



ASTON MARTIN

2017.11.21

報道関係各位

アストンマーティン・ジャパン

## Press Release

### 新型 Vantage がデビュー： 名門スポーツカーブランドの偉大な伝統を受け継ぐクルマ

- 新しい大胆なスタイリングと増強されたパワー&ダイナミクスを備えた新世代の Vantage
- 510PS/685Nm を発揮する 4.0 リッター・ツインターボ V8 と ZF 製 8 速トランスミッションを搭載
- 最高速度 314km/h、0～60mph(約 97km/h) 加速 3.5 秒
- アストンマーティン初のエレクトロニック・リア・ディファレンシャル(E デフ)を採用
- 2018 年第 2 四半期からデリバリーを開始予定
- 価格は日本円で 19,800,000 円(税抜)からを予定



2017 年 11 月 21 日、ゲイドン(英国)：

Vantage は、サラブレッド・スポーツカーの偉大な血統を示す名称です。過去 70 年の間、世代交代を繰り返しながらもスリリングなパフォーマンスと高い人気を常に維持してきた Vantage は、アストンマーティン・スポーツカーの中核を構成するモデル



## ASTON MARTIN

として、名声をほしいままにしてきました。1951年にDB2の高性能エンジン搭載バージョンとして登場したVantageは、すぐに独立したモデルとしての地位を確立しました。その栄光の歴史には、ウィリアム・タウンズが設計したV8 Vantage、ツイン・スーパーチャージャーを搭載したV600 Le Mans、そして多くのファンに愛されたV8 Vantageなどが含まれます。スポーツカーの名門中の名門であるVantageが今回、新世代モデルの投入により、新たな高みに達しようとしています。

この新しいアストンマーティンのスポーツカーは、大胆で独自のデザイン言語により、大きな変貌を遂げています。ピュアで彫刻的なフォルムに加え、獰猛な肉食獣のような佇まいが生み出されている一方で、短いフロント/リアのオーバーハングと筋肉質なサイドプロファイル、幅広いリアエンドの組み合わせにより、生まれながらに備わった敏捷性とダイナミズムが表現されています。新しいヘッドライトとテールライトにより形成される新しいライト・シグネチャーは、新型Vantageに見間違ふことのない存在感を与えるとともに、拡大を続けるアストンマーティンのラインナップのなかで、独特の力強い個性を主張しています。

新型Vantageのデザインを開発する上で、エアロダイナミクスは最重視されたポイントのひとつでした。フロント・スプリッターにより車体下面のエアフローをコントロールし、さらにフェンス・システムを介して必要な場所に冷却エアを供給しながら、リア・デフューザーにもエアフローが滞りなく達するようにしています。デフューザーは、空気の圧力が低くなるエリアを生み出すように設計されており、同時に、リアホイールにより生み出されるエアの乱流が、車体後部下中央付近から後方に排出されるエアフローを妨げないようにしています。

ボディ面と一体化してフロント・ホイールアーチ内の空気圧上昇を防ぐ役割を果たしている新しいサイド・シルや、最後端が明確に跳ね上がったリアデッキリッドなどにより、新型Vantageは、生産モデルとしては非常に優れた、アストンマーティンの主要なモデルでもかつてないほど高いレベルのダウンフォースを得ることに成功しています。



## ASTON MARTIN

新型 Vantage のデザイン手法は、インテリアにも反映されており、ダイナミックかつスポーツカーらしい凝縮感を備えたコクピットには、アグレッシブなキャラクターを反映して、流れるような連続したカーブの代わりに明確でシャープなラインが多用されています。また、高めに設定されたウエストラインと低いドライビングポジションの組み合わせにより、ドライバーが運転に集中できる環境が生まれており、同時に従来型の Vantage に対して、ヘッドルームを中心に居住スペースが改善されています。操作系にはロータリーボタンとトグルスイッチを組み合わせることで操作性を高めるとともに、直感的な操作ができるようになっています。同様に、トランスミッションの PRND ボタンも 3 角形を構成するように配置して、一定のエリアのなかに主要な操作装置を集約しています。このインテリアではまた、収納スペースも数多く設定され、シート背後の大きな収納スペースのほか、2 段の収納エリアなども用意されています。

新型 Vantage の心臓部には、アストンマーティンが誇るオールアロイ製 4 リッター・ツインターボ V8 エンジンが搭載されます。このエンジンをフロントに低く、なるべく後方に寄せて搭載することで、車両の重心を下げると同時に、前後 50 対 50 の理想的な重量配分を得ることに成功しており、さらに 510PS/6,000rpm、685Nm/2,000~5,000rpm の高性能を発揮しながら、CO<sub>2</sub> 排出量を 245g/km\* に抑えるという高効率も達成しています。これによって、空車重量が 1,530kg の新型 Vantage は、素晴らしいパワー・ウエイト・レシオとトルク・ウエイト・レシオを実現しています。その効果は、スロットルペダルを踏み込めば、すぐに体感することができるでしょう。また、エンジンの吸排気系および制御システムに緻密なチューニングを施すことで、新型 Vantage には、ドライバーを心から楽しませる加速フィールと BGM サウンドも付与されることになりました。

ツインターボ V8 エンジンの強力なパワーとトルクは、リアにマウントされた ZF 製 8 速オートマチック・トランスミッションを介して後輪に伝えられます。0~60mph (約 97km/h) を 3.5 秒で加速し、最高速度は 314km/h に達する新型 Vantage には、ダイ



## ASTON MARTIN

ナミック・スタビリティコントロールやダイナミック・トルクベクトリングを始めとする様々な電子装置が搭載され、それらが連携して働くことで、コントロール性と走る喜びが最高レベルにまで高められています。また、車速感应型の電動パワーステアリングは、トック・トゥ・ロックが 2.4 回転という設定で、クイックで正確なレスポンスと乗り手を選ばない扱い易さを巧みに融合しています。

新しい Vantage は、アストンマーティンのモデルとしては初めて、エレクトロニック・リア・ディファレンシャル(E デフ)を搭載しています。このディファレンシャルは、車載のエレクトロニック・スタビリティコントロール・システムと連携して作動し、クルマの動きを精密にモニタリングして、エンジンパワーが必要なホイールに適切に配分されるよう、状況に対応した制御を行います。従来の LSD(リミッテッド・スリップ・ディファレンシャル)と違って、フル・オープンから 100%ロックまで、一瞬のうちにディファレンシャルの働きを制御することができます。高速走行においては、この反応時間の短さと高い感度により、かつてない精度で、クルマの挙動をコントロールすることが可能になっています。直進安定性においても、またコーナリング性能の面でもクルマの能力が大幅に高まることから、ドライバーは自信を持って、Vantage のポテンシャルをフルに引き出せるようになります。

新型 Vantage は、DB11 とともにデビューした最新世代のボンド接着式アルミニウム構造をさらに進化させたシャシーを採用しています。新型 Vantage のために、構成するコンポーネントの約 70%が新設計されました。新型 Vantage の開発においては、絶対的なハンドリング性能や安定性と並んで、バランス、強度、剛性、重量効率といった要素に等しくプライオリティが置かれました。シャシー設計で特に注目すべきものとして、よりダイレクトなハンドリングを得るためにボディに剛着したリアサブフレーム、新型 Vantage のために特別に新開発されたピレリ P Zero タイヤ、スカイフック・テクノロジーを導入すると同時に新しく Sport、Sport Plus、Track の各走行モードを選択できるようにした最新世代のアダプティブ・ダンピングシステムなどが挙げられます。



## ASTON MARTIN

これらの走行モードを選択することで、エンジン、トランスミッション、E デフ、ダイナミック・トルクベクタリング、ダイナミック・スタビリティコントロール、アダプティブ・ダンピングおよび電動パワーステアリングの各システムの働きを一括して最適化することができます。Sport から Sport Plus、さらに Track へとモードを変更する度に、Vantage の敏捷性と各メカニズムの反応速度が高まり、クルマのキャラクターがよりシャープになって、サウンドも豊かになり、ドライビングがよりエキサイティングなものに変わります。これは新型 Vantage ならではのドライビング体験であり、かつてないドライバーとの一体感を実現したこのニューモデルは、ワインディングロードでは走りを満喫し、サーキットでは鋭い牙をむく本格的なスポーツカーに仕上がっています。

新型 Vantage は全車、キーレス・スタート/ストップ、タイヤ空気圧モニタリング、パーキングディスタンス・ディスプレイ、パークアシスト、フロント&リア・パーキングセンサーを備えるなど、標準仕様でも高い装備レベルを誇ります。中央に設置された 8 インチ液晶スクリーンを介して制御する車載エンターテイメント・システムには、アストンマーティン・オーディオシステム、Bluetooth®オーディオ & 電話ストリーミング、iPod®, iPhone®, USB 再生機能、一体型サテライト・ナビゲーションシステムが含まれています。

また、新型 Vantage の製作には、アストンマーティンならではのハイレベルのクラフトマンシップが投入されています。そのことは、完璧に仕上げられたボディ塗装、贅沢なアルカンターラとレザーの張地、最高級の天然素材を使った丁寧な仕上げなどに明確に表れています。また、豊富に用意されたオプションアイテムを介して幅広いパーソナライゼーションの要求にも対応しています。それらのオプションには、様々なタイプの仕上げが用意された鍛造アロイ・ホイール、Sport Plus コレクション (Sport Plus シートと Sports ステアリングホイールで構成)、カーボンファイバーのインテリア & エクステリア・トリム、プレミアム・オーディオシステムなどが含まれています。



## ASTON MARTIN

アストンマーティン社長兼 CEO の Dr. アンディ・パーマーは、新型 Vantage に関して次のように述べています。「先代モデルの Vantage は、販売台数に関して、アストンマーティン史上最も成功したモデルでした。その後継モデルを製作することは、精神的にも大きなチャレンジであり、高いモチベーションも要求されました。今回、完成したクルマを前にして、非常にエキサイティングな気分です。新しい Vantage は、見た目にもインパクトがあり、ドライバーの心を躍らせる強烈なパフォーマンスと目覚ましいハンドリング性能を備えています。それらを日常的に使用することの出来るパッケージのなかに見事にまとめ上げています。よりシャープなルックスと俊敏な運動性能を備えた本物のスポーツカー、新型 Vantage は、まさにエンスージアストが待ち望んでいたアストンマーティンのピュアなドライビングマシンといえるでしょう。」

新型 Vantage の希望小売価格は、英国では£120,900 から、ドイツでは€154,000 から、米国では\$149,995 から、日本では19,800,000 円からです。デリバリーの開始は、2018 年の第 2 四半期を予定しています。

注:\* 予測値



# ASTON MARTIN

## 添付 1

### アストンマーティン新型 Vantage 仕様

#### ボディ

- 2ドア・ボディスタイル(2+0 シート)
- 押出接着アルミニウム・ボディ構造 & スチール・パネル
- LED ハイ&ロービーム・ヘッドランプ(方向指示灯、デイトタイム・ランニングライト、ポジションランプ、ロック/ロック解除グラフィック・シアターを統合)
- フルワイド・シグネチャーLED テールランプ(ストップ/テールランプ、ダイナミック・インジケーター機能付き)
- クラムシェル・ボンネット
- サイド・シル

#### エンジン

- オールアロイ製 DOHC 4.0 リッター・ツインターボ V8
- 過給インタークーラー
- フロント・ミッドマウント・エンジン、後輪駆動
- 圧縮比:10.5:1
- 触媒コンバーター付きステンレス・スチール・エキゾースト・システム
- 電子制御式エキゾースト
- 可変デュアル・カムシャフト・タイミング
- フル CNC 機械加工燃焼室
- 最高出力:510PS / 503BHP / 375kW @ 6,000rpm
- 最大トルク:685Nm / 2,000~5,000rpm
- 加速:0~100km/h:3.6 秒 / 0~60mph(約 97km/h):3.5 秒
- 最高速度:314km/h

#### 欧州燃料消費量(\*推測値)

- CO2 排出量:245g/km
- 市街地:19.7mpg
- 郊外:34.3mpg
- 複合:26.8mpg
- 市街地:14.4 リットル/100km
- 郊外:8.2 リットル/100km
- 複合:10.5 リットル/100km

#### トランスミッション

- リア・ミッドマウント、ZF 製 8 速オートマチック・トランスミッション
- アロイ・トルクチューブ、カーボンファイバー・プロペラシャフト
- エレクトロニック・ディファレンシャル(E デフ)
- 最終減速比 2.93:1



## ASTON MARTIN

### ステアリング

- 電動パワーステアリング(ステアリングレシオ 13.09:1)
- 車速感応式ラック&ピニオン・パワーステアリング(ロック・トゥ・ロック:2.4 回転)

### サスペンション

- フロント:独立懸架、ダブルウィッシュボーン・デザインコイル・スプリング、アンチロールバー、
- リア:マルチリンク、コイルスプリング、アンチロールバー
- スカイフック・テクノロジー付きアダプティブ・ダンピングシステム(ADS)(モード:Sport、Sport +、Track)

### ホイール&タイヤ

- 20 インチ Y スポーク・ホイール:シルバー
- フロント:20 インチ、ピレリ P Zero 255/40/20
- リア:20 インチ、ピレリ P Zero 295/35/20

### ブレーキ

- フロント:ベンチレーテッド・2ピース・スチール・ブレーキディスク(400mm 径)
- リア:ベンチレーテッド鋳造ブレーキディスク(360mm 径)
- エレクトリック・パーキングブレーキ
- ダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)
- アンチロック・ブレーキ・システム(ABS)
- エレクトロリック・ブレーキフォース・ディストリビューション(EBD)
- エマージェンシー・ブレーキ・アシスト(EBA)
- トラクション・コントロール(TC)
- 油圧ブレーキ・アシスト(HBA)
- ポジティブ・トルク・コントロール(PTC)
- ダイナミック・トルクベクタリング(DTV)

### 寸法

- 全長:4,465mm
- 全幅(ミラーキャップを含む):2,153mm
- 全幅(ミラーキャップを除く):1,942mm
- 全高:1,273mm
- ホイールベース:2,704mm
- 燃料タンク容量:73 リットル
- 最小乾燥重量:1,530kg(軽量オプション装着車)
- 重量配分:50:50

### 標準装備:

- プライマリー・エクステリア・ペイント・カラー
- グラファイト・ペイント・エクステリアボディ・パック
- グラファイト・ペイント・ディフューザー・インサート&ブレード
- レッド・テールランプ
- ツイン・ステンレス・スチール・シルバー・エキゾースト・テールパイプ・フィニッシャー





## ASTON MARTIN

- チタニウム・フロントグリル
- 光沢ウインドウ・サラウンド・フィニッシャー
- シルバー・アンダーボンネット・クロスブレース
- ボディ同色サイド・ジル
- ボディ同色ミラーキャップ
- ボディ同色ルーフ
- ダーク・アルマイト・ブレーキ・キャリパー
- エナメル製ウイング・バッジ
- スポーツシート
- ストラスモア・レザー & アルカンターラ® インテリア
- ブラックレザー・ステアリングホイール
- カーペット付きキャビン
- サテンシルバー・インテリア・ジュエリー
- グロスブラック・トリム・インレイ
- デュアルゾーン・オートエアコンディショナー
- キーレス・スタート/ストップ
- フロント & リア・パーキングセンサー
- タイヤ空気圧モニタリング
- アラーム & イモビライザー
- メモリー・シート
- ヒーテッド・リアスクリーン
- ステアリングコラム・マニュアル調整機能
- ドアミラー・リバースギア連動チルトダウン機能
- パーキングディスタンス・ディスプレイ & パークアシスト

### エンターテインメント:

- アストンマーティン・オーディオシステム
- 8.0 インチ液晶スクリーン
- iPod®/iPhone® 接続対応、USB 再生機能
- DAB & AM/FM ラジオ<sup>9</sup>
- A2DP Bluetooth® オーディオ & 電話ストリーミング機能
- インテグレートッド・サテライト・ナビゲーション・システム

### オプション装備

#### インテリア

- Sports Plus シート<sup>13</sup>
- Sports ステアリングホイール<sup>13</sup>
- 2x2 ツイル・グロス・カーボンファイバー・ステアリングホイール
- フルレザー・インテリア
- ケースネスまたはバルモラル・レザー
- カラー・コーディネイト・トランク・カーペット
- フロアマット<sup>7, 14</sup>
- シルプレート付きトレッド・プレート: サテンシルバー、ダーククローム、2x2 ツイル・サテン・カーボ



## ASTON MARTIN

### インテリア

- 刺繍ヘッドレスト (Vantage ロゴまたは Aston Martin ウイング)
- エンボス加工ヘッドレスト (Vantage ロゴまたは Aston Martin ウイング)
- 穿孔処理
- オプション・トリム・インレイ: ライム・エッセンス・ペイント、ハイパー・レッド・ペイント、ホワイート・ストーン・ペイント、2x2 ツイル・サテン・カーボンファイバー
- オプション・インテリア・ジュエリー: ダーククローム、2x2 ツイル・サテン・カーボンファイバーによるダーククローム
- 選択可能なシートベルト・カラー: フリント、シャンパーニュ、スパイス・レッド、モカ、グラファイト

### エクステリア

- Exterior Body Pack フィニッシュ: グロスブラック・ペイント、2x2 ツイル・サテン・カーボンファイバー<sup>3</sup>
- Q Exterior Graphics パック<sup>1</sup>
- リア・ディフューザー・インサート&ブレード: ボディ・カラー
- ルーフパネル仕上げ: グロスブラック・ペイント、2x2 ツイル・グロス・カーボンファイバー
- マットブラック・エキゾースト仕上げ
- フロントグリル・メッシュ: マグナム・シルバー、マットブラック<sup>12</sup>
- ウィンドウ・サラウンド仕上げ: 光沢、マットブラック<sup>12</sup>
- サイド・ジル: マットブラック・パフォーレーテッド、2x2 ツイル・グロス・カーボンファイバー
- エクステリア・ドアハンドル: 2x2 ツイル・グロス・カーボンファイバー
- ミラーキャップ: グロスブラック・ペイント、2x2 ツイル・グロス・カーボンファイバー
- 20 インチ Y スポーク・ホイール: グロスブラック、ダイヤモンド旋削仕上げ
- 20 インチ Y スポーク・ホイール: グラファイト・デュオトーン
- 20 インチ 鍛造ホイール: シルバー、ダイヤモンド旋削仕上げ
- 20 インチ 鍛造ホイール: グロスブラック、ダイヤモンド旋削仕上げ
- 20 インチ 鍛造ホイール: テクスチャード・ダーク
- 選択可能なブレーキ・キャリパー・カラー: ブラック、レッド、グレイ、イエロー、サテンシルバー、オレンジ、ビビッド・レッド、ブルー、マダガスカル・オレンジ
- ブラック・アンダーボンネット・クロスブレース

### 機能

- アストンマーティン追跡装置 (Vodafone Automotive UK Ltd) (カテゴリー5)<sup>9</sup>
- ガレージ・ドア・オープナー<sup>14</sup>
- アストンマーティン・プレミアム・オーディオ・システム
- ベンチレーテッド・シート
- ヒーテッド・シート<sup>10</sup>
- 16 ウェイ・シート調整機能<sup>10</sup>
- 収納スペース付きアームレスト<sup>14</sup>
- キーレスエントリー<sup>11</sup>
- ブラインド・スポット・モニター<sup>11</sup>
- オートパークアシスト<sup>11</sup>
- タッチパッド<sup>11</sup>
- ガラス・スイッチ<sup>11</sup>



## ASTON MARTIN

- 電動ステアリングコラム & クルーズ・コントロール<sup>14</sup>
- 360°カメラ<sup>7, 8, 14</sup>
- セカンド・ジュエリー・キー
- 傘およびホルダー
- 救急キット

### オプション・パック

- Sports Plus パック<sup>4</sup>
- Exterior Black パック<sup>2</sup>
- Tech パック<sup>6, 8</sup>
- Comfort パック<sup>5</sup>

1. ペイント・ミラーキャップ、スプリッター・リップスティック、リア・ディフューザー・インサート & ブレードを含む
2. マットブラック・フロンログリル・メッシュ、マットブラック・ウィンドウ・サラウンド・フィニッシャーを含む
3. フロント・スプリッター、グリル・サラウンド、サイドシル、リア・ディフューザーを含む
4. Sports Plus シート、Sports ステアリングホイールを含む
5. 16 ウェイ・シート調整機能、シート・ヒーター、収納スペース付きアームレストを含む
6. キーレスエントリー、ブラインド・スポット・モニター、オートパークアシスト、タッチパッド、ガラス・スイッチ、電動ステアリングコラム、クルーズ・コントロールを含む
7. 中国では標準
8. オーストラリアでは標準
9. 全市場で選択不可
10. 米国の Comfort Collection パックの一部としてのみ注文可能
11. 米国の Tech Collection パックの一部としてのみ注文可能
12. 米国の Exterior Black Collection パックの一部としてのみ注文可能
13. 米国の Sports Plus Collection パックの一部としてのみ注文可能
14. 米国では標準



ASTON MARTIN

添付 2

### アストンマーティン Vantage: デザイン

- サーキット専用のアストンマーティン Vulcan からインスピレーションを得た肉食獣を思わせる精悍な風貌
- 新しい、極めてスリムな LED ヘッド & リヤライトにより生み出される力強く独特なグラフィック
- 空力面での機能も備えた新しいサイド・ジル
- ドライバー中心の機能的コクピット感覚を備えたインテリア
- ドライビングにより集中できるようにシートポジションは低く設定
- 容量 350 リットルのトランクに加えてシートの背後にも大きな収納スペースを確保

強化されたパフォーマンスと運動性能、スポーティなキャラクターを反映して、新しい Vantage は、アスリートを連想させる力強い造形を特徴としています。アストンマーティンの各モデルの特徴をより明確に表現したいという狙いから、Vantage には、路面に低く身構えた肉食獣を連想させる風貌が与えられています。簡潔なラインで構成されたボディは、純粹さ、エレガンス、そしてバランスを兼ね備えています。ひとつひとつのラインには意図が込められているため、ギミックに訴えることなく、本格的スポーツモデルとしての明確なメッセージを打ち出しています。

パフォーマンスとデザインとの直接的なリンクは、ボディ表面のエアロダイナミックな機能に見ることができます。ボディと完全に一体化したフロント・スプリッターは、非常に短いフロント・オーバーハングにシームレスにつながっています。アストンマーティンの特徴であるサイド・ストレーキは、新しいサイド・ジル(エラ状の窪み)へと進化を遂げ、ボディサイドパネルのラインと自然につながって、独立したディテールではなくボディと一体化して見えるようなデザイン処理が施されています。このサイド・ジルには空力的な機能が設定され、フロント・ホイールアーチ内のエアを排出してリフトを最小化するとともに、ボディサイド側に沿って空気がスムーズに流れるようにしています。



## ASTON MARTIN

フロントおよびリアのライトには極めてスリムな LED を採用して、非常に美しい視覚的効果を生み出しています。新しいビジュアル・シグネチャーにより、新型 Vantage は前から見てもまた後ろから見ても、他のモデルと見間違ふことはありません。Vantage のエクステリアデザインは、どの角度から見ても独特の形状をしてドラマティックですが、とりわけリアの部分はそうした印象が強くなっています。ここでは、ディフューザーおよび後端が跳ね上がったデッキリッドにより、ボディ上部を流れるエアを利用して、走行安定性を高めるためのダウンフォースを発生させていることがわかります。大胆かつダイナミックで、より魅力的になった新型 Vantage は、エキサイティングなデザインを豊かに表現しています。

新型 Vantage は、インテリアもエクステリアと同様にダイナミックです。機能本位にデザインされたこのインテリアは、これまでアストンマーティンのインテリアの特徴であった、流れるようなラインと斜めに傾斜した中央の大きなコンソールというテーマとは異なるコンセプトで設計されています。その代わりに、新しい Vantage のコックピットで目立つ存在となっているのが、テクニカル・アーキテクチャーを集約したコンパクトで凝縮感のあるコンソールです。具体的には、3 角形を構成するよう配置されたトランスミッションの P、R、N、D の各スイッチなど、スイッチやコントロール類を集めたエリアとなっています。インストルメント・カウルは突き出たような形状になっていて、ドライバーが注視しやすい環境を生み出しています。シートポジションも従来と比べて 10mm 低くして、運転により集中できる雰囲気 연출しました。シートは Sport と Sport Plus の 2 タイプが用意されていますが、いずれも優れた快適性を提供し、Sport Plus を選択すると、サイドボルスターの張り出しが大きくなり、スポーティな走行時に、よりしっかりとしたサイドサポートが提供されます。

パドルシフト機構の設計にも綿密な注意が払われました。これは、ドライバーがステアリングホイールから手を離さなくてもシフトアップ/ダウンができるように開発されたもので、シフトフィールそのものも、気持ちのいい感覚が得られるよう洗練されたものになっています。空調コントロールは、クラシカルなロータリースイッチとトグルスイ



## ASTON MARTIN

ッチを組み合わせて構成しています。その理由は、走行中に温度やエアフローを調整するには、このようなスイッチがもっとも迅速かつ直感的に操作できるからです。こうしたディテールを積み重ねることで、Vantage ならではのピュアで、アナログ的で、さらに上質な触感を伴ったドライビング体験が創出されています。

標準仕様の新型 Vantage のインテリアには、表装材としてアルカンターラと本物のレザーが使われています（フルレザーのインテリアもオプション設定）。これは、本格的スポーツカーとしてのキャラクターに完全に適合すると同時に、サドルレザーのドアップルといった美しいディテールにより、クラフトマンシップに対するアストンマーティンのひたむきな取り組みも表現されています。新型 Vantage は完全な 2 シーターですが、優れた日常性も備えます。テールゲートの下には容量 350 リットルの実用的なトランクスペースが確保されています。さらに、パッセンジャーコンパートメントにも、シートの背後に 2 段の収納スペースが確保され、移動中に、ハンドバック、ブリーフケースやジャケットなどのアイテムを収納することができます。

チーフ・クリエイティブ・オフィサーのマレク・ライヒマンは、次のように語っています。「新型 Vantage は、Vantage 史上もっともパワフルで挑発的なデザイン言語を備えています。身のこなしの軽いハンターのようなキャラクターは、その外観にも表れています。そのデザインは、DB10 やサーキット専用モデルのアストンマーティン Vulcan からヒントを得た、張り詰めた一筆書きのようなラインをベースに、この 2 台のユニークなデザイン言語を、彫刻的、ダイナミック、ピュアで、本質を追求した造形の中に融合しています。」



ASTON MARTIN

添付 3

### アストンマーティン Vantage: エンジニアリング/パワートレイン

- 70%が再設計された最新世代のアルミニウム構造
- オールアロイ製 DOHC4 リッター・ツインターボ V8 エンジンをフロントにミッド・マウント
- 最高出力 510PS/6,000rpm、最大トルク 685Nm/2,000～5,000rpm
- エンジンを低い位置に搭載するためにスリムライン・ウェットサンプ・システムを採用
- アダプティブシフト機構を備えた ZF 製 8 速オートマチック・トランスミッションをリアに搭載

新型 Vantage の骨格を構成しているのは、ボンド接着を多用したアルミニウム製アンダーフレームです。この構造は、アストンマーティンの次世代プラットフォームがベースになっていますが、コンポーネントの 70%は新型 Vantage のために専用開発されています。その理由は、スポーツカーの設計においては、担当の技術チームが自由な環境の中で、理想的な基本レイアウトを生み出すことがなにより大切だからです。結果として新型 Vantage の空車重量は 1,530kg に抑えられています。

4,465mm という新型 Vantage の全長は、DB11 よりも 284mm 小さく、ポルシェ 911 と比べても 34mm 短くなっています。このコンパクトなボディサイズにより新型 Vantage は、生まれながらにして機敏な動きを示すクルマに仕上がっています。俊敏性の面では、従来型の Vantage も高い評価を受けていましたが、新型はさらにその水準を高めています。

このアルミニウム製アンダーフレームには、リアのサブフレームが剛着されており、剛性に優れたその構造により、安定したプラットフォームが形成された結果、サスペンションも適切に機能して、優れたコントロール性が確保されています。ドライバーがクルマとの高度な一体感を味わえるのもこの構造のおかげです。Vantage が提



ASTON MARTIN

供するこのダイレクトな運転感覚は、あらゆるドライバーに喜ばれるものですが、とくに熟練ドライバーには感銘を与えることでしょう。

新型アストンマーティン Vantage には、510PS を発生する高性能な 4 リッターV8 ツインターボ・エンジンが搭載されています。このエンジンは、アストンマーティンとの良好なパートナーシップに基づいて、メルセデス-AMG から提供されたものです。アストンマーティンのエンジニアは、このエンジンが AML 独自のキャラクターを備え、アストンマーティンならではの“フィール”を生み出すように、徹底的なチューニング作業を行いました。

エンジンを先代モデルの自然吸気 V8 からツインターボの V8 へと進化させたことで、通常であれば、アストンマーティンの魅力の一端であるサウンドがネガティブな影響を受ける可能性がありました。しかしながら、開発を担当したエンジニアが吸排気システムのチューニングを行った結果、新型 Vantage でも、アストンマーティン・スポーツカーにふさわしいアイコンックなサウンドクオリティが実現しています。走行モードを Sport Plus もしくは Track モードにすると、その特徴がさらに明確なものになります。

またドライビング・ダイナミクスを最適化するために、クルマの重心を低くして前後の重量配分もバランスするよう、エンジンの搭載位置を下げるための努力がなされました。新開発のエンジンマウントと、より低くスリムな設計のウェットサンプの採用により、低いエンジン・ポジションが可能となりました。新型 Vantage 専用の新しいウェットサンプの設計により、AML のエンジン寄生損失値が改善し、燃費効率も向上しています。

685Nm の最大トルクは、車両後部に搭載された ZF 製 8 速オートマチック・トランスミッションを介して後輪に伝えられます。このギアボックスには、専用に開発されたソフトウェアが採用され、スムーズで素早いギアシフトを実現するとともに、デュアルクラッチ・ギアボックスを超えるシフトクオリティと扱い易さを実現しています。





ASTON MARTIN

前進 8 段のギアを採用することでクロス・レシオを実現し、ドライバーの要求に応じつつ、エンジン回転数を常に最もパワフルで効率的な回転域に保つことが可能になっています。ギアボックスのアダプティブなソフトウェアは、ドライバーの要求とともにクルマの運転状況を把握して、常に正しいギアでクルマが走行するように制御しています。

アストンマーティン・チーフ・テクニカルオフィサーのマックス・スウェイは、次のように語っています。「自動車エンジニアにとっての挑戦課題はいつも同じで、クルマのあらゆる部分で最高の効率を追求することです。しかしながら、新型アストンマーティン Martin Vantage のような本格的スポーツカーの場合には、もうひとつ取り組むべき課題があり、それは、エモーショナルでエキサイティングな側面を最大限に高めることです。実際のところ新型 Vantage の開発において、私たちはハードウェアを徹底的に改善するだけでなく、全身全霊を注いでそのもうひとつの課題に取り組みました。」



ASTON MARTIN

添付 4

**アストンマーティン Vantage: パフォーマンス/ドライビング・ダイナミクス**

- **最高速度 314km/h、0～60mph(約 97km/h) 加速 3.5 秒**
- **アストンマーティン初のエレクトロニック・リア・ディファレンシャル(E デフ)**
- **ダイナミック・スタビリティコントロール・システムと連携して作動する E デフおよびダイナミック・トルクベクタリング**
- **スカイフック・テクノロジーを導入した最新世代のアダプティブ・ダンピングシステム**
- **ロック・トゥ・ロック 2.4 回転の車速感应型電動パワーステアリング**

新型 Vantage の運動性能におけるテーマは「シンプル」です。日常的な使い勝手を損なうことなく、またどのようなドライバーにとっても運転が困難にならない範囲で、最大限にエキサイティングかつクルマとの一体感が味わえるドライビング体験を提供すること。この目的を達成するためのキーとなるのが、エンジン、トランスミッション、サスペンション、ステアリングなどを統合的に制御して、Sport、Sport Plus、Track の 3 つの走行モードのもとで、連携して機能する新しいシステムです。

これらのモード名にも示されているとおり、Vantage はあくまでスポーツカーであり、それゆえ、乗り心地や柔軟性は重要なクオリティではあっても、GT カーのようなしなやかな乗り味まで提供する意図はありません。正確さ、一貫性、ダイレクトなレスポンスという点ではどの走行モードでも共通していますが、Sport Plus もしくは Track のモードを選択すると、ドライバーのインプットに対してクルマ全体がより敏感な反応を示すことが実感できるはずです。スロットルの反応はよりシャープに、シフトアップ/ダウンはより力強く、ステアリングはよりダイレクトに、サスペンションはより硬くなります。

サスペンションは、フロントが鍛造ダブルウィッシュボーンを用いた設計で、リアにはマルチリンク・システムを採用しています。アダプティブ・ダンパーが全車に標準装着されており、センサーを使って運転状況を把握するとともに、クルマに対するドラ



## ASTON MARTIN

イバーの要求も読み取ります。リアサブフレームをボディに剛着した設計により、リアサスペンションの位置決めと動きが正確になり、ハンドル操作に対する素早いクルマの動きが得られるとともに、クルマとドライバーとのより高いレベルでの一体感が実現しています。

新型 Vantage に新しく搭載されることになった注目すべきテクノロジーがダイナミック・トルクベクタリングおよびエレクトロニック・リア・ディファレンシャル(E デフ)です。とくに後者は、アストンマーティンのモデルでは初採用となります。電子制御のこのディファレンシャルは、車載のエレクトロニック・スタビリティコントロールのシステムと連携して作動し、クルマの挙動を把握して、エンジンパワーが必要とするホイールに適切に配分されるよう、状況に適した制御を行います。従来の LSD(リミッテッド・スリップ・ディファレンシャル)と違って、フル・オープンから 100%ロックまで、一瞬のうちにディファレンシャルの働きを制御することができます。もうひとつのダイナミック・トルクベクタリングも、コーナリング能力向上に確実に貢献するシステムで、その働きにより、とりわけ低中速のコーナーで機敏なクルマの動きが得られます。

高速走行においては、システムの短いレスポンス時間と高い感度により、クルマの挙動をかつてなく精密に制御できるようになります。E デフはまた、メカニカルな LSD と違って特定のパラメーターやクルマの動きに左右されないため、コーナーの切り返しでは持ち前の敏捷性を発揮することが可能で、直進時でもコーナリングにおいても、クルマの挙動を安定させる効果があります。E デフとダイナミック・トルクベクタリング・システムが連携して働くことでコーナリング性能が大幅に高まり、ドライバーは自信を持ってクルマのポテンシャルをフルに引き出せるようになります。その一方で、低速での使い勝手が犠牲になることもありません。コーナーを脱出してからの性能も特筆に値します。新型 Vantage の最高速度は 314km/h で、静止状態から 100km/h までわずか 3.7 秒で加速することができます。

ブレーキは、フロントに 400mm 径の 2 ピース鋳鉄製ベンチレーテッド・ディスク、リアに 360mm 径のベンチレーテッド・ディスクを採用しています。キャリパーはフロン



## ASTON MARTIN

トが 6 ピストン、リアは 4 ピストン・タイプです。マスターシリンダーとブースターにも改良が施され、スポーツカーにふさわしいブレーキ・フィールとレスポンスを提供して、新型 Vantage のドライビングをよりレスポンスで安心感のあるものにしていきます。

標準仕様のホイールは 20 インチで、デザインは 2 タイプが設定されています。ひとつは 20 インチの鋳造タイプで、クルマの精悍なイメージを強調するデザインを採用しています。

もうひとつは 20 インチの鍛造タイプで、マシン加工を用いた軽量設計によりバネ下重量を減らし、ハンドリング性能を最適化しています。タイヤはピレリ P Zero (サイズはフロント 255/40、リア 295/35) で、ウェット/ドライ両方の条件下で、Vantage のダイナミックな走行性能にマッチするよう特別なチューンが施されています。

ビークル・アトリビュート・エンジニアリング (車両特性エンジニアリング) 部門責任者のマット・ベッカーは、次のようにコメントしています。「私たちは、Vantage の機敏かつレスポンスでエキサイティングなドライブ・フィールを、今回さらに強化しました。ここでキーとなったテクノロジーは、新しいエレクトロニック・ディファレンシャルです。これは、ダイナミック・トルクベクタリングおよびダイナミック・スタビリティコントロールのシステムと連携して機能し、とくに低中速コーナーでのクルマの動きを向上する一方、高速コーナーでの安定性も確保しています。クルマが常に自然な挙動を示し、ドライバーとクルマの一体感も得られるよう、集中的な作業を行って、これらの電子システムに緻密なチューニングを施しました。このようにして完成した新型 Vantage は、驚異的な敏捷性を示す一方で、走行フィールや楽しさを犠牲にすることなく優れたパフォーマンスを実現し、生粋のドライバーズカーといえるクルマに仕上がっています。」



ASTON MARTIN

添付 5

### アストンマーティン Vantage: 偉大なスポーツカーの 70 年の歴史

- Vantage という名称は 1951 年に高性能エンジンを搭載した DB2 に対して使われたのが最初
- 続いて DB4、DB5、DB6、DBS の各モデルに Vantage のバッジを付けた高性能バージョンを設定
- 1977 年にはウィリアム・タウンズがデザインした V8 Vantage を導入
- DB7 Vantage はアイコニックな 6.0ℓV12 エンジンを搭載した最初のアストンマーティン
- ツイン・スーパーチャージャーを搭載した V600 Le Mans は、ニューポート・パグネル時代に製造された究極の Vantage
- 本社をゲイドンに移してから最初の Vantage は、2005 年に導入
- アストンマーティン史上最多となる累計 25,000 台の販売台数を記録
- V8 ツインターボ・エンジンを搭載した、まったく新しい Vantage が誕生

Vantage の名前が最初に使われたとき、その先にこれほどの輝かしい未来が待っていると想像した人はほとんどいませんでした。最初にこの名称が使われたのは 1951 年で、当時の DB2 の高性能エンジンを積んだ仕様を販売告知の目的でこのように呼ぶことにしたのです。DB2 の Vantage エンジンは、標準モデルの 105bhp に対し 125bhp を発揮しましたが、独立したモデルとして認知されていたわけではなく、特別な仕様を求める一部の人たちにアピールするモデルでした。

Vantage の名前が次に使われたのは 1962 年で、そのときデビューした DB4 Vantage は、単に高性能エンジンを搭載するだけでなく、スタイリングの面でも専用の変更を施していました。このような経緯から、1964 年に次の世代の DB5 がデビューしたときには、Vantage は高性能バージョンの名称として完全な認知を受けるようになっていました。視覚的には Vantage モデルは、フロントフェンダーの両側に取り付けられた控えめな Vantage のバッジによって見分けることができました。この手法は DB6、DB6 Mk2、DBS の各モデルにも継承されています。



## ASTON MARTIN

Vantage が完全に独立したモデルとして登場したのは、短命に終わった AM Vantage が最初です。実質的にはこれは DBS Vantage のスタイリングを部分的に変更したモデルで、4.0 リッターの 6 気筒エンジンを搭載していました。1972 年の春から 1973 年まで、約 1 年間にわたって生産された AM Vantage は、ウィリアム・タウンズが設計した AM V8 と並行して販売されました。AM Vantage 自体はわずか 70 台生産されただけのモデルでしたが、そこから V8 Vantage という真のアイコン・モデルが派生しています。1977 年にアストンマーティンの性能面におけるフラッグシップカーとして導入された V8 Vantage は、力強い造形が特徴のエクステリアと、チューンナップが施されて 375bhp を絞り出す 5.3 リッターV8 エンジンの圧倒的なパフォーマンスを売り物にしていました。当時世界最速かつ人々が最も憧れたクルマであった V8 Vantage は、生産終了までに、さらに Volante、Zagato といった特別な派生モデルを生み出しました。

英国生まれの本格的スーパーカーとして名声を確立した Vantage の次世代のモデルは、V8 エンジンを搭載した Virage Coupe の美しくも獰猛なエボリューション仕様でした。ブレーキとサスペンションを強化して、ハンドビルトの V8 に 2 基のスーパーチャージャーを装着したこの新しい V8 Vantage は、550bhp のパワーを誇るモンスターマシンでした。後期型ではパワーがさらに 600bhp まで増強され、最終型の V600 Le Mans モデルは、アストンマーティンがニューポート・パグネルの旧本社工場で生産した Vantage のなかでも、最も希少なコレクターズ・アイテムとなっています。

その後、2000 年に登場した DB7 Vantage も、アストンマーティンが新開発した 6.0 リッターV12 を搭載していたという点で記念碑的モデルの 1 台に数えられます。それまでの 6 気筒エンジンを搭載した DB7 から大きくステップアップした DB7 V12 Vantage は、フェラーリの真のライバルとされたクルマです。トランスミッションはマニュアルとオートマチックの両仕様が設定され、ボディも Coupe と Volante の 2 タイプが用意されました。



## ASTON MARTIN

そして、2005年にまったく新しい V8 Vantage を導入したことで、アストンマーティンがかつてないレベルの名声と販売面における成功を経験することになります。アストンマーティンが独自に開発した革新的な VH プラットフォームをベースに、強度に優れ、かつ軽量の接着式アルミ・スペースフレームを使ったこの新世代の Vantage は、その後も着実な進化を果たしていくことになります。発売当初には大排気量の V8 エンジンが搭載され、少し遅れてオートメテッド・シーケンシャル・マニュアル・トランスミッションが設定されました。2009年に V12 Vantage が導入されたときには、世界中のエンスージアストたちを熱狂させました。それから後も、サーキット走行に重点を置いた Aston Martin GT12 や GT8 などの特別なシリーズモデルを介して、ベースモデルの無限とも思えるポテンシャルを開拓し続けてきました。

そして今、新型 Vantage の導入により、この伝説的モデルのまったく新しい一章が始まろうとしています。

新型 Vantage の画像はこちらよりダウンロード可能です。

<https://we.tl/lvnr87Mizg>

###

詳しい情報は、ウェブサイト([www.astonmartin.com](http://www.astonmartin.com) または [www.astonmartin.com/media](http://www.astonmartin.com/media)) から入手可能です。

ブランド・コミュニケーションチームの [Twitter](#) も開設されています。

アストンマーティン・ソーシャルメディア・チャンネルは、以下のリンクからアクセスできます。

- [Facebook](#)
- [Twitter](#)
- [Instagram](#)
- [Google+](#)
- [Pinterest](#)
- [YouTube](#)
- [LinkedIn](#)
- [Vine](#)



ASTON MARTIN

**メディア問い合わせ先:**

コスモ・コミュニケーションズ  
アストンマーティン PR チーム  
今野 博文

Tel: 03-6434-5839

M: 090-6180-0281

[hirofumi\\_konno@my-z.co.jp](mailto:hirofumi_konno@my-z.co.jp)

アストンマーティン・ジャパン  
プレスオフィサー  
坂本裕美

Tel: 03-5797-7295

M: 080-7950-2033

[hiromi.sakamoto@astonmartin.com](mailto:hiromi.sakamoto@astonmartin.com)

アストンマーティン・アジア・パシフィック  
マーケティング & PR  
シニア・マネージャー

Dan Redpath

M: +65 8586 8083

<mailto:daniel.redpath@astonmartin.com>