというわけではない。何せこの3t近いリムジンが、われわれが2008年にテストした三菱ランエボXより鋭く加速するのだ。

速さの秘密はもちろん、チタン製プッシュロッドなどで改良されたV8エンジンにある。起源は1952年にまで遡る歴史あるユニットだが、ミュルザンヌの長いボンネットの下で、今なお素晴らしいフィールを感じさせてくれる。高い洗練度と力強さを備え、これまで同様に勤勉で特徴的なサウンドにも陰りはない。そして、現代のギヤボックスにも完璧にマッチしている。

アイドリング時はとても静かだが、ニュートラルでスロットルをあおると、このエンジンが秘めるかすかな野蛮さが垣間見える。クランクシャフトが瞬時に3500rpmオーバーまで回り、ミュルサンヌの巨体を横に揺さぶるのだ。

ギヤを入れれば、このツインターボV8は強力でターボラグのない加速をもたらす。手綱を緩めてやれば、この車重にして活発さすら感じられるほどである。4500rpmまでしか回らないが、ZF製ギヤボックスが的確にギヤを変えてくれるおかげで、フレキシビリティに不満を感じることはない。どんなときでも、6段の選択肢から最適なギヤが選ばれ、直ちに強力なパフォーマンスを得ることができる。

多くのオーナーにとってもっと重要なのが、このクルマが提供する洗練度であろう。そしてミュルザンヌは、その領域においては非常に秀でているといえる。アイドリング時における騒音計の数値はたった39dBだったが、これはゴーストより5dBも小さい。80km/h時ではジャガーXJ 3.0Dより4dBも静かだ（違いに気づくには十分な差である）。ただしその速度だと、ゴーストはミュルザンヌよりも1dBほど静かである。ファントム・クーペも同様だ。

RIDE&HANDLING
●乗り心地と操縦安定性

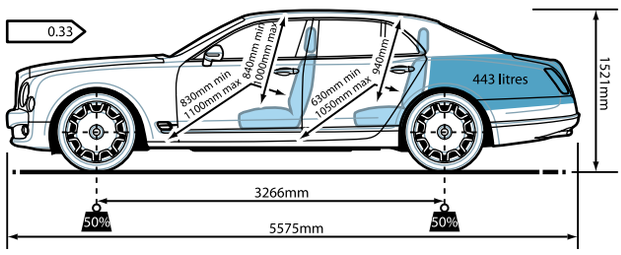
★★★★★★★★☆☆

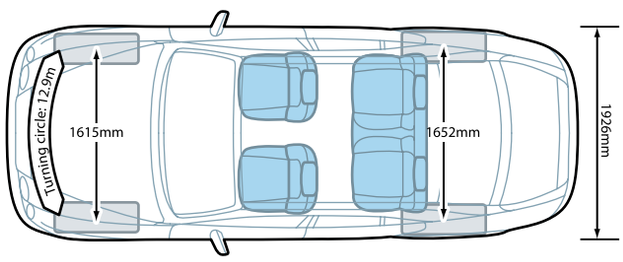
走行性能におけるミュルザンヌの最大の長所は適応性だ。欠点がないわけではないのだが、エアサスペンションシステムのおかげで、快適なリムジンと控えめながらドライビングが魅力的なスポーツサルーンの両方を、このクルマは巧みに演じ分けて見せる。

このクルマのドライブダイナミクスコントロールシステムには、4つのポジションが用意されている。そのうちのひとつ、“コンフォート”は、市街地での乗り心地がもっとも優れたモードだ。それでいてカントリーロードでも、オーナーの多くが満足できるであろうリラックスした走行ペースでなら、十分な足捌きを披露する。

現代のロールス・ロイスやハイスペックのSクラスといった厳しい基準に照らして評価すると、このサスペンションの提供するなめらかさはそれらの水準にはおよばない。ミュルザンヌの乗り心地はたいていの状況において文句なしに快適だと思えるが、鋭い衝撃を吸収する能力にお

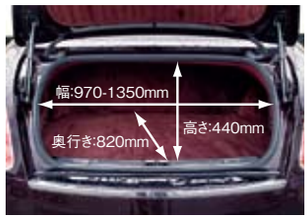
HOW BIG IS IT?
サイズはどれくらい?





豪華装備が整ったキャビンはエレガントで居心地がいい。

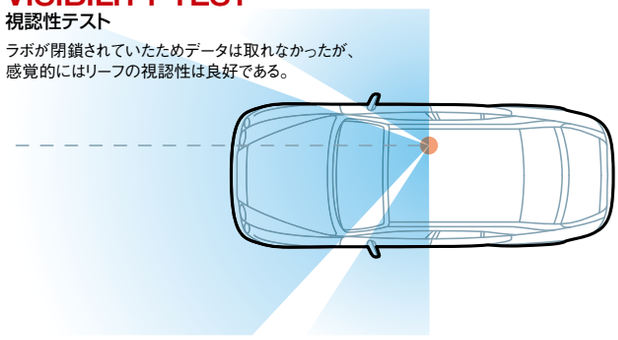
余裕たっぷりの後席には8ウェイ調整とヒーターが備わる。



443ℓと十分な大きさがある。リヤシートバックは固定式だ。

VISIBILITY TEST
視認性テスト

ラボが閉鎖されていたためデータは取れなかったが、感覚的にはリーフの視認性は良好である。



UNDER THE SKIN
●伝統の V8 に積み重ねられた技術

環境保護に対する貢献度を、自動車メーカーがひとつのエンジンから引き出せる商品寿命の長さで評価するならば、ベントレーは自動車界における小さな熱帯雨林のような存在だといえるかもしれない。

ミュルザンヌのツインターボ6.75ℓV8は、その基本的な構造を、クルーが50年前に作ったLシリーズ・エンジンから受け継いでいる。とはいえ、当時のエンジニアからすれば、現在のエンジンの内部部品は見覚えのないものばかりだろう。完全な設計の見直しによって、そこには300もの新しい部品が使われているからだ。

たとえば21世紀に入って、ふたつの電子機械コントロールシステムが導入された。カム位相と可変排気量システムである。後者は、必要のないときには8気筒のうちの4気筒を休止させ、燃料消費を抑えるための装置だ。ベントレーのエンジニアリングでチーフを務めるウルリッヒ・アイヒホルンによれば、このエンジンはきわめて効率が高く、ベントレーの初代V8が出した排ガスに含まれる未燃焼の炭化水素を燃料にして、アイドリングが可能だという。

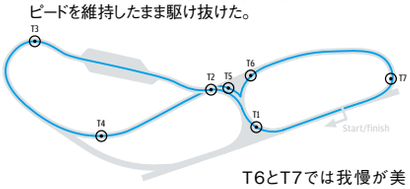
ミュルザンヌに積まれた改訂版V8は気筒休止機構を備える。

TRACK NOTES
サーキットテスト

■ドライサーキット
ベントレー・ミュルザンヌ
ラップタイム:1分22秒3
ロールス・ロイス・ゴースト
参考タイム:1分19秒8

ずっしりと重い体躯にもかかわらず、ミュルザンヌはドライサーキットでのテストで立派な身のこなしを示した。グリップは強力で、シャシーはバランスに優れている。ボディロールは顕著だが、ブレーキはサーキットでのテストを十分に耐え抜いた。

高速コーナーのT4ではロールが顕著だったが、アンダーステアはなく、驚くべきスピードを維持したまま駆け抜けた。

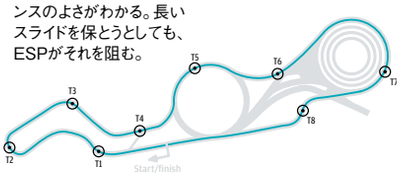


T6とT7では我慢が美徳である。ESPが脱出時にトルクを制御するまでに少し時間がかかる。

■ウェットサーキット
ベントレー・ミュルザンヌ
ラップタイム:1分16秒7
ロールス・ロイス・ゴースト
参考タイム:1分15秒1

ウェットサーキットの劣化した路面状態を考慮すると、ミュルザンヌのタイムは悪くない。ESPシステムが保守的な設定で、なおかつ頻繁に介入し、90mph(約145km/h)では解除できないような代物でさえなければ、もっといいタイムが出ていただろう。

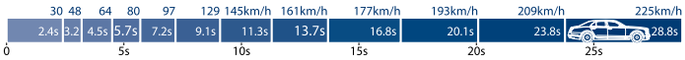
ブレーキを残してT5に進入すると、シャシーのバランスのよさがわかる。長いスライドを保とうとしても、ESPがそれを阻む。



T1に向けて十分に減速するには、早めにブレーキングする必要がある。トリッキーなT8でも落ち着きを失わなかった。

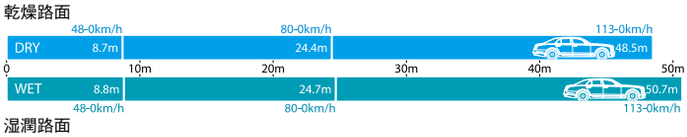
■発進加速
テストトラック条件:天候曇/部分湿潤路面/気温14℃
0-402m発進加速:14.3秒(到達速度:164.2km/h)
0-1000m発進加速:25.6秒(到達速度:214.5km/h)

ベントレー・ミュルザンヌ



ロールス・ロイス・ゴースト

■制動距離
乾燥路面

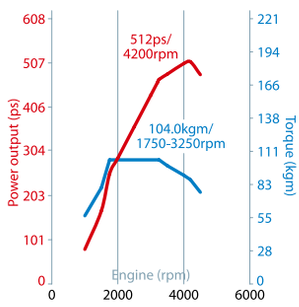


湿潤路面

CRUNCHING NUMBERS
計測テストデータ

■原動機
形式:V型8気筒, 6752ccツインターボ
最高出力:512ps/4200rpm
最大トルク:104.0kgm/1750-3250rpm
許容回転数:4500rpm
比出力:75.8ps/ℓ
比トルク:15.4kgm/ℓ
馬力荷重比:189ps/t
駆動方式:縦置き後輪駆動
ブロック:アルミ軽合金/ヘッド:アルミ軽合金
ボア×ストローク:φ104.2×99.1mm
バルブ配置:2バルブOHV
圧縮比:7.8:1

■エンジン性能曲線



■シャシー/ボディ
車両重量:2710/2745kg(実測)
抗力係数:0.33
ホイール:9.0J×21in/アルミ軽合金
タイヤ:265/40R21
スペアタイヤ:スペースセーバー

■変速機
形式:8段A/T
ギヤ比/1000rpm時車速〈km/h〉
①4.71/10.1②3.14/15.3
③2.11/22.9④1.67/28.8
⑤1.29/37.5⑥1.00/48.1
⑦0.84/57.3⑧0.67/72.1
最終減速比:2.92

■電気消費率
メーカー公表値
市街地/郊外/混合モード
4.0/8.5/5.9km/ℓ

オートカー実測値
総平均/ツーリング/動力性能計測時
6.3/7.3/1.9km/ℓ
燃料タンク容量:96ℓ
現実的な航続距離:602km
CO_2排出量:393g/km

■サスペンション
前:ダブルウィッシュボーン/エアスプリング+CDCアダプティブダンパー+スタビライザー
後:マルチリンク/エアスプリング+CDCアダプティブダンパー+スタビライザー

■ステアリング
形式:ラック&ピニオン(電動油圧アシスト)
ロック・トゥ・ロック:3.5回転
最小回転半径:6.45m

■ブレーキ
前:φ400mm Vディスク
後:φ370mm Vディスク

■静粛性
アイドリング:39dB
3速最高回転時:72dB
3速48km/h走行時:55dB
3速80km/h走行時:58dB
3速113km/h走行時:63dB

■安全装備
ABS, BA, ESC TC
Euro N CAP/ na

■発進加速
乾燥路面

実測車速mph(km/h)	秒
30 (48)	2.4
40 (64)	3.2
50 (80)	4.5
60 (97)	5.7
70 (113)	7.2
80 (129)	9.1
90 (145)	11.3
100 (161)	13.7
110 (177)	16.8
120 (193)	20.1
130 (209)	23.8
140 (225)	28.8
150 (241)	-
160 (257)	-

■中間加速

mph (km/h)	秒
20-40 (32-64)	1.7
30-50 (40-80)	2.2
40-60 (64-97)	2.5
50-70 (80-113)	2.8
60-80 (97-129)	3.4
70-90 (113-145)	4.0
80-100 (129-161)	4.4
90-110 (145-177)	5.4
100-120 (161-193)	6.2
110-130 (177-209)	6.8
120-140 (193-225)	8.3
130-150 (209-241)	-
140-160 (193-257)	-

■最高速
1. 47km/h 4500rpm
2. 69km/h 4500rpm
3. 103km/h 4500rpm
4. 130km/h 4500rpm
5. 169km/h 4500rpm
6. 217km/h 4500rpm
7. 257km/h 4500rpm
8. 296km/h* 4106rpm

* claimed

調整式エアサスペンションのおかげで運動性能のレパートリーは広い。

いて、もっとも洗練されたリムジンと同じというわけにはいかなかった。簡単にいうとバネ下重量が大きい感覚で、図らずも、車輪の制御と振幅周期の短い揺れを和らげる能力において、エアサスペンションシステムは依然として最高レベルの金属スプリングを使うシャシーにおよばないことの証明となった。

だが、もし貴方自身がステアリングホイールを握るなら、ロータリーコントローラーで“ベントレー”モードを選択すれば、そうした小さな欠点は許容できるようになる。このモードを選ぶとステアリングは手応えを増し、サスペンションプログラムはより引き締まったボディ制御を行う。そしてドライバーはこの巨大な英国最高級車で、緩やかなカーブが続くカントリーロードを飛ばす楽しさが味わえる。ステアリングには素晴らしい正確さとフィールが感じられ、シャシーには落ち着きがあり、最大104.0kgmのトルクの蓄えがいつも身を潜めて待機していてくれるのだ。

さらに硬い“スポーツモード”は、ややハードすぎる印象だ。シャシーは路面からの衝撃を完全には覆い隠せなくなり、本来のペースを超えて走らせていることを知らせる警告メッセージとして、ステアリングからの反発感と不正確さの高まりがドライバーに伝えられてくるようになる。

しかしながら、そうしたメッセージが伝えられるようになるまでは、曲がりくねったカントリーロードで見せるこのクルマの速さは本当に素晴らしい。ミュルザンヌのドライバーは、98%の状況において満足を得られるはずだ。

BUYING&OWNING
●購入と維持

★★★★★★★☆☆☆

ベントレーの購入と維持は、当然ながら安くはない。もっとも近しいライバルに比べれば、ミュルザンヌがとくに高いわけではないとわかるが、3380万円のプライスタグは当然ながら、膨大なカスタム費用を追加する前のベース価格にすぎない。したがって、このミュルサンヌにファントムを楽に超える金額を費やすことになる場合も、十分にあり得るのだ。もっとも、そうだとしてもさまざまな点において、このベントレーのほうがより魅力的なクルマだといえるだろう。

購入後も出費は続く。ミュルザンヌのCO_2排出量は393g/kmだから課税枠は最高額のM区分となり、またサービス費用も決して安くはない。日本だと年間11万1000円の自動車税がかかる。

その反面、113km/h巡航では7.8km/ℓの燃費が期待できるので、ガソリン代は思いのほか抑えられそうだ。Ⓐ

AUTOCAR JAPAN | ROAD TEST | No 5030

BENTLEY MULSANNE

AUTOCAR VERDICT ★★★★★★★★☆☆
●オートカーの結論

「十分な豪華装備と少々のドライバーアピールを備えたリムジン」

残念ながらわれわれがミュルザンヌに、クラストップの評価を与えることはできない。そのシャシーは、ほかにあるもっと快適なサルーンのような柔らかな乗り心地や、威厳のある衝撃吸収能力を備えていないという、逃れられない妥協点を抱えていた。3000万円超のリムジンとしては、これは大きなマイナス要素である。

だが、ミュルザンヌがその妥協の一部として得たものこそ、同様なサイズのほかの4ドアリムジンの大部分とこのクルマを区別する識別点でもある。それは、ドライバーズカーとしての信頼性だ。下のクラスのジャガーXJと同様、ミュルザンヌはオーナードライバーにステアリングを握る真の喜びを提供するクルマなのだ。

だが、この種のモデルでは、そのほとんどがドライバーアピールよりも洗練度を重要視するであろう。それを考えれば、われわれもミュルザンヌの評価を下げざるを得ない。だが、もし貴方がどんなタイプのクルマに乗ってもスポーティなドライビングを求める人なのであれば、ミュルザンヌはベストラグジュアリーサルーンになるかもしれない。Ⓐ

TESTERS' NOTES
●テスターのひと言コメント

脱着可能な後席用のカップホルダーは芸術作品である。家で沸かしたコーヒーが飲めるように、魔法瓶を備えるべきだ。
マット・プライアー

クルーズコントロールはオプションで追加しなければならない。リヤビューカメラも信じられないくらい高い。 **マット・ソーンダーズ**

昔ながらのシガーライターと、ソリッドメタルの灰皿が備わる。このクルマで煙を立てないと考えられているのは、リヤタイヤだけだ。
ニック・キャケット

JOBS FOR THE FACELIFT
●マイナーチェンジ時に望むこと

- エアスプリングを備えるシャシーの衝撃吸収特性を改善してほしい。
- ESPを完全解除可能にしてほしい。
- ガソリンエンジンとモーターのハイブリッドか、ディーゼルエンジン搭載グレードを検討してほしい。6.4km/ℓという燃費は社会的に(大金持ちにとっても)許容されなくなりつつある。

TOP FIVE

	1st	2nd	3rd	4th	5th
	ROLLS-ROYCE Ghost ロールス・ロイス・ゴースト	BENTLEY Mulsanne ベントレー・ミュルザンヌ	MERCEDES-BENZ S600 L メルセデス・ベンツS600ロング	ASTON MARTIN Rapide V12 Luxe アストン・マーティン ラピード・リュクス	MAYBACH 57 マイバッハ57
車輌価格	2940.0万円	3380.0万円	2060.0万円	2509.5万円	4441.5万円
最高出力	570ps/5250rpm	512ps/4200rpm	517ps/5000rpm	477ps/6000rpm	551ps/5250rpm
最大トルク	79.5kgm/1500rpm	104.0kgm/1750-3250rpm	84.6kgm/1900-3500rpm	61.2kgm/5000rpm	91.8kgm/2300-3000rpm
0-97km/h加速	4.9秒	5.8秒	4.6秒(0-100km/h)	5.3秒(0-100km/h)	5.2秒(0-100km/h)
最高速度	250km/h(リミッター)	296km/h	250km/h(リミッター)	303km/h	250km/h(リミッター)
燃料消費率(混合)	7.4km/ℓ	5.9km/ℓ	7.1km/ℓ	6.7km/ℓ	5.6km/ℓ
車輌重量(公称値)	2450kg	2710kg	2200kg	1950kg	2735kg
CO_2排出量	317g/km	393g/km	329g/km	355g/km	350g/km
われわれはこう考える	パフォーマンスと魅力の2点において、ミュルザンヌを僅差で上回る。	個性的で豪華だ。優れたドライバーズカーであり、また独特の魅力を持つ。	このグループのなかではステータスと輝きに欠ける。だが洗練度の点では最高だ。	リムジンというより4ドアGTに近い。ハンドリングに優れるが、キャビンスペースに不満。	Sクラスのメカニカルコンポーネンツに、より上品な装いを与えたクルマ。古くさくなりつつある。
結論	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★★☆☆	★★★★★★★☆☆☆	★★★★★★☆☆☆☆