

# RETAILER ACADEMY NEWS

Nov 2017 | Bentley Motors Japan

## NUMBERS

### 数字でみる新型コンチネンタル GT

新型コンチネンタルGTの性能や装備の特徴を把握するには、覚えていただきたい数字があります。今回はそういった特徴的な数字から、新型コンチネンタルGTの理解を深めましょう。

新型コンチネンタルGT 1台あたりに使用される糸の総延長 **2.8km**

キルティングのダイヤモンド

1つにつき **712** ステッチ

1台あたりのインテリアに  
使用されるハイド

**10** 頭分

最大トルク

**900** Nm  
(604 LB.FT)



**635** PS  
(626 BHP)

最高出力

ダイヤモンドナーリング加工のダイヤモンドの間隔 **0.3mm**

0-100km/h 加速

**3.7**  
秒

新型コンチネンタルGT

1台あたりの  
ステッチの数

**312,000**



木製パーツの  
機械工作に  
よる公差  
**0.1mm**

1度の満給油で走行可能な距離

約 **800** km

ローテーションディスプレイと  
ディスプレイクラスターの  
溝の幅 **0.3mm**

**100%**

スーパーフォーミング加工で  
仕上げられた唯一のモデル



最高速度

**333** km/h



# 世界最大のディーラーを東京にオープン 積極攻勢をかけるアストンマーティンの今

去る11月2日、アストンマーティンはフラッグシップディーラーとなる「アストンマーティン東京」を東京・青山にオープンしました。同社にとって世界最大のディーラーとなるこの店舗のオープニングセレモニーには、アストンマーティンCEOのアンディ・パーマー氏が来日して出席。日本は同社にとって世界第2のラグジュアリーカーマーケットであり、今後の発展のために重要な市場として捉えていることを表明しました。そこで今回は日本市場に向けて積極攻勢をかけるアストンマーティンの現在についてご紹介します。



アストンマーティンにとって世界最大のディーラーとなる「アストンマーティン東京」

## ディーラーに隣接したブランドセンターもオープン

「アストンマーティン東京」は、東京・神奈川・新潟で9つのラグジュアリーカーブランドとプレミアムカーブランドを運営する、SKYグループが新たにオープンさせた店舗です。従来の「アトランティックカーズ」「アストンマーティン赤坂」に代わり、首都圏のアストンマーティンの販売を担うことになりました。敷地面積は1000m<sup>2</sup>という大規模なもので、ショールームには8台のクルマが展示できます。

11月21日には、このディーラーに隣接する形で「アストンマーティン青山ハウス」がオープン。こちらはショールームではなく、アストンマーティンの魅力を体験してもらうためのスペースとして設けられたもの。本国イギリス以外では初となるグローバル・ブランドセンターの開設は、アストンマーティンが日本市場を重視していることの表れといえます。



青山通り沿いにオープンしたブランドセンターの「アストンマーティン青山ハウス」

## アストンマーティンの現行ラインアップ

野心的な計画を推し進めるアストンマーティンは、2017年11月21日に新型ヴァンテージを発表。エントリーモデルが一新されることで、さらなるシェア拡大が予想されます。

新型ヴァンテージを除く現在のラインアップは以下のようになっています。

### DB11



2016年に発表された新世代モデルの第一弾となるラグジュアリークーペ。エンジンは新開発の5.2L V12ツインターボで、最大出力608PS、最大トルク700Nmを発揮します。2017年6月には、新たにメルセデスAMG製の4.0L V8ツインターボエンジンを搭載するDB11 V8を追加。スペックは最大出力510PS、最大トルク675Nmで、V12モデルに比べて115kgの軽量化を実現しました。

車両本体価格：23,800,000円（DB11 V12）  
21,938,900円（DB11 V8）

### DB11 VOLANTE [DB11 ヴォランテ]



2017年10月に発表されたDB11のオープンモデル。8層構造のソフトトップは、約14秒で全開、約16秒で全閉し、50km/h以下であれば走行中の開閉も可能です。エンジンはメルセデスAMG製の4.0L V8ツインターボエンジンのみが設定され、現時点ではV12エンジンの設定はありません。

車両本体価格（本国価格）：159,900ポンド（約24,000,000円）

## VANQUISH S [ヴァンキッシュ S]



6.0L V12自然吸気エンジンを搭載する同社の最高峰GTモデル。2016年にはエンジンの高性能化、8速AT「タッチトロニック 3」の改良などが行われ、「ヴァンキッシュ S」に進化しました。ボディはクーペとヴォランテの2種類を用意。2017年11月には最終限定車となる「Vanquish S Ultimate」を発表しました。クーペ/ヴォランテ合わせて世界限定175台が製作されます。

Vanquish S Ultimate 車両本体価格（本国価格）：  
クーペ 211,995ポンド（約31,800,000円）  
ヴォランテ 223,995ポンド（約33,600,000円）

## RAPIDE S [ラピード S]



現行ラインアップでは唯一となる4ドア・4シーターのGTモデル。リアシートは左右が独立したバケットタイプで、性格的には4ドアスポーツカーというべき内容です。エンジンは6.0L V12自然吸気エンジンで、最大出力560PS、最大トルク630Nmを発揮します。

車両本体価格：25,034,983円

## 今後のアストンマーティン

アストンマーティンは2015年に中期経営計画の「セカンドセンチュリープラン」を発表。毎年1台の主力モデルと2つの特別限定モデルをリリースし、7年のライフサイクルで主力モデルをモデルチェンジしていくことを明らかにしました。さらに現在はスポーツカーのみをラインアップしていますが、2019年にはSUVの「DBX」を発表し、さらに大型プラットフォームによるラグジュアリーセダンも投入される予定です。このラグジュアリーセダンは、ベントレーやロールスロイスに対抗するモデルとなる予定で、今後の競争激化が予想されます。



COMPETITORS INFORMATION



限定車	BMW 750Li Individual Edition
発表・発売日	2017年10月10日 発表
概要	・ BMW Individualプログラムの専用塗装および最上級インテリアを装備 ・ 特別な音響システムと後席快適性を高める各種装備 ・ 日本全国30台限定
車両価格(税込)	BMW 750Li Individual Edition：19,550,000円
デリバリー開始時期	－



一部改良	ジャガー Fタイプ (2018年モデル)
発表・発売日	2017年9月30日 受注開始
概要	・ LEDヘッドランプや新意匠のフロントバンパーを採用 ・ 4気筒ガソリン・エンジン、2018年モデル限定グレード「400 SPORT」など、全28機種を用意 ・ 最新インフォテインメント・システム「InControl Touch Pro」を全車標準装備
車両価格(税込)	F-TYPE COUPE (2.0L 直4ターボチャージド・ガソリン、RWD)： 7,940,000円 F-TYPE 400 SPORT COUPE (3.0L V6スーパーチャージド・ガソリン、AWD)： 13,620,000円 F-TYPE SVR CONVERTIBLE (5.0L V8スーパーチャージド・ガソリン、AWD)： 19,520,000円
デリバリー開始時期	－



ニューモデル	マクラーレン 570S スパイダー
発表・発売日	2017年9月22日 発表
概要	・ クーペ、GTに続く同社スポーツシリーズの3番目のボディバリエーション ・ リトラクタブルハードトップを採用し、重量増は46kg ・ ルーフ開閉時間は15秒。走行中も40km/hまで操作可能
車両価格(税込)	マクラーレン 570S スパイダー：28,988,000円
デリバリー開始時期	－



マイナーチェンジ	メルセデス・マイバッハ S クラス
発表・発売日	2017年9月8日 発表
概要	・ 新型Sクラスと同様のマイナーチェンジを実施 ・ クロームを多用した専用デザインのフロントバンパーとグリルバッジを装着 ・ 左右独立シートと格納式テーブル、クーリングボックス、シャンパングラスなどをパッケージオプションとして設定
車両価格(税込)	メルセデス・マイバッハ S 560： 22,530,000円 メルセデス・マイバッハ S 560 4MATIC： 22,530,000円 メルセデス・マイバッハ S 650： 27,610,000円
デリバリー開始時期	メルセデス・マイバッハ S 560 および S 650は2017年12月頃



一部改良	メルセデス AMG G 65
発表・発売日	2017年9月26日 発表
概要	・ 新たに9色の専用ボディカラー、2パターンの専用インテリアトリムを追加し、3,000通り以上のカスタマイズが可能 ・ 2種類の新たな専用パッケージオプションを無償で設定
車両価格(税込)	メルセデス AMG G 65：39,000,000円
デリバリー開始時期	2018年3月以降



ニューモデル	メルセデス・ベンツ E 220 d 4MATIC All-Terrain
発表・発売日	2017年9月26日 発表
概要	・ SUV譲りの車高とステーションワゴンの実用性を兼ね備えた同社初のクロスオーバーモデル ・ ディーゼル+4WDの1グレードのみ ・ 専用装備の「All-Terrain」モードにより悪路走破性を確保
車両価格(税込)	メルセデス・ベンツ E 220 d 4MATIC オールテレーン：8,610,000円
デリバリー開始時期	－

BOARD MEMBERS

ベントレー モーターズ会長兼CEOに  
エイドリアン・ホールマーク氏が就任



2018年2月1日から会長兼CEOとなる  
エイドリアン・ホールマーク氏。

ベントレー モーターズはこのほど、会長兼CEOにエイドリアン・ホールマーク氏が就任することを発表しました。ホールマーク氏の着任は2018年2月1日となります。

ホールマーク氏は現在55歳で、ジャガー・ランドローバーでグローバル戦略ディレクターを務めていますが、過去18年間、ボルシェ、フォルクスワーゲン、サブ、ベントレー モーターズで取締役などを歴任。米国、欧州、アジアでの経験も豊富です。かつてベントレー モーターズでは、2003年のコンチネンタルGT発売時に取締役（セールス、マーケティング、PR担当）として重要な役割を担いました。

フォルクスワーゲン グループのマティアス・ミュラー CEOは、「ホー

ルマーク氏がフォルクスワーゲン グループに、そしてベントレーに戻ってきてくれることを嬉しく思います。彼の国際的な経験をベントレーブランドに結びつけてもらえれば、この英国ブランドを成功に導いてくれると確信しています」などとコメントしています。

なお、ペンティガや第3世代のコンチネンタルGTのローンチという大きなプロジェクトを手掛けたウォルフガング・デュルハイマー会長兼CEOは、ベントレーを退任。フォルクスワーゲン グループのモータースポーツ部門に転じます。

また、2018年1月1日には、エンジニアリング、セールス&マーケティング、人事、デジタル&ITの各部門を担当する取締役が新たに就任。このうちセールス&マーケティング担当の取締役には、現ボルシェ グレートブリテンのマネージングダイレクターを務めるクリス・クラフト氏が就任します。

2018年1月1日付で取締役（セールス&マーケティング担当）に就任するクリス・クラフト氏。



ペンティガや新型コンチネンタルGTのローンチをトップとして指揮したウォルフガング・デュルハイマー氏は退任し、フォルクスワーゲンのモータースポーツ部門へ。



# 唯一無二の究極の グランドツアラーとして

プロダクト&マーケティング ディレクター  
クリストフ・ジョージが語る  
新型コンチネンタルGT



2003年の初代コンチネンタルGT発売から、これまで65,000台のコンチネンタルGTが販売されてきました。この数字は、コンチネンタルGTの魅力が初代から継続している何よりの証です。それが現在に至るまでに、パフォーマンスと洗練性、比類なきラグジュアリーの卓越したブレンドにより、数々の受賞につながったのです。このクルマは安々と大陸を横断できてしまうほど完成されており、グランドツーリングという「ホームグラウンド」では、比肩するものがありません。ベントレー モーターズのプロダクト&マーケティング ディレクターであるクリストフ・ジョージに、何が新型コンチネンタルGTを特別な存在にしているのかを聞きました

**Q** 新型コンチネンタルGTは、「革新」ですか?それとも「進化」ですか?

**A** いずれにも関連性がありません。世の中にはステータシンボルとして市場に出回っているクルマがいくつかあります。コンチネンタルGTは、ラグジュアリー グランドツアラーの頂点というステータスを築くことに成功しました。究極のグランドツアラーであり、市場に対し、こういったタイプのクルマとして作られています。

**Q** コンチネンタルGTがここまでの成功を収め続けてきたのはなぜでしょうか?

**A** コンチネンタルGTが、他には真似できない独自の提案をしているからです。繰り返しになりますが、このクルマには、ラグジュアリー グランドツアラーの分野で全く前例のない高級感と実用性を高いレベルを備えたスーパーカーのパフォーマンスという特長があります。

コンチネンタルGTは、心の鼓動を引き出すクルマです。情熱的なまでの魅力があり、多くの方が所有したいと切望する対象となっています。これを達成しているメーカーはベントレーだけと言えます。なぜなら、私たちのクラフトマンシップ、素材、エンジニアリングが、クルマに実体を与えているからです。

ラグジュアリーという部分を除けば、コンチネンタルGTはロールス・ロイスのレイスよりも上に位置するクルマです。それくらいパフォーマンスというのは別世界の話になるので

す。このクルマはまた、大人4人が座ることができて、週末を過ごすための荷物、少なくともゴルフバッグ1セットをトランクに入れることができます。

たしかに、競合車の中には優れた性能と技術を提供しているものもありますが、それらについて心配する必要はありません。なぜなら、それらのクルマがラグジュアリーとパフォーマンスのコンビネーションを提供していないからです。単純に言えば、それらのクルマはコンチネンタルGTではないのです。



**Q** この新モデルは、“コンチネンタルGT”ですか?

**A** 答えが「イエス」であることは明白です。このクラスでこれだけラグジュアリーなクルマはありません。新しい世代のクルマの中には、ラグジュアリー要素を強めることで、自動車として大事なものを切り捨てている場合があります。これらとは競合しません。コンチネンタルGTは本当に完成されたパッケージで、これに迫るクルマを作るメーカーが見当たらないのが現状です。これはグランドツアラーの純粋な形を表現した究極のクルマですからね。

**Q** それでは、新型コンチネンタルGTはどのようにしてこのクラスにフィットするのでしょうか?

**A** コンチネンタルGTは、多くの方が人生で1度は所有してみたいと考える、象徴的な存在です。コンチネンタルGTの凄いところは、初代も2代目も、それぞれの時代における頂点のクルマであることです。初代はそれまでのグランドツアラーの概念を覆す「ゲームチェンジャー」としてこのクラスに君臨し、2代目はその地位をさらに上に押し上げました。

3代目となる新型の登場により、現在のコンチネンタルGTオーナーの皆さんはこちらに乗り換えたいと考えるでしょうし、そうして手放されたコンチネンタルGTがプレオウンドカーとして市場に加わることになります。そしてこの「新しい」在庫により、幅広い価格帯でより広範囲の商品を提供でき

ることになりますから、より多くのお客様にコンチネンタルGTの魅力をお伝えすることができます。

全世代のコンチネンタルGTにより、他のどのメーカーも提供できない最高のオーナー体験をお客様に提供します。これがお客様にとって最も大きなインパクトになると思います。覚えておいていただきたいのは、ベントレーは死なないということ。クラシックカーとして生き続けるのです。コンチネンタルGTもすでにクラシックカーなのです。

**Q** コンチネンタルGTの未来はどのようなものになりますか?

**A** 疑う余地なしに、電動化の時代は来ます。しかしクルマを運転する楽しさや感情というのは、いつになっても重要です。この願望とモチベーションは決して消えません。私たちは自動運転や電動化の分野で開発を進める必要がありますが、同時に内燃機関を好むお客様の情熱にも常に対応する必要があります。そして、クルマはますます効率的になり、将来の規制を満たすための技術も整っていくものということも覚えておかねばなりません。

ラグジュアリーカーに対する要求が減ることはなく、むしろ増えるでしょう。新しい市場ができ、人口も増えています。私たちが各地の規制や要求に対応していけば、お客様は私たちのクルマを楽しみたいと考えてくださるはずです。





## 新型コンチネンタルGTの eAcademyが開始

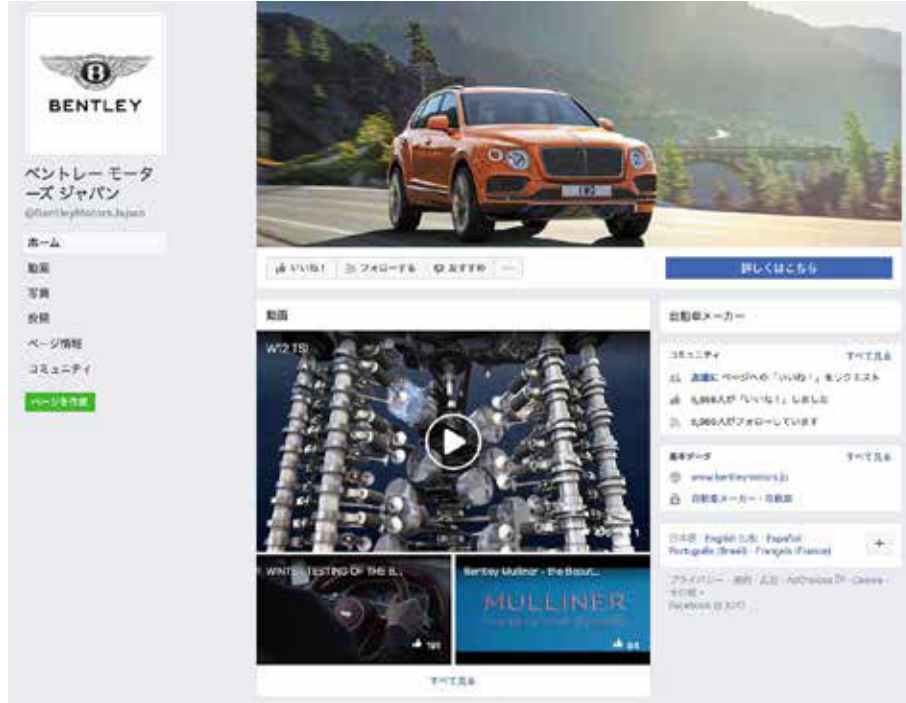


新型コンチネンタルGTのeAcademy（日本語）が受講できるようになりました。第3世代となり、最先端の装備・機能が数多く採用されている新型コンチネンタルGTの理解を深め、お客様に的確に説明するためにeAcademyは必ず受講してください。リテーラーの皆様にもご協力いただき、新型コンチネンタルGTの導入を成功させたいと考えています。

受講方法などは先日、マネージャー様宛にご案内しております。必ず11月中旬に受講を完了させてください。



## ベントレー モーターズ ジャパンの オフィシャルFacebookページ開設



ベントレー モーターズ ジャパンは、10月2日にオフィシャルFacebookページを開設しました。毎週月曜～金曜に、ベントレーの最新モデルをはじめ、歴史やクラフトマンシップ、アクセサリ、キャンペーン情報などについて、動画や画像を交えて紹介しています。

11月中旬の時点でフォロワー数は6000人超。お客様にもぜひ積極的にご紹介ください。ベントレー モーターズ ジャパンでは、1人でも多くの方にベントレーファンになってもらい、「いいね!」やコメントをお寄せいただけるよう、Facebookのページを随時更新してまいります。

## 新型コンチネンタルGTベースの ニューマシンで挑む2018年シーズン



ベントレー モーターズはこのほど、2018年シーズンに向けた新しいコンチネンタルGT3を発表しました。ベース車両は今年9月にフランクフルトモーターショーでワールドプレミアとなった新型コンチネンタルGTです。

2代目コンチネンタルGT3は、4.5リッター、スピード6、スピード8といったル・マンを制した名車の系譜を受け継ぐ最新のレースカーです。初代コンチネンタルGT3は528レースに出走し、表彰台120回（うち45回が優勝）という、耐久レースで勝利を目指せるクルマであることが証明されました。

ニューマシンのデビュー戦は、2018年のブランパンGTシリーズ開幕戦、イタリア・モンツァ（耐久カップ）の予定です。ニューマシンを投入するベントレー・チームMスポーツに、2018年も熱い声援をお願いいたします！



## 新型コンチネンタルGT向けの ラゲッジ用バッグを発表



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向けのラゲッジ用バッグを発表しました。

大小2つずつのセットで、レーザーカットされたレザーとコンチネンタルGTコンバーチブルのルーフに使用される布を組み合わせ、マトリックスグリルのモチーフを採用したほか、全てのバッグにベントレーのエンブレムの刺繍が入ります。大きいバッグは旅行時のバッグとして最適。小さい方のバッグはシューズやアクセサリを収納するのに適しています。

日本向けに導入される際には、あらためてベントレー モーターズ ジャパンよりご案内いたします。





# パワーステアリングの今

新しくなったコンチネンタルGTには、最新の電動パワーアシストステアリング（EPAS）が搭載されています。今回は、パワーステアリングの進化の歴史を振り返りつつ、最新システムのメリットとデメリットなどをまとめました。パワーステアリングの知識を深めることで、新型コンチネンタルGTの魅力をさらに理解することができるでしょう。

## パワーステアリングの進化の歴史

パワーステアリングは、文字通りにステアリングを操作する力をアシストしてくれる機構です。最初にトラックなどの大型車両用に実用化され、乗用車には1950年代ごろから採用されるようになりました。停車中の据え切りや低速走行時のステアリング操作が、より少ない力でできるようになるため、大きな操舵力が求められる大型車や前輪駆動車から徐々に普及が広がっていきました。

当初のパワーステアリングは油圧で作動していました。エンジンの力でオイルポンプを作動させて油圧を作り、ステアリングの操作に合わせて油圧で操舵力をアシストします。1970年代後半になると、走行速度に応じてアシスト力を調整する車速感応型が日本にも登場しました。低速ではアシスト力を強く、高速走行時は弱くすることで、自然で正確な運転が可能になったのです。さらに走行シーンに合わせて、ステアリングのギアレシオを変化させる機構が開発されました。これが可変ギアレシオ型です。ステアリング操舵に対するタイヤの操舵の動きを、シチュエーションごとに変化させられるようになったのです。例えば、低速走行時はわずかにステアリングを切るだけで大きくタイヤが操舵され、高速走行時はその逆となります。そうすることで、低速走行時の扱いやすさと高速走行時の優れた安定性を両立しました。油圧式のパワーステアリングは、長い間使われてきたことで技術の熟成が進み、とてもフィーリングが良いという特徴があります。

その後、2000年代に入り普及が進んできたのが電動式のパワーステアリングです。一般的には電動パワーアシストステアリング（EPAS）や、電動パワーステアリング（EPS）などと呼ばれます。油圧のかわりにモーターの力でステアリング操作をアシストする機構で、エンジンの力を使うオイルポンプがなくなるので、燃費が向上するメリットがあります。また、油圧ラインがなくなるので構造もシンプルです。さらに、いつでも自由にステアリングに力を加えることができるため、アクティブレーンアシストなどの運転支援も可能になりました。燃費規制が厳しくなり、運転支援機能も進化したことで、昨今では、油圧にかわって主役に躍り出てきたのが電動パワーステアリングなのです。もちろん新型コンチネンタルGTには、操舵フィーリングを向上させた最新の電動パワーアシストステアリング（EPAS）が採用されています。



ステアリングからタイヤまでの間にモーターを備えつけ、そのモーターの力で操舵をアシストするのが電動のパワーステアリング。

※ 画像はベントレーのものではありません。

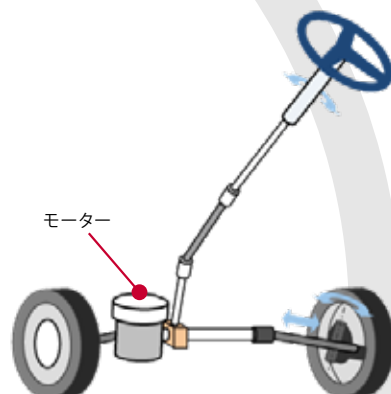
## 油圧式に対する電動式のパワーステアリングのメリットとデメリット

### メリット

- 燃費が良くなる
- 構造がシンプルなので、クルマへの搭載性に優れる
- アシスト力を自由に設定できる
- アイドリング・ストップ中もアシストが可能になる
- システムが能動的に操舵できるので、アクティブレーンアシストなど運転支援が可能となる

### デメリット

- タイヤからのフィードバックがわかりにくいなどフィーリング面で劣る
- 大型車両で使うには大きなモーターと電力が必要なためコスト面で不利

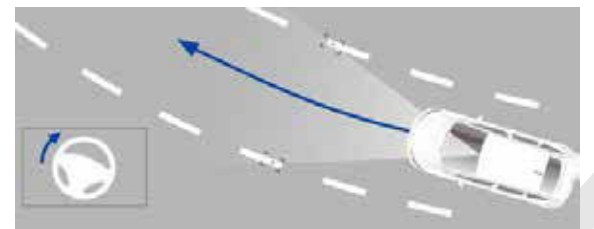


近年の主流となっているのが電動のパワーステアリング。油圧経路がないため構造がシンプルになるというメリットがあります。

## 電動式のパワーステアリングと運転支援

これまで電動式のパワーステアリングが採用されてきた一番の理由は燃費向上でした。燃費向上を狙うモデルは、積極的に電動式のパワーステアリングを採用してきたのです。逆に燃費より操舵フィーリングを重視するモデルは、あえて油圧式のままということもありました。

しかし、近年になってこの図式が変化してきました。運転支援機能の登場です。たとえば、アクティブレーンアシストを実現するには、ドライバーの意思とは関係なしにシステムが自律的にステアリング操作を行う必要があります。ところが油圧式のパワーステアリングではこれできません。自在にアシスト力をコントロールできる電動式のパワーステアリングが必須になります。新型コンチネンタルGTがアクティブレーンアシストやトラフィックジャムアシスト、パークアシストという機能を備えることができたのは、電動のパワーステアリングの採用があつてこそだったのです。また、運転支援の先にある自動運転技術にも当然、電動式のパワーステアリングは必須となります。今後登場する次世代モデルには、すべて電動式のパワーステアリングが採用されることになるでしょう。



自動で走行レーンをキープするような先進の運転支援機能には電動で作動するパワーステアリングが必須となります。

## 電動式のパワーステアリングを採用する競合車

- フェラーリ 812 Superfast
- ボルシェ パナメーラ
- ボルシェ 911
- アストンマーティン DB11
- マセラティ クワトロポルテ（2018モデルより）
- マセラティレヴァンテ（2018年モデルより） など
- メルセデスベンツSクラス
- BMW 7シリーズ
- アウディ Q7