

RETAILER ACADEMY NEWS

Feb 2025 | Bentley Motors Japan

新型コンチネンタルGT お客様の質問にはどう答える？

2024年6月に発表されて以来、世界中のベントレーファンの注目を集めている新型コンチネンタルGT。同モデル初のハイブリッドということもあり、お客様からさまざまな質問が寄せられています。今回は、多く寄せられることが予想される質問に対し、ベントレー モーターズとして推奨する回答例をあらためてご紹介します。

デザイン

Q 新型コンチネンタルGTが、まったく新しいデザインを採用しなかったのはなぜですか？

A 新型コンチネンタルGTのデザインで最も重視したのは、一目でコンチネンタルGTであることがわかることでした。コンチネンタルGTは初代からユニークなシルエットを備えており、新しい第4世代モデルであることがわかると同時に、まぎれもなくコンチネンタルGTとわかるような、新鮮でコンテンポラリーなデザインが採用されました。

A 新型コンチネンタルGTは、よりモダンなデザインが際立っています。楕円形のシングルヘッドランプと、それと交差する印象的なアイブローが、新型コンチネンタルGTのフロントマスクに凛とした表情を与えています。ベントレーにとっては革新的な新デザインであり、この20年間で最大の自己表現と言っても過言ではありません。



Q レーダーがグリルの片側にあるのはなぜですか？なぜ左右対称にできなかったのでしょうか？

A 技術的な理由により、レーダーはこの場所に設置しなければなりません。スタイリングは多少損なわれるかもしれませんが、それを補って余りあるメリットがもたらされています。ブラックライン スペシフィケーションを選択いただくと、レーダーが目立つのを軽減できます。



Q ハイブリッド化してバッテリーが搭載されたことにより、トランク容量は減りましたか？

A 減りました。重量増やダイナミクスへの悪影響を避けるために、これを回避する現実的な方法はありません。25MYのトランク容量は、GTが260リットル、GTCが134リットルです。トランク容量はわずかに小さくなりましたが、トランクのスペースを最も効率的に活用できるレザー ラゲッジ セットをご紹介します。なお、25MYのGTでも、ゴルフバッグを積載することが可能です。



Q インテリアデザインが第3世代からほとんど変わっていないのはなぜですか？

A コンチネンタルGTは、自動車のインテリアとして世界最高峰であることが広く認められており、数々の受賞歴のあるローテーション ディスプレイなど、ベントレーが誇る装備を維持することが重要と考えました。そのため、キャビンのコアアーキテクチャーは第3世代を踏襲しています。しかし、お客様が見たり触れたりする表面の大部分には、新しいキルティング パターンやカラー、仕上げを採用してアップデートしています。モダナイズされたキャビンには、より若々しい雰囲気が漂っています。





新型コンチネンタルGT お客様の質問にはどう答える？

パフォーマンス

Q 新しいハイブリッド パワートレインは重いのでしょうか？先代モデルと比較すると、重量増はどれくらいでしょうか？

25MYの新型コンチネンタルGTは、先代モデルのW12エンジン搭載モデルと比べて197kgの重量増となりました。ベントレーモーターズは、ハイブリッド化は全体的に見てメリットが大きく、重量増などのデメリットを大きく上回る選択だと考えています。重量に関するお問い合わせには、重量が増加した事実をお伝えしたうえで、下記のような説明を加えてください。

A ハイブリッド化により、ほぼ完璧な50:50の前後重量配分を実現しており、新しいダンパーを含む先進のシャシー システムにより、この重量配分のメリットを最大限に活用しています。

A 重量増となりましたが、俊敏性と応答性に優れています。パフォーマンスが向上しただけでなく、EVモードでは最大80kmの航続距離を実現しました。

A モーターをエンジンとトランスミッションの間という車体中央かつ低い位置に、バッテリーはトランクフロアの下に配置したことで、低重心化を実現しました。

A フロント寄りだった重量配分がリア寄りに改められたことで、従来のコンチネンタルGT スピードよりもコーナリング性能が向上しました。



Q W12エンジン搭載の従来型コンチネンタルGTの快適さを高く評価しているのですが、新しいサスペンションを採用した新型GTでは乗り心地は異なりますか？

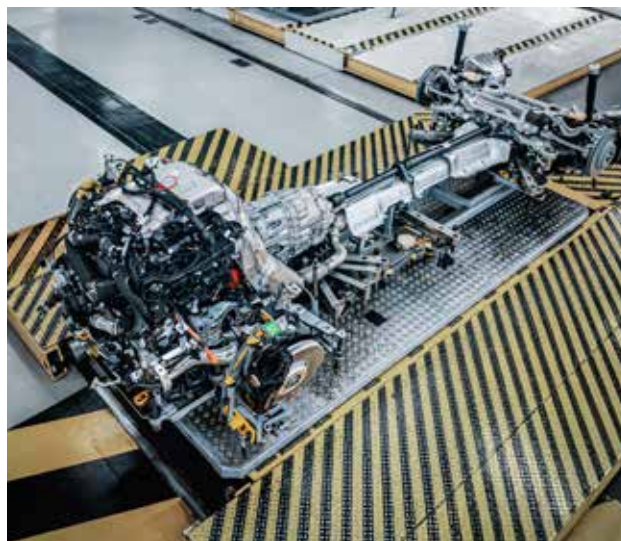
A 第3世代の最高のシャシーであったコンチネンタルGT スピードのシャシーをベースに、第4世代のシャシーを開発しました。新採用のダンパーを核とする新しいシャシーは、ベントレー史上最も洗練されたサスペンションシステムとなりました。このツインバルブダンパーを備えた新シャシーにより、コンフォートモードではより洗練された乗り心地を、スポーツモードではより高度なハンドリングと俊敏性を実現しています。



Q 6.0リッター W12エンジンを搭載したコンチネンタルGTに非常に満足しています。新しいハイブリッド パワートレインは、現在私が乗っている車のエンジンと比べてどこが優れているのですか？

A 新型コンチネンタルGTに搭載されるウルトラ パフォーマンス ハイブリッド パワートレインは、ガソリンエンジンとモーターの力を組み合わせることで、これまでのどのベントレー製エンジン（スーパースポーツ含む）よりも優れたパフォーマンスを発揮します。

一方で、ベントレー史上最も効率的なパワートレインでもありません。高速道路などで充電モードを使用すると、走行中にバッテリーを最大80%まで充電することが可能です。目的地周辺の市街地を電気だけで走行するにも、バッテリー残量不足を心配する必要はありません。



Q 新型コンチネンタルGT スピードの最高速度はどれくらいですか？

A 最高速度は、車両の重量と速度の関数として、タイヤの安全限界によって左右されます。22インチのサマータイヤを使用する場合、最高速度はコンチネンタルGT スピードが335km/h、GTC スピードは285km/hです。0-100km/h加速は、GT スピードが3.2秒、GTC スピードが3.4秒です。ちなみに、サウンドはW12エンジンよりも刺激的で魅力に溢れています。



テクノロジー

Q 充電にはどれくらい時間がかかりますか？

A 3kW充電器を使用すると、バッテリー残量10%から2時間45分でフル充電が可能です。走行中に充電できる「充電モード」を使用すると、最適な条件下では車両は9kWで充電され、残量

10%から約110分で80%まで充電できます。

充電モードで100%まで充電できない理由を尋ねられたら「効率が悪い」と説明してください。100%まで充電したい場合は、充電器を使用する必要があります。充電モードでの充電に最も適しているのは、高速道路などで巡航する場合です。エンジン回転数を効率的に利用して最適な充電が可能となります。市街地などで低速走行する際に充電モードを使用すると、エンジンに負荷がかかり、効率が悪くなります。



Q ワイヤレス接続でApple CarPlayを使用したいのですが、従来型のコンチネンタルGTは対応していませんでした。新型ではコネクテッド機能は進化していますか？

A もちろん進化しています。Apple CarPlayおよびAndroid Autoのどちらもワイヤレス接続で使用可能です。その他のコネクテッド機能も最新の仕様にアップデートされました。さらに、車内温度を事前に設定できるリモート キャビン コンフォートや、走行中のバッテリー充電を管理できるMy Bentley 充電など、ハイブリッド専用機能も追加されています。新しいMy Bentley App Studioも搭載しています。これにより、アプリを車両のシステムにダウンロードして、お手持ちのデバイスと完全に統合されたサービスを受けられるようになりました。例えば、サードパーティー製のナビゲーションアプリでも、燃料残量や航続距離といった車両のデータにアクセスできます。





CASE STUDY

さまざまな選択肢を用意
後期型に進化した
ポルシェ 911

ポルシェジャパンは同社の看板モデルとなる「ポルシェ 911」をアップデートした新型モデルを2024 年5月28日に発表。以降、モデルラインアップを更新し続けています。そこで今回は、製品内容をアップデートした後期型の各モデルについてまとめました。

ポルシェ 911(タイプ992.2)の進化点

SUMMARY	<ul style="list-style-type: none">4 灯のグラフィックを備えたマトリックスLED ヘッドライトを標準装備フロントのエアインテークを拡大し、新たにモデル専用バンパーを採用リアエンドではPORSCHE ロゴを統合したテールライトとナンバープレートの装着位置を高めた新デザインのバンパーを採用フルデジタルコックピットを911として初めて採用。12.6 インチの曲面ディスプレイは最大7 種類の表示が可能	<ul style="list-style-type: none">イグニッションスイッチは、キーを差し込むタイプから911 初採用となるスタートボタンに変更（911 GT 3 を除く）Apple CarPlay をより深く統合することで、Siri 音声アシスタントなどを介した車両機能の操作が可能インテリアは2 シーターとして標準設計。追加料金なしで2+2 シートの選択が可能（911 GT3 はGT3 ツーリングパッケージのみ）
---------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

911 カレラ
911 カレラ カブリオレ

2024 年5月29日受注開始

- 3.0L 水平対向6気筒ツインターボエンジンを全面的に刷新
- 911ターボ用のインタークーラーを採用し、エンジン上部のリアリッドグリルの真下に配置
- 先代の911GTS で用いられたターボチャージャーを新たに採用
- 最高出力は394ps、最大トルクは450Nmを発揮
- 0-100km/h 加速 4.1 秒（スポーツクロノパッケージ仕様車は3.9 秒）、最高速度は294km/h

PRICE	911 カレラ	16,940,000 円（税込）
	911 カレラカブリオレ	19,430,000 円（税込）

911 カレラ4 GTS
911 カレラ4 GTS カブリオレ
911 タルガ4 GTS

2024 年5月29日受注開始

- 2 輪駆動モデルと同様にリアアクスルステアリングを標準装備
- アンチロール安定化システムと高電圧システムの統合により、電気油圧制御システムを用いた緻密な制御が可能に
- フロントに装備した左右5 枚ずつの縦型アクティブ冷却エアフラップにより、空力性能と冷却性能の最適化を両立
- GTS 専用のスポーツエキゾーストシステムと、車高を10mm ダウンさせたPASM スポーツサスペンションを標準装備
- 特徴的なルーフシステムを備える「タルガ」は、タイプ992.2 ではGTS モデルにのみ設定

PRICE	911 カレラ4 GTS	23,650,000 円（税込）
	911 カレラ4 GTS カブリオレ	26,150,000 円（税込）
	911 タルガ4 GTS	26,140,000 円（税込）

911 カレラ GTS
911 カレラ GTS カブリオレ

2024 年5月29日受注開始

- 911の市販ロードカー初のハイブリッドを搭載。3.6L 水平対向6気筒エンジン+軽量ハイブリッドのパワーユニットを採用
- ジェネレーターとしても機能する新開発の電動ターボチャージャーにより、ターボラグを抑え、アクセルレスポンスを向上
- 8 速PDK に組み込まれたモーターが最大150Nm の駆動トルクを発生し、エンジンをアシスト。最大40kW の出力向上を実現
- システム合計出力は541ps、合計トルクは610Nm を発揮。先代モデルから61ps の出力アップ
- 0-100km/h 加速 3.0 秒、最高速度 312km/h

PRICE	911 カレラ GTS	22,540,000 円（税込）
	911 カレラ GTS カブリオレ	25,030,000 円（税込）

911 カレラ T
911 カレラ T カブリオレ

2024 年10月30日受注開始

- 911 カレラより40kg 以上軽量な車体と6 速マニュアルトランスミッションにより、ドライビングプレジャーを追求したモデル
- ボディバリエーションはクーペに加え、今回からカブリオレを追加
- 911 カレラと同じ最高出力394ps、最大トルク450Nm のエンジンを搭載
- マニュアルトランスミッションは従来型の7 速から6 速に変更
- 標準装備のスポーツクロノパッケージにより、0-100km/h 加速は4.5 秒（カブリオレ 4.7 秒）。最高速度は295km/h（同293km/h）

PRICE	911 カレラ T	18,650,000 円（税込）
	911 カレラ T カブリオレ	21,140,000 円（税込）

CASE STUDY

911 GT3
911 GT3 ツーリングパッケージ

2024年12月6日受注開始



- リアウィングを備えたサーキット志向の「911 GT3」と、控えめな内外装デザインの「911 GT3 ツーリングパッケージ」の2本立て
- 4.0L 水平対向6気筒自然吸気エンジンは最高出力510ps、最大トルク450Nmを発揮
- トランスミッションは7速PDKと6速マニュアルから選択可能。0-100km/h加速は3.3秒（6速MT 3.9秒）。最高速度は311km/h（同313km/h）
- 911 GT3に可倒式バックレストを備えたCFRP製の軽量スポーツバケットシートをオプション設定。サーキット走行に適したヴァイザッハパッケージも初採用。
- 911 GT3 ツーリングパッケージにはライトウェイトパッケージを設定。リアシートシステムをオプションとして初設定

PRICE	911 GT3	28,140,000円（税込）
	911 GT3 ツーリングパッケージ	28,140,000円（税込）

911 カレラ S
911 カレラ S カブリオレ

2025年1月9日受注開始



- 911 カレラと911 カレラ GTSの間を埋めるモデルとして、先代の911 カレラ GTSに匹敵するパフォーマンスを発揮
- 3.0L 水平対向6気筒ツインターボエンジンは、新しいターボチャージャーの装着と、チャージエア冷却の最適化を実施
- 最高出力は従来比30ps増しとなる480ps、最大トルクは530Nmを発揮。クーペの0-100km/h加速は3.3秒、最高速度は308km/h
- 20/21インチカレラ S ホイール、スポーツエグゾーストシステム、ボルシエトルクベクトリングプラス(PTV+)、ブラックのレザーパッケージなどが標準装備
- PCCB、PASM スポーツサスペンション、フロントアクスルのリフトシステム、HDマトリックスLED ヘッドライト、スポーツクロノパッケージなどをオプションで用意

PRICE	911 カレラ S	22,030,000円（税込）
	911 カレラ S カブリオレ	24,570,000円（税込）

HERITAGE

100年を超えるベントレー モーターズの歴史の中では、数々の名車が誕生し、世界中のお客様やファンに愛されてきました。ベントレーは現在、電動化への歩みを加速させて新時代の扉を開けようとしています。このブランドを作り上げてきた往年の名車をあらためてご紹介します。今回は8リッターです。

現代もそうであるように、当時もベントレーのお客様は究極のラグジュアリーとエフォートレスなパワーを求める方々が大半でした。1930年に発売された8リッターは、創業者W.O.ベントレーにとってのフラッグシップモデルでした。7,938ccの排気量は、6 1/2リッターの直列6気筒エンジンをボアアップすることで実現し、クランクケースには軽量化のためマグネシウム合金のエレクトロンが採用されました。飛び石からラジエーターを守るというレース由来のメッシュのストーンガードの代わりに、クロームのパーティカルヴェーンが採用されました。これは現代のベントレーに用いられているモチーフです。ロングホイールベースは、当時のお客様のフォーマルな車体への要望に対応するものでした。

8リッターの発売当時、W.O.は「私はかねてより静かに時速100マイル（約160km/h）で走行できる車を作りたいかったのだが、今それが実現した」と語っています。ベントレー モーターズは、8リッターはど



のボディタイプを選んでも時速100マイルで走行できる性能があることを保証しました。『Autocar』誌がW.O.自身が所有する8リッター（GK706）でテスト走行を行い、「自動車の最高の形…パフォーマンスだけ見ても、現在のどの車にも匹敵し、その先頭に立っている」と高く評価しました。

残念ながら、8リッターの発売は、その高いパフォーマンスや洗練性、盛り込まれた先進技術にもかかわらず、1929年のウォール街の大暴落に端を発する世界大恐慌の影響をまともに受けてしまいました。ラグジュアリーカーのフラッグシップモデルとしては不運かつ最悪のタイミング。当時はベントレー モーターズも財政難に陥っており、その後のオーナー交代へとつながっていく厳しい時代でした。1930年に誕生した8リッターですが、1932年までの間にわずか100台しか製造されることはありませんでした。

現在、ベントレー モーターズのクルー本社のヘリテージコレクションに收藏されている8リッターは、W.O.自身の愛車で『Autocar』誌も

テスト走行を行ったGK706です。ボディはH.J.マリナー社が手掛けたものです。ベントレー モーターズの精算後、所有者が数回変わりましたが、2006年にベントレー モーターズが買い戻し、丁寧なレストアにより復元されました。それ以来、ベントレー モーターズのCEOにとって象徴的な「社用車」となっています。



E-ACADEMY TOPICS

製品やブランドの理解を深めるために
E-Academyをご活用ください

ベントレー モーターズが提供しているEラーニング プログラムの「E-Academy」。

製品を販売するにあたっての知識や、100年以上の歴史を誇るベントレーというブランドの理解を深めるため、E-Academyを積極的にご活用ください。

1～2月掲載トレーニング情報

コンチネンタルGT開発者 インタビュー PODCAST



コンチネンタルGTの開発に携わったスタッフのインタビューをご覧ください。第4世代のモデルに込められた開発者の思いや意図をご確認ください。

ORBITシステム How-to Videos サービスアクティビティ作成



ORBITシステムのさまざまな機能を説明するアーカイブ動画が多数掲載されています。

コンチネンタルGT/GTC テクニカル e-Learning



第4世代のコンチネンタルGT/GTCについて、特に技術的な面にスポットをあてたe-Learningプログラムです。新型コンチネンタルGT/GTCを深く理解するうえで必要な情報が盛り沢山のため、必ず受講してください。

Commercial Foundation Assessment 開催 日本からは14人が合格

ベントレー モーターズは2025年2月3～6日、オンラインでCommercial Foundation Assessmentを開催しました。日本からも多くの皆様に参加いただき、UKトレーナーによるオンラインでの1 on 1の対話形式アセスメントでは、14人の皆様が見事に合格されました。

アセスメントに合格された皆様、おめでとうございます！

学習を継続し、次のステップとなるアドバンスレベルの資格取得を目指しましょう！

Commercial Assessment



■ 2025年コマーシャルアセスメント合格者

First Name	Last Name	Location
Shozo	Nishitani	Bentley Osaka
Kazuhiko	Hino	Bentley Osaka
Makoto	Kubo	Bentley Osaka
Takeshi	Miyasako	Bentley Hiroshima
Hiroshi	Muromachi	Bentley Tokyo
Hirokazu	Egami	Bentley Nagoya
Shigeki	Kato	Bentley Kobe
Kenji	Nakamura	Bentley Tokyo
Yasuyuki	Sato	Bentley Tokyo
Satoshi	Nakashima	Bentley Nagoya
Shinya	Yamada	Bentley Tokyo
Kazuki	Yamamoto	Bentley Tokyo
Hideaki	Sasaki	Bentley Yokohama
Yukishige	Kido	Bentley Nagoya

プラグインハイブリッド (PHEV) の特徴と カタログスペックの読み方

ハイブリッド (HEV) 車と電気自動車 (EV) の良いとこ取りと言われるのがプラグインハイブリッド (PHEV) です。
今回は、そんなプラグインハイブリッド (PHEV) の特徴などを紹介します。



メリットとデメリットは？

プラグインハイブリッド (PHEV) は、ハイブリッド車 (HEV) の駆動用バッテリーに、外部から充電できるプラグを追加したクルマを指します。普通のハイブリッド (HEV) よりも、バッテリー容量を大きくしているのが特徴です。電気自動車 (EV) と同じように、自宅で駐車しているときに充電しておくのが基本的な使い方になります。そうすることで、近距離は電気自動車 (EV) と同じように、エンジンを使用しない電動走行で済ませることができます。そして遠くまでドライブしたいときは、エンジンを使うことで、追加の充電なしで電気自動車 (EV) よりも遠くまで行くことができます。また、電動走行距離は短くなりますが、駐車中の充電なしで、ハイブリッド車 (HEV) として使うこともできます。デメリットは、ハイブリッドよりも重量が増して、高額になるところ。電気自動車 (EV) よりも複雑なシステムが必要なのもデメリットです。また、電動のみの走行距離は、電気自動車 (EV) には敵いません。

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none">近距離は電気自動車 (EV) と同様に使える長距離はハイブリッド車 (HEV) と同様に使える駐車中の充電なしでもハイブリッド車 (HEV) として使える	<ul style="list-style-type: none">エンジン車やハイブリッド車 (HEV) よりも重くて高額システムが複雑になる電気自動車 (EV) よりも電動のみの走行距離が短い

カタログスペックを理解するための 2つの走行モード

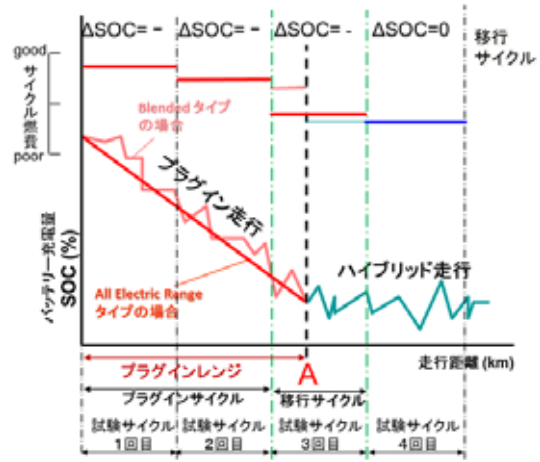
プラグインハイブリッド (PHEV) のカタログスペックは、ハイブリッド (HEV) とも電気自動車 (EV) とも異なるものが使用されます。その理解にはプラグインハイブリッド (PHEV) ならではの「CDレンジ」と「CSレンジ」という2つの走行モードを理解することが重要です。

プラグインハイブリッド (PHEV) の性能試験では、最初に満充電から電動のモーター駆動で走り出し、外部充電分の電力を使い果たしたら、エンジンを使うハイブリッド (HEV) 状態になります。そのとき満充電のスタートから、外部充電分を使い切ってハイブリッド走行に移るまでを「プラグインレンジ＝CD (Charge Depleting) モード＝充電電力使用時走行距離」と呼びます。そしてハイブリッド (HEV) 走行に切り替わった後を「CS (Charge Sustaining) モード」と呼びます。

ここで面倒なのは、充電した電気で電動走行できる距離が「等価EVレンジ (EV走行換算距離)」と「プラグインレンジ (充電電力使用時走行距離)」の2つあることです。このうち「等価EVレンジ (EV走行換算距離)」は、単純に完全に電気のみで走行できる距離であり、電気自動車 (EV) の「一充電走行距離」に該当します。

一方、「プラグインレンジ (充電電力使用時走行距離)」は、「途中でエンジンを稼働させるハイブリッド走行を混ぜる」車種のための距離となります。車種によって、外部電力を使いきるまでの間、エンジンを使ってしまふことがあるのです。そのため2つのスペックが用意されています。

また、表にある項目のうち、日本車には「プラグイン燃費消費率 (CD燃費)」と「一充電消費電力量」は、あまり使われていないようです。



スタートからA点までをCDモード、A点までの走行距離をCDレンジと呼ぶ。A点以降をCSモードと称する。

■ PHEVのカタログ表記

用語	説明
等価EVレンジ (EV走行換算距離) [km]	外部充電で電気走行可能な距離。EVの場合は「一充電走行距離 [km]」。
プラグインレンジ (充電電力使用時走行距離) [km]	外部充電で電気走行し、完全に燃料走行に切り替わるまでの走行距離 (CDレンジ)。
交流電力消費率 [km/kWh]	外部充電 1kWhあたりの走行可能な距離 (CD電費)。
交流電力量消費率 [Wh/km]	1km 走行するために必要な電力量。
プラグイン燃料消費率 (充電電力使用時燃料消費率) [km/l]	CD走行時の燃料消費率 (CD燃費)。
一充電消費電力量 [kWh/回]	1回の充電後に完全に燃料走行に切り替わるまでの消費電力量
ハイブリッド燃料消費率 [km/l]	外部充電での電気走行後に完全に燃料走行に切り替わった後に走行 (ハイブリッド走行) した時の燃料消費率 (CS燃費)

国土交通省／経済産業省の資料より作成

