

RETAILER ACADEMY NEWS

Feb 2022 | Bentley Motors Japan



Beyond 100 戦略をさらに加速 2025年からの5年間でBEVを計5車種発売

ベントレー モーターズはこのほど、オンラインのメディアカンファレンスを開催し、Beyond 100 戦略をさらに加速させることを発表しました。その中核となるのが「ファイブ イン ファイブ」計画で、2025年から5年間、毎年1車種ずつ完全電気自動車（BEV）のニューモデルを発表し、持続可能なラグジュアリー モビリティにおける新たなベンチマークになることを目指します。

ファイブ イン ファイブ計画の発表に先立ち、サステナビリティを実現するために25億ポンドの投資と、2025年に発売を予定しているベントレー初のBEVを英国のクルーで設計・開発・生産することも明らかにしました（詳細はP2を参照）。

戦前からの歴史を持つクルー工場はすでに大規模な改修が行われており、自動車業界の先陣を切るようにカーボンニュートラル認証を受けました。今後はさらなる投資とBeyond 100 戦略を加速させることで、全モデルのラインアップと非製造部門でのCO2排出量の削減に注力し、2030年までに組織全体でのカーボンニュートラル達成を目指す。

カーボンニュートラル達成への具体策とは？

カーボンニュートラルを目指すうえでの具体的な取り組みの1つが、



クルー敷地内のソーラーパネルを今後2年間で現在の30,000枚から40,000枚に増設し、クルー本社での発電量を増やす計画があります。また、ベントレー本社で保管しているクラシック ベントレーも含めた社用車に、サステナブルなバイオ燃料を使用することも検討しています。2030年までにエンドツーエンドでのカーボンニュートラルを目指す

すベントレーは、パートナー企業にも協力を要請しています。そして、サプライヤーには持続可能性に関する最低限の基準を満たすことを期待しています。グローバルのリテラー ネットワークに対しては、遅くとも2025年までにカーボンニュートラルを達成することを求める予定です。



新構想「ドリームファクトリー」とラインアップ拡充



ベントレー モーターズが新たに掲げるのが、生産活動による環境への影響をゼロに近づける取り組みを含む「ドリームファクトリー」構想です。クルーの工場は、2019年にカーボンニュートラル認証を取得しましたが、ベントレーは2030年までの達成目標として、クルーで生産される全車両について、使用する水の量、埋め立て廃棄物、その他の環境負荷を最小限まで削減することを目指しています。

ラインアップの拡充も図ります。ベントレーのモデルラインアップで



は、ベントレーはすでにラグジュアリー ハイブリッド セクターをリードする存在ですが、2022年のフライングスパー PHEVの発売と、現在のペンティガPHEVに追加される5種類の派生モデルが、目の肥えたベントレーのお客様の多様なニーズに合致することにより、この地位は確固たるものになると見ています。そして今年の売上の20%以上は、ハイブリッドの販売によるものと予想されています。



エイドリアン・ホールマーク会長兼CEOのコメント



Beyond 100 戦略を加速させ、クルーでのBEV生産を確約すると同時に、25億ポンドの投資を行うことは、102年の歴史におけるベントレーの重要なランドマークになります。これはベントレー ファミリーはもちろん、サプライヤー、パートナー企業、そして自動車業界、ひいては英国の製造業全体にとって輝かしい光になることでしょう。

ベントレーのBeyond 100 戦略に関する最新情報の発表は、ベントレーの長く輝かしい歴史における重要な変革の開始を告げるものです。世界は変化しており、私たちは環境への影響をニュートラルにする役割を担わなければなりません。これは、2030年までにエンドツーエンドでのカーボンニュートラルという目標を達成し、持続可能なラグジュアリー モビリティのリーダーとしてのベントレーの役割を再認識することを意味しています。

ベントレー初のBEV生産は英国で サステナビリティ実現に向け25億ポンドを投資

ベントレー モーターズは、ベントレー初のBEVを英国内で開発・生産することを確約するとともに、サステナビリティの実現に向けて今後10年で25億ポンドの投資を行うことを発表しました。この決定は、英国経済を大きく活性化させるだけでなく、ベントレーの全モデルの生産拠点であり4,000人の従業員を抱えるクルーにおいて、電動化への歩みが本格化することを意味しています。

ベントレー初のBEVは2025年に発表される予定です。BEVの発売によりベントレーの輝かしい歴史に新たな1ページが刻まれ、Beyond 100 戦略は重要な節目を迎えることになります。2020年に発表されたBeyond 100 戦略では、全ラインアップの電動化とエンドツーエンドでのカーボンニュートラルを2030年までに達成するという先進的な目標を掲げています。

そして、この大規模な投資計画により、ベントレーの製品ポートフォリオと戦前からの歴史を持つクルー工場とその敷地も大きく変わります。デジタル化が進み、環境への負荷を低減することを重視した、世界トップレベルの次世代生産施設として、業界最先端の工場が新設されます。



ホールマーク会長兼CEOは、「ベントレーの歴史を振り返ってみても、ラグジュアリー セグメントを見渡してみても、Beyond 100 戦略ほど大胆な計画はありません。わずか8年でBEVへの完全移行を目指すことを含め、組織全体でカーボンニュートラルを達成するという意欲的かつ実現可能なロードマップとなっています」などとコメントしています。ピーター・ボッシュ取締役（マニュファクチャリング担当）は、「今回の発表を可能にしたのは、クルーの従業員の献身的な働きと技術力のおかげに他なりません。これがベントレーの新たな旅の始まりです。すでにラグジュアリーカー生産の頂点を極めたベントレーですが、クルー工場は業界に先駆けてカーボンニュートラル認証を取得しました。今後は新たに掲げた『ドリームファクトリー』構想に基づき、2030年までに水、廃棄物、その他の環境負荷を最小限に抑える取り組みを進めます」などと語っています。



スポーツカーも電動化が加速 競合ブランドのPHEV事情

コンパクトカーからハイエンドモデルまで、輸入車のPHEV（プラグインハイブリッド）モデルが着実に数を増やしています。そこで今回は、競合ブランドが販売しているPHEVモデルと、日本導入が予想されるモデルについてご紹介します。

BMW 〈ビーエムダブリュー〉

- ▶ BMWのPHEVモデルはコンパクトモデルのi3のみ。スポーツカーのi8は2020年6月に生産を終了
- ▶ BMWのPHEVモデルはセダンが4車種、SUVが2車種の計6車種を導入
- ▶ BMW i3は普通充電と急速充電の両方に対応。そのほかは普通充電にのみ対応

BMW 745e/745Le xDrive

10,860,000円～16,040,000円



- 最高出力286ps(210kW)、最大トルク450Nmを発揮する3.0L直6エンジンと、最高出力113ps(83kW)、最大トルク265Nmの電気モーターの組み合わせ
- リチウムイオンバッテリーの総電力量は12kWh。1充電あたりのEV走行距離は50.4km(745e)/40.8km(745Le xDrive)
- 標準ボディとロングボディのそれぞれにLuxury(745e)/Excellence(745Le xDrive)仕様とM Sport仕様を設定

BMW X5 xDrive45e

11,180,000円



- 最高出力286ps(210kW)、最大トルク450Nmを発揮する3.0L直6エンジンと、最高出力113ps(83kW)、最大トルク265Nmの電気モーターの組み合わせ
- リチウムイオンバッテリーの総電力量は24kWh。1充電あたりのEV走行距離は79.2km
- 当初は車両価格10,280,000円の標準仕様も設定されていたが、現在はM Sport仕様のみ

Porsche 〈ポルシェ〉

- ▶ 4ドアモデルのパナメーラ/パナメーラ スポーツツーリスモと、SUVのカイエン/カイエンクーペの4車種でPHEVを展開
- ▶ パナメーラ/パナメーラ スポーツツーリスモのトップレンジモデルはPHEV
- ▶ ポルシェのPHEVモデルは普通充電のみ対応

パナメーラ/パナメーラ スポーツツーリスモ

15,280,000円～30,005,556円



- システム出力は、4 E-Hybridが462ps(340kW)、4S E-Hybridが560ps(412kW)、Turbo S E-Hybridが700ps(514kW)
- 4S E-Hybridはスポーツセダンのみ設定。現在、ロングホイールベースのエクゼクティブにはPHEVモデルの設定なし
- Turbo S E-Hybridは、0-100km/h加速3.2秒、最高速度315km/h

カイエン/カイエンクーペ

13,000,000円～24,900,000円



- E-Hybridは3.0L V6エンジン+電気モーター、Turbo S E-Hybridは4.0L V8エンジン+電気モーターの組み合わせ
- E-Hybridはシステム出力462ps(340kW)、最大トルク700Nm。0-100km/h加速5.1秒、最高速度253km/h
- Turbo S E-Hybridはシステム出力680ps(500kW)、最大トルク900Nm。0-100km/h加速3.8秒、最高速度295km/h

Mercedes-Benz 〈メルセデス・ベンツ〉

- ▶ PHEVモデルは、A 250 e/A 250 e セダン、E 350 e Sports/ E 350 de Sports、GLC 350 e 4MATIC/ GLC 350 e 4MATIC クーペの計6車種
- ▶ GLCのPHEVモデルは普通充電のみ対応。それ以外のモデルは普通充電と急速充電の両方に対応
- ▶ 本国では、SクラスにS 580 e、メルセデスAMG GT 4ドア クーペにはGT 63 S E PERFORMANCEが発表されている

メルセデス・ベンツ S 580 e

価格未定



- 本国では2021年7月に発表。標準ボディとロングボディの2種類を設定。価格は123,736ユーロ（約1,620万円）から
- 3.0L直6エンジン+電気モーターの組み合わせにより、システム合計出力は510ps(375kW)、最大トルクは750Nmを発揮
- 普通充電と急速充電の両方に対応。1充電あたりのEV走行距離は94～113km(WLTPモード)

メルセデスAMG GT 63 S E PERFORMANCE

価格未定



- 本国で2021年9月に発表されたメルセデスAMG GT 4ドア クーペの新たなトップレンジモデル。
- 4.0L V8エンジン+電気モーターで、システム合計出力は843ps(620kW)、最大トルクは1,400Nmを発揮。0-100km/h加速2.9秒、最高速度316km/h
- 価格は196,897.40ユーロ（約2,580万円）から。欧州では2022年4月に発売

Land Rover 〈ランドローバー〉

- ▶ レンジローバー、レンジローバー スポーツ、イヴォーク、ディスカバリー スポーツにPHEVモデルを設定
- ▶ 2021年10月に発表された新型レンジローバーにもPHEVモデルを設定。2022年1月17日より受注開始
- ▶ 充電口の位置は、レンジローバー スポーツはフロントグリル左側、その他のモデルは車両左側後部

レンジローバー P440e/P510e

15,545,455円～22,518,182円



- P440e/P510eともに3.0L直6エンジン+電気モーターの組み合わせ。標準ボディとロングボディを合わせて9種類のグレードに設定
- P440eのシステム出力は440ps、最大トルク620Nm。P510eのシステム出力は510ps、最大トルク700Nm
- 普通充電と急速充電の両方に対応。1充電あたりのEV走行距離は113km(WLTPモード)

レンジローバー スポーツ P400e

11,072,727円～12,281,818円



- 第1世代のPHEVで、2.0L直4エンジン+電気モーターの組み合わせ。5種類のグレードに設定
- システム出力は404ps、最大トルクは640Nm。
- 普通充電のみ対応。1充電あたりのEV走行距離は43.8km(WLTCモード)

COMPETITOR INFORMATION

Ferrari 〈フェラーリ〉

SF90 ストラダーレ 53,400,000 円
SF90 Spider 58,560,000 円



- フェラーリ初の市販 PHEV モデル。エンジンと 1 基のモーターが後輪を駆動し、2 基のモーターが前輪を駆動する 4WD
- 780ps の 4.0L V8 ツインターボエンジンに 3 基のモーターを組み合わせ、システム出力 1,000ps を発揮
- 0-100km/h 加速 2.5 秒、最高速度 340km/h。最大 25km のゼロエミッション走行が可能

296GTB
36,780,000 円



- 新設計の 3.0L V6 ツインターボエンジンは最大出力 663ps、最大トルク 740Nm を発揮。バンク角は 120 度でターボチャージャーは Vバンク間に配置
- 電気モーターの出力は 167ps で後輪を駆動。システム合計出力は 830ps。最大 25km のゼロエミッション走行が可能
- 0-100km/h 加速 2.9 秒、最高速度 330km/h 以上。乾燥重量は 1,470kg

McLaren 〈マクラーレン〉

アルトゥーラ
29,650,000 円



- マクラーレン初の市販 PHEV モデル。新世代のマクラーレン・カーボン・ライトウェイト・アーキテクチャー (MCLA) を初採用
- 585ps の 3.0L V6 ツインターボエンジンに 95ps のモーターを組み合わせ、システム合計出力 680ps、最大トルク 720Nm を発揮
- 0-100km/h 加速 3.0 秒、最高速度 330km/h。乾燥重量は 1,498kg。最大 30km のゼロエミッション走行が可能

VOLVO 〈ボルボ〉

XC90 Recharge Plug-in hybrid T8 AWD Inscription
11,490,000 円



- ボルボの PHEV モデルが初の大幅刷新。エンジン、モーター、バッテリーのすべてを一新した改良モデルを 2022 年 1 月 13 日に発売
- リチウムイオンバッテリーは充電容量を従来比約 60% 増となる 18.8kWh にアップ。EV 航続距離は従来モデルの約 2 倍を実現
- 2.0L 4 気筒ターボエンジンはスーパーチャージャーを廃止。モーター出力の向上と併せて、システム合計出力 462ps を発揮

AWARDS



11 年連続で トップ エmployer に認定

ベントレー モーターズはこのほど、トップ・エンployer・インスティテュートから英国のトップ エmployer に認定されました。これでベントレーは 11 年連続での認定となりました。

この 1 年は多くの企業や組織にとって厳しい年となりましたが、従業員に対するウェルビーイング、価値観、倫理、誠実さを重視したベントレーのアプローチが、サステナビリティやデジタル化、多様性やインクルージョンとともにインスティテュートに高く評価されました。この賞を受賞したことは、従業員自身の「Extraordinary な旅」に対する革新的で説得力のあるアプローチと、ベントレー自身の将来に向けた進歩的で戦略的な野心を強調したビジネス全体が高評価を得たことを意味しています。

カレン・ラング取締役（人事担当）は、「100 年以上もの間、ベントレーのビジネスの中心にいたのは従業員でした。だからこそ、この賞を再び受賞できたことは非常に誇らしいことです。次の 100 年を充実したものに導くため、ベントレーは持続可能なラグジュアリー モビリティのリーダーになるという野心的な目標を掲げています。そのためには、最高の人材を育成し、維持し、引きつけることが必要不可

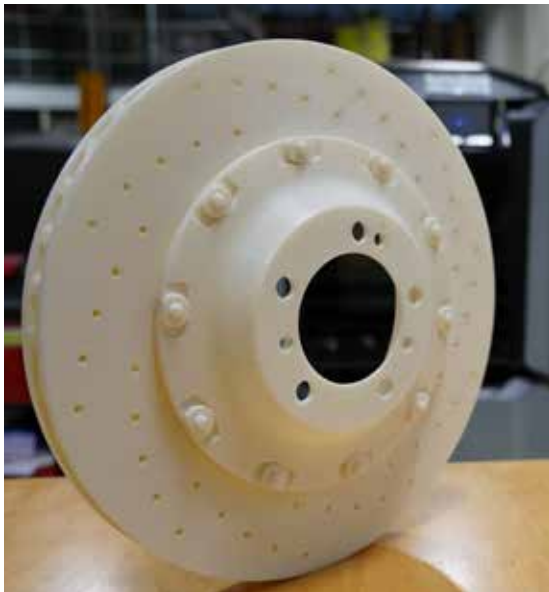


欠です」などとコメントしています。

トップ・エンployer・インスティテュートが毎年実施している国際的な調査では、優れた労働条件を提供し、採用プロセスを継続的に強化し、ビジネスのあらゆるレベルに置いて人材を育成するためにあらゆる努力をしている世界中の大手企業を表彰しています。ベントレーは、Beyond 100 戦略で描いた未来を実現するため、特定分野の再教育などに加え、問題の解決に積極的に取り組む人やデジタルイノベーター、クリエイティブ思考の持ち主など幅広い人材の獲得に、これまで以上に注力しています。ベントレーはまた、あらゆる分野の候補者を引きつけることに焦点をあてており、今後は管理職の多様性を高めることを目指しています。



ハイクテク機器を備えた設備に 300万ポンドの大型投資



ベントレー モーターズはこのほど、英国クルー工場にあるハイクテク機器を備えたアディティブ・マニファクチュアリング（AM）への300万ポンドの大規模投資について詳細を発表しました。AMは幅広い用途で活用され、2021年だけで15,000点以上の部品を製造。今回の投資によってAMの生産能力は倍増し、先進技術を活用した3Dプリンターによる部品製造や、お客様の車のパーソナライゼーションにも使用することが可能になります。

AMのシステムは、3D CADを使用してコンピューター上で設計した部品を実際の部品として作り出すもので、世界で最も急速に発展している

技術の1つです。ベントレーではすでに3Dプリンターでの製造に適したアイテムを選別しており、ウッドショップの軽量サンディングブロックといった製造現場のための補助ツールも含まれます。このほかにも、ブローワー コンティニューエーション シリーズのパーツを作るために必要な器具を、過去の資料を元に当時のとおり正確に再現したり、新型コロナウイルスの感染拡大にあたっては、フェイスシールドを製造して医療機関に提供したりしました。

ベントレーのピーター・ボッシュ取締役（マニファクチュアリング担当）は、「ベントレーのAMへのアプローチは業界をリードしています。この設備は我々の『ドリームファクトリー』構想の基礎ともなりつつあります。今回の投資は製造プロセスの継続的な改善を促進するとともに、将来はカスタマイズ能力を高めてインディビジュアルイゼーション プログラムをさらに充実させるなど、大きな可能性があります」などと語っています。

米国でフライングスパー PHEV 試乗会実施 走行距離の30%が電気のみ



ベントレー モーターズはこのほど、米国カリフォルニア州で世界中のメディア関係者と専門家ら約100人を集め、フライングスパー ハイブリッドの試乗会を実施しました。9台のフライングスパー ハイブリッドを使用し、1月の6日間で総走行距離は16,800kmに達し、そのうち4,800kmは電気モーターのみでの走行でした。この総走行距離は、米国の西海岸から東海岸の長さに相当します。また、フライングスパー V8と比較すると、それぞれの車両が節約した燃料は1日あたり約11.4リットルでした。

試乗会では、シックな雰囲気のカリフォルニア州からラグジュアリー リゾートとしても注目されているオーハイの美しい景色、サンタバーバラの海岸の素晴らしさまで楽しんでいただきましたが、使用された9台のフライングスパー ハイブリッドは、各車両に組み込まれた統計システムからデータを毎日ダウンロードし、さまざまな情報を収集しました。これにより、車を使用しているときの約30%でエンジンを使っていなかったことが判明したのです。

フライングスパー ハイブリッドの性能についてお問い合わせがあった場合、この試乗会での結果も参考にさせていただきご案内ください。

コンチネンタルGTが 3つの主要市場で重要な賞を受賞



ベントレーのコンチネンタルGTがこのほど、3つの主要市場で重要な賞を受賞しました。

まず、米国の『Robb Report』により、コンチネンタルGT Speedがカー・オブ・ザ・イヤーを受賞。同賞を受賞するのは、コンチネンタルGTが米国で発売された2004年以来3度目です。同賞の審査委員会は、178人の読者とRobb Reportの編集スタッフで構成され、外観、パフォーマンス、ラグジュアリーさと快適性、実用性、さらに「ワオファクター」やコレクションとしての価値といった購入を決意させる無形の動機など、5つのカテゴリで審査されました。審査員からは「ノーマルバージョンからの飛躍的な進歩」「4WSがすべての違いをもたらした」などと高く評価されました。

お膝元の英国では、『WhatCar?』によるカー・オブ・ザ・イヤー・アワード2022において、コンチネンタルGT V8がベスト・ハイレンド・クーペ賞を受賞。『WhatCar?』のサマリーでは、「コンチネンタルGTのペース、贅沢感、存在感のコンビネーションは、他に類をみないもの」などと評価されました。

ドイツでは、『Auto Motor und Sport』から、コンチネンタルGTがラグジュアリー クラスのカテゴリでベストカー賞を受賞しました。この賞は、10万人以上の読者が12の異なるカテゴリから、計386モデルから選んで投票し、最終的な結果によって決定したものです。

フライングスパー マリナーの リテラー向け素材などがDL可能に



ベントレー モーターズはこのほど、リテラー マーケティング ニュースのウェブサイトにて、フライングスパー マリナーのリテラー向け画像や動画、eDMテンプレート、SNS用素材、ショールーム向けグラフィックデータなどをダウンロード可能にしました。

動画は30秒バージョンと15秒バージョン、さらにアスペクト比も16:9や4:5、1:1など複数用意されています。用途に合わせてご活用ください。画像は素晴らしい風景をバックに撮影したものや、インテリアやエクステリアの特徴的なディテールのアップなどが利用可能となっています。ショールーム向けグラフィックデータには、完成データだけでなく制作データ一式も含まれています。

これらのデータを積極的にご活用いただき、お客様や潜在顧客とのコミュニケーションに役立ててください。

前編

自動車工場で装着されるタイヤと市販されているタイヤは、どう違う？

クルマの性能を大きく左右するのがタイヤです。そのタイヤには、大きく2種類が存在しています。

ひとつは、クルマの生産工場で装着されるタイヤ（工場装着タイヤや標準装着タイヤと呼ばれます）。もうひとつは、様々なクルマに使われる汎用タイヤで、補修用タイヤや一般タイヤと呼ばれます。この2種類のタイヤの違いを説明します。今回は、ピレリジャパンから提供いただいた情報を元にしています。



タイヤに求められる役割とは

クルマにとってタイヤは、なくてはならない非常に重要な存在です。動力がエンジンからモーターに代わろうと、運転手が人からコンピューターになっても、タイヤの必要性や重要性は揺らぐものではありません。それはタイヤがクルマと路面を結ぶ、唯一の部品であることが理由です。タイヤが路面に接するのは、タイヤ1本あたり、およそハガキ1枚分。そのわずかな接地面を使って、車体を支え、駆動力や制動力、操舵の力を路面に伝えます。走る・曲がる・止まるだけでなく、乗り心地や騒音といった性能にもタイヤは深く関わります。ドライバーの意のまま、安全にクルマを走行させるために、必要不可欠な部品がタイヤとなります。



およそハガキ1枚分の接地面で車体を支え、ドライバーの意のままに安全にクルマを走らせるのがタイヤの役割です。

市販タイヤと標準装備タイヤの違い

非常に長い工程を経て、何年もかけて開発されたのが標準装着タイヤです。自動車メーカーが、装着されるクルマの性能を完全に発揮できるタイヤであると墨付きを与えたものが標準装着タイヤとなります。一方、市販タイヤは、一定の規格に基づき、一般的な安全性や環境性能、各国の法規を満たし、様々な車両に適合するように汎用性を持たせたもの。タイヤメーカーが独自で開発します。そういう意味で、標準装着タイヤではなく、市販タイヤを装着しても安全性は何ら問題ありません。しかしながら、ベントレーのその車両が持つ、高い快適性や安心感、動力性能をフルに発揮するためには標準装着タイヤが必須となります。言ってしまうと、標準装着タイヤとは、丹精こめて職人が作ったオーダーメイドのスーツのようなもの。ベントレーに相応しいタイヤは、やはりオーダーメイドのスーツのように専用開発された標準装着タイヤとなるわけです。



ベントレーの性能をフルに発揮させるには、オーダーメイドのスーツのように専用開発された標準装着タイヤが必要となります。

標準装着タイヤが開発されるまで

標準装着タイヤは、自動車メーカーとタイヤメーカーによって共同開発される製品です。その開発は、クルマ自体の開発のごく初期から開始されます。まずはクルマの目標性能が設定され、それに合わせたタイヤの性能も定められます。その性能の項目は、寿命に始まり、燃費性能（転がり抵抗）、乗り心地、静粛性など20項目以上。これらの目標の中で、ひとつでも未達があれば量産化はかないません。そのためタイヤメーカーは、構想を練り、それに従ってタイヤ・金型の設計を行います。そして、その金型を使い、試作タイヤを少量生産します。最初にタイヤメーカー、その後、自動車メーカーが評価を実施。性能目標の未達があれば、タイヤメーカーによって改良が行われ、再度、試作タイヤを生産。そして評価を実施。これを繰り返すことで、完成度を高めてゆき、すべての目標が達成されると、ようやく自動車メーカーから開発してきたタイヤに対して技術認証」が下されます。自動車メーカーによる技術認証を得るために、タイヤメーカーは彼らが持てる最新の技術・施設・工程・素材をフルに活用して、すべての目標をクリアできる＝そのクルマに最も適したタイヤが開発されるのです。

技術認証されたタイヤを量産品に

タイヤが技術認証を受けても、実のところ、ゴールまでの道程は、まだ半分にすぎません。タイヤメーカーには、技術認証を受けた試作タイヤを量産化するための作業が残っているのです。まず、タイヤメーカーは試作タイヤの量産化の工程を練り、その生産ラインで試作タイヤの量産試作を行います。そして、生産能力の想定や歩留まりの確認と共に、性能目標のチェックが行われます。その量産試作タイヤは自動車メーカーにも提出され、自動車メーカー側でも評価が行われます。量産化に向けた工程設計、量産試作、評価というサイクルが何度か行われ、最終的な承認が出た時点で、ようやくゴール。ここで初めて量産化がスタートするのです。そのため、すべての開発が終了するのは何年もの時間がかかります。

