

RETAILER ACADEMY NEWS

Mar 2021 | Bentley Motors Japan



日本限定の特別仕様車 EQUINOX コンチネンタルGT V8 発売

すでにご案内済みですが、ベントレー モーターズ ジャパンはこのほど、日本市場限定の特別仕様車「EQUINOX (エキノックス) コンチネンタルGT V8」を発売しました。メーカー希望小売価格は31,180,000円(消費税10%込)です。

ボディカラーは日本で人気の2色で、オニキスが5台、グレーシャーホワイトが5台の計10台限定となります。ブラックラインスペシフィケーションが標準装備で、タングステンカラーでペイント&ポリッシュフロントフェイス仕上げが施されたマリナー ドライビング スペシフィケーションの22インチアロイホイールなどが装着されます。走行中でも停車中でも路上で圧倒的な存在感を示します。

インテリアは、カラスブリットDをベースに日本市場のためだけにデザインされたもので、なめらかで上質なベルーガのレザーに、ヘッドレストやシートエッジにシルバーのアクセントレザーパネルを合わせました。フェイスパネルはグランドブラック×ムーンビームのデュアルヴェニアで、優雅さを際立たせたインテリアに仕上がっています。コンチネンタルGTの近代的なテクノロジーと、ベントレーおよびマリナーのクラフツマンシップの調和をお楽しみいただけます。

日本限定10台の特別仕様車という希少性を前面に出していただき、興味をお持ちいただけそうなお客様に積極的にお声がけください。

EQUINOXコンチネンタルGT V8の主な仕様

工場装着オプション

ボディカラー：グレーシャーホワイト、オニキス(各5台)

ブラックライン スペシフィケーション

シティ 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

ディーパイルマット



マリナー特別仕様

22インチマリナー ドライビング スペシフィケーションホイール(タングステン ペイント&ポリッシュフロントフェイス仕上げ)

ボディキットのエッジにムーンビーム(シルバー)のアクセントピンストライプ

ベルーガのレザーカラーをメインに、特注のカラスブリット(ベースはカラスブリットD)、ヘッドレストアウトターとシートエッジにシルバーアクセントのレザーパネルを配置

オーバーマットにシルバーのステッチとバインディング

キルティング部にシルバーとレザー同色のステッチ(First エディションと同スタイル)

シートとステアリングのシルバーのコントラストステッチ

シルバーのベントレー ウイング エンブレム刺繍

グランドブラック×ムーンビームのフェイスパネル

助手席側フェイスへの「Mulliner」ロゴのオーバーレイ

クロームの「Mulliner」ロゴ入グロスブラックレッドプレート





電気自動車の先駆的なフラッグシップが登場 アウディ e-tron GT/RS e-tron GT

アウディは、2021年2月に、電気自動車の先駆的モデルとなる、アウディ e-tron GT および RS e-tron GT を発表しました。同社には初の電気自動車となるSUVモデルのアウディ e-tron および e-tron スポーツバックがあり、日本にもすでに導入されています。今回投入される2番目の電気自動車は4ドアクーペで、同社のe モビリティへのシフトを象徴するモデルとなります。



アウディ e-tron GT/RS e-tron GTのまとめ

アウディのEVラインアップのフラッグシップとなるハイパフォーマンスモデル

ポルシェ タイカンとアーキテクチャーやEVコンポーネントを共有

フロントアクスルとリアアクスルに電気モーターを搭載した電動4輪駆動を採用。
リアアクスルに2速トランスミッションを装備

新世代のグランツーリスモにふさわしい4ドアクーペのスタイリングと性能、快適性を融合



機能面の特徴

- ・ 総容量 93kWhのリチウムイオンバッテリーを搭載。電圧レベルは 800V
- ・ 1回の充電で走行可能な距離は487km（欧州WLTP モード：Audi e-tron GT quattro）
- ・ 100km走行できる状態までに必要な充電時間は約5分。5%から80%までの充電時間は22.5分
- ・ バッテリー搭載位置と電気モーターの配置の最適化により、低重心と優れた前後重量配分を実現
- ・ アウディドライブセレクトの設定に応じて、スポーティなサウンドを発生させるe-tron スポーツサウンドをRS e-tron GTに標準装備

エクステリアの特徴

- ・ グランツーリスモのコンセプトを再解釈したエレガントでダイナミックな未来的デザイン。客室部分には超高張力鋼を採用。ボディパネルはアルミ製
- ・ Cd 値（空気抵抗係数）わずか0.24の優れた空力性能
- ・ 空力性能向上のため、ブレーキ/ラジエター用の電動開閉式エアインテーク、2段階に展開するリアスポイラー、フラットなアンダーボディを採用
- ・ デイメンションは全長4,990mm・全幅1,960mm・全高1,410mm・ホイールベース2,900mm

インテリアの特徴

- ・ ドライバー寄りに配置された各種操作系
- ・ スポーティさと上質さ、快適性を両立させたデザイン
- ・ レザーを使用しないインテリア、数多くのリサイクル素材によるインテリアトリムなど、資源効率の高い材料を使用
- ・ 12.3 インチのアウディバーチャルコックピットプラスと10.1インチのMMI タッチディスプレイを標準装備



スペック

アウディ e-tron GT	最高出力 350kW (476PS)	アウディ RS e-tron GT	最高出力440kW (598PS)
	最大トルク 630Nm *ブーストモード使用時 640Nm		最大トルク830Nm
	0-100km/h加速 4.1 秒		0-100km/h加速 3.3 秒
	最高速度 245km/h		最高速度 250km/h

COMPETITOR INFORMATION



一部改良 ランドローバー ディスカバリー スポーツ 2021年モデル

発表・発売日	2020年12月10日 受注開始		
概要	・マイルドハイブリッド機能を備えた2.0L 直4ディーゼルエンジンを導入 ・最新インフォテインメントシステム「Pivi」を一部車種を除き標準装備 ・3Dサラウンドカメラ、ブラインドスポットアシスト、アダプティブクルーズコントロールなどのドライバー支援システムを標準装備		
車両価格 (税込)	主なラインアップ		
	DISCOVERY SPORT P200 (2.0L 直4ガソリンエンジン) :		4,730,000円
	DISCOVERY SPORT R-DYNAMIC SE D200 (2.0L 直4ディーゼルエンジン) :		6,900,000円
	DISCOVERY SPORT R-DYNAMIC HSE P250 (2.0L 直4ガソリンエンジン/CURATED SPEC) :		7,936,000円
デリバリー開始時期	—		



一部改良 ランドローバー・レンジローバー イヴォーク 2021年モデル

発表・発売日	2020年12月11日 受注開始		
概要	・マイルドハイブリッド機能を備えた2.0L 直4ディーゼルエンジンを導入 ・最新インフォテインメントシステム「Pivi」を一部車種を除き標準装備 ・ブラインドスポットアシスト、アダプティブクルーズコントロール、クリアイグジットモニターなどのドライバー支援システムを標準装備		
車両価格 (税込)	主なラインアップ		
	RANGE ROVER EVOQUE P200 (2.0L 直4ガソリンエンジン) :		4,950,000円
	RANGE ROVER EVOQUE R-DYNAMIC SE D200 (2.0L 直4ディーゼルエンジン) :		7,420,000円
	RANGE ROVER EVOQUE R-DYNAMIC SE P250 (2.0L 直4ガソリンエンジン/CURATED SPEC) :		8,261,000円～
デリバリー開始時期	—		



ニューモデル BMW iX

発表・発売日	2020年12月16日 予約注文開始		
概要	・100kWh以上の高電圧バッテリーを搭載し、600km以上の走行が可能な新開発の電気自動車 ・BMW X5の全長/全幅、BMW X6の全高、BMW X7のホイールサイズによる大型SUV ・予約注文の受付はBMW オンライン・ストアのみ		
車両価格 (税込)			
			価格未定
デリバリー開始時期	2021年秋		



ニューモデル メルセデスAMG GLE 63S 4MATIC+ / GLE 63S 4MATIC+ クーペ

発表・発売日	2020年12月15日 販売開始		
概要	・AMG 63モデルでは初となる、48V電気システムと電気モーター(ISG)を搭載 ・4.0L V8直噴ツインターボエンジンは、最高出力612PS(450kW)、最大トルク850Nmを発揮 ・人工知能による学習機能を備えた対話型インフォテインメントシステム「MBUX」を搭載		
車両価格 (税込)	メルセデスAMG GLE 63 S 4MATIC+ :		19,580,000円
	メルセデスAMG GLE 63 S 4MATIC+ クーペ :		19,980,000円
デリバリー開始時期	—		



ニューモデル メルセデスAMG GLS 63 4MATIC+

発表・発売日	2020年12月15日 販売開始		
概要	・AMG 63モデルでは初となる、48V電気システムと電気モーター(ISG)を搭載 ・4.0L V8直噴ツインターボエンジンは最高出力612PS(450kW)、最大トルク850Nmを発揮 ・メルセデス・ベンツとメルセデスAMGで初となる23インチサイズの鍛造アルミホイールをオプション設定		
車両価格 (税込)	メルセデスAMG GLS 63 4MATIC+ : 21,830,000円		
デリバリー開始時期	—		



特別仕様車 BMW 750Li xDrive Pure Metal Edition

発表・発売日	2021年1月29日 販売開始		
概要	・BMW 750Li xDrive Excellenceをベースに、BMW Individual ビュア・メタル・シルバーの外装色を採用 ・内装は、人間国宝・奥山峰石氏が鍛金・象嵌細工を施した銀板トリムを採用。奥山氏による純銀製の専用カップ2個も装備 ・BMW オンライン・ストアにて2台限定で販売		
車両価格 (税込)	BMW 750Li xDrive Pure Metal Edition : 26,500,000円		
デリバリー開始時期	2021年春頃		

USP

コンチネンタルGTが典型的なグランドツアラーである理由とは？

既 納顧客や見込み客の中には、コンチネンタルGTが過去18年間でスタイリング、テクノロジー、エンジニアリングがどのように大幅な進化を遂げ、ベントレーの2ドアクーペのデザインとエンジニアリングの成果の頂点であり続けてきた理由を知りたい方もいらっしゃると思われます。2003年の初代コンチネンタルGT発売時に、ベントレーは現代のグラン

ドツアラーを再定義しました。3代目のコンチネンタルGTは、最新のテクノロジー、パフォーマンス、スタイルを備えた究極のラグジュアリー グランドツアラーであ理続けています。ここでは、コンチネンタルGTが「典型的なグランドツアラー」として認知されるようになった要因をご紹介します。



同一クラスにおける比類のない存在

W12とV8という特徴の異なるエンジンの選択肢があり、それぞれにクーペとコンバーチブルがあります。どちらのエンジンも圧倒的なパワーを発揮しますが、初代コンチネンタルGTと比較すると、ピークパワーは27%も増加した一方で、CO2排出量は48%削減されています。

個性と独自性

コンチネンタルGTには、世界最多クラスのカラー数が設定されているカラーパレットと、無限にも思えるインテリアのオプションにより、数え切れないバリエーションが存在します。実際、現在のお客様がコンチネンタルGTを購入する際に指定できる方法は、合計170億通りにもなります。さらにマリナーのサービスをご利用いただければ、「できないことはない」と言っても過言ではないため、唯一無二の1台を作ることができます。

本当に素晴らしいデザイン言語

3代目のためにアップグレードされたプラットフォームにより、まったく新しいスタンス、プロポーション、ダイナミックな性能などのレベルが一層引き上げられました。よりシャープなラインとなめらかなボディ表面を備えたコンチネンタルGTは、真に息を飲むようなクルマとなっています。

記録を破ってきた長い伝統

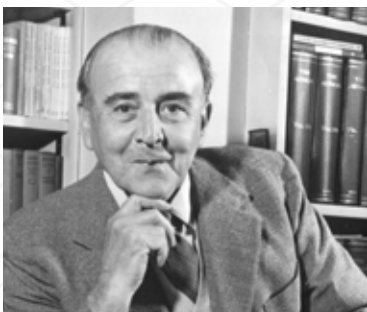
コンチネンタルGTは、ベントレーの長いレースの伝統も受け継いでいます。パフォーマンスにおいては、スピードの面で数多くのことを達成しています。コンチネンタルGTベースのレースカーも、世界各地で目覚ましい活躍を見せています。

ベントレー モーターズの歴史と詳細

新たにベントレーの担当になられる方や、新入社員としてベントレーに携わる方もいらっしゃるタイミングとなりました。そこで今回は、あらためてベントレー モーターズの歴史と詳細をご紹介します。すでにご存知の方も、ベントレー ブランドの理解を深めるおさらいとしてご覧ください。

HISTORY

— 歴史 —



ベントレー モーターズの設立は1919年。「W.O.」の愛称で知られるウォルター・オーウェン・ベントレーが設立しました。W.O.ベントレーは、この会社のミッションを「良いクルマ、速いクルマ、クラスでベストのクルマを製造する」と定め、今日までベントレー モーターズの哲学として受け継がれています。

初めてベントレーが製造したモデルは「EXP 1」で、ロンドンのクリックルウッドで1919年に完成しました。このクリックルウッドはベントレーの最初の拠点で、1931年までここで車両を製造していました。

1931年にロールス・ロイスが125,275ポンドでベントレー モーターズを買収。この年から1940年まで生産拠点がダービーに移されました。

現在のピムスレーンの工場は1938年に建設され、航空機エンジンを製造していました。1946年までに26,065基の航空機エンジンが、この工場で作られました。1946年からはピムスレーンで車両の製造が始まり、初めてロールアウトしたモデルはMark VIでした。

1998年にフォルクスワーゲン グループがベントレー モーターズを買収し、すぐさま工場の設備などを最新のものにするため10億ポンドの投資が行われました。

CRAFTSMANSHIP

— クラフツマンシップ —

ベントレーは、フォルクスワーゲン グループにおいてウッドとレザー、W12エンジンの製造に関する中核的な役割を担っています。W12エンジンの製造には30人が携わり、1基完成させるのに30時間を要します。

お客様の選択によっては、コントラストステッチを仕上げるのにさらに25～40時間を要するケースがあります。使用されるレザーは、ベンティガは牛14頭分、フライングスパーは13頭分、コンチネンタルGTは11頭分、コンバーチブルは10頭分です。

1台に使用するウッドパネルは、必ず同じ木から採取したものを使用します。これにより木目や色の統一感を出し、経年変化の度合いも統一させることができます。ウッドパネルのスペシャリストは、25,000平方メートルもの加工前のウッドパネルを1インチ四方という細かさで徹底的にチェックします。このチェックには2日間かかります。



COMPANY

— 会社概要 —

ベントレー モーターズの本社は、英国チェシャー地方のクルーにあるピムスレーンに置かれ、4,000人以上の従業員が開発や製造などに従事しています。

2020年は、2カ月近い工場閉鎖期間があったにもかかわらず、全世界で過去最高の11,206台という販売台数を記録（2020

年の日本市場は463台で過去3番目）しました。

自動車メーカーとして車両製造だけでなく、地域のコミュニティや学校との連携を深めています。雇用者としても10年連続で「トップエンployヤー」に選出されており、従業員にとって働きやすい環境づくりや環境に配慮した生産活動などにも注力しています。

創業から101年目となった2020年、次の100年をより明るいものにするために中長期経営計画の「Beyond 100」戦略を策定。2026年までに、ラインアップをプラグインハイブリッドカー（PHV）とバッテリー電気自動車（BEV）に切り替え、2030年までに全モデルをBEVのみにする計画を推進していきます。



QUALITY

— 品質 —

週に1度、エンジンの監査テストが行われます。このテストは、エンジン回転数を6,000 rpmまで上げて実施します。

全車両が、最終的なGOサインが出るまでに、500～650ものチェックリストに基づいて徹底的にチェックされます。

監査テストをパスする車両は1週間に20台です。監査テストには、全機能のチェックとロードテスト（約40マイル走行）と、インテリアとエクステリアのフルチェックが含まれます。



MULLINER

— マリナー —

マリナーは16世紀に馬車と馬具の製造からスタートし、19世紀終わりから20世紀初頭にかけて自動車のボディ製造を担うコーチビルダーとなりました。ベントレー草創期から良好な関係を築き、1959年からはベントレーのビスポーク部門としても歩んできました。

マリナーが得意とするビスポークの1つがフェイスアパネルです。1930年代のスピードシックスで使われていたモチーフをイメージしたフェイスアパネルの特別仕様車や、初代ベンティガのフェイスアパネルに車名の由来となった地域の風景を寄せ木で表現したものなどがあります。近年では木材の代わりに石材を使用したフェイスアパネルも製造しています。

車内の収納もご要望に応じてカスタマイズ可能です。最近の例では、コンチネンタルGTのアームレストにワイヤレスヘッドホンの充電機能付き収納を製作しました。インテリアに合わせて特注のチャイルドシートを作ることも可能です。



HOME OF BENTLEY

— ホーム オブ ベントレー —

英国の自動車工場として初めて環境マネジメントシステムとエネルギーマネジメントシステムの国際規格（ISO14001とISO50001）を取得。工場建屋屋上と従業員用駐車場に設置した太陽光パネルによって、1,750軒以上の家庭をカバーできる電力を発電できるようになりました。



ベントレー モーターズ ジャパンの新代表に牛尾裕幸が就任



すでにご案内済みですが、ベントレー モーターズ ジャパン代表に牛尾裕幸が就任しました。以下、牛尾のコメントをご紹介します。

「ベントレー モーターズは2019年に創業100周年を迎え、2020年には次の100年に向けたビジョンである『Beyond 100戦略』を発表しました。ティム・マッキンレイ前代表からの役割を引き継ぎ、日本でのBeyond 100戦略の継続的な発展をサポートできることを大変光栄に思います。」

また、1999年から22年にわたってベントレー モーターズ ジャパンの代表を務めてきたティム・マッキンレイは2月末日付で退任しました。マッキンレイは退任に際し、「お客様、正規販売店の皆様、そし



て日本のベントレー チームのブランドへのサポートと情熱に感謝したいと思います。この22年間は私にとってエキサイティングな旅でありましたし、ベントレー ファミリーの一員であれたことを光栄に思います」などとコメントしています。



22年間という長きにわたり、代表を務めてきたティム・マッキンレイは2月末日で退任。

セールス&マーケティング担当取締役 にアラン・フェイビー氏が就任



ベントレー モーターズはこのほど、セールス&マーケティング担当の取締役にアラン・フェイビー氏が就任すると発表しました。着任は6月1日で、現在同職を務めるクリス・クラフト氏は4月末日付で退任し、27年間にわたるフォルクスワーゲン グループでのキャリアを終えてリタイアします。

フェイビー氏はシュコダのセールス&マーケティング担当取締役役として、シュコダ初の電気自動車の導入などに携わってきました。フェイビー氏がフォルクスワーゲン グループの一員となったのは2009年で、フォルクスワーゲン乗用車部門のセールス責任者として同グループでのキャリアをスタート。その後はポルシェの欧州最大のディストリビューターのCEOを務めました。

また、3月1日付でベントレー モーターズのアジアパシフィックのリージョナルディレクターに、ニコ・クールマン氏が就任しました。クールマン氏は16年以上にわたり、ポルシェでセールスとマーケティング部門での役職を歴任。直近ではポルシェ・アジアパシフィックでマーケティングディレクターを務めていました。クールマン氏は就任にあたり、次のようにコメントしています。「アジアパシフィックチーム一同、皆様と緊密に連携していけることを楽しみにしています。自動車業界は現在、電動化やデジタル化などに関して、お客様の関心が高く、著しい進化の中にあります。現状を常に再考し、挑戦する勇気と覚悟が必要



となるのは確かです。アジアパシフィックチームは、将来を見据えた戦略的計画（APAC Ambition 2025）を策定しました。近い将来、日本を訪れて皆様に直接お会いすることを楽しみにしています。

ENVIRONMENT

サステナブルなEVの道を切り開く レアアースマグネットのリサイクル研究を開始



ベントレー モーターズはこのほど、電気自動車（EV）のサステナビリティを推進するレアアース マグネットのリサイクルに関する3年間の研究活動を行うことを発表しました。ベントレー モーターズは2026年までに全ラインアップをプラグインハイブリッドカー（PHEV）またはEVのみに移行する目標を掲げていますが、この研究により、世界で初めてリサイクルされたレアアース マグネットを車両用のモーターに利用できる可能性を高めることになります。

RaRE（Rare-earth Recycling for E-machines）と名付けられたこの研究は、英国バーミンガム大学が考案した、廃棄された電子機器からマグネットを抽出する方法をもとに進められる研究です。このプロセスをスケールアップさせ、抽出した磁性素材を新たなリサイクル マグネットとして生まれ変わらせて、車両用のモーターに使用する予定です。RaREはサステナビリティだけでなく、モーターをこの方法で製造することにより、製造過程の複雑さを最小限に抑えながら、英国国内でのサプライチェーンの発展に寄与する可能性を秘めています。

マティアス・ラーベ取締役（エンジニアリング担当）は、「ベントレーは、2026年までに全ラインアップをPHEVまたはEVに、そして2030年までに完全に電動化するという目標を掲げています。そのためには、サステナビリティのあらゆる側面に注力することが重要で、原材料と部品をサステナブルな方法で調達することもその1つと考えています」としたうえで、「RaREは電子機器のリサイクルに変革をもたらすもので、さまざまな用途に利用できる低電圧モーターの供給源を提供し、完全に持続可能なEVの基礎を創り上げるものになると確信しています」などと語っています。

CHARITY

チェシャー・コミュニティ財団と 新型コロナ基金を設立



ベントレー モーターズはこのほど、本社のある英国チェシャー地方におけるプロジェクトを支援するため、長期的なパートナーであるチェシャー・コミュニティ財団と協力し、新型コロナ基金を設立すると発表しました。基金からは1つのプログラムにつき5,000～25,000ポンドの助成金が提供され、12カ月間のプログラムを通じて地域全体に変化をもたらすことを目指します。

新たに設立する基金により助成金が提供されるプログラムは、食糧不足やメンタルヘルス、ウェルビーイングの改善、債務免除、教育プロジェクトなど、新型コロナウィルスの感染拡大によって悪化している課題の解決を図るものです。基金が支援する可能性のある取り組みには、学校が休みの日に子供たちに食事を提供する「ホリデー・ハンガー・プロジェクト」や、低所得者が廉価で利用できるスーパーマーケットの「ソーシャル・スーパーマーケット」などがあります。

アストリッド・フォンテン取締役（人事、デジタル化、IT担当）は、「新型コロナウィルスの影響に対し、ベントレーは以前からCome Back Strongerプログラムを通じて地域を支援してきました。今後は長期的な復興に焦点を当て、最も支援を必要としている人々への適切な支援を再検討する必要があります。今回、地域への支援を通じ、チェシャー・コミュニティ財団との長年の協力関係をより強化できたことを喜ばしく思います」などとコメントしています。

ハイブリッドの種類と仕組み

年々厳しくなる燃費規制に対応するため世界中の自動車メーカーは、クルマの電動化を積極的に進めています。

そうした中、現在で最も数の多い電動車両がハイブリッドです。今回は、そのハイブリッドには、どのような種類があり、その仕組みはどうなっているのかを紹介します。



ストロングハイブリッドとマイルドハイブリッド

ハイブリッドの呼び方で、よく耳にする「ストロングハイブリッド」と、その反対の意味で使われる「マイルドハイブリッド」。実のところ、その呼び方には明確な規定がありません。言ってしまうと、世に数多あるハイブリッド方式を、おおざっぱに把握するための言葉です。そもそもの世界初の量産ハイブリッドであるトヨタのプリウスは、最初のうちはただのハイブリッドと呼ばれていました。しかし、後にライバルが数多く誕生したことで、それらとの内容の違いを表すため、発電用と駆動用の2つのモーターを備えるプリウスを「ストロングハイブリッド」、小さなモーターを使うライバルたちを「マイルドハイブリッド」と呼ぶようになりました。そのため現在では、「ストロングハイブリッド」は「モーターだけでの走行可能なもの」となり、一方「マイルドハイブリッド」は「モーター走行できないもの」を意味することになっています。ちなみに「マイルドハイブリッド」のモーターは減速時のエネルギーを回収する回生ブレーキと、エンジンのアシストに利用します。

ストロングハイブリッド

▶ モーターだけの本格走行が可能

マイルドハイブリッド

▶ モーターだけの本格走行ができない

プラグインハイブリッドとは

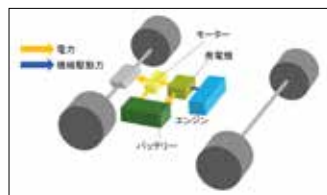
プラグインハイブリッドとは、「プラグイン」できるハイブリッドのこと。つまり、プラグをつないで外部から電気を充電できるハイブリッドを意味します。わざわざ外部から充電するのは、エンジンを使わず、EVと同じくモーターだけで走行するため。つまり「ストロングハイブリッド」と呼べる存在です。通常のハイブリッドよりも、大きな二次電池を搭載しているのも特徴。充電した分しか走らなければ、エンジンをまったく使う必要がありません。つまりガソリンの使用量をゼロにすることができます。

外部からの電力をプラグから充電できるのが「プラグインハイブリッド」。

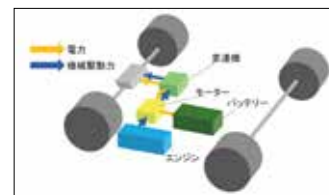


シリーズハイブリッドとパラレルハイブリッド

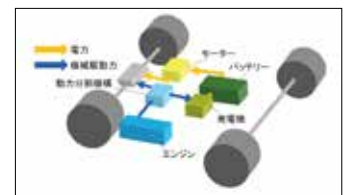
ハイブリッドに特有なモーター。その使い方の違いを表す呼び方が「シリーズハイブリッド」と「パラレルハイブリッド」です。「シリーズ式」「パラレル式」と言うこともあります。「シリーズ式」は、クルマの駆動はモーターが担当し、エンジンは発電に徹します。「パラレル式」は、エンジン中心に駆動し、モーターはアシストと回生ブレーキとして働きます。そして状況によって、その両方を使い分けるシステムを「シリーズパラレル」、もしくは「スプリット」と呼びます。「シリーズ式」の代表格は日産のe-POWER。欧州で普及の広がる48VマイルドハイブリッドやスズキのSエネチャージなどは「パラレル方式」です。一方、「シリーズパラレル方式」の代表格はトヨタのTHS IIとなります。



エンジンは発電に徹して、モーターで走るのが「シリーズハイブリッド」。



エンジン中心に走行し、モーターは回生とアシストを行う「パラレルハイブリッド」。



状況に応じてシリーズとパラレルを使い分けるのが「シリーズパラレル」。

各社の様々なハイブリッドたち

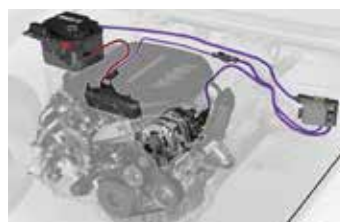
トヨタが開発した 世界初のシステム「THS II」

1997年にデビューした世界初のハイブリッド「プリウス」に搭載されたのが、トヨタ独自のシステム「THS（トヨタ・ハイブリッド・システム）」です。現在は「THS II」に進化しています。遊星ギヤを使った動力分割機構により、エンジンとモーターの力を自在にコントロール。駆動用と発電用の2つのモーターを搭載。シリーズパラレル方式の代表です。



欧州で生まれて各社が採用した 48Vマイルドハイブリッド

従来からあるジェネレーター（発電機）を、より強力にして減速時の回生ブレーキとエンジンのアシストに使うのが48Vマイルドハイブリッドです。名称の通り従来からある12V電気系統よりも高電圧の48Vで利用するため、従来とは別系統のリチウムイオン電池を搭載します。この電力をサスペンション系など、さまざまな用途に使えるのも大きな利点です。



ATにモーターを装着して 量産車をハイブリッドに

エンジンを縦置きにする大型車の多くは、ATのトルクコンバーターなどトランスミッション内にモーターを装着する方法でハイブリッド化されています。特別な名称はありませんが、最新の機構はパラレルとシリーズの両方を可能とするため、あえて言えば「シリーズパラレル式」となります。エンジン車をハイブリッドにしやすいという特徴があります。

