

RETAILER ACADEMY NEWS

Oct 2019 | Bentley Motors Japan

ブローワー コンティニューエーション シリーズ発表 オリジナルを元に12台を再製造



ベントレー モーターズは、100年の歴史の中で最も象徴的なモデルの1つであるティム・パーキンの1929年製4 1/2リッター「ブローワー」を元に、12台限定で再製造することを発表しました。このプロジェクトを担うのは、ベントレーのビスポークおよびコーチビルディング部門のマリナーで、いずれも手作業で仕上げます。戦前のレースカーを連続シリーズとして製造するのは、世界初となります。この「ブローワー コンティニューエーション シリーズ」は、9月に英国で開催されたサロン プリヴェ コンクールデレガンスで、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から発表されました。

1920年代後半に、パーキンがレース用に製造したオリジナルのブローワーは4台だけでした。この4台はすべてがヨーロッパのサーキットを走っており、パーキンが所有していた2号車（登録番号UU 5872）は、ル・マンにも参戦しています。このマシンは1930年にベントレーのワークスチームのSpeed Sixがル・マンで優勝したことに重要な役割を果たしました。

そして今、1929年製のブローワーは、何世代にもわたるクラフトマンシップのスキルと最新のデジタルテクノロジーを巧みに組み合わせることで、4台のブローワーがかつて参戦した計12レースになぞらえて、12台を継続して製造することになりました。

ベントレーが所有するオリジナルのブローワー（シャシー番号HB 3403）は、個別のパーツにまで分解された後、各パーツをカタログ化し、細心の注意を払いながら3Dスキャンをして車両全体の完全なデジタルモデルが作成されます。1920年代のオリジナルの金型とツーリングジグ、そして最新の製造技術に加えて従来のハンドツールも使用して12セットのパーツを作成します。その後、ベントレーの熟練工たちが手作業でブローワーを組み立てていきます。コンティニューエーション シリーズは、機械的、審美的、精神的な部分では可能な限りオリジナルと同一のものとし、現代の安全性に関する部分にのみ最小限の変更が施されます。



愛車の4 1/2リッター「ブローワー」で1930年のル・マンを疾走するティム・パーキン。優勝こそないものの、数々の伝説を残したベントレーを象徴するマシン。

エイドリアン・ホールマーク 会長兼CEOのコメント



ベントレーの100周年を記念し、私達の過去を振り返りつつ、最新のデジタルテクノロジーと技術力を組み合わせ、実に素晴らしいものを生み出しています。4台の「チーム ブローワー」は、世界で最も価値のあるベントレーです。貴重なオリジナルを危険にさらすことなく使用し、楽しみ、愛することができる真のレクリエーションが求められていることはわかっていました。

12台の新しいブローワーは、ベントレーの遺産に対するオマージュであるだけでなく、マリナーの職人たちの卓越したスキルを示すものにもなります。ベントレーにとっては新たな挑戦ですが、1939年製のコーニッシュの復元という信じられない成功を収めており、1歩進んでもっと特別なことがしたいと考えていたところでした。12人の幸運なお客は、ベントレーの歴史の一部を所有することになるのです。



ポルシェのEVスポーツカーがついに登場

Porsche Taycan

2019年9月4日に、ポルシェは同社初のフル電動スポーツカー「タイカン」を世界3大陸で同時に発表しました。同月に開催されたフランクフルト・モーターショーでは、タイカンターボSとタイカンターボを公開。さらに翌10月にはエントリーモデルであるタイカン4Sを発表し、早くもモデルレンジの拡張を図っています。



電動化の波に乗るプレミアムブランド

現在、世界のスポーツカーメーカーの多くは、プラグインハイブリッド車のラインアップを備えています。そのなかでも特に電動化技術に積極的な姿勢を打ち出しているのが、アストンマーティンとポルシェです。

アストンマーティンは、同社初のEVとして、4ドアモデルのラビードをベースに、パワーユニットをV12エンジンから2基の電気モーターに置き換えたラビードEを限定生産。さらにEV専用設計の高級車としてアストンマーティン・ラゴндаを2021年以降に登場させる予定です。

一方のポルシェは、4ドアスポーツカーのタイカンを発表。すでに全世界で2万人以上の顧客が手付金を支払って先行予約にエントリーしています。さらに2020年には派生モデルのタイカン・クロスツーリスモが導入される予定です。

3種類のモデルバリエーション

タイカンでは、フロントアクスルとリアアクスルのそれぞれに1基の電気モーターを搭載した4輪駆動を採用。リアアクスルに2速トランスミッションを装備することで、発進加速の鋭さと高速走行時の効率の良さを両立させています。



モデルバリエーションには、トップモデルのタイカンターボS、中間モデルのタイカンターボ、そしてエントリーモデルのタイカン4Sの3種類が用意されています。モデル名の「ターボ」は、過給機であるターボチャージャーの装着を示すのではなく、あくまでもパフォーマンスレベルを示す呼称として使われているもの。ポルシェ911においても、すでに991型の後期から911カレラなどにターボチャージャーが装着されたため、「911ターボ」はもはやトップモデルの呼称に過ぎないのは周知の事実。タイカンにおいてもその考え方を踏襲しています。

圧倒的な加速性能

各モデルのスペックと動力性能は以下のようになります。

| | 最高出力 | ローンチコントロール時のオーバーブースト出力 | 最大トルク | 0-100km/h加速 (ローンチコントロール時) | 最高速度 |
|-----------------------------|---------------|------------------------|--------|------------------------------|----------|
| タイカンターボS | 625ps (460kW) | 761ps (560kW) | 1050Nm | 2.8秒 | 260 km/h |
| タイカンターボ | 625ps (460kW) | 680ps (500kW) | 850Nm | 3.2秒 | 260 km/h |
| タイカン4S (パフォーマンスバッテリー装備車) | 435ps (320kW) | 530ps (390kW) | 640Nm | 4.0秒 | 250 km/h |
| タイカン4S (パフォーマンスバッテリープラス装備車) | 490ps (360kW) | 571ps (420kW) | 650Nm | 4.0秒 | 250 km/h |

トップモデルのタイカンターボSは、ローンチコントロール時に最高出力761ps、最大トルク1050Nmを発揮します。注目は加速性能で、起動時から最大トルクを発生させる電気自動車の強みを活かし、0-100km/h加速は2.8秒をマークします。

ちなみに同社の頂点に位置するハイパフォーマンスモデルの911 GT2 RSは、3.8L 水平対向6気筒ツインターボエンジンを搭載し、最高出力700ps、最大トルク750Nmを発揮。0-100km/h加速は2.8秒で、性能的にはタイカンターボSとほぼ同等です。価格的には、911 GT2 RSの3656万円に対し、タイカンターボSの欧州での価格は約2200万円ほど。

つまりタイカンターボSは、ポルシェ911のスパルタンなトップモデルとほぼ同等のパフォーマンスと、4人が快適に乗車できる実用性を兼ね備えた、お得感の高い4ドアサルーンといえるでしょう。

世界初となる800Vシステムの採用

タイカンの注目すべき技術的トピックは、システム電圧が電気自動車で一般的な400Vではなく、市販車では世界初となる800Vを採用していること。高出力の急速充電器（直流：DC）の使用により、100kmの走行に必要なエネルギーを5分程度の充電で得ることができます。そのため、電気自動車には不可欠といえる充電待ちの悩みを解消することができます。



しかし、日本で現在普及しているCHAdeMO規格の急速充電器は最大でも50kWに留まっており、せっかくのメリットが発揮できない状況にあります。そこでポルシェジャパンは、電気自動車の充電規格協会のメンバーでもあるスイスのABB社と提携。日本国内において150kWの急速充電を可能とする次世代CHAdeMOの設置を予定しています。

先進的なインテリア

同社初のEVにふさわしく、インテリアも先進的なデザインが採用されています。インストルメントパネルには同社の911をイメージさせる

モチーフが感じられる一方、メーターパネルには湾曲したディスプレイを採用。センターコンソールには従来のスイッチに代えてタッチスクリーンを装備するなど、新世代のモデルにふさわしい操作系となっています。



インテリアにはリサイクル素材が用いられ、ポルシェとしては初めてとなるレザーフリーのインテリアを実現しています。ラゲッジルームはフロントとリアに用意され、フロントは81L、リアは366Lの容量を確保しています。



日本への導入時期は未定ですが、ABB社の急速充電器の設置が2020年半ばと発表されていることから、おそらくはそのタイミングに合わせて導入されると見られます。タイカンは電動化に向けて舵を切ったポルシェの話題作であるだけでなく、日本においては150kWの次世代CHAdeMOの導入にも密接に関わるため、電気自動車のけん引役としても大いに注目すべき存在です。

COMPETITOR INFORMATION



| ニューモデル | BMW M8カブリオレ |
|-----------|---|
| 発表・発売日 | 2019年7月24日 発売 |
| 概要 | <ul style="list-style-type: none">・ソフトトップは50km/h以下の走行時に15秒で開閉可能・4.4L V8 ツインターボエンジンは、最高出力600ps、最大トルク750Nmを発揮・スポーツ走行向けのセッティングを施したM8カブリオレ Competitionでは、25psアップの最高出力625psを発揮 |
| 車両価格(税込) | BMW M8カブリオレ：23,380,000円 BMW M8カブリオレ Competition：25,410,000円 |
| デリバリー開始時期 | 2019年12月以降 |



| マイナーチェンジ | アウディ R8 |
|-----------|---|
| 発表・発売日 | 2019年8月24日 受注開始 |
| 概要 | <ul style="list-style-type: none">・5.2L V10エンジンは同社の市販モデルとして過去最高の620pを発揮・内外装のデザインを変更。ASF（アウディスペースフレーム）の軽量化および高剛性化を実施・エンジンはクーベ/スパイダーともにハイパフォーマンス版に一本化 |
| 車両価格(税込) | アウディ R8 クーベ V10 performance 5.2 FSI quattro S tronic：30,010,000円 アウディ R8 スパイダー V10 performance 5.2 FSI quattro S tronic：31,460,000円 |
| デリバリー開始時期 | 2019年12月以降 |



| ニューモデル | ポルシェ 911カレラ/911カレラカブリオレ |
|-----------|---|
| 発表・発売日 | 2019年8月30日 予約受注開始 |
| 概要 | <ul style="list-style-type: none">・第8世代となったポルシェ 911に追加されたエントリーモデル・3.0L 水平対向6気筒ツインターボエンジンは、先代モデルより15psアップの最高出力385psを発揮・クーベの0-100km/h加速は4.2秒、最高速度は293km/h |
| 車両価格(税込) | ポルシェ 911カレラ：13,597,222円 ポルシェ 911カレラカブリオレ：15,888,889円 |
| デリバリー開始時期 | — |



| 一部改良 | ジャガー Fタイプ |
|-----------|---|
| 発表・発売日 | 2019年7月19日 発売 |
| 概要 | <ul style="list-style-type: none">・2020年モデルとして、フロントパーキングアイド、リアビューカメラを標準装備。Apple CarPlay®、Android Auto™に対応・2020年限定グレードとして、F-TYPE R-DYNAMIC COUPÉ/ CONVERTIBLEをベースとする「チェッカーフラッグ・エディション」を追加 |
| 車両価格(税込) | 主なグレード F-TYPE COUPÉ CHEQUERED FLAG EDITION：10,330,000円～ F-TYPE CONVERTIBLE CHEQUERED FLAG EDITION：12,140,000円～ F-TYPE R COUPÉ (AWD)：15,490,000円 F-TYPE SVR CONVERTIBLE (AWD)：20,400,000円 |
| デリバリー開始時期 | — |



| ニューモデル | アウディ RS 5 スポーツバック |
|-----------|--|
| 発表・発売日 | 2019年8月27日 発売 |
| 概要 | <ul style="list-style-type: none">・アウディ A5 スポーツバックでは初めてのRSモデル・2.9L V6 ツインターボエンジンは、最高出力450ps、最大トルク600Nmを発揮・プリスターフェンダーの採用により15mm拡大した全幅をはじめ、専用の内外装を設定 |
| 車両価格(税込) | アウディ RS 5 スポーツバック：13,020,000円 |
| デリバリー開始時期 | — |



| マイナーチェンジ | ボルボ XC90 |
|-----------|--|
| 発表・発売日 | 2019年8月22日 発売 |
| 概要 | <ul style="list-style-type: none">・フロントグリル、フロントバンパー、リアバンパーに新デザインを採用・先進安全機能として、ステアリング・サポート機能、衝突回避・被害軽減ブレーキ機能付CTA（クロス・トラフィック・アラート）を追加・特別仕様車「XC90 D5 AWD R-Design」を追加 |
| 車両価格(税込) | 主なグレード XC90 D5 AWD R-Design：9,512,963円 XC90 T6 AWD Inscription：9,818,519円 XC90 T8 Twin Engine AWD Inscription：11,244,444円 XC90 T8 Twin Engine AWD Excellence：13,536,112円 |
| デリバリー開始時期 | — |

ACADEMY

速報：新型フライングスパーの研修をスペインで実施



ベントレー モーターズは10月17日～18日の2日間に渡り、スペイン・バルセロナ近郊のジローナで新型フライングスパーの商品研修を実施しました。

この研修はクルー本社の主催によるもので、合計7ウェブ、280名のセールススタッフが世界各国から参加。日本からは全拠点から15名のセールススタッフにご参加いただきました。

初日は座学で「デザイン」と「パフォーマンス」について学んだ後に、各車3～4名で分乗して約2時間の試乗を行いました。スペインの細い道やラウンドアバウト、一部街中の渋滞に悩まされましたが、ワインディングや高速道路を走る機会などもあり、新型フライングスパーの静粛性、俊敏性、そして快適性を確認いただけました。

2日目は座学が中心となり、競合車評価、テクノロジーワークショップ、コミッションングワークショップが行われました。今回はiPadを使用して各自の発見やコメントをメモすることができ、参加者の皆さんが

真剣に写真を撮影し、メモを取る姿が印象的でした。

各参加者からの新型フライングスパーに関する感想は次号のアカデミーニュースで詳しくまとめる予定ですが、今回はその一部として、ベントレー横浜の山本大さんのコメントをご紹介しますことができます。



Q1 新型フライングスパーの良い点 (アピールポイント)

- ・最先端の安全機能が提供されている
- ・あらゆる走行シチュエーションにも最適なドライビングができる走行アシスト装備が豊富
- ・コンチネンタルGTとの差別化がはっきりとしており、優位性を感じられるデザインになっている
- ・競合車と比べて、安全性、走行性能、最先端技術、デザイン、安全性のどれをとっても優位性を感じられる
- ・歴史あるブランドだからこそできる1930年代のデザインを採用している

Q2 新型フライングスパーの試乗の感想

- ・8速デュアルクラッチトランスミッションのスムーズさ
- ・ボディ剛性の高さ
- ・エンジンレスポンスの向上
- ・ベントレーダイナミックライドによりロールが抑えられ、ワインディングでも後部座席の乗り心地が向上
- ・同乗者はもちろん快適に乗れるがドライバーズカーとしての資質を存分に感じた

Q3 研修全体の感想

この度は素晴らしい研修に参加させていただき本当にありがとうございました。研修スタッフの皆様も非常に丁寧で分かりやすく新型フライングスパーの魅力を伝えてくれました。新型フライングスパーへの自信を強く感じ、同時に期待感というものも伝わってきました。10台以上の車両を展示、試乗用にご用意いただき、外装・内装色の確認やオプションとの組み合わせも見ることができ本当に参考となりました。

試乗では街中からワインディングを走り、アップダウンもあったのでより車両の特性が分かるように工夫していただいたと感じました。試乗コースと試乗時間はベストなもので、運転した感触や乗り心地までしっかりと確認できました。もう少し速度域を上げて走れる高速道路などがあればベストだと思います。

ホテルの環境も非常によく研修に集中することができました。全体を通してとても楽しい研修になりました。

トリムを作り続けて50年 クラフトマンシップの真髄

ベントレー モーターズの創立100周年である今年9月、ベントレー本社のあるクルー工場に勤務するコーチ トリマーのノエル・トンプソン氏が、勤続50年を迎えました。トンプソン氏は、ベントレーの歴史の半分に共に過ごしてきた熟練工の1人です。50年もの長きにわたってトリムを作り続けてきたクラフトマンシップの真髄とも言えるトンプソン氏について紹介します。



親子でベントレーの職人に

トンプソン氏がベントレー モーターズに入社したのは1969年9月1日のこと。トリムを専門とする前には、60人の同期社員とともに主にエンジニアリング関連のさまざまな部門をローテーションで経験するトレーニングを12カ月間受けました。ちなみに、こういったベントレーの優れた研修制度は、今日に至るまで熟練の職人を輩出し続けています。



実はトンプソン氏の父親も、ベントレーがロールス・ロイスの一部門であった1991年まで、塗装の職人として約40年間勤めており、親子で同じ工場に働くという幸運に恵まれていました。また、トンプソン氏の祖母も、第二次世界大戦中にクルーの工場働いていたという、3代にわたってクルー工場に働く一家なのです。

トンプソン氏は、1969年の入社当時に次のように回想しています。「入社当時は、工場は時代遅れに映りました。生産ラインのクレードルは



手で押して回していましたし、床はむき出しのコンクリートのまま。1940年代の防空壕も残っていて、倉庫として使っていました。年間1800台しか生産しておらず、車種も非常に限定されていました」。現在と比べるとベントレー本社は全く別の場所のようだったそうです。

50年間で最高の瞬間は王家との面会

1998年にフォルクスワーゲン グループがベントレー モーターズを買収した際には、トンプソン氏はポジティブな変化の中に身を置くことになり、その変化に対して敬意を表しています。「工場は現在、自動化されたレーンを備え、明るくモダンになりました。昔とは似ても似つかない場所です。そして、より多くのモデル、より多くのリテーラー、より良いお客様とのコミュニケーションのために、ビジネスにおける事実上すべての要素が良い方向に変化しました。今では毎日、世界中から多くの方がこの工場を訪れています」。

工場を訪れた人たちと話すことは、トンプソン氏の好きな仕事の1つとなっています。こうして培われたトンプソン氏の卓越した技術とコミュニケーションスキルを認識したベントレー モーターズは、トンプソン氏をブランドの代表として世界中で行われるグローバル モーターショーや各種イベントに派遣しています。また、彼は世界中の英国大使館や領事館とも仕事をしてきました。彼のコーチトリミングの技術

を紹介することが、英国流のクラフトマンシップの世界各地でのプロモーションになっているのです。



トンプソン氏は、これまでの自身のキャリアで誇りに思う瞬間は数多くあったと言います。ハイライトは、エリザベス女王のステートリムジンのトリムを手掛けたことから、バッキンガム宮殿に招かれて女王やロイヤルファミリーと会うことができた4日間だと語っています。

「私は信じられないほど幸運でした。近年では仕事に就けない人も少なくないようですが、あらゆる分野の人たちと新たに出会い、仕事を分かち合うことができていますのだから」



エリザベス女王のためにベントレーが製造したステートリムジン。トンプソン氏はこのリムジンのトリムを手掛けた。

トンプソン氏とクルー工場

トンプソン氏は、ほぼ毎日、ベントレーのクルー工場を訪れる人たちに会っています。著名人やVIPのお客様をはじめ、ベントレーのExtraordinaryなオーナーたちが、世界中からクルー工場を訪れています。



コーチトリミングについて

室内装飾品に相当する自動車の「コーチトリミング」は、ベントレー モーターズの歴史よりもはるかに早い時期から使われていた用語です。トンプソン氏は非常に熟練したコーチトリマーであり、彼のチームが世界最高であるのは間違いありません。トンプソン氏は現在、ステアリング専門のコーチトリマーとして活躍中ですが、車内のあらゆる部分を作る技術を持っています。トンプソン氏は食事用のフォークを使用してレザーに等間隔の目印を付けて、ステアリングのステッチが均等に配置されるようにすることで有名です。かつてフォークを使う理由を問われたこと際には、「うまくいくから、こうしています。なぜ他の方法でステアリングを作るのでしょうか？」と笑って答えたそうです。



ベントレーの研修制度

ベントレー モーターズは、毎年約50人の新入社員を迎えています。次世代のスペシャリストを募集し、育成し、訓練するため、あらゆる努力をしているところです。ベントレーの研修生は、数十年の経験を持つベテランと一緒に働く機会があります。製造とエンジニアリングのすべての分野、そして販売とマーケティング、人事、購買、財務でそれぞれのスキームがあります。



本社工場でカーボンニュートラルの認証を取得 英国のラグジュアリーカーメーカーとして初



ベントレー モーターズはこのほど、クルー本社と工場でカーボン トラストのPAS 2060 カーボンニュートラルの認証を取得しました。英国のラグジュアリーカーメーカーでは初めてとなります。

カーボン トラストは、持続的かつ低炭素の経済活動への転換を使命とする組織で、世界中の企業などに持続可能性や気候変動に対応した取り組みの支援などを行っています。今回ベントレーが受けた認証は、カーボンニュートラルに関して国際的に定められたPAS 2060の基準を満たしていることを確認するもの。再生可能エネルギーの使用など、事業で排出されるCO2を削減するために当該企業が講じた措置を反映していることを示しています。ベントレー本社と工場の電力は、ソーラーパネルで生成されたものか、認定されたグリーン電力として購入したもので100%を占めています。

今年初めには、工場敷地内に10,000基のソーラーパネルを新たに設置。1,378台分の従業員用駐車スペースの上に設置したこのパネルによる発電容量は2.7MWに上ります。すでに工場の屋上に設置されている20,815基のソーラーパネルと合わせると、工場敷地内での総発電容量は7.7MWに達しました。これは1,750軒以上の家庭をカバーできるほどの電力です。

ベントレーは歴史のあるクルーの本社と工場において、できる限りエネルギーとCO2排出の効率を高める取り組みを20年ほど続けてきました。今回の認証取得はこの成果が反映されたものです。クルー工場の一部は1940年代から存在していますが、1999年にベントレーは英国の自動車メーカーとして初めて環境マネジメントシステムの国際規格ISO14001の認証を取得。今後もこれまでと同様にエネルギー

効率化の最大化と排出量の削減に対し、継続的に努力していく考えです。

ベントレー モーターズは、2025年の初の完全電化のEV導入に向け、その取り組みを加速させているところです。すでに初のプラグインハイブリッドであるベンティガ ハイブリッドを発表済みですが、2023年までには全モデルのラインアップにハイブリッドを導入することを目指しています。



AWARD

新型コンチネンタルGT V8が 英国で2つの賞を受賞



コンチネンタルGT V8が、英国で栄誉ある賞を受賞しました。まず、英国BBCの人気番組『トップギア』の司会者であるジェレミー・クラークソン氏（写真左）により、「ピープルズカー・オブ・ザ・イヤー」を受賞。さらに、『ザ・サン』、『ザ・サンデー・タイムズ』の読者とtalkSPORTのリスナーの投票により、「ベスト・ブリティッシュビルト・カー」も受賞しました。

表彰式に出席したベントレー モーターズのUKリージョナル・ディレクターのサラ・シン普森氏は、「2つの賞を受賞できたことを嬉しく思います。これらはすべて、デザイナー、エンジニア、職人のスキルの高さを証明するものです。ベントレーに投票してくれた審査員と読者・視聴者の皆さんに感謝します」などとコメントしています。

ジェレミー・クラークソン氏は、「特に車内に乗り込んでシートに座ったときに例外なく良い。本当に素晴らしいクルマだし、私もぜひ1台ほしいものです」などと絶賛しました。

コンチネンタルGTは、昨年だけでUK、ヨーロッパ、ロシア、中国で19もの賞を受賞。世界中での素晴らしいさがクローズアップされています。

PEOPLE

次の100年を担う93人の研修生が ベントレーでのキャリアをスタート



ベントレー モーターズではこのほど、93人の研修生を迎え、次の100年を担うべくキャリアをスタートさせました。このうち約3分の1は女性で、ベントレー史上で最も女性の割合が多くなっています。

実習生、卒業見込の学部生、既卒生で構成される93人の新入社員は、ベントレーのビジネスにおけるさまざまな分野で活躍することになります。この分野には、従来からのエンジニアリングや製造部門に加え、営業やマーケティング、人事、デジタル、財務、購買といった商業分野も含まれています。

アストリッド・フォンテイン取締役（人事、デジタル&IT担当）は、「今年はベントレーの100周年ということで、過去の100年間の業績を称える祝賀ムードに包まれていましたが、次の100年に目を向けるべきタイミングでもあります。自動車業界はかつてないほど急速に変化しており、未来のエンジニアやデザイナー、マーケティング担当者、デジタル関連のリーダーを採用することは、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目標達成のための重要な要素となります」などと未来を見据えたコメントを発表。女性の割合が多いことについては、「自動車業界の女性にとって幅広いキャリアの機会を示すだけでなく、活躍する女性の比率を30%にできていることを誇りに思います」などと語っています。



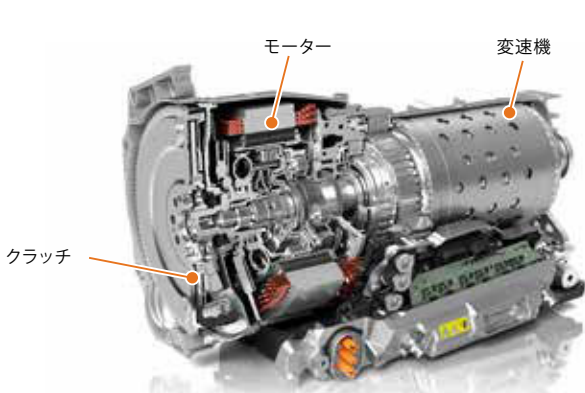
さまざまなハイブリッド方式の特徴

燃費規制が強まるほど注目度が高まってくるのがハイブリッド・システムです。ところが、ひと言で「ハイブリッド」と括られていますが、その内容は千差万別。今回は欧州での主流の方式と日本の方式の特徴と違いを紹介します。

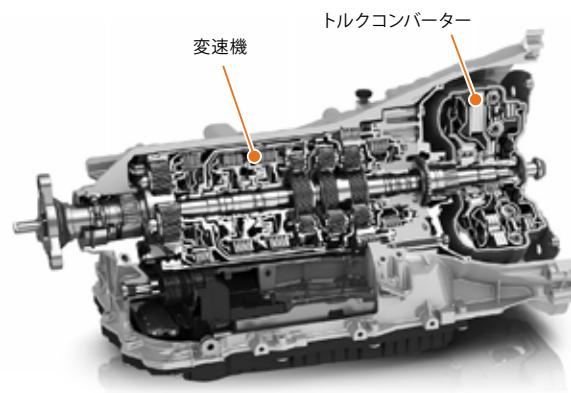


欧州で主流のAT 流用方式

欧州車のミドルクラスより上で、エンジンを縦置きするクルマに採用されることの多い方式がATを流用したハイブリッド化です。ATのトルクコンバーター部をモーターに代えるのが特徴です。AT全体の寸法が、さほど変化しないため、比較的簡単にエンジン車をハイブリッド化することが可能となります。これまではエンジン車用のATを流用していたため、大きなモーターを使いにくいという欠点がありました。しかし、ハイブリッド使用を前提とされる次世代型も登場し、出力の大きなモーターが使えるようになっています。



ZFの次世代型ATはハイブリッド使用が前提となっています。2022年からの量産が予定されています。



エンジン車用のATの場合、右側のトルクコンバーターをモーターに置き換えてハイブリッド化します。



応用範囲の広い48Vシステム

エンジンの補機としてある発電機（ジェネレーター）をエンジンのアシストに利用。そのときの電圧を48V（ボルト）にするのが48Vシステムです。12Vの通常バッテリーの4倍の力が出せるだけでなく、電力をアクティブ・スタビライザーなどに流用するなど、応用範囲が広いのも特徴です。欧州車で採用が始まり、今後の普及が予想されています。

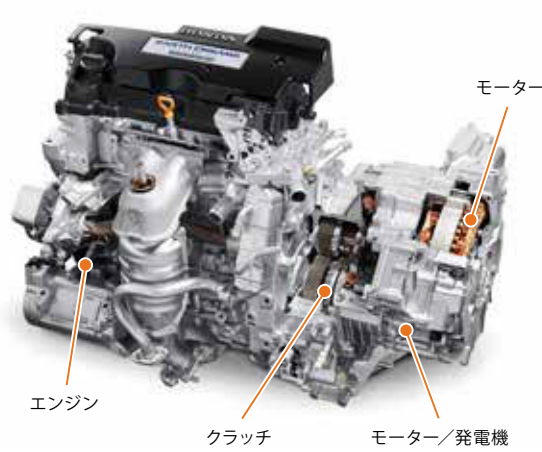
日本を代表するトヨタのシステム

プリウスをはじめとするトヨタの小型～中型のハイブリッドに搭載されているのがTHS II（トヨタ・ハイブリッド・システム2）です。発電用と駆動用の2つのモーター、それとエンジンの出力という3つの力を、動力分割機構で使い分けるのが特徴です。動力分割機構はプラネタリーギヤが使われています。走行フィーリングよりも燃費性能を優先するため、スポーティな走り味は苦手となります。



3つのシステムを用意するホンダ

ホンダは小型車用の1モーター、中型車用の2モーター、スポーツカー（NSX）用の3モーターのハイブリッド・システムを揃えています。そのうち、現在の主力は2モーター方式のi-MMDとなります。高速走行時にエンジン出力を直接駆動に使用しますが、その他のほとんどの走行領域では動力はクラッチで切り離され、駆動はモーターが担当。ほとんどEVと同じようにモーターで走ります。



EVが得意な日産はモーター駆動

ピュアEVを販売する日産のハイブリッドe-POWERは、駆動はすべてモーターが担うのが特徴です。エンジンは発電に徹しています。つまりハイブリッドとはいえ、ほぼEVのようなシステムです。モーターとエンジンがつながっていないため、加減速とエンジン回転数の関係はダイレクトではありません。出力の大きなモーターが必要なため、エンジン部より電動系の部品の方が大きくなっています。

