

RETAILER ACADEMY NEWS

July 2020 | Bentley Motors Japan



ラグジュアリー SUVのさらなる高みへ 新型ベンティガ発表

ベントレー モーターズは6月30日（日本時間7月1日）、新型ベンティガを発表しました。ベントレーのDNAやベンティガらしいスタイリングを色濃く残しつつ、エクステリアとインテリアのデザインを大幅に変更。コンチネンタルGTやフライングスパーで採用されていた最新テクノロジーも導入し、フレッシュでモダンなベントレーとなっています。

“

エイドリアン・ホールマーク会長兼CEO

約5年前に発売したベンティガは、ラグジュアリー SUVの先駆けとなりました。当社がセグメントのベンチマークを確立して以来、競合他社の進出が相次ぎましたが、ベンティガほどの万能性を誇るクルマは他にありません。新型ベンティガによって、ラグジュアリー SUVの頂点をさらに引き上げ、競合車をより一層引き離すことを目指します。お客様の声に耳を傾けて改善を重ねてきた結果、新型ベンティガは先代モデルの性能と魅力をモダンで美しく進化させた結晶となっています。

”

プロダクトライン ディレクター

クリス・コール

新型ベンティガの開発で掲げた目標は、ベストなものをさらにレベルアップするということでした。ベンティガのオーナー様の声に耳を傾け、よりご満足いただけるオールラウンドな新型車を目指したのです。コンチネンタルGTやフライングスパーといったベントレーファミリーに共通する、この上なく洗練された品質とデザインを新型ベンティガにも取り入れました。すでにラグジュアリー SUVの頂点に君臨するベンティガが、さらなる高みへ到達したと考えています。



エクステリアデザイン責任者

ジョン・ポール・グレゴリー

長い時間をかけて、このクルマのプロポーションとキャラクターの改善方法を検討してきました。新型ベンティガは、ひと目でベントレーとわかるデザインを踏襲していますが、路上での存在感は以前よりもさらに増えています。どの角度から見ても自信にあふれた佇まいのSUVで、直立したグリルと高めの位置に配置された楕円形ヘッドランプが、モダンな表情を作り上げています。

インテリアデザイン責任者

ダレン・デイ

新型ベンティガのセンターコンソール、シート、ドアトリムが変更されていることは、誰の目にも明らかです。しかし、お客様がすぐには気づかないような小さなアイテムも、新しいインテリアにとって大切な要素です。ドアのグラブハンドルが新タイプになっていたり、シートに新しいステッチが施されていたりするのは、どれもデザインチームがこだわった結果です。新型ベンティガには、新たな発見という喜びが詰まっています。



■ 新型ベンティガの主要諸元

全長×全幅（ミラー格納時）×全高（mm）	5,125×2,010×1,728
ホイールベース（mm）	2,995
トレッド 前/後（mm）	1,689/1,707
車両重量（kg）	2,416
トランク容量 4席/5席（L）	392/484
燃料タンク容量（L）	85
エンジン	V型8気筒 ツインターボ
排気量（cc）	3,996
最高出力	550 PS @ 6,000 rpm
最大トルク	770 Nm @ 1,960-4,500 rpm
最高速度（km/h）	290
0-100km/h加速（秒）	4.5
最小回転半径（m）	6.2

※数値は型式承認前のものです。

新型ベントイガの特徴

新型ベントイガで注目すべきポイントは、そのダイナミックなルックスです。

現行モデルのコンチネンタルGTやフライングスパーのデザイン言語からインスピレーションを得ており、これまで以上にデザインの統一が図られています。

ここでは、新型ベントイガの主な変更部分をご紹介します。

EXTERIOR



INTERIOR



COLOUR VARIATION



新型ベンティガの競合モデル



新型ベンティガの競合モデルは、高級乗用車メーカーがトップレンジに据えるラグジュアリー SUVとなります。お客様が比較検討されることが予想される競合6車種と新型ベンティガを比較し、それぞれのモデルの特徴と利点を探ります。

ロールス・ロイス カリナン



特徴	<ul style="list-style-type: none">同社初のSUVとして2018年に登場。2019年にはカリナン ブラック・バッジを追加ファントム譲りの6.75L V12ツインターボエンジンを搭載独立リアシート仕様ではガラスパーティションによりキャビンとラゲッジルームを分離
利点	<ul style="list-style-type: none">独特の「コーチドア」をはじめ、ロールス・ロイスの世界観をそのままSUVで表現内外装をダークなトーンで統一した「カリナン ブラック・バッジ」の強烈な個性キャビンとラゲッジルームを分離した独立リアシート仕様ではセダンのような使い勝手を実現
新型ベンティガに劣っている点	<ul style="list-style-type: none">SUVというよりはショーファーカーに近く、SUVらしい遊び心が希薄ラグジュアリー SUVの価格帯からは大きく外れた高価格スポーティなイメージが薄く、ダイナミックな走りの遊びが得られにくい
価格	39,200,000円～45,300,000円

BMW X7



特徴	<ul style="list-style-type: none">BMWのSAVラインアップの頂点に立つ最上級ラグジュアリーモデル3列目シートを装備し、6人乗りと7人乗りを設定。6人乗りの2列目シートは独立式シートを装備3.0L 直列6気筒ディーゼルエンジンと、4.4L V型8気筒ガソリンエンジンを設定
利点	<ul style="list-style-type: none">3,105mmの長いホイールベースにより、2列目/3列目の乗員にも余裕のある室内空間を実現最先端の「ハンズ・オフ機能付き渋滞運転支援機能」を装備AI技術により、音声通話だけで車両の操作、情報へのアクセスを可能にした、対話型インフォテインメントシステムを導入
新型ベンティガに劣っている点	<ul style="list-style-type: none">フラッグシップとしての存在感を主張する巨大なキドニー・グリルは、エレガントとは言い難い基本的なインテリアデザインは同社のX5と同様で、フラッグシップとしての特別感が薄い内外装のオーダープログラムである「BMW Individual」を選択しない限り、選択肢が限られる内外装
価格	10,990,000円～16,030,000円

ランドローバー レンジローバー AUTOBIOGRAPHY LWB



特徴	<ul style="list-style-type: none">ジャガー・ランドローバーのフラッグシップモデル。4代目の現行モデルは2013年に登場伝統的なオフロード性能の高さはラグジュアリー SUVのベンチマーク的存在404psの2.0L PHEVと、525psおよび565psの5.0L V8 スーパーチャージドエンジンが選択可能
利点	<ul style="list-style-type: none">快適な乗り心地と、一切の妥協がない本格的なオフロード性能の両立最上級のSVAutobiographyの後席は、ショーファーカーとしての装備が満載後席のレッグルームが186mm広いロングホイールベースモデルを設定
新型ベンティガに劣っている点	<ul style="list-style-type: none">モデルチェンジのたびに大型化され、重量感を感じさせるスタイリング565psの最上級モデルでも最高速度は225km/hに止まり、パフォーマンス的に不十分内外装のカスタマイズは用意されているが、ベントレーのような自由度がない
価格	18,880,000円～32,020,000円

メルセデス・ベンツ GLS



特徴	<ul style="list-style-type: none">同社のSUVラインアップのなかでは最大サイズのラグジュアリー SUV。現行モデルは2020年3月に発売従来型よりホイールベースが60mm長くなったことで、ゆとりのある室内空間を実現3.0L 直列6気筒ディーゼルエンジンと、4.0L V型8気筒ガソリンエンジンを設定
利点	<ul style="list-style-type: none">Sクラスと同等の充実した安全運転支援システムを標準装備自然対話式音声認識機能を備えた対話型インフォテインメントシステム「MBUX」を搭載2列目/3列目シートを倒すと最大2,400Lに拡張可能なラゲッジスペース
新型ベンティガに劣っている点	<ul style="list-style-type: none">基本的なインテリアデザインは同社のGLEと同様で、フラッグシップとしての特別感が薄い選択可能な内外装色やインテリアトリムが少なく、オーナーのこだわりが車両に反映できないV8エンジン搭載の最上級モデルでも最高出力は489psにとどまり、パフォーマンス的に不十分
価格	12,630,000円～16,690,000円

COMPETITOR INFORMATION

メルセデス・ベンツ Gクラス



特徴	<ul style="list-style-type: none">同社の最高級クロスカントリーピークル。全面的に刷新された現行モデルは2018年に登場現行モデルでも堅牢なフレーム構造を踏襲。ステアリング形式とフロントサスペンションは一新3.0L 直列6気筒ディーゼルエンジンと、4.0L V型8気筒ガソリンエンジンを設定。動力性能を高めたAMGモデルも用意
利点	<ul style="list-style-type: none">基本的なスタイリングはそのままに内容を刷新。操作系や乗り心地が改良され、高級車にふさわしい快適性を身につけたボディサイズの大型化に伴い、室内空間が全体的に拡張。特に後席の居住性が向上した最高出力585ps、最大トルク850Nmを発揮するAMGモデルでは、圧倒的な動力性能を実現
新型ベンティガに劣っている点	<ul style="list-style-type: none">外観デザインは旧モデルに比べて玩具的になり、高級感のあるデザインとはいえない刷新されたインテリアは、現代的になった反面、シルバー加飾の多さが質感を損ねているAMGモデルのエンジンは高出力だが、運動性能の高さではベンティガに太刀打ちできない
価格	12,370,000円～21,940,000円

メルセデス・マイバッハ GLS 600 4MATIC












特徴	<ul style="list-style-type: none">メルセデス・ベンツ GLSをベースにしたマイバッハ・ブランド初のSUV5人乗りまたは4人乗りの設定で、ショーファーカーとしての需要に対応4.0L V型8気筒ガソリンエンジンは最高出力558ps、最大トルク730Nmを発揮
利点	<ul style="list-style-type: none">Sクラスと同等の充実した安全運転支援システムを標準装備4人乗り仕様はメルセデス・マイバッハ Sクラスと同様のリクライニングシートを装備ドアを開くとステップボードが自動で展開し、乗降性に優れる
新型ベンティガに劣っている点	<ul style="list-style-type: none">GLSをベースに各部をクロームメッキで厚化粧した外観はエレガンスの対極にあるSUVベースのショーファーカーというべき存在であり、SUVに不可欠のスポーティなイメージや多用途性に欠ける巨大なボディサイズと豪華な後席装備により、スポーツカーのような運動性能は得られない
価格	日本未導入 価格未定

PRODUCTS

ワンランク上のラグジュアリーへ
21MYの変更点

ベントレー モーターズはこのほど、フライングスパーとコンチネンタルGTの21MYの詳細を発表しました。すでにプレスリリースなども共有しておりますが、あらためて変更点をご紹介します。



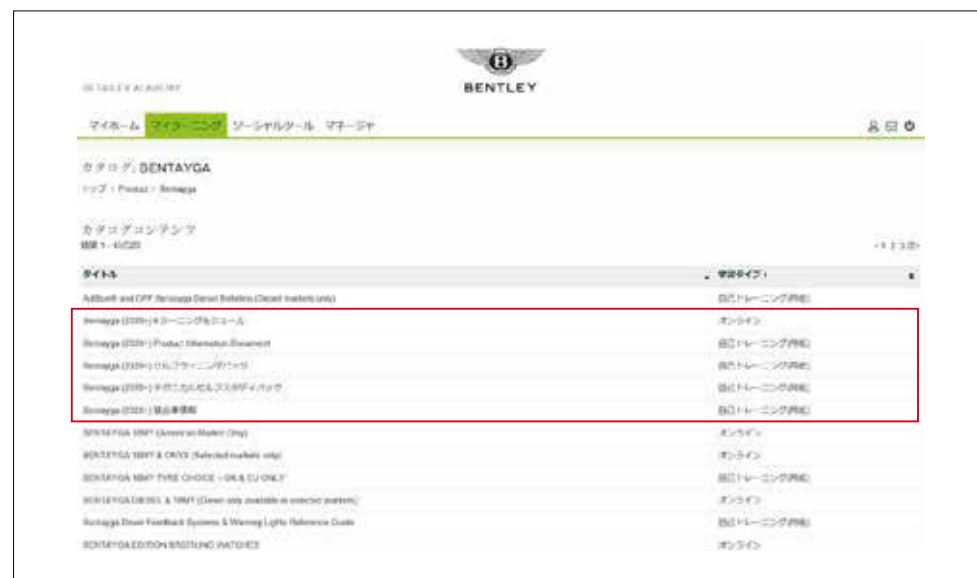
フライングスパー		コンチネンタルGT
エクステリア	インテリア	<div>■ パノラミックガラスルーフを全車で選択可に</div> <div></div> <div>■ ボディカラーに新色のビリジアンとパティーナ、スノーホワイトを追加</div> <div>■ 新デザインのステアリング<div></div></div>
■ 22インチMDSホイール：「ブラック&切削光輝」または「ブラックペイント」の2種類から選択可	■ 4席仕様の導入（ロングコンソール付き） <div></div>	
<div></div>	■ 電動開閉式ピクニックテーブル	
■ クロームマトリックスグリル（パーティカルベーンとともにクローム仕上げ）	■ リアドアのウッドパネル仕上げ <div></div>	
■ ボディカラーは新色のビリジアンとパティーナ、スノーホワイトを含むフルカラーパレット	■ コート・ド・ジュネーブの導入	■ セミアニリンレザー&ハンドクロスステッチ
<div></div>	■ カーボンファイバーパネルの導入	

新型ベントイガの Eラーニングについて

すでにご案内したとおり、新型ベントイガの発表に伴い、Eラーニングが公開されました。対象者の方は、赤枠内(写真下)のモジュールの受講を開始してください。「Product Information Document」は、別途お送りした日本語訳版の「製品概要」です。コースを開いていただき、「完了済みと記録する」ボタンを押して受講を終了してください。

「テクニカルセルフスタディパック」につきましては、セールススタッフの方は受講する必要はありません。サービスアドバイザー、プレイングサービスマネージャー、テクニシャン、マスターテクニシャンの方は、この5科目すべてを受講してください。

対象スタッフのすべての受講が7月末までに完了するよう、マネージャーの方へご指導いただき、7月末の段階で「E-LEARNING月次報告書」をご提出ください。よろしくお願い申し上げます。



■ 受講方法

- (1) Bentley HUB にアクセス後、**EACADEMY** を選択
- (2) **マイラーニング** → **カタログを閲覧** → **PRODUCT** → **BENTAYGA**

※自己トレーニングは、必ず「完了済みと記録する」ボタンを押して終了してください。

COLLECTION

お子様と一緒に楽しめる ベントレーのアイテム



ベントレーの公式グッズ「ベントレー コレクション」には、お子様であってもベントレーの世界観に触れていただけるアイテムを多数用意しています。

たとえば木製のトイガレージは、ターンテーブル、ヘリポート、エレベーター、給油ポンプが再現されており、木製のフロアを使った3階建てとなっています。小さなお子様向けで、ミニカーを使って楽しく遊ぶことができます。

ベントレー ライドオン トイカーは、コンチネンタルGTを模してデザインされています。実車とそっくりのステアリングやメーターパネルも付いており、ホーンや数種類の音楽も鳴らすことができます。シート下には収納スペースもあるほか、背もたれと転倒防止機能もあり、2～6歳のお子様安心して遊べます。

ベントレーのティエビアは、ティム・パーキンからインスピレーションを得てデザインされています。ドットのスカーフはパーキンの代名詞で、1920年代のベントレー クラブ ジャケットを着ています。

他にもジグソーパズルやボードゲームも揃えています。お客様には、お子様と一緒に楽しめるアイテムとしてご紹介ください。

ENVIRONMENT

クルー本社に雨水貯留システムを導入



ベントレー モーターズはこのほど、クルー本社と工場に高性能の雨水貯留システムを導入しました。これはベントレーが進めている水の使用量削減プログラムの最新のステップで、世界で最もサステナブルなラグジュアリーカーメーカーになるための長期的な施策の1つです。このシステムは国連が制定する「世界環境デー」の6月5日に導入され、1台製造する際に使用する水の量は20年前と比較して約89%削減されました。すでに導入している使用済み用水のリサイクルシステムでは、再生した水を主に製造工程で使用していますが、今回の雨水貯留システムで得た水は、メンテナンス設備で使用されることになります。

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、「ベントレーでは、職場環境や社会、経済への影響を考慮に入れながら、サステナブルなラグジュアリー モビリティの実現をリードすることに注力しています。長期にわたる水使用量削減の取り組みは着実に成果を上げており、環境を保護する革新的な手法を模索し続けています」などとコメントしています。



SUVにおけるデフの役割

クルマにはディファレンシャルギア、通称“デフ”と呼ばれる機構が備わっています。4輪駆動車では、通常のデフに加えて、センターデフ（トランスファー）という機構も存在します。今回は、そうしたデフの働きを説明します。

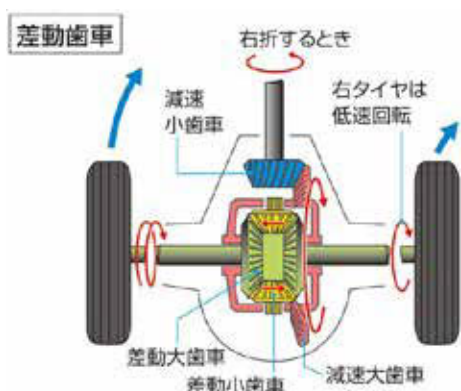


そもそもデフは何のために存在するのか？

デフを日本語にすると「差動装置」となります。回転の違いのあるものの差を吸収するのが、その働きとなります。具体的に言えば、クルマの左右輪の回転の差を吸収して解消するのがデフの役割となります。クルマが左右に曲がる時、そのタイヤの軌跡は左右で距離が異なります。そのため左右輪には回転差が生じるため、デフという装置で回転差を解消するのです。クルマの場合、特に後輪は左右の車軸がつながっているため、その中央にデフが設置されています。



後輪用のディファレンシャルギア。後輪駆動車や4WD車の左右輪の中央部にあります。



クルマが曲がる時にタイヤの軌跡は左右で異なる距離を走るため、直結だとうまくまがれません。そのため、その回転差を解消するデフが必須となります。

駆動抜けを防ぐためにデフをロックさせる必要

デフは左右の回転差をうまく解消できる装置ですが、欠点もあります。それは、どちらか一方の車輪がぬかるみなどで空転すると、駆動力がすべて空転する車輪に伝わってしまうこと。グリップしている車輪の分まで、すべて空転する車輪に力を伝えるため、クルマを進める力が失われてしまうのです。これは急カーブなどで、内側のタイヤの荷重が抜けたときも同様の現象が発生します。そこで、あえてデフの動きに制限を加える装置が使われることがあります。それがLSD（リミテッド・スリップ・デフ）で、日本語にすると「差動制限装置」となります。フリーで回るデフに制限をかけることで、左右輪の差ができたときに、駆動力がすべて片輪に抜けないようにする装置です。完全にロック（固定）するものもあれば、ほんのわずかな効き目のものなど様々な仕様が存在します。制限は、ギアから電子制御クラッチ、シリコンオイルなど、さまざまな手法が用いられます。



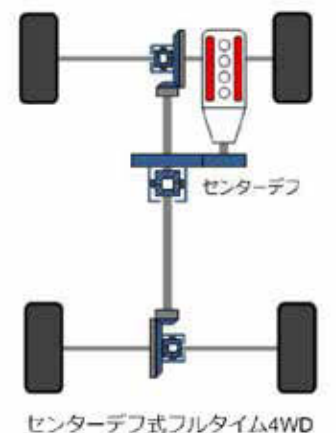
回転差を解消するかわりに、1輪がスリップすると、そこに駆動力すべてが送られ、前進する力がなくなってしまいます。



デフの動きに制限を加えるLSD

前後輪に駆動力を配分するセンターデフ／トランスファー

4WD車は、前輪と後輪に駆動力を配分する必要があります。その配分装置がトランスファーです。これにデフと同様に前後輪の差動を解消する機能を持たせたものがセンターデフとなります。通常走行では、センターデフも後輪のデフと同じように、前後輪の回転差を許容しています。しかし、悪路などで強い駆動力が必要なときは、センターデフを制限、もしくはロック（固定）して、走破能力を高めます。現在では、さらに一歩進んで、走行性能向上のために、センターデフを電子制御して前後輪の駆動力配分を変化させるのが常識となってきました。通常は2輪駆動で走行し、必要なときだけ4輪駆動にしたり、走行状況に合わせてシームレスに前後駆動力配分を変化させることが可能です。逆に言えば、最新の4WDが優れた走破性能を持っているのは、センターデフを自在に制御できるようになったのが理由です。



4WD車の場合、前輪と後輪に駆動力を配分するためにセンターデフ、もしくはトランスファーが必要となります。



最新の技術では、センターデフとリアデフの両方を電子制御することで、より走行性能を高めることが可能となっています。