

## RETAILER ACADEMY NEWS

Jun 2025 | Bentley Motors Japan

# 新型ベンティガ スピードの特徴 ベンティガ史上最もパワフルかつ ダイナミックなモデル

ベントレー モーターズはこのほど、新型ベンティガ スピードを発表しました。2015年にデビューしたベンティガですが、モデル史上最もパワフルかつダイナミックなモデルです。また、純粋なガソリンエンジンを搭載する最後のモデルの1つでもあります。そういった背景も含め、このモデルの魅力をお客様に伝えられるよう準備を進めてまいりますようお願いいたします。



## 新型ベンティガ スピードの概要

- 専用チューニングを施した4.0リッター V8 ツインターボエンジンを搭載。最高出力650PS、最大トルク850Nmと、W12 エンジン搭載の先代モデルを凌駕
- 最高速度310km/h、0-100km/h加速3.6秒
- スポーツエグゾーストを標準装備。オプションでチタン製アクラポビッチ エグゾーストも設定。V8 エンジンらしい至高のサウンドを提供
- 新設計のSPORTモード、ベンティガ初搭載のダイナミックESCによりレスポンスが大幅に向上
- ベントレー ダイナミックライドと全輪操舵（AWS）を標準装備
- オプションで専用デザイン23インチ（ベントレー史上最大）ホイールを設定
- エクステリアにスピード専用ディテールを採用：ダークティント仕上げのブライトウェア、スモーク仕上げのヘッドランプ、グレーのテールランプ
- インテリアにスピード専用ディテールを採用：プレジジョン ダイヤモンド キルティング、ダークティント仕上げのエアベント、「Speed」バッジ&刺繍、スピード専用カラスプリット



## エンジン

- 専用チューニングを施した4.0リッター V8 ツインターボエンジンにより、卓越したパフォーマンスを発揮
- 0-100km/h加速3.6秒は、ベンティガ Sの4.4秒、さらに先代W12 エンジン搭載モデルの3.9秒を凌駕
- 850Nmの最大トルクを2,250 ~ 4,500rpmと幅広い回転域で発生させる、ベントレーの特徴でもある「台形トルク」を実現。力強く滑らかな加速でドライバーに安心感と心地よさを提供





新型ベンティガ スピードの特徴



シャシー

- COMFORTモードとBENTLEYモードは従来モデルと同様のチューニング。日常使いからロングドライブまで快適で洗練された走りを提供
- SPORTモードは大幅に進化。ステアリングの応答性、ロードホールディング性を高め、ドライバーとの一体感が飛躍的に向上。サスペンションの減衰特性はベンティガのベースモデルと比較して剛性が15%アップ
- SPORTモードでのESCダイナミック設定が有効となり、ESCの介入が緩和。状況に応じてダイナミックなドリフトやアクセルオンでのオーバーステアなど、エキサイティングな走りが可能に
- 全輪操舵（AWS）を標準装備。低中速域では前後輪が逆位相に操舵され回転半径を縮小。住宅街や駐車時の操作が楽に。高速走行時には前後輪が同位相に操舵されるため、スムーズかつ安定した車線変更や追い越しを実現



エクステリア

- スピード専用ディテールを採用
- ダークティント仕上げのブライトウェア
- フロントドア前端下部の「Speed」バッジ
- ダークティントヘッドランプ、グレーレンズ&ダークティントベゼルのテールランプ
- ベントレー史上最大の23インチスピード専用デザインのホイール。仕上げはグレーサテン、ブラック、ブラック&切削光輝の3種類から選択可能
- ブレーキキャリパーは7色のアクセントカラーから選択可能



インテリア

- パフォーマンスとエレガンスを調和させたスポーティなラグジュアリーを体現したインテリアを採用
- 新開発のプレジジョン ダイヤモンドキルティング
- スピード専用カラースプリット
- フェイスアパネルに「Speed」バッジを装着、「Speed」ロゴ入りトレッドプレート、「Speed」ロゴ刺繍入りシートバックレスト
- ブルズアイ ベント、オルガNSTOPスイッチ、センターエアベントは、標準仕様のクロームだけでなくダークティント仕上げも選択可能
- ドライバー インフォメーションパネルのスピード専用グラフィック



■ ベンティガ シリーズ早見表

	ベンティガ スピード	ベンティガ S	ベンティガ アズール	ベンティガ A	ベンティガ
コンセプト	比類なきパフォーマンスを誇る ベンティガ史上最もパワフルなモデル	大胆なスタイリングとスリリングな パフォーマンスの融合	精巧に作り込まれたクラフツマンシップと 革新的テクノロジーを搭載	ベンティガのラグジュアリーさと プレステージ感をさらに高いレベルで実現	ラグジュアリーなクラフツマンシップと 爽快なパフォーマンス、 多用途性のバランスを表現
パワートレイン	4.0リッター V8 ツインターボ	4.0リッター V8 ツインターボ 3.0リッター V6 ハイブリッド	4.0リッター V8 ツインターボ 3.0リッター V6 ハイブリッド	4.0リッター V8 ツインターボ 3.0リッター V6 ハイブリッド	4.0リッター V8 ツインターボ 3.0リッター V6 ハイブリッド
最高出力&最大トルク	650PS、850Nm	V8：550PS、770Nm HPEV：462PS、700Nm	V8：550PS、770Nm HPEV：462PS、700Nm	V8：550PS、770Nm HPEV：462PS、700Nm	V8：550PS、770Nm HPEV：462PS、700Nm
最高速度 (km/h)	310	V8：290 PHEV：254	V8：290 PHEV：254	V8：290 PHEV：254	V8：290 PHEV：254
0-100km/h加速 (秒)	3.6	V8：4.5 PHEV：5.3	V8：4.5 PHEV：5.3	V8：4.5 PHEV：5.3	V8：4.5 PHEV：5.3
エクステリアのディテール	ダークティント&ブラック	ダークティント&ブラック	クローム	クローム	クローム
フロントグリル	マトリックス：ブラック	マトリックス：ブラック	ヴァーティカルヴェーン：クローム	ヴァーティカルヴェーン：クローム	マトリックス：クローム
バッジ類	Speed	S	Azure	A	なし
主なホイール	23インチ スピード専用デザイン	22インチ S専用デザイン	22インチ アズール専用デザイン	21インチ 5ツインスポーク	21インチ
インテリア	スピード専用カラースプリット	S専用カラースプリット	アズール専用カラースプリット	フルートデザインシート	フルートデザインシート





# “S”の名前を冠したSUVのフラッグシップ アストンマーティン DBX S

アストンマーティンは4月30日、SUVモデルの新たなフラッグシップモデルとして「DBX S」を発表。  
増大したエンジンパワーとさらなる軽量化により、同社伝統の「S」の称号にふさわしい圧倒的なパフォーマンスを実現しています。

## SUMMARY

- アストンマーティンの高性能モデルに与えられる伝統的な「S」の名を冠したDBXシリーズの新たなフラッグシップ
- 同社のスーパーカー「ヴァルハラ」由来の技術により、俊敏なレスポンスと高回転を実現したパワーユニットを採用
- カーボンルーフをはじめとする軽量素材の活用により、ダイナミックな走行性能を実現
- 最高出力727ps、最大トルク900Nmを発揮。0-100km/h加速は3.3秒。最高速度は310km/h
- 現在ラインアップされているDBX707の上位モデルとして設定。2025年第4四半期から納車開始予定



## INTERIOR

- ヘリンボーンパターンを施した“S”専用シートを採用。カーボンルーフ選択時にはヘッドライナーもヘリンボーンパターンとなり、スピード感あふれる個性を演出
- シートやコンソール類の素材は軽量かつスポーティなアルカンターラを標準装備。オプションでラグジュアリーな雰囲気のみリアニリンレザーを設定可能
- シートには刺繍により“S”のロゴを再現。ヘッドレストにはエンボスとデボスによる業界初の技術によりウィングロゴを刻印
- 同社の独自開発によるインフォテインメントシステムと、800W・14スピーカーのアストンマーティン・プレミアムオーディオシステムを標準装備
- Bowers & Wilkinsと共同開発した1600W・23スピーカーの高音質サウンドシステムをオプションで用意



## EXTERIOR

- ピュアブラックのベーンゲリルを採用。DBS 770 Ultimateを彷彿とさせるハニカムデザインの軽量ポリカーボネート製グリルをオプション設定
- 約3㎡のカーボンルーフをオプション設定。ルーフレールの撤去と併せて18kgの軽量化となり、重心低下により俊敏性と走行安定性を向上
- 縦型に配置された4本出しマフラーと、再設計されたリアバンパーおよびディフューザーにより高性能を象徴
- マフラーはグロス仕上げとマット仕上げの2種類から選択可能。ディフューザーは下部ドアシルなどとともにカーボンファイバーの指定が可能



## TECHNOLOGY

- 定評のある4.0L V8 ツインターボエンジンに、同社の「ヴァルハラ」で採用された大型コンプレッサーホイールなどのターボ技術を反映
- 最高出力はDBX707から20psアップとなる727PS。最大トルクは同一の900Nm。改良された排気システムにより魅力的なエンジンサウンドを実現
- ウェットクラッチ式9速ATと前後可変トルク配分により、AWDながら後輪に100%のトルク配分を行うことも可能
- カーボンルーフ、23インチマグネシウムホイール、軽量グリルなどのオプションを装備することで、DBX707より最大47kgの軽量化を実現
- カーボンセラミックディスクブレーキのサイズは、フロントが420mm、リアが390mm。増大したパワーに見合う強力なストッピングパワーを提供



## PRICE

未定



## CASE STUDY

特別仕様車 予約受注開始：2024年4月23日 / デリバリー：未定

### ポルシェ 911スピリット70



- 1970～80年代初頭のエッセンスを体現した、ポルシェのヘリテージデザイン戦略を象徴するモデル。全世界1,500台限定
- ベースモデルは、3.6L水平対向エンジンにハイブリッド技術を融合させた911カレラGTSカブリオレ
- 専用色の「オリーブネオ」、ボンネットのデコレーティブストライプ、パシャ柄ファブリックなどにより、ヘリテージデザインモデルならではの特別感を演出

車両価格 (税込)	911スピリット70：	33,410,000円
--------------	-------------	-------------

ニューモデル 発売：2024年5月15日 / デリバリー：未定

### キャデラック エスカレード



- 2020年に販売を開始した第5世代モデルに最新のデザイン言語を反映。新デザインのアロイホイールに24インチを新設定
- 先進的な湾曲型55インチLEDディスプレイと、天然木やセミアニリンレザーなど本物の素材を組み合わせた上質なインテリア
- 専用カラーを採用した日本限定モデル「キャデラック エスカレード スポーツ LAUNCH EDITION」を50台限定で発売

車両価格 (税込)	キャデラック エスカレード ブラチナム：	18,900,000円
	キャデラック エスカレード スポーツ：	19,500,000円

特別仕様車 発売：2024年4月29日 / デリバリー：未定

### フェラーリ 296 スペチアーレ/296 スペチアーレA



- 歴代のフェラーリ・ベルリネッタと同様に、フェラーリ296 GTB/296 GTSの集大成的なスペックを備える特別な高性能モデル
- 3.0L V6 ツインターボエンジンと電気モーターのアップグレードにより、296 GTB/296 GTSから50psアップのシステム合計出力880psを発生
- エアロダイナミクスの改善によりダウンフォースは296 GTBから20%増加。車重は296 GTBから60kg軽量化

車両価格 (税込)	未定
--------------	----

特別仕様車 発売：2024年4月24日 / デリバリー：未定

### Mercedes-AMG C 63 S E PERFORMANCE Edition Peak



- Cクラスのハイパフォーマンスモデル「C 63 S E PERFORMANCE」をベースにした50台限定の特別仕様車
- エクステリアは、専用外装色のマットカラーにブラックアクセントと前後フリックを追加。現行Cクラスでは初となる「AMG カーボンセラミックブレーキ」を装備
- インテリアは、C 63 S E で有償オプションとして設定されている「AMG パフォーマンスシート」を採用

車両価格 (税込)	Mercedes-AMG C 63 S E PERFORMANCE Edition Peak：	18,240,000円
--------------	---	-------------

ニューモデル 発売：2024年6月14日 / デリバリー：未定

### シボレー コルベット Z06 コンバーチブル



- 最高出力646ps、最大トルク623Nmを発揮する5.4L V8自然吸気エンジンを搭載する高性能モデル「Z06」にコンバーチブルを追加
- 電動式リトラクタブルハードトップの開閉時間は約16秒。走行中も48km/h以下であれば開閉可能
- サーキットでの使用を想定した耐フェード性とバネ下重量約50%の軽量化を実現した「Brembo®製パフォーマンス カーボンセラミックブレーキ」を標準装備

車両価格 (税込)	シボレー コルベット Z06 コンバーチブル：	29,200,000円
--------------	-------------------------	-------------

特別仕様車 発売：2024年5月8日 / デリバリー：未定

### BMW X7 BLACK-α



- BMW X7をベースにした日本専用限定車として100台を発売
- エクステリアは、マット仕様のBMW Individual Special Paintのフローズン・ブラック・メタリックを採用することで力強い漆黒を表現
- インテリアは、センターコンソールに漆蒔絵/螺鈿装飾トリム、真鍮製の専用パッチを採用することで、上質な室内に日本工芸の精緻な美しさを融合

車両価格 (税込)	BMW X7 xDrive40d BLACK-α：	16,250,000円
	BMW X7 M60i xDrive BLACK-α：	21,400,000円

## 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。今回はブロワー（4 1/2リッター）です。

ブロワー（4 1/2リッター）ほど強烈なインパクトを残した戦前のベントレーは他に見当たりません。轟音を響かせるようなパフォーマンスは、数多くの人々を魅了しました。魅了された人の中には、後に架空のヒーローであるジェームズ・ボンドをスーパーチャージャー付き4 1/2リッターに乗せた作家イアン・フレミングも含まれています。そして現在、ベントレー モーターズのクルー本社にあるヘリテージコレクションで大切に保管されているUU 5872の4 1/2リッターこそが、ベントレー・ボーイズの1人であったヘンリー・ティム・パーキンが実際にル・マンでステアリングを握った「ブロワー」です。

UU 5872のデビューは1930年のアイリッシュ グランプリ。パーナード・ルビンが運転して8位という成績でした。そして迎えた1930年のル・マンでは、パーキンのチームは3台のブロワーを投入。パーキン自身はNo.2のブロワーを駆ってサルトサーキットを疾走しました。



ちなみにこの年のル・マンには、ベントレーのワークスチームが3台のスピード6を投入したほか、メルセデスがスーパーチャージャー付き7リッターのSSKを投入し、ベントレーとの頂上決戦の様相を呈しました。

このレースでは、パーキンのブロワーがユノディエール ストレートで両輪を芝生に突っ込みながら、しかもリアタイヤが摩耗した状態でルディ・カラツィオラのメルセデスSSKを追い抜くなど、多くの見せ場を作りました。しかもパーキンはビットインするまでその周をトップで走り続けたのです。パーキンもカラツィオラも完走できず、優勝はベントレーのワークスチームのスピード6に譲りましたが、ブロワーとパーキンの伝説を象徴するようなシーンとして語り継がれています。

その後もUU 5872のブロワーは、1930年10月のブルックランズ500 ハンディキャップで平均時速112.12マイル（約179km/h）を記

録して2位に食い込むなど、レースで強烈な存在感を示しました。記録よりも記憶に残る1台。ベントレーの歴史を語るうえで欠かせないモデルといえるでしょう。





## 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。

### 6月掲載トレーニング情報

#### ベントイガ & ベンティガ EWB 26MY LAUNCHED

ベントイガとベンティガ EWBの26MYに関する製品情報です。26MYにおける各デリバティブの特徴など商品情報が満載です。特に今月上旬に発表された新型ベントイガ スピードについては、セールスポイントを理解してお客様にその魅力をお伝えできるようしっかりと学習してください。



#### Why Bentley (ベントレーを選ぶ理由)

100年以上という長い歴史を持つベントレーというブランドが、どのようにして現在の唯一無二のポジションを確立したのか、そして現在はどのような層にアピールするのかといったことも含め、お客様に「ベントレーを選びたい」と思わせるためのヒントが満載です。ブランドへの理解を深めるよう、必ず受講してくださいようお願いいたします。



### ■ トレーニング開催情報

## Technical Advanced Assessment 2025を実施



ベントレー モーターズ ジャパンは5月7～9日の3日間、豊橋トレーニングセンターでTechnical Advanced Assessment 2025を実施しました。

アセスメントは、エンジン、エレキ、コンビニエンス、シャシーの4項目に分かれた診断プロセスを評価するもの。厳正な審査の結果、受験された3人全員が合格しました。受験に際しては大きなプレッシャーがあったようですが、その中で見事合格された皆様、おめでとうございます。



写真左から2番目より：中條さん（ベントレー東京）、浦野さん（ベントレー東京）、井手さん（ベントレー大阪）。合格おめでとうございます！



# 前後重量バランス 50：50 の意味するものと選ぶ理由とは

スポーツカーで重要とされているのが「前後重量バランス 50：50」です。これは、いったい何を意味しているのでしょうか？  
それを実現するには、どんな理由があるのかを説明します。



## 前後重量バランス 50：50 とは

前後重量バランスとは、クルマにある4輪のうち、前輪と後輪にかかる車両重量のバランスを意味します。たとえば車両重量が1800kgの車両の前後重量バランスが50：50であれば、前輪に900kg、後輪に900kgかかります。一方、40：60であれば、前輪に720kg、後輪に1080kgとなります。前後重量バランスは、クルマで最も重いエンジン／パワートレインの配置に大きく影響されます。そのためFF（前にエンジンを置いた前輪駆動）、FR（前にエンジンを置いた後輪駆動）、MR（クルマの中央にエンジンを置いた後輪駆動）、RR（クルマの後部にエンジンを置いた後輪駆動）という駆動方式によって、重量バランスがおおまかに決まっています。

## 駆動方式それぞれの前後重量バランス

FF 60：40前後	FR 50：50 ～ 55：45	MR/RR 40：60前後
クルマの前部にエンジンがあるため前後重量バランスは60：40前後が多くなります。	クルマ前部にエンジンを置きつつも、デフが後部にあるため50：50 ～ 55：45になります。	クルマの中心、もしくは後端にエンジンを置いたため40：60前後が多数となっています。

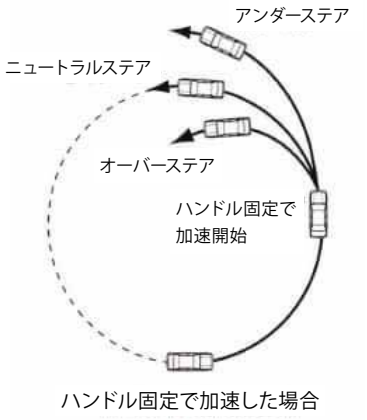
## 前後重量バランス 50：50 が生み出すメリット

前後重量バランス 50：50 は、昔からスポーツカーに求められる基本的な部分です。前後重量バランス 50：50 は、重量を前後のタイヤに均等にかけられることができるため、コーナリング時の基本的な運動特性となるステア特性に優れます。そのため、日常走行時の走行フィーリングが良く、コーナリング限界時のコントロール性に優れています。また、4輪に均等に荷重がかかるため、4輪のタイヤの性能を余すことなく使えます。一方で車体の前後にプロペラシャフトを貫通させるため、車内空間はFFよりも狭くなります。さらに、FFやMR/RRよりも駆動輪に荷重がかからないため、トラクション性能に他方式よりも劣ります。そのため、滑りやすい路面で後輪がスリップしやすく、加減速の効率でMR/RRに劣ります。

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none"><li>ステアリング特性に優れている</li><li>ステアリングフィールと限界域でのコントロール性に優れる</li><li>4輪のタイヤの性能をバランスよく引き出せる</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>雪などの滑りやすい路面で、駆動輪がスリップしやすい</li><li>加減速でのトラクション性能がMR/RRに劣る</li><li>プロペラシャフトが車内を貫通するので室内がFFより狭い</li></ul>

## 基本的ステア特性とは

一定の曲線率で走行するとき、前後重量のバランスによってクルマの基本的ステア特性は変化します。前輪が重い場合、徐々に外に膨らんでゆきます。これをUS（アンダーステア）と呼びます。一方、後輪が重い場合は、内側に切り込んでゆくOS（オーバーステア）となります。そして前後重量が同じ場合、一定の曲線で走り続けることが可能です。これがNS（ニュートラルステア）となります。FFは前が重いためUS、FRは前後同じなのでNS、MR/RRは後ろが重いためOS。これが駆動方式別の基本的なステア特性となります。



## 第4世代「コンチネンタル GT スピード」の重量と前後重量バランス

新世代の「コンチネンタル GT スピード」は、ハイブリッド化もあり、車両重量がW12時代より200kg近くも軽くなっています。しかし、ハイブリッド化によって前後重量バランス 50:50 を実現しました。また、駆動用モーターをエンジンとギヤボックスの間、つまり車体中央に低く配置し、さらにバッテリーパックもトランクフロア下に配置することで、クルマの重心を下げています。これにより、コーナリング性能は、従来のW12よりも向上しています。また、電動化によりレスポンスがアップし、80kmものEV航続走行距離も得ています。コーナリング性能の向上にEV走行というメリットは、重量増というデメリットを大きく上回っているといいでしょう。また、リテラーからは「最も重要なのは、重さを感じないこと」「ドライビングは非常に滑らかで、ブレーキングとコーナリングのバランスが取れている」という声が寄せられています。



最高出力782PS、最大トルク1000Nm、80kmの航続距離、0-100km/h加速3.2秒、最高速度335km/hを実現した新型コンチネンタル GT スピード。



ウルトラパフォーマンスハイブリッドと呼ばれるシステムは、エンジンとギヤの間にモーターを、トランクフロア下にバッテリーを配置します。