

RETAILER ACADEMY NEWS

Nov 2022 | Bentley Motors Japan

2022年第三四半期決算で過去最高を記録
営業利益は2021年通年実績を上回る

ベントレー モーターズがこのほど発表した2022年第三四半期決算（1～9月期）によると、営業利益は前年同期比109%増の5億7,500万ユーロとなりました。2021年には通年の過去最高となる3億8,900万ユーロを記録しましたが、今年は第三四半期までですでにその実績を大きく上回ることになりました。売上高は28%増の24億9,000万ユーロで、売上高利益率も前年同期実績を9ポイント上回る23.1%を記録しました。

この好調を支えた大きな要因は、新たな派生モデルの人気が高いこと、そして世界最古のコーチビルダーであるマリナーが提供するパーソナライゼーションのオプション販売が好調だったことが挙げられます。2022年初頭にコンチネンタルGTに「マリナー」が発売されたのを皮切りに、パフォーマンスとスポーティなビジュアルを重視した「S」がGTとフライングスパーに追加。さらにウェルビーイングと快適性を重視した「Azure」も各シリーズに導入されました。

多彩なモデルラインアップにより、ベンティガは売上全体の41%を占めるベストセラーモデルになっています。フライングスパーはハイブリッドモデルの導入が奏功し、シェア27%を記録。パフォーマンスの最高峰である「Speed」が導入されたGTとGTCは、合わせて

32%を占めています。

全世界の販売台数は、3%増の1万1,316台でした。市場別では、欧州が18%増の2,133台でした。アジア・パシフィックも17%増の1,531台と2桁成長を記録。ベントレーのホーム英国は25%増の1,126台、最大市場の南北アメリカは7%増の3,154台でした。

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、「さまざまな課題に直面しながらも絶えず前進し、第三四半期決算ではほとんどの地域で売上増を達成しました。マリナーの各種オプションや限定モデルが好評だったことや、派生モデルの拡充が好意的に受け止められていることなどから、1台あたりの利益が順調に伸びています。今後はベンティガ EWBが売上をさらに押し上げてくれると期待しています」などとコメントしています。



■ 2022年第三四半期（1～9月期）決算

実績	2022年第三四半期	2021年第三四半期
売上高	24億9,000万ユーロ（28%増）	19億4,900万ユーロ
営業利益	5億7,500万ユーロ（109%増）	2億7,500万ユーロ
売上高利益率	23.1%	14.1%

■ 2022年第三四半期販売台数（1～9月累計）

市場	2022年第三四半期	2021年第三四半期	市場別シェア
南北アメリカ	3,154台（7%増）	2,952台	28%
中国本土、香港、マカオ	2,693台（17%減）	3,247台	24%
欧州	2,133台（18%増）	1,814台	19%
アジア・パシフィック	1,531台（17%増）	1,304台	13%
英国	1,126台（25%増）	899台	10%
中東・アフリカ・インド	679台（5%減）	718台	6%
合計	11,316台（3%増）	10,934台	100%





フェラーリ初の4ドアSUV フェラーリ・プロサングエ

フェラーリは、以前から開発を進めてきた同社初のSUVとなるプロサングエを2022年9月13日に発表しました。そして11月8日にはフェラーリ・ジャパンの手により日本上陸。京都・仁和寺において日本初公開を行いました。

SUMMARY

- ・創業75年にして初の4ドア・4シーターモデル
- ・フェラーリを象徴する自然吸気V12エンジンを搭載
- ・車名のPurosangueはイタリア語の「サラブレッド」で、フェラーリの血族であることを強調
- ・最新のピークルダイナミクス技術でスポーツカーと呼ぶにふさわしい走行性能を実現
- ・安価な量販モデルではなく、価格は同社のV12モデルではもっとも高価な4760万円



EXTERIOR

- ・センターピラーを残しながらリアドアを後ヒンジとした観音開きスタイルの4ドアボディ
- ・フロントドアの開放角度は63°、電動開閉が可能なりアドアの開放角度は79°で、快適性と乗降性の高さを両立
- ・地上高の高いSUV向けに新たなコンセプトで最適化されたエアロダイナミクス
- ・全高は1589mmでSUVとしては異例ともいえる低いプロポーション
- ・カーボンファイバー製ルーフを標準仕様として、軽量化と低重心化を実現



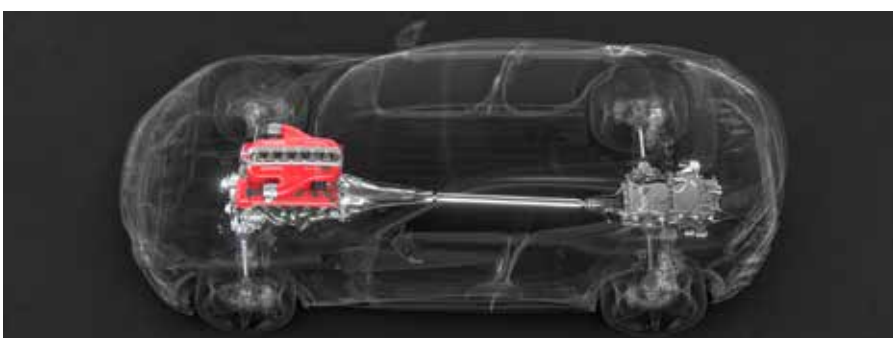
INTERIOR

- ・運転席と助手席がほぼ左右対称となるデュアルコックピットコンセプトのダッシュボード
- ・多くのモデルで主流のセンターディスプレイを廃することで、ラウンジのようなエレガントなキャビンデザインを実現
- ・メーターディスプレイは運転に必要な情報をすべて表示できるフルデジタル式。助手席には10.2インチの専用ディスプレイを採用
- ・快適装備はダッシュボード中央部分に隠されたロータリー型インターフェースにて操作
- ・個別に調節やリクライニングが可能なシートヒーター付きの独立式リアシートを採用
- ・ラゲッジ容量はフェラーリ史上最も広い473L。リアシートを前方に倒してラゲッジスペースを拡大することも可能



TECHNOLOGY

- ・6.5L V12自然吸気エンジンは最高出力725PS、最大トルク716Nm
- ・0-100km/h加速3.3秒、最高速度310km/h以上という第一級の動力性能を実現
- ・V12エンジンの搭載位置はフロントミッドシップ。トランスアクスルレイアウトにより前後重量配分は49:51
- ・新設計のアルミ押し出し材によるスペースフレームはGTC4ルッソより軽量。ねじり剛性は30%、ビーム剛性は25%アップ
- ・4輪操舵システム、6軸シャシーダイナミックセンサーによる「ABS eva」、新開発の電子制御アクティブサスペンションなど、最新のピークルダイナミクスを採用



PRICE

フェラーリ・プロサングエ

47,600,000円(税込)



BRAND STORY

Ferrari 2+2 model

1980年にピニンファリーナが試作したフェラーリ・ピニンは、商業上の理由でお蔵入りとなった

フェラーリのもうひとつの血統。

2+2 グランツーリスモ

フェラーリは2シーターのスポーツカーに加え、リアシートを備えた2+2モデルを常にラインアップしています。同社初の4ドア・4シーターモデルの登場を機に、フェラーリ 2+2 モデルの歴史、そして幻の4ドアモデルを振り返ります。

1960年代からカタログモデルとして登場

フェラーリの2+2モデルは黎明期ともいえる1950年代に登場していましたが、正式なカタログモデルとして発表されたのは1960年のフェラーリ 250 GT 2+2が最初です。3.0L SOHC V12エンジンを搭載する250 GTシリーズには、数多くのバリエーションが存在します。なかでも250 GT 2+2は、ピニンファリーナ製のエレガントなスタイリングと後席のある使い勝手の良さで957台を生産。従来のフェラーリとは比較にならない大量生産モデルとなりました。



フェラーリの2+2モデルとして正式なカタログモデルとなった250 GT 2+2

16年にわたって生産されたロングセラーモデル

1972年にはリトラクタブルヘッドライトを備えた365 GT4 2+2がデビュー。4.4L DOHC V12エンジンを搭載し、端正な3ボックススタイルが特徴的でした。1976年にはエンジン排気量を4.8Lに拡大した400シリーズに発展。新たに3速AT仕様を設定し、同社初のAT搭載モデルとなります。さらに1985年には排気量拡大とフェイスリフトを行い412として発表。1989年の生産終了まで、累計3,000台近くが生産されたロングセラーモデルでした。



1972年から1989年まで16年にわたって生産された2+2モデル。写真は最終型のフェラーリ 412

新世代の2+2モデル

新世代の2+2モデルとして1992年にデビューしたのが456 GTです。新設計の5.5L 65° V12エンジンに加え、トランスアクスルレイアウトにより前後重量配分を適正化。現在に続くフェラーリ 2+2モデルの基本フォーマットを確立しました。その後、2004年には612 スカリエッティ、2011年には同社初の四輪駆動となるフェラーリ FFが登場。現在のGTC4 ルizzoにつながっていきます。



トランスアクスルレイアウトを採用した新世代の2+2モデルは、1992年の456 GTから始まった

幻に終わった4ドアモデル

フェラーリ初の4ドアモデルとして登場したプロサングエ。しかし、フェラーリはかつて4ドアモデルの発売を検討したことがありました。それが1980年にピニンファリーナが発表したフェラーリ・ピニンです。このモデルは当時の400 GTをベースに512BB用の180° V12エンジン搭載を想定したワンオフモデルで、メルセデス Sクラス、アストンマーティン・ラゴнда、マセラティ・クアトロポルテなどに対抗するモデルとして提案されました。しかし、当時のフェラーリにはラグジュアリーセダンを開発するノウハウや製品クオリティが不足していたため、この計画は幻に終わりました。それだけに、今回のプロサングエは名実ともに歴史的なモデルといえそうです。

MULLINER

ヨット業界の最高峰を祝福する GTCの限定車リビエラ コレクションを発表

ベントレー モーターズはこのほど、ベントレー モナコと共同で、ヨット業界のエレガントな世界を讃える極上の限定車シリーズ「マリナー リビエラ コレクション」を発表しました。この限定車は3台のコンチネンタルGTCをベースとしたもので、毎年夏に開催される権威あるモナコ ヨット ショーの開催地であるフランスのリビエラのラグジュアリー感を表現しています。

ボディカラーは、いずれも地中海の色をイメージして作られたエージアンブルー、アクアマリン、カリビアンブルーの3色。カーボンファイバー製ボディキットとトランクリッド スポイラーもボディ同色で仕上げられています。

比類のないラグジュアリーと最先端技術によって仕上げられたキャ



ピンは、ヘッドレストにマリンノット（結び目）のロゴ刺繍、リネンのレザーとアルカンターラのトリム、同コレクション専用のトレッドプレートなど、ヨットやセーリングからインスピレーションを得た専用モチーフが散りばめられています。そしてレザー製キーケースや特注のカラーズプリットもヨットでの航海というテーマを強調するのに寄与しています。

マリナー リビエラ コレクションは、ベントレーのお客様の中でも最も目の肥えた方々に対しても、不可能なことはないということをアピールするものです。リビエラ コレクションの日本への導入はありませんが、ベントレー モーターズ ジャパンに企画を持ち込んでいただければ、このように地域限定、販売店限定の車両をマリナーが実現

します。真のユニークなベントレーをお求めのお客様がいらっしゃる場合は、ぜひマリナーの利用を検討してください。





PRODUCTS

完成したモデルラインアップ 位置づけや選択可能なパワートレインは？

フライングスパーにSpeedモデルが追加されたことを受け、ベントレー モーターズは現行モデルのラインアップを完成させたことになりました。
そこで今回は、現在のモデルラインアップにおいて、それぞれのシリーズでどのモデルがどんな位置づけで、選択可能なパワートレインはどれなのかをまとめました。
お客様に説明する際の参考にしてください。

モデルシリーズ	ラインアップ	シリーズ内での位置付け	選択可能なパワートレイン
BENTAYGA EWB	ベンテイガ EWB Azure	新次元の快適性とエレガントで感動的なクラフトマンシップを組み合わせた最高峰のラグジュアリー SUV	V8
	ベンテイガ EWB	リラックスした雰囲気と新たなレベルの快適性を提供する、前例のない広いスペースを備えたラグジュアリー SUV	V8
BENTAYGA	ベンテイガ Speed	比類なきパワー、驚異的なハンドリング、ライバルの見当たらないスポーティなスタイリングの融合	W12
	ベンテイガ S	大胆なスタイリングとパフォーマンスが一体となり、デザインの際立ったモデル	V8、ハイブリッド
	ベンテイガ Azure	精巧に作り込まれたクラフトマンシップと革新的テクノロジーを組み合わせ、感動的なドライブ体験を提供するモデル	V8、ハイブリッド
	ベンテイガ	ラグジュアリー、パフォーマンス、どこでも走れる性能の完璧なバランス	V8、ハイブリッド
FLYING SPUR	フライングスパー Mulliner	最高峰のクラフトマンシップと快適性を備えた究極の4ドア ラグジュアリー グランドツアラー	W12、V8、ハイブリッド
	フライングスパー Speed	ダイナミックなハンドリングと圧倒的なパワーを備えたハイパフォーマンス ラグジュアリー セダン	W12
	フライングスパー S	大胆なスタイリングと妥協のないスポーティな個性を融合させたモデル	V8、ハイブリッド
	フライングスパー Azure	洗練されたデザインと革新的なテクノロジーが融合した快適性とウェルビーイングにフォーカスしたモデル	V8、ハイブリッド
	フライングスパー	スペースと快適性、パワーが三位一体となったラグジュアリーセダン	V8、ハイブリッド
CONTINENTAL GT /GTC	コンチネンタルGT/GTC Mulliner	クラフトマンシップとテクノロジーを融合させたラグジュアリー グランドツアラーの最高峰	W12、V8
	コンチネンタルGT/GTC Speed	ベントレー史上最もパワフルなロードカー（&オープントップモデル）	W12
	コンチネンタルGT/GTC S	スポーティなスタイルと俊敏性に優れたパフォーマンスが融合したラグジュアリー グランドツアラー	V8
	コンチネンタルGT/GTC Azure	ウェルビーイングと快適性を重視し、エレガントさを全面に出したモデル	V8
	コンチネンタルGT/GTC	快適性、パワー、精緻なクラフトマンシップの調和	V8

最もサステナブルなベンティガ オデシアン エディション発表



ベントレー モーターズはこのほど、ベントレーの未来を見据えたデザインと素材を採用した限定車「ベンティガ オデシアン エディション」を発表しました。日本市場への導入については未定ですが、ベントレーが推進するBeyond 100戦略に基づいて製造されるモデルの方向性を把握するという意味で、このモデルの特徴を理解しておいてください。

ベンティガ オデシアン エディションは、2021年に発表したフライングスパー オデシアン エディションと同様にパワートレインにハイブリッドシステムを採用。3.0リッター V6エンジンと100kWhのモーターを組み合わせ、システム合計の最高出力462PS、最大トルク

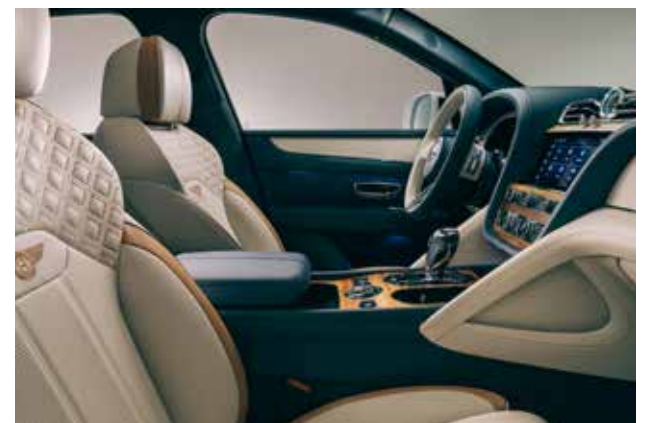
700Nmを発揮し、最高速度254km/h、0-100km/h加速5.3秒を実現します。

エクステリアでは、「パールブロードガー」のアクセントカラーを施したオデシアン エディション専用の22インチホイールに厳選した6色の推奨ボディカラーを用意していますが、全60色以上のカラーパレットから好みのカラーを選択することも可能です。

インテリアには、サステナビリティへのこだわりを感じさせる素材を採用。センターコンソールにはラッカーの使用量が少ないオープンボア コア、一部のパネルに使用される英国産ウール100%のツイード

生地などがその代表例です。

レザーカラーは、メインカラーをペルーガ、ポーポイズ、クリケットボール、ブリュネル、バートオークの5色から選択し、セカンダリーカラーのリネンと組み合わせて、アクセントカラーにオータムを加えた3色で構成されるカラースプリットとなります。フェイスパネルとドアウェストレールパネルはピアノリネンで、各シートにオンプレカラーの刺繍が入ります。



FACTORY

ベンティガ EWB の生産開始 型式認証の取得など終え準備整う



ベントレー モーターズはこのほど、ベンティガ EWB の生産を開始しました。型式認証を取得したことにより、ベントレーは初めて性能データを正式に発表。ベンティガ EWBが搭載する4.0リッター V8エンジンは、最高出力550PS、最大トルク770Nmを発生させ、最高速度290km/h、0-100km/h加速4.6秒というパフォーマンスを発揮します。

ベンティガ EWBは、ミულザンヌ以来となる最高のリアキャビン体験を実現するために多額の投資を行い、ベントレーの5番目のモデル シリーズとして誕生しました。2015年に発表され、ラグジュアリー SUVというセクターを定義づけたベンティガの長所を生かしたモデルでもあります。今年初めの発表以降、ベンティガ シリーズの約40%をEWBが占め、ベントレーのベストセラーモデルとしての地位をさらに確固たるものにしています。

ベントレー モーターズのピーター・ボッシュ取締役（マニファクチュアリング担当）は、「ベンティガ EWBは、2015年のベンティガ発表以来、この分野に変革をもたらし、記録的なセールスとなったベンティガの物語における次の章となるものです。お客様の声に耳を傾けながら、クラストップのSUVの性能の幅を広げ、ミულザンヌに匹敵するリアキャビン体験につなげています」などとコメントしています。

MULLINER

フレックスジェット×マリナー ラグジュアリーな航空機を製造



ラグジュアリー プライベートジェットの運航とサービスを手掛けるフレックスジェットとベントレーのマリナーがこのほど、バカラルのデザインを基に特別な航空機とヘリコプターを製造しました。このプロジェクトは、フレックスジェットのオーナーであるケン・リッチ氏が10年以上のベントレー愛好家で、リッチ氏がビスポークのパーソナライゼーションを自身の業界に応用できないかと考えるようになったことからスタートしました。リッチ氏はマリナーのデザインチームとともに「バカラル プロジェクト」を発足させ、バカラルからインスピレーションを得た航空機「ガルフストリーム G650」とヘリコプター「シコルスキー S-76」の製造に至ったのです。

G650とS-76に共通して採用されているのは、リッチ氏が所有するバカラルに使用したカラー「ジュレップ」にインスパイアされたカラーです。通常はレッドゴールドのカメレオン塗装ですが、この2機については主要なアクセントにシルバーグリーンのカメレオン塗装が採用されています。機内はリネン×ペルーガのレザーで、コッパーヘッド型とバスケット織りのステッチが施されたバカラルのシートが、G650とS-76のシートにバカラルのインスピレーションを与えてラグジュアリーな空間を演出しています。



スタッドレスタイヤが滑らない訳

雪が降る季節になると必要となるのが冬のタイヤ。特に日本は気温が0度前後を上下するため、雪が溶けて凍結するアイスバーンになりやすいのが特徴となります。そんな凍結路に強いのがスタッドレスタイヤです。スタッドレスタイヤが氷の上でも滑らない仕組みを解説します。



タイヤと路面の水がスリップの原因

凍結路でタイヤが滑る理由は、路面とタイヤの間に水の膜ができてしまうこと。端的に言えば、タイヤが水の膜に浮いてしまっているのです。たとえば素手で氷を触ったとき、表面に水がなければ氷を持つことは簡単です。ところが濡れた氷は、ツルツルと滑ります。同じように、冬の凍結路でも凍った路面の上に水の膜ができると、それに乗ったクルマのタイヤは簡単に滑ってしまうのです。そのためスタッドレスタイヤは、路面表面の水を排除する機能が備わっています。



欧州では冬タイヤとして「スリーピークマウンテン・スノーフレーク」（通称：スノーフレークマーク）が存在します。日本でも、このマークがあればスタッドレスタイヤと同等の扱いになり、「冬タイヤ規制」をクリアすることができます。

サイプ（細かなミゾ）で水を除去する

スタッドレスタイヤには、夏タイヤにはないサイプ（細かなミゾ）が備わっています。このサイプによって、路面の表面にある水を除去しつつ、タイヤのブロックを柔らかくして、路面への接地性を高めます。また、サイプ同士で互いを支えることで、大きくブロックが揺れないようにして、ハンドリングのフィーリング悪化を防ぐようにも配慮されています。



スタッドレスタイヤならではの特徴が、タイヤの表面に細かなミゾであるサイプが設けられていること。この溝で、路面の表面にある水を除去している。

ゴムで表面の水を除去する

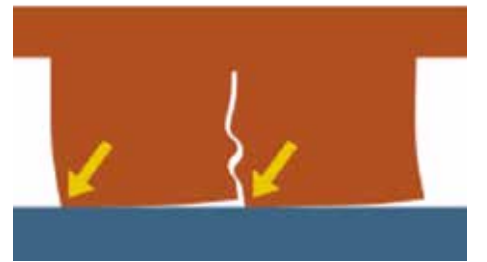
スタッドレスタイヤの多くは、タイヤのゴム（コンパウンド）表面に目に見えないような小さな凹凸を作っており、そこで氷の表面の水を除去します。また、デコボコにすることで、水の膜を突き抜けるのを狙うスタッドレスタイヤも存在します。さらに低い温度でも、柔らかさを維持するゴム（コンパウンド）を使うことで、路面への接地性も高めています。



タイヤのゴム（コンパウンド）の表面に、ミクロの凸凹を作り、水を除去、もしくは、水の膜を突破します。

エッジを氷にひっかける

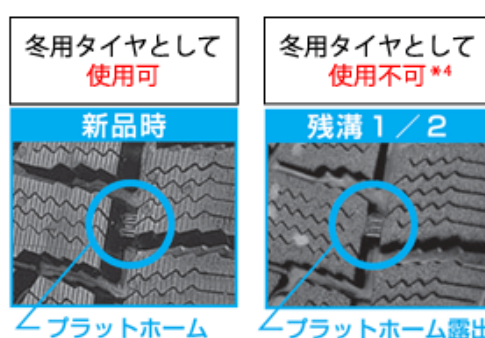
スタッドレスタイヤは、凍結路の表面の水を除去するだけでなく、タイヤ表面のサイプやブロックのエッジの部分に氷に突き立てることで、グリップ力を得ています。エッジを効率的に立てるためには、ゴム表面やブロック自体の柔らかさも重要になります。



サイプやブロックなどの角（エッジ）のところを、路面に突き立てることでグリップ力を得ています。

半分減ったら交換が必要に

冬に頼りになるスタッドレスタイヤですが、一方で弱点もあります。それがライフ（寿命）です。夏タイヤの場合、8割ほど減ったところで、スリップサインが出てきて要交換となります。一方、スタッドレスタイヤは半分ほど減ると、溝の中のプラットフォームと呼ばれる部分に達してしまい、要交換となります。夏タイヤが2分まで使えるところが、スタッドレスタイヤは5分までしか使えません。



スタッドレスタイヤの交換のサインはプラットフォームの露出になります。

スタッドレスタイヤとオールシーズンタイヤの違い

最近、注目度を高めるのがオールシーズンタイヤです。オールシーズンタイヤは冬も使えますが、路面が凍結したアイスバーンは苦手。そのため、路面が凍ってしまう地域では、冬になったらスタッドレスタイヤを装着しないと危険です。違いを覚えておきましょう。

	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	◎	◎	○	×
スタッドレス	△	△	◎	◎