

RETAILER ACADEMY NEWS

Aug 2022 | Bentley Motors Japan



2022年上半期決算で大幅な増収増益 Beyond 100戦略などが奏功し過去最高を更新

ベントレー モーターズはこのほど、2022年上半期の決算を公表し、売上高が前年同期比29%増の17億700万ユーロ、営業利益は124%増の3億9,800万ユーロと、2021年と比較して大幅な増収増益となりました。営業利益については、2021年の通年実績である3億8,900万ユーロを上半期だけで上回ったことになります。1台あたりの収益は、パーソナライゼーションの拡大が最大の要因となり、前年同期実績の18万6,000ユーロから21万3,000ユーロに増加しました。売上高利益率も前年同期実績の13.4%を大幅に上回る23.3%となりました。

全世界での販売台数は、前年同期比3%増の7,398台でした。モデル別のシェアは、ベンティガが40%、フライングスパーが27%、コンチネンタルGTが33%でした。

市場別の販売台数で伸びが顕著だったのが、欧州（33%増・1,524台）と英国（44%増・795台）で、コンチネンタルGT Speedの導入が大

幅増を後押ししました。南北アメリカは2,068台と最大市場の地位を確保したものの、伸び率は前年同期並みの1%増にとどまりました。中国は新型コロナウイルスの感染拡大によるロックダウンの長期化が響き、25%減の1,621台となりました。日本を含むアジアパシフィックは、18%増の916台となっています。

ベントレー モーターズのエイドリアン・ホールマーク会長兼CEOは、「世界経済は依然として不安定な状況ですが、ベントレーは“Beyond 100”戦略に沿って改革を推進し、外的要因に左右されない経営基盤を形成することで堅調な業績を維持しており、見通しは明るいと考えています。特に目立ったのがパーソナライゼーション需要の増加であり、マリナーのプログラムに注力することで記録的な売上高利益率を達成しました。また、ラグジュアリーカー セクターの最新モデルに対する注目度が全世界で高かったことも、過去最高の収益につながったと見ています」などと状況を分析しています。ヤン・ヘンリック・ラフレンツ取締役（財務&IT担当）は、「ベントレーは長期的で持続可能

な収益の確保に力を注いでいます。上半期の業績は、競争力のある価格設定とオプションの拡充による収益増に加え、為替レートが追い風となりました。並行して進めている低コスト化が、ビジネスモデルの再構築につながり、投資利益率と売上高利益率の向上につながっています」などとコメントしています。

■ ベントレー モーターズ上半期決算

	2022年上半期	2021年上半期
売上高	17億700万ユーロ (+29%)	13億2,400万ユーロ
営業利益	3億9,800万ユーロ (+124%)	1億7,800万ユーロ
売上高利益率	23.3%	13.4%

■ 上半期販売台数

市場	2022年上半期	2021年上半期	シェア
南北アメリカ	2,068 (+1%)	2,049	28%
中国本土、香港、マカオ	1,621 (-25%)	2,155	22%
欧州	1,524 (+33%)	1,142	21%
アジアパシフィック	916 (+18%)	778	12%
英国	795 (+44%)	554	11%
中東	474 (-9%)	521	6%
合計	7,398 (+3%)	7,199	100%



COMPETITOR INFORMATION



第4世代のプラグインハイブリッド メルセデス・ベンツ S 580 e 4MATIC ロング

メルセデス・ベンツ日本は、SクラスのプラグインハイブリッドモデルとなるS 580 e 4MATIC ロングを2022年6月27日に発表しました。
併せてSクラス全車に新技術を採用しています。

SUMMARY

- メルセデスとしては第4世代となるプラグインハイブリッドシステムを初採用
- エンジンは第3世代の3.0L V6ターボから3.0L 直6ターボに変更。エンジン出力は旧モデルと同等。モーター出力は20kW向上
- 140km/hまではモーターのみによるゼロエミッション走行が可能。1回の充電で約100kmのEV航続可能距離を実現
- 6.0kWまでの普通充電と、60kWまでの急速充電（CHAdeMO規格）に対応。充電状況はスマートフォンアプリで確認可能
- 駆動方式は旧モデル S 560 e ロングの後輪駆動から4輪駆動に変更
- ボディバリエーションはロングホイールベースのみを設定



INTERIOR

- ダイヤモンドステッチのナッパレザーシートを採用
- V8モデルと同様のレザーエクスクルーシブパッケージをオプション設定
- プラグインハイブリッド専用のコックピットディスプレイを採用
- 大容量バッテリーや充電システムの搭載により、トランク容量は505Lから325Lに減少



TECHNOLOGY

- 367ps(270kW)/500Nmを発揮する3.0L 直6エンジンに、150ps(110kW)/440Nmのモーターと大容量バッテリーを組み合わせ、システム合計出力は510ps(375kW)/750Nmを発揮
- リチウムイオンバッテリーは、旧モデルの13.5kWhから2倍以上となる28.6kWhに大容量化
- EV航続可能距離は、旧モデルの40.1kmから2倍以上となる約100kmに向上
- プラグインハイブリッド専用のドライブモードとして「Hybrid」「Electric」「Battery Hold」を設定
- 「Electric」モードでは140km/hまでモーターのみで走行。エネルギー回生レベルは4段階に調整可能

NEW FEATURES

- 対話型インフォテインメントシステム「MBUX」に「ゼロレイヤー」コンセプトを導入
- トップ画面によく使う機能が表示される「ゼロレイヤー」により、メニュー画面の呼び出しや階層を辿って画面をスクロールする操作が不要になり、操作性を向上
- センターコンソール付近の運転席シートに新開発のセンターエアバッグを採用
- 標準装備のセンターエアバッグは、側面衝突時に展開することで、前席乗員同士がぶつかって負傷する危険を軽減



EXTERIOR

- V8モデルと同様の19インチ5ツインスポークホイールを標準装備
- 内外装をスポーティに演出するAMGラインはオプション装備
- 充電ポートは普通充電がリアバンパー右側、急速充電は左リアフェンダーに設置
- 旧モデルに装着されていた「EQ POWER」サイドエンブレムは廃止



PRICE

メルセデス・ベンツ S 580 e 4MATIC ロング： 19,780,000円(税込)

TOPIC

各社から発表されたハイパーカー

レースカーに匹敵する圧倒的な性能を誇るハイパーカー、そして限定生産の特別なスポーツカーが各社からいくつも発表され、実際に生産化されています。いずれも数億円という高価な車両価格にも関わらず、発表時点で完売しているのも特徴といえます。今回は、最近日本でも話題となったモデルを3車種で紹介します。



ランボルギーニ・カウンタック LP 800-4

1970年代から1990年代にかけてランボルギーニを代表するモデルとなったカウンタック。その誕生50周年を記念して、2021年夏に発表された特別限定モデル。ボディサイドの巨大なNACAダクト、前後ライトのディテール、そしてカウンタックの初期に見られたペリスコープルーフを調光式ガラスで表現するなど、初代カウンタックのオマージュともいえるスタイリングが特徴です。パワーユニットは780ps/720Nmを発揮する6.5L V12エンジンにハイブリッド機構を組み合わせ、システム合計出力は814psを発揮。7速AT+4輪駆動で、0-100km/h加速は2.8秒、最高速度は355km/h。合計112台が生産され、2022年6月には日本でも公開されました。



アストンマーティン・ヴァルキリー

アストンマーティンとF1のレッドブルレーシングが共同開発した同社初のハイパーカー。「空力の奇才」といわれるF1デザイナーのエイドリアン・ニューウェイが開発に携わったこともあり、エキサイティングなスタイリングが特徴です。パワーユニットは6.5L V12自然吸気エンジンにハイブリッドシステムを組み合わせたもので、最高出力1155psを発揮。車体はカーボンファイバー製で、バリエーションはクーペとスパイダー、そしてサーキット専用モデルのAMR Proの3種類を設定。ハイブリッド機能を取り外したAMR Proでは最高出力1014psを発揮。一切の制限から解放された車体設計により、真の実力はレースカー以上ともいわれます。日本にも上陸を果たしました。



メルセデスAMG ONE

AMG創立50周年を記念して、2017年のフランクフルト・モーターショーで発表されたハイパーカー。公道走行が可能なF1マシンとして開発され、パワーユニットは1.6L V6電動ターボエンジンに4基のモーターを組み合わせた、F1と同じハイブリッドシステムを採用。システム合計出力は1063psで、エンジンの最高回転数は11,000回転に設定されています。駆動方式はリアがエンジン+モーター、フロントがモーター駆動による4輪駆動。0-100km/h加速は2.9秒、最高速度は352km/hと発表されています。2年あまりの開発期間を経て、2022年からF1の本拠地があるイギリスで量産モデルの製造を開始。合計275台のみが限定生産される予定です。

EVENT

創業103年にちなみ103台が集結 モントレー カーウィーク



ベントレー モーターズは、8月20～21日に米国・カリフォルニア州で開催されたモントレー カーウィークに出展しました。屋外には最大6台の現行ベントレーを日替わりで展示し、ゲストの皆様には、創業103年にちなんで集結させた103台（ベントレーの歴史の各年）のうち1台に試乗できる機会を提供。また、フライングスパー ハイブリッドでは、ハリウッドで活躍する作曲家兼プロデューサーのステーブ・マツァーロ氏がベントレーのために制作したミュージックトラックで、Naim for ベントレーのデモンストレーションも行いました。さらに、ベントレーとパートナーシップを締結している高級スコッチウイスキーのザ・マッカランのバーも敷地内に設置。ザ・マッカランがベントレーとのパートナーシップにおける次のステージに関

するプレビューも開催しました。

最も注目を集めたのは、バカラルに続くマリナーのコーチビルド第二弾となるバトゥールの世界初公開でした。8月20日にホーム オブ



ベントレーを会場にしたシグネチャー パーティーで発表され、発表の瞬間には招待客の皆様から感嘆の声が上がりました。バトゥールの他にも、コンティニューエーション シリーズ第一弾のプロワー カーゼロ、米国初公開のバカラル、マリナーバージョンのコンチネンタルGT、コンチネンタルGTC、フライングスパーなど、マリナーが手掛けた車両が展示されました。

ホーム オブ ベントレー以外の会場でも、さまざまなプログラムが実施されました。例えば、30台のベントレーがモントレーを目指して8月16日にロサンゼルスを出発するラリーを実施。ラリーはモントレーに到着すると、ラグナセカ・レースウェイでエイドリアン・ホールマーク会長兼CEOがプロワー カーゼロを駆って先導するサーキットパレードや、ル・マン100周年を記念して2003年のル・マンを制したスピード8のデモ走行なども行われました。

モントレー カーウィークとバトゥールの詳細は、リテラー アカデミーニュース9月号でお伝えします。



マリナー バトゥール発表 ベントレーのデザインに革命

ベントレー モーターズは8月21日、米国カリフォルニア州で開催されたモンレー カー ウィークで、マリナーのコーチビルド復帰第2弾となるバトゥールを発表しました。バトゥールは世界限定18台という希少な2ドア グランドツーリング クーペで、すでに完売しています。バトゥールは既存モデルとはまったく異なる新たなデザイン言語を採用しており、現在ベントレーが開発を進めている電気自動車（BEV）のデザインにも大きな影響を与えると見られています。そういった意味で、ベントレーのデザインに革命をもたらす存在になると予想されています。

EXTERIOR

- 既存モデルに採用されていたデザイン言語を採用せず、まったく新しいテーマとアプローチ、ディテールを採用
- フロントスプリッター、サイドスカート、リアディフューザーの空力パーツは、カーボンファイバーがサステナブルな新素材のナチュラルファイバーの複合材から選択可
- ブライトウェアは、ライトとダーク、サテン仕上げとグロス仕上げ、さらにはチタンを自由に組み合わせることが可能
- フロントグリルのコントラストカラーは、段階的に変化させることで鮮やかな陰影の効果を加えることが可能
- バトゥール専用デザイン22インチホイールを採用。特に要望がなければブラック クリスタル ペイント後に光沢加工とポリッシュ仕上げを施したものを装着。ダークグロス&サテン仕上げ、ボディ同色ペイント仕上げ、コントラスト仕上げ、あるいはまったく異なるコントラストカラーを組み合わせることも可能



PERFORMANCE

- 6.0リッター W12エンジンを搭載。バトゥール用に専用チューニングを施し、新型のインテークシステムやアップグレードしたターボチャージャー、新型インタークーラーを採用
- 最高出力740PS、最大トルク1,000Nmを発生
- 8速DCT、eLSD、4WS、48V電動アクティブアンチロールシステムを標準装備

INTERIOR

- バカルルからインスピレーションを得て、究極のパーソナライゼーションとグランドツーリングを前提とした2人乗りのキャビン
- サステナブル ラグジュアリーを実現する新たな特徴を追加
- 輸送におけるCO2排出を大幅に抑えたスコットランド産レザー、サステナブルな方法でタンニング加工が施されたイタリア製レザー（5色）、スエード調のサステナブルレザーとして知られる「Dinamica」などが選択可
- カーボンファイバーに代わるサステナブルな新素材のナチュラル ファイバーの複合材を採用
- どのパネル素材を選んでも、助手席側のフェイスパネルにはW12エンジンのサウンド波形をエッチング加工で描いたユニークな仕上げを採用
- ベントレー初採用となるリサイクル糸を使用したカーペット
- ブライトウェアは、ブライトとダークから選択可能。オプションでチタンも設定。オルガンストップなど一部のスイッチ類には、3Dプリントされた18Kゴールドも選択可



ザ・マッカランとの 最初のコラボ製品を発表



サステナブルなラグジュアリーの未来を実現するため、お互いの知見を共有するパートナーシップを締結しているベントレー モーターズと、高級スコッチウイスキー メーカーのザ・マッカランは、モンレーカー ウイークに合わせて初のコラボレーション製品のプロトタイプ「ザ・マッカラン ホライゾン」を発表しました。ザ・マッカラン ホライゾンは限定生産のシングルモルトウイスキーで、両ブランドにとって欠かせないアップサイクル、再利用、そして倫理的な調達を考慮して集めた6つのユニークな素材を使用。ザ・マッカランの特徴あるシングルモルトウイスキーを生み出す「Six Pillars(6本の柱)」のオマージュとなっています。

このプロトタイプの容器は、ウイスキーボトルの伝統的な垂直方向の美しさではなく、車の水平基調のデザインを反映。物事の限界と可能性についての芸術性を押し広げました。そのため、このボトルは専用クレードルに水平に置かれ、台座は存在しません。デザインの中心となるボトルそのものは、180°ねじれたハンドメイドのガラス製で、複雑なねじれを表現した立体構造の中に収められています。この立体構造の素材には、ザ・マッカランの旧蒸溜所で回収された銅、ベントレーのクルー工場で回収したアルミニウム、両ブランドから回収したりサイクル木材、バトゥールにも使用されているスコットランド産のレザーというサステナブルなものばかりを採用しています。

ル・マン100周年を記念して ラグナセカをパレードラン



ベントレー モーターズは、モンレー カーウィークの開幕に先駆けて、ル・マン24時間レース100周年と、ベントレー Speed 8の7号車がル・マンで勝利してから20周年を記念し、ラグナセカ レースウェイでパレードランを行いました。パレードランには現行モデルなど30台が参加。先導役はエイドリアン・ホールマーク会長兼CEOがステアリングを握ったプロワー コンティニューエーション シリーズのプロトタイプでした。また、Speed 8がデモ走行も披露し、Speed 8が米国内でレースさながらのスピードで走行するのは、2003年にセブリングで行われた12時間レース以来のことでした。さらにSpeed 8とプロワーのプロトタイプのランデブー走行も披露され、ベントレーとル・マン24時間レースには長く深いつながりがあることを示しました。ベントレーのル・マン24時間レース初参加は第1回の1923年で、翌1924年に初優勝を果たすと、1927～1930年には4連覇、2003年には73年ぶりの優勝をワンツーフィニッシュで飾りました。優勝回数6回は100年の歴史で5番目の多さです。

ラグナセカでのイベントを終えたSpeed 8の7号車は、モンレー カー ウイーク期間中はホーム・オブ・ベントレーで展示され、多くのお客様にその勇姿をご覧いただきました。

ベントレーが廃棄物管理の一環として プラスチックの排出削減に向けた認定を取得



ベントレー モーターズは、廃棄物管理の一環として、サウスポール社のネットゼロ・プラスチック・トゥ・ネイチャーの認定を取得しました。これは、物流用の梱包材や車両保護用の資材、アフターサービス用の梱包材など、プラスチックの排出量を調査したうえで削減していくというベントレーの取り組みが、スイスに拠点を置く独立機関のサウスポール社によって審査を受けて認定されたものです。

サウスポール社の審査内容は多岐にわたり、物流や製造のプロセスにおいて使用されるマイクロプラスチックの梱包材の量から、世界中のリテラーを含めたプラスチックの廃棄量に至るまで詳しく調査が行われました。また、物流や製品のライフサイクルにおいてタイヤの摩耗により排出されるプラスチック量も審査され、ベントレーのプラスチック排出量は計165.4トンと判定されました。このプラスチック廃棄物は適切にリサイクルされていることが認められましたが、さらに改善が可能ということで少量の非処理廃棄物に関する対処について勧告を受けました。

ベントレー モーターズは、Beyond 100戦略の中で、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目指すことを明記してグローバルで取り組みを進めていますが、プラスチックの削減もこの戦略における重要な取り組みの1つとなっています。

がん研究支援のチャリティーを実施 マリナーがセイガー氏の衣装を模したGTCを製造



ベントレー アメリカとベントレーのビスポーク部門のマリナーはこのほど、全米プロバスケットボール協会（NBA）の名物リポーターとして活躍し、2016年にがんで亡くなったクレイグ・セイガー氏の情熱とバイタリティを称えるビスポークのコンチネンタルGTC Speedを製造しました。この車両は来年初頭のオークションに出品され、収益はセイガーストロング基金の血液がんの研究に寄付されます。

この特別なコンチネンタルGTC Speedのボディは、大きな花柄で彩られています。これは、セイガー氏が大きな困難を乗り越えたスポーツ界の価値あるメンバーに贈られるESPY賞のジミー・5世賞を受賞したときに着用した衣装からインスピレーションを得ています。また、車内でもセイガー氏の存在を感じられるように、ヘッドレストにセイガー氏のサインを刺繍で再現しました。

セイガー氏の妻であり、セイガーストロング基金を支えてきたステイシー・セイガー氏は、「クレイグはクラフトマンシップに対して強い情熱を持っており、スーツや車にも反映されていました。もし彼が今ここにいたら、彼の美しく強い精神を反映したこの車に家族を乗せ、ルーフを開けて笑顔でドライブを楽しんでいることでしょう」などと語っています。

ベントレー アメリカは、ジミー・5世基金を通じてがん研究のスポンサーとなり支援を続けていました。セイガーストロング基金にも支援を行うことは、ラグジュアリーカーメーカーとしてがん撲滅への取り組みを拡張することを意味しています。

クルマのサプライチェーンとは何か

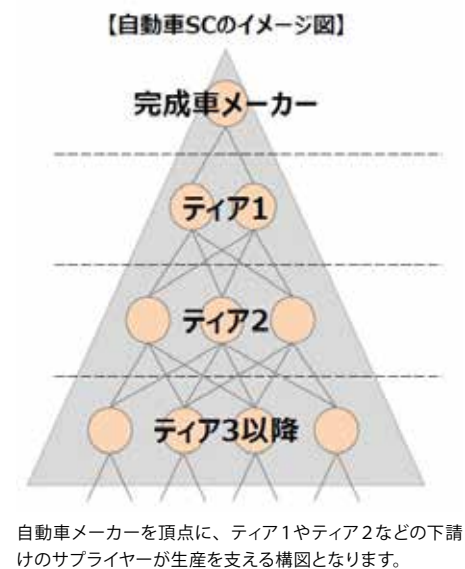
近頃、世界のあちこちで自動車の生産が滞っているというニュースを耳にします。その理由の大半は、サプライチェーンに問題が発生しているというもの。半導体の生産が滞ったり、コロナ禍で部品の生産が思うようにできなかったりしているのです。そこで今回は、そのサプライチェーンとは何かを、改めて振り返ってみたいと思います。



クルマが出来上がるまでのサプライチェーン

クルマは、自動車メーカーだけで作ることができません。自動車メーカーの工場には、ボディを作る設備（プレス機や溶接ロボット）、塗装設備、組み立て設備、エンジン製造部門、トランスミッション製造設備、プラスチック部品の製造設備を備えていることもあります。しかし、それだけではクルマにはなりません。ヘッドライトやエアコンなどの電装品、配線、シート、ガラス、タイヤなどのユニット部品（アッシーとも呼ばれます）が必要です。そして、それらユニット部品は、下請けのサプライヤーが製造しています。メーカーに製品を直接納入するサプライヤーは、通称ティア1と呼ばれます。そして、そんなティア1で作られるユニット部品に使う、細かな部品は、また別のサプライヤーが製造します。そうした2次的な下請けサプライヤーをティア2と呼びます。そして、そのティア2の使う部品を作るのがティア3、さらに下がティア4となります。自動車には約3万点の部品が使われており、それを生産する会社は、自動車メーカーを頂点に山脈のすそ野のように広がっているのです。

ちなみにトヨタが直接取引するサプライヤーには「協豊会」という団体がおり、約200社が参加しています。日産の協力団体「日翔会」も約200社です。これらの会社は、いわゆるティア1と2に該当し、その下のティア3やティア4の数は、さらに膨大なものとなります。また、欧州では「Catena-X」と呼ぶ、自動車メーカーとサプライヤーの情報共有の団体も存在します。先だっの「マツダが中国での部品供給の依存低減」という報道では、「約800の部品に関連する企業が200社」と明かされました。1社で4点の部品を扱うのであれば、3万点の部品の調達には7500社が必要になる計算です。



クルマという商品のサプライチェーンとは

一般的な商品のサプライチェーンという場合、商品が出来上がるまでではなく、商品が消費者に届くまでを意味します。つまり、自動車メーカーの先、販売会社からユーザーまでを含むことになります。また、サプライチェーンとは異なる「バリューチェーン」という考えも存在します。これは、企業がかかわることで生まれるバリュー（付加価値）を分析しようという考え方です。この場合、原材料から生産、販売、アフターサービスまでが含まれています。サプライチェーンはモノの流れ、バリューチェーンは価値の流れという違いとなります。



モノの流れを示すのが「サプライチェーン」であり、「付加価値」の流れを見るのが「バリューチェーン」となります。

世界的な半導体不足の発生の理由

現在、世界的に自動車製造のための半導体が不足しており、それを理由に世界中で自動車生産が滞っています。経済産業省が7月に公開した「自動車サプライチェーンの強靱化に向けた取組」によると、その理由は「コロナ禍による自動車需要の縮小を予測した一部完成車メーカーによる生産計画の縮小／車載半導体部品の発注の縮小に対して、自動車需要の急回復と、5Gなどの民生用半導体需要の拡大が重なった」という見方が示されています。



経済産業省が2022年7月に公表した「自動車サプライチェーンの強靱化に向けた取組」より。

環境対策でのサプライチェーン

今、企業活動における温室効果ガス排出量を算定する動きが広がっています。最初の取り組みとしては、自社製品の原料調達から生産、販売、破棄までを評価する「製品のLCA（ライフサイクルアセスメント）」が実施されます。そして、製品だけでなく、企業活動全体にまで広げて評価しようというのが「サプライチェーンの温室効果ガス排出量の算出」です。ただし、その評価対象は非常に広いので、「スコープ（Scope）1」「スコープ2」「スコープ3」に分けられています。「スコープ1」は自社による直接の排出（燃料の燃焼や工業プロセス）となり、「スコープ2」は他社から供給された電気などのエネルギーの使用に伴う間接消費で、「スコープ3」は商品の上流（原材料など）・下流（販売後）を指しています。



企業活動すべて（サプライチェーン）に関する温室効果ガスの排出量を算出するときは、「スコープ1」「スコープ2」「スコープ3」と分けて評価します。