

RETAILER ACADEMY NEWS

Jan 2018 | Bentley Motors Japan

SALES

2017年の日本での新規登録台数は416台 モデル別ではベンテイガが最多



2017年（1～12月）に日本国内で販売されたベントレーは、前年比約4%減の416台でした。モデル別の内訳では、ベンテイガの148台が最多。以下、コンチネンタルシリーズが計147台、フライングスパーシリーズが計94台、ミウルザンヌ（ミウルザンヌSpeedを含む）が計17台、コンチネンタル スーパースポーツが10台となっています。

日本自動車輸入組合（JAIA）がこのほど発表した2017年12月度の月報によると、輸入車（乗用車）全体で見ると、前年比1.8%増の33万3,451台と前年実績を上回りましたが、伸び幅は2016年の4.6%

増からダウンしています。ベントレーも2016年は433台と、2006年に次ぐ過去2番目に好調なセールスを記録しましたが、2017年は前年実績をわずかに下回る結果となりました。

2018年は、第3四半期に新型コンチネンタルGTやベンテイガ V8モデル等のデリバリーが開始される予定です。ベントレー モーターズ ジャパンは、新型コンチネンタルGTの導入を成功させつつ、ベンテイガ、フライングスパー、ミウルザンヌについても販売増に注力していく構えです。リテーラーの皆様にも、さらなるご協力をお願いいたします。



2017年12月に日本で正式発表された新型コンチネンタルGT。2018年第3四半期にはデリバリーが開始される予定だ。



2018年はコンチネンタルGTと並んで日本市場をけん引してきたフライングスパーと、旗艦モデルのミウルザンヌの販売増も目指す。

■ 2017年モデル別販売台数（新規登録台数ベース）
※（ ）内はモデル別シェア

ベンテイガ	148 (35.5)
コンチネンタルGT V8/V8 S	86 (20.6)
コンチネンタルGT/GT Speed	23 (5.5)
コンチネンタルGT V8 コンバーチブル/GT V8 S コンバーチブル	27 (6.4)
コンチネンタルGT コンバーチブル/GT Speed コンバーチブル	11 (2.6)
フライングスパー V8/V8 S	55 (13.2)
フライングスパー W12/W12 S	39 (9.3)
ミウルザンヌ/ミウルザンヌ Speed	17 (4.0)
コンチネンタル スーパースポーツ	10 (2.4)
計	416



ついに全面刷新されたオフローダーの帝王 新型メルセデス・ベンツ Gクラス



メルセデス・ベンツは、2018年1月14日に開幕したデトロイト・モーターショーにおいて、新型メルセデス・ベンツ Gクラスを発表しました。1979年に登場したGクラスは、もともと軍用車をベースにしたクロスカントリーモデルでした。今日のモデルの原型は、1989年に駆動方式をフルタイム4WDとした463型。以来、今日まで改良に改良を重ね、連綿と生産を続けてきたのは周知の通りです。

実に39年ぶりの全面刷新となる新型Gクラスでは、卓越したオフロード性能などの伝統を継承しながら、最新テクノロジーを導入して大幅なアップデートを果たしています。

ボディサイズ拡大と軽量化

一見すると単なるフェイスリフトのようにも見える新型Gクラス。しかし中身は完全な新設計で、ボディサイズは全長が53mm長く、全幅は121mm拡大されました。また、ボディは部位に応じて異なる素材を使用。高張力鋼板、超高張力鋼板、アルミ合金を適材適所で使用しています。例えばボンネット、フェンダー、ドアにはアルミ合金を使用。従来型に比べて実に170kgもの軽量化を実現しました。また、ねじり剛性についても従来からほぼ1.6倍近く向上しました。



不変の基本デザイン

基本デザインを変えなかった理由には、Gクラスのデザインがすでに象徴的なアイコンとして浸透していることが挙げられます。ポルシェ911、MINI、VWビートルなどのロングセラーモデルと同様に、基本デザインは不変のままモデルチェンジを行うことが運命付けられたモデルといえるでしょう。

そのため、平面ガラス、外ヒンジ式のドア、サイドプロテクター、リアドアに装着されたスペアタイヤなど、Gクラスの特徴的な外観は新

型にも受け継がれました。また、ドアの独特な開閉音も残されており、現行Gクラスオーナーの期待を裏切らないよう配慮されています。



最新世代にアップデートされたインテリア

従来型から一変したのがインテリアです。まずボディサイズの拡大により、室内空間が広がりました。前席では足元と肩周りがそれぞれが38mm、肘周りが68mm拡大。後席では足元が150mm、肩周りが27mm、肘周りが56mm拡大しています。特に後席の足元スペース拡張は大きな改善点といえるでしょう。



完全に再設計されたインストルメントパネルは、新型Gクラスでもっとも現代的にアップデートされた部分です。12.3インチディスプレイを2つ配置したインストルメントパネルとタッチパッド付ステアリングは、SクラスやEクラスと同じ意匠。送風口はEクラス クーペと同じタービンスタイルで、エアコンなどの操作スイッチ類には他のモデルとの共通点が多く見られます。その一方で、センターコンソールに備わる3つのディファレンシャルロックスイッチ、助手席側のグラブハンドルなどは、特徴的な装備として継承されています。



近代的に生まれ変わったメカニズム

シャシーでは、堅牢なラダーフレームは踏襲され、サスペンションは従来の前後リジッドから、前：ダブルウィッシュボーン、後：リジッドに変更。ダブルウィッシュボーン式のフロントアクスルはサブフレームを介さずラダーフレームに直接取り付けられ、リアのリジッドアクスルはトレーリングアームの数を4本に増やし、さらにパナールロッドを装着しています。また、ステアリング形式は従来のリサーキュレーティングボール式からラック&ピニオン式となり、日常走行における快適性の向上が計られました。



オフロード性能については、従来と同じ3つのディファレンシャルロックとローレンジギアに加え、それら进行操作するとドライブモードが「Gモード」に自動設定される新機構を装備。「Gモード」はいわゆるオフロードモードで、ステアリングとシャシー、ギアシフトの設定がオフロード走行用に最適化されます。



エンジンは同社が広く展開している4.0L V8ツインターボで、最高出力422ps、最大トルク610Nmを発揮。トランスミッションは従来の7速ATから9速ATに変更されています。

価格および導入時期

本国では今年6月から導入開始となる、G500のドイツでの車両価格はVAT（物品税）込みで107,040.50 ユーロ（約1,450万円）。比較的早い段階でディーゼルエンジンやAMGモデルの追加が予想されます。日本での導入時期は未定ですが、人気と知名度の高さは折り紙つきであるだけに、非常に注目されるモデルとなることは間違いありません。

COMPETITORS INFORMATION



レクサスは、フラッグシップセダン「LS」を11年ぶりにフルモデルチェンジ。2017年10月19日にLS500h、同年12月18日にLS500を発売しました。

パッケージング

従来型に比べ、全長・全幅をそれぞれ25mm拡大し、ホイールベースは35mm延長する一方、全高は15mm低くなりました。これはレクサス LC500と同じ低重心の新プラットフォームの採用によるもの。前席の高さは30mm低くなる一方、後席の高さは従来通りです。気になる乗降性は、新しい電子制御エアサスペンションにより、乗降時に車高を約4秒の速さで最大30mm上昇させることにより、従来と同等の乗降性を確保しています。

エクステリア

LSは1989年に登場した初代から先代の4代目まで、比較的保守的なスタイリングを採用してきました。しかし、今回の5代目では大胆なクーペシルエットに生まれ変わりました。低重心ボディは堂々とした佇まいと躍動感を併せ持つもので、Cピラー部にウィンドウを設けた

6ライトキャビンと併せて、フラッグシップセダンとしては例外的ともいえる伸びやかなシルエットを実現しています。



インテリア

コックピットは、インストルメントパネルからドアトリムまで流れるような一体感のあるデザインを採用。ステアリングは本木目部分を内側にのみ配置し、全周を本革で統一することでステアリングフィールを統一。上下2分割意匠のシートバックが特徴的なシートは、フロントは28Way、リアは22Wayのコントロールが可能。最大48度までリクライニングできるリアシートは、降車時にリアドアを開くと自動的にニュートラル位置に戻る世界初の機構を設定しています。



パワートレイン

パワーユニットは、LS500に最高出力422psの新開発3.5L V型6気筒ツインターボエンジンを搭載。LS500hにはシステム最高出力359psを発揮する3.5L V型6気筒マルチステージハイブリッドシステムを採用しています。トランスミッションは、LS500には素早くリズミカルな変速が特長の電子制御10速AT、LS500hには伸びのある加速感を実現した10段変速制御のマルチステージハイブリッドトランスミッションを採用しています。

安全性

先進の予防安全技術や高度運転支援技術をパッケージ化して採用。プリクラッシュセーフティでは、歩行者の存在する方向を表示する歩行者注意喚起と、ブレーキ制御に加え操舵も自動制御するアクティブ操舵回避支援を世界で初めて装備。また、上下2段式アダプティブハイビームシステムも世界初の装備となっています。

価格

価格は、LS500がベースモデル2WDの9,800,000円から“EXECUTIVE”AWDの15,400,000円まで。LS500hはベースモデル2WDの11,200,000円から“EXECUTIVE”AWDの16,800,000円までとなり、名実とも日本を代表するラグジュアリーセダンとなります。

MOTOR SPORT



2018年のベントレー・ボーイズに ジュール・グーノンが加入

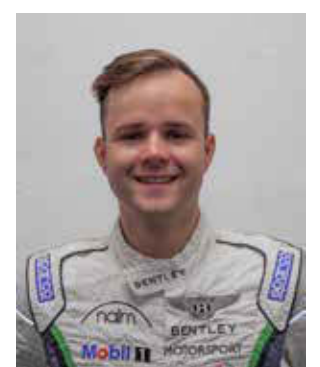
ベントレー モーターズはこのほど、2018年シーズンのワークスチームであるベントレー・チームMスポーツのドライバーとして、22歳の若きフランス人ドライバー、ジュール・グーノンを迎えることを決定しました。グーノンは昨シーズンのスパ24時間を制したドライバーで、ベントレーではガイ・スミスとスティーブン・ケインとともに、2代目となるコンチネンタルGT3を駆ることになります。ベントレーのモータースポーツ部門の責任者であるブライアン・ガッシュは、「グーノンは22歳という若さにもかかわらず、優秀なチームに合ったペースで走ることができる成熟したドライバーであることを示しています。彼がここでキャリアを積むサポートができることが楽しみです」とコメントしています。

また、昨年のブランパンGTシリーズの耐久カップでチームにタイトルをもたらしたマキシム・スーレ、アンディ・ソーセック、ヴィンセント・アブリルとの契約も延長。2台体制でブランパンGTシリーズに臨み、悲願となっている耐久カップでのドライバーおよびチームのダブルタイトル獲得を目指します。

2018年の最初のレースは、2月にオーストラリアで行われるバサースト12時間レースです。ホモロゲーションの関係で、このレースで使用するマシンは従来型のコンチネンタルGT3となります。新型コンチネンタルGT3は、ブランパンGTシリーズの初戦（イタリア・モンツァ）から投入される予定です。

2018年はブランパンGTシリーズの他にも、インターナショナルGTチャレンジへの初参戦が決まっています。世界中のベントレーファンに新型コンチネンタルGT3の勇姿を見てもらう機会が増えることになります。また、8月24日～26日には、鈴鹿10時間レースが開催されますが、ベントレーも参戦予定です。

今シーズンのベントレーのモータースポーツにも、厚いご声援をお送りください！



今シーズンからベントレー・ボーイズに加わるジュール・グーノン。22歳の若さながら、勝利のために何が必要かを知る優秀なドライバーだ。



昨年のスパ24時間を2位でフィニッシュしたスーレ、ソーセック、アブリル組。今シーズンはドライバーズタイトルを狙う。

NEW MODEL



ベンテイガ V8 を発表 よりスポーティでアグレッシブに

発売以来、ベンテイガは地形や路面状況にかかわらず、世界中のどこにでも行けるグランドツーリング体験を提供するラグジュアリー SUVのベンチマークとして、新たなセクターを定義する存在となりました。ベントレー モーターズは1月12日、数々の賞を受賞してきたこのモデルに、最もスポーティなスタイリングを身にまとった「ベンテイガ V8」をラインナップに加えることを発表しました。日本での価格は19,946,000円で、非常に競争力のある価格設定です。デリバリーは2018年秋頃を予定しています。

STRIKING EXTERIOR DESIGN

印象的でスポーティなエクステリア

ベンテイガ V8のエクステリアデザインは、丸型4灯のLEDヘッドランプ、マトリックスグリル、パワーライン、ハウチなど、ベントレーのDNAを受け継いでいますが、同時にベンテイガシリーズで最もスポーティなポジションであることを印象づけるアイテムも用意しました。

その代表例が、ベンテイガに初めてオプション設定されたカーボンセラミックブレーキです。フロントは440mmのブレーキディスクと10ピストンのキャリパーで構成され、これは乗用車としては世界最大級。ブレーキトルクは最大で6,000Nmに達します。なお、標準仕様のスチール製ブレーキには前後にレッドペイントのキャリパーが採用され、ベンテイガ V8のハイパフォーマンスを外見からも見て取ることができます。なお、アロイホイールは22インチ5スポーク（ブラックペイント&ポリッシュ仕上げ）が採用されています。

これまでではV8モデルにレッドバッジを装着するバッジストラテジーを導入していましたが、このモデルから廃止され、ブラックバッジを装着します。しかし、ベンテイガ V8のフロントにはブラックとクロームのグリルが配されるほか、ツインクアッドのエグゾーストパイプなど、外観の相違点からW12とV8を見分けることは可能となります。



SUBLIME LUXURY INTERIOR

崇高ささえ感じさせるラグジュアリーな内装

インテリアでも、ベンテイガ V8は最高品質の素材を手作業で仕上げるというベントレーの伝統を受け継いでいますが、革新的な3つの新しい要素が加わりました。

1つ目は、ベントレーの伝統的なウッドパネルに替わり、ベントレー初となる「ハイグロス カーボンファイバー」の採用です。これまでもカーボンファイバーを使用したパネルはありましたが、いずれも光沢のないマット仕上げでした。高光沢のハイグロス仕上げは初めてで、フェイスパネルとセンターコンソール、ドアパネルにこれを使用することで、車内に高級感とテクニカルなイメージをもたらします。

2つ目はウッドとレザーを組み合わせたステアリングです。ウッドは7種類から選択可能で、自分だけの3スポークステアリングを作ることができます。

3つ目は、英国および旧英国圏で人気のスポーツであるクリケットで使用されるボールからインスピレーションを得た、新しいレザーカラー「Cricket Ball」が加わったことです。レザーカラーは全15色、カラスプリットは5種類から選択することができます。

ほかにも、手縫いで仕上げるクロスステッチは、4席、5席、7席のいずれの仕様にも対応し、内装でもスポーティなイメージを強く打ち出しています。



PERFORMANCE & EFFICIENCY

強大なパフォーマンスと感動的な効率性

ベンテイガ V8には、パワーと燃料消費効率を両立する4.0リッターV型8気筒（32バルブ）のガソリンエンジンが搭載されています。Vバンクの内側には、2基のツインスクロールターボチャージャーを設置しています。

最高出力は550ps@6,000 rpm、最大トルクは770Nm@1,960-4,500 rpmを発揮し、0-100km/h加速は4.5秒、最高速度は290km/hに達します。クラス最高レベルの動力性能を持ちながらも、航続距離は746km、CO2排出量も260g/kmと、燃費効率に優れた設計となっています。

また、ドライビングの性能を落とすことなく、特定の条件下で8気筒のうち4本を休止する気筒休止システムも備えており、一層の燃費向上が図られています。



■ ベンテイガ V8 主要諸元 (本国発表値)

全長 (mm)	5,140
全幅 (mm)	1,998
全高 (mm)	1,742
ホイールベース (mm)	2,995
エンジン	4.0リッター デュアルツインスクロールターボ
最高出力	550 ps@6,000 rpm
最大トルク	770 Nm@1,960-4,500 rpm
トランスミッション	ZF製8速AT
最高速度 (km/h)	290
0-100km/h加速 (秒)	4.5

英国メディアなどが ローテーションディスプレイを絶賛

新型コンチネンタルGTに初めて採用された機能の1つにローテーションディスプレイがあります。この機能には発表当初からさまざまなメディアに関心を持っています。一部のメディアは、日本でもファンが多いあの映画になぞらえて、ローテーションディスプレイを絶賛しています。

“ジェームズ・ボンドからインスピレーションを受けた回転するダッシュボード。まるで自宅で次のジェームズ・ボンドの映画を見ているようだ”
(『The Sun』紙)

“ベントレーの新型コンチネンタルGTは、まさにジェームズ・ボンドのものだ”
(『Wired』誌)

2015年にローテーションディスプレイの開発に取り組んだテクニカルマネージャーのデイブ・ルック氏は、この“車内シアター”がどのようにして誕生したかを語っています。

開発チームは初めの3カ月でプロトタイプを製作。ルック氏によると、この時期は「最もチャレンジングで、最も楽しい時期」だったとのこと。その12カ月後には、6種類のプロトタイプを製作しました。常に調整と「実現可能なもののなかで、何がベストなのかを見つけること」に追われていました。

さまざまなメディアから「有名なあのスパイからインスピレーションを得たものか?」との質問を受けることがあるそうですが、ルック氏は「彼のクルマの中にいることを想像できるものです」と説明しています。続けてルック氏は、「我々のクルマはコレクターズアイテムのようなものですから、50～60年後のペブルビーチなどでは、タッチスクリーンは明らかに時代遅れのテクノロジーになっているでしょうね」などとも語っています。



PLACE

ベントレーゆかりの地 パンクハースト ロンドン



2013年にベントレーの職人が、6脚の理髪店用のイスを製作しました。このイスの納入先は、ロンドン市内にある理髪店「パンクハースト ロンドン」。男性のラグジュアリー ライフスタイル ブランドとして知られるパンクハーストが手掛ける店舗です。6脚のイスは、いずれもベントレーのクラフトマンシップが随所に表れている逸品。最高品質のレザーを扱うトリム部門と、ベントレーのビスポークを担うMullinerが共同でプロジェクトを進めました。

パンクハーストとのコラボレーションにより、ベントレーのクラフトマンシップをロンドンの最高の理髪店で体験するというユニークな機会が持てるようになりました。

なお、パンクハースト ロンドンでは、ヘアカットだけでなく、クラシックシェービングやスカルブマッサージ、フェイスマッサージなどのメニューも揃えています。



CULTURE

1936年設立の伝統を誇る ベントレー ドライバーズ クラブ



ヨーロッパの自動車文化において忘れてはならないのが、愛好家による「クラブ」の存在です。歴史あるメーカーには大抵このようなクラブがあり、ベントレーも例外ではありません。

ベントレー ドライバーズ クラブ (BDC) は、1936年にケストン・ペルモアが熱狂的なベントレーファンを募って英国で設立した、世界で最も歴史のあるワンメイクの自動車クラブです。現在も世界各地で活動を展開する権威あるクラブで、ベントレー モーターズが公認する唯一の自動車クラブでもあります。

BDCはクリックルウッドでW.O.ベントレーによって製造された1号車から、現在クルーで製造されるモデルに至るまで、ベントレー モーターズと共に歩んできました。現在も各地で会員を募集しており、日本にも40人の会員がおります。会員はラリーやレースでベントレーのドライブを楽しんだり、社会貢献活動などを行ったりしています。ベントレーのドライブを愛する人たちが、大陸を越えて巨大なファミリーを築いているところに、ヨーロッパの自動車文化の懐の深さを見て取ることができます。

トラフィック・ジャム・アシスト

新型コンチネンタルGTは、最先端の先進運転支援システムの「トラフィック・ジャム・アシスト」が採用されています。
そこで今回は、そうした先進運転支援機能には、どのようなものがあるのかをまとめてみました。



先進運転支援機能のいろいろ

ここ数年で一気に普及したのが先進運転支援機能です。日本ではADAS（アドバンスド・ドライバー・アシスタンス・システム）とも呼ばれるものです。主な機能としては、車両の前方をカメラやレーダーなどで監視し、他の車両や歩行者との衝突を防ぐために、自動でブレーキをかける衝突被害軽減ブレーキ（AEB）があります。また、同じセンサーを利用することで、先行する車両に同じスピードで追従するアダプティブ・クルーズ・コントロール（ACC）も一般的になってきました。このときに車線両側の白線を認識してステアリング操作を自動でアシストし、走行レーンを維持するレーン・アシストもあります。渋滞時の走行を補助するのがトラフィック・ジャム・アシストです。さらに、車両の斜め後方の車両の存在を知らせるブラインド・スポット・アラートや、並列駐車から後退して出るときに、横方向から他の車両が来ることを知らせるリヤ・トラフィック・クロス・アラートも便利な機能です。そして、ヘッドライトのハイビームとロービームを自動で切り替えるハイビーム・アシストがあれば夜間の広い視界を確保することができます。

■ 主な運転支援機能

衝突被害軽減自動ブレーキ（AEB）
アダプティブ・クルーズ・コントロール（ACC）
レーン・アシスト
トラフィック・ジャム・アシスト
ブラインド・スポット・アラート
リヤ・クロス・トラフィック・アラート
ハイビーム・アシスト

トラフィック・ジャム・アシスト

トラフィック・ジャム・アシストは、渋滞のノロノロ走行やストップ＆ゴーをアシストしてくれる機能です。具体的には、カメラとレーダーで周辺と走行レーンを認識し、ステアリング操作とアクセル&ブレーキをシステムが代行してくれます。アダプティブ・クルーズ・コントロール（ACC）とレーン・アシスタントを組み合わせた機能ですが、時速0kmから作動するのが特徴です。実のところ、低速の渋滞時に走行レーンを認識するのは、技術的に困難です。車両のすぐ前に他の車両がいるため、システムのカメラが走行車線をわずかしか見ることができず、高度な技術が求められるのです。実際に、日本車の先進運転支援機能を装備したクルマの多くはトラフィック・ジャム・アシストができません。



周囲のクルマの存在や走行レーンをセンシングし、ステアリング操作とアクセル&ブレーキ操作をアシストするのがトラフィック・ジャム・アシストとなる。

ベントレーはこの分野で出遅れていた感が否めず、お客様から指摘されることもありました。ペンティガで初めて「Bentley セーフガード」「Bentley セーフガードプラス」「シティスペック」「ツーリングスペック」などの名で先進運転支援システムを本格的に採用。高く評価されるまでになりました。もちろん新型コンチネンタルGTにも同様のシステムが搭載されています。

メリットとデメリット

メリット

先進運転支援機能は、交通事故防止に非常に大きく貢献します。日本車のあるモデルは、先進運転支援機能を装備することで車両同士の追突事故が約8割も減少しています。また、高速道路でのレーン・アシストとアダプティブ・クルーズ・コントロール（ACC）の利用は、ドライバーの疲労度を大きく軽減します。日本のように渋滞の多いところでは、特にトラフィック・ジャム・アシストの恩恵は大きいでしょう。

デメリット

レーン・アシストは、クルマのシステムがステアリング操作を行います。逆に言えば、ドライバーの操作に介入するということ。そのため、その動きに違和感を感じるドライバーも存在します。同様に、レーン逸脱の警告や斜め後方の車両の存在を知らせる警告を、わずらわしいと感じる人もいます。逆に、システムを信頼しすぎるのも問題です。たとえば衝突被害軽減ブレーキ（AEB）は、自動でブレーキを作動させますが、路面状況や速度によっては衝突を回避できないこともあります。さらにいえば、システムが走行車線を見失うこともあります。ADAS（先進運転支援機能）は、まだ発展途上の技術のため、完璧ではないのです。



新型コンチネンタルGTは、メーター内に歩行者などの存在を知らせる機能を備える。動物を認識するのは意外に難しく、高い技術が求められるのだ。