**Rolls-Royce Motor Cars**

## Media Information

**Rolls-Royce Dawn –   
一切の妥協を排したドロップヘッド・ラグジュアリー**

2015年9月8日

「新しいロールス・ロイス・ドーン（Rolls-Royce Dawn）は、今までのどのロールス・ロイス・モデルにもない印象的で魅惑的なクルマであり、新世代を切り拓くオープン・トップのスーパー・ラグジュアリー・モデルとなることをお約束します。ロールス・ロイスの提供する美しいニュー・モデル「ドーン」は、一切の妥協のないオープン・トップ・モータリング・エクスペリエンスを提供する世界中でただ一つのクルマです。そして極めてエクスクルーシブに、輝く陽ざしを浴びながら走ることのできるスーパー・ラグジュアリー・ドロップヘッド・モデルです。

ひとことで言うならば、史上最もセクシーなロールス・ロイスです。

Dawnとは『夜明け』を意味し、それは一日が始まるたびに訪れる新たな時間であり、目覚めの時であり、人々の感覚が解放される時であり、また一番初めに注ぎ込まれる日差しでもあります。そして『夜明け』とは、真っ暗な夜気の中へと差し込む朝の光のように、ためらいがちで、未完成で、それでいて期待に満ちた状態なのです。夜明けに感じる凛とした空気は、素肌を刺激する甘美な疼きと共に人々の感覚を呼び覚まし、一日の始まりを迎える情熱を呼び起こします。

ロールス・ロイスの象徴とも言えるスピリット・オブ・エクスタシーにインスピレーションをもたらした女性エレノア・ソーントン（Eleanor Thornton）のように、ロールス・ロイス・ドーンは、オーナーが全てに可能性を感じ漲るような一日の始まりをもたらす、まさにミューズ（女神）なのです。 」

**Torsten Müller-Ötvös（トルステン・ミュラー・エトヴェシュ）**

**ロールス・ロイス・モーター・カーズ最高経営責任者**

**イントロダクション**

**「これで良い」とか「まあ十分」などとは、言ってはならない。**

ロールス・ロイスの辞書に「妥協」という言葉は存在しない。そして実際、当社は共同創設者であるヘンリー・ロイス卿の『やれることはすべてやり、完璧を目指しなさい。今あるものには最善を尽くし、それをさらにより良くしなさい。もし最高のものが無いならば、創造しなさい。「これで良い」とか「まあ十分」などとは、言ってはならない。』という言葉を頑なに守り続け、その結果、今ここに存在しています。

この格言の最初の部分、『やれることはすべてやり、完璧を目指しなさい。』という言葉は、私たちが行うすべての行為、とりわけ新しいクルマ作りの際の指針となっています。二つ目の、『今あるものには最善を尽くし、それをさらにより良くしなさい。』という言葉は、進化を遂げた2012年と2014年のファントムおよびゴースト・シリーズⅡがそれを証明しています。そしてロールス・ロイスが、本物のジェントルマンのためのグランツーリズモが必要な時代になったと考えたとき、ヘンリー卿の三番目の格言である『もし最高の物が無いならば、創造しなさい。』という言葉どおり、その結果としてレイスが生まれました。

現在、ロールス・ロイスのデザインおよびエンジニアリング・チームは、この格言の最後の部分を踏襲すべく、新時代にふさわしい最高級のオープントップ・モデルとしてのクルマ作りに全力を注いでいます。これこそが、『これで良いとか、まあ十分、などとは決して言わない』という決意のもと私たちロールス・ロイスが創り出した2+2シーター・デザインの最も優れた居住性をもつクルマなのです。

世界でただ一つ、最新かつ最高級の4シーター・ドロップヘッド・モデル、  
『New Rolls-Royce Dawn（ニュー・ロールス・ロイス・ドーン）』の誕生です。

**「夜明け前こそが一番暗い」**

－ 夜明け前こそが一番暗い － 人は苦しみの内にいるとき、英国の神学者であったトーマス・フラーのこの言葉に共鳴し、希望への道標を得るといいます。早朝の最も暗いとき、ファントムやゴースト、あるいはレイスといった亡霊たちの妄想に乱された人々の心は、太陽のエネルギーに満ちた一条の光、夜明けの日差し、「ドーン」によって不安を払いのけ、新たな一日の始まりに目覚め、終わりなき可能性に気づかされます。

1952年、世界は大戦後の長く続いた不況からようやく抜け出す兆しを見せ始めました。この年、世界初の英国製ジェット旅客機デハビランド・コメットの登場や、クイーン・エリザベスⅡ世の即位に刺激されるなど、世界は希望の光を見い出しました。

その同じ年、ロールス・ロイス・ドーンのデザイナーにとっての幸運の女神であるロールス・ロイス・シルバードーン・ドロップヘッドが、ロールス・ロイスのコーチビルダーであるパーク・ウォードの手によって仕上げられ、最初の顧客であるW.A. フィリップス大佐のもと、カナダへと届けられました。

オリジナルのシルバードーンは初めて工場で生産されたロールス・ロイスとして、新たなロールス・ロイスの幕開けを迎えました。しかしながら、同じくシルバードーンの名を受け継いだロールス・ロイスのドロップヘッドは、再び人生の楽しみや楽観的で甘い生活（ラ・ドルチェ・ヴィータ）を追い求める時代における独自性の高い希少車であるため、引き続き一台ごとのカスタム・モデルとしてコーチビルダーの手によって制作され続けることになります。

この珍しい名前の非常にレアなロールス・ロイス・ドロップヘッドは、1950年から1954年の間にわずか28台のみが生産されました。

ロールス・ロイスのニュー・モデル、「ドーン」は、シルバードーンから着想を得た世界初のスーパー・ラグジュアリー・モデルです。2015年に発表されるこのスタイリッシュで現代的な最高級4シーター・コンバーチブルは、斬新かつ洗練された極めて社交性の高いクルマとなるでしょう。

1952年のシルバードーン・ドロップヘッドと同様、新しいロールス・ロイス・ドーンは他のモデルとは大きく異なり、エクステリアの80パーセントを占めるオリジナルのボディ・パネルで構成されます。

こうしてひとつひとつに手を掛けて造り込み、生み出されるこの魅力あふれるニュー・モデルは、最高級車に相応しい走りを提供します。ロールス・ロイス・ドーンはタイヤと路面のコンタクトにおいてもすべてが専用開発されており、グッドウッド生まれの他のすべてのロールス・ロイスに期待される乗り心地、つまり「魔法の絨毯」と呼ばれる、決して他では得ることのできない最高の乗り心地を約束します。

またドーンのルーフには、極めて特別なエンジニアリングと製造方法が注ぎ込まれています。ロールス・ロイス・ドーンのルーフは時速50キロまでであれば走行中も操作が可能で、全開状態からわずか20秒ほどで閉じ、さらには現代の最新の自動車産業においても前代未聞といえるレベルのまさにレイスと違わぬ完全な沈黙を提供します。

新しいロールス・ロイス・ドーンは、今まで生み出されたどのオープンモデルよりも静寂な室内をもたらします。

**デザイン**

**2+2 ≠ 4**

「ロールス・ロイスの世界における日々の出来事は、数学の定理のようには定まらない。ロールス・ロイス・ドーンの場合も同じことが言え、2＋2の答えが必ずしも4になるとは限らない。 」

**ジャイルズ・テイラー、Rolls-Royce Motor Carsデザイン・ディレクター**

ロールス・ロイスのデザイナーは、オープントップ・カー・セグメントや、とりわけ上質なラグジュアリー・ニッチの分野において、顧客が十分に満足を得ていないことは理解していました。ロールス・ロイスにとって、その答えを単に2+2レイアウトに求めることは、妥協以外の何物でもありません。

一般的に2+2 レイアウトとは、前席に運転者ともう一人の乗員のための座席を持ち、たまに乗せる乗客か、あるいは子供用程度の小さな座席を2つ、後席に持つと考えられています。後部座席のスペースは脚を延ばすことさえできないほどの窮屈さで、快適性や実用性があるとはいえません。コンバーチブル・ボディ・タイプの場合、メーカーはこうしたスペースの欠如について、折り畳みルーフの収納スペースとラゲッジ・ルームの大きさ、そして後席乗員のための居住空間との妥協によって答えを見出しています。その結果このセグメントはより排他的なものとなり、ロールス・ロイスはオープン・トップが妥協と｢反社会性｣の産物でしかないものなのかと悩み続けることになったのです。

「ロールス・ロイスは高級車を創り出すメーカーとして、そのステイタスに相応しい空間を提供することに誇りを持って取り組んでいます」 とテイラーは言います。 「ドーンのような自動車を創造するためのアイデアとして、日々、大人二人だけが快適に使用できればよい、という考えは唾棄すべきものです。ドーンを創り出すにあたり、私たちはまず大人4人が最高に快適で、上質な空間に包まれてスタイリッシュに旅行ができることを前提に、一切の妥協を排すべきであると考えました。」

**印象的で魅惑的な出会い**

デザイン・ディレクター、ジャイルズ・テイラーのコメント：

「ドーンは、ナポレオン街道を巡る旅の最中でさえ、屋敷でくつろいでいる気持にさせる、まさにロールス・ロイスそのものです。それはコート・ダ・ジュールで過ごす日々への現代的なオマージュです。このクルマは『カジノ』のライフスタイルを採り入れ、そして自由と洗練を享受する人々を惹きつけてやまない魅力的なキャラクターを発しているのです。」

「ロールス・ロイス・モーター・カーズ社において、私たちは常に妥協のないデザインを追求していますが、この妥協しないという姿勢こそが新しい自動車を生み出す際の新たな課題をもたらしています。」そして、テイラーは続けて、「新しいロールス・ロイス・ドーンの場合、それは道路と接する一点から始まり、このクルマとの印象的で魅惑的な出会いの瞬間に至るまでの全てがデザインされているのです。」と語りました。

新しいロールス・ロイス・ドーンは、クラシックなロールス・ロイスの外観と圧倒的な存在感を感じさせる印象的でエレガントなエクステリア・デザインとなっています。それは最も活気に満ち溢れたロールス・ロイスのドロップヘッド・クーペとしての新次元の繊細さ、洗練性、斬新さを表現しており、チャーミングでうっとりするほどの魅力を放ち、穏やかでありながら興奮を呼び起こす開放感をもたらします。

これまでにない新たなゆとりを提供し、伸び伸びとした開放感と興奮を呼び起こす躍動感。これらすべては、快適性と居住空間への一切の妥協を排した結果生み出されたものです。この新しいロールス・ロイスは躍動感にあふれ、社交的な資質を体現し、世界中のより幅広い、より若々しい、高い社交性をもつ人々を惹きつけます。

新しいロールス・ロイス・ドーンは、推測するに容易いレイスのドロップヘッド版では決してありません。エクステリアの80パーセントを占めるボディ・パネルは、革新的なロールス・ロイスの手法に従って全く新しくデザインされ、極めて現代的な解釈による最高級4シーター・ドロップヘッドを実現しました。

その目的は明確です。それは、他のどの自動車メーカーも成し得ない、ルーフを開けていようと閉じていようと、開閉するその動きでさえも常に美しいクルマを創り出すということです。そしてデザイン・チームのたゆまぬ努力の結果、新しいロールス・ロイス・ドーンはこれら2つの命題、つまり２つの顔を、完璧に一台のクルマに盛り込むことに成功したのです。

**エクステリア・デザイン**

ロールス・ロイス・ドーンは、ボディに対するホイールの高さの比率が2:1であること、長いボンネット、フロントのショート・オーバーハング、リヤのロング・オーバーハング、エレガントに先細るリヤ・エンドの造形、高いショルダー・ラインといった伝統的なロールス・ロイスのデザイン原理を堅持しています。

この伝統こそが、美しく、しかも現代的なデザインを生み出すのです。

ロールス・ロイス・ドーンは、スタート前のアスリートのように構え、集中し、準備ができています。張りつめた筋肉を思わせる曲線を描く新しくも美しいボディ・パネルの表面や、よりパワフルになったシルエットが、このクルマの内に秘めたパワーを感じさせます。

パワフルで印象的なフロント・エンドからリヤ・ホイールへ向かって上昇しながら逞しく流れるショルダー・ラインが、ワイドなトレッドと相まって、肉体を鍛え上げたものだけが放つ、内側から湧き出るような力強さを感じさせます。スピリット・オブ・エクスタシーの翼から始まるボンネットの、その先端へ行くほどに細くなる「ウェイク・チャンネル」は、ジェット飛行機が描く飛行機雲を彷彿させ、このクルマのダイナミズムを想起させます。高い位置に配されたショルダー・ライン、太めのCピラー、上下の幅の狭いサイド・ウィンドウによって、ルーフを閉じた状態をサイドから見たときには、まるで車高を低くした「ホットロッド・カー」のような印象をもたらします。

レイスに比べて53ミリ延長されたフロント・バンパーには、45ミリ奥まった位置にフロント・グリルを配し、グリル・サラウンドのすぐ下にナンバー・プレートが位置しています。こうした配置が全体のバランスを低く印象付けているのです。そして、ジェット・エンジンの空気取入口のようなフェイスに視線を集め、静止している状態でさえも前方に集中しているような印象をもたらします。このグリル・デザインは、このクルマから発する緊張感をリヤ・ショルダーへと加速させ、ドーンの独特なエレガンスを強調しています。

ドーンのフロントのグリルおよびバンパーは、ロールス・ロイス・ファミリーの他のメンバーに見られる伝統的な垂直方向のラインよりも、むしろ水平なラインへと注意を向けさせています。バンパー・バランスは、ナンバー・プレートの周囲を取り込んでロア・エアダムへと指向します。ロア・エアダム内側の奥まった位置にブラックのメッシュ・グリルが見え、深みのある印象を強めています。また、クロームの「ブレード」が水平方向のラインを強調することで、このクルマの周囲へと視線を促す効果をもたらし、このクルマの持つパワーと幅の広さを印象付けています。

ロールス・ロイス・ドーンをサイドから見ると、たちまちそのエレガントなプロフィールに目を奪われます。ソフトトップの形状は、内側に骨組みが透けて見えるといった失望感を与える凹凸を見せることなく、見事な調和と一体感を醸し出しています。これに加えて、新しい21インチのポリッシュ仕上げのホイール、あるいは21インチまたは20インチのペイント仕上げのホイールが、ドーンの足元を完璧に引き締め、ロールス・ロイスの現代的なラグジュアリーを強く印象付けます。

ドーンのリヤ・エンドには、フェミニンな「ヒップ」のように柔らかな膨らみを持たせ、後方へ向けて細くなることで、初期のロールス・ロイスの「ボート・テイル」のエレガントなデザインや20世紀初頭の美しいモーター・ランチ（エンジン付きボート）を彷彿させます。

ロールス・ロイス・ドーンは、音もなく開くソフトトップによってその姿を一変させます。高貴な印象を放つミッドナイト・サファイア・エクステリアとマンダリン・レザー・インテリアが、暗闇に差し込む一条の朝日のように輝きをもたらし、その内なる魅力を発散させ、上質なインテリアと輝きに満ちた世界を結び付けます。

ひとたびルーフを開けると、ロールス・ロイス・ドーンのセクシーさはさらに明らかとなります。サイドから見たとき、大きく寝かされたウインドスクリーン、リヤ・エンドまで上昇しながら流れるサイドのプレス・ラインと高い位置を走るベルト・ラインの造形が、ゆとりさえ見せる速さを強烈にアピールします。上昇するベルト・ラインと同じ傾きで包まれたリヤ・キャビン周りのラインは、寒さから首を護るようジャケットの襟を立てたかのような佇まいを見せています。

ソフトトップを収納した際のカバーには、デッキを取り囲むようにキャビンの周りを巡るステンレス製ウェスト・ライン・フィニッシャーがあしらわれ、ここにハイマウント・ブレーキ・ライトが一体化されています。この美しいメタル・パーツは、ステンレス製ドア・ハンドルやポリッシュ仕上げのホイール、エグゾースト・テール・パイプ、フロント／リヤ・バンパーに埋め込まれた宝石のようなアクセサリー（クローム・ブレード）とも見事に調和し、喩えようのない外観と高貴な印象を創り出しています。

デッキ部分は、それ自体が現代のクラフツマンシップの確かさを示しています。馬蹄形デザインでオープン・ポア仕上げのカナデル・パネリングをまとったリヤ・キャビンは、ロールス・ロイスの故郷であるグッドウッドのウッド・ショップの職人達の優秀さを、その巧みな技巧と確かな技能によって証明しています。

オーナー自身のテイストで選ぶことができるデッキ部分のウッド・パネルは、中央が流れる滝のように後部座席の間に向かって落とし込まれ、また一方でオーナーを迎え入れるようにしてキャビンの周りを取り囲みながらインテリア・ドア・パネルへと続いています。

**インテリア・デザイン**

ロールス・ロイス特有のコーチ・ドアは、このドロップヘッド・モデルにおいてもその真価を発揮します。コーチ・ドアは印象的であり、気品ある佇まいを見せます。このドアは長いフロント・フェンダーから続く穏やかなカーブを引き継ぎ、ロング・ボデイのプロファイルと居心地の良いキャビンを演出します。

このスタイルは古典的なスポーツカーの横顔を想起させ、さらにドーンの後部座席に収まる人々が、優雅に、そして気品を持って乗り降りできる大きな開口部をもたらします。後部座席の乗客は、単にロールス・ロイス・ドーンから「出てくる」のではなく、まるでモナコの、あるいはコモ湖畔の魅力的なプライベート用桟橋に着けたRiva製モーターランチから現われるときのように舞い降ります。

もちろん、ロールス・ロイスであるからにはコーチ・ドアさえも単なるアクセスの手段にとどまることはありません。つまりそれは、一体化されたAピラーを支える構造部であり、ボディ全体の強度や剛性を高めるための重要な役割を果たしているのです。

ドーンに乗り込んだ最初の印象は、ウッドおよびレザーの組み合わせでスリングショット・レイアウトされたキャビンと、その中に配されたセパレート式バケット・シートによる贅沢さと、そして仕立ての良さです。スリングショット・コンセプトとは、運転席側Aピラーから後部座席へ向かい、その後方を周り込んで助手席側Aピラーに続く一連の造形のことです。

スリングショット・フォルムはイタリアの小舟であるバルケッタを想い起こさせ、静止している時でさえも、乗る人にこのクルマの爽快な加速への予感と、地平線まで疾走するかのような期待を抱かせます。このデザインは、エクステリアに漂う緊張感をさらに加速させるのです。そしてインテリアはエクステリアの印象を補完し、気品と安心感、そして堂々たる存在をアピールします。

ロールス・ロイス・ドーンは、4人の乗員に、ひとりひとりのための専用のシートを用意しています。このクルマはまずフルサイズの4人乗りであり、そしてどこに座ろうとも、快適さを我慢させるようなことはありません。それぞれのシートは、このクルマのエネルギッシュでありながらもエレガントな身のこなしや、使用目的に適ったスタイルを強調し、その目的を補うように室内の前後を貫く長いセンター・コンソールが配されています。シート・バックレストの上部にはシートベルト収納機構が組み込まれており、このような配置がさらにピラー・レスのボディワークとウッドまたはレザー仕様による切れ目のないスリングショット・デザインを強調しています。またウッド製トレイの表面にはブックマッチ加工\*されたシェブロン・パターンがあしらわれ、その前方へと指向する形状が加速感をさらに演出しています。

\* ブックマッチ加工：ヴァイオリンなどで見られる同じパターンの木目を左右対称に並べる手法のことで、はぎ合わせともいう。

メーター・ダイヤル周りに高光沢メタル・チャプレットがあしらわれ、またそれぞれの中央にはマット・クロームのフロートが配置されたお馴染みの円形メーターが、高級腕時計のようなハンドメイドの繊細な仕上がりを目に見える形で表現しています。これに加え、この新しいクルマの名前があしらわれた新しいデザインの時計も組み込まれています。

**エンジニアリング＆テクノロジー**

**サイレント・バレエ（音のない舞踏）**

新しいロールス・ロイス・ドーンの技術的なハイライトは、間違いなく新しいルーフでしょう。そしてもちろん、本物のロールス・ロイスであるために、ドーンはルーフを開けているときでもすべてのロールス・ロイスと同じように、後席に乗る人のプライバシーという意味だけでなく、静かなドライビング・エクスペリエンスを提供しなければなりません。これと同時に、本物のロールス・イスとしては、ロマンスのためでもあり、ブランドのこだわりといった理由もあって、ファブリック製のルーフが唯一の選択肢となりました。雨の降る夜にコンバーチブルをドライブしているとき、不規則に屋根に落ちる雨滴の音に耳を傾けているときほどロマンチックな時間はありません。ロールス・ロイスはお客様との会話の中で、多くの方が同じロマンスを感じていることを理解しているのです。

ファブリック製ルーフの設計において、ロールス・ロイスのエンジニアリング・チームは、自分自身も妥協する気などさらさらない挑戦的なゴールを課しました。それは今日、世界で最も静かなコンバーチブルを創るということでした。この究極の静けさの探求は、新しいルーフに関するエンジニアリングのあらゆる側面にわたるものであり、そしてそれは新しい自動車という側面に対しても同じように影響を及ぼすものなのです。

その第一は、真のロールス・ロイスであるために、走行中、ルーフを開けている時と閉じている時の乗員の耳に届く音をどう捉えるかというところから始まりました。ルーフのデザインは気品があり、美しくなければならず、最大のキャノピーを持つコンバーチブル・カーの一台として、その上品な佇まいをいささかも損ねてはなりません。

特に注目すべきは、キャノピーがいかにしてリヤ・シートの周りを包み込むか、そしてドーンの後席に座る乗客のプライバシーを最大限確保するために、いかにしてルーフとウィンドウが接する部分のラインを下げ、いかにして低く身構えたような外観を実現するかということです。

もう一つの注目すべきポイントは、リヤ・ガラスの小ささです。これも乗客のプライバシーを護るためであり、ルーフを閉じて走行しているとき、プライベートな聖域といった感覚を高めるために慎重にデザインされた結果なのです。

ルーフが美しく感覚に訴える外観だけでなく、その機能として車内の静けさにも貢献するために、2つの重要な技術を採用しました。それはルーフを閉じて走行しているとき、ほぼ無音ともいえるレベルにウインド・ノイズを排除し、自動車を取り巻く空気をスムーズに流すための、完璧に滑らかな表面と革新的な「フレンチ・シーム（袋縫い）」との組み合わせです。ロールス・ロイス・ドーンの室内では、コンバーチブル・モデルとして初めて、ロールス・ロイス・レイスと全く違わない無音環境を実現しているのです。

第二の課題は、実際に作動するときのルーフ・メカニズムが、開けるときも閉めるときも、どちらも美しくなければならず、控え目でなければならないということに対しての挑戦でした。エンジニアリング・チームがルーフ・メカニズムで成し遂げたかったテーマは、次のようなフレーズを生み出すほど困難な課題でした。それが『サイレント・バレエ － 音のない舞踏』 なのです。

そしてサイレント・バレエは、ついに実現したのです。

また時速50キロまでであれば走行中でも操作が可能で、全く音を立てることなくわずか22秒で完了する「サイレント・バレエ」は、登場する（閉める）ときに何の音も立てず、そして外界の音、光、香りと入れ替わるようにして静かに退場（開放）します。そのときドーンの外側ではエアロックが開くようにソフトトップ・リッドが持ち上がり、それまでオーナーの支配していたキャビンは広々とした外の世界の一部となるのです。

**ビスポーク・オーディオ**

静粛性はもちろん、それ以上に音楽やエンターテイメントを友人たちと共有することについても、全く心配する必要はありません。なぜならロールス・ロイスのビスポーク・オーディオ・システムは、ロールス・ロイス・ドーン独自の構成に合わせて特別な調整が施されているからです。ロールス・ロイスのオーディオ・エンジニアの手によって細かく調整されたビスポーク・オーディオ・システムは、これまでに開発された自動車用ハイファイ・システムの中で最も徹底的にデザインされたシステムなのです。もちろん、2つの顔を持つドーンのどちらの側面に対しても綿密に調整されています。

ルーフを開けているか閉じているかに関わらず、ビスポーク・オーディオ・システムは完璧な音響バランスとパフォーマンスを実現します。このクルマのデザイン過程を通して、オーディオ・エンジニアは、オーディオ・システムのパフォーマンス的観点から、クルマのデザインが乗員の耳に届くサウンドにどのような影響を及ぼすかについて意見を求められました。これは自動車開発の現場では類のないことでしょう。

個別にチューニングされた16個のスピーカーとシアターおよびスタジオの2つのサウンド・セッティングによって、まさに『ライブ以上』のサウンドを体感できます。ラゲッジ・ルーム内には2つの低音用スピーカーを備え、キャビン内のさまざまな場所に7個のツィーターを設置しました。システムは極めて高感度なマイクを利用して絶えず周囲の外部ノイズをモニターし、これに応じて音量や音質のセッティングを緻密に調整し安定したパフォーマンスを提供します。こうしたテクノロジーによって個々のスピーカーごとにきめ細かい補正を行い、外部の影響に起因する潜在的な共振やデッド・スポットを解消しています。

ニュー・ドーンのオープン走行のためのエンジニアリング

ロールス・ロイスのソフトトップ・モデルに関するエンジニアリング・チームの飛躍的進歩に伴い、新しいロールス・ロイス・ドーンにおいても、テーラー・メイドの革新的技術を導入しています。

コンバーチブル・モデルを設計する場合、重量を抑えつつボディ全体で高いレベルのねじれ剛性を確保することが重要になります。コンバーチブル・モデルに発生しがちなスカットル・シェイク（ボディの小刻みな振動）を最小化し、落ち着いた（安定的な）挙動を実現するために、ねじれ剛性を高めることが不可欠なのです。

エンジニアリング・チームが全てに納得するまで、広範囲な試験と研究が繰り返されました。そして潜在する問題を認識し、解消するまで、荒れた路面の上を何万キロメートルも走行しました。その結果ロールス・ロイス・ドーンは、現在入手可能な4シーター・コンバーチブル・モデルの中で最も頑丈なシャシーを手に入れたのです。

新開発のサスペンション・システムは、このクルマのボディ剛性と重量配分が入念に考慮されているため、究極的な走行快適性と、ロールス・ロイスの代名詞ともいえる魔法の絨毯のような乗り心地を約束することができます。

この極めて高級なコンバーチブルは、空力的にはフロントおよびリヤの揚力が抑えられ、重心も低く、新開発のエア・サスペンションとアクティブ・スタビライザーにより、非常にキビキビとしたハンドリング特性を実現しています。

ドーンのリヤ・サイドに張り出した官能的なふくらみは、ゴーストと比較して24mmワイドなリヤ・トレッドと共に、低く滑らかなプロフィールを強調しています。さらにリヤ・エンドの幅の広さと180mm短いホイールベースがこのクルマをより魅力的に見せるだけでなく、ショルダー・ラインの高さの部分が男性的な逞しさと力強さを強力にアピールしています。

**ロールス・ロイス・ドーンの心髄ともいえるドライビング・エクスペリエンス**

すべてのロールス・ロイスの心臓部では、愛すべきツインターボ6.6リットルV12エンジンが脈打っています。最高出力 570ps（420kW）@5,250rpm、最大トルク780Nm@1,500rpmを発揮するロールス・ロイス・ドーンは、格別のドライビング・エクスペリエンスを提供します。また、ダイナミック・アクセルペダル・マッピングによって、中域での加速性能が最高30%アップしています。

ドーンはドライバーに的確なフィードバックをもたらすロールス・ロイスの典型的なステアリング特性を維持しており、それによってルーフを開けていようと閉じていようと、また高速走行であっても、あらゆる場面で大きな安心感につながる、ゆとりがありながらも正確性の高いドライビングを可能にしています。

その結果、新しいドーンはロールス・ロイスで最もパワフルなフルサイズの4人乗りドロップヘッド・モデルとなり、その先進的エンジニアリングにより、妥協を受け入れてしまった他の大多数の2+2コンバーチブル・モデルよりも軽く、燃費の良いクルマとなっています。

標準装備のタイヤは、直径540mm、約20インチです。このタイヤは、万一空気が抜けた状態でも80km/hまでの速度で少なくとも160kmの距離を走行する能力を持っています。しかも完全にタイヤの空気が抜けた状態でも車両のコントロールを失わずに走行することができるのです。オプションで、21インチ径の10スポーク・ホイールも用意しています。ランフラット・タイヤの採用によりスペア・ホイールと車載ジャッキの必要がなくなり、ラゲッジ・コンパートメントをより有効に活用できます。

ゆとりあるドライブを支える隠れたテクノロジー

最高級自動車である全てのロールス・ロイス・ファミリーと同じく、新しいドーンは自動車デザインやテクノロジーの最前線に立つ存在です。そして車内での極めてエクスクルーシブでゆとりあるひと時を提供するために、控えめながら隅々まで行き届いたテクノロジーがドライバーを支えます。重要なのは、テクノロジーをいかにして目立たぬように配置するかという点です。そのためにドーンには、様々なメディアやナビゲーション機能などを直観的に、そして容易に操作するためのスピリット・オブ・エクスタシー・ロータリー・コントローラーを装備しています。

例えばナビゲーションの目的地を入力したりメディアを検索したりするときは、コントローラーの表面に指で文字を描くだけで入力することができます。これはスマート・フォンの使い勝手と同様なので、違和感なく扱えます。また使いやすいようステアリング・ホイールに組み込まれたワンタッチ・コール・ボタンで起動するボイス・コントロールを使えば、話しかけるだけで様々な機能を呼び出すことができます。これら2つの操作方法の特徴は、たくさんのボタンを操作する煩わしさから解放され、より簡便に操作できるようになる点です。例えばボタンをひと押しして 『目的地はサントロペ』 とコマンドを話すだけで、車載のサテライト・ナビゲーション・システムが最も効率よく現地へ向かうルートを設定します。

スピリット・オブ・エクスタシー・ロータリー・コントローラーにはタッチ・パッドが備えられています。これはドライバーやパッセンジャーの目に付く画面に、見苦しい指紋を残すようなタッチ・スクリーン方式よりもずっとスマートな方法です。このタッチ・パッドは表面に指で文字を描いて文字入力することができ、またクローム・ダイヤルを回してメニューから機能を選んだり、ダイヤルを押して選択することも可能です。

ロータリー・コントローラーのタッチ・パッドでも、スマート・フォンと同様に、画面に表示した地図の地点を選び、一部をズームして拡大させる『スワイプ、ピンチ』操作が可能です。例えばタッチ・パッドの上で指を滑らすだけで画面に表示されているエリアを素早く移動させ、2本の指でつまむように指先を狭くしたり広くしたりすることで地図の縮尺を小さく・大きくすることができます。

マルチメディア・インターフェースやナビゲーション・システムの情報が大幅にアップデートされたため、10.25インチ・ディスプレイの表示は精細になりました。またハードウェアおよびソフトウェアの処理速度が向上したことで、ルート計算の時間が短縮されています。

車速と車間距離制御機能付きのオートマチック・クルーズ・コントロール・システムは、走行中や渋滞中に車間距離を維持するため、細かくアクセルを調整したり、発進と停止を繰り返したりする煩わしさを軽減します。ドライバーは交通状況や走行状態の変化の確認をシステムに任せ、落ち着いてリラックスした気分で混雑した都市部へ向かうことができます。

フロント・バンパー・バランスに組み込まれたレーダーとウインドスクリーン上部のカメラにより、新しいソフトウェアが、万一の状況での急ブレーキに備えたブレーキ・スタンバイとシステムの素早いレスポンスを保証します。

そして万一、最悪の状況が起きた場合でも、ドーン後席のヘッドレスト背後に巧妙に組み込まれたロールオーバー保護システムが瞬時に作動します。このシステムにはラチェット機構が内蔵されているため、展開した場所で頑丈に固定されます。ウィンドスクリーン・フレームも、このロールオーバー防護システムの一部となって機能します。

**衛星がサポートするトランスミッション**

ロールス・ロイス・ドーンのゆとりあるダイナミズムは、2013年にレイスの世界デビューと共に紹介されたサテライト・エイディッド・トランスミッション（GPS衛星利用のトランスミッション・コントロール）によってさらに増強されました。

サテライト・エイディッド・トランスミッションは、GPSデータを利用してドライバーの目に届かない前方の状況を把握し、その時点での運転や道路状況に応じて、これから起こるであろう次の動きを予測します。

この情報は、ドライバーがロールス・ロイスの6.6リットル・ツインターボV12エンジンのパワーを適切に引き出し、ゆとりある滑らかな走りを実現できるよう、ZF製8速オートマチック・トランスミッション・システムが最適なギアを選択するために利用されます。

サテライト・エイディッド・トランスミッションは、ドーンに標準装備されます。

**夕暮れどきから夜明けまで － 最先端の照明がすべてを照らす**

ロールス・ロイス・ドーンにも、最新のLED照明テクノロジーを採用しています。この車両照明は、アダプティブ・テクノロジー面が大幅に強化されました。例えばコーナリング中、ステアリングの操作に合わせて電子制御リフレクターが作動して進行方向を照らし、視野を拡大します。また明るい白色光のヘッドライトは暗闇を走るドライバーの疲労を軽減し、ゆとりある安全なドライブを確実に提供します。

これに加え、自動切り替え式オートマチック・ハイビーム・ヘッドライトに革新的な眩惑防止テクノロジーを採用しました。これは前方から対向車が接近すると、そのクルマのドライバーの目を眩ませないためにヘッドライトの向きを変えるものです。これによりドーンのドライバーは、ハイビームの明るい視界の恩恵を受けながらも、安全性のベネフィットを享受できるのです。

夜間の安全性については、熱源感知システム付きのヘッドアップ・ディスプレイが、夜間の安全性をサポートします。このシステムは、人間や動物などの体温を感知して、表示や警告音でシグナルを出してドライバーに警告するものです。

**主要諸元**

|  |  |
| --- | --- |
| **寸法** |  |
| 全長 | 5285mm / 17.34ft |
| 全幅 | 1947mm / 6.39ft |
| 全高（空車時） | 1502mm / 4.93ft |
| ホイールベース | 3112mm / 10.21ft |
| 最小回転半径 | 12.7m / 41.7ft |
| トランク容量 | 244ltr - 295ltr / 8.6 ft3 - 10.4 ft3 |
|  |  |
| **重量** |  |
| 車両重量(DIN) | 2560kg / 5644lb |
|  |  |
| **エンジン** |  |
| 気筒配置 / 気筒数 / バルブ数 | V / 12 / 48 |
| 燃料制御 | ダイレクト・インジェクション |
| 最高出力 / 回転数 | 563bhp / 420kW / 570PS @ 5250rpm |
| 最大トルク / 回転数 | 780Nm / 575lb ft @ 1500rpm |
| 燃料タイプ | 10:1 /無鉛プレミアムガソリン |
|  |  |
| **性能** |  |
| 最高速度 | 250kmh / 155mph (リミッター) |
| 加速0 - 100km/h | 4.9sec² |
|  |  |
| **燃費** |  |
| 市街地 | 21.4ltr / 100km / 13.2mpg (Imp.) |
| 郊外 | 9.8ltr / 100km / 28.8mpg (Imp.) |
| 総合 | 14.2ltr / 100km / 19.9mpg (Imp.) |
| CO2排出量 | 330g/km |

数値は予告なく変更する場合がございます

- 終わり –

**追加情報：**

当社メディア・ウェブサイト[PressClub](http://www.press.rolls-roycemotorcars.com/)では、すべてのプレス・リリースとプレス・キットに加え、幅広く取りそろえられた高解像度のダウンロード可能な写真とビデオ・フィルムがご覧いただけます。

また、[Twitter](https://twitter.com/RollsRoyceMedia)でもロールス・ロイス・モーター・カーズのコミュニケーション・チームに連絡を取ることができます。

**広報の連絡先**

ロールス・ロイス・モーター・カーズ　アジア太平洋 北部地域　広報マネージャー

ローズマリー・ミッチェル 03 6259 8888　　　[rosemary.mitchell@rolls-roycemotorcars.com](mailto:rosemary.mitchell@rolls-roycemotorcars.com)