

RETAILER ACADEMY NEWS

Oct 2022 | Bentley Motors Japan



ベンティガ SとAzureに ハイブリッド モデルを追加

ベントレー モーターズは、ベンティガ Sとベンティガ Azureのパワートレインに、3.0リッター V6エンジンとEモーターを組み合わせたハイブリッドシステムの追加を発表しました。これでベントレーが製造する全14モデルのうち半数の7モデルでハイブリッドを選択できることになりました。

ハイブリッドシステムの3.0リッター V6エンジンとEモーター、そして18.0kWhの新型バッテリーは、ほぼ無音に近い静粛性を誇るゼロエミッションのEVモードから、スリリングなフルスロットルでの加速まで、驚くべきパフォーマンスを実現。ベンティガ S ハイブリッドのデザインは、システム合計の最高出力462PSのポテンシャルを最大限に引き出したいくなるスポーティさが大きな特徴です。一方、ウェルネスを優先するお客様には、ベンティガ Azure ハイブリッドが多忙な日々において一息つける静寂なオアシスになります。どちらのモデルもEVモードで約43km以上を走行可能で、ベントレーのお客様が期待するエフォートレスな走りを実現します。



ベンティガ S ハイブリッドの特徴

エクステリアは、ブラックライン スペシフィケーションが標準装備され、Speedモデルと同デザインのフロントバンパーとテールゲートスポイラーが装着されます。ホイールは22インチS専用デザインで、シルバー、ブラック、ブラック&切削光輝の3種類から選択可能。フロントドア下部には「S」バッジが装着されます。

インテリアは、Sモデル専用カラースプリットで、モータースポーツを連想させるDinamicaを選択できます。メーターパネルはSpeedモデルに近いパフォーマンスを感じさせるデザインに、PHEV用のパワーメーターなどを追加した専用デザインです。さらにフルードデザインシート、フェイスパネルの「S」バッジ、イルミネテッドトレッドプレートが、SハイブリッドとAzureハイブリッドの違いを際立たせます。

パワートレイン	3.0リッター TFSI V6エンジン+100kWhのEモーター
システム合計出力	462PS (モーターのみは136 PS)
システム合計トルク	700 Nm (モーターのみは400 Nm)
バッテリー容量	18.0 kWh
最高速度	254 km/h
0-100km/h加速	5.3秒

ベンティガ Azure ハイブリッドの特徴

ベンティガ Azure ハイブリッドでは、ドライバーと乗員が静寂なキャビンを楽しむことができます。郊外では3.0リッターV6ガソリンエンジンとEモーターのパワフルな組み合わせにより、静粛で洗練されたドライブ体験を提供します。

Azureの開発チームは、Azureのコンセプト「ウェルビーイング ビハインド ザ ホイール」を実現するため、神経科学者などの専門家を招聘。専門家らの研究結果とベントレー独自の測定値を組み合わせ、デザ

イン、テクノロジー、クラフトマンシップの絶妙なコンビネーションに落とし込んだことにより、乗員のウェルネスを促進します。フロントシート コンフォート スペシフィケーションが標準装備されるため、フロントシートは22 way調整が可能。シートヒーターとベンチレーターにより、快適性と集中力を高める最適な温度を維持します。

エクステリアは、クロームのローワーバンパーグリル、「Azure」バッジ、22インチ10スポークホイール、ジュエルフューエルフィラーキャップが採用され、エレガントで時代を超越したデザインに仕上げています。





新たなEVのフラッグシップモデル メルセデス・ベンツ EQS

メルセデス・ベンツ日本は、メルセデス初のラグジュアリー電気自動車となるEQSを2022年9月29日に発表しました。主力モデルとなるEQS 450+を同日より発売。メルセデス AMG EQS 53 4MATIC+は同日より予約受注を行い、納車は10月頃の予定です。

SUMMARY

- 新開発のEVプラットフォームにより、内燃エンジン車とは大きく異なる新世代デザインを採用
- 大容量バッテリーの搭載により、一充電走行距離は日本で販売されているEVでは最長の700km
- ダッシュボード全面をディスプレイ化した“MBUX ハイパースクリーン”を初採用
- 段差の少ないボディ形状により、量産自動車として世界最高の値となるCd値0.20を実現
- 住宅や電気機器などに給電できるV2H/V2Lに対応し、外部給電器としても利用可能
- メルセデス AMG 初のEVとなる EQS 53 4MATIC+では、0-100km/h加速3.8秒をマーク



EXTERIOR

- 低いノーズから弓のようにスムーズに後方につながるクーペのようなシルエット
- キャブフォワードとロングホイールベースでゆったりとした居住空間を実現
- フロントマスクは押し出しの強い伝統的なメッキグリルに代わり、スポーティなブラックパネルを採用
- フロントとリアの連続したライトバンド(光の帯)と螺旋構造のLED リアコンビネーションランプが未来感を演出
- 標準のエレクトリックアートラインエクステリアに加え、AMGラインをオプション設定



TECHNOLOGY

- EQS 450+ はリアアクスルに最高出力333PS[245kW]、最大トルク568Nmのモーターを搭載
- メルセデス AMG EQS 53 4MATIC+はフロントとリアにモーターを搭載。前後で駆動力を連続可変配分する4MATIC+を採用
- EQS 53 4MATIC+はシステム合計出力658PS[484kW]、最大トルク950Nm。RACE START使用時は761PS[560kW]、1,020Nmを発揮
- エネルギー容量 107.8kWhの大容量リチウムイオンバッテリーを搭載。EQS 450+では航続距離700km、EQS 53 4MATIC+は航続距離601kmを実現
- 6.0kWまでの交流普通充電と150kWまでの直流急速充電(CHAdeMO規格)に対応
- CHAdeMO規格を利用したV2Hで住宅と車両との間で双方向充電が可能。また、外部給電機のV2L機器を通じて電気機器への給電が可能



INTERIOR

- 3枚の高精細ディスプレイを1枚のガラスで覆ったMBUX ハイパースクリーンは、EQS 53 4MATIC+に標準。EQS 450+にはオプション
- EQS 450+には、Sクラスと同様の12.3インチLCDディスプレイが標準装備。
- 電動シートやラグジュアリーヘッドレストなど後席の快適装備が充実。リアエンターテインメントシステムはオプション設定
- 新開発の大型HEPAフィルターは、A2サイズのフィルターと約600gの活性炭でPM2.5~PM0.3クラスの粒子状物質を最大99.65%以上除去
- 開口部の広いテールゲートを採用し、ラゲッジ容量はSクラスを超える610L。後席を倒すことで最大1,770Lの容量を実現



PRICE

メルセデス・ベンツ EQS 450+	15,780,000円(税込)
メルセデス AMG EQS 53 4MATIC+	23,720,000円(税込)

COMPETITOR INFORMATION

TOPIC

メルセデス・ベンツ EQSとEQEの違いとは？

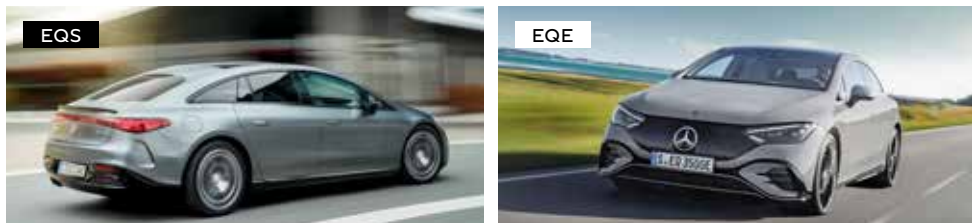
メルセデス・ベンツ日本は、2022年9月29日にメルセデス・ベンツ EQSとEQEを同時発表しました。両車は新開発の専用プラットフォームにより設計されたため、パワートレインから内外装まで共用部分が多いのが特徴。ここではEQSとEQEの違いについて解説します。



Mercedes-AMG EQE 53 4MATIC+

Mercedes-AMG EQS 53 4MATIC+

Positioning



- メルセデス EQ の位置付けでは、EQSはフラッグシップモデル、EQEはミドルサイズセダン
- EQSの競合車は、ボルシェ・パナメーラ、アウディ e-Tron GT、テスラ モデルSなどのハイエンドEVサルーン
- EQEの競合車は、テスラ モデル3、BMW i4などのアッパーミドルクラスのEVモデル

Body & Dimension



- EQSはアウディ A7のようなテールゲートを備えたハッチバック。EQEは独立したトランクルームを備える3ボックスタイプのセダン
- ディメンションは、EQSは全長5,225mm/全幅1,925mm/全高1,520mm/ホイールベース3,210mmで、Sクラスの標準ボディとロングボディの中間
- EQEは全長4,955mm/全幅1,905mm/全高1,495mm/ホイールベース3,120mmで、EクラスとSクラスの中間

Powertrain

- リチウムイオンバッテリーのエネルギー容量は、EQSは107.8kWh、EQEは90.6kWh
- 航続距離は、EQS 450+が700km、EQS 53 4MATIC+は601km。EQE 350+は624km、EQE 53 4MATIC+は526km



Equipment

- MBUX ハイパースクリーンは、EQS 53 4MATIC+に標準。EQS 450+、EQE 53 4MATIC+はオプション。EQE 350+は設定なし
- リア・アクスルステアリングの角度は、EQS 450+は最大4.5度、EQS 53は最大9度。EQE 350+は最大10度、EQE 53は最大3.6度



Price

メルセデス・ベンツ EQS 450+	15,780,000円(税込)
メルセデス AMG EQS 53 4MATIC+	23,720,000円(税込)
メルセデス・ベンツ EQE 350+	12,480,000円(税込)
メルセデス AMG EQE 53 4MATIC+	19,220,000円(税込)

ACADEMY

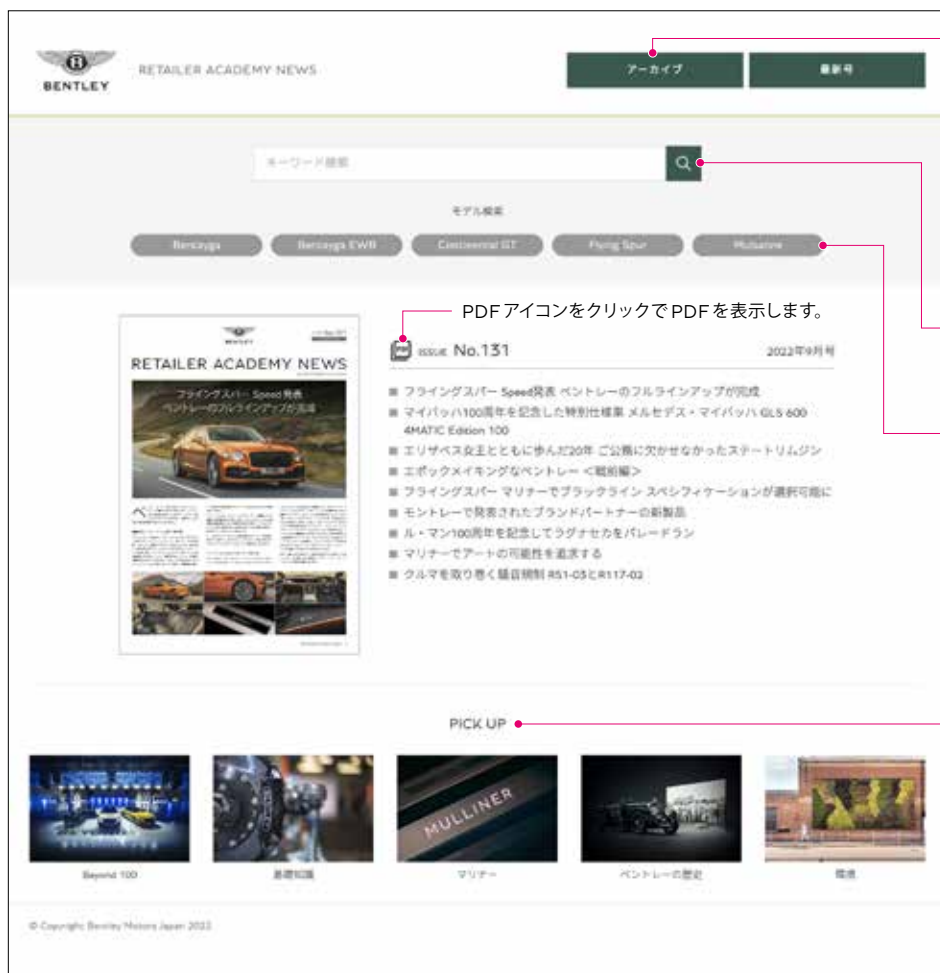
リテラー アカデミー ニュースのアーカイブサイトを リニューアル

ベントレー モーターズ ジャパンはこのほど、リテラー アカデミーニュースのアーカイブサイトをリニューアルしました。

アカデミーニュースの発行数が増えたことにより、従来のアーカイブサイトではトップページの情報量が多くなってきたことや、検索がしづらくなってきたことなどからリニューアルを実施しました。トップページは最新号と検索用のボックス、ピックアップのみとしました。過去の号は右上の「アーカイブ」をクリックすることで表示されます。検索機能はこちらで指定したキーワードによる検索ではなく、フリーワード検索に変更しました。各記事のタイトルの語句を探して拾う検索機能となっていますので、ご活用ください。また、最も使用頻度が多いと思われる「モデル名による検索」が簡単に行えるように、モデル検索のボタンを設けました。

トップページ下部の「ピックアップ」は、皆様が興味をお持ちだと思われる5つのトピックをまとめたものです。それぞれのトピックをクリックしていただくと、関連する記事が掲載されている号が表示されます。ピックアップには、皆様の興味があるものを表示させることができるので、ご要望に合わせてトピックを変更することも可能です。

新アーカイブサイトのURLとID&パスワードは、ベントレー モーターズ ジャパンより別途お送りいたします。使い勝手が向上したアーカイブサイトもご活用いただき、商談時の話材づくりなどに役立ててください。



過去の号を一覧で表示します。

入力したキーワードが含まれたタイトルが検索結果として一覧で表示されます。
※ひらがな/カタカナ/アルファベットは区別されます。

モデル別に検索する場合はこちらをクリックすると検索ボックスに反映されます。

検索結果例：



各トピックをクリックすると掲載されている号が一覧で表示されます。



スマートフォンからも閲覧いただけます。



新しいリテラー アカデミーニュース アーカイブサイトはこちらから

エポックメイキングなベントレー 戦後編

1919年にW.O.ベントレーが創業したベントレー モーターズには、現行モデルにも大きな影響をもたらしたエポックメイキングなモデルが多数存在します。今回は、戦後に誕生したモデルの中から、皆様に特に覚えておいていただきたいモデルを紹介します。

Mark VI

戦後のクルー工場初のモデル

戦後に生産拠点がクルー工場に移してから初めて製造されたのがMark VIです。このモデルは、1940年代に生まれながら第二次世界大戦の勃発により生産が停止されたMark Vの発展版で、Mark Vで計画されたすべてのコンポーネントとエンジニアリングを改良したものでした。



R-Type Continental

現代のベントレーに通じる傑作

1952年当時、最高時速184km/hに達する車は極めて珍しく、4人（+荷物）乗車で約160km/hで巡航できる車など、R-Type コンチネンタルが登場するまで存在しませんでした。生産台数はわずか208台で、現代のベントレーが持つパワーラインやハウンチはこの車にインスパイアされたデザインです。



S2 Continental Flying Spur

V8エンジンの始祖

1955年に直列6気筒エンジンを搭載したS1コンチネンタル フライングスパークが誕生しましたが、1959年に6.2リッター V8エンジンを搭載したS2コンチネンタル フライングスパークが誕生しました。このエンジンは、基本設計を変えることなく改良を重ねながら60年以上使われました。



T Series

モノコックの採用&コーチビルドの終焉

アルミニウム製モノコック構造を採用し、新開発のV8エンジンを搭載したTシリーズは、4輪独立サスペンションという先進的なシャシーを備えたモデルでした。この頃から自動車メーカーがボディも本格的に製造し始めており、独立したコーチビルドの時代の終焉を告げたシリーズでもありました。



Mulsanne Turbo

初のターボエンジン搭載車

初めてターボチャージャーを搭載したベントレーが1982年に発表されたミュルザンヌ ターボです。ベントレーのハイパフォーマンスを再定義したことから、「ブローワーの再来」との報道もあったそうです。すべてターボエンジンを搭載する現行ベントレーのパワーの原点はこのモデルなのかもしれません。



Continental R

RR傘下で初のオリジナルボディ

ロールス・ロイス（RR）傘下では、基本的にRRとボディを共有してきたベントレーですが、1991年に発表されたコンチネンタル Rは、RR傘下で初めてベントレーオリジナルのボディを採用したモデルです。ベントレー製のターボエンジンを搭載し、1990年代のグランドツアラーを定義する存在となりました。



Continental GT

ラグジュアリー グランドツアラーを定義

ベントレーがVWグループ傘下になり、2003年に初めて完全に独自設計で世に送り出したのがコンチネンタルGTです。ラグジュアリー グランドツアラーという新しいセグメントを創出し、2度のフルモデルチェンジを経てもなお、この分野でトップを走り続けている大ヒットモデルです。



Bentayga

ベントレー初のSUV

2014年のジュネーブモーターショーでベントレー初のコンセプトモデル「EXP 9F」を発表後、マーケットからベントレーのSUVに対する反響が大きかったことから、ブラッシュアップを重ねて2015年に誕生したのがペンティガです。世界中で多くのお客様に愛され、2020年に第2世代へ移行しました。



マリナーがビバリーヒルズ向けに パステルカラーのGTCを製作



ベントレー ビバリーヒルズがこのほど、マリナーが提供する数々の仕上げや素材、機能などのラインアップを活用し、ハリウッド黄金時代をイメージしたカラーと仕上げのコンチネンタルGTC Speedを3台製作しました。1920年代のハリウッドスターたちが住んでいたアールデコ時代のカラーが、マリナーが手掛けたGTCのジェットストリームブルー、セージグリーン、ハリウッドブラッシュピンクのボディカラーに見事に再現されています。

1台はジェットストリームIIのボディカラーで仕上げたGTCで、ホイールも同色で上げられ、ホイールエッジにはさりげなくピンストライプが施されています。インテリアはレザーカラーがリネン×インペリアルブルーのデュオトーンで、パネルもピアノリネン×インペリアルブルー

のデュアルヴェニアを採用しています。

2台目はジェットストリームIIの車両の仕様を踏襲しつつ、ボディカラーとホイールはセージグリーンで仕上げました。インテリアはカンブリアングリーン×リネンで、パネルカラーにも同じ2色を採用しています。

3台目は、繊細で淡いトーンのハリウッドブラッシュピンクで仕上げられています。インテリアはリネン×クリケットボール、パネルにも同じ2色が採用されています。

ベントレーとマリナーのパートナーシップは99年におよびます。2020年以降、マリナーが手掛ける特注の装備や機能、仕様への需要は高まっています。販売単価アップにもつながりますので、積極的にマリナーのご利用をおすすめください。



HERITAGE

100年以上の歴史を称える ヘリテージガレージがオープン



ベントレー モーターズはこのほど、工場として使用してきた一部の建物を改装し、103年の歴史の中で重要なモデルの数々を集めたヘリテージコレクションの展示室をオープンしました。1930年代に建てられたこのレンガ造りの建物は、以前は「プロジェクト フォーラム」として、2003年に誕生したコンチネンタルGTが企画・開発された場所でした。工場の中にあり明るく開放的なこの場所は、美しいビンテージカーに囲まれたイベントスペースとして、社外向けのプレゼンや社内のブリーフィングなどに利用されます。

ヘリテージ ガレージと名付けられたこの展示ルームのコレクションは、CW1ハウスで保管・展示されているクラシック ベントレーを補完するもので、42台のコレクションが展示される予定です。現在は1919年以降に製造された22台が展示されていますが、最終的には生産拠点がクルーに移された1946年以降に製造された車両のみを展示する予定です。来年の夏までには、コレクションは3つのエリアに分かれる計画で、クリックルウッド時代（1919～1931年）とダービー時代（1931～1939年）のモデルは近日完成予定のCW1ハウスの展示ルームに、クルーで製造されたモデルは今回オープンしたヘリテージガレージに展示されます。また、モータースポーツで使用された車両（ル・マン優勝車のSpeed 8、アイス スピード レコード、パイクスピーク カー、GT3レースカーを含む）は、別の展示になる予定です。

BEYOND 100

優秀な人材の採用に向けた 研修生の募集を開始



ベントレー モーターズはこのほど、2023年に採用する117人の研修生の募集を開始しました。現在は自動車業界にいる実習生と既卒生にキャリア機会を提供し、2023年2月には研修生の募集を開始します。この求人、ベントレーのBeyond 100戦略と電動化の未来に焦点を当てています。そのため、特にデジタル関連の技術やプロジェクト マネジメントのスキルを重視した採用となる予定です。

カレン・ランゲ取締役（人事担当）は、「Beyond 100戦略を推進し、全車種の完全電動化を実現するには、デジタル志向の有能な人材の採用が不可欠です。ベントレーは、多様性の拡大、多くの分野でのスキルアップ、あらゆる階層の人々から幅広い才能を集めることに取り組んでいます。これから採用する研修生たちは、ベントレーの未来を担ってくれる人々なのです」とコメントしています。

ベントレー モーターズは今年初め、国際的に評価の高いトップ エmployer インスティテュートから11年連続でトップエンployerに認定されました。また、優れた人材への投資を行ったことが評価され、自動車メーカーとして初めてインベスターズ イン ピーブルの「We Invest in Apprentices（研修生への投資）」プログラムから認定を受けました。

EV 活性化 カタログスペックの読み方

エンジンだけのクルマから、ハイブリッドとなり、プラグインハイブリッド、そしてEVへと、クルマの電動化は進むばかりです。そんな電動化されたクルマの性能を示すカタログスペックもエンジン車とは違ったものが使われています。どのような内容なのか？その重要度と合わせて紹介します。

重要度



電気 & モーターだけで走れる距離

EVやプラグインハイブリッドの魅力は、電力だけ、モーターだけで走れること。そして、その距離を示すのは「一充電走行距離」「等価EVレンジ」「EV走行換算距離」です。EVの場合は、「一充電走行距離」が使われ、プラグインハイブリッドでは「等価EVレンジ」「EV走行換算距離」が使われます。もちろん現在の測定方法はWLTCモードとなります。

[一充電走行距離]
[等価EVレンジ]
[EV走行換算距離]

Km

いわゆる電費で、燃費に相当するもの

モーターと電力だけで走るときの効率、いわゆる電費を示すのが「交流電力量消費率 (Wh/km)」と「交流電力消費率 (km /kWh)」です。「交流電力量消費率 (Wh/km)」は1km走行するのに必要な電力量、「交流電力消費率 (km /kWh)」はkWh当たりに走行可能な距離を示します。日本は「交流電力量消費率 (Wh/km)」を表示するのが主流になりつつあります。

[交流電力量消費率]

Wh/km

[交流電力消費率]

Km/kWh

充電を使い切った後の燃費

プラグインハイブリッドで、充電した電力を使い切った後、燃料走行に切り替わったときの燃料消費率を「ハイブリッド燃料消費率」と呼びます。いわゆるエンジン車の燃費と同じものになります。カタログなどには、“ハイブリッド”を省略して、単に「燃料消費率」と表示されることが多いようです。これもWLTCモードでの測定と表示になります。

[ハイブリッド燃料消費率]

Km/l



1回の充電で使う電力量

プラグインハイブリッドが、1回の外部充電で走行し、完全に燃料走行にまで切り替わるのに使った電力量が「一充電消費電力量」です。搭載するバッテリーの量ではなく、実際にEV走行で使用する電力量を示しています。

[一充電消費電力量]

kWh/回



プラグインハイブリッドが充電電力で走れる距離

プラグインハイブリッドで外部充電によるEV走行から、完全に燃料走行に切り替わるまでの距離を「プラグインレンジ (充電電力使用時走行距離・CDレンジ)」と呼びます。充電電力だけでなく、エンジンでの発電も混ぜた数字です。ただし、充電電力がなくなるまでエンジンによる発電がない場合、「等価EVレンジ」「EV走行換算距離」と同数値になります。

[プラグインレンジ]

km

プラグインハイブリッドの燃費

プラグインハイブリッドが、外部充電で走る距離「プラグインレンジ」の燃費を「プラグイン燃費」と呼びます。その燃費と、外部充電を使い切った後の燃費「ハイブリッド燃費」を組み合わせたものが「プラグインハイブリッド燃料消費率」となります。ただし、近年では、そのどちらも、ほとんど使われなくなっています。

[プラグイン燃料消費率]

[プラグインハイブリッド燃料消費率]

km/l

PHVなのかPHEVなのか

プラグインハイブリッドカーの英文字での表示は「P (プラグイン) H (ハイブリッド) V (ヴィークル)」、つまり「PHV」となります。トヨタもこれまで「プリウスPHV」や「RAV4 PHV」など、PHVと表示していました。それに対して三菱自動車だけは「アウトランダー PHEV」と、最後に「EV」とする表示を行ってきました。ところが、驚くことにトヨタは9月に発表した「ハリアー」のプラグインハイブリッド版に「PHEV」の表示を使い出したのです。トヨタの路線変更により、日系メーカーでは「PHV」よりも「PHEV」が主流になる可能性が生まれてきました。



トヨタは10月31日より「ハリアー」にプラグインハイブリッドを追加発売すると発表。そのリリースでは「PHEV」の表示が使われています。



三菱自動車のプラグインハイブリッドである「アウトランダー PHEV」。三菱は、最初からPHEVとの表示を行っていました。