

RETAILER ACADEMY NEWS

Apr 2023 | Bentley Motors Japan



ベントレー モーターズ ジャパンは3月30日、ベントイガ EWBの日本導入を正式に発表し、都内でプレス向けのお披露目パーティを開催しました。年度末ということもあり、今回は「お披露目パーティ」という形式を取り、時間内に自由に会場いただきましたが、開場時から多くのプレス関係者の皆様にお越しいただきました。会場にはベントイガ EWB Azure First Editionを展示。導入初期だけの特別仕様のベントイガ EWBを多くの方にご覧いただくことができました。

パーティ冒頭では、挨拶に立ったベントレー モーターズ ジャパンのブランドダイレクター牛尾裕幸から、ベントイガ EWBの魅力を簡単にご紹介したほか、好調だった2022年の販売状況についても要因などを説明いたしました。その後、ベントイガ EWBの魅力について詳細なプレゼンテーションを行いました。

また、会場では日本初となる4,060通りの組み合わせの中から自分好みの香りをその場で調合してヘアオイルやシャンプー、トリートメントを作る「Inioilab. (イニオイラボ)」とのコラボにより、香りの調合体験を行える魅力的な空間を演出。来場者の皆様には、記念品として4種類の香りから好みの香りのハンドクリームを選んでお持ち帰りいただきました。さらに会場では、オーパス・ワンなどの醸造家として知られるパスカル・マーティ氏が手掛け、世界で初めて清酒7号酵母の力で発酵させた革新的白ワインのグットタルジャン（ぎんの雫）を提供。マーティ氏も会場に駆けつけ、ベントイガ EWBの発表に花を添えました。

3月31日～4月2日には、一般のお客様向けの特別展示会も開催。こちらも多くの方に来場いただき、ベントイガ EWBの魅力に触れていただくことができました。





エレガントなソフトトップに回帰 フェラーリ・ローマ スパイダー

3月16日、フェラーリはスタイリッシュなV8クーペのフェラーリ・ローマに、新たにオープンモデルのスパイダーを追加しました。

SUMMARY

- 「la nuova dolce vita」(新しい甘い生活)をテーマに、都市を離れて開放的なオープンエア・ドライブを楽しめるモデルとして開発
- フェラーリ・ポルトフィーノMのリトラクタブル・ルーフに対して、ローマ スパイダーではソフトトップを採用
- ソフトトップを装備したフロントエンジンのオープンモデルは、“デイトナ スパイダー”の愛称で知られる1969年の365 GTS/4以来54年ぶり
- 最高出力620PS (456kW)、最大トルク760Nmを発揮する3.9L V8ツインターボ・エンジンはフェラーリ・ローマと共通
- 乾燥重量はフェラーリ・ローマの1,472kgに対して84kg増の1,556kg。動力性能は0-100km/h加速3.4秒、最高速度320km/hで両車とも共通



COMFORT

- クローズ時の快適性を高めるため、ソフトトップのファブリックには5層構造を採用。風切り音やロードノイズを低減し、リトラクタブルハードトップと同等の快適性を確保
- 停車せずにスイッチ操作で展開できる新開発のウィンドディフレクターを採用。通常の外付式ウィンドディフレクターによる面倒な着脱作業を解消
- 特許取得のウィンドディフレクターはリアシートのバックレストと兼用。後席に乗員がいない場合にのみ使用可能で、展開時はバックレストが前方に回転
- ウィンドディフレクターは170km/hまで操作でき、展開後は最高速まで使用可能。使用することで頭部周囲の乱流が抑制され、効果は以前の2+スパイダーに比べて約30%向上
- ソフトトップはコンパクトに折りたたみ可能なZフォールド型を採用。ルーフ展開時のラゲッジ容量は255Lを確保



EXTERIOR

- フェラーリ・ローマと同様のプロポーションを再現した新開発のソフトトップを採用。オープン時・クローズ時の両方で流麗なスタイリングを実現
- ソフトトップの開閉時間は13.5秒。走行時も60km/hまでなら開閉可能
- ソフトトップには2種類の異なるファブリック素材を採用。カーボンファイバーの模様を再現した新素材の専用ファブリックをオプションとして設定
- ソフトトップのカラーはオプションのカーボンファイバーを含めて5種類から選択可能。ルーフのステッチはインテリアカラーと同じコントラストを再現し、ビスポークのニーズに対応
- 3種類の位置に展開する可変リアスポイラーは、スパイダー向けにエアロダイナミクスを調整した専用セッティングを採用



COMPARISON

ローマ スパイダーはポルトフィーノMの後継といわれるため、両者を比較しました。

- ローマ スパイダーのディメンションは、全長は62mm長く、全幅は36mm広く、全高は12mm低い。ホイールベースは同じ2,670mm
- 乾燥重量は、ポルトフィーノMは1,545kg、ローマ スパイダーは1,556kg
- 3.9L V8ツインターボ・エンジン、8速F1 DCT、F1-TCS、E-Diff3、SSC 6.0などのスペックは共通
- 0-100km/h加速は、ポルトフィーノMは3.45秒、ローマ スパイダーは3.4秒。最高速度は両車320km/h
- ルーフ開閉時間は、金属製リトラクタブル・ルーフのポルトフィーノMは14秒。ファブリック製ソフトトップのローマ スパイダーは13.5秒
- ラゲッジ容量は、ポルトフィーノMは292L、ローマ スパイダーは255L。燃料タンク容量は両車80L



BRAND STORY

Ferrari Open Air Variety



“バルケッタ”の愛称で呼ばれたフェラーリ 166 MM

7つの個性を持つフェラーリ オープンモデル

今回発表されたフェラーリ・ローマ スパイダーは、ポルトフィーノMの金属製リトラクタブル・ルーフからソフトトップに回帰しました。そこでフェラーリの歴代オープンモデルに採用された7種類のバリエーションをまとめました。

1. バルケッタ

創業まもない1948年に誕生した「166 MM」は、“バルケッタ”の愛称で呼ばれました。バルケッタとは「小舟」を表すイタリア語。現代ではスペシャルシリーズの“ICONA（イコナ）”として生産されるモンツァ SP1/SP2がこのタイプ。同車はウインドシールドさえない究極のオープンモデルで、雨に降られた時の装備はありません。



ウインドシールドさえない1人乗りモデルのモンツァ SP1

2. バルケッタ（簡易トップ付き）

同じバルケッタでも緊急用のソフトトップを備えたモデルがあります。近年ではフラッグシップのV12モデルをベースにした限定モデルの「550 バルケッタ・ピニンファリーナ」（2000年）と「SA アペルタ」（2010年）などがこのタイプです。



特別限定モデルのラ・フェラーリ アペルタも緊急用のソフトトップを装備

3. スパイダー

スパイダーは、本来オープン専用ボディを持つモデルで「ロードスター」と同義語。1993年の348スパイダー以降は、クーペボディのベルリネッタから派生したオープンモデルの呼称となっています。



現在も高い人気を誇るフェラーリ F355 スパイダー

4. カブリオレ

オープンが基本形のスパイダーに対し、しっかりとした構造の折りたたみ式ソフトトップを備えるモデルがカブリオレ。1983年に誕生したモンディアル・カブリオレはミッドシップで2+2レイアウトのフルオープンモデルでした。



ミッドシップで4人乗車を可能にしたモンディアル・カブリオレ

5. タルガトップ

タルガトップは、北米のオープンカーの安全基準の見直しを受け、頭上に着脱可能なルーフパネルを装備した簡易的なオープンモデル。“ICONA”シリーズの最新作、「デイトナ SP3」のルーフパネルもこのタイプです。



タルガトップを初めて採用した1972年のディーノ 246GTS

6. リトラクタブルハードトップ

2008年のフェラーリ・カリフォルニアで初採用されたリトラクタブルハードトップ。オープンの爽快さとクーペの耐候性を兼ね備えた装備として大流行しました。しかし、近年は世界的にソフトトップへの回帰が見られます。



実用性の高さも好評だったフェラーリ・カリフォルニア

7. 反転式ルーフ

一番の変わり種は、2005年の限定モデル「スーパーアメリカ」に採用された「レヴォクロミコルーフ」。クォーターピラーを軸にガラスルーフが後方に反転してリアデッキ上に格納されるユニークな方式。クローズ時はエレクトロクロミックガラスが光の透過率を変化させ、サンシェード代わりになる構造でした。



ユニークな反転式ルーフを備えるフェラーリ・スーパーアメリカ

FINANCE

2022年決算で過去最高を記録
台数は4%増ながら営業利益は82%増

ベントレー モーターズはこのほど、2022年通期決算において、営業利益が前年比82%増の7億8000万ユーロとなったことを発表しました。販売台数も増加率こそ4%増にとどまりましたが、過去最高の15,174台を記録。お客様がよりハイスペックなモデルを選択したことやオプションの販売が伸びたこと、限定モデルやコーチビルド部門が好調だったことが功を奏しました。

発売から6年目を迎えたペンテギは、SUV人気が続く中で過去最高の販売台数を記録し、ベントレーの全販売台数の42%を占めるトップセラーの座と、ラグジュアリー SUVセグメントの首位の座を堅持しました。コンチネンタル シリーズは、クーペとコンバーチブルの両シリーズを合わせて販売台数の約3分の1を占め、そのうち約



31%を Speedモデルが占めました。フライングスパーはハイブリッドの導入が奏功し、販売台数の28%を占めました。

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、「2018年に業績が落ち込んで以来、クルーのスタッフが一丸となってビジネスモデルの再構築に真摯に取り組んできました。これと並行し、セグメントをリードする新型モデルや新装備も次々に発表してきました。2022年はこういった取り組みが実を結びました」などと語っています。ブレグジットや新型コロナウイルス、半導体不足、ウクライナ情勢、英国の経済不安など、混乱や危機に直面した年でもありましたが、2018年と比較して10億ユーロも利益を伸ばしたことになります。ホールマーク会長は、「経営環境は依然として先行き不透明でリスク要因も増加していますが、2023年の現時点での受注状況と受注率を見ると、今後も好調な業績を維持できる可能性が高いと考えています」などと付け加えています。



ブロワーが再びレースの舞台へ 英国、フランス、ベルギーで3戦

ベ

ベントレー モーターズが戦前のベントレーを象徴するモデル「ブロワー」を蘇らせるプロジェクト「ブロワー コンティニュエーションシリーズ」のエンジニアリング プロトタイプ、通称「カーゼロ」が、2023年に英国（ドニントンパーク）、フランス（ル・マン）、ベルギー（スパ）で行われるシリーズ戦に出場することが決定しました。ちなみに、ベントレーのワークスカーがル・マンでレースに参戦するのは、2003年にSpeed 8がル・マン24時間を制して以来です。

ブロワー カーゼロは、レースに参戦するため、レインライト、ウイングミラー、けん引フック、消火器、バッテリーカットオフスイッチの取り付けなど、安全性に関わる部分についてわずかな変更が施されました。また、FIA公認のヒストリックカー イベントに出場できることを証明するHTP（ヒストリック テクニカル パスポート）も取得済みです。

ブロワー コンティニュエーションシリーズは、世界限定12台が製造され、このうち8台がすでにお客様に納車済みです。残る4台も現在製作中で、お客様に納車されたこれらのブロワーの一部は、夏のル・マンにカーゼロとともに参戦する予定です。

カーゼロはレースデビューに向け、グッドウッド モーターサーキットにてレースペースで6時間の耐久テストを実施。スチュアート・モリーが運転したこのマシンは、テスト中に完璧なパフォーマンスを発揮し、走行距離380マイル（約608km）、平均時速83マイル（約133km/h）を記録しました。マリナーのチーフ テクニカル オフィサーのポール・ウィリアムズは、「ブロワー カーゼロでレースに参戦することで、コンティニュエーションシリーズの性能、信頼性、耐久性を証明すれば、コンティニュエーション カーでレースに参加できるという自信をお客様に持っていただけたと思います。グッドウッドではレースペース



で数時間を走行する厳しいテストを無事に終え、マシンのエンジニアリングの質の高さを確認していますが、いよいよ実際のレースでその性能を発揮する 때가 きました。このレースプログラムから得た学びは、現在エンジニアリング プロトタイプが製造されているSpeed Sixのコンティニュエーションシリーズに生かす予定です」などと意気込みを語っています。

レースプログラムのドライバーは近日中に決定され、プロのレーシングドライバーだけでなく、レース経験のあるモータージャーナリストも参加する予定です。

■ ブロワー コンティニュエーションシリーズ レース日程

開催地	日程
ドニントンパーク（英国）	4月29日～30日
ル・マン（フランス）	6月29日～7月1日
スパ（ベルギー）	9月28日～30日



AWARDS

ベントレーが英国の最も称賛される自動車メーカーに選出



ベントレー モーターズはこのほど、英国で最も長い歴史を持つ企業評価調査である「The Britain's Most Admired Companies Study (英国で最も称賛される企業調査)」において、「英国で最も称賛される自動車メーカー」に選出されました。この調査は毎年行われており、リーズ ビジネススクールのフェローであるマイク・ブラウン教授によって1990年に設立されて始まった、英国内で最も長い歴史を持つ企業評価に関する調査です。取締役会の代表者やアナリスト、街のコメンテーターからの回答をもとに、企業の最も身近な批評家である競合他社や金融関係者が見た、企業の評判を相互評価するもので、これまで30年以上にわたり、英国内の優れた企業を表彰してきました。今回は、ベントレーが10年以内に世界最大の12気筒エンジンメーカーから電気自動車メーカーへ変貌をとげることを可能にする、多様な車種ラインアップやビジネスの成功、将来を見据えたBeyond 100戦略が高く評価されました。

今回の調査は、25部門で250もの英国の大手企業が対象となり、ベントレーは自動車メーカー部門で第1位を獲得。13項目ある評価基準のうち、ベントレーは経営の質、製品・サービスの質、優秀な人材を獲得して育成して維持する能力、長期的な価値の可能性、革新を実現する力、効果的な環境・社会・ガバナンス (ESG)、企業資産の有効活用、インスピレーションを与えるリーダーシップ、競争力の9項目で1位を獲得しました。

EXPERIENCE

エクストラオーディナリー ジャーニー発表 厳選された特別な旅行体験を提供



ベントレー モーターズはこのほど、世界で最もインスピレーションにあふれる場所や体験を提供する「エクストラオーディナリー ジャーニー」のグローバルカレンダーを発表しました。この特別な旅行体験シリーズは、一生に一度のロードトリップを体験する機会を提供するために企画されました。訪れた土地では、現地の最高の料理、建築、ウェルネスを、さまざまな素晴らしい風景の中で忘れられないドライブ体験とともに体験することができます。

発表段階では、英国、ニューメキシコ、スカンジナビアでの旅行が予定されており、2023年中にはさらに多くの場所で実施される予定です。それぞれのプログラムは、3～5日間で壮大な景色を楽しみながらラグジュアリーな宿泊施設に宿泊。また、各プログラムを通じて、サステナブルな旬の食材や地元産の食材を使った料理を提供します。ディスカバリー、デザイン、建築、ウェルビーイング、リラクゼーションが、それぞれのプログラムにおいて重要な鍵となっています。

ベントレー モーターズのブランド エクスペリエンス担当グローバル責任者であるカレン・ジョクナーは、「ベントレーにしか提供できないプライベートでエクスクルーシブな旅をお客様やファンの皆様と共有したいと考えています。お金だけでは買えない一生に一度の体験という、まさにエクストラオーディナリーな旅となるでしょう」などと語っています。

BEYOND 100

ダイバーシティ&インクルージョンが 組織改編の一環で事業の中核に



ベントレー モーターズはこのほど、ダイバーシティ&インクルージョン (D&I) をビジネスの中核に据え、CEO直属のチームを新設・拡大することを発表しました。D&Iの推進はこれまで、人事部が全責任を負って取り組んできましたが、各組織を横断するコミュニケーション部門に属し、エイドリアン・ホールマーク会長兼CEOとカレン・ランゲ取締役 (人事担当) の共同指揮下に置かれることになりました。

この再編は、ベントレーのD&I戦略の5つの柱 (アウトリーチ、採用、後継者育成、カルチャー、開発) を加速させることを目的としています。この戦略の鍵となるのが、D&Iに関する理解を職場に定着させ、次世代の製品を成功に導くため、将来の才能やクリエイティビティ、アイデア、お客様の理解と開拓、そしてベントレーに惹きつけることをサポートする従業員のダイバーシティ ネットワークを確立することです。

ホールマーク会長兼CEOは、「私たちは、ダイバーシティがビジネスの根幹をなすもので、組織のあらゆる領域に関わる中核的な機能であるべきだと信じています。お客様や400億通りのパーソナライゼーションのバリエーションがある車と同様に、個性的で多様な従業員がいる、最も多様性に富んだラグジュアリーカンパニーになりたいと考えています」などとコメントしています。

BEYOND 100

グローバル エクストラオーディナリー ウィメン プログラムを開始



ベントレー モーターズはこのほど、次世代の若い女性リーダー、特にエンジニアリング、デザイン、テクノロジー、ビジネスの分野の女子学生を育成することを目的としたグローバルなメンタリングプログラム「エクストラオーディナリー ウィメン プログラム」の2023年版を開始しました。昨年、英国とUAEで実施して成功を収めたことから、2023年のプログラムは英国では拡大して実施されるとともに、サウジアラビア王国でも初めて展開。ベントレー モーターズのBeyond 100戦略におけるダイバーシティ&インクルージョンの取り組みの一環として、エクストラオーディナリー ウィメン プログラムは、女性にSTEMおよび自動車業界でのキャリアを検討してもらうことを目的としています。

今年は国際女性デーに先立つ3月6日に、ベントレー モーターズのカレン・ランゲ取締役 (人事担当) が主催するバーチャル ローンチ イベントを開催。このプログラムで提携する国内外の各大学の学生たちに、このプログラムの詳細と応募方法を伝えました。今後は参加者を選抜し、各大学1名の枠を用意します。合格者はベントレーのスタッフおよび特別なパイオニアとの1対1のメンタリングを受け、6月にクルーのベントレー本社で1週間のプログラムに参加した後、ベントレーのチームと実際のプロジェクトに取り組み、メンタリングでの学びを実践することになります。

モーターの基礎知識

電動化が進む未来に、内燃機関（エンジン）の代わりとなるものがモーターとなります。

身近な存在とはいえ、意外に中身は知らないもの。そこでモーターが回る仕組みや、その内容や未来などを説明します。

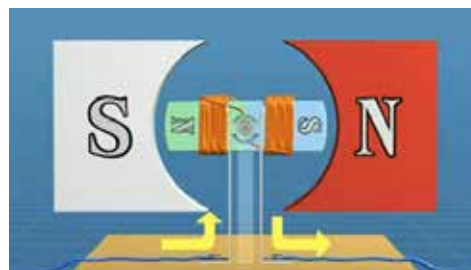
モーターの種類と回転する仕組み

モーターは、電気と磁力を使って回転力を生み出します。逆に回転力を使うことで、発電することもできます。そのためクルマに搭載されるオルタネーター（発電機）の中身は、モーターと変わりありません。また、電気には直流（DC）と交流（AC）があり、それぞれに対応するモーターが存在します。クルマの場合、オルタネーターにもハイブリッド/EVに使われる駆動用モーターにも、交流（AC）モーターが使われています。

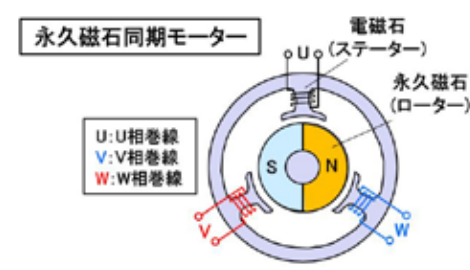
では、回る仕組みを直流モーターから説明します。図1は直流モーターの概念図です。中で回転するのがローター（回転子）、外のSとNがステーター（固定子）と呼びます。中のローターは電磁石、外のステーターは永久磁石です。ローターに電力を流すと磁力が発生して、ステーターに引き寄せられます。電流が一定だと図1のまま動かなくなります。そこで、回転軸に整流子/ブラシを設置して、半回転すると磁力が反対になるようにします。するとローターの磁極が回る度に反対になって周り続けるようになるのです。

次に交流モーターの概念図が図2となります。これは工場などで使われる三相交流用の交流同期モーターの概念図です。直流モーターとは逆に、ローターに永久磁石、ステーターに電磁石を使います。交流電流は、プラスとマイナスが周期的に変化します。三相交流は、それが3本の線で供給され、プラスとマイナスの周期が3本ともズレています。その3つの周期のズレにあわせて、磁極がズレることで、ローターが回転します。オルタネーターも駆動用モーターも、この方式で回転しています。これを交流同期（シンクロナス）モーターと呼びます。

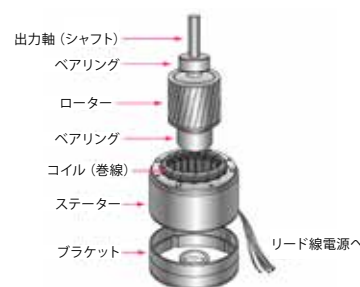
同じ交流電気のモーターでも、ローターに永久磁石の代わりに鉄などのコアや籠型巻き線を使って、回転する磁界で回転力を生み出すものが交流誘導（インダクション）モーターと呼ばれます。



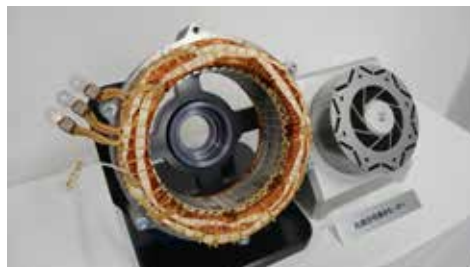
<図1> 直流（DC）モーターの概念図。中のローターが電磁石、外のステーターが永久磁石。ローターの回転軸にあるのが整流子/ブラシ。



<図2> 交流（AC）同期（シンクロナス）モーター。オルタネーターや主な駆動用モーターに採用されている方式。



交流同期モーターの構造。ローターの中に強力な永久磁石が収納されている。



<写真3>国産ハイブリッドに採用された交流同期モーターのローター（右）とステーター（左）。

インバーターがモーターの回転数をコントロールする

交流同期モーターの回転する速度は、電気のプラスとマイナスが変化する周波数によって決まります。そのため一定の交流電源の場合、一定速度でしか回転しません。それではクルマを走らせることができないため、ハイブリッドやEVでは、インバーターを使って交流電源の周波数を変化させます。周波数を高くすれば、回転が速くなり、逆にすれば遅くなります。ハイブリッドやEVに搭載される駆動用バッテリーは直流なので、インバーターによって交流にして、さらに必要な周波数に変化させているのです。



交流モーターの回転数は交流電源の周波数にあわせて変化する。その周波数を制御するのがインバーターとなる。

電気を流す導線が密なほどモーターはパワーが出る

モーターは、ステーターの電磁石が生み出す磁力が大きいほど、パワフルになります。そこで必要となるのが、導線を密にすること。初期のハイブリッドやEVは、その導線に丸い断面の導線を使っていました。上記の<写真3>が、丸い導線のモーターです。しかし、丸い導線を重ねると隙間ができてしまいます。そこで、導線を四角の断面として、より密にした仕様が誕生しました。それが「セグメント巻き」のステーターです。現在、高性能なモーターに数多く採用されています。



四角い断面の太い導線を使ったセグメント巻きを採用したステーター。

一体型となった「e-Axle（e-アクスル）」

最新のハイブリッドやEVなどで採用が広がるのが「e-Axle（e-アクスル）」です。これは、モーターとインバーター、減速機（ギヤ）などを一体化したものです。一体化することで小型化と軽量化を実現しています。ひとつの部品と同じように扱えるため、さまざまな車種に採用することができます。最近では、出力の大きさごとに複数の製品が、さまざまなサプライヤーで用意されるようになっています。



モーターやインバーター、減速機（ギヤ）を一体化したものが「e-Axle（e-アクスル）」。

次世代のギヤ付き「e-Axle（e-アクスル）」

これまでモーターは基本的に変速機構を持たないのが常識でした。しかし、より高速域までEVを走らせようとなると変速機構も必要となります。そこでトランスミッションを追加するのではなく、「e-Axle（e-アクスル）」の中に複数のギヤを内蔵するというアイデアが提案されています。量産車への採用は、まだありませんが、変速ギヤ付きの「e-Axle（e-アクスル）」の登場の可能性は非常に高いと言えます。



次世代の「e-Axle（e-アクスル）」として2速ギヤを内蔵する製品も提案されている。