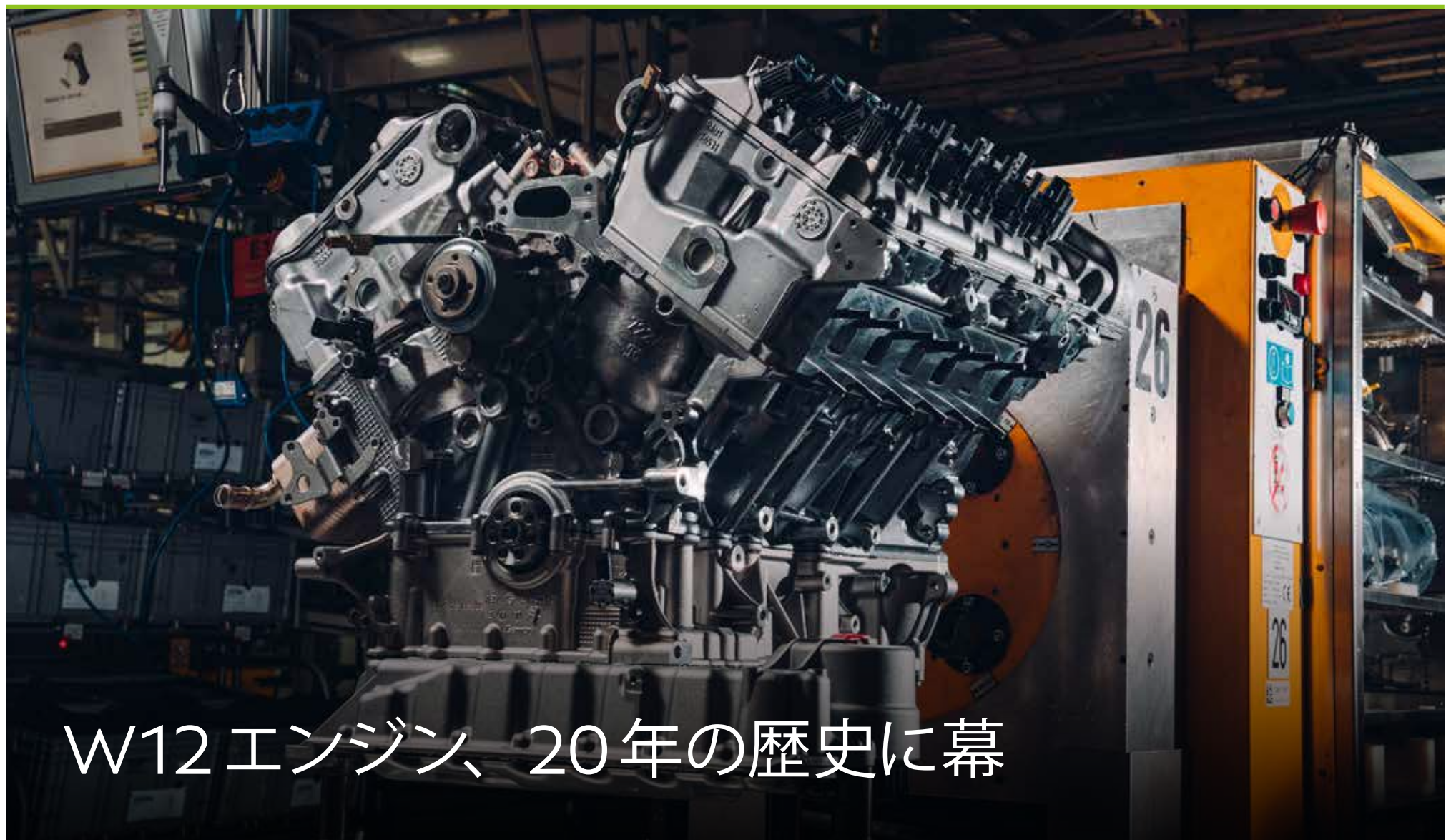


RETAILER ACADEMY NEWS

Mar 2023 | Bentley Motors Japan



W12エンジン、20年の歴史に幕

ベントレー モーターズは、W12エンジンの生産を2024年4月に終了すると発表しました。この決断は、ベントレーがBeyond 100戦略を通じてサステナブルな未来に向けて加速していることの一端です。2003年にデビューしたコンチネンタルGTに初めて搭載され、文字どおりベントレーとベントレー ブランドの動力として、そしてアイコンとしての役割を担ってきたW12エンジンは、20年の歴史に幕を下ろすことになります。生産が終了する頃には、クルーで製造されたW12エンジンは10万台を超える予定です。

W12エンジンの最終バージョンは、ベントレー史上最もパワフルなエンジンにするべく開発が進められてきましたが、その作業が最近終了しました。最終バージョンのW12エンジンは、マリナーがわずか18台限定で製造するバトゥールに搭載され、最高出力750PS、最大トルク1,000Nmを発生させることが確定しています。特にトルクはわずか1,750rpmから最大トルクを発生させ、それが5,500rpmまで継続するというベントレーらしい「台形トルク」となります。

バトゥールは完売していますが、コンチネンタルGT、コンチネンタル

GTCのSpeedモデル、コンチネンタルGTマリナー、コンチネンタルGTC マリナーに搭載される659PSバージョンのW12エンジンは引き続き限定数で販売します。最後のW12エンジン搭載モデルは人気になることが予想されるため、興味のありそうなお客様にはできるだけ早くご案内くださいますようお願いいたします。



エイドリアン・ホールマーク 会長兼CEOのコメント



サステナブルなラグジュアリー モビリティを目指すベントレーの進歩的な旅は、ベントレーのあらゆる分野に変化をもたらすことを意味します。2003年に初めてW12エンジンを発表したとき、ベントレーは車両とブランドの両方をスピードアップさせる強力なエンジンを手に入れたと確信しました。20年の歳月で10万台以上のW12エンジンを製造した後、ベントレーは電動化に向けて前進するため、このアイコン的なパワートレインを引退させることになります。マリナーがバトゥールのために完成させた750PSを発生させる巨大なエンジンは、ベントレーのエンジニアリングと製造に携わる者にとって、大きな誇りに感じられる旅の終わりを意味します。W12エンジンの生産終了後は、このエンジンに携わってきた熟練スタッフの再教育と再配置を行う予定です。





ICEとBEVの二刀流GT マセラティ・グラントゥーリズモ

マセラティは、2022年10月3日に同社の2ドアスポーツクーペ「グラントゥーリズモ」をフルモデルチェンジ。内燃エンジン車と100%電気自動車の2本立てのラインアップで登場しました。

SUMMARY

- 15年ぶりのフルモデルチェンジにより2代目に進化
- ICE（内部燃焼機関）とBEV（100%電気自動車）の両方に対応した新プラットフォームを採用
- グレードは3種類を用意。ICEの「モデナ」および「トロフェオ」と、BEVの「フォルゴレ」
- 発売を記念した特別仕様車として「PrimaSerie 75th アニバーサリー ローンチエディション」を用意
- 価格は大幅に上昇。北米仕様の場合、モデナは174,000ドル（約2,350万円）、トロフェオは205,000ドル（約2,770万円）＊1ドル＝135円で計算



EXTERIOR

- ボディサイズは全長4,959mm×全幅1,957mm×全高1,353mm。ホイールベースは2,929mm（モデナの場合）
- 先代に比べて全長と全幅は拡大。全高は低くなり、ロー＆ワイドなプロポーションに
- マセラティ GTモデルの古典的なプロポーションを踏襲。モデルごとにそれぞれ異なるデザインを採用
- スポーツモデルの「トロフェオ」では、フロントエンドにアグレッシブなテイストのデザインを採用
- BEVの「フォルゴレ」では、開口部の少ないフロントマスク、専用デザインのホイールなどを採用



TECHNOLOGY

- ICEはマセラティ製の3.0L V6「ネットゥーノ」ツインターボエンジンを搭載。駆動方式はAWD。車重は1,795kgで、前後重量バランスは52：48
- 「モデナ」は最高出力490ps（361kW）、最大トルク600Nm。トロフェオは最高出力550ps（404kW）、最大トルク650Nm
- 「モデナ」は0-100km/h加速3.9秒。最高速度302km/h。トロフェオは0-100km/h加速3.5秒。最高速度320km/h
- BEVの「フォルゴレ」はフロントに1基、リアに2基のモーターを搭載した3モーターのAWD。各モーターの出力は300kW。車重は2,260kgで、前後重量バランスは50：50
- 「フォルゴレ」のシステム合計出力は761ps（560kW）、最大トルク1,350Nm。0-100km/h加速は2.7秒。最高速度は325km/h
- 「フォルゴレ」のバッテリー容量は92.5kWh。800Vの電圧システムにより最大270kWの急速充電に対応。航続距離は450km



INTERIOR

- 同社の最新SUV「グレカレ」との共通点が多いインテリア。上下2分割式タッチディスプレイの採用により物理スイッチを削減
- 基本モデルの「モデナ」では6色のインテリアカラーと2種類のカーボンファイバーを含む3種類のトリムを設定
- スポーツモデルの「トロフェオ」では8色のインテリアカラーと3種類のカーボンファイバートリムを設定
- BEVの「フォルゴレ」では、インテリアの一部にリサイクル素材を使用。ローンチモデルでは75周年ロゴ入りの専用インテリアを採用
- ソナス・ファベール製プレミアムサウンドシステムを標準装備。オプションのハイプレミアムサウンドシステムは19個の独立スピーカーで構成



BRAND STORY

Maserati Granturismo



1947年に発表されたマセラティ初のロードカーがマセラティ A6 1500

グラントゥリズモとは

「GT」の略称でも知られる「グラントゥリズモ」とは、高速道路やワインディングロードを快適に走り、長距離移動にも適した高性能スポーツカーを指すイタリア語です。この用語は、20世紀初頭にイタリアの富裕層が長距離旅行用に使用する高級スポーツカーを指すのに使われたのがルーツ。現代では、高性能かつ豪華なスポーツカー、クーペ、セダンなどの代名詞として使われています。

1914年にレーシングカーの製作からスタートしたマセラティは、1947年に同社初のロードカーとなるマセラティ A6 1500を発表。65psを発生させる1.5L 直列6気筒エンジンを搭載し、流麗なピニンファリーナ製ボディを纏っていました。レーシングカー譲りの高い走行性能と流麗なボディを組み合わせたこのモデルこそ、現代の「グラントゥーリズモ」につながるマセラティ GTモデルのルーツです。

GTモデルの傑作を次々に輩出

1957年には、A6 1500の後継モデルとなるマセラティ 3500 GTを発表。特徴は、ミラノのカロッツェリア・トゥーリングがデザインした流麗な軽量ボディと、強力な3.5L 直列6気筒エンジン。同社の代表作のひとつとして知られています。また、1959年にはイランのパー

レビ国王が特別注文した2+2 クーペのマセラティ 5000 GTが登場。さまざまなカロッツェリアによる個性豊かなスタイリングが特徴で、わずか34台しか製作されなかった超高級モデルでした。

1962年には3500 GTの後継となる「セブリング」が登場。さらに1963年には2シーターモデルの「ミストラル」、1966年には4ドアの「クアトロポルテ」をベースにした2+2クーペの「メキシコ」が登場するなど、モデルラインアップは拡大を続けていきます。



1950年代から1960年代にかけての代表作、マセラティ 3500 GT

1960年代から1970年代には伝説のスーパーカーが誕生

1966年には2シータースポーツカーの「ギブリ」が登場。強力な4.7L V8エンジンと、カロッツェリア・ギア時代のジョルジェット・ジウジ

アーロによる伸びやかなデザインが特徴。265km/hという最高速度は当時の世界最速レベルで、フェラーリ 365GTB/4、ランボルギーニ・ミウラとともに世界最速の座を争いました。

同年にはシトロエン傘下に入り、シトロエンのハイドロニューマティック技術を使ったモデルを投入。ミッドシップスーパーカーの「ボーラ」と「メラク」、そして「ギブリ」「インディ」の後継となる2+2の「カムシン」が登場しました。しかし、経営難によりデ・トマソ傘下となり、その後1990年代まで小柄な「ビトゥルボ」をベースにした派生モデルを生産する苦しい時代が続きました。



フェラーリ、ランボルギーニと世界最速の座を争ったマセラティ・ギブリ

フェラーリ傘下で復活

その後マセラティは1997年にフェラーリ傘下となり、様々な改革が行われました。そして1998年に発表した新世代モデルがマセラティ 3200GTでした。デ・トマソ時代に大きく足を引っ張っていた信頼性の回復が実現。2007年にはその後継となる初代「グラントゥーリズモ」が登場し、オープンモデルの「グランカプリオ」と合わせて、世界中で40,000台以上が販売されるヒット作となりました。

マセラティのGTモデルは、「グラントゥーリズモ・フォルゴレ」というBEVの設定により、新たなステージへと踏み出しています。



新世代のマセラティとして1998年に登場したマセラティ 3200GT

BEYOND 100

クルー本社に最先端施設を建設
BEV生産に向け3,500万ポンドを投資

ベントレー モーターズは、クルー本社に新しいローンチ クオリティ センターとエンジニアリング テクニカル センターの建設に着手し、このほど起工式を執行了いました。建設費3,500万ポンドを投じて建設されるこれらの新施設は、今後BEVの生産に向けた準備に必要不可欠で、次世代のデジタルを活用したフレキシブルかつ高付加価値の製造オペレーションにおける新しいベンチマークとなるものです。これらの新施設の建設は、クルーの工場に対する25億ポンドの投資計画の一環で、「ドリームファクトリー」の実現に向けた重要な一歩となります。新施設に配置される部門は現在、既存の建物の中で最も古いA1ビルから移転。A1ビルは2026年のBEV生産開始に合わせ、BEVの組立ラインに生まれ変わる予定です。ローンチ クオリティ センターとエンジニアリ

ング テクニカル センターでは、合計で約300人が働くことになり、2023年末の完成を予定しています。起工式では、ピーター・ボッシュ取締役（マニファクチュアリング担当）とマティアス・ラーベ取締役（研究開発担当）が、建設中の101本の柱のうち1つの重要な構造柱にサインしました（写真左下）。

新ローンチ クオリティ センターは2階建てで、それぞれ4,000平方メートルの広さがあります。1階には計測チームが配置され、ベントレーのあらゆる部品を最高水準の精度で測定する役割を担い、生産ラインからロールアウトするすべてのベントレーの品質、性能、耐久性の基礎を築くことになります。2階には、将来の素材をテストするラボと、将来のBEVの組み立てをテストするためのミニ組立ラインがあり、事実上、完全な製造試験のための場となります。

新エンジニアリング テクニカル センターは2つのフロアにまたがり、合計13,000平方メートルの広さになります。ここには将来のモデルのためのプロトタイプ ワークショップ、素材開発、ソフトウェアインテグレーション センターが配置されます。この施設のポイントは、すべてのソフトウェアと電気系統、デジタル高電圧システムのトレーニングやテスト、発売の準備のスキルを構造的かつ包括的に適用していくことです。





ベンテイガ EWB Azure First Editionの特徴

ベンテイガ EWBの日本での導入が迫ってきました。導入初期のみに製造する「First Edition」も導入されることになります。今回は、ベンテイガ EWB Azure First Editionの専用装備・機能についてまとめました。ベンテイガ EWBのFirst Editionは、すべてAzureモデルがベース車両となります。そのため、Azureモデルの標準装備にFirst Edition専用装備とオプションが追加されることになります。お客様に案内する際の参考にしてください。

FIRST EDITION 専用装備

- 1 左右のDピラーの「FIRST EDITION」バッジ
- 2 フェイシアパネル（助手席側）に「FIRST EDITION」ロゴ（光沢仕上げのウッドパネル、グランドブラック、カーボンファイバーパネルのみ）
- 3 First Edition専用コントラストステッチ
- 4 シートバックに「FIRST EDITION」ロゴの刺繍（ウイングド'8'エンブレム刺繍、Azure刺繍も選択可）



FIRST EDITIONで追加されるオプション装備

- 1 ベントレー ダイヤモンド イルミネーション
- 2 ウッドパネルへのメタルオーバーレイ（光沢仕上げのウッドパネル、グランドブラックのみ）
- 3 Naim for ベントレー プレミアムオーディオ
- 4 LEDウェルカムランプ



Azureモデルの標準装備

- フロントドア下部の「Azure」バッジ
- 「Azure」ロゴ入りイルミネーテッド トレッドプレート
- 22インチ10スポークホイール（21インチホイールは無償オプション、22インチ5スポークホイールは有償オプション）

- ブライトクローム ローアーバンパー グリル
- スポーツペダル
- ジュエル フューエル&オイルフィラー キャップ
- 新デザインのキルティング

- ツーリング スペシフィケーション
- ムードライティング
- ヒーター付きデュオトーン ステアリング
- パワークローズドア

- ディープバイル オーバーマット

AWARDS

コンチネンタル GTがドイツ誌の ベストカー賞を2年連続で受賞



コンチネンタルGTがこのほど、ドイツの自動車雑誌『Auto Motor und Sport』誌が主催するアワードで、ベストカー賞を受賞しました。この権威ある雑誌の101,000人以上の読者が、12部門・422台の車からベストモデルを選出。コンチネンタルGTは、ラグジュアリークラスの輸入車部門で2年連続での選出となりました。

パワフルで洗練されたベントレーのグランドツアラーは、2003年に初代が発売された当初、圧倒的なパフォーマンスと最先端技術、手作業で仕上げるエレガントさを融合させ、ラグジュアリー グランドツアラーというセグメントを創出しました。今回のアワードでAuto Motor und Sport誌の読者に大きな感銘を与えたこのモデルは、現在3世代目となりユニークなツーリング性能を持つ最新モデルです。

ベントレー モーターズのエイドリアン・ホールマーク会長兼CEOは、シュツットガルトで行われた授賞式で、「世界的にも権威ある自動車雑誌の『Auto Motor und Sport』誌の読者の皆様からこのような賞をいただき光栄に思います。過去20年間、ベントレーはコンチネンタルGTの開発を続けてきました。3世代目となった現行モデルでも、初代が創出したセグメントを定義づける存在であり続けています。ラグジュアリー部門で2年連続での受賞は、ベントレーにとって大きな誇りです。投票してくださった皆様、ありがとうございました」などと語りました。

PEOPLE

サステナビリティ コミュニケーション責任者に ステファニー・ラックナーが就任



ベントレー モーターズはこのほど、コミュニケーション部門のサステナビリティ コミュニケーション責任者に、ステファニー・ラックナーが就任しました。アウディAGからベントレーに入社したラックナーは、アウディAGでは社内マネジメント コミュニケーションの責任者を務めていました。ベントレーでは今後、経営陣、管理職、そして世界各地のリージョナルオフィスと緊密に連携し、環境や経済、そして社会のサステナビリティに関するコミュニケーションを担うとともに、会社全体でダイバーシティとインクルージョンの理解を深める役割も担います。

ラックナーは、「ベントレーの物語は、100年以上前にパイオニアたちがレースの世界をけん引したことから始まりました。ベントレーは今、ラグジュアリーカー業界で最も大胆な計画とされるBeyond 100戦略に基づき、サステナブルなラグジュアリー モビリティへの移行において業界をリードする存在です。ベントレーがよりサステナブルでダイバーシティとインクルージョンにあふれた未来へ向かう道を定めることに尽力できることは、私にとってこれまでで最もエキサイティングで重要な仕事の1つです」などと抱負を語っています。

COLLABORATION

英国で最もラグジュアリーなライブハウス ベントレー レコードルームを発表



ベントレー モーターズはこのほど、マンチェスターで最もラグジュアリーなメンバーズクラブ「ベントレー レコードルーム」を発表しました。このラウンジは、ベントレーのデザインチームが、マンチェスターに建設予定の音楽・エンターテインメント施設であるコープライブのためにデザインしたものです。

コープライブは、音楽とエンターテインメントのための新しい施設で、英国最大のライブ音楽アリーナになる予定です。ベントレー レコードルームは、コープライブの楽屋に隣接した場所に設置。会員は、コープライブで開催されるイベント前後やイベント中にこのスペースを利用でき、ベントレー レコードルームで行われるさまざまなスペシャルイベントに参加することができます。

100人収容可能なベントレー レコードルームは、ラグジュアリーなダイニングやプライベートホストにウェーターサービス、指定駐車場、会場へのVIPエントランスを利用可能。内装はベントレーのデザインチームが手掛け、ベントレーのラグジュアリーカーのデザインを取り入れています。また、ベントレーホームの家具も置かれる予定です。

COLLABORATION

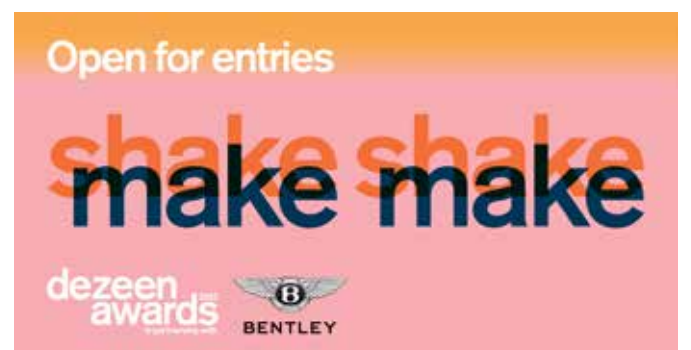
ベントレーがDEZEEN AWARDSの スポンサーに 世界中の優れたデザインを支援

ベントレー モーターズはこのほど、建築、インテリア、デザインの世界的なアワード プログラムであるDezeen Awardsと3年間のスポンサー契約を結んだことを発表しました。ベントレーは今後、Dezeenとともにサステナブルなソリューションを追求する卓越したデザインを刺激し、支援し、支持していくことになります。

今年で6年目を迎えるDezeen Awardsは、2022年には90カ国から5,000以上のエントリーがあり、国際的にこの分野で最も応募数の多いアワード プログラムの1つ。2023年のエントリーは2月15日に始まっており、参加者は建築、インテリア、デザイン、サステナビリティの39部門に応募可能です。この賞の理念は、ラグジュアリーカーだけでなくベントレー ホームやベントレー レジデンスなどを通じ表現される、ベントレーのデザインと革新への情熱と一致しています。

サステナビリティは2023年のDezeen Awardsの中核をなすもので、全応募作品は環境に与える影響について情報提供を求められます。また、サステナビリティ部門の賞を3つから6つに増やしました。

さらに2023年には「ベントレー ライトハウス アワード」を新設。この賞は、社会と環境のサステナビリティ、包括性および/またはゲームチェンジャーとしてのイノベーションや環境への影響を明らかに低減したイニシアチブといったコミュニティのエンパワメントにおいて、圧倒的にプラスの影響を与えた個人または組織を表彰するものです。



進化するADASの最新事情

過去10年ほどを振り返ったとき、クルマの技術として非常に大きく進化しているのが電動化とADAS（先進運転支援システム）です。今回は、最新のADAS（先進運転支援システム）はどこまで進化しているのか？そして、どんなクルマに採用されているのかなどを紹介します。

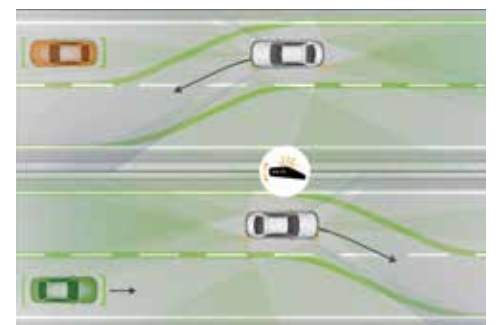


「ハンズオフ（手離し）」まで可能とするACC（アダプティブクルーズコントロール）

高速道路などで先行車に自動で追従するのがACC（アダプティブクルーズコントロール）です。現在では、走行レーンをキープしながら速度を調整する＝自動運転レベル2相当が普通になっています。さらに日本車の一部やBMWの3シリーズや7シリーズ、8シリーズ、X5やX7などでは、高速道路の渋滞時では、運転手がハンドルから手を離す、いわゆる「ハンズオフ」を可能とします。また、メルセデス・ベンツなどは、ACC走行中にウインカーを操作すると、自動で周囲の安全を確認して車線変更を可能にする機能を用意します。ただし、自動運転レベル2相当の範囲内なので、どの機能も運転手が周囲を監視して、安全を確保することが義務付けられています。



BMWが実現した「ハンズオフ」。ACC走行中に渋滞になって速度が低下すると、運転手がハンドルから手を離すことが可能となります。



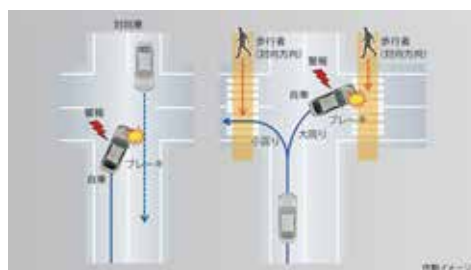
メルセデス・ベンツなどに採用されているのはACC走行中にウインカー操作をすると、クルマが周囲を確認して、安全に車線変更を実施します。

より現実に近い近づいてきたAEB（衝突被害軽減ブレーキ）

他車や歩行者、自転車等を認識して、追突しそうになると警告を発して、最終的に自動でブレーキを作動させるのがAEB（衝突被害軽減ブレーキ）です。近年は監視する対象を、歩行者や他車だけでなく、自転車、オートバイ、大型動物などのように、増やしているのが現状です。また、交差点での対向車や曲がった先の歩行者など、より現実世界の状況に対応するようになっています。メルセデス・ベンツでは渋滞の最後尾に出くわしたとき、空いている空間を探して、そこに回避しながらブレーキを作動させる機能も用意しています。これもリアルワールドに対応した進化と言えるでしょう。



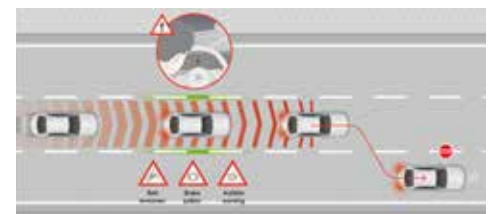
メルセデス・ベンツが用意する「渋滞時緊急ブレーキ機能」。渋滞の最後尾への追突を防ぐために空いている場所を探して、そこに回避しながらブレーキをかけます。



同一車線だけでなく、右折時の対向車や、交差点を曲がった先の歩行者にも対応するように、AEB（衝突被害軽減ブレーキ）の対象が広がっています。

運転手の急病時に対応する機能

運転手が急病などで、意識を失ってしまったとき、クルマを安全に停止させる機能も各社に採用が広がっています。ドライバーをカメラでモニタリングしている場合もあれば、ステアリング操作を一定時間以上行わなかったことで急病と認識する場合もあります。自車が走行しているレーンにそのまま停止する場合だけでなく、安全な路側帯に寄ってクルマを停止させる場合もあります。これはクルマによって異なります。また、最終的に通信機能を使ってSOSを発することが多いようです。



ドライバーの急病＝何も動かないことをシステムが認識すると、警報を鳴らしながら速度を落としてゆき、最終的に路側側（写真は右通行のケース）に車線移動して停止します。

ディスプレイでの表示も様々な内容を用意

クルマの周囲の状況をモニターで表示する機能も増えています。日本車でいえば「アラウンドビューモニター」と呼ばれる機能です。近年ではランドローバーやレクサスLXなどでクルマの下の状態を表示する機能が追加されました。また、カーナビで曲がる方向の指示を、周囲の画像に合わせて表示する「AR機能」も増えています。ディスプレイだけでなく、ヘッドアップディスプレイに曲がる方向を表示する機能も登場しました。表示でも新しい運転の支援が生まれているのです。

駐車をサポートするための機能いろいろ

近年、増えているのが駐車（パーキング）をサポートする機能です。駐車スペースを認識して、ステアリングやアクセル&ブレーキをシステムがサポートするものです。また、BMWでは、「リバースアシスト」という機能も用意されています。これは狭い道などに入り込んだときに、ボタン一つで自動バックしてくれるというものです。直近50mの走行ルートをシステムが記憶してくれているのです。また、リモコンキーやスマートフォンアプリなどを使って、車外からクルマを駐車場に入れる機能の採用も増えています。



システムが駐車スペースを認知すると、ステアリングとアクセル&ブレーキをシステムが肩代わりしてくれる機能の採用も増えています。



クルマを降りて、リモコンやスマートフォンのアプリでクルマを駐車場に出し入れする機能も採用が広がっています。



ランドローバーではクルマの床下の状態をモニターに表示する機能が用意されています。