

RETAILER ACADEMY NEWS

Feb 2024 | Bentley Motors Japan



ベントレー モーターズの2023年の全世界の販売台数は、前年比11%減の13,560台でした。販売台数は前年実績を下回ったものの、これは過去3番目に多い販売台数です。また、新車を購入されたお客様の約75%が、マリナーのビスポークプログラムなど有償オプションを利用。パーソナライゼーションによりさらにエクスクルーシブな1台をお求めになったお客様は、前年から43%も増加しました。

新デリバティブ戦略の効果も出ており、アズールやS、スピードといった高収益をもたらすモデルへの関心が高く、これらのモデルが占める割合は2022年の30%から70%へと大幅に増加しました。ハイブリッドモデルの人気も継続しており、フライングスパーとベンテイガを購入されたお客様の4人に1人はハイブリッドを選択したことになります。

市場別では、アメリカが前年比9%減の3,848台とトップシェアを維持したものの、中国・香港・マカオ（3,006台・18%減）、ヨーロッパ（2,376台・15%減）、英国（1,218台・18%減）とともに前年実績を下回る結果となりました。その一方で、アジア太平洋は5%増の2,123台と健闘し、中東・インド・アフリカ（989台・2%増）とともに

に前年実績を上回りました。なお、アジア太平洋の全世界のシェアは、16%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、「2023年後半に世界中で見られた厳しい市場環境からは免れられませんでした。それでも過去3番目に多い販売台数を達成しました。収益の高いデリバティブが大幅に増加し、パーソナライゼーションの需要も大きく伸びました。市場およびモデル別の世界的な需要は引き続き旺盛で、ハイブリッドへの関心も高く、今後も多くの需要が見込まれることから、今後1年間は慎重でありながらもポジティブに見ています」などとコメントしています。

日本は12%増の719台 3年連続で過去最多を更新

アジア太平洋地域の2023年は好調でしたが、日本での販売台数も前年比12%増の719台と好調でした。これは日本市場の過去最高で、

過去最高記録を更新するのは3年連続です。アジア太平洋地域全体も好調で前年実績を5%上回りましたが、日本市場ではその伸び率を大幅に上回る結果となりました。

719台のうちベンテイガシリーズ（EWB含む）が398台で、全体の約55%を占めました。ベンテイガで最も売れたのはV8エンジン搭載モデルの257台でしたが、3月末に日本で正式に発表したベンテイガ EWBも83台となり、ショーファードリブンのSUVの注目度が高まっていることを示しました。なお、コンチネンタルGTシリーズ（GTC含む）は170台、フライングスパーは151台でした（モデル別シェアの出典は『日本自動車輸入組合1月度月報』）。

2024年もこのような素晴らしい年になるように、ベントレー モーターズ ジャパンはリテーラーの皆様をサポートしてまいりますので、引き続きご協力くださいますようお願いいたします。

■ 市場別販売台数

市場	2023年販売台（前年比）	2022年販売台数	市場別シェア
アメリカ	3,848（9%減）	4,221	28%
中国・香港・マカオ	3,006（18%減）	3,655	22%
ヨーロッパ	2,376（15%減）	2,809	18%
アジア太平洋	2,123（5%増）	2,031	16%
英国	1,218（18%減）	1,490	9%
中東・インド・アフリカ	989（2%増）	968	7%
合計	13,560（11%減）	15,174	100%





COMPETITOR INFORMATION

ショーファー需要に注目 競合ブランドのSUV事情

ロールス・ロイス カリナン



2018年に登場したロールス・ロイス初のSUV。4輪駆動システムの採用も同社初で、6.75L V12ツインターボエンジンを搭載。路面からの衝撃を緩和するため、セルフレベルリング式エアサスペンションには空気量を増加させた大型エアストラットを追加。ブラックを基調とした精悍な内外装が特徴的なブラックバッジ・カリナンも設定。

ロールス・ロイス カリナン	43,840,000円
ロールス・ロイス ブラックバッジ・カリナン	50,770,000円



注目の 後席機能

- 後席3人掛けの「ラウンジ・シーティング」仕様は、左・右・中央の各背もたれをスイッチ操作で倒すことができる。ラゲッジ容量は560Lから最大1886Lまで拡張可能
- オプションの「イーマシブ・シーティング」は、後席とラゲッジスペースをガラスパーティションで仕切るSUVでは唯一の存在
- 左右のリアシートにはリクライニング機構を装備。センターコンソールにはフルートグラスまたはウイスキーグラスをセットできる

レンジローバー SV



ジャガー・ランドローバーのビスポーク部門「スペシャルビークルオペレーションズ」が手がける最高峰モデル。「SVセレンティ」「SVイントレピッド」の2つのデザインテーマに沿ったSV専用の内外装オプションを設定。標準ホイールベースとロングホイールベースの両モデルが選択可能で、パワートレインはV8ツインターボ、プラグインハイブリッド、6気筒インジニウムディーゼルを用意

レンジローバー SV 標準ホイールベース	28,070,000円～
レンジローバー SV ロングホイールベース	32,670,000円～



注目の 後席機能

- 特別仕様の内装色、インテリアパネル、シートのパーフォレーションデザインを用意。単色に加え、前席と後席を異なるカラーとしたデュオトーンが選択可能
- レザーに代わるサステナブルでラグジュアリーな素材も用意。インテリア全体に指定することが可能
- ロングホイールベースモデルには4人乗りの最高峰モデル「SVシグネチャースイート」を用意。アルミ削り出しのクラブテーブルなども選択可能

メルセデス・マイバッハ GLS 600 4MATIC



メルセデスの7人乗りSUV「GLS」をベースに5人乗り/4人乗り仕様とし、「メルセデス・マイバッハ」ブランドで展開されるSUVの最高峰モデル。同社のSUVで唯一となる伝統のボンネットマスコットを採用する。557ps、770Nmを発揮する4.0L V8ツインターボエンジンを搭載。2023年12月にフェイスリフトした新型の投入に合わせて従来の4人乗り仕様を「ファーストクラスパッケージ」としてオプション化

メルセデス・マイバッハ GLS 600 4MATIC	32,200,000円
----------------------------	-------------



注目の 後席機能

- 新たに後席3人掛けのエグゼクティブシート仕様を標準化することで、従来取りこぼしていたショーファードリブン以外のニーズにも対応
- ファーストクラスパッケージではメルセデス・マイバッハ Sクラス譲りのゆったりとした左右独立シートを装備
- 左右シート間にはクーリングボックス、センターコンソールにはシャンパングラス用の台座を用意。格納式テーブルと各種操作用のタブレットも装備

COMPETITOR INFORMATION

トヨタ・センチュリー



2023年9月に発売した新しいショーファーカー。従来のセダンとは一線を画するSUVスタイルながら「SUV」という名を一切謳わない最高峰モデル。ドライバーズカーとしての用途に応えることで、ショーファードリブン以外のニーズに対応。最高級SUVを求める新たな顧客層にアプローチしたモデル。新開発のV6 3.5L プラグインハイブリッドシステムを搭載し、日常はBEV、長距離の移動やいざという時にはHEVとして使用できることで静粛性と爽快な走りを両立

トヨタ・センチュリー

25,000,000円

注目の 後席機能

- 従来のセンチュリーと同等の品格・風格はそのままに、室内スペースの拡大により至極の後席空間と美しい乗降所作にこだわったパッケージング
- 4人乗り仕様のみの設定。リアシートは最大77度までリクライニングすることができ、身長190cmの乗員が足を伸ばしても前席に触れない広さを確保
- リアドアガラスとリアクォーターガラスに調光機能付プライバシーガラスを採用。リアドアの最大開度は75度。オート電動格納式ステップも装備

フェラーリ・プロサングエ



2022年9月に発表したフェラーリ初のSUVモデル。4ドア・4シーターレイアウトも同社初。一時受注を停止していたが、日本への納車も開始。最高出力725PS、最大トルク716Nmを発揮する6.5L V12自然吸気エンジンを搭載。0-100km/h加速3.3秒、最高速度310km/h以上。リアドアを後ヒンジとした観音開きスタイルを採用。フロントドアの最大開度は63度、電動開閉が可能なリアドアは最大開度79度で、快適性と乗降性の高さを両立

フェラーリ・プロサングエ

47,600,000円

キャデラック・エスカレード



1999年に誕生したフルサイズのアメリカ製プレミアムSUVの代表格。2020年に5代目となる現行モデルが登場。2024年1月22日に2024年モデルを発売。8人乗り仕様の「プレミアム」を新たに導入し、「プラチナム」「スポーツ」3グレードで展開。「プレミアム」では従来グレードから装備内容を変更することで、8人乗りの需要に応えるとともにエントリーモデルとしての値頃感を訴求

キャデラック・エスカレード プレミアム	16,400,000円
キャデラック・エスカレード プラチナム	17,400,000円
キャデラック・エスカレード スポーツ	18,000,000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。今回は初代コンチネンタルGTです。

コンチネンタルGTの誕生は2003年。1998年にベントレー モーターズがフォルクスワーゲン グループ傘下となってから初めて完全新規設計で世に送り出された記念すべきモデルでした。日本では2004年に導入されました。

コンチネンタルGTのコンセプトは、「圧倒的に余裕のあるパフォーマンスを備え、長距離を楽に移動できるラグジュアリーカー」です。つまり「ラグジュアリー グランドツアラー」のことを指しますが、今でこそこのセグメントは広く知られているものの、この分野を開拓した車がコンチネンタルGTだったのです。

コンチネンタルGTの最大の特徴は、6.0リッターW12ツインターボエンジンです。最高出力は560 PS@ 6,100 rpm、最大トルクは650 Nm@1,600 rpmでした。現行モデルのV8エンジンのパフォーマンス(550 PS、770 Nm)と比較すると隔世の感はありません。



ですが、2004年当時のベントレーのフラッグシップモデルであったアルナージTの最高出力が457 PSだったことを考慮すると、コンチネンタルGTがいかに強大なパワーを誇っていたかがわかります。駆動方式はAWD、トランスミッションは電子制御式6速ATで、前後ともにエアサスを搭載していました。現行モデルでは、駆動方式は電子制御式アクティブトルクベクタリング付AWDへと進化し、トランスミッションも8速DCTが採用されています。また、エアサスのエアバッグは3チャンバー式となり、エア量が大幅に増えたことにより細かな減衰量の調整が可能となっています。

デザインは時代とともに流行や法規制などにより変化してきましたが、フロントに鎮座するマトリックスグリルと丸形4灯ヘッドランプというベントレーを象徴するモチーフは、シリーズ3代にわたって大切に継承されています。

■ コンチネンタルGT (2003) 主要諸元

全長×全幅×全高 (mm)：	4,815 × 1,920 × 1,400
ホイールベース (mm)：	2,745
車両重量 (kg)：	2,420
エンジン形式：	W型12気筒ツインターボ
総排気量 (cc)：	5,998
最高出力：	560 PS@6,100 rpm
最大トルク：	650 Nm@1,600 rpm
駆動形式：	AWD



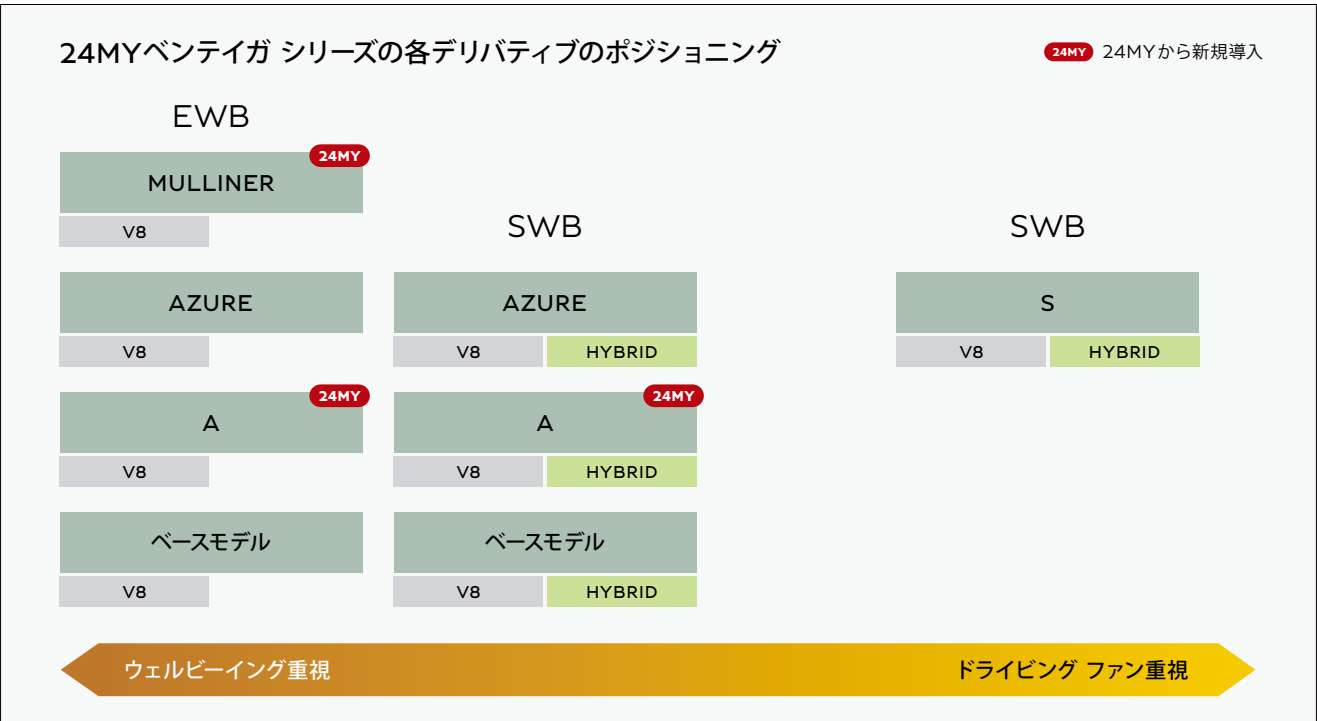
ベンテイガ シリーズ 24MYの特徴

2015年にデビューし、2020年に現行モデルが登場したベンテイガ。今ではベントレーの主力モデルへと成長してきました。そこで今回は、あらためて24MYのベンテイガ シリーズの特徴をまとめました。モデルラインアップの構成や、24MYで導入された要素の理解を深め、お客様への説明に役立ててください。

拡充したモデルラインアップ

24MYの最大の話題は、EWBに「マリナー」デリバティブが、EWBおよびSWBに「A」デリバティブが追加されたことです。これによりお客様の選択肢の幅が大きく広がりました。なお、「スピード」デリバティブは廃止となりました。スポーティさやドライビングファンを重視されるお客様には、「S」デリバティブをお勧めしてください。

各デリバティブのポジショニングを右の表にまとめましたので、お客様がお求めのモデルを的確にお勧めできるよう理解を深めてください。



24MYで導入された主な新要素

- マトリックスグリルはSとベースモデルのみ。23MYのクロームからグロスブラックに変更（ベースモデルはグリルサラウンドとセンターバーがクローム、Sはすべてグロスブラック）



- フロントカメラの取り付け位置の変更に合わせて新意匠となったマトリックスグリル（対象：S、ベースモデル）



- ハーモニー ダイヤモンド キルティング（対象：EWB & SWBのマリナー、アズール、A）



- ドライバー インフォメーション パネルの新グラフィック（対象：全デリバティブ）



アズールおよびAデリバティブ用のグラフィック「クリスタル」



Sデリバティブ用のグラフィック「パフォーマンス」

- 新デザインのライトスイッチ（対象：全デリバティブ）
- 機能を拡充させたツーリング スペシフィケーション（対象：マリナーとアズールに標準装備、それ以外はオプション）
- エアコンの改良（対象：全デリバティブ）
- Bang & Olufsen for Bentley（全デリバティブにオプション設定）

- コネクテッドカー対応（対象：別途契約により全デリバティブが対応）
- 新しいディーパイルオーバーマット（対象：アズールとAは無償オプション、Sとベースモデルは有償オプション）
- サステナブルな素材を採用したフロアカーペット（対象：全デリバティブ）

PRODUCTS

24MYの全般的な機能・装備

■ 新しいカラースキーム

新色トパーズブルー(写真)を追加。ファウンテンブルーとホワイトサテンをビスポークカラーに移動、マリナーサテンカラーとマリナーソリッド/メタリックにそれぞれ7色を設定。



■ リア アコースティック プライバシーガラスを設定

23MYまでのリア プライバシー ガラスは非遮音性。EWBのマリナー デリバティブのみ標準装備、その他のEWBおよびSWBはオプション。



■ アズールとAに新オプションホイール

専用デザインの21インチマルチスポークホイールをオプション設定。Aは有償オプション、アズールは無償オプション。



シルバーペイント仕上げ



ブラックペイント&切削光輝仕上げ



ポリッシュ仕上げ

23MYのEWBの機能・装備で24MYのSWBに導入されるもの

■ フェイシア&ドアウェストレールパネルのメタルオーバーレイ

全デリバティブに有償オプションとして設定されます。



■ 電子制御AWS

ベントレー ダイナミック ライドに含まれます。よって、アズールとSには標準装備、その他は有償オプションとなります。



■ 4シートスペシフィケーション

シート オートクライメート システムと姿勢調整システムを搭載。対象は全デリバティブで有償オプションとして設定。



BEYOND 100

Beyond 100 戦略を知る ～概要：電動化の未来に向けたロードマップ～



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。今回は全体像についてです。

ベントレー モーターズがBeyond 100 戦略で打ち出したのは、次の100年を創業からの100年間を超えるために「持続可能なラグジュアリー モビリティのリーダーを目指す」ということです。そのうえで、下記の項目を目標に掲げました。

- 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達成
- 2026年までに全ラインアップをPHEVとBEVのみとする
- 2030年までに全ラインアップをBEVのみとする

- 2021年に新たなPHEVを2モデル発表
- 2010年比で工場が環境に与える影響を75%削減し、プラスチックニュートラルも実現
- バリ協定の目標達成を目指すフォルクスワーゲン グループの活動に全面協力
- 多様な人材を採用し、管理職におけるダイバーシティを30%へと引き上げ
- 100年の歴史があるメーカーのあらゆる側面を変革する

カーボンニュートラルについては、すでに英国ではリテーラー ネットワーク全体でも達成済みであり、日本でもリテーラーの皆様にご協力いただいて推進しているところです。

すでに達成済みの項目もあります。例えば2021年にベントレー ハイブリッドとフライングスパー ハイブリッドという2車種のPHEVを発表し、全世界のお客様のもとに届けられています。こういった電動化への流れは、今後もさらに加速させていきます。

環境への影響をできる限り削減するという点でも、さまざまな取り組みが行われています。直近の例では、プラスチック廃棄物排出ゼロの認証を取得したことや、クルー本社敷地内で使用する緊急時対応車両にBEVを採用したことなどがあります。また、ダイバーシティについても、女性の自動車業界への進出を促すプログラムを提供したり、LGBTQ +コミュニティをサポートするイベントに参加したり、積極的に進めています。



ツインとツインスクロールはどう違う

エンジンのパワーを高めるために採用されるターボ。そのターボには、いくつかの種類があります。
今回は、ターボの基本的な仕組みと種類について解説していきます。



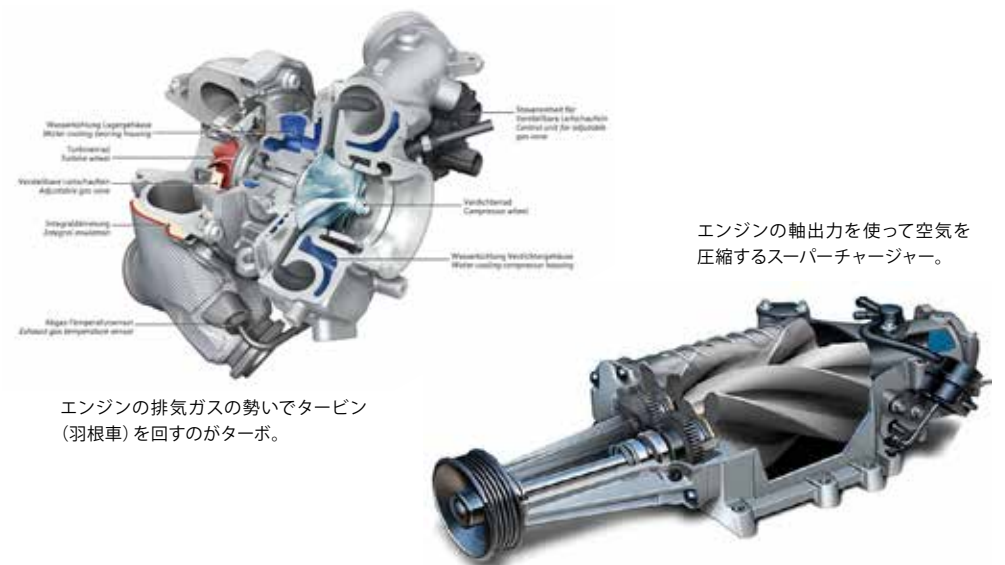
ターボとスーパーチャージャーの違い

エンジンの出力を高めるためには、多くの燃料を燃やす必要があります。そして、燃やすためには、増やした燃料にみあうだけ多くの空気も必要です。そこで、強制的にエンジンに大量の空気を送り込むための機械が過給機と呼ばれるものです。過給機を使うことで、エンジンは出力を大幅に高めることが可能となります。そんな過給機には「ターボチャージャー（通称・ターボ）」と「スーパーチャージャー」の2種類があります。

ターボはタービン（羽根車）を使うのが特徴です。排気ガスの流れる勢いを利用してタービンを回して、その回転力を使って空気を強制的にエンジンに送り込みます。

スーパーチャージャーは、エンジンの軸出力を使うのが特徴です。その回転力を使ってコンプレッサーを作動させ、圧縮した空気をエンジンに送り込みます。

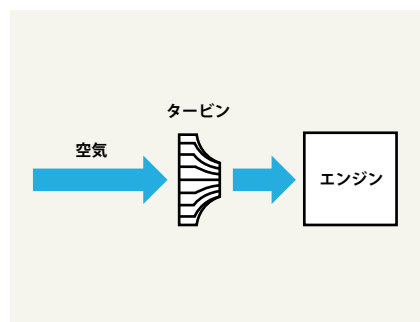
ターボは、エンジン回転数が高まるほど、タービンが高回転になって、より多くの空気を送り込むことができます。逆に言えば、低回転では空気を送り込む力が小さいのが弱点です。また、回転を高めるために時間がかかる（いわゆるターボラグ）も弱点です。一方、スーパーチャージャーは、低回転からレスポンスよく加給が可能です。ただし、エンジン出力を食ってしまうのが弱点。また高回転でターボほど大きな加給ができないのも弱点です。



ターボの種類いろいろ

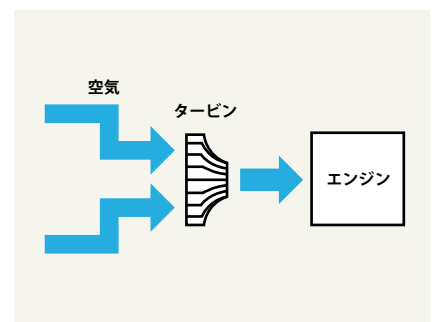
シングル・ターボ

1個のタービンで加給を行います。タービンの寸法が大きいほどパワーが大きくなりますが、ターボラグも大きくなります。小排気量エンジンに小さなタービンを組みあわせるものを「ダウンサイジング・ターボ」と呼びます。



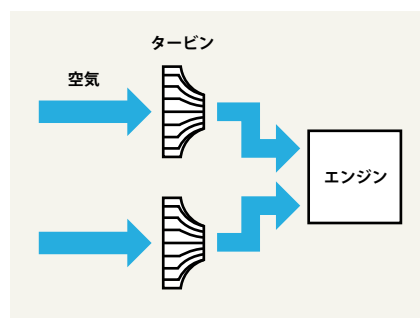
ツインスクロール・ターボ

1個のタービンに、2つのスクロール（巻物形状の空気流入経路）を備えるのが「ツインスクロール・ターボ」です。空気の流入経路を1つ2つと使い分けることで、1個のタービンで加給能力を変えることができます。低回転でもレスポンス良く加給でき、高回転では高出力を実現することができます。また、ベントレーのようにツインスクロール・ターボを2個並列に使うこともあります。



ツイン・ターボ

2個のタービンを使うのがツイン・ターボです。8気筒に対して、4気筒ずつ対応するように並列して使うときは「パラレル・ターボ」と呼びます。直列に2個つなげる「2ステージ」や「シーケンシャル・ツイン・ターボ」もあります。



2つの空気の流入経路があるものを「ツインスクロール・ターボ」と呼ぶ。



ツインスクロール・ターボを2つ並列に使うフライングスパーのV8エンジン。