

RETAILER ACADEMY NEWS

Dec 2021 | Bentley Motors Japan



コンチネンタルGTに マリナー ブラックライン登場

ベントレー モーターズはこのほど、コンチネンタルGTマリナー向けのブラックライン スペシフィケーションを発表しました。エクステリアのオプションとしてお客様から好評をいただいているブラックライン スペシフィケーションがGTマリナーにも設定されたことにより、ベントレー全車で選択可能なオプションとなりました。

コンチネンタルGTマリナーでブラックライン スペシフィケーションを選択すると、ウイングド'B'エンブレムと「BENTLEY」レタリング、「MULLINER」ロゴを除くエクステリアのクロームパーツがすべてグロスブラックに置き換えられます。また、通常のGTマリナーではサテ

ンシルバー仕上げだったドアミラーカバーもグロスブラックの「ペルガ」仕上げとなります。コンチネンタルGTマリナーの特徴の1つでもあるマトリックス ウイングメントもブラックアウトされ、クロームの「MULLINER」ロゴがアクセントとしてさらに輝きを増します。コンチネンタルGTマリナーの顔ともいえるダブルダイヤモンドのマトリックス ラジエーター グリルは、ダイヤモンド1つひとつをクロームのエッジで際立たせていますが、グリルを囲むフレームがグロスブラックに置き換えられます。さらにヘッドランプとテールランプのベゼル、ロワーバンパー グリルもブラックアウトされます。コンチネンタルGTマリナー専用デザインの22インチ ホイールはブラックペイント仕上げとな

り、セルフレベリング バッジにはクロームのリングが付きます。

エクステリアのクロームパーツをブラックに変更したいという要望は高まりつつあります。現在のところ、全世界でコンチネンタルGTシリーズの約38%がブラックライン スペシフィケーションを装着してお客様に納車されています。コンチネンタルGTマリナー（コンバーチブル含む）は「究極のラグジュアリー グランドツアラー」を表現したモデルですが、マリナー ブラックライン スペシフィケーションを装着することで、これにダークなアクセントを効かせて現代的なアレンジを加えた、世界最高峰のモダンラグジュアリーを表現しています。



ミラーカバーやテールパイプを含め、エクステリアのクロームパーツがグロスブラックに変更されます。



ホイールもブラックに置き換えられますが、セルフレベリング バッジはクロームのリング付き。



標準仕様のコンチネンタルGTマリナーとの違いは一目瞭然。こちらはクロームパーツがエレガント&ラグジュアリーを演出。



ブラックライン スペシフィケーションでもインテリアは標準仕様と同様。



7代目に進化した最新スポーツカー メルセデス AMG SL

ダイムラーは、同社の伝統的なオープンスポーツカーであるSLをフルモデルチェンジ。新たにメルセデスAMGの独自開発モデルとして、メルセデスAMG SLを発表しました。

SUMMARY

- 従来のメルセデス・ベンツブランドから、今回新たにメルセデスAMGブランドのモデルとして登場
- 新開発となる軽量なアルミニウム製スペースフレームを採用。前モデルよりねじり剛性を18%向上
- 従来の2シーターロードスターから2+2シーターのオープンモデルに変更
- オープントップは、従来のメタル製バリオルーフからソフトトップに変更
- SLとしては初となる4輪駆動システムの4MATIC+を全モデルに採用
- AMG E PERFORMANCE戦略に基づく強力なハイブリッドモデルも登場予定



INTERIOR

- ロングホイールベース化により2+2レイアウトを採用。後席には身長1.5m以下の乗員が乗車可能
- 後席に乗員がいない場合は、ウインドディフレクターで風の巻き込みを抑えたり、ゴルフバッグなどの収納スペースとして活用したりすることができる
- センターコンソールには11.9インチのタッチ式ディスプレイを装備。太陽による光の反射を防ぐため、角度を12°から32°の間で調整することが可能
- 第2世代のMBUX マルチメディアシステムを採用。SL専用装備として、ソフトトップ開閉、AMG専用メニューなどを設定
- ヘッドレストを統合したAMGスポーツシートを設定。ヘッドレスト下部には、寒冷時に首周りに温風を送風できるエアスカーフ機能を設定
- サーキット走行プログラムのAMG TRACK PACEでは、ヘッドアップディスプレイにブレーキングポイントを表示したり、MBUXのAR機能でレーシングラインをメディアディスプレイに表示することが可能



EXTERIOR

- ボディサイズは前モデルよりひとまわり大きい4705x1915x1353mm。ホイールベースは115mm長い2700mm
- 走行速度に応じて角度が自動調整される展開・格納式のアクティブリアスポイラーを装着
- フロントグリルは、初代モデル以来の水平基調デザインを廃止。AMGのパナメリカーナグリルに統一
- ボンネットの2本のパワードームとフロントフェンダーのエアアウトレットでSLの伝統的なデザインを表現
- Z型に折りたたまれるコンパクトなソフトトップの採用により、従来のバリオルーフから21kgの軽量化を実現
- ソフトトップは高品質な音響マットを備えた3層構造。開閉時間は約15秒で、60km/hまでなら走行中も開閉可能



TECHNOLOGY

- SLとしては初めての4輪駆動となるAMG Performance 4MATIC+を全車標準装備
- SLとしては初めてとなるアクティブリアアクスルステアリングを全車標準装備
- 全モデルに4.0L V型8気筒ツインターボエンジンを搭載。トランスミッションは9速ATのAMGスピードシフトMCT
- SL 63 4MATIC+では、最高出力585ps、最大トルク800Nmを発揮。0-100km/h加速3.6秒、最高速度315km/h
- SL 55 4MATIC+では、最高出力476ps、最大トルク700Nmを発揮。0-100km/h加速3.9秒、最高速度295km/h



BRAND STORY



Mercedes-Benz SL

スポーツカーのアイコン的存在

今回のフルモデルチェンジで7代目となったSLは、メルセデスを代表するスポーツカーとして70年に及ぶ歴史を有しています。

そのルーツは、1952年に登場したW194のコードネームを持つ300 SL。レーシングカーとして開発されたこのモデルは、1952年のル・マン24時間レース、メキシコで開催されたカレラ・パナメリカーナ・メヒコなどで優勝。この車両に装着されていた縦型フィンのグリルは、現在AMGモデルの「パナメリカーナグリル」として用いられています。



AMGパナメリカーナグリルのルーツは1952年の300 SL レースカー

伝説となったガルウィングドアの300 SL

レースで目覚ましい活躍を見せた300 SLは、市販モデルのW198として再設計され1954年にデビュー。レーシングカー譲りの鋼管スペースフレームを備えるため通常のドアが付けられず、特徴的なガルウィング型を採用。乗降性を高めるため、ステアリングは可倒式としていました。

ロードカーとして使うには乗降性と暑さがネックとなったため、1957年にはフレームを再設計して通常のドアを装備したロードスターボディに変更されました。ただ、SLの販売の主力は廉価モデルの190 SLで、その系譜が後のモデルにつながっていきます。



300 SLと並行して発売された廉価版の190 SLが、今日のSLの直接的なルーツとなる

着脱式ハードトップを装備

1963年に登場したW113のSLは、レーシングモデルとは関係のない純粋なロードスターとして登場。屋根の中央が左右より低い「パゴダルーフ」と呼ばれるハードトップが標準装備され、クローズ時にはクーペモデルと変わらない快適性を確保していました。

1971年には3代目となるR107型に発展。実に1989年まで生産される長寿モデルとなりました。

1989年には4代目モデルのR129型がデビュー。当時としては革新的だった全自動式ソフトトップを採用。後には全面ガラス張りとなるパノラミックグラスルーフも設定されました。



着脱式ハードトップを標準装備するSLの姿は、1960年代のW113型から2000年代のR129型まで見られた

バリオルーフを採用

2001年に登場した5代目のR230型では、電動格納式ハードトップのバリオルーフを採用。ハードトップを着脱することなく、オープンエアの爽快さとクーペの耐候性を両立させました。バリオルーフは2011年のR231型にも踏襲されましたが、今回のメルセデスAMG SLではソフトトップに回帰しています。理由は軽量化と、ソフトトップの耐候性・快適性が向上したこと。

初代の190 SL/300 SLにもハードトップが用意されていたため、ハードトップのないSLは今回の新型が初。メルセデスAMG SLは、あらゆる意味でSLの伝統を破る革新的なモデルといえそうです。

EVENT

東京ミッドタウンのイベントで
フライングスパー ハイブリッドを公開

ベントレー モーターズ ジャパンは12月17日～19日の3日間、東京・六本木の東京ミッドタウンで車両の展示イベント「BENTLEY HYBRID MODELS SHOWCASE」を開催しました。イベントでは、11月に日本導入を正式発表したベンティガ ハイブリッドに加え、オフィシャルのプレス発表に先立ち、広く一般に公開されることになったフライングスパー ハイブリッドも展示しました。

展示会場の東京ミッドタウン キャンピースクエアは、多くの人が行き交うエリアだけに注目度が高く、ベントレーを知っている人はもちろん、まだあまりよく知らない人も足を止めて2台の最新モデルに入っていました。そして、会場ではSNSを活用したプレゼントキャンペーンも実施。3日間に会場に來場した人にハッ

シュタグ「#ベントレーハイブリッド」を付けてInstagramに投稿していただいた方の中から抽選で5名様にベントレーコレクションのパーキン ティーベアをプレゼントするというもの。多くの来場者の方々が、思い思いの写真を撮影してご自身のInstagramに投稿してくださいました。



フライングスパー ハイブリッドは、2.9リッターV6ガソリンエンジンと電気モーターを組み合わせた新設計のパワーユニットを搭載。システム合計の最高出力は、ベンティガ ハイブリッドを95PS上回る544PS、最大トルクも50Nm上回る750Nmです。これにより最高速度は285km/h、0-100km/h加速は4.3秒というベントレーに期待されるパフォーマンスを発揮します。一方で、フライングスパー ハイブリッドはベントレーの中で最も燃費効率に優れており、満タン・満充電から700km以上を走行可能です。

デザインについては、フライングスパー V8と多くの点で共通しています。エクステリアの相違点としては、フロントフェンダーにクロームの「Hybrid」バッジが装着されることが挙げられます。標準ホイールは20インチですが、路上での存在感をさらに際立たせたいお客様向けに、21インチと22インチのオプションホイールもご用意しています。



お客様向けの車両製造から100周年



ベ

ントレー モーターズはこのほど、お客様向けの車両の製造を始めてから100周年を迎えました。2019年に創業100周年を迎えましたが、お客様向けに販売された車は、今からちょうど100年前の1921年に「KS 1661」として登録された3リッターが初めてでした。この車を購入したのは、優れた車でのレースをこよなく愛するロンドン在住のノエル・ヴァン・ラルテ氏。家族がプールハーバー近くのブラウンシー島を所有しているほどの富裕層でした。

もともとは1,150ポンドで購入されたこの最初の3リッターは、ロンドン北部のクリックルウッドで製造されたもの。車体には軽量アルミニウム、ブライトウェアには真鍮が用いられていました。創業者W.O. ベントレーによって開発された3リッターは、これ以降にベントレーの特徴として認知されていく製造品質と技術力の高さを示し、非常に人気の車となりました。

ヴァン・ラルテ氏はベントレーを初めて注文したお客様ではありませんが、奇妙なことに最初に納車されたお客様ではありませんでした。初めての納車という栄誉を受けたのは、1921年8月に3台の3リッターを購入し、最初に納車されたアイバー・リュウエリン氏でした。これは3番目に製造されたシャシーで、現存する最古の量産型（実験用を表す'EXP'ではない）ベントレーです。

こういった歴史を経て、3リッターは1924年と1927年のル・マン24時間レースで優勝。伝説のベントレー ボーイズがサーキットを席巻し、8年間で5回も優勝するというベントレーの黄金期を築き、壮大な歴史の幕開けとなったのです。世界3大レースの1つにしてフランスを代表するレースでもあるル・マンで活躍した3リッターにふさわしく、ヴァン・ラルテ氏が購入した車両は、1931年にフランスで開催されたレースを最後に、サーキットから姿を消しました。



1 左がヴァン・ラルテ氏の3リッター。プレートには「KS1661」とあるのがわかります。
2 クリックルウッドでの3リッターの製造の様子。

3 ベントレー最初の購入者ノエル・ヴァン・ラルテ氏。ロンドン在住の富裕層でした。
4 今年はブルックランズ サーキットで3リッターが初優勝してから100周年でもあり、5月にはブルックランズに24台の3リッターが勢揃いしました。

歴史を明らかにしたアーカイブ

3リッターに関する歴史が明らかになったのは、最近開設されたアーカイブによるところが小さくありません。『The Autocar』1920年1月号に掲載された3リッターのレビューでは、「コンチネンタル ツアー（ヨーロッパ大陸の車での旅）で使用する真のソフトタイプの軽量ボディを備えた車を求める人にとって、ベントレーの3リッターは疑う余地がなく最適な車である」と評価されています。さらに「本当のエンスー・ジャストから見れば、車には間違いなく個性がある。車は単なる鉄やアルミの集合体ではなく、動物のようなもの。クラッチが噛み合い、ステアリングの小さなリムを通してドライバーに感覚が伝わった瞬間に、その魂が現れる」とも付け加えられています。ヴァン・ラルテ氏も『The Autocar』の編集者に「私がベントレーを購入したのは、あらゆる場面で卓越した性能を発揮するから。ステアリング、サスペンション、路面追従性、ブレーキ、速度変化、エンジンの効率性など、これまでに所有または試乗したどの車よりも優れていると思う」と語っています。現在の『The Autocar』編集者のマーク・ティショア氏は、「1895年までさかのぼるAutocarのアーカイブは、ベントレーのすべての歴史を網羅しています。アーカイブのデジタル化により、この特別なベントレーの起源のようなストーリーが、より容易に再発見され、共有できるようになりました」などと語っています。



100年前の『The Autocar』誌の3リッターについて書かれた記事。

ベンティガ ハイブリッド発表会場に3リッターを展示

ベントレー モーターズ ジャパンが11月2日に開催したベンティガ ハイブリッドのプレス発表会では、1921年製の3リッターも展示しました。これはワケイミュージアムのご協力を得て実現したものです。この3リッターは現存するベントレーの中では5番目に古い個体とされていますが、オリジナルボディが新車当時のまま残されている個体としては、世界最古のベントレーと言われています。コーチビルダーはスコットランド・エジンバラのGairn社で、歴史上この車両以外の作品がほとんど確認されていないため、ベントレー愛好家の間ではこの3リッターをワンオフ製作したことで有名になったコーチビルダーです。

この記念すべき年に、日本で100年前の車両とともに、これからの100年に向けた第一歩を担う新型車を発表できたことを、ベントレー モーターズ ジャパンとしても嬉しく思います。こういった歴史を背負いつつ、リテーラーの皆様のご協力を得ながら、ベンティガ ハイブリッドの導入を成功させたいと考えています。



クルーから魔法のような クリスマスサプライズ

[動画はこちらからご覧いただけます。](#)



ベントレー モーターズはこのほど、クラフトマンシップ、イノベーション、サステナビリティを融合させたホリデーシーズンを祝うキャンペーンを開始しました。キャンペーンの目玉として、クリスマスデコレーションに関する動画を公開。この動画では、クルーに飾られるクリスマスツリーのデコレーションが行方不明になってしまったものの、実習生の発案により、レザーやウッドパネルの端材、お客様の車には用いない糸やスペアパーツなどを組み合わせて、オリジナルのデコレーションを製作する様子がドラマ仕立てで展開していきます。

製作されたデコレーションは全部で12個。ベントレーのデザインコラボレーションズ責任者のプレット・ボイデルの指揮もとで実習生がデザインを担当し、クルーの職人たちの助けを借りて完成させました。これらのデコレーションは、英国のリテーラーのクリスマスイベントでチャリティーオークションにかけられ、お客様は落札していただくことができます。

ボイデルは「ベントレーのクラフトマンシップ、イノベーション、サステナビリティの魔法のような融合を、クリスマスまでの期間ほどよく表している時期はありません。実習生と職人たちはこのチャレンジに精力的に取り組み、クルーでのクリスマスを祝うため美しいデコレーションを製作しました。これらのデコレーションを手に入れた幸運なお客様にとって、大切な記念品になることを願っています」などとコメントしています。

ベントレー大阪がリニューアルオープン 心斎橋に国内最大級のショールーム誕生



コーンズモーターズが運営するベントレー大阪が12月4日、ショールームをリニューアルオープンしました。686㎡の広さを誇るベントレーとしては国内最大級のショールームで、最大15台の車両が展示可能となりました。新ショールームは大阪のビジネスエリアの中心地である南本町の御堂筋と中央大通りが交差する場所に位置しています。12月4日と5日にはグランドオープニングイベントを開催。多くの方々に真新しいショールームでベントレーの魅力に触れていただきました。

ベントレー モーターズ ジャパン代表の牛尾裕幸は、「大阪府は高級輸入車のシェアが非常に高い、非常に有望なマーケットです。大阪の中心部であるこのエリアに拠点ができるということで、ベントレーが街のランドマークになるとともに、多くのお客様にベントレーの世界観に触れていただける場所になることを期待しています」などとコメントしています。

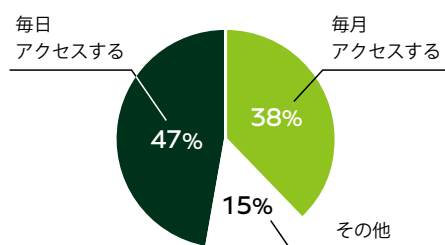
ACADEMY

eAcademyのアンケート結果 アクセス状況と満足度は？

ベントレー モーターズが今年8月にグローバルで実施した、eAcademyに関するアンケートの結果が出ました。全世界のあらゆる地域から230以上の回答をいただきました。

ここでは、アンケート結果の一部を簡単にご紹介いたします。（ポイントはいずれも満点が4.0ポイントです）

Q. eAcademyにはどれくらいの頻度でアクセスしますか？



半数近い方が、毎日アクセスしてくださっていることがわかりました。これは本当に素晴らしいことで、あらためてご協力に感謝いたします。

Q. eAcademyの見やすさと使いやすさをどのように評価しますか？



Q. eAcademyにはアクセスしやすいですか？

3.4ポイント

Q. my learning以外のコンテンツは探しやすいですか？

2.9ポイント

Q. ご自身に必要なトレーニングがあるかどうか確認するのは容易ですか？

3.1ポイント

Q. my learning 上のどの地点にいるかを明確に確認できますか？

3.2ポイント

Q. 必要なものを探し出し、システム上で必要なことを実行しやすいですか？

3.0ポイント

すでに提供しているトレーニングについてご満足いただけていることがわかり、非常に嬉しく思います。しかし、個人の成長をサポートするためのコンテンツ拡充など、まだまだベントレー モーターズがサポートできることがあることもわかりました。

製品およびブランドの知識に関するトレーニングの満足度



個々人の成長に関するトレーニングの満足度



冬タイヤの基本

冬が到来するとなれば雪の降る日もやってきます。そこで必要となるのが雪に対応できるタイヤとなります。
そこで気になるのが「冬タイヤ」と「オールシーズンタイヤ」の違い。それぞれの得手不得手、また、日本の道の冬の規制などを解説します。



日本の雪道の特徴

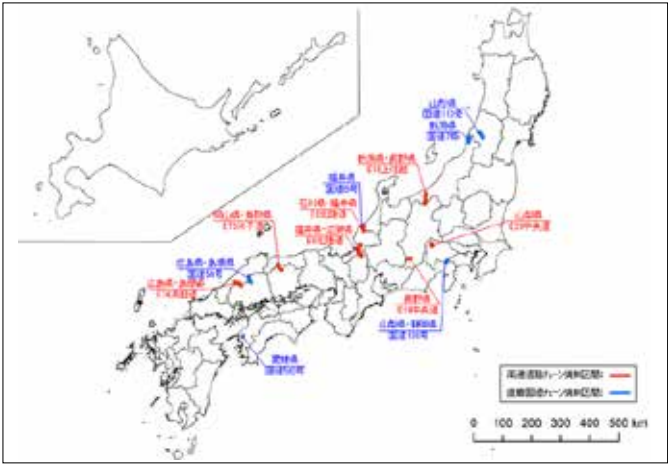
積雪がある国は日本だけではありません。しかし、日本ならではの特徴があります。それは「世界的に見ると、日本の冬は暖かい」ということです。どういうことかと言え
ば、日本の場合、北海道を除けば、多くの積雪エリアは、夜に0度以下のマイナス温度になりますが、日中は0度以上のプラス温度になることが珍しくありません。つまり、0度前後をいったりきたりするのです。そのため、雪が溶けて、それが夜になって凍ります。そうして出来上がるのが凍った路面、アイスバーンです。そのため、日本では、特に凍った路面に強い「スタッドレスタイヤ」が生まれました。実のところ、欧州やアメリカなどの積雪地域は、もっと寒いため、雪が凍らずに、ずっと雪のままであったりするのです。



降った雪が溶けて、それが凍ってできるアイスバーンが日本の雪道の特徴のひとつです。

冬のタイヤ規制とチェーン規制

日本には「高速道路の冬用タイヤ規制」と「大雪時のチェーン規制」という2つの規制があります。「高速道路の冬用タイヤ規制」は、降雪時に冬用タイヤ（もしくはチェーン）を装着していないクルマは高速道路を走れないというもの。「スノーフレックマーク」がついていれば冬用タイヤとして認められます。一方、「大雪時のチェーン規制」は、すべての車両が対象となります。スタッドレスでも、スノーフレックマークがあっても、4WDでも何でも、すべての車両にチェーンの装着が求められます。ただし、日本全国ではなく、右の表にある13の区間のみ。しかも、大雪特別警報や大雪に対する緊急発表が行われたときに限ります。大雪になるとき、当該箇所を走行する予定があればチェーンを準備するようにしましょう。



全国5か所の国道、7か所の高速道路が大雪のときにチェーン規制が実施されます。

■ チェーン規制 国道

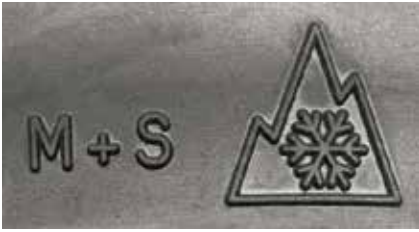
| 都道府県 | 路線番号 | 箇所名 | 区間 | 延長 (km) |
|---------|------|----------|------------------------|---------|
| 山形県 | 112 | 月山道路 | 西川町月山沢～鶴岡市田麦俣 | 15.2 |
| 山梨県・静岡県 | 138 | 山中湖・須走 | 山梨県山中湖村平野～静岡県小山町須走字御登口 | 8.2 |
| 新潟県 | 7 | 大須戸～上大島 | 村上市大須戸～村上市上大島 | 15.3 |
| 福井県 | 8 | 石川県境～坂井市 | あわら市熊坂～あわら市笹岡 | 3.2 |
| 広島県・島根県 | 54 | 赤名峠 | 広島県三次市布野町横谷～島根県飯南町上赤名 | 2.5 |
| 愛媛県 | 56 | 鳥坂峠 | 西予市宇和町～大洲市北只 | 7 |

■ チェーン規制 高速道路

| 都道府県 | 路線番号 | 箇所名 | 区間 | 延長 (km) |
|---------|------|------|-----------------|---------|
| 新潟県・長野県 | E18 | 上信越道 | 信濃町IC～新井PA（上り線） | 24.5 |
| 山梨県 | E20 | 中央道 | 須玉IC～長坂IC | 8.7 |
| 長野県 | E19 | 中央道 | 飯田山本IC～園原IC | 9.6 |
| 石川県・福井県 | E8 | 北陸道 | 丸岡IC～加賀IC | 17.8 |
| 福井県・滋賀県 | E8 | 北陸道 | 木之本IC～今庄IC | 44.7 |
| 岡山県・鳥取県 | E73 | 米子道 | 湯原IC～江府IC | 33.3 |
| 広島県・島根県 | E74 | 浜田道 | 大朝IC～旭IC | 26.6 |

欧州が認めた冬タイヤのマーク

冬に履く日本のタイヤは「スタッドレス」ですが、欧州では「ウインタータイヤ」と呼ばれています。そして、欧州で冬のタイヤと認められたものには「スリーピークマウンテン・スノーフレック」（通称：スノーフレックマーク）がタイヤのサイドに刻印されています。この「スノーフレックマーク」があれば、日本のスタッドレスタイヤと同様に、冬タイヤ規制をクリアすることができます。また、北米には「M+S（マッド&スノー）」というマークが存在しますが、これは一般的な夏タイヤよりも泥や雪の走行性能が向上しているというだけで、日本では冬タイヤとして認められていません。注意しましょう。



欧州規定の「スノーフレックマーク」は日本でも冬タイヤとして認められています。

冬タイヤとオールシーズンタイヤ

ここ最近、話題を集めているのが「オールシーズンタイヤ」です。雪のない、乾燥した路面や濡れた路面での性能が夏タイヤ同等でありながら、雪道走行を可能とします。スノーフレックマークを取得している製品であれば、高速道路の冬タイヤ規制もクリアしています。つまり、夏も冬も、1年を通して使えるというのがオールシーズンタイヤの魅力。しかし、オールシーズンタイヤには弱点もあります。それが日本に多い、アイスバーン（凍結路面）が苦手ということ。もしも、雪道を頻繁に走るというのであれば、オールシーズンではなく、スタッドレスなどの本格的な冬タイヤを装着するべきでしょう。

| | 乾燥路面 | 濡れた路面 | 雪道 | アイスバーン |
|--------------|------|-------|----|--------|
| オールシーズンタイヤ | ◎ | ◎ | ○ | × |
| 冬タイヤ（スタッドレス） | △ | △ | ◎ | ◎ |