

RETAILER ACADEMY NEWS

Aug 2019 | Bentley Motors Japan

フライングスパー 1st エディション発表 2019年末から12カ月間の期間限定



ベントレー モーターズは、このほど、フライングスパーのデビューを記念する特別仕様車となるフライングスパー 1st エディションを発表しました。このモデルはユニオンジャックのエンブレムなどを含むさまざまな特別仕様が施されているほか、通常であればオプションとして設定されている各種装備が標準装備となります。フライングスパー 1st エディションは台数限定ではなく、2019年末から12カ月間の期間限定で製造されます。

6月に発表された新型フライングスパーは、最高出力635ps、最大トルク900Nmを発揮する6.0リッターW12エンジンを搭載。最高速度333km/h、0-100km/h加速3.8秒という圧倒的なパフォーマンスを誇

るラグジュアリースポーツセダンです。ZF製8速デュアルクラッチトランスミッションやベントレー発採用の4WS、48Vシステムにより実現した電動アクティブアンチロールバー、3チャンバーエアサスペンションなどのテクノロジーにより、スーパーカー並のパフォーマンスに加えて俊敏なハンドリング、そして極上の乗り心地を全て備えたモデルとなりました。

3代目フライングスパーの発売初年のみに入手可能なこの特別仕様車を強力にプッシュしていただき、導入を成功させたいと考えています。なお、1st エディション スペックの価格は、6,613,000円（消費税8%込）となります。



- ユニオンジャックのエクステリアバッジ（中央に数字の「1」）
- ユニオンジャックのフェイスアバッジ（中央に数字の「1」）
- 1st エディション専用のヘッドレストの刺繍（ユニオンジャック）を選択可
- 1st エディション専用のトレッドプレート



- 電動格納/展開式フライングBマスコット
- 22インチ マリナードライビングスペック アロイホイール
- ローテーションディスプレイ
- パノラミックサンルーフ
- ツーリングスペック
- ムードライティング（7色）



COMPETITOR INFORMATION

ドイツメーカーによるSUV攻勢が本格化 各社の最新ハイエンドSUV事情

ドイツのプレミアムブランドが相次いでハイエンドSUVを日本市場に導入しています。BMWは最上級SUVとなるBMW X7、アウディはクーペスタイルのフルサイズSUVとなるアウディ Q8をそれぞれ新開発モデルとして発表。メルセデス・ベンツはプレミアムSUVのメルセデス・ベンツ GLEをフルモデルチェンジしました。今回はそれらのモデルの特徴について紹介します。

BMW X7



BMW X7は、同社のSAV（スポーツ・アクティビティ・ビークル）ラインアップの頂点に立つ最上級ラグジュアリーモデルとして、2018年に発表。日本では6月24日に発表・発売されました。高級感のある内外装と快適な乗り心地、ロングホイールベースによる余裕のある室内空間が特徴です。

堂々たる体躯で強い存在感を放つエクステリア



全長5,165mm、全幅2,000mm、全高1,835mmというボディサイズは、ベンティガと比較すると、全長が15mm長く、全幅で5mm広く、全高は80mm高くなります。全高を除けばベンティガとほぼ同等のサイズ感ですが、ホイールベースは3,105mmで、ベンティガより110mm長くなるのが大きな違いです。

エクステリアの大きな特徴は、新型BMW 7シリーズと同じ巨大なキドニー・グリルが配されたフロントマスク。最上級ラグジュアリーSAVにふさわしい圧倒的な存在感を醸し出しています。

機能性を高めたインテリア



3,105mmの長いホイールベースにより、2列目および3列目の乗員にも余裕のある室内空間を実現しています。2列目シートは、7人乗りに対応した3人掛けシートに加え、6人乗りモデルでは2席が独立したコンフォート・シートを設定。すべての乗員が快適に移動できる室内空間を実現しています。シートは、厳選したレザー素材を使用したBMW Individualメリノ・レザーを標準装備（標準モデルを除く）。また、セレクトレーバー、Start / Stop ボタンなどにクリスタルを採用するなど、ラグジュアリーな室内空間を演出しています。

2種類のエンジンで4種類のラインアップを設定

エンジンは、ディーゼルとガソリンの2種類を用意しています。BMW X7 xDrive35dに搭載される3.0L 直列6気筒ディーゼルエンジンは、最高出力265ps/4,000rpm、最大トルク620Nm/2,000-2,500rpmを発揮します。一方、BMW X7 M50iに搭載される4.4L V型8気筒ガソリンエンジンは、最高出力530ps/5,500-6,000rpm、最大トルク750Nm/1,800-4,600rpmを発揮。さらにMスポーツ・エキゾースト・システムを搭載し、エクステリアもスポーティな仕上げとなります。



サスペンションは、路面状況に応じて車高を上下40mmの間で自動調整する4輪アダプティブ・エア・サスペンションを装備。さらにダンパー調整や車体のロールを最適化するエグゼクティブ・ドライブ・プロを採用し、上質な乗り心地を実現しています。

また、「ハンズ・オフ機能付き渋滞運転支援システム」を搭載。BMWが国内認可取得モデルとして初めて導入したこのシステムは、レベル2相当の高度な運転支援システムにより、高速道路での渋滞時にドライバーをサポートします。

ラグジュアリー SUVの新たなハイエンドモデルとして登場したBMW X7は、メルセデス・ベンツ GLS、キャデラック・エスカレードなどの大型SUVモデルに興味を持つユーザーにとって、新たな選択肢となるモデルです。

ラインアップ（消費税8%込み）	
BMW X7 xDrive35d	10,790,000円
BMW X7 xDrive35d デザイン・ピュア・エクセレンス	12,060,000円
BMW X7 xDrive35d M Sport	12,420,000円
BMW X7 M50i	15,660,000円

アウディ Q8



アウディ ジャパンが7月3日に発表したアウディ Q8は、同社のSUVであるアウディ Qシリーズの新たなフラッグシップとなるモデルです。同社にはフルサイズSUVのアウディ Q7がありますが、新しいQ8はスポーティなクーペスタイルのモデルであることが最大の違いです。

4ドアクーペスタイルのフルサイズSUV

アウディ Q8のディメンションは、全長4,995mm、全幅1,995mm、全高1,705mm。ベンティガと比較すると、全長は155mm短く、全幅は同一、全高は50mm低くなっています。



Qシリーズの専用デザインとなる8角形のシングルフレームグリルと、初代アウディ・クワトロの象徴的なディテールでもあるリアのプリスターフェンダーが、全体的にワイド&ローとなったスタイリングを引き締めています。

革新的なユーザーインターフェイス



アウディでは、デジタル時代にふさわしいユーザーインターフェイスを積極的に導入しています。その象徴的な装備がMMI タッチレスポンス。インストルメントパネル上部にインフォテインメント用の10.1 インチタッチパネルを設け、その下のセンターコンソール部分には、空調や文字入力に用いる8.6 インチタッチパネルを配置しています。この2つのタッチパネルを装備することで、従来のボタンやスイッチ類を大幅に削減。シンプルで機能的なインテリアを実現しています。

メーターパネルには、高解像度の12.3インチディスプレイによるアウディバーチャルcockpitを標準装備。好みに応じて表示方法を選択することができます。

新感覚のドライビング体験

搭載されるエンジンは、3.0L V型6気筒 TFSI ガソリンエンジンで、最高出力340ps、最大トルク500Nmを発揮します。さらに48V電源、10Ahのリチウムイオンバッテリー、ベルト駆動式オルタネーター・スターターによるマイルドハイブリッドシステムを搭載。高性能と高効率を高いレベルで両立しています。

また、オンロードでのダイナミックな走りとおフロードでの走破性を両立させたアダプティブエアサスペンション、センターディファレンシャル式quattro システム、それに後輪を最大5度操舵するAWS（オール・ホイール・ステアリング）などを設定。先進技術による新感覚のドライビング体験を謳っています。

クーペスタイルのフルサイズSUVとして登場したアウディ Q8は、メルセデス・ベンツ GLE クーペ、BMW X6、ボルシェ カイエン クーペと競合するため、今後このカテゴリーの競争激化が予想されます。

ラインアップ（消費税8%込み）＊9月3日より販売開始予定	
Audi Q8 55 TFSI quattro	9,920,000円
Audi Q8 55 TFSI quattro debut package S line	11,020,000円
Audi Q8 55 TFSI quattro debut package luxury	11,020,000円

COMPETITOR INFORMATION

メルセデス・ベンツ GLE



メルセデス・ベンツ日本は、フルモデルチェンジを行なった新型メルセデス・ベンツ GLEを6月18日に発表しました。メルセデス・ベンツ GLEのルーツは、1998年に登場したメルセデス・ベンツ Mクラス。2015年にモデル名称を現在のGLEに変更し、今回の新型で4世代目に進化しています。

3列目シートと対話型インフォテインメントシステムを装備



新型GLEでは、新たに3列目シートを全車に標準装備。7人乗りに対応することで、使い勝手を向上させています。

また、同社のAクラスで初めて採用された対話型インフォテインメントシステム「MBUX」を搭載。「Hi, Mercedes (ハイ、メルセデス)」と呼びかけることでシステムが起動し、対話をする感覚でさまざまな装備を利用することができます。

より存在感を高めたエクステリア



GLE 300 d 4MATICのエクステリア



GLE 400 d 4MATIC スポーツのエクステリア

新型GLEのディメンションは、全長4,940mm、全幅2,020mm、全高1,780mm (GLE 450 4MATIC スポーツ)。ベンティガと比較すると、全長は210mm短く、全幅は25mm広く、全高は25mm高くなっています。

エクステリアは、クローム仕上げのアンダーガードと2本のパワードームを備えたボンネットなどにより、SUVにふさわしい存在感と力強さを表現しています。標準仕様とAMGラインでフロントエンドのデザインを作り分けることで、モデルごとの差別化を明確化しています。

ワイドディスプレイが特徴的なインテリア



ダッシュボードのデザインは、同社の他のモデルと同様に、インフォテインメントシステム用のワイドディスプレイとメーターパネルディスプレイを1枚のガラスカバーで融合させる手法を踏襲しています。

室内空間については、ホイールベースが従来モデルより80mm長くなったことで、居住性と積載性が向上。2列目シートには、このセグメントのSUVでは世界初となる6ウェイパワーシートを標準装備。3列目シートへの乗降性を高めています。

3種類のエンジンを搭載

搭載されるエンジンは、ディーゼルが2種類、ガソリンが1種類です。

GLE 300 d 4MATIC には、2.0L 直列4気筒クリーンディーゼルエンジン、GLE 400 d 4MATIC スポーツには、高出力を誇る3.0L 直列6気筒クリーンディーゼルエンジンをそれぞれ搭載。3.0L 直列6気筒ガソリンエンジンを搭載するGLE 450 4MATIC スポーツには、電気モーターのISG (インテグレートド・スターター・ジェネレーター) と、48V電気システムを組み合わせた電動化技術を採用。力強いパワーアシストと高効率なエネルギー回生を実現しています。

本国ではすでにフルサイズSUVの新型メルセデス・ベンツ GLSが発表されており、次期型GLE クーペもテスト車両が目撃されています。新型GLSにはメルセデス・マイバツハ GLSの追加も噂されているだけに、GLEファミリーの動向からは目が離せません。



2019年4月のニューヨーク・モーターショーで発表された新型メルセデス・ベンツ GLS

ラインアップ (消費税10%込み)

メルセデス・ベンツ GLE 300 d 4MATIC	9,400,000円
メルセデス・ベンツ GLE 400 d 4MATIC スポーツ	11,090,000円
メルセデス・ベンツ GLE 450 4MATIC スポーツ	11,530,000円

ENVIRONMENT

ベントレーの環境方針 生物多様性への取り組みで養蜂を開始

ベントレー モーターズはこのほど、本社のあるクルーの敷地内で、養蜂を開始しました。フライングBとミツバチの「Bee」をかけて「Flying Bee」と銘打たれたこのプロジェクトでは、新しい生物多様性への取り組みとして12万匹のミツバチを育てることになっています。地元の養蜂家の助けも借り、クルーの敷地にある草原に2つの巣箱を設置。クルーはチェシャー地方の田園地帯と接しており、ミツバチが好む野生の花が自生する養蜂に最適な場所であることが証明されています。夏の終り頃には、最初のハチミツが収穫できる予定で、それぞれの巣箱から約15kgのハチミツ(ハチミツの壺詰めが50個ほど)が取れると見られています。

ベントレー モーターズのピーター・ボッシュ取締役(マニュファクチャリング担当)は、「英国ではミツバチの個体数が減少しており、生物多様性を維持するために2つの巣箱を設置することは、敷地の有効な活用方法といえます」などとコメント。さらに、「私たちの“フライングBee”は、経験豊富な地元の養蜂家によって飼育されたミツバチです。彼らの手を借りて毎週フライングBeeをチェックしていますが、すでに最初のベントレー製のハチミツを生産し始めているのを見るのは、本当に素晴らしいことです」とも語っています。



クルーにはすでに従業員用の駐車場に太陽光発電パネルを設置。クルーで使用する電力のすべてを自社発電によるものか、ベントレーが設定した基準に基づいて発電された電力で賄うなど、環境への負荷を最小限にする取り組みが行われています。



3代目コンチネンタルシリーズにV8モデルが追加 エントリーポイントとして高まる期待

ベントレー モーターズはこのほど、3代目コンチネンタルシリーズにV8モデルを追加しました。W12モデルがパフォーマンスや極上のクラフトマンシップ、最先端技術のベントレーマークであるのに対し、V8モデルはコンチネンタルシリーズのエントリーポイントとして、活動的で魅力的なドライブ体験を提供するラグジュアリーグランドツアラーとしての期待が高まっています。日本への導入は2020年前半の予定ですが、今からV8モデルについての理解を深め、お客様へのアプローチに役立ててください。

今回はV8モデルのパフォーマンスについて解説します。

POWER TRAIN

コンチネンタルGT V8のパワートレイン

V8モデルには、新世代の4.0リッターV8ツインスクロールターボエンジンが採用されています。最高出力550ps、最大トルク770Nmを発揮するこのエンジンに、8速デュアルクラッチトランスミッションを組み合わせることで、最高速度318km/h、0-100km/h加速4.0秒（コンバーチブルは4.1秒）のパフォーマンスを誇ります。

ターボチャージャー

エンジンの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搭載しています。これにより、エンジンからターボチャージャーまでの排気ガスの流路を短くし、素早いレスポンスと高効率を実現しました。ツインスクロールターボチャージャーは、タービンハウジング内に2つの平行した流路を備えている構造のため、低速でも大きなトルクを発生させることができます。

燃費&排ガス

優れたパフォーマンスが得られている一方で、このエンジンは燃費性能も優れています。最新のEU6およびLEV3に準拠しています。



気筒休止システム

高い燃費性能を実現する機能として、ベントレーが培ってきた可変排気量（気筒休止システム）を備えています。適切な運転の条件下では、システムが不要と判断すると8本のシリンダーのうち4本を停止。わずか20ミリ秒で止まるため、ドライバーはシリンダーの作動停止に気づかないほどのです。

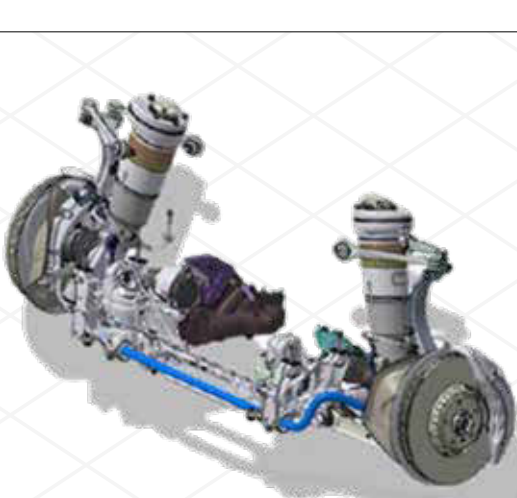
パフォーマンス

このエンジンの最高出力は550PSで、わずか1,960rpmで最大トルク770Nmに達し、これが4,500rpmまで維持されます。幅広いエンジン回転域で、優れた加速性能が得られます。

CHASSIS

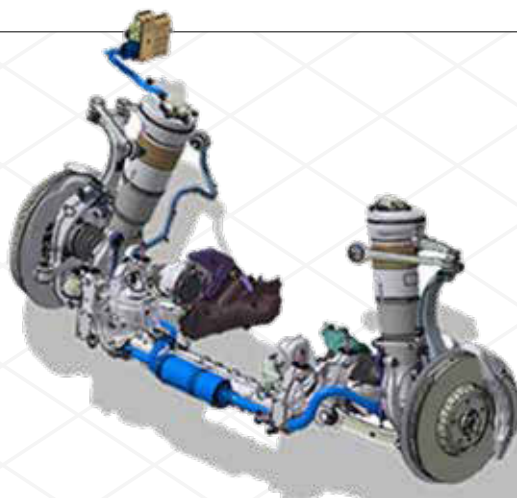
コンチネンタルGT V8のシャシー

V8モデルでもベントレー ドライブ ダイナミクスを使用することで、クラス最上級の洗練性と快適性を強調する特性から、ハンドリングに優れたスポーツモードまで設定することが可能です。また、W12モデルとの大きな違いとして、V8モデルには軽量のパッシブ アンチロールバーが採用されていることがあります。



パッシブ アンチロールバー（標準装備）

コンチネンタルGT V8には、従来型のアンチロールバーがフロントとリアに装備されています。3チャンパーエアサスペンションと組み合わせることで、快適な乗り心地と優れたハンドリングを両立させるバランスの取れたセッティングが施されています。



BENTLEYダイナミックライド（有償オプション）

コンチネンタルGT V8にオプション設定されている48Vアンチロールコントロールシステムは、W12モデルに標準装備されているのと同じシステムです。前後のアンチロールバー中央部にあるモーターが、乗り心地を犠牲にすることなくダイナミックな操作性を確保。刻々と変わる路面状況でもサスペンションを常に最適な設定に変化させ、ダイナミックな操作性と快適な乗り心地の完璧なバランスを提供します。V8モデルでこの有償オプションを選択すると、W12モデルと同レベルのボディコントロールを提供することが可能となります。

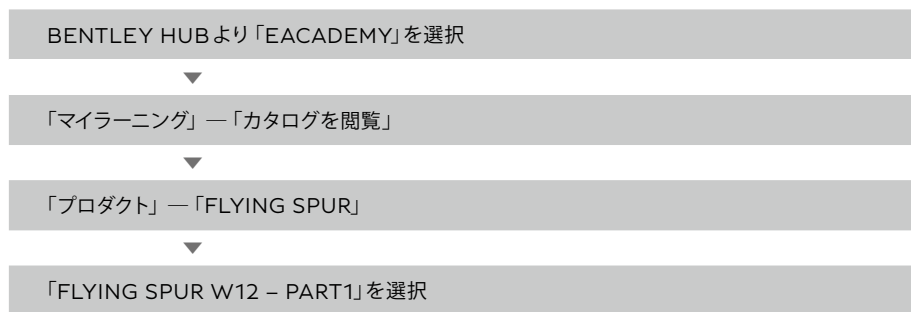
■ コンチネンタルGT V8とW12の比較

	コンチネンタルGT V8	コンチネンタルGT W12
最高出力 (PS)	550	635
最大トルク (Nm)	770	900
最高速度 (km/h)	318	333
0-100km/h 加速 (秒)	4.0 4.1 (コンバーチブル)	3.7 3.8 (コンバーチブル)
最大航続距離 (km)	804	744

Eラーニングの新プログラム フライングスパーの受講をお忘れなく

ベントレー モーターズ ジャパンから先日ご案内したeAcademyのフライングスパーのプログラムですが、受講はお済みでしょうか？ 全てのセールススタッフおよびアフターセールスのスタッフの皆様には、8月末までに受講を完了していただきますよう、あらためてご協力をお願いいたします。

受講方法は以下のとおりです。



以下の画面になりましたら、「Japanese- (Ja)」を選び、「Take this now」をクリックしてください。



くれぐれも受講漏れがないよう、確実に受講していただき、フライングスパーの導入に備えてください。

Part 2に関しましては、近日中にご案内できる予定です。特に10月のフライングスパー研修に参加される方は、Part 1およびPart 2の受講が必須です。必ず終了してください。

ベントレー コレクションのサングラスに 100周年記念モデルが登場



この夏、ベントレー コレクションのサングラスに、100周年記念モデル「ベントレー アイウェア センテナリー コレクション」が登場しました。手作業で仕上げるワールドクラスのアイウェアは、ベントレーの車内に見られる世界最高品質の要素を反映しています。

例えば、アビエータースタイルのフレームには、テンプル部分とトップバーにナーリング加工が施されるなど、紛れもなくベントレーであることがわかるデザインキューが組み込まれています。ベントレーの「B」ロゴも、天然ラッカーにより手作業で仕上げられ、フレームのテンプルのアクセントになっています。さらに、革新的なレンズ技術も採用。最高の透明度と紫外線などから目を保護するハイレベルな機能を実現しました。フレームは超軽量チタン製で、最高レベルの快適さと品質を提供します。フレームは2サイズ展開で、8種類の色の組み合わせが可能。好みのスタイルに合った1本を見つけることができます。



マリナーが伝説のコーニッシュをリビルト 1939年当時の完全な姿が明らかに

ベントレー モーターズはこのほど、ベントレーの歴史において非常に重要なモデルの1つでありながら、長い間忘れられていたモデルをリビルトしました。そのモデルとは、1939年製コーニッシュ。リビルトされたことにより、ベントレー ブランドの血統とデザイン、技術革新、当時のマリナーの高い技術力があらためて強調されました。また、後のエンピリコス 4 1/4リッターや、R-Type コンチネンタルへと続いていく系譜も明らかにしました。

マリナーの技術によって現存する唯一のコーニッシュは、Mk Vサルーンの高性能バージョンと考えられていました。1939年10月に発売されたこのモデル自体は、当時における技術的な進歩を体現したものでした。コーニッシュのスタイリングは、1920年代から1930年代までのベントレーのそれを抜本的に変更した第一歩。流線型を導入して速度とパフォーマンスを向上させたこの進化は、戦後のR-Type コンチネンタルから現行モデルのコンチネンタルGTに至るまで、大きな影響を与えました。

オリジナルのコーニッシュは、第二次世界大戦が勃発した1939年に、フランスで公道テストを行った際の交通事故で大きな損傷を受けました。その後、修理のため当時ダービーにあったベントレーの工場にシャシーが持ち込まれました。しかし、1939年の爆撃で破壊されてしまい、今日まで表舞台に登場することはありませんでした。

コーニッシュの再生プロジェクトは、もともとW.O.ベントレー記念基金とヘンリー・ロイス卿記念基金が数



年前に始めたものでした。2018年2月にベントレー モーターズの会長兼CEOにエイドリアン・ホールマーク氏が就任すると、これをベントレーの社内プロジェクトに移管。100周年である2019年に発表すべく、レストア作業が行われてきました。

ホールマーク会長は、「コーニッシュは、現在まで続くベントレーのデザイン言語に大きな影響を与えた、我々の歴史には不可欠なモデルです。この再生プロジェクトによって、マリナーが持つレストア技術の高さも示すことができました」などとコメントしています。



先進運転支援システム（ADAS）の落とし穴

安全安心、そして快適なドライビングを手助けしてくれる先進運転支援システム（ADAS）。

他のクルマや人との衝突を回避するために作動するAEB（衝突被害軽減自動ブレーキ）をはじめ、前走車に一定距離で追従するACC（アダプティブ・クルーズ・コントロール）などが数多くのクルマに採用されるようになってきました。しかし、そんな先進運転支援システム（ADAS）は、完璧ではありません。

作動しないケースも非常に多いのです。では、こういったときに作動しないのか、その理由は何かを考えてみましょう。

また、作動しないケースをお客様に理解していただくため、確実に説明するようにしてください。



作動する対象が限定的である

先進運転支援システム（ADAS）の中で、あると安心なのがAEB（衝突被害軽減自動ブレーキ）。しかし、これは、どんな状況でも必ず作動するものではありません。「歩行者」や「クルマ」といった、あらかじめ決められた対象にしか作動しません。その対象は車種によって異なっているため、「自転車」が含まれていたり、いなかったりします。また、多くの場合、「壁」は対象外だったりします。「壁」への衝突を回避するには、AEB（衝突被害軽減自動ブレーキ）とは別の機能を利用することがほとんどです。搭載されている先進運転支援システム(ADAS)は、いったい何が対象なのかを確認するようにしましょう。



車種によって、何を検知するのが異なっているので、利用前に確認が必要となる。

いつでも、どこでも作動するわけではない

先進運転支援システム（ADAS）の機能の多くは、作動条件が決められています。そして、その条件外では作動しないようになっています。たとえば、ある車種のAEB（衝突被害軽減自動ブレーキ）は10km/h以上、ステアリング・アシストは60km/h以上というように、条件が決められていることがあります。これも車種ごとに速度が異なるため確認が必要になります。「作動しなかった!」と思ったら、作動条件に合致しなかったということもあるのです。また、カメラ類を使うシステムの場合は、大雨で視界が悪くなると、誤作動を避けるためにシステムを停止させることもあります。雨や雪、霧などでセンサーが十分に働かないときがあると理解してください。

作動しても必ず回避できるわけではない



システムが正常に作動しても、雪の坂道など路面状況によっては停止できない可能性も。

先進運転支援システム（ADAS）は作動しても、“絶対に”事故を回避できるわけではありません。たとえば雪道などで路面が滑りやすいときは、AEB（衝突被害軽減自動ブレーキ）が作動しても、必ずしもぶつかる前に停止できるとは限りません。同じように速度が高すぎても、停まり切れないときもあります。あくまでもAEB（衝突被害軽減自動ブレーキ）は、文字通りに“被害を軽減する”ものだと思っておきましょう。

センサーによって得意・不得意がある

最近のクルマには、数多くのセンサーが搭載されています。カメラ、ミリ波レーダー、赤外線レーザー、ソナーといったものです。複数のセンサーを利用するのは、それぞれに得手不得手があるからです。例えば、ミリ波レーダーは遠くの硬いものを識別するのは得意ですが、それが何であるかを判別できません。そこでカメラを併用することで、クルマなのか建造物なのか歩行者なのかを判別します。路面の白線もカメラがないと識別できません。そういったセンサーごとの得意・不得意をカバーするために複数のセンサーを併用しているのです。



ミリ波レーダーは、遠くの物体を認識するのが得意。ただし、何であるかは判別できない。



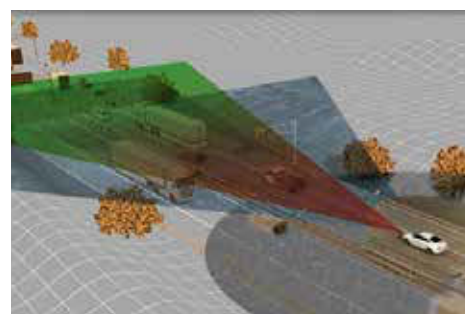
カメラはモノの識別に必須。ところが雨や逆光などで視認性が悪くなると正常に働かない。



赤外線レーザーは近距離が得意。ライダーと呼ばれる次世代型は遠距離も対応するが高額。



ソナーは車両の周囲数メートルを監視する。安価だが認識精度が高いわけではない。



複数のセンサーを併用することによって死角をカバーするのが最近のトレンドとなる。