

RETAILER ACADEMY NEWS

Jun 2024 | Bentley Motors Japan



ベントレー伝統のモチーフ

電動化への歩みを加速させているベントレー モーターズ。コンセプトカーやコーチビルドカーから、徐々に将来のベントレーのデザイン言語が見えつつあります。斬新なモチーフも取り入れられる可能性があります、今回はベントレーというブランドを作り上げてきた伝統のモチーフをあらためてご紹介します。

エクステリア編

3本のライン

フロントフェンダーから立ち上がりボディ側面を貫いて通る「パワーライン」、筋肉質なリアフェンダーを形成する「リアハウチ」、ルーフからリアエンドへとなだらかに傾斜していく「ルーフライン」は、ベントレーのデザイナーが最初に描く3本のラインと言われています。1952年製R-Typeコンチネンタル発祥のこのフォルムも、重要な伝統のモチーフです。



丸型4灯ヘッドランプ

ベントレーの丸型4灯ヘッドランプは、草創期のモータースポーツに由来しています。この時代のヘッドランプは、光量を補うために大型の丸いリフレクターを必要としていました。サーキットで名を上げたベントレーが、このモチーフを大切に残してきたのも当然のことかもしれません。



マトリックスグリル

こちらも草創期のモータースポーツに由来するモチーフです。当時の車に装備されていたラジエーターは、前走車が跳ね上げた石が当たり深刻な損傷に至るケースがあったため、網目状のガードを付けていました。なお、パーティカルヴェーン グリルは、W.O. ベントレーが最後に開発を手掛けた8リッターなど往年の名車に採用されていたモチーフです。



フライングBマスコット

フライングBマスコットは、1930年代初頭の8リッターのオプションとして初登場しましたが、残念ながらあまり人気はなかったと伝えられています。その後、幾度かのデザイン変更が行われ、2019年からはフライングスパーにオプション設定されているイルミネーション付きの最新世代のものになりました。



ウイングドBバッジ

ベントレーの前後に装着されるウイングドBバッジも、歴史のあるモチーフです。左右対称に見えますが、偽造防止のため左右で羽の枚数が異なるという細工が施されていました。「B」の周囲は赤、緑、青、黒などが使われてきました。近年ではV8モデルが赤、W12モデルは黒とエンジンによって使い分けられていましたが、現在はすべて黒で統一されています。





ベントレー伝統のモチーフ

インテリア編

左右対称のダッシュボード

2003年の初代コンチネンタルGTで採用された左右対称のダッシュボードは、ベントレーのインテリアを代表するモチーフの1つとしてすっかり定着しました。このデザインは現在、ウイングドBバッジからインスピレーションを得たもので、センターコンソールから立ち上がり、翼を広げたように左右に伸びてドアウェストレールパネルへとつながっていきます。



ダイヤモンド キルティング

ベントレーのラグジュアリーなインテリアの代名詞として用いられてきたのが、ダイヤモンドキルティングです。クラシックな印象のあるモチーフですが、第3世代のコンチネンタルGTのデビュー時に、ダイヤモンド インダイヤモンド キルティングのようなモダンなデザインへと進化し、フライングスパーやベンティガ EWBでも独自の新しいダイヤモンド キルティングが採用されています。



オルガンストップ コントロール

非常に細かい部分ではありますが、オルガンストップ コントロールもベントレーが大切にしているモチーフの1つです。草創期にレースで使われた車両やクルーでの生産が始まった頃の車両でも使われていた伝統のモチーフです。



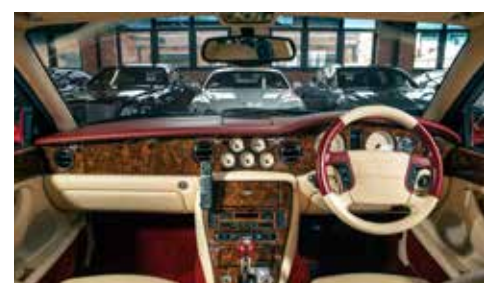
ブルズアイ ベント

いつ頃から装備されているか明確な記録はないようですが、少なくともカーエアコンが装備されるようになってから使い続けられているモチーフです。その名の通り雄牛の目をイメージしてデザインされています。



ウッドパネル

ベントレーといえばウッドパネル。そう言っても過言ではないほど、美しいウッドパネルはベントレーの代名詞的なインテリアの要素でした。ラッカーを使用した美しい光沢仕上げがベントレーのウッドパネルの伝統ですが、現在はラッカーの使用量を減らして木目をダイレクトに感じられるオープンポア仕上げも人気です。



COMPETITOR INFORMATION

自然吸気V12気筒を踏襲したフラッグシップ フェラーリ 12チンドリ

フェラーリは同社の新たなフラッグシップモデルとなる「12Cilindri（ドーディチ チリンドリ）」を2024年5月3日に発表。6月11日には日本でも実車を公開しました。

SUMMARY

- 812 スーパーファストの後継となる2シーターベルリネッタ
- 過給機や電動化を排除し、6.5L V型12気筒自然吸気エンジンの形式を踏襲
- オープンモデルの12チリンドリ スパイダーも同時発表



EXTERIOR

- 1968年に登場した365GTB/4を彷彿とさせるノーズ周り。新世代のデザイン言語を反映したルーフおよびリアエンドを融合したスタイリング
- 12チリンドリ スパイダーは、シート後方から伸びる2本のフィンによりベルリネッタとは異なる個性を演出。ルーフ形式はリトラクタブルハードトップ

INTERIOR

- 同社の「ローマ」「プロサンクエ」などと同様のデュアル・コックピット・アーキテクチャーを反映したインテリアデザイン
- ベルリネッタ、スパイダーともに着色ガラスルーフを採用し、開放感の高い室内空間を演出



PRICE

12チリンドリ	56,740,000円（税込）
12チリンドリ スパイダー	62,410,000円（税込）

新たにハイブリッド車を追加 新型ポルシェ 911

ポルシェジャパンは、スポーツカーの代名詞といえる「911」の新型モデルとして「911 カレラ」と「911 カレラ GTS」を発表。5月29日から予約受注を開始しました。

SUMMARY

- 3.6L 水平対向6気筒エンジンにハイブリッドシステムを組み合わせた新開発のパワーユニットを911カレラ GTSに搭載
- 911カレラに搭載される3.0L 水平対向6気筒エンジンはインタークーラーをエンジン上部のリアリッドグリルの真下に配置
- エアロダイナミクスを最適化したエクステリアとフルデジタルコックピットを採用したインテリア



EXTERIOR

- フロントでは4灯のグラフィックが特徴的なマトリックスLEDヘッドライトを標準装備。911カレラ GTSのフロントには5枚の縦型アクティブ冷却エアフラップを装備
- リアエンドではPORSCHE ロゴを統合したテールライトと新形状のバンパーにより、スッキリとした印象に一新

INTERIOR

- 12.6インチの曲面ディスプレイを備えたフルデジタルのメーターパネルとスタートボタンを911として初採用
- 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



PRICE

911カレラ:	16,940,000円（税込）
911カレラ GTS:	22,540,000円（税込）
911カレラ4 GTS:	23,650,000円（税込）

TECHNOLOGY

- 電動ターボチャージャーと電気モーターを搭載した911カレラ GTSはシステム合計出力541ps、合計トルク610Nmを発揮。0-100km/h加速3.0秒、最高速度312km/hを実現
- 911カレラは最高出力394ps、最大トルク450Nmで、0-100km/h加速4.1秒、最高速度は294km/h
- 911カレラ GTSには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を高電圧システムに統合したことで電気油圧制御システムの使用が可能に

COMPETITOR INFORMATION

メルセデス AMG 独自開発モデルが2代目に進化 メルセデス AMG GT クーペ

メルセデス・ベンツ日本は、メルセデスAMGの独自開発による新型スポーツカー「メルセデス AMG GT クーペ」を4月2日に発表。同日より予約注文受付を開始しました。

SUMMARY

- スポーツカーとしてのダイナミックな走行性能と優れた快適性を兼ね備えたパフォーマンスラグジュアリーモデルとしてフルモデルチェンジ
- メルセデスAMG SLと多くのコンポーネッツを共用。駆動方式は後輪駆動から四輪駆動に変更
- 2シーターのみの設定だった従来型に対して、新型では4名乗車可能な可倒式リアシートを新たにオプション設定



EXTERIOR

- 新しい車両アーキテクチャーを採用。専用開発の軽量ボディシェルにより、ねじり剛性は先代比で18%向上。横軸の剛性は50%、縦軸の剛性は40%向上
- 2+2レイアウトを実現するため、全長は従来型より185mm長い4,730mmに。伝統的なスポーツカーのシルエットを踏襲しながら、居住性に配慮したデザインを採用

INTERIOR

- アナログとデジタルを融合させた、メルセデスAMG SLと同様の「ハイパーアナログ」デザインのインテリアを採用。第2世代に進化した対話型インフォテインメントシステム「MBUX」を新たに搭載
- 新たにオプション設定された2+2仕様では可倒式リアシートを装備。リアシートを倒すことでラゲージルームは最大675Lまで拡張可能



TECHNOLOGY

- 4.0L V型8気筒ツインターボエンジンは最高出力585ps、最大トルク800Nmを発揮。0-100km/h加速は3.2秒
- 従来のトランスアクスルレイアウトに代えて、AMG スピードシフトMCT 9速トランスミッションと、前後トルク配分の連続可変が可能なAMG 4MATIC+を採用
- フロントアクスルリフトシステムを備えた油圧式のAMG ACTIVE RIDECONTROL サスペンション、実用性と走行安定性を向上させるリア・アクスルステアリングを標準装備

PRICE

メルセデスAMG GT 63 4MATIC+ クーペ

27,500,000円(税込)

PRODUCTS

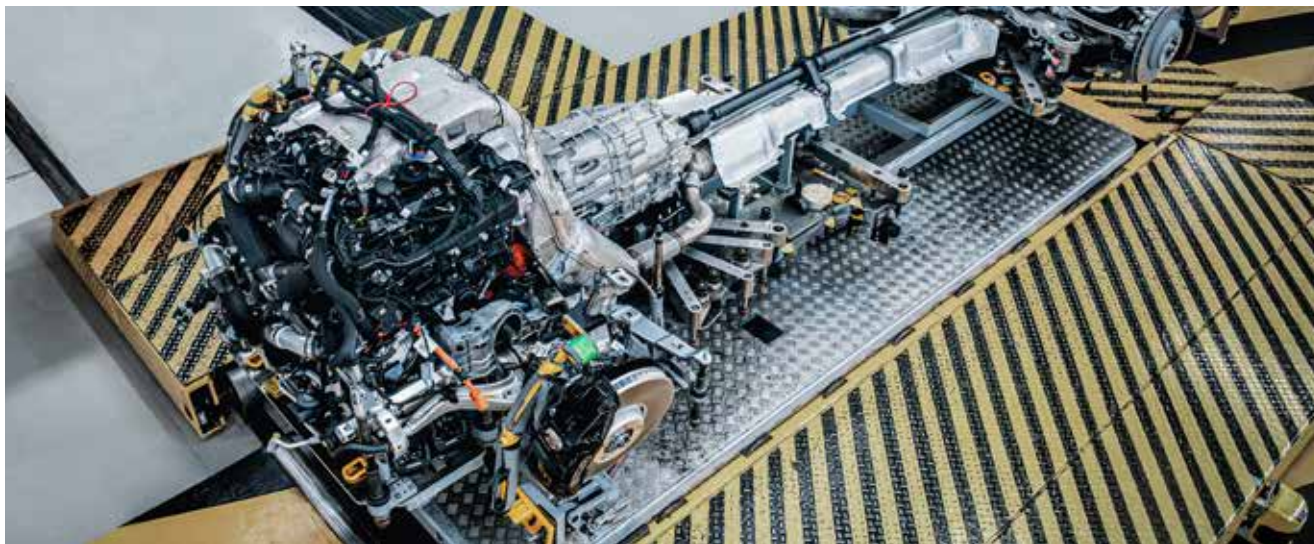
W12エンジンの魂は 次世代パワートレインへ

ベントレー モーターズはこのほど、6.0リッター W12 エンジンの後継パワートレインにあたる「ウルトラ パフォーマンス ハイブリッド」パワートレインを発表しました。新型コンチネンタルGTに搭載されるこのパワートレインは、W12エンジンを上回るパワーを誇りながらも、燃費性能を大きく高めた次世代パワートレインです。

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、4.0リッター V8 エンジンと電気モーターを組み合わせたもので、システム合計の最高出力は782 PS、最大トルクは1,000 Nmと、驚異的なパフォーマンスを誇ります。従来型コンチネンタルGTやフライングスパーのスピードモデルに搭載さ



ウルトラ パフォーマンス ハイブリッドは新型コンチネンタルGTに搭載されます。



れていたW12エンジンを大きく上回る強大なパワーは、間違いなくベントレーのアイデンティティです。その一方で、このパワートレインは電気モーターのみでの走行も可能。新型コンチネンタルGTは、電気のみで約80kmを走行可能で、効率性も大幅に高められ、CO₂排出量も50g/km (WLTP) を実現しました。

6.0リッター W12 エンジンは、2003年のコンチネンタルGTデビューとともに導入され、W.O.ベントレーが20世紀初頭に掲げた「良い車、速い車、クラスでベストの車を作る」という哲学を21世紀に具現化したパワートレインで、ベントレーの再興をけん引してきました。この象徴的なパワートレインは今夏の生産終了が決まっていますが、創業者W.O.ベントレーの魂とW12エンジンの魂は、次世代パワートレインにしっかりと込められています。



今夏で生産が終了する6.0リッター W12 エンジン。20年以上ベントレーの象徴であり続けてきました。

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。今回はミュルザンヌです。

ミュルザンヌが初めて披露されたのは2009年。米国・ペブルビーチで行われたコンクール・デレガンスでのことでした。車名の由来は、ル・マン24時間レースで使用するサルト・サーキットの「ミュルザンヌコーナー」です。

パワートレインにはベントレー伝統の6 3/4リッター V8 OHVエンジンを採用されました。このエンジンにミュルザンヌ専用のチューニングを施し、最高出力512 PS、最大トルク1,000 Nmという強大なパフォーマンスを発揮。その一方で、現在のベントレーでは当たり前の機能となっている気筒休止システムを初めて搭載して燃費性能を高めました。

2016年にはフェイスリフトを実施。ラインアップにハイパフォーマンスモデルのミュルザンヌ スピード (537 PS、1,100Nm) が加わった



ミュルザンヌとともに歴史に幕を下ろした伝統の6 3/4リッター V8 OHVエンジン。



ほか、日本への導入はありませんでしたが、ショーファードリブン用途での需要に応えるミュルザンヌ EWBも追加されました。そのEWBのコンセプトは現在、ペンティガ EWBに受け継がれています。

また、ミュルザンヌの製造にあたっては、クルー工場にコンチネンタル系モデルの製造ラインとは別の専用ラインが確保され、熟練工たちが手作業で組み立てを行いました。誕生当初は、同じ4ドアサルーンのフライングスパーとの差別化を危惧する声もありましたが、先進技術を積極的に見せるフライングスパーと、先進技術をできるだけ見せずに伝統的なラグジュアリーカーの雰囲気を出すミュルザンヌといった具合に分けることで、世界中のお客様のニーズに応えました。

ミュルザンヌは2020年に特別仕様車「6.75 エディション」を世に送り出し、60年以上にわたって作り続けられてきた6 3/4リッター V8

OHVエンジンとともに、惜しまれつつその歴史に幕を下ろしました。



2020年発売となった最後の特別仕様車「ミュルザンヌ 6.75 エディション」。

BEYOND 100

Beyond 100 戦略を知る ～ドリームファクトリー構想～

ベントレー モーターズが2020年11月に発表した中長期経営計画ともいえる「Beyond 100」戦略。創業100周年を迎えた翌年に発表されたこの戦略がどんな内容なのかをあらためてご紹介します。今回は「ドリームファクトリー構想」についてです。

ドリームファクトリー構想が発表されたのは2022年1月。Beyond 100戦略で掲げた「世界で最もサステナブルなラグジュアリーカーメーカーになる」という目標を実現するため、10年間で25億ポンドの大規模投資を行うという発表とともに、2030年までにエンドツーエンドでのカーボンニュートラルを実現するため、クルー工場での水の使用、廃棄物、その他の環境負荷を最小限に抑える取り組みを進めることを宣言しました。これを実現するためにデジタル化と環境負荷を低減する生産拠点にすることが、ドリームファクトリー構想の核心です。



2025年に稼働開始予定の新しいペイントショップ完成イメージ。



デジタル化については、2023年3月にエンジニアリング テクニカルセンターとローンチ クオリティ センターの建設を発表。いずれも最先端設備を備え、BEVの製造試験施設として稼働します。また、今年4月には新しいペイントショップの建設を開始。2025年に完成予定で、ボディカラーを100色にまで増やし、パーソナライズの幅を大きく広げる役割を担います。

環境負荷の低減については、工場だけでなくクルー全体で積極的に取り組んでいます。クルーでの太陽光発電が始まってから11年目を迎え、カーボンニュートラル認証も取得しています。プラスチック廃棄物ゼロ認証も2年連続で取得しました。物流部門の車両向けバイオディーゼルはすでに導入していましたが、ベントレーの広報車やヘリテージコレクションの車両に使用する次世代バイオ燃料も導入し、ウェル・トゥ・ホイールでのCO₂削減に寄与しています。



物流部門の車両向けバイオディーゼルを導入するなどCO₂排出量削減にも取り組んでいます。

オールシーズンタイヤの特徴

名前の通りに、夏も冬も、すべての季節に対応できるというのがオールシーズンタイヤです。
最近では、ほとんどのタイヤメーカーからオールシーズンタイヤが売り出されるようになっています。
今回は、そんなオールシーズンタイヤの特徴と注意点を紹介します。



夏と冬タイヤとの使い分け方

オールシーズンタイヤは、タイヤに使われるゴムや構造、トレッドパターンなどの工夫によって、少々の雪道なら問題なく走ることができます。また、夏場のドライ路面やウェット路面でも、不安なく走ることができます。しかも、オールシーズンタイヤは冬タイヤとして扱われるため、冬場の高速道路などの「冬タイヤ規制」にも適合。規制が出ているときも走ることができます。ただし、日本ならではの凍った路面は、スタッドレスタイヤほどのグリップ力がありません。また、サマータイヤと比べると、夏場の走行性能は劣ります。

■ 路面適合表

	路面状態					規制対応
	夏		冬（雪）			
	ドライ	ウェット	シャーベット	圧雪	凍結路	
サマータイヤ	◎	◎	×	×	×	不可
オールシーズン	○	○	○	○	○	通行可
スタッドレス	△	△	◎	◎	◎	通行可

スノーフレックマークに注目

冬タイヤであることを示す国際的な基準が存在します。それが「スノーフレックマーク」です。山の形の中に雪を示す記号が入っているのが「スノーフレックマーク」です。このマークがついているタイヤは冬タイヤと認められます。一方、日本で冬タイヤと認められない記号も存在します。それが「M+S（マッド&スノー）」です。こちらはS（スノー）とありますが、日本では冬タイヤに認められていません。高速道路などの「冬タイヤ規制」の場合、「スノーフレックマーク」であれば走れますが、「M+S」だけでは走行することができません。



高速道路の「冬タイヤ規制」は「スノーフレックマーク」ならば走行が可能となります。

オールシーズンタイヤのメリットとデメリット

メリット	<ul style="list-style-type: none">・夏冬を1本で済ませることができる（低コスト）・急な降雪に対して対応できる・夏場でも安心・快適に走ることができる
デメリット	<ul style="list-style-type: none">・冬の凍結路はグリップ力が足りない・夏路面での性能が夏タイヤほどではない・1本あたりの価格が割高

「冬タイヤ規制」と「チェーン規制」

冬に国土交通省からの規制に「冬タイヤ規制」と「チェーン規制」の2つがあります。「冬タイヤ規制」は、オールシーズンタイヤ、もしくはスタッドレスタイヤであることが求められます。サマータイヤの場合は、チェーンを装着することが求められます。そして、「冬タイヤ規制」よりも厳しい大雪に対応するためのものが「チェーン規制」となります。これは、「冬タイヤでもチェーンを装着すること」を求めるものです。また、実施区間は、

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～鶴岡市田麦保	15.2
山梨県・静岡県	138	山中湖・須走	山梨県山中湖村平野～	8.2
			静岡県小山町須走字御登口	
新潟県	7	大須戸～	村上市大須戸～	15.3
		上大島	村上市上大島	
福井県	8	石川県境～	あわら市熊坂～あわら市笹岡	3.2
		坂井市		
広島県・島根県	54	赤名峠	広島県三次市布野町横谷～	2.5
			島根県飯南町上赤名	
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」は表にある特定の道だけで実施されます。

過去に雪による立ち往生や通行止めが発生した場所です。現在のところ、国道6か所、高速道路7か所が対象となっています。使うチェーンは、金属チェーンだけでなく、樹脂チェーン、布製カバータ입、アラミドなどの特殊繊維製のチェーンでもかまいません。

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

「チェーン規制」が実施される可能性のある高速道路。