

RETAILER ACADEMY NEWS

Sep 2017 | Bentley Motors Japan



ベントレー モーターズは9月12日、ドイツのフランクフルトで開催されたフランクフルトモーターショーで新型コンチネンタル GT を世界で初めて公開しました。

アンヴェール時には、ベントレー モーターズのウォルフガング・デュルハイマー会長兼 CEO が、次のスピーチを行いました。

「今日、この瞬間はベントレー モーターズのあり方を明確にするものです。私たちは近年の成功事例を踏まえ、ラグジュアリー グランドツアラーの新たな基準を設定するこの新型車とともに未来を見据えています。特別なデザイン、テクノロジー、イノベーションにおいて究極と言える私たちのモデルをご紹介します。

ベントレー モーターズがコンチネンタル GT を世に送り出したのが2003年。このモデルにより、マーケットに“ラグジュアリー グランドツアラー”という新たなセグメントを創出しました。そして今日、私たちはこのセグメントを再定義したことを確信しています。初代のリリースから14年間、他のあらゆるグランドツアラーのベンチマークであり続けたコンチネンタル GT に取って代わるモデルを、我々ベントレー モーターズが発表できることを、非常に光栄に感じています。

もはや伝説とも言えるコンチネンタル GT は第3世代に突入しますが、いずれも英国でデザイン、設計、手作業で仕上げられてきました。最高レベルの注意が払われた細部や芸術性、最先端技術がブレンドされ、これまで製造されてきたグランドツアラーの中でも最高のモデルに仕上がっています。

9月分のオーダーはショールームカーとデモカー（すべて First Edition）のみで、10月分からお客様向けのオーダーを開始する予定です。デリバリーは、ショールームカーとデモカーが3月以降予定、お客様向けは4月以降の予定です。詳細が決まり次第、ベントレー モーターズ ジャパンからあらためてお知らせいたします。





ドイツ車を中心に注目の新型車が登場 フランクフルト・モーターショー 2017

去る9月14日から24日にかけて、第67回フランクフルト・モーターショー（IAA）が開催されました。2年に1度開催されるIAAでは、毎回地元のドイツ車メーカーが数多くの新型車を発表します。今回は以前に増してEV/PHEVの発表が多く、将来のE-モビリティに向けて着実に歩みを進める各社の姿勢が伺えました。もちろんショーの華というべきスポーツカーや高級車のワールドプレミアも豊富でした。今回はベントレーの競合メーカーが発表した新型車をご紹介します。

BMW Concept X7 iPerformance

BMW コンセプト X7 iパフォーマンス



BMWがラグジュアリー SUVセグメントに投入する予定のコンセプトモデル。BMW X7は、現在のBMW X5の上に位置する同社の最高級SUVで、6人の乗員が快適に移動できるための大きなボディサイズと上質なインテリアを備えています。パワートレインは、BMWツインパワーターボエンジンに電気モーターを組み合わせたプラグインハイブリッドで、2018年に発表される予定の市販モデルでは、それ以外のパワートレインも設定されると思われます。いずれにしても、この大型SUVは同社の歴史に新たな1ページを記すモデルとなるはずです。

ベントレーに対する影響は？

ラグジュアリー SUVセグメントに投入されるBMW X7は、ベンティガと直接対抗する存在であり、3列シートの6人乗りという仕様はベンティガにはない特長です。このモデルはまた、将来登場するロールス ロイス製SUVモデル「カリナン」のベースとなる可能性が高いため、今後の動向を注視すべき存在です。

Audi R8 V10 RWS

アウディ R8 V10 RWS



アウディのミッドシップスポーツカーであるR8の最新作は、アウディ R8 LMSレーシングカーのドライビングコンセプトを公道モデルとして実現した、同社の市販モデルとしては初の後輪駆動モデル。全輪駆動から後輪駆動への変更により、車重はアウディ R8 クーペ V10 から50kgの軽量化を実現。シャシーも後輪駆動専用のチューニングが施されています。クーペ/スパイダーともに999台の限定生産となり、ベース車両の価格はクーペが140,000ユーロ（約1,848万円）、スパイダーが153,000ユーロ（約2,020万円）です。

ベントレーに対する影響は？

540ps、540Nmを発揮する5.2L V10エンジンは、このセグメントでは少数派となった大排気量の自然吸気エンジンであり、後輪駆動の稀少性もスポーツカー好きにとっては魅力的です。とはいえ、基本的に限定生産モデルであり、日本市場の割当台数も少ないと思われるため特に影響はないでしょう。

Mercedes AMG Project ONE

メルセデスAMG プロジェクト ONE



今回のショーの華は、メルセデスAMGの創業50周年を記念して製作されたこのショーカー。圧倒的な高性能と高効率を両立した、公道走行可能な2人乗りF1マシンといえるモデルです。同社のF1チームと共同開発されたパワーユニットは、F1マシンと同じ1.6L V6直噴ターボ+ハイブリッドで、トランスミッションは自動モードも選択可能な8速マニュアルトランスミッションが装備されます。最高出力1,000ps以上、最高速度350km/h以上という圧倒的な高性能と、25kmまでゼロエミッション走行可能な環境性能が特長です。

ベントレーに対する影響は？

2基の電気モーターでフロントを駆動し、リアはF1譲りのパワーユニットで駆動するというメカニズムは、ある意味F1マシン以上の高スペック。車両価格は3億円以上といわれており、市販されればブガッティ・シロンと同様に世界最高峰のスペックを持つスポーツカーとなります。

Ferrari Portofino

フェラーリ ポルトフィーノ



今年で創立70周年となるフェラーリは、3月のジュネーブに続いて2度目のワールドプレミアとなるポルトフィーノを発表しました。フェラーリ・カリフォルニア Tの後継モデルとなるこのモデルでは、ボディシェルの全コンポーネントが再設計され、軽量化とねじれ剛性の強化を実現。3.9L V8ツインターボエンジンは、従来比40cvアップとなる600cvに向上しています。シャシーも最新世代にアップデートされ、新たに電動パワーステアリングを採用。高性能と快適性をさらに高めたクーペカブリオレのGTモデルです。

ベントレーに対する影響は？

クーペカブリオレの2+2モデルとして多用途性を特長とするポルトフィーノ。とはいえ、後席スペースはラゲッジスペース程度でしかなく、事実上はFRの2シーターロードスターです。ソフトトップを備えるフル4シーターのコンチネンタルGTコンバーチブルのほうが、エレガンス性、実用性ともに上回っています。

Porsche Cayenne Turbo

ボルシェ カイエン ターボ



ボルシェのSUVモデルとして高い人気を誇るカイエンが第3世代に生まれ変わりました。新型カイエンでは、全車にパワフルな6気筒ターボエンジンを搭載。新たに8速ディプトロニックSトランスミッション、リアアクスルステアリングなどが装備されています。IAAで発表されたトップモデルのカイエン ターボでは、550psを発揮する4L V8ツインターボエンジン、3チャンバーエアサスペンションを備えたアクティブシャシーシステム、高性能ブレーキ、それにアクティブリアスポイラーなどを備え、スポーツカー顔負けの性能を発揮します。

ベントレーに対する影響は？

新型カイエンでベンティガと直接競合するのは、トップモデルのカイエン ターボです。動力性能では大きく向上しましたが、SUVスポーツカーのカイエンと、6L W12気筒エンジンの豊かなトルクを特長とするベンティガでは、走りの個性がまったく異なるSUVといえます。

Lamborghini Aventador S Roadster

ランボルギーニ アヴェンタドール S ロードスター



同社のフラッグシップとなる高性能モデル、アヴェンタドール Sに、オープンモデルのロードスターが追加されました。最高出力740ps、最大トルク690Nmを発揮する6.5L V12自然吸気エンジンのスペックはクーペと同一。着脱式ルーフパネルの重量は6kg未満で、車体各部の強化などにより、車重はクーペより50kg増となっています。動力性能は、最高速度はクーペと同じ350km/h以上で、0-100km/h加速はクーペより0.1秒遅い3.0秒。価格はクーペの44,904,433円に対し、46,267,692.00円と発表されています。

ベントレーに対する影響は？

スーパースポーツカーセグメントのモデルのため、ランボルギーニのミッドシップV12モデルは、基本的にベントレーと直接競合することはない存在です。ただ、6.5Lの大排気量を備えるV12自然吸気エンジンは今や稀少性の高い存在であり、唯一無二のロードスターとして購入を検討する可能性はありそうです。

COMPETITORS INFORMATION

BMW M5

新型 BMW M5



BMWは、ラグジュアリーセグメントにおけるラインアップ拡充を計画しています。今回のショーではSUVのX7とクーペの8シリーズをコンセプトモデルとして発表。そして市販モデルでは、5シリーズ セダンをベースにした新型M5を発表しました。第6世代となる新型 M5は、M xDriveと呼ばれるスポーツ全輪駆動システムを新たに装備。エンジンは4.4L V8 ツインパワーターボで、最高出力600 ps、最大トルク750 Nmを発揮。8速 M ステップトロニック トランスミッションとの組み合わせにより、0-100km/h加速3.4秒の動力性能を誇ります。

ベントレーに対する影響は？

新型M5は、競合するメルセデス AMG E 63 S 4MATIC+ やアウディ RS6 と同様に全輪駆動システムの新採用が最大の特長。後輪駆動にもできるシステムが目新しいところです。動力性能はフライングスパー V8 S をやや上回り、走りの魅力という点においては強力な存在です。

Porsche 911 GT3 Touring package

ポルシェ 911 GT3 ツーリングパッケージ



ポルシェ 911 GT3 の6速マニュアルトランスミッション車両にのみ設定されるこのパッケージは、固定式リアウィングの代わりに、911 カレラと同じ可変リアスポイラーを備えた、控えめなエクステリアが最大の特長。2015年に限定発売されたポルシェ 911 R と同様の内容です。内装もレーシーなアルカンターラから上質なレザーに置き換えられ、GTモデルのような雰囲気醸し出しています。500psを発揮するエンジンは911 GT3 RS と同じ。0-100km/h加速は3.9秒、最高速度は316km/hと発表されています。

ベントレーに対する影響は？

911 GT3のスペックはそのままに、控えめなエクステリアと上質なインテリアを備えたこのモデルは、純粹主義のポルシェ 911 ファンのみならず、高性能GTを求めるユーザーに広くアピールする内容です。自然吸気エンジンと6速MTの組み合わせは、スポーツカー好きにとって最後の聖地といえるでしょう。

Mercedes-Benz S-Class Coupé / Cabriolet

メルセデス・ベンツ Sクラス クーペ/カブリオレ



ダイムラーグループは、Sクラス・ファミリーのラインアップを強化。新型Sクラス セダンのプラグインハイブリッドモデルとなるS 560 e を発表したほか、フェイスリフトを行なったSクラス クーペおよびSクラス カブリオレを発表しました。新型Sクラス クーペ/カブリオレでは、新型Sクラス セダンと同じ最新世代のインテリジェントドライブを装備。エクステリアではフロント周りを中心としたリニューアルと、新しいOLED (有機EL) テールランプの標準装備、そしてAMGモデルではパナメリカーナグリルの採用が特長です。

ベントレーに対する影響は？

インテリジェントドライブを最新世代にアップデートした新型Sクラス クーペ/カブリオレは、インテリアにおいても新型Sクラス セダンと同様の改良が行われています。インフォテインメントシステムとテレマティクスサービスの拡充は、ベントレーにはない大きな強みといえるでしょう。

OPTION

新型コンチネンタル GT FIRST EDITION の追加装備

新型コンチネンタルGTは、2017年9月生産分から18MYの期間でFIRST EDITIONの発注が可能です。オプション価格は¥6,170,000 (税込) です。なお、9月中にオーダーいただくショールームカーとデモカー（デリバリーは2018年3月以降の予定）はすべてFIRST EDITIONとなります。ここではFIRST EDITIONの追加装備をあらためて紹介します。



EXTERIOR

- FIRST EDITION エクステリアバッジ
- LED ウェルカムランプ by Mulliner
- Welcome ライト
- Mulliner ドライビング スペシフィケーション (ブラック&ポリッシュ仕上げアロイホイールを含む)



SAFETY

- ツーリング スペシフィケーション
- シティ スペシフィケーション

INTERIOR

- コントラストステッチ
- コントラストステッチ入りダイヤモンド イン ダイヤモンドキルティング
- FIRST EDITION エンブレム (シート表皮への刺繍)
- FIRST EDITION フェイシアバッジ
- FIRST EDITION 刻印入りステッププレート
- ディープパイルフロアマット (フロント)
- ベントレー ローティング ディスプレイ
- ムードライティング スペシフィケーション
- フロントシート コンフォート スペシフィケーション



新型コンチネンタルGTが受け継いだモチーフ

8月29日（日本時間8月30日）に発表され、フランクフルトモーターショーでワールドプレミアされた新型コンチネンタルGT。そのエクステリアデザインには、従来型などから受け継いだ「ベントレーのDNA」とも言えるモチーフが散りばめられています。



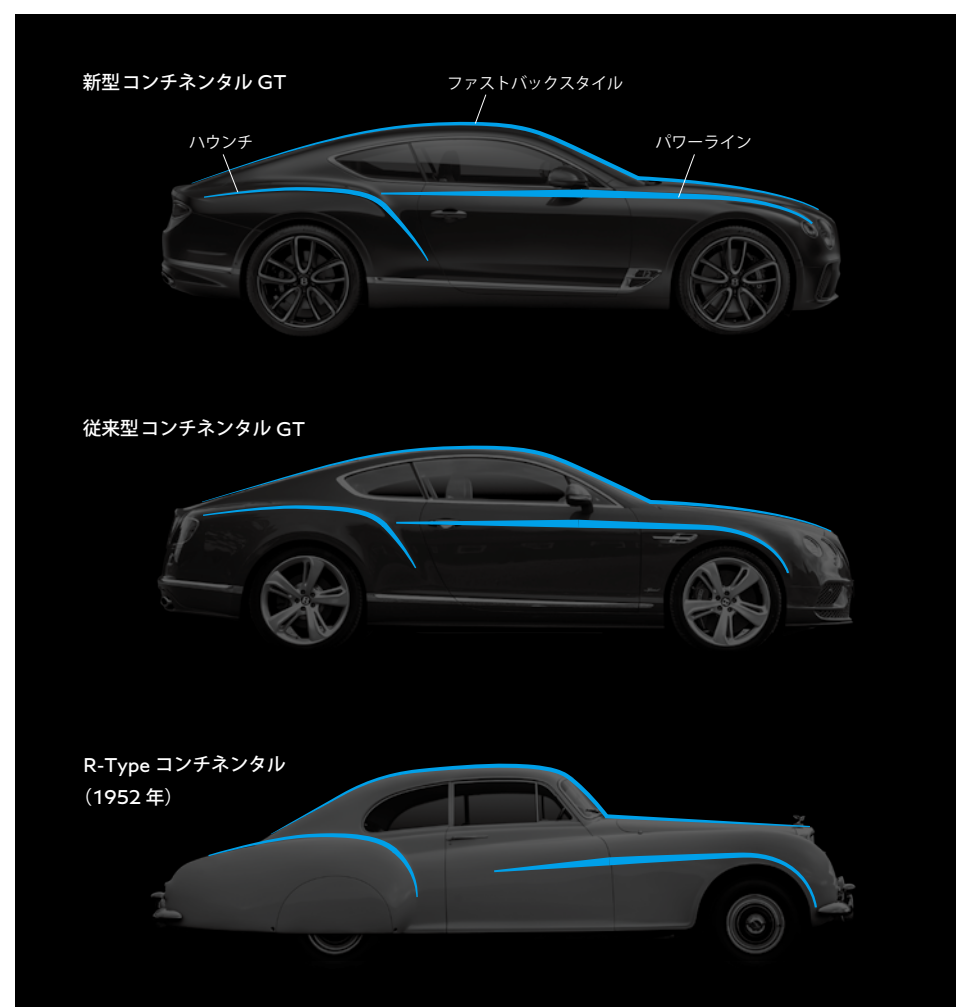
新型コンチネンタルGTのボディ

新型コンチネンタルGTボディ表面は、ジュラルミンがむき出しだったかつてのプロペラ航空機の機体からインスピレーションを受けています。特にサイドの曲線は、航空機の胴体骨格に貼られた外装板を思わせる秀逸な曲面を描いています。



1 パワーライン

フロントフェンダーからリアフェンダーの手前までのプレスライン。R-Typeコンチネンタルから初代、2代目と受け継いできた伝統のデザイン要素です。



2 ハウンチ

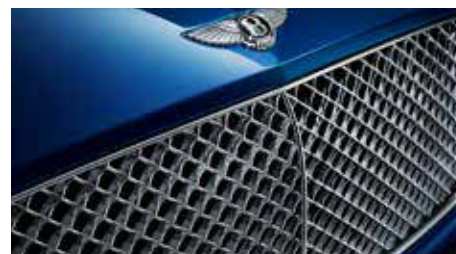
筋肉質なリアフェンダーを演出するプレスライン。コンチネンタルシリーズはもちろんですが、ミュルザンヌやフライングスパー、ベンティガにも採用されているベントレーの代名詞の1つです。

3 ファストバックスタイル

ルーラインからトランクリッドエンドまでなだらかな傾斜を描くボディ形状を「ファストバック」と呼びます。R-Typeコンチネンタルから受け継がれたベントレーのクーペのDNAと言えます。

4 マトリックスグリル

言わずと知れたベントレーの代名詞。1920年代のル・マンで活躍したレースカーが先行車の跳ね上げる飛び石からラジエーターを守るために生まれました。



5 丸型4灯ヘッドランプ

かつてのレースカーが大型の丸型ヘッドランプを使用していたことから、市販車にも用いられるようになりました。新型コンチネンタルGTはこれを踏襲しつつ、クリスタルカットという新たなデザインを完璧に融合させています。





ステファン・シーラフが語る 未来への新たなビジョン

ベントレー モーターズのデザインディレクターで Mulliner のヘッドも統括することになったステファン・シーラフ氏。
彼がどんなことからインスピレーションを得て、ベントレーの歴史をどのように理解し、最高級ブランドのデザインの未来を
どのように考えているかを紹介します。

インスピレーションはどこにでもある

「私は今、ラグジュアリーブランドの一員として仕事をし、私の考える
方向にお客様の期待を変化させつつあることに大変満足しています」

シーラフ氏はアウディのデザインディレクターとして過ごした5年間に
カーデザイン全般について経験を積みましたが、彼の自動車業界にお
ける経験という点ではより大きな絵を描いています。このレベルでの
デザインには、さらに全体的なビジョンが必要とされ、あらゆるもの
から影響を受けることになります。

「例えば昨日、私はロンドンで行われたヴォーグ誌のファッション
ショーに行ってきました。ファッションの世界はカーデザインよりも



変化が早く、大きなインスピレーションを私に与えてくれます。それ
に私は優れた建築—航空機のデザインなどもですが—を見るのも好
きです」

前を見つめてきた歴史

こういった影響は、100年近くの歴史の中で、ひと目でベントレーだ
とわかる特徴を守り続けてきたベントレーブランドに対する尊敬の念
に基づいていなければなりません。シーラフ氏の仕事では、数年先ま
で見据えることが要求されますが、彼が現在実践していることの1つ
に、ベントレー初期の遺産に目を向けることです。

「Mulliner が製作した R-Type コンチネンタル（1952 年）は、当時とし
ては実に革新的なクルマでした。美しいプロポーションと独自の表面
処理、これらの特徴は今日のベントレーにも見て取ることができます
し、将来においても長く受け継がれていくものだと考えています」

並外れたブランドのための並外れたデザイン

ベントレーの未来のデザインにおけるビジョンは、何がこのブランド
を独特のものにしていくかという明確な考え方に基づいています。

「私にとっては、革新とクラフトマンシップを秘めた素晴らしいエクス



テリアデザインこそが、製品そのものを前に進ませるものだと思っ
ています。このテクノロジーと情熱こそが、最終的にベントレーを並外
れたブランドにするのです」

シーラフ氏のこのコメントを受けて、ベントレー モーターズのウォル
フガング・デュルハイマー会長兼 CEO も「ベントレーは今、当社史上
最も重要な局面に入っています。経験豊かなシーラフ氏が、未来のベ
ントレーのデザインを引っ張ってくれる完璧な存在だと考えています」
などと話しています。

最後にシーラフ氏はこう締めくくっています。

「私のキャリアを通じての夢は、伝説的な英国車ブランドで仕事をす
ることでした。そして今、その夢が現実のものとなっています」

DIGITAL

新型コンチネンタル GT がアプリで登場 ベントレーを収録したゲームもリリース



過去にさまざまな賞を受賞しているアプリ開発会社の BOYD 社とベントレー モーターズはこのほど、
新型コンチネンタル GT の発表を記念したコラボレーションとして、BOYD のタブレット用アプリ内に
コンチネンタル GT のコンテンツが登場しました。各部をタップすると詳細な説明のウィンドウがポッ
プアップするだけでなく、動画や音声も再生されるものもあります。また、トランクのコンテンツでは、
空のトランクを上方にスワイプするとゴルフバッグを積載したトランクが表示されるほか、ヘッドランプ
のコンテンツではヘッドランプをタップすると点灯イメージが表示されます。

そして、さまざまなアップデートが加えられてリリースされたレースゲーム『Sports Car Challenge 2』
では、コンチネンタル GT V8 (624) とコンチネンタル Supersports ISR が収録されています。いず
れもボディカラーやホイールなどを好みの仕様に変えることができ、レースに加えてタイムアタックや
スラロームなどで操作することもできます。

両アプリともに App Store からダウンロードが可能ですので、リテラーの皆様にはアプリをお試
しいただくとともに、興味を持っていただけそうなお客様にご紹介ください。



※ デバイスや OS のバージョン
によっては正常に作動しな
い場合があります。詳細は
アプリ開発元にお問い合わせ
ください。

COLLECTION

ベントレー コレクションに新作を追加 フランクフルトで女性用 ハンドバッグなどを発表

新型コンチネンタル GT の発表で大きな注目を集めたフランク
フルトモーターショーのベントレーブース。車両と同じ9月12
日に、ベントレー コレクションの新作も発表されました。

新たにコレクションに加わったのは、女性用のハンドバッグや
トートバッグなど。ベントレーのクラフトマンシップをもとに、
コンチネンタル GT の現代的なラインを反映しながらも、格
調高いスタイルと優雅さを醸し出すよう最新の注意を払って作
られています。素材には徹底的にこだわり、最高品質のイタ
リア製レザーを使用。裁断・縫製も高度に熟練した職人の手
によるもので、いずれの製品も1つ仕上げるのに15～20時
間がかかれています。

バッグの至る所にマトリックスグリルのモチーフやクロスステッチ、ダイヤモンドキルティングといった
ベントレーの象徴的なモチーフが配されています。高い実用性を誇りつつ、美しさを兼ね備えたこれ
らのバッグは、他人と同じものを持ちたくない女性にとってぴったりです。



デュアル・クラッチ・トランスミッション

先のIAAフランクフルトモーターショーで正式発表された新型コンチネンタルGT。
そのトランスミッションには、ベントレー初となるDCT（デュアル・クラッチ・トランスミッション）が採用されています。
今回の基礎知識では、そのDCTの歴史や基本的な構造、メリット/デメリットについて知識を深めておきましょう。



DCTとは？

DCTは、トルクコンバーター式AT（以下トルコン式AT）やCVTとは根本的に異なり、マニュアルトランスミッション（以下MT）と同様のクラッチやギア構造を維持しながら、オートマチック走行を可能としたトランスミッションの総称です。ポルシェのPDK、フォルクスワーゲンのDSG、アウディのSトロニック、三菱のツインクラッチSSTなど、メーカーによって呼び名は様々ですが、基本的には同じものです。

1980年代にポルシェがレーシングカーに採用したのが始まりで、市販車では2003年のフォルクスワーゲン・ゴルフR32のDSG（ダイレクト・シフト・ギアボックス）が初。以降、MTやトルコン式ATに比べてシフトアップ時間が大幅に短縮できることから、スポーツモデルを中心に採用車種が増えて行きます。

アクセルをほとんど戻すことなくシフトアップできることから、特にターボエンジンとの相性が良いのが特徴。欧州では、ダウンサイジングターボエンジンの登場に伴って小型車まで広く普及し、現在に至っています。その一方で、ヨーロッパに比べて早くからトルコン式ATが普及、進化したアメリカと日本では、欧州ほどDCTの採用が広がっていないのが実情です。

■ DCTを採用する主な競合車

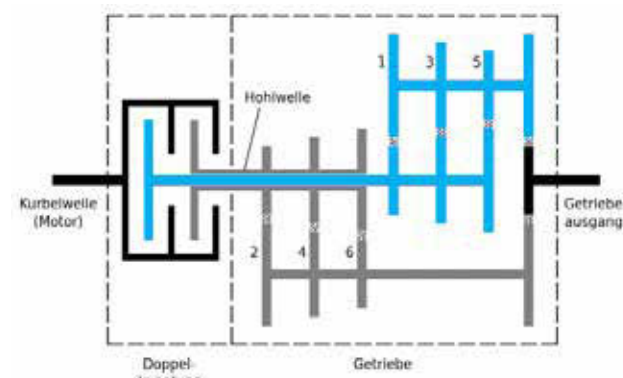
アウディ	R8クーペ
ポルシェ	911、パナメーラ
メルセデス・ベンツ	AMG GT
フェラーリ	488GTB、GTC4ルッソ
ブガッティ	ヴェイロン
マクラーレン	MP4-12C

基本構造

MTは、クラッチを介してエンジンの動力を受け取るメインシャフトと、そのメインシャフトの回転を駆動輪へと伝えるカウンターシャフトで構成されています。メインシャフトとカウンターシャフトは歯数の異なる複数のギアを持ち、その組み合わせを変えることで1速、2速、3速……と変速していきます。

DCTではそのメインシャフトを二分割し、片方のシャフト（説明上以下A）に奇数ギアを、もう片方のシャフト（同B）に偶数ギアを配置。A、Bそれぞれにクラッチを備えています。

走行モードに入るとAの1速がスタンバイし、アクセルを踏むと自動的にAのクラッチが半クラッチ状態を作り出してスタートします。それと同時にBの2速がスタンバイしており、シフトポイントに来る、あるいはドライバーがシフトアップ操作を行うと、AからBへクラッチを繰り替えて2速にシフトアップ。その後はアクセル開度やエンジン回転数、その推移によって加速中であるとECUが判断するとAの3速がスタンバイ、減速中と判断すればAの1速がスタンバイ…という動きをします。



ATよりも軽く、MTと同等の伝達効率でオートマチック走行ができることから、元々MT志向の強いヨーロッパで一気に広まりました。

メリットとデメリット

メリット

クラッチを切り替えるだけで瞬間的に変速できるため、加速時において駆動力が途切れることなく効率的でシームレスな加速が可能になります。そのため、MTやトルコン式ATに対して加速性能や燃費が向上するのが一般的で、新型コンチネンタルGTも従来型に比べて燃料消費量を約17%低減させています。

加速時にアクセルを戻す時間が圧倒的に少なくなるため、特にターボエンジンとの相性が良好なのも特長です。

デメリット

シフトダウン時は、途中にエンジン回転数を合わせるブリッピング時間が必要となるため、加速時ほどの時間的メリットはありません。また、自動とはいってもクラッチの断続やギアシフトという機械的な動きがあるため、トルコン式ATに比べると振動やショック、ギクシャク感が多少なりとも残ってしまいます。

フェラーリやランボルギーニといった純スポーツカーではこのデメリットを無視していますが、ベントレーでは最高級のラグジュアリー グランドツアラーとして快適性も追及。新たにデュアルマスフライホイールを採用することで、DCT特有の“粗さ”を解消しています。



デュアルマスフライホイール

デュアルマスホイールは、一般的な円盤状のフライホイールを2枚に分け、その間にスプリングを噛ませて接続したフライホイールの総称です。2枚のフライホイール間に設置されたスプリングが、シフトチェンジによるショックや減速時のバックトルクを吸収。走行快適性を高めると同時に、駆動系を保護する役割も担っています。