

RETAILER ACADEMY NEWS

May 2022 | Bentley Motors Japan



ベンティガ EWB 発表 待望のロングホイールベース

ベントレー モーターズは、このほど、「ウェルネス」をキーワードに掲げたベンティガ エクステンデッド ホイールベース (EWB) を発表しました。ベントレーの新たなフラッグシップモデルとして期待されます。

ベンティガ EWBは、ベンティガをベースにホイールベースを180mm延長し、その分リアキャビンのスペースが拡大されています。新登場のベントレー エアラインシート スペシフィケーションでは、ベントレー史上最も先進的なシートが装備され、世界初のシートオートクライメイトと姿勢調整システムを採用しました。メタルオーバーレイのウッドパネル (オプション) やベンティガ EWB 専用カラスブリットも設定されています。新機能であるベントレー ダイヤモンド イルミネーションは、ドアトリムに組み込まれたLEDパネルがレザーに加工されたパターンを通じて光ります。トリムだけでも240億通り、全体では数兆通りのカスタマイズが可能で、真に世界で1台だけのベント



レーを作ることができます。

ドライバーズカーとしての性能も申し分ありません。4.0リッター V8 エンジン、最高出力550PS、最大トルク770Nmを発生させ、0-100km/h加速は4.6秒という加速力を誇ります。ベントレー ダイナミック ライドと電動AWSも標準装備のため、快適性を損なうことなく、走行時の安定性や操作性を向上させています。

お客様の購入の決め手とは？

2021年のベントレーの全世界での販売台数は、過去最高の14,659台を記録しましたが、このうち1/3強をベンティガが占めました。ラグジュアリー SUV 市場の世界的な活況は2030年頃まで続くとの予測がありますが、Eセグメントに限っては減少傾向にあります。ミュルザンヌの精神を受け継ぐベンティガ EWBが、そのポテンシャルでDセグメントのレベルを引き上げていきます。

ベントレー モーターズの調査では、ベントレーのお客様が購入の決

め手としているのがデザイン、テクノロジー、パフォーマンスの3点であり、現オーナーはドライブ特性を最も重視していることもわかっています。また、最近ではオーナーの82%がラグジュアリー SUVを日常的に使用し、74%がタウンユース中心であるという調査結果もあります。ベンティガ EWBは、運転席でもリアシートでも満足していただけるよう、クラス最高のラグジュアリー SUVとしての万能性をさらに進化させました。

ベンティガ EWBの発売は2022年後半が予定されており、ベンティガ シリーズ全体の最大45%を占める販売台数を見込んでいます。ベンティガ シリーズは今後もベントレーのナンバーワンモデルであり続け、ラグジュアリー SUV 市場で首位を走り続けることが期待されています。日本導入についての時期や価格などについては、詳細が決まり次第ベントレー モーターズ ジャパンよりご案内いたします。まずはこのモデルについての理解を深めていただき、導入の成功に向けてご協力くださいますようお願い申し上げます。



ベンティガ EWBの主な特徴

ベンティガ EWBの日本導入までは、このモデルの特徴やUSPについて理解を深め、スムーズな導入の土台作りの期間としてください。



Exterior <エクステリア>

エクステリアには、ベントレーのデザイナーがこだわった点が4カ所あります。ベンティガ EWBの個性を表現しつつも、第2世代のベンティガが確立した世界観を継承しています。



■ プロファイルのロング化



■ パーティカルベーングリル



■ ベンティガ EWB 専用デザイン22インチ10スポークホイール（ポリッシュ仕上げ）



■ サンルーフの位置の最適化

Interior <インテリア>

特にリアシートの快適性を最大化するように設計されています。また、ラグジュアリーさを追求した新しいモチーフや機能も追加されました。

■ ベントレー エアラインシート スペシフィケーション

乗員の体温を最適に保つ「シートオートクライメート」と定期的にシート形状をわずかに変化させ続けて乗員の疲労を軽減する「姿勢調整システム」は世界初採用の機能。シートクッション調整機能の拡充と電動ヘッドレストやフットレストなども追加され、リアドアームレストとセンターコンソールのアームレストにヒーターも装備されます。



■ 4座、5座、完全新設計の4+1座から選べるシート設定



■ 新デザインのダイヤモンドキルティング シート（標準仕様はフルードデザイン）



■ ベントレー ダイヤモンド イルミネーション



■ メタルオーバーレイ ウッドパネル

Power Train & Chassis <パワートレイン&シャシー>

パワーユニットは、4.0リッター V8ガソリンエンジンのみ。最高出力550PS、最大トルク770Nmで、最高速度290km/h、0-100km/h加速4.6秒という余裕あるパフォーマンスを発揮します。また、ベントレーダイナミック ライドが標準装備されるほか、ベンティガ初採用となるAWS（全輪操舵）も標準装備となります。



Azure & 1st Edition <アズールと1stエディション>

ベンティガ EWBの発売とともに、2種類の強化されたモデルがラインアップされます。アズールは時代を超越した優美なデザインが特徴で、エフォートレスな走りはそのままに、快適性とウェルビーイングがさらに強調されています。

1stエディション スペシフィケーションは、アズールのみで選択可能なオプションで、贅を尽くした1台に仕上げることができます。ベントレー ダイヤモンド イルミネーション、ウッドパネルのメタルオーバーレイ、Naim for Bentleyプレミアムオーディオ、LEDウェルカムランプなどが含まれます。



メーカー希望
車両本体価格

ベンティガ EWB： 26,750,000円（消費税10%込）
ベンティガ EWB アズール： 30,180,000円（消費税10%込）



V6+PHEVの新世代モデル フェラーリ 296GTB/296GTS

フェラーリは、従来のV8ミッドシップモデルの後継となる296GTBを2021年に発表。2022年4月にはオープンモデルの296GTSを追加しました。今回は両車を併せて紹介します。

SUMMARY

- V6+PHEVの新世代パワーユニットを搭載。V6エンジンの搭載はフェラーリブランド初
- 296GTB/296GTSの「296」は2.9L V6エンジンの意味、「GTB」はグランツーリスモ・ベルリネッタ、「GTS」はグランツーリスモ・スパイダーの意味
- 新開発の2.9L V6ツインターボエンジンは、バンク角は120度。ターボチャージャーはVバンク間に配置。最高出力663ps、最大トルク740Nm。
- 電気モーターはリアに1基搭載。最高出力167psで後輪を駆動。最大25kmのゼロエミッション走行が可能
- システム合計出力は830ps。0-100km/h加速2.9秒、最高速度330km/h以上
- 車両価格は、296GTBが3,678万円、296GTSは未発表



296GTS

- オープン時の快適性とクローズ時の快適性を両立するリトラクタブル・ハードトップ (RHT) を採用
- 走行中でも45km/hまでは開閉操作が可能。開閉時間は14秒
- ルーフは2分割で格納され、エンジン前方に折りたたまれるコンパクトな設計
- 乾燥重量は、296GTBの1,470kgに対して70kg増となる1,540kg



VARIATIONS

- パワーとパフォーマンスを最大限に発揮できる「アセットフィオラーノ パッケージ」を用意
- サーキット走行に最適化された調整式ショックアブソーバー、フロントバンパーに装着し、ダウンフォースを10kg上乗せできるカーボンファイバー製ハイダウンフォースパーツを設定
- 往年の250LMレーシングカーを彷彿とさせるスペシャルカラーを選択することが可能
- 内外装に軽量素材を広範囲に使用。296GTBでは12kg、296GTSでは8kgの軽量化を実現



EXTERIOR

- フェラーリスタイリングセンターによるデザインは、伝統的なファストバックではない新世代スタイリング
- リアフェンダーのエアインテーク、垂直のリアスクリーンなどのデザイン要素は1963年の250LMをイメージ
- エンジンのVバンク上に搭載するターボと電気系コンポーネントの冷却を効果的に行う空力設計
- リアバンパーにアクティブスポイラーを組み込み、最適なダウンフォースを提供

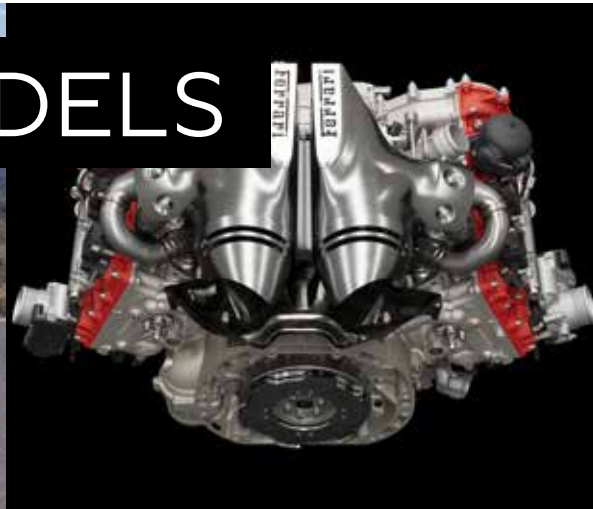
INTERIOR

- 完全なデジタルインターフェースによる新世代のcockpitデザイン
- 先進テクノロジーを前端的に打ち出したSF90ストラダーレとは対照的な、ピュアでミニマリストなデザイン構成
- エンジン停止中は黒一色となるインストルメントクラスターにより、ミニマリストの印象を強調したキャビン
- 助手席側はパッセンジャーディスプレイが標準装備



BRAND STORY

Ferrari V6 MODELS



「フェラーリ」と呼ばれなかったV6モデル

フェラーリ 296GTB/296GTSは、フェラーリのロードカーとして初めてV6エンジンを搭載しているのが最大の特徴です。しかし、フェラーリの歴史を辿るとV6エンジン搭載モデルは1950年代から存在しています。「フェラーリ初」と謳っている理由は、過去のV6エンジン搭載モデルは「ディーノ(Dino)」と呼ばれていたことにあります。創業者のエンツォ・フェラーリは、当初からV12エンジン搭載をフェラーリのアイデンティティと考えていました。そのためV6エンジンには、若くして他界した最愛の息子の愛称「ディーノ」を付けて差別化したのです。



エンツォ・フェラーリの息子であるアルフレードは、1.5L V6エンジンを開発中に死去。完成後、1957年の156F2に搭載された

ロードカーにも「ディーノ」が登場

アルフレードが開発した1.5L V6エンジンは純粋なレーシングエンジンでした。1958年には排気量を2.5Lに拡大した246F1を駆るマイク・ホーソーンがF1のドライバーズタイトルを獲得。素性の良さを証明しました。1960年代後半にはF2用エンジンの量産のため、フィアットと共同でバンク角65度の2.0L V6 DOHCエンジンを製造。このエンジンを搭載したのが、フェラーリ初のミッドシップロードカーとなるディーノ206GTです。美しいスタイリングはピニンファリーナによるもの。しかしフェラーリの名はどこにもなく、「Dino」のエンブレムが装着されました。



フェラーリ初のミッドシップロードカーが1967年登場のディーノ206GT。生産性に難があり、生産台数は152台にとどまる

フェラーリ296GTSの祖先となるディーノ246GTS

ディーノ206GTはその後、排気量を2.4Lに拡大して乗りやすさを高め、ボディもアルミからスチールに変更して量産性を高めたディーノ246GTに発展。美しいスタイリングとスポーツカーとしての高い性能によりヒット作となりました。1972年にはオープンモデルを求めるアメリカ市場の要望に対応し、着脱式ルーフパネルを備えるディーノ246GTSを追加。ディーノ246GTの生産台数2472台のうち、約半数にあたる1274台が246GTSという人気モデルとなりました。フルオープンではなく強固なBピラーが残るスタイリングは、最新のフェラーリ296GTSに引き継がれています。



北米市場を中心に好評を得たディーノ246GTS。クォーターウィンドウのないBピラーがデザイン上の特徴

MULLINER

ベントレーのビスポーク部門であるマリナーは、2022年も成長を続けており、好調だった昨年と同様の傾向が続いています。マリナーのパーソナライズとビスポークのリクエストは2020年比で200%も増加し、ベントレー史上最高水準に達しました。現在、ビスポークのリクエストを含むベントレーは1日あたり平均3台生産されています。こういった背景を受け、マリナーから新しいオプションが登場しました。

18Kゴールドメッキのオルガンストップ

ル・マン初期のベントレーに見られたモチーフで、近年ではマリナーが手掛けた特別仕様車「コンチネンタルGT ナンバー 9エディション」のインテリアに採用されていました。オリジナルのベントレー・ボーイズに敬意を表した、ベントレーを象徴するような時代を超越したモチーフです。



オープンポア ウッドパネル対応可能な選択肢が増加

石材を薄く削って仕上げるストーンヴェニアの自然な風合いにインスパイアされたオープンポアウッドパネルに、よりサステナブルに調達されているリキッドアンバー、バボナ、タモアッシュが追加されました。いずれも木材を保護するために極薄のつや消しラッカーで処理

マリナーのパーソナライズが急成長
新オプションを導入

され、表面には木の自然な質感が残されます。従来の光沢仕上げではラッカーコーティングの厚さが0.5mmありましたが、オープンポア仕上げのラッカーは3層だけで、その厚みはわずか0.1mmです。このため、木材本来の自然な色と質感を強調でき、しかもラッカーの使用量が90%も少なくなるため、環境に与える影響も大幅に削減しています。



このほかにも、最新のマリナー パーソナル コミッショニングガイドには、お客様のパーソナライズ欲を刺激してユニークな車を作成するための提案が盛り込まれています。ビスポークのコンテンツを含むベントレーの割合は、2020年の2%から現在では6%まで上昇しています。お客様からのリクエストを分析すると、各モデルで興味深い傾向があることもわかってきました。例えばベンティガのお客様はボディカラーの個性を重視し、フライングスパーのお客様はデュアルヴェニアに関心があるようです。また、コンチネンタルGTのお客様は、ピンストライプ入りのカーボンファイバー ボディキットなどに注目するケースが目立っています。



2022年第1四半期で過去最高益 前年に続き好調を維持

ベントレー モーターズはこのほど、2022年第1四半期の決算を発表し、四半期ベースでの過去最高を記録したことを明らかにしました。売上高は前年同期比41%増の8億1300万ユーロ、営業利益は162%増の1億7000万ユーロでした。この営業利益は、過去2番目の通年の営業利益に匹敵します。売上高の利益率は21%で、こちらも過去最高を記録しました。

世界各地で先行きが不透明な出来事が起きているため、総販売台数は若干落ち込んだものの、ニューモデルが着実にお客様の興味を引いたことで、オーダーバンクは記録的なレベルに達しています。特にこの四半期では、「Mulliner」と「Speed」モデルの人気が高く、1台あたりの収益は18万4000ユーロから21万2000ユーロに増加しました。欧州ではこの傾向が顕著で、販売台数も35%増加しています。グローバルではコンチネンタルGTの販売台数が10%増となっており、特にアジアパシフィックと英国での販売が増えています。

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、「世界的に厳しい状況ではありますが、2021年に引き続き2022年も好調なスタートを切ることができました。新鮮でエキサイティングなニューモデルの投入と、パーソナライゼーションプログラムの需要拡大、新型ハイブリッドモデルの販売増が大幅な増収に寄与しました。また、ビジネスモデルを再構築したことが、業界屈指の売上高利益率と投資利益率の達成につながりました」などと、増収増益の要因についてコメントしています。

さらにヤン・ヘンリック・ラフレンツ取締役（ファイナンス&IT担当）は、「世界経済の先行き不透明感が、第1四半期の販売台数に若干の影響を及ぼしましたが、収益と営業利益が増加し、低コストを維持できていることは、ベントレーのレジリエンスの高さの証明であると考えます。健全な財務体質によって厳しい状況を耐え抜くことができ、

■ 2022年 第1四半期決算

実績	2022年 第1四半期	2021年 第1四半期
売上高	8億1300万ユーロ（41%増）	5億7800万ユーロ
営業利益	1億7000万ユーロ（162%増）	6500万ユーロ
売上高利益率	21%	11.20%

Beyond 100 戦略の達成と持続可能なラグジュアリー モビリティの実現に向けた足固めができます」などと語っています。

■ 2022年 第1四半期販売台数

市場	2022年 第1四半期	2021年 第1四半期	市場シェア
南北アメリカ	832（9%減）	915	26%
中国本土、香港、マカオ	761（29%減）	1,068	24%
欧州	706（38%増）	524	22%
アジアパシフィック	369（19%増）	310	12%
英国	368（30%増）	278	11%
中東	167（38%減）	269	5%
合計	3,203（5%減）	3,358	100%



BEYOND 100

クルーの「ドリームファクトリー」で 環境負荷の削減を継続中



ベントレー モーターズは、英国クルーの「ドリームファクトリー」が環境への負荷を前年よりも削減していることを最新のデータによって確認しました。

最新データによると、2021年の生産台数は前年比で38.3%増加したにもかかわらず、車両1台を製造する際のエネルギー消費量は17%以上削減されました。2010年の数値と比較すると、1台あたり計76.7%も削減したことになります。ベントレーの当初の計画に盛り込まれた目標は、「2025年までに生産活動に由来する環境への負荷を2010年比で75%削減する」というものでしたが、これを大幅に前倒して達成することができました。

この背景には、2010年以降ベントレーが削減と再利用の原則に着目し、工場で継続的に改善に取り組んできたことが挙げられます。たとえば工場で使用される水の量は、雨水貯留施策への投資と水のリサイクルシステムの導入により、2021年に26.6%削減されました。そして、敷地内で使用する物流用車両の燃料をバイオ燃料に変更したことを筆頭に、さまざまなCO2排出削減策に取り組んだ結果、クルーのビムスレーンでのCO2排出量は70.2%減少しました。現在はクルーの工場建屋屋上と従業員用駐車場に約31,500枚の太陽光発電パネルを設置していますが、今年1月にこのシステムをさらに拡張することを発表しています。さらに、接着剤などに多く含まれる揮発性有機化合物（VOC）も17.5%削減されました。ベントレーは今後12カ月間、この数値をさらに削減するため、生産現場の技術に新たな投資を行う予定です。

HYBRID

フライングスパー ハイブリッドが 「最も効率的なベントレー」と認定



ベントレーの電動モデル第2弾として登場したフライングスパー ハイブリッドがこのほど、英国でWLTP認証と型式認証を取得し、ベントレー史上最も効率性に優れたモデルであることが認定されました。平均CO2排出量は、わずか75 g/kmです。フライングスパー ハイブリッドが搭載する2.9リッターV6ガソリンエンジンと先進の電気モーターにより、システム合計の最高出力は544PS、最大トルクは750Nmを発生させ、最高速度254km/h、0-100km/h加速4.3秒というパフォーマンスを誇ります。一方で、複合航続距離は約805km、電気モーターのみでの走行可能距離は41km（いずれもWLTP）という環境性能を実現しています。

ベンティガ ハイブリッドに続きフライングスパー ハイブリッドが導入されたことにより、エンドツーエンドでのカーボンニュートラルの実現、そして世界をリードするサステナブルなラグジュアリー モビリティカンパニーになることを目指すベントレーの姿勢があらためて明確になりました。英国での認証を取得したフライングスパー ハイブリッドは現在、英国および欧州で注文を受け付けており、他の市場でも導入に向けた準備を進めています。ベントレーはBeyond 100戦略に基づき、2024年までには全モデルのラインアップにハイブリッドモデルを加え、2025年にはベントレー初の完全電気自動車（BEV）の導入を予定しています。Beyond 100戦略の最終段階として、2030年までにラインアップを完全にBEVのみにする予定です。

4WDの基礎知識 前編

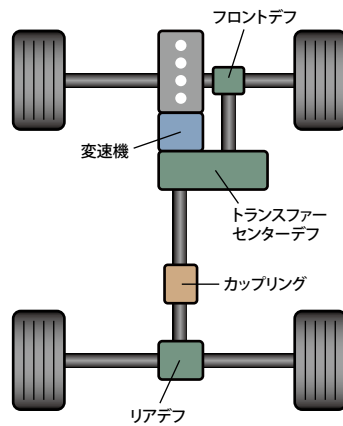
4WDレイアウトと部品

世界的なSUVのブームと電動化、高出力化の進行などにより、注目が高まっているのが4WDシステムです。
今回は4WDシステムの基礎となるレイアウトと使われている部品の内容を説明してゆきます。

4WDレイアウトのあれこれ

基本となるFRベースの
4WDレイアウト

4WDシステムの基本となるのがFRレイアウトです。エンジンで発生した力は、変速機を経由してトランスファーへと送られます。トランスファーで、エンジンの力は前後の車軸へ送られます。このとき前後車軸の回転差を許容する場合はデフが置かれます。前後車軸の間にあるため、これをセンターデフと呼びます。また、トランスファーとセンターデフが一体化されていることもあります。センターデフを高機能化することで前後のタイヤへ送るトルク配分を制御することが可能となります。また、センターデフではなく、その先の後輪へ向かうドライブシャフト部の継ぎの部分にクラッチなどを使って、前後タイヤのトルク配分を行うこともあります。この場合、カップリング方式の4WDと呼ばれます。



縦置きしたエンジンの後ろに、トランスファーと前輪のデフが一体化され、その後ろの後輪側にセンターデフが配置されています。

小型車に多い
FFベースの4WDレイアウト

エンジンを横置きするFF車の場合、エンジンのすぐ横に変速機が配置されます。前後にエンジンの力を配分するトランスファーは、多くの場合、変速機と一体化されます。ここに前後トルク配分を制御するセンターデフが配置されることもありますし、FRレイアウトと同じように、後輪へ向かうプロペラシャフトにトルク制御を行うカップリングが配置されることもあります。必要な部品類は、FRレイアウトと同じになります。



FFレイアウトの場合、エンジンの横に変速機、トランスファー、デフが一体化されて配置されることがほとんどとなります。

ハイブリッド車に多い
FF+モーターの4WD

日本車のハイブリッド車に多いのが、後輪をモーターで駆動する4WDです。前輪はエンジン+モーターのハイブリッドとし、後輪を車軸に置いたモーターで駆動します。メリットはトランスファー、プロペラシャフトが必要なくなることです。前輪まわりにモーターなどがあって、空間的な余裕が少ないFFハイブリッド車には嬉しい特徴です。車軸の間にモーターを置いたものをeアクセルと呼ぶこともあります。



日本車のFFハイブリッドに多いのが、後輪をモーターで駆動する4WD方式です。悪路走破性などは後輪のモーター出力次第となります。

高性能EVに多い
2モーター式の4WD

前後の車軸に、それぞれモーターを置いた2モーター式の4WD。高性能なEVに採用されている4WDです。高出力と高いトラクション性能が実現できます。また、効率よく走るときは1モーターで走行を行い、ハイパフォーマンスが求められるときは2つのモーターを使うことも可能。高レベルの走りが実現できます。後輪の左右に、それぞれモーターを配置する3モーター（前輪に1つ、後輪に2つ）の発展形も提案されています。



2モーターをさらに発展させ、後輪に2つのモーターという計3つのモーターを配置。左右のトルク差でコーナリング性能を高めることも可能です。

4WDに必須のメカニズム

4WDの心臓部となる
トランスファーとセンターデフ

4WDに必須なのが、エンジンの力を前後のタイヤへと配分する機構となるトランスファーです。ここにデフを一体化させた場合、トランスファーとあわせてセンターデフと呼ばれることもあります。また、電子制御で前後トルク配分を変化させることも可能です。手動でトランスファーを作動させ、2WDと4WDを切り替えるものをパートタイム4WDと呼びます。

回転数の差を許容する
デフ（ディファレンシャル）

前後や左右の2つの軸の回転差を許容しつつ、トルク配分を続ける装置のことを差動装置、もしくはデフ（ディファレンシャル）と呼びます。クルマが左右に曲がる時に必要な装置です。もしも、4WDで前後左右輪すべての回転差をなくしてしまうと、非常に曲がりにくいタイトコーナーブレーキ現象が発生します。

デフの動きを制限する
差動制限装置（LSD）

クルマは、ぬかるんだ道などで1輪だけが滑ってしまうと、デフの働きにより、空転するタイヤにすべての力が送られてしまい、動けなくなってしまう。そうしたデフの欠点を補うのがデフの動きを制限する差動制限装置（リミテッド・スリップ・デフ：LSD）です。近年は、電子制御でデフの滑りをコントロールすることが可能となっています。

シンプルに4WD化する
カップリング

センターデフ以外に前後トルク配分を変化させる方法があります。それがプロペラシャフトの継ぎの部分に、トルク配分を変化させる機能を持たせたカップリングを置く方法です。エンジン周りの空間に余裕のないクルマでも、シンプルに4WD化させることが可能のため、数多くのクルマに採用されています。

電動化が進むほど注目度アップ
Eアクスル

車軸の間にモーターを配置したものがeアクスルです。電動化が進む近年、非常に注目度を高めています。FF車の後輪に置けば、簡単に4WD化することができます。また、前後の車軸に2つ配置すれば、4WDのEVとすることができます。モーターの技術とトランスミッション/デフの技術を持つサプライヤー各社が熱心に開発を進めています。