

RETAILER ACADEMY NEWS

Oct 2024 | Bentley Motors Japan

名車を蘇らせるベントレーのレストア技術

ベントレー モーターズの105年の歴史の中では、さまざまな名車が生まれました。英国・クルー本社にあるヘリテージコレクションでは、戦前に製造された車両から現代のベントレーのデザインに大きな影響を与えたモデルまで、希少なラインアップが勢揃いしています。今回は、こういったクラシックカーをベントレーがレストアして大切に保管している意義などを紹介します。

現存する最古のTシリーズが ほぼ出荷当時の姿で復活

ベントレー モーターズは9月、現存する最古のTシリーズのレストアを完了しました。レストアプロジェクトがスタートしたのが2022年4月。実に2年半もの歳月を要しましたが、レストアに携わった職人の卓越した技術により、1965年に工場から出荷された時と同じような状態で仕上げられました。

今回レストアした車両は最初期に製造されたことがわかっていましたが、発見時の6 1/4リッター プッシュロッド式V8エンジンやトランスミッション、シャシーの状態は驚くほど良好でした。エンジンはわずかな整備作業のみ、トランスミッションも調整程度で済んだうえ、リアアクスルも状態が良かったのでシール材などの交換が必要なだけでした。



レストアチームにとって大きなチャレンジとなったのは、ダッシュボードがないこととインテリアトリムがないこと、配線の詳細がわかる図面がないこと、リアのサブフレームに腐食が見られること、過去の修理がよい加減であったことなどでした。流通している交換用の部品がほとんどなかったため、チームは寿命を迎えたドナーカーを調達。ただし、Tシリーズは進化を重ねていったモデルだったため、ドナーカーもレストア車両と同様に最初期に製造されたものである必要がありました。シートベルトのバックルにロールス・ロイスのロゴがないことやフェンダーミラーがないことに至るまで、詳細な部分まで議論し、レストア方針を徹底的に検討していったのです。

Tシリーズはベントレー初のモノコックボディを採用した、画期的なモデルでした。革新的な振動抑制装置「バイブラショック」マウントと2系統のハイドロニューマチック車高調整装置も採用されており、今回のレストアではこれらもすべて徹底的にオーバーホールされました。

ボディワークは難航を極めました。塗装をきれいにはがしたところ、不十分な修理と一貫性のないパネルの隙間が発覚。片方のリアフェンダーは腐食していたため交換が必要でした。その後、車両全体にプライマーを複数回塗布し、それぞれの塗膜を乾燥するたびに丁寧に研磨しました。ボディワークの仕上げは、8000番の研磨剤による最終的な研ぎ上げ工程を含む、クルーで昔から行われてきた手法で実施。ブライトウェアとバンパーは洗浄と研磨のみでクロームメッキ加工はあえて行わず、良い意味での古さを残しました。



こうしてレストアを終えたTシリーズは、ヘリテージコレクションに加えられました。コレクションの他の45台とともに常設展示され、イベントなどで必要に応じて走行できるように、大切に保管されています。

クラシックカーと最新モデルの共演

ベントレーがイベントに参加する場合、クラシックカーと最新モデルを共演させることで、ブランドの長い歴史を英国内外に広くアピールしています。

例えば2022年にドイツで開催されたヨーロッパ最大級のビンテージカーマーケットでは、S1 コンチネンタル フライングスパーと第3世代のフライングスパーを展示しました。また、2022年6月には、1922年にマン島で開催されたレースでの勝利から100周年を記念したイベントでは、世界最古のベントレーであるEXP2と第3世代のコンチネンタルGTCが並走するという演出を行いました(写真下)。



HERITAGE

ベントレーの歴史がすべて詰まったヘリテージコレクション

ベントレー モーターズがレストアして蘇らせた名車は、ヘリテージコレクションとしてクルー本社で大切に保管しています。2022年にはこのヘリテージコレクションをリニューアル。クルー工場の最も古い建屋を改装し、お客様などにご覧いただけるようにしています。リニューアル時には公道走行可能な車両34台と、8台のレースカーという構成で、全車両が走行可能な状態に保たれています。

ここでは、ヘリテージコレクションの一部をご紹介します。

8 Litre (1930年製・GK706)

創業者W.O.ベントレー自身が最後に設計したベントレーで、わずか100台のみ製造されました。GK706は、W.O.本人が所有していた車両です。



3 1/2 Liter ダービー (1934年製・AXB3)

AXB3は、お客様に納車された最初の3 1/2 Liter ダービー ベントレーの1台といわれています。ロールス・ロイス傘下時代にダービーで製造され、「ザ・レディー」の愛称で親しまれたモデルです。



Mark V コーニッシュ (1939年製・GRA270)

戦前のエンピリコスと戦後のR-Type コンチネンタルを結びつける重要なモデルで、オリジナルの図面を元に復元されました。コーチビルドカーという意味合いが強い車両です。



Mark VI (1949年製・AGO2)

第二次世界大戦後、クルーに生産拠点を移してから初めて世に送り出されたのがMark VIです。標準仕様のセダンが3,171台、コーチビルドカーが830台製造されました。



R-Type コンチネンタル (1953年製・JAS949)

現代のベントレーのデザインに大きな影響をもたらした名車。生産台数はわずか208台で、JAS949はH.J.マリナーがボディを製造した車両です。



コンチネンタルGT (2003年製)

VWグループ傘下で初めて新規設計され、ラグジュアリー グランドツアラーというカテゴリーを生み出した記念すべきモデルです。今年生産を終了したW12エンジンを初めて搭載したのはこの車でした。



レストアには見習い職人たちも参加 希少な遺産からブランドの真髄を学ぶ

P1でご紹介したTシリーズのレストアには、熟練の職人の指揮のもと、アプレンティス（見習い職人）たちも参加しました。また、2019年には創業100周年の記念事業の一環として、1923年製エンジンのレストアにアプレンティスが参加(写真右)しました。このエンジンのレストアに携わった見習い職人は、「レストアに関わった全員が、貴重な歴史的遺産を扱う機会を与えられたことを光栄に思います。将来のキャリアに役立つ新しいスキルを身につけることができました」などと語っています。

このように、ベントレーでは次世代を担う若い職人たちに、座学ではなく実際に車両やエンジンのレストアに参加する機会を提供することで、ベントレーというブランドがどのようにして今日のポジションを築いてきたのかを学べるようにしています。



COMPETITOR INFORMATION



復活したFRスポーツカーのフラッグシップ アストンマーティン・ヴァンキッシュ

アストンマーティンは9月2日、同社の111年の歴史の中で最も強力なフラッグシップモデルとして「ヴァンキッシュ」を発表。フロントエンジンスポーツカーの頂点に立つ伝説的な名称を復活させました。

SUMMARY

- ・スーパーカーのパフォーマンスと洗練された快適性、最先端のビークルダイナミクスを融合
- ・最新世代の5.2L V型12気筒ツインターボエンジンをフロントミッドシップに搭載
- ・最高出力835ps、最大トルク1,000Nmを発揮。0-100km/h加速は3.3秒
- ・同社の量産モデルとしては最速となる最高速度345km/hを実現
- ・生産台数は年間1,000台未満に限定。2024年第4四半期から納車開始予定



INTERIOR

- ・レザー、アルカンターラ、メタル、カーボンファイバーなどを融合させ、高級感と品質感を高めたインテリアデザイン
- ・新たにパノラミックガラスルーフを採用。有害な光線から乗員を守る低反射コーティングと6%の光透過率により、明るく快適な室内空間を実現
- ・新しいキルティングパターンをスポーツプラスシートとリアパーセルシェルフに採用し、新世代のラグジュアリー感を表現
- ・運転に必要なさまざまな情報をカスタマイズして表示することが可能な10.25インチTFTドライバーディスプレイを採用
- ・同社が独自開発した新世代インフォテインメントシステムをセンターコンソールに配置。オンライン接続と専用アプリにより使い勝手を向上



EXTERIOR

- ・旧モデルからホイールベースを80mm延長。Aピラーから前輪までの距離を延長したことで美しいロングノーズデザインを実現
- ・開口部の大きなフロントグリルにより、フロントマスクの存在感の高さを強調し、835psのV12エンジンに必要な冷却性能を確保
- ・同社の新しいライトシグネチャーを体現する、デイトタイムランニングライトを統合したマトリックスLEDヘッドライトを採用
- ・サイドビューはダイナミックかつエレガントなスタイリングにより、フラッグシップにふさわしいラグジュアリーさを表現
- ・リアエンドは、一体化したデッキリッドスポイラーと縦に7つ並んだLEDライト、全幅にわたるディフューザーにより新世代デザインを体現



TECHNOLOGY

- ・接着アルミニウムボディ構造のシャシーとカーボンファイバー製ボディにより、剛性の向上と軽量化を両立
- ・DB12と同様にビルシュタイン製の電子制御DTXダンパーを採用。ドライブモード間の違いがより明確になり、快適性とダイナミックな特性を両立
- ・電子式リアディファレンシャル（e-diff）とスタビリティコントロールシステムを統合した最新世代のビークルダイナミクスを採用
- ・21インチ鍛造アルミホイールと専用開発のピレリ P ZEROタイヤを標準装備。夏用タイヤに加え、冬用タイヤも専用開発することで、雪上での安全性を向上
- ・フロント410mm、リア360mmの大径ディスクを備えたカーボンセラミックブレーキシステムを標準装備



PRICE

未定

ハイブリッド化されたウラカンの後継車 ランボルギーニ テメラリオ

ランボルギーニは、2024年8月にカリフォルニア州モントレーで開催されたモントレー・カーウィークでウラカンの後継モデルとなるテメラリオを発表しました。正式発売時期は未定です。



SUMMARY

- レヴエルトに続く、HPEV（ハイ・パフォーマンス・エレクトリファイド・ビークル）の第2弾としてプラグイン・ハイブリッドを搭載
- パワーユニットは、ウラカンの5.2L V10 自然吸気エンジンに代えて、新開発の4.0L V8 ツインターボエンジン+電気モーターを採用
- 高回転型のエンジンは、単体で最高出力800ps、最大トルク730Nmを発揮。システム合計出力は920psで、0-100km/h加速は2.7秒、最高速度は343km/h



EXTERIOR

- ディメンションは全長4,706mm×全幅1,996mm×全高1,201mm。ホイールベースは2,658mmで、ウラカンに比べて全体的にサイズアップ
- 車体各部に六角形のモチーフを配することでランボルギーニらしさを表現した新世代のデザインランゲージを導入
- 外からエンジンが見えるデザインを採用。エアロダイナミクスの向上により、リアのダウンフォースはウラカンEVOから103%増加

INTERIOR

- 新しいスペースフレームの採用により、ウラカンと比較してヘッドルームは34mm、レッグルームは46mm伸長。視界も4.8度拡大。フロントフード下には112Lの収納スペースを確保
- デジタル的なメーターディスプレイとステアリングスイッチなどのアナログ的な要素を組み合わせることで、パイロットのような運転体験を提供
- 12.3インチのメーターディスプレイ、8.4インチのインフォテインメントディスプレイ、9.1インチの助手席ディスプレイを装備し、スマートフォンのような操作性を実現



TECHNOLOGY

- 電気モーターは、エンジンとギアボックス間に1基、フロントアクスルに2基搭載。各モーターの出力は110kWで、必要に応じてフロントの2基のモーターが前輪を駆動
- オールアルミニウムのスペースフレームを採用。3.8kWhの容量を持つリチウムイオンバッテリーはセンタートンネルに搭載
- サーキット志向のユーザー向けにAlleggeritaパッケージを用意。カーボン製ホイールとの組み合わせで25kg以上の軽量化が可能で、空力効率も向上

COLLECTION



モントレー モーターズはこのほど、新型コンチネンタルGT・GTCのデビューを記念し、ベントレーの公式アイテム「ベントレー コレクション」で新作のバッグを発売しました。

パワフルな第4世代のコンチネンタルGTのデザインDNAからインスピレーションを得ており、優れたクラフツマンシップと手作業で仕上げるラグジュアリーに対するベントレーのこだわりが詰まった逸品です。

バッグはウィークエンダーバッグ、バックパック、ウォッシュバッグの3点セットで、新型コンチネンタルGTで初採用された新しいハイドカラーのグラビティグレイで仕上げられています。アクセントのストライプは、マンダリン、キングフィッシャー、ホットスパーの3色を用意しました。こちらも新型コンチネンタルGTのインテリアからインスピレーションを得たもので、控えめながらもインパクトのある高級感を表現しています。

各アイテムはイタリアで手作業で仕上げられたもの。最高級の素材と緻密に作り込まれたディテールが大きな特徴です。コントラストカラーのハンドステッチによる縁取り、フロントのバックルポケット、型押しで控えめに主張するエンブレムの付いたラゲッジタグ、内側のレザー仕上げのコンパートメントなど、すべてがベントレーらしい洗練されたもので、高い品質と至高のラグジュアリーさを演出しています。



新型GT・GTCをイメージしたバッグ登場
車両のデザインDNAからインスピレーション

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。今回はアルナージです。

アルナージのデビューは1998年。この年、ベントレー モーターズがフォルクスワーゲン グループ傘下となり、さまざまな変革が行われた時期でした。そんな変革期にあり、アルナージ シリーズはベントレーのフラッグシップモデルとして、ラグジュアリーセダンの頂点に君臨していました。

アルナージとは、ル・マン24時間レースで使用されるサルト・サーキットのコーナーの名前であり、それにちなんで名付けられました。アルナージの外観は洗練された控えめな雰囲気でしたが、当初は4.4リッター V8 ツインターボエンジンを搭載し、強大なパワーを誇りました。1999年にはこのエンジンを搭載したモデルが「グリーンレーベル」と呼ばれるようになった一方で、ベントレー伝統の6.75リッター V8 ターボエンジンを搭載したアルナージは、「レッドレーベル」としてラインアップに加わりました。



2001年にはアルナージ RL が、2002年にはアルナージ R とアルナージ T がラインアップに加わり、卓越したハンドクラフトによるラグジュアリーな内装に当時の最先端テクノロジーを組み込み、6.75リッター V8 ターボエンジンによる圧倒的なパワーと調和させることで、ラグジュアリーセダン市場で比類のない存在となっていました。

アルナージの時代は、VW グループ傘下で完全新規設計されたコンチネンタル GT がデビューし、フライングスパーなどの派生モデルも登場した変革期でした。アルナージが担った役割は、2009年にモンレー カーウィークで発表されたミュルザンヌへと引き継がれました。洗練された外観ながら、どこか控えめな印象があったアルナージですが、新たな時代に確実にブランドのバトンをつないだ名車です。2009年には、ベントレーのフラッグシップモデルとしてブランドを支えたアルナージの10年間を記念し、150台限定のアルナージ ファイナルシリーズを発売。クルー本社のヘリテージコレクションに収蔵されているアルナージは、このファイナルシリーズのうちの1台です。



BEYOND 100

Beyond 100 戦略を知る ～クルー本社周辺での環境保護～

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「クルー本社周辺での環境保護」についてです。

Beyond 100 戦略には、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するという目標が明記されています。これに伴い、クルー本社周辺でもCO2排出削減に向けたさまざまな取り組みが実施されています。また、CO2排出削減だけでなく、生物多様性の保護もサステナビリティ実現に向けて重視しており、各種プロジェクトが進行中です。

CO2排出削減で最も大きな施策が、工場建屋の屋根と従業員用駐車場に太陽光パネル36,418枚を設置し、本社や工場で使用する電力の大半をここで発電していることです。不足分の電力もグリーン購



入したものであり、クルー本社と工場においては、電力は100%カーボンニュートラルを達成しました。さらには工場で使用する水の廃水を再利用できる処理プラントを導入したり、工場敷地内で使用する車両やロジスティクス用の車両に次世代バイオ燃料を採用したり、ウェル・トゥ・ホイールでのCO2削減にも注力しています。

生物多様性の保護では、2019年に「フライング ビー (Flying Bee)」と銘打ったプロジェクトをスタート。チェシャー地方の養蜂業者の手を借りながら、セイヨウミツバチの保護によるクルー地域の生物多様性の保護に乗り出しました。初年度に飼育したミツバチは12万匹でしたが、2023年には100万匹を超えました。今では巣箱を設置したエリアは「エクセレンスセンター ハニー プロダクション」と名付けられています。

自然環境保護とは異なりますが、新型コロナウイルス感染症が拡大していた頃には、チェシャー地方のコミュニティとのつながりを重視し、同地方で苦しむ人や医療を支える人たちを支援してきました。ベント

レー モーターズの持続的な成長は、チェシャー地方の持続的な発展とともにあるという姿勢は、Beyond 100 戦略に盛り込まれたベントレーのコミットメントとも一致しています。



装着が義務付けられた車両の機能・装備

2020年のオートライトの義務化をはじめ、衝突被害軽減ブレーキ（AEB）やバックカメラ、オートレベリング機能など、近年、クルマの安全装備の義務化が拡大しています。どのような内容なのか、そして、どのような背景があるのかを説明します。



ライトのオートレベリング機能の拡大

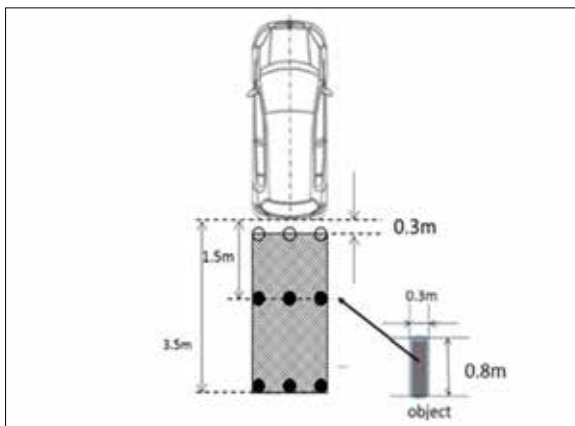
2024年6月に公布・施行されたのがヘッドライトのオートレベリング機能の拡大です。ヘッドライトのレベリング機能（光の照射角度を適正に変更する）は、2006年に義務化されています。ただし、2006年の規制は、「光源が2000lm（ルーメン）超の高輝度のすれ違い用前照灯（ロービーム）」の車両だけが自動（オート）で、他は手動でもかまいませんでした。それに対して、今年の規制では「すべて自動にしない」となりました。適用時期は、新型車が2027年9月からで、継続生産車は2030年9月からです。



「オートレベリング機能」の義務化により、写真のような手動スイッチは使われなくなります。

バックカメラの義務化

後退中にドライバーに車両後方を認識させる「後退時車両直後確認装置（バックカメラ、検知システムまたはミラー）」の装着の義務化は、2021年6月に公布・施行されました。ポイントとなるのはバックカメラだけではなく、ドライバーが視認できるディスプレイが必要ということです。適用は新型車が2022年5月からで、継続生産車が2024年5月を予定していましたが、能登半島地震等の影響もあり、2024年11月に延期されています。



■ 装置に求められる確認範囲
(バックカメラの場合)

規制では、クルマの真後ろの30cm以上先から3.5m先まで、しかも高さ80cmまでを確認できることが求められます。

オートライトの義務化

オートライトは、周囲が暗くなると自動でヘッドライトが点灯するという機能です。手動でヘッドライトをオフにすることができないことも求められています。2016年10月に公布・施行されており、新型車は2020年4月、継続生産車は2021年10月からの適用となっています。また、デイトタイムランニングライトもこのときに使えるようになりました。現在、販売されている新車は、すべて適用済みとなります。



周囲が1000ルーメン未満まで暗くなったとき、2秒以内にヘッドライトが自動で点灯することが求められています。

衝突被害軽減ブレーキ（AEB）の義務化

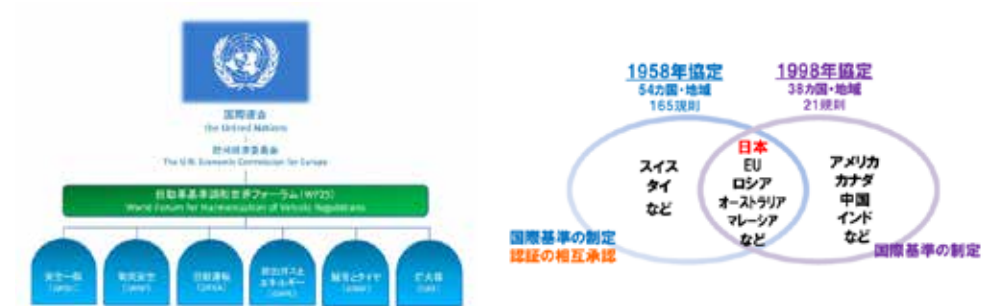
他車や歩行者にぶつかりそうになったとき、自動でブレーキを作動させる衝突被害軽減ブレーキ（AEB）の義務化は、2020年1月に公布・施行されました。適用の時期は、日本車と輸入車とは異なります。日本車の場合、新型車は2021年11月、継続生産車は2025年12月。それに対して、輸入車の新型車は2024年7月、継続生産車は2026年7月となっています。



義務化される衝突軽減ブレーキ（AEB）には、「40 km/h の速度で静止した他車にぶつかからない」などの性能の規定があります。

背景となる自動車基準調和世界フォーラム（WP29）の存在

こうした新しい安全機能の相次ぐ義務化には「国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）」が背景にあります。これは世界の自動車の基準を“調和”させることを目的とした組織であり、国際連合の欧州経済委員会（UN/ECE）の下部組織としてEUをはじめ、日本、アメリカ、カナダ、オーストラリア、南アフリカ、中国、韓国などがメンバーになっています。世界各国の安全基準を揃えようと、ユーザーには高い安全を、自動車メーカーには国ごとの開発や登録の手間を省くというメリットが生まれます。そして、そのWP29で採択されたことが、近年の義務化の動きにつながっているのです。



国連の傘下にある自動車基準調和世界フォーラム（WP29）。1958年協定と1998年協定という2つの協定に基づく規制の制定や管理運営を行っています。