

RETAILER ACADEMY NEWS

Aug 2024 | Bentley Motors Japan

ベントレーとモータースポーツ

ブランドを形成してきた不可分の要素

1919年に創業したベントレー モーターズは、その黎明期からレース活動とともに車両の開発を行ってきました。特に第1回から参戦したル・マン 24時間では、1920年代に黄金時代を築くなど、モータースポーツの世界で強烈な存在感を放ってきました。「世界で最もサステナブルなラグジュアリーモビリティのリーダーになる」という目標を掲げ、新たなブランディング戦略でモータースポーツを最前面に出すことはほぼなくなります。しかし、ベントレーというブランドを形成してきた要素の1つとして、モータースポーツはベントレーにとって不可分の要素です。今回は、ベントレーとモータースポーツの歴史を振り返ります。

ベントレー・ボーイズの誕生



創業者W.O.ベントレーの哲学は、「良い車、速い車、クラスでベストの車を作る」というシンプルなものでした。そのW.O.は、「車両のテストと宣伝という2つの重要な目的のため、レース活動はベントレー モーターズの基盤の一部だ」と語っていたほど、モータースポーツを重視していました。当初、運転するのはW.O.自身でしたが、次第に彼の価値観に共感した人たちがドライバーとして参加するようになり、このドライバーたちが「ベントレー・ボーイズ」と呼ばれるようになっていきました。

ブルックランズを席卷し海外へ

ベントレーにとって初の優勝は、1921年5月16日にブルックランズ サーキットで行われたジュニア スプリント ハンディキャップというレースでした。この



ときのマシンはEXP 2 (P5参照)。ブルックランズでのレースは、パワーのあるベントレーよりも小さなエンジンを搭載したマシンが有利なスタートを切るハンディキャップレースでしたが、W.O.のチームは

このハンディキャップをものともせず勝利を重ねていきました。

W.O.の野心は海を渡ってレースに参戦し、勝利することに向かっていくことになります。フランスで出会った2人の英国人ドライバーとともに高速ツーリングカーの開発に着手し、その結果誕生したのが3 Litreです。1921年に発売されるとすぐに国際レースで使用されるようになり、1922年にはインディアナポリスでの500マイルレース（インディ 500の前身）で13位、同年のTTでは3台のベントレーが2位、4位、5位と好成績を残し、チーム賞を獲得しました。

ル・マンでの栄光

そしてベントレーは1923年、第1回ル・マン 24時間レースに参戦しました。ちなみに国際レースと銘打っていた第1回ル・マン



ですが、全17チームのうち15チームがフランス国内からで、残り2チームのうち1チームがベルギーから、そしてもう1チームがベントレーでした。この2チームのおかげで、なんとか国際レースとしての形が整ったのです。

当初はW.O.自身は「何もかもクレージーだ。誰もゴールできないだろう。車はそのような状況で24時間も耐えられるように設計されていない」と語り、ル・マンに対して懐疑的な姿勢だったといえます。ところが終わってみれば3 Litreがラップレコードを樹立し、4位という好成績でした。ここからW.O.の考え方は180度変わり、翌1924年には3 Litreがル・マンで初優勝。1927年から1930年までは4連覇という偉業を成し遂げました。1930年のレースでは、2台の6 1/2 Litre「Speed 6」がワンツーフィニッシュを飾り、まさにベントレー黄金時代を築きました。

ベントレー モーターズ創業100周年の2019年のル・マンでは、第1回のレースに参加し計6回の優勝を飾ったメーカーとしての栄誉をた

たえ、レース前にベントレーのパレードランが行われました。また、ル・マン市にある道路が新たに「ベントレー・ボーイズ通り」と名付けられました。





ベントレーとモータースポーツ

21世紀の躍動

73年ぶりにル・マンでの戴冠



世界恐慌の影響から経営不振に陥っていたベントレー モーターズは1931年、ロールス・ロイスの傘下に加わるようになりました。これによりレース活動は封印され、ベントレーは長い間サーキットから遠ざかることになります。

ベントレーが1998年にフォルクスワーゲン グループの一員になると、モータースポーツに短期集中投資してブランドイメージを高める方針が打ち出され、レース活動が再開されました。そして2001年から2003年の3年間にル・マンでの総合優勝を目指すプロジェクトが立ち上がったのです。



新たなレースカー「EXP Speed 8」を開発し、ベントレーは2001年に71年ぶりにル・マンに参戦。7号車は過給器系のトラブルでリタイアを余儀なくされましたが、8号車が善戦。一時は2位に浮上するなどの見せ場を作り、総合3位でフィニッシュしました。

2002年は8号車1台のみが参戦。予選、決勝ともに思惑通りのレースを展開できず、表彰台まであと一步の4位でレースを終えました。



ル・マン3カ年計画最終年の2003年は、同一グループ内の戦略もあり、前年までで3連勝していたトム・クリステンセンをはじめ、アウディのワークスドライバーたちがこの年のみ Speed 8のステアリングを握るという強力な布陣で臨むことになりました。

予選では7号車と8号車がフロントローを独占。決勝でも目立ったトラブルがなく、7号車と8号車のワンツーフィニッシュでレースを終えました。ベントレーは73年ぶり6度目の優勝を果たし、7号車を駆った1人のクリステンセンは、ドライバー史上初の4連勝を達成しました。



コンチネンタルGT3の活躍



ベントレーはル・マンでの6度目の優勝から10年後の2013年、レース活動を再開しました。コンチネンタルGTをベースにしたレースカー「コンチネンタルGT3」がデビューしたのです。

2014年には、ワークスチームであるベントレー・チームMスポーツがブランパンGTシリーズ耐久選手権にフル参戦。ポール・リカルとシルバーストーンで優勝しました。チームはレースを重ねるごとに強さを発揮し、2017年にはブランパンGTシリーズの耐久カップのコン

ストラクチャーズ部門で総合優勝しました。

2017年に3代目のコンチネンタルGTがデビューすると、レースカーもこのモデルをベースとした2代目コンチネンタルGT3へと生まれ変わりました。ベントレーの創業100周年にあたる2019年には、英国GT選手権の開幕戦（オウルトン・パーク）、ブランパンGTワールドチャレンジアメリカの第3戦と第4戦、ポール・リカル1000kmなどのレースで勝利を挙げました。

さらに2018年に米国で開催されたパイクスピーク・ヒルクライムでは、リース・ミレンがステアリングを握るベンティガ スピードが、市販SUV部門の新記録を樹立。2021年には同じくミレンがコンチネンタルGT3を駆り、悪条件の中でも好タイムを記録しました。

21世紀のベントレー・ボーイズたちも、W.O.の哲学をサーキットで存分に示してくれました。



グッドウッドFoSとベントレー

毎年の恒例行事として、イングランドのウェスト・サセックスにあるグッドウッドで開催される「グッドウッド・フェスティバル・オブ・スピード（グッドウッドFoS）」。

世界各国のレースカーなどが集結し、多くのモータースポーツ愛好家でにぎわうイベントです。さまざまなメーカーが新モデルの発表の場に選ぶこともあり、今年はベントレーが新型コンチネンタルGTとGTCを公開して注目を集めました。

イベントのハイライトはヒルクライムレース。1台ずつスタートするタイムレースで、特に優勝などは決めません。新型コンチネンタルGTとGTCもこのヒルクライムレースに参加したほか、Speed 6コンティニューエーションシリーズの1台も出走し、観客を沸かせました。

ベントレーはほぼ毎年参加していますが、2017年には日本のリテーラーのセールススタッフを対象にした研修旅行でグッドウッドFoSも視察しました。ベントレー スタンドを見学したり、ヒルクライムレースを観戦したり、英国の自動車文化の奥深さやその中でのベントレーの立ち位置を再認識できた実りの多い研修となりました。



コンチネンタル GT スピードと競合するラグジュアリークーペ

既報の通り、新型コンチネンタルGT SPEEDが6月に発表されました。そこで今回は、高級スポーツカーおよびラグジュアリークーペ市場における競合モデルについて解説します。

アストンマーティン DB12/DB12 ヴォランテ



SUMMARY

- 同社の新時代を告げる次世代スポーツカーの第一弾として2023年に登場。同年に生産終了したDBSの実質的な後継となる2+2モデル
- メルセデスAMG製の4.0L V8ツインターボをベースにしたエンジンを搭載。最高出力680PS、最大トルク800Nmを発揮。0-100km/h加速は3.6秒、最高速度は325km/h
- 新開発のインフォテインメントシステムは同社オリジナル。静電容量タッチコントロール式の10.25インチディスプレイを装備
- オープンモデルのDB12 ヴォランテは8層構造のソフトトップを採用。開閉時間は、開く場合が14秒で閉じる場合は16秒。約56km/hまでは走行中の開閉が可能

PRICE

アストンマーティン DB12	29,900,000円 (税込)
アストンマーティン DB12 ヴォランテ	31,900,000円 (税込)

同社の実質的なフラッグシップモデル。GTとしての快適な乗り心地とスポーツカーとしてのパフォーマンスを両立したキャラクターは、コンチネンタルGTと重なる部分が少なくありません。ただ、新開発の電動パワートレーンを採用した新型コンチネンタル GT スピードとの比較ではパフォーマンス的に見劣りがします。

ロールス・ロイス スペクター



SUMMARY

- BEVならではの圧倒的な静粛性が特徴。航続距離は530km (WLTPモード)。0-100km/h加速は4.5秒
- フロアに102kWhのバッテリーモジュールを搭載。最大出力195kWの急速充電器に対応。約34分で10%の状態から80%まで充電可能。
- モーター出力は、フロントが258PS (190kW)・365Nm、リアは490PS (360kW)・710Nmで、システム合計出力584PS (430kW)、最大トルク900Nm
- 傾斜をつけたステンレススチール仕上げのグリルには、縦縞部分をLEDライトで照らすグリルイルミネーションを採用

PRICE

ロールス・ロイス スペクター	48,000,000円 (税込)
----------------	------------------

ラグジュアリークーペ市場において現在唯一となる同ブランド初のBEV。ポジション的にはかつての「ファントム クーペ」に相当するため高価格。BEVは静粛性を追求する同社の設計思想を体現する存在として理想的ですが、長距離ドライブにおいては一抹の不安があります。

マクラーレン アルトゥーラ/アルトゥーラ スパイダー



SUMMARY

- 2021年に登場したマクラーレン初の市販PHEVモデル。オープンモデルのアルトゥーラ スパイダーは2024年に登場
- ハイブリッド向けに最適化された新開発のマクラーレン・カーボン・ライトウェイト・アーキテクチャー (MCLA)を採用。クーペの車重はクラス最軽量の1,498kg
- 新開発の3.0L V6ツインターボエンジン+モーターの組み合わせによりシステム合計出力680ps、最大トルク720Nmを発揮。0-100km/h加速3.0秒、最高速度330km/h
- アルトゥーラ スパイダーのルーフは電動式リトラクタブルハードトップ。開閉時間は11秒で、50km/hまでは走行中も操作可能。エレクトロクロミック・ルーフパネルをオプション設定

PRICE

マクラーレン アルトゥーラ	33,000,000円 (税込)
マクラーレン アルトゥーラ スパイダー	36,500,000円 (税込)

プラグインハイブリッドでありながら軽量な車体設計が特徴。エンジンは3.0L V6のため、新開発の4.0L V8を搭載する新型コンチネンタル GT スピードに比べて見劣りがします。電気だけの航続距離は、コンチネンタル GTの81kmに対して31kmに過ぎず、実用的ではありません。

メルセデス AMG GT 63 S E PERFORMANCE



SUMMARY

- メルセデス AMG GT 4 ドアクーペのトップパフォーマンスモデル。
- 4.0L V8ツインターボエンジンにモーターとAMG自社開発の高性能バッテリーを組み合わせたPHEV
- システム合計出力は843PS、最大トルクは1,400Nm以上を発揮。0-100km/h加速は2.9秒。最高速度は315km/h。
- 駆動方式は連続トルク可変配分四輪駆動システムの「4MATIC+」。リアアクスルに搭載されたモーターが後輪を直接駆動。リアアクスルには自動変速式2速トランスミッションを装備
- バッテリー容量は6.1kWh。定格出力70kW、最高出力150kWを発揮。電気だけの航続距離は12km。バッテリーセルを直接冷却する方式を初採用

PRICE

メルセデス AMG GT 63 S E PERFORMANCE	33,400,000円 (税込)
---------------------------------	------------------

F1技術をフィードバックしたプラグインハイブリッドシステムが特徴。4ドア+ハッチゲートによる実用性の高さや圧倒的なハイパフォーマンスを両立した貴重な存在です。ただ、ベース車両は先代Eクラスであり、乗用車ベースの4ドアモデルであることは否めません。

COMPETITOR INFORMATION

マセラティ グラントゥーリズモ/グランカブリオ



SUMMARY

- クーペの「グラントゥーリズモ」は、2022年に15年ぶりとなるフルモデルチェンジを実施。オープンモデルの「グランカブリオ」は2024年に発表
- ICE（内部燃焼機関）とBEV（100%電気自動車）に対応した新開発のプラットフォームを採用。ボディサイズは旧型から拡大。「グランカブリオ」のホイールベースはクーペと共通の2,929mm
- ICEには3.0L V6ツインターボエンジンを搭載。駆動方式はAWD。「モデナ」は490ps・600Nm。「トロフェオ」は550ps・650Nmで、トロフェオは0-100km/h加速3.5秒。最高速度320km/h
- BEVの「フォルゴレ」はフロントに1基、リアに2基のモーターを搭載した3モーターのAWD。システム合計出力は761ps、最大トルク1,350Nm。0-100km/h加速は2.7秒。最高速度は325km/h
- ソフトトップの開閉時間は14秒で、50km/h以下であれば走行中の開閉が可能。グレードは「グランカブリオ トロフェオ」のみ

PRICE

マセラティ グラントゥーリズモ モデナ	24,440,000円（税込）
マセラティ グラントゥーリズモ トロフェ	29,980,000円（税込）
マセラティ グランカブリオ トロフェオ	31,200,000円（税込）

かつてのマセラティは、フェラーリより手頃な価格帯でフェラーリ予備軍の顧客層を獲得していました。しかし、新型のグラントゥーリズモ/グランカブリオはフェラーリ ローマと同等の価格帯となり、急速に魅力を失っています。BEVの「フォルゴレ」はいまだに発売されず、経営にも暗雲が立ち込めています。

フェラーリ ローマ/ローマ スパイダー



SUMMARY

- V8エンジンをフロントに搭載する2020年に登場した2+2クーペ。オープンモデルのローマ スパイダーは2023年に登場
- オープンモデルのフェラーリ ポルトフィーノをベースに全体の7割を新設計としたもので、エレガントかつダイナミックなスタイリングが特徴
- 3.9L V8ツインターボ・エンジンは最高出力620PS、最大トルク760Nmを発揮。0-100km/h加速は3.4秒。最高速度は320km/h
- 運転席と助手席に別々の空間を生み出すデュアル・コックピット・コンセプトのインテリア。インストルメントクラスターには16インチHDスクリーンを採用
- ローマ スパイダーは5層構造のソフトトップと新開発のウィンドディフレクターを採用。開閉時間は13.5秒で、60km/h以下では走行中の開閉も可能

PRICE

フェラーリ ローマ	28,720,000円（税込）
フェラーリ ローマ スパイダー	32,800,000円（税込）

レトロモダンな美しさが特徴的なフェラーリ ローマ。パフォーマンス志向ではない新たな顧客層を掘り起こすことに成功しました。とはいえフェラーリのモデルラインアップの中でもパフォーマンス的には相対的に見劣りする部分が多く、内容をアップデートすべき時期に入っているといえます。

AWARDS



『Robb Report』でベントレーが2冠 フライングスパーとバトゥールに高い評価

米国のラグジュアリー層向けメディア『Robb Report』の2024年の「ベスト・オブ・ザ・ベスト」賞で、ベントレーが2つの賞を受賞しました。フライングスパー・スピードが、傑出した運動性能と非の打ち所のない仕上げの組み合わせが高く評価され、自動車部門の「ベストセダン」に選出されました。さらに、マリナーのコーチビルドカーであるバトゥールが、カスタマイズのレベル、サステナブルな素材の選択肢、細心の注意を払って作り込まれたディテールなどにより、「ベストインテリア」に選出されました。

ベントレー アメリカのマイク・ロッコCEOは、「フライングスパー・スピードのパフォーマンスとバトゥールのクラフツマンシップという、ベントレー ブランドの中核を成す2つの要素を補完する、ブランドを象徴するパワフルなエンジンが『Robb Report』に高く評価されたことを光栄に思います。ハイブリッド化に向けて、熱意を持って仕事に取り組んでくれる従業員や活気ある関係各所との関係を継続し、ブランドの価値を共有していくことを楽しみにしています」などと喜びを述べています。

フライングスパーについては、次期新型モデルにウルトラ パフォーマンス ハイブリッドが搭載されることが発表されています。ラグジュアリーカーを中心としたラグジュアリー ライフスタイル ブランドへの転換を図っているベントレー モーターズですが、製造する車が備える「ハイパフォーマンス」や「クラフツマンシップ」というベントレーの価値が変わることはありません。



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EXP 2 (3Litre) です。

EXP 2は現存する最古のベントレーで、ベントレー史上2番目に製造され、レースで初めて優勝した車です。EXPとは「Experimental (試験用)」の略で、ベントレーはすべての試作モデルにこの接頭語を付けました。21世紀になっても「EXP 100 GT」のようにコンセプトカーの車名に「EXP」が付けられるのは、この伝統に沿っているからです。

EXP 2は1921年に3 Litreの試作モデルとして誕生。1921年5月16日にブルックランズで開催されたエセックス カー クラブとウィットサン ミーティングで、初の「ワークス」レース用ベントレーとしてサーキットに登場しました。ドライバーはベントレー・ボーイズのフランク・クレメントが担当し、ジュニア スプリント ハンディキャップ レースを制しました。1923年に売却されるまでに、EXP 2はレースで11回も優勝し、2位も7回という素晴らしい成績を残しました。

EXP 2で得たデータや知見に基づいて開発された3 Litreは、W.O.ベ



ントレーの第一次世界大戦前のレース経験に基づいており、アルミニウム合金製のピストンを初めて自動車のエンジンに採用。3 Litreのモノブロックエンジンは、シリンダー1本あたりに4個のバルブを備え、アルミニウムとマグネシウムを多用していました。公道を走行する自動車としてはかなりの高価格で販売されましたが、当時としては先進的な技術が盛り込まれていた結果でした。3 Litreは、低回転から十分なトルクを発揮し、耐久性、強度、ハイパフォーマンスを実現しましたが、これが後に世に送り出されるすべてのベントレーの特徴となっていました。

25年ほど前にベントレーが買い戻したEXP 2は現在、クルー本社のヘリテージコレクションで大切に保管され、重要なイベントなどでは

展示はもちろん、実際に走行して多くの人を魅了し続けています。



BEYOND 100

Beyond 100 戦略を知る ～ベントレーのダイバーシティ～

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「ベントレーのダイバーシティ」についてです。

Beyond 100 戦略には、「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%へと引き上げる」ことが盛り込まれています。2023年春には、ダイバーシティ&インクルージョンをビジネスの中核に据え、CEO直属のチームを新設・拡大することを発表するなど、この分野での変革を積極的に推進しています。しかし、ベントレー モーターズはBeyond 100 戦略を打ち出す以前から、多様な人材の登用に積極的でした。例えば、ベントレー初のSUVとしてデビューし、世界中のお客様に愛されて今ではベントレーを牽引するモデルになったベントイガですが、初代モデルのエクステリアデザインの指揮を執ったのは、韓国出身のサンユプ・リーでした。



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し、電動化やデジタル化を推進するうえでは、これまで以上に優秀な人材の確保と育成が不可欠です。そのためには、優秀な人材であればバックグラウンドに関係なく適切なポジションに配置していく必要があります。ベントレー モーターズが強固な組織を築き、企業としてのレジリエンスを高めていくためにもダイバーシティに取り組むのは必然なのです。

特に、これまで自動車業界を避ける傾向があるといわれてきた女性の自動車業界への進出については、女子学生向けのメンタリング プログラムを英国内外で提供するなど積極的に取り組んでいます。また、ユニファイングスパーやピロニング ペンティガといった特別仕様車を製作し、ベントレーの多様性へのコミットメントを世界に向けて示しています。



エアスプリングとダンパーの仕組み

新しくなった4世代目のコンチネンタルGTには、2チャンバーエアスプリングに新設計のデュアルバルブダンパーが採用されています。そこで、今回はエアスプリングとダンパーの一般的な仕組みを説明します。



入力をいなし、揺れを抑えるスプリングとダンパーの役割

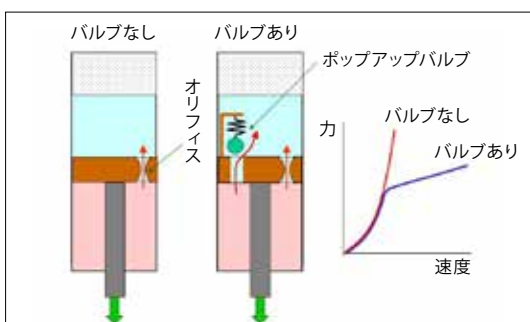
クルマのサスペンションには必ずスプリングとダンパーの2つが使われています。スプリングは、路面からの入力を受け止めて、いなしのが仕事です。スプリングがないと路面からの入力によって車体はひどく振動します。その入力をいなしのがスプリングです。しかし、スプリングは入力の後、ほぼ同じ力で反発します。そのままだと、スプリングが車体を揺らしてしまいます。それを抑えるのがダンパーです。揺れようというスプリングの力を減衰させるのがダンパーの仕事です。スプリングとダンパーは、同じ軸に配置されることもありますが、別軸になることもあります。



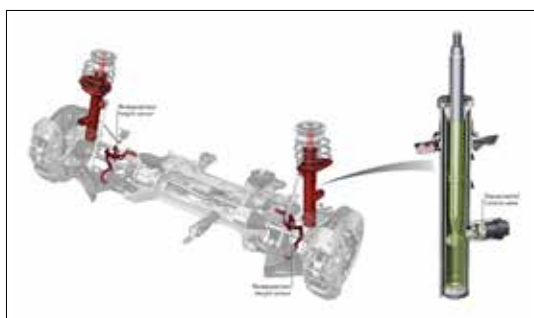
第3世代のコンチネンタルGTでは、スプリングとダンパーが別の軸に配置されています。

ダンパーにおけるバルブの役割

スプリングの揺れを減衰させて抑えるのがダンパーの役割です。ダンパーはショックアブソーバーと呼ぶこともあります。その仕組みは、オイルを満たした筒の中で、ピストンの動きを抑えるというのが基本となります。ピストンの中には、オイルを通過させるオリフィス（流体を流すための経路・穴）が設置されています。このオリフィスによって、ダンパーの減衰させる能力が決まります。さらに、オリフィスにバルブを追加することで、ダンパーの減衰力を変化させることができます。また、ダンパー内に流れるオイルを別タンクなどで制御することでも、減衰力を変化させることができます。走行状況によってダンパーの減衰力を変化させると、快適な乗り心地と優れたコーナリング性能など、幅広い走行性能を高めることが可能となるのです。



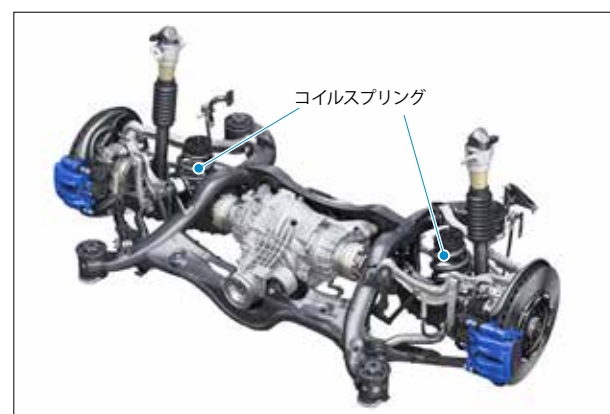
ダンパーの中を流れるオイルをバルブで制御することで減衰力を変化させることができます。



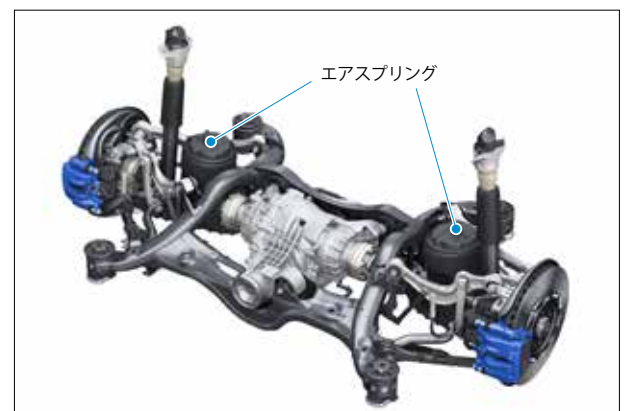
ダンパーの中を流れるオイルを、別タンクなどを使って制御する手法も存在しています。

エアスプリングの構造とメリット

スプリングには、金属のコイルを使うのが一般的です。ただし、より快適で、より高性能を目指すために、エアスプリングを使うこともあります。コンチネンタルGTではエアスプリングが採用されています。エアスプリングは、空気の弾力をスプリングとして利用し、空気を収めた部屋をチャンバーと呼びます。2チャンバーエアスプリングとえば、2つの空気を収める部屋を用いていることを意味します。部屋が増えるほど、より容量が大きくなり、また、より緻密な弾力の制御が可能となります。コイルスプリングはバネの強さを変更することができませんが、エアスプリングは空気の量を変更することで、バネの強さを変更することが可能です。また、バネの強さを変更することで車高を変化させるという使い方もできます。



金属のコイルスプリングを利用したサスペンション。



エアスプリングを利用したサスペンション。



エアスプリングの空気の容量を増やすことで車高を変化させることも可能です。