

RETAILER ACADEMY NEWS

Jul 2023 | Bentley Motors Japan



ブランドスペースの新しいシグネチャーデザインを発表 ひと目でベントレーとわかる持続可能な舞台

ベントレー モーターズは、世界各地のイベントで使用されるイベントスペースの新しいシグネチャーデザインを発表しました。ひと目でベントレーのブランドを表現し、ベントレーの世界に没入できる体験型ステージとしてデザインされ、芸術的な輝き、デザインの革新性、サステナビリティが融合したものとなっています。

新しいブランドスペースのデザインは、ベントレーのデザインDNAに沿ったもので、ベントレー史におけるあらゆる車両はもちろん、ベントレー ホームやベントレー レジデンスにも採用されています。今後、世界中のクリエイターを刺激したりコラボレーションを促したり、ベントレーというラグジュアリーブランドに出会うあらゆる人々に変革をもたらす体験を提供します。

デザイン言語は、大胆かつ現代的。それでいて時代を超越してブランドの方向性を反映したものになっています。ベントレーを象徴するモチーフのダイヤモンドのグラフィックは、104年という長い歴史を持つベントレーの車両にも採用されているもの。埋め込まれたダイヤモンドを用いたダイナミックな外側のフォルムは、ベントレーのマトリッ

クスグリルからインスピレーションを得ています。構造体の内側にはパーティカルヴェーンを整列させ、空間の中に隠されたダイヤモンドの層、つまり「埋め込まれた」ダイヤモンドを浮かび上がらせています。

ベントレーは1台ずつにハイレベルのクラフトマンシップを注ぎ込むことで世界的に知られていますが、このプロジェクトにも同様のプロセスが用いられています。地元産の木材を倫理的に調達して使用するだけでなく、色彩もウェルビーイングを高めるために重要な要素として厳選。自然の植栽や緑を含む落ち着いた色のあるパレットが、バイオフィリックデザインを前面に押し出しています。

ベントレー モーターズのブランドエクスペリエンス責任者であるカレン・ヨッフナーは、「私たちは卓越したデザインを駆使し、フォルムと素材感をサステナブルな形で活用することで、ベントレーのショールーム以外でも特別なカスタマー体験を創造することに全力を注いでいます。埋め込まれたダイヤモンドは、車両以外の世界でもブランドを認識できる印です。ローカルのデザインの才能を支援し、ローカルの素材を採用することで、ラグジュアリーカー ブランドの再利用可能なステージを、場所を問わず作ることが可能になります」などとコメントし



ています。

この新しいシグネチャーデザインは、今年の上海モーターショーで披露されました。また、今年3月にはベントレー ソウルが、ソウルの清潭にベントレー キューブをグランドオープン。世界で初めて新しいデザインコンセプトを採用した店舗となっています。





正常進化したスーパーツアラー アストンマーティン DB12

アストンマーティンは、2023年5月24日にニューモデルのアストンマーティン DB12を発表しました。日本においても実車の発表イベントを開催。2023年の第3四半期から納車開始と発表されています。

SUMMARY

- 創業110周年・DBシリーズ75周年の年に発表された、同社の新時代を告げる次世代スポーツカーの第一弾
- 内に秘めたパワーとダイナミクスを表現したエクステリアデザイン
- エンジンはメルセデスAMG製の4.0L V8ツインターボをベースに、アストンマーティンがさらなるパワーアップを実現
- DBシリーズ初の電子制御リアディファレンシャル(E-diff)を装備
- 従来のデザインから一新されたラグジュアリーな新世代のインテリアデザイン



INTERIOR

- 従来型の曲面をモチーフにしたデザインから、ドライバーを中心とする水平基調のデザインに一新された2+2レイアウトのcockpit
- 高品質な素材をふんだんに使用し、ラグジュアリーGTならではのクラフトマンシップの魅力をさらに高めたインテリア
- 最高品質のフルレザーまたはアルカンターラには新しいキルティングパターンを採用
- インフォテインメントシステムは、従来のメルセデス製から独自システムに変更。静電容量タッチコントロール式の10.25インチディスプレイを装備
- シフトセクターは従来のボタン式からレバー式に変更。オーディオはBowers & Wilkinsサウンドシステムをオプションで設定



EXTERIOR

- 接着アルミニウム構造によるボディは、フロントとリアのストラットタワー間のねじり剛性と横方向の剛性をアップ。全体的なねじり剛性は7%向上
- トレッドをフロントで6mm、リアで22mm拡大したことにより、より筋肉質でグラマラスなボディスタイリングを実現
- 開口部を大幅に拡大したフロントグリルと先進的なディテールを持つLEDヘッドライト、新しいウィングバッジにより、一新されたフロントマスク
- 小型化され、エアロダイナミクスの改善にも寄与するフレームレスウィングミラーを採用
- 従来の20インチホイールより8kg軽量化された21インチ鍛造アルミホイールを標準装備。3種類のデザインから選択可能



TECHNOLOGY

- エンジン出力は、従来のDB11から34%増となる最高出力680PS、最大トルク800Nmを発揮。0-100km/h加速は3.6秒、最高速度は325km/h
- 新世代のアクティブダンパーと剛性の高いアンチロールバーの採用により、GTとしての快適な乗り心地とスポーツカーとしてのレスポンスの良さを両立
- ESCシステムと連動した電子制御リアディファレンシャル(E-diff)は、数ミリ秒以内で全開からフルロックまで制御可能
- トランスミッションは8速AT。ESPには4つのモード、ドライブモードは5種類のモードを設定
- ブレーキディスクはフロント：400mm、リア：360mmで、鋳鉄製が標準。オプションでカーボンセラミックブレーキを設定



PRICE

アストンマーティン DB12:

29,900,000円(税込)

BRAND STORY

110 Years Of ASTON MARTIN

史上初のミッドシップモデルやSUVなど多様化が進む近年のアストンマーティン

110年の歴史を持つアストンマーティン

2023年に創業110周年を迎えたアストンマーティン。何度も経営難に見舞われながら、そのたびに新たな支援者により救済され今日に至っています。そんなアストンマーティンの歴史を振り返ります。

<創業からW.O.ペントレーの加入まで>

「アストンマーティンの歴史は、1913年にロバート・バンフォードとライオネル・マーティンの2人がロンドンで自動車修理工場を開業したことにはじまります。1914年には最初のモデル「Coal Scuttle」を開発。高性能スポーツカーの製造に乗り出します。1927年には新しいオーナーに変わり、会社名が今日の「アストンマーティン」となりました。第二次大戦後の1947年には、実業家のデビッド・ブラウンが新たなオーナーとなり、さらに当時W.O.ペントレーが在籍していた高級車メーカーの「ラゴнда」を買収。これにより、当時ラゴндаで設計を担当していたW.O.ペントレーは、アストンマーティン向けに新たな直列6気筒エンジンを設計することになりました。

<DBシリーズの誕生>

新たなオーナーとなったデビッド・ブラウンは、1948年には戦後初のモデルとなる「DB1」を発表。自身の頭文字を冠した「DB」シリーズは、後継の「DB2」からW.O.ペントレー設計の強力な直列6気筒エンジンを搭載。スポーツカーレースで活躍します。そして1959年のル・マン24時間レースでは1-2フィニッシュで初優勝。1960年には、高性能モデルのDB4 GTのシャシーにイタリアのザガート社の手による軽量ボディを架装したDB4 GT ザガートが登場。今日まで

60年以上にわたって続くアストンマーティンとザガートのコラボレーションがスタートしました。



1960年代を代表するアストンマーティンの名作、DB4 GT ザガート

<ボンドカーで一躍有名に>

1964年にはDB4シリーズの後継となる「DB5」が登場。この「DB5」は、同年公開された映画『007/ゴールドフィンガー』の“ボンドカー”として活躍します。これにより世界的な知名度を獲得したアストンマーティンは、改良型の「DB6」「DBS」を立て続けに発表します。しかし、1972年にはデビッド・ブラウンが本業の不振により経営権を手放すことになり、ここから同社は苦難の時代を迎えます。



“ボンドカー”のベースとなったアストンマーティンの立役者、DB5

<相次ぐ経営難とラゴндаの復活>

1972年には「DB」の名が付かない新たな「V8」シリーズで再スタートを切りました。しかし苦しい経営状況は変わらず、「V8」をベースにした高性能モデルの「ヴァンテージ」、オープンモデルの「ヴォランテ」などを細々と生産するような状況でした。1974年には4ドアモデルの「ラゴнда」を発表したものの、わずか7台を生産して終了。しかし、1976年にはウィリアム・タウンズがデザインした超高級セダンの新型ラゴндаを発表。4ドアスーパーカーと呼ぶにふさわしいスタイリングが特徴で、1990年まで生産されました。



強烈なウェッジシェイプデザインが特徴的だったアストンマーティン ラゴнда

<フォード傘下で開花>

1980年代に入っても経営的に厳しい状況が続きました。しかし、1986年には再びザガートとコラボした「ヴァンテージ ザガート」を発表するなど、名門らしい話題を提供していました。そして1987年にはフォード傘下となり、1988年には新世代モデルの「ヴィラージュ」を発表。1994年にはフォード傘下で開発された初のモデル「DB7」を発表し、伝統の「DB」シリーズが復活しました。



フォード傘下で開発され「DB」シリーズの復活となった1994年のDB7

2007年にはフォードが会社を売却。同社の経営権は、当時アストンマーティンでレース活動を行っていたプロドライブ社のデヴィッド・リチャーズをはじめとする投資グループに移りました。そして現在は投資家のローレンス・ストロールが率いる投資ファンドが経営を行っています。

現在のアストンマーティンは、伝統的なFRスポーツカーに加え、SUVの「DBX」、ミッドシップのハイブリッドスーパーカー「ヴァルハラ」を用意。さらに創業110周年を記念した特別限定モデルも発表するなど、今後も積極的なモデル展開が予想されます。

MULLINER



バトゥールの開発プログラムが全過程を終了 厳格なテストをパスし最高水準を保証



ペントレー モーターズはこのほど、バトゥールの性能と耐久性において最高水準を満たすことを保証する車両開発プログラムの全過程を終了しました。お客様向けのバトゥールは18台のみ製造されます。

マリナーのワークショップで製造される台数はわずか18台ですが、

ペントレーは妥協することなく厳しいテストを実施。例えば、米国・アリゾナ州の砂漠では、5年間を過ごすのに相当する600時間の太陽熱負荷テストも実施し、バトゥールに使用されているサステナブルな素材が、生涯の使用に耐えうる堅牢性を備えていることを確認しました。



ル・マン クラシックで限定モデルを欧州初公開 6台の歴史的な車も展示

ベントレー モーターズはこのほど、ベントレーがこれまで大きな存在感を示してきたル・マン クラシック 2023の会場で、コンチネンタルGTをベースにわずか48台限定で製造する特別仕様車「コンチネンタルGT ル・マン コレクション」をお披露目しました。また、今年はル・マン初開催から100周年であることや、ベントレーの6度目の優勝から20周年を記念して、6台の歴史的なモデルも展示しました。現行モデルの知識を増やすことはもちろんですが、ベントレーのビジネスに携わるうえでは、ぜひ覚えておいていただきたい名車ということもあり、今月の誌面であらためてご紹介します。

コンチネンタルGT ル・マン コレクション

ベントレー クラブ アズールのエリアに展示されたのは、今年春に発表され、全世界 48 台限定で製造されたコンチネンタルGT ル・マン コレクションです。マトリックスグリルのナンバリングやレーシングストライプなどの特別仕様が特徴で、ローテーション ディスプレイのアナログメーターの中央には、2003年にル・マンを制したEXP Speed 8の4.0リッター V8ツインターボエンジンのバルブがガラスケースに収められています。



Speed 8 002/6 (2002 年製)

2002年のル・マンで4位入賞したSpeed 8 002/6は、一般の人でも見学できるル・マン ミュージアムに展示されています。今年はル・マン24時間レースの100周年記念式典に参加しました。なお、ベントレー クラブ アズールには、2002年のル・マンに参戦した姉妹車のSpeed 8が展示されました。



バトゥール (2019 年製)

マリナーのコーチビルド復帰第2弾となったバトゥールは、ベントレーの新しいデザイン言語を示す特別なモデルで、パドックに展示されました。750PSバージョンのW12エンジンを搭載する、ベントレー史上最もパワフルなモデルです。ル・マン クラシックで展示した車両は、開発用エンジニアリングプロトタイプの「ゼロ・ゼロ」。ボディカラーはマリナーが特別に作った鮮やかなブルーのMariana Teal (パール) で、サテンカーボンファイバーのロワーボディキットやグロス ダークチタニウム仕上げのボンネットなど、さまざまな専用装備が採用されています。



4 1/2リッター ブロワー (1929 年製) & ブロワー コンティニューエーション シリーズ

1929年製のスーパーチャージャー付き4 1/2リッター ブロワーは、戦前のベントレーの中でも最も衝撃的なモデルと言っても過言ではありません。今回展示したシャシーナンバー UU 5872は、ル・マンで活躍したベントレーボーイズの1人「ティム・パーキン」がドライブした車両です。この車両は2000年からベントレーの所有となり、通常は1930年代に建てられたレンガ造りのヘリテージガレージで展示されています。この車両を完全に分解し、レーザーキャンして3D CADを用いて12台の「新車」として製造されたのが、ブロワー コンティニューエーション シリーズです。この12台のうちの1台が、グリッド1レースに参加しました。



コーニッシュ (1938 年製)

同じく1938年製の「エンピリコス」とともに、1952年に誕生するR-Type コンチネンタルに多大な影響をもたらしたのが、1938年製の「コーニッシュ」です。エンピリコスは高速道路やサーキットでのドライビングにおいてエアロダイナミクスの重要性を世に知らしめました。ベントレーはそれをさらに進化させるべく製造したのが、流線型ボディを持つワンオフの4ドアMark Vのコーニッシュだったのです。戦争の影響などもあって販売されることがなく、大きなダメージを負った状態で発見されましたが、マリナーが中心となって見事に復元されました。このコーニッシュはパドックに展示されました。



R-Type コンチネンタル (1953 年製) & コンチネンタルGT V8 Azure スタイルアイコン

1953年製R-Type コンチネンタル (JAS 949) は、208台しか製造されなかったR-Type コンチネンタルのうち現存する貴重な1台です。1952年にデビューしたR-Type コンチネンタルは、4人乗りラグジュアリーサルーンとして当時世界最速を誇りました。その流麗なスタイリングは、現代のベントレーのデザインに多大な影響を与えています。メイン展示ホールでは、R-Type コンチネンタル誕生70周年を記念してベントレーが製造した特別仕様車「コンチネンタルGT Azure スタイルアイコン」とともに展示されました。



コンチネンタルGT Sが『Robb Report』誌の ベスト グランドツアラー賞を受賞



米国のラグジュアリー層向けメディア『Robb Report』の第35回「Robb Report Awards」の「ベスト オブ ザ ベスト賞」で、ベントレーのコンチネンタルGT Sが「ベスト グランドツアラー賞」を受賞しました。ベスト オブ ザ ベスト賞は同誌の名物企画で、過去35年にわたりラグジュアリー層向け業界の業績を示す最高の指標となっています。自動車はもちろん、ヨット、アート、デザイン、食べ物、ワイン、慈善活動などを称える15部門が設けられています。ベントレーが『Robb Report』から賞を受けるのはこれで5回目です。

今回の受賞について、Robb Reportのプレジデントであるルーク・バーレンバーク氏は、「コンチネンタルGT Sは、真のラグジュアリーと驚異的なパフォーマンスを融合させた、非の打ち所のない比類なきモデルです」などと語り、コンチネンタルGT Sを絶賛。『Robb Report』誌のポール・クロートン編集長は、「コンチネンタルGT Sは、Robb Reportの2023年カー・オブ・ザ・イヤーを受賞しているので、グランドツアラーのベンチマークとして今回の賞が贈られることは驚くことではありません」などと語り、コンチネンタルGT Sのインテリアの芸術性や快適さ、力強いパワー、そして優れたパフォーマンスの比類なきバランスを極めて高く評価したことを明らかにしています。

ベントレー アメリカのクリストフ・ジョージ社長兼CEOは、「Robb Reportからこのような評価を受けたことに感謝しています。コンチネンタルGTは、この20年間、世界トップクラスの性能と快適性、そして印象的なデザインをお客様に提供し、ラグジュアリー パフォーマンスの頂点に君臨してきました」などと喜びを語っています。

ベントレー コレクションの新作が続々 ファッションアイテムからゴルフ用品まで



ベントレーの公式アイテム「ベントレー コレクション」に、新作が続々と登場しました。魅力的な商品が多数あるので、お客様に積極的におすすめください。

マザー オブ パール カフリンクは、マリナーモデルのホイールを模したマザー オブ パールエフェクトのデザインで、周囲には精巧なナールリング加工が施されています。フレームド ウイングス カフリンクは、ベントレーを象徴するモチーフである楕円形のゴールドフレームにウイングド' B'エンブレムを刻んだデザインです。

最新のデディベアは、ティム・バーキン卿のレーシングウェアにインスパイアされた限定版です。スウェード調のヘルメットにレーシングゴーグル、バーキン柄のスカーフをまとい、前足にはネイビーの「B」刺繍が、ジャケット袖には同じくネイビーのパッチが縫い付けられています。

ゴルフ用品も充実のラインアップとなりました。ベントレー ゴルフ メンズBW1ウェッジセットは、あらゆるコンディションで性能を発揮できるよう、超高級S25Cマイルドカーボンスチールを手作業で鍛造するなど、職人がこだわり抜いて仕上げられた逸品。ロフト角52度、56度、60度の3本セットです。その他、ゴルフバッグやゴルフアンブレラなどのアクセサリも充実しています。

人気のモデルカーには、1:43スケールのコンチネンタルGT Speed (キャンディレッド、シルバーサテン) などがラインアップに加わりました。実車のスポーティなキャラクターが1:43スケールで忠実に再現されています。気軽にお求めいただける1:64スケールモデルには、パカルル (イエローフレーム) などが追加され、充実のラインアップとなっています。

クルーの太陽光発電10周年 新たに次世代型ソーラーパネル設置



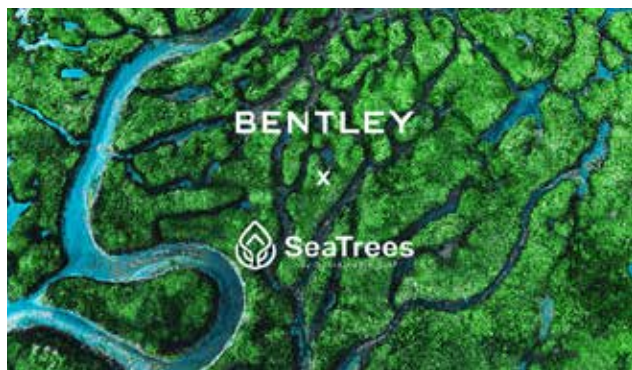
ベントレー モーターズのクルー本社では、太陽光発電のためのソーラーパネルを設置してから10周年を迎えました。そしてこのほど、ソーラーパネルを増設する工事が開始されることになり、工事が完了するとクルー敷地内のソーラーパネルは36,418枚に増えることになります。総面積は60,911㎡で、サッカー場に換算すると9面分、テニスコートに換算すると311面分に相当します。

追加される最新のパネルは、2013年に初めて設置されたものと比べると、パネル1枚あたりの発電量が60%近く増加する次世代型パネルです。クルー敷地内全体での発電量は2メガワット増えて計10メガワットに増加。これは、2023年5月を基準とすると、クルーの日中の電力需要の最大75%を発電し、ピーク時には100%に達すると予測されています。これは2,370戸もの住宅の1年間の電力に相当するエネルギーです。新しいパネルは11月までに稼働する予定で、CO2排出量を年間407,477トン削減できることを意味します。

ベントレー モーターズの生産計画担当ディレクターのセバスチャン・ベンドルフは、「ソーラーパネルの増設は、Beyond 100戦略における継続的な取り組みで、最高レベルのラグジュアリー サステナブル モビリティを実現するものです。2030年までにエンドツーエンドでのカーボンニュートラルを実現するため、ベントレーの全事業と製品群における変革は加速していきます」などとコメントしています。

ベントレー環境財団を設立 世界的な環境問題の解決を支援

ベントレー モーターズはこのほど、Beyond 100戦略とサステナビリティの実現に向けた長期的なコミットメントに基づき、ベントレー環境財団の設立を発表しました。財団の設立とともに、最初の支援団体として選ばれたのは、プロジェクト ドローダウン、バイオミミクリー インスティテュート、サステナブル サーフの3団体。支援するそれぞれのプロジェクトがもたらす環境への効果をさらに高めるため、金額の多寡を問わず、どなたでも寄付を通じてベントレー環境財団とパートナー団体を支援することができます。



ベントレー モーターズは、既存の活動に関して実施した徹底的な調査と分析に基づき、環境分野において時代に即した資金提供を実現する独創的かつ革新的な方策を開発。今回は新たに設立した環境財団を軸とし、回復と再生、カーボンニュートラルの先を見据え、環境問題に対する次世代ソリューションの創出を支援していきます。ベントレー環境財団の活動を直接的に支援するため、ベントレー モーターズは今年すでに300万ポンドを同財団に寄付しています。今後は慈善団体や非営利団体を慎重に選定したうえで支援し、支援を受ける団体とベントレーが力を合わせて永続的かつ効果的な環境の変化をもたらすことを目指します。

エイドリアン・ホールマーク会長兼CEOは、「ベントレーはすでに、環境への影響低減に向けた大きな1歩を踏み出しています。それと並行し、再生可能エネルギーの研究や二酸化炭素の回収といった世界的な課題の解決なしには、私たちの取り組みの効果は限定的になってしまいます。ベントレー環境財団は、先駆的で新たな視点を持った活動を支援し、ベントレーのビジネスの枠にとどまらずに、環境にプラスの影響をもたらす活動を支援していきます」などとコメントしています。

PHEVの充電の基礎知識

200V40A 普通充電の理由

PHEV（プラグインハイブリッド）の特徴は、プラグを使って「充電できる」ことにあります。PHEVの充電にまつわる基礎知識を紹介します。
EVとはどう違うのか？ 普通充電と急速充電の違いなども説明します。



PHEVは航続距離の不安なし、EVは常に電動走行

モーター駆動で走行ができ、プラグを使って充電できるのがPHEV、そしてEVです。同じようでありながらも、2台で異なるのが、その使い方です。

EVは、出先で急速充電を行えますが、充電には30分以上の時間がかかるため、エンジン車と比較すると非常に不便。つまり、自宅で充電した電力で走れる範囲内で使うのが基本です。そうであれば、自宅駐車場で使わないときに充電を行えますので、エンジン車のように給油にガソリンスタンドに行く必要がありません。

一方、PHEVは、充電した電力の範囲内で使うのであればEVと同じ。それでいて、より遠くに出かけるときは、短い時間の給油で済みます。EVのように長い急速充電の時間が必要ありません。EVとエンジン車の両方の良いところを持つのがPHEVとなります。

■ PHEVとEVのメリットとデメリット

	PEHV	EV
メリット ○	航続距離が長い	最初から最後まで電動（EV）走行できる
	給油の時間が短い	終始モーター駆動なので静か
デメリット ×	電動（EV）走行距離が短い	航続距離が短い
	エンジン始動時に振動と音が発生する	外出時に充電すると待ち時間が長い

自宅でゆっくり行う普通充電と、出先でのクイックな急速充電

充電には2つの方法があります。それが「普通充電」と「急速充電」です。「普通充電」は住宅に使用される100Vもしくは200Vの交流電流で充電するのに対して、「急速充電」は400～500Vの、よりパワーのある直流電流を使います。そのため、名前の通り、充電時間を短くできるのが「急速充電」です。ちなみに交流電流の「普通充電」と、直流電流の「急速充電」では使うプラグの形状が異なります。

「普通充電」と「急速充電」には、それぞれメリットとデメリットがあります。簡単に言えば「普通充電」は設置が楽だけど、充電時間が長い。「急速充電」は充電時間が短いけれど、設置が大変。そのため自宅などの駐車場には「普通充電」を使い、外出先では「急速充電」を使うことになります。EVは自宅で「普通充電」し、外出先で「急速充電」を利用します。

一方、PHEVは自宅で「普通充電」を行い、外出先では「ガソリンスタンドでの給油」で済ますことが最適です。PHEVは時間の短い給油で済むのに、わざわざ時間のかかる充電を選ぶのはナンセンスというわけです。

■ 普通充電と急速充電のメリット&デメリット

	普通充電	急速充電
電流/電力	交流AC 100～200V/1.2～8kW	直流DC 400～500V/10～100kW
メリット ○	設置/維持コストが安い	充電にかかる時間が短い
	クルマを使わないときに充電できる	外出先に数多く用意されている
デメリット ×	充電にかかる時間が長い	設置/維持コストが高い
	外出先で利用できる施設が少ない	充電中に待機する必要がある

PHEVが200V40Aの普通充電を行う理由

PHEVは自宅で充電した電力を使い果たしても、エンジンでさらに速くに走ることができ、そこで燃料を使い果たしても、短い時間で再び給油で走り続けることができます。ちなみに「急速充電」は、“急速”を謳いますが、それでも30分以上の時間が必要です。そういう意味で、充電の電力を使い果たしたらエンジンで走るのがPHEVの正しい使い方。そのため、PHEVには「急速充電」の機能が不要ということになっているのです。

ちなみに、ベントレーが推奨する「200V40A」というスペックは、「普通充電」としては非常に高性能なもの。そのため「普通充電」の中では充電速度は非常に早い部類に属します。そこで気を付けてほしいのは、一般家庭では負担が大きいということです。一般家庭の電力契約は60Aが最高です。その最高の60Aで契約している家庭でも、200V40AでPHEVの充電を行うと、他に使える電力は20Aになってしまいます。家族がエアコンなどの電気製品を使っているときに充電すると、過電流になりブレーカーが落ちてしまう可能性も。家庭での使用には注意が必要です。

■ 充電スピードの目安

充電器	充電出力（18kWh 満充電にかかる時間）
100V コンセント（15A）	1.5kW（約12時間）
200V コンセント（15A）	3kW（約6時間）
200V コンセント（40A）	8kW（約2.3時間）
一般的な急速充電器	50kW（約0.36時間）