

# RETAILER ACADEMY NEWS

Jun 2020 | Bentley Motors Japan



## さらに洗練された車両にアップグレード ワンランク上のアクセサリーを拡充

ベントレー モーターズはこのほど、ベンティガ用の「ブライトリングクロック マザーオブパールフェイス」と、各車種向けの「セルフレベルリングバッジ」のラインアップを拡充しました。

### Breitling Clock with Mother of Pearl Face for Bentayga

#### ブライトリングクロック マザーオブパールフェイス

ベンティガ用のオプションのブライトリング製車載クロックです。フェイスパネルの中央に装備され、インデックスの位置に8個のダイヤモンドを配しています。文字盤は「マザーオブパール(真珠の母貝)」で、カラーはダーク(写真下左)とホワイト(写真下右)の2種類を用意しました。ベンティガを検討されているお客様に積極的にお勧めください。価格は¥884,000です。

クロックの装着に関しては、ElsaProをご参照ください。また、事前に在庫状況や納期をご確認ください。価格などは2020年5月現在のものです。これらは予告なく変更する場合がありますので、ご注文の際は事前にご確認ください。



### Self-Levelling Wheel Badge

#### セルフレベルリング ホイール バッジ

走行中にホイールが回転しても中央の「B」マークが常に直立するように設計(約110km/hまで)されているセンターキャップです。すでに第2世代のコンチネンタルシリーズ(2010年~2017年)と、同じく第2世代のフライングスパー(2011年~2018年)、ミューザンヌの特定のホイールに対応していました。そのセルフレベルリングホイールバッジにこのほど、新たに第3世代のコンチネンタルシリーズとベンティガのホイールにも対応する商品がラインアップに加わりました。装着は既存のセンターキャップと交換するだけ。容易にホイールをアップグレードできます。交換時にはホイールトリム取り外しツールが必要ですが、必要に応じてこのツールも購入可能です。お客様との商談時やサービス受付時に、ぜひお勧めください。

また、セルフレベルリングバッジは4個入のセットとして、ベントレーのブランドボックスに収められています。プレゼント用としてもご利用いただきやすいので、この点も含めてお客様にご案内ください。

適合ホイールは、すでにご案内済みの資料でご確認くださいませう、お願いいたします。







## エレガントなデザインの新型クーペ フェラーリ・ローマ

フェラーリ・ジャパンは、フロントミッドシップにV8エンジンを搭載する2+2クーペのニューモデル、フェラーリ・ローマのジャパン・プレミアを4月に開催し、受注を開始しています。

### フェラーリ ローマのまとめ

- 1950～1960年代のローマで見られた「ドルチェ・ヴィータ」（自由闊達で明るく華やかな生活）をコンセプトにした新開発モデル
- 2008年に登場したフェラーリ・カリフォルニアからの系譜となるフロント V8 2+2クーペの最新モデル
- 歴代フロント V8 2+2クーペのなかでも、完全なクロードボディのモデルは同社初
- 1950～1960年代のフェラーリ・グランドツーリングカーの伝統を色濃く反映したスタイリング
- フェラーリ・ポルトフィーノをベースに全体の7割が新設計。パワートレインは最新スペックに刷新
- 日常での運転のしやすさと快適な乗り心地を向上させ、グランドツーリングカーとしてのニーズに対応

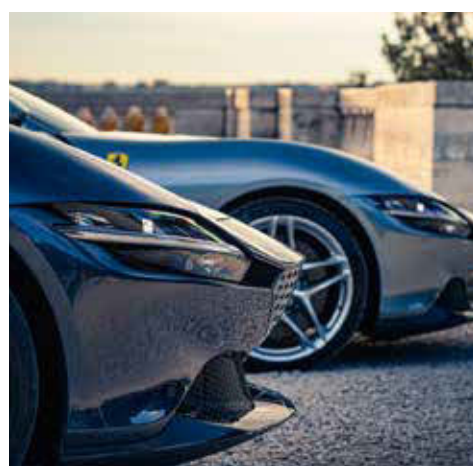
### インテリアの特徴

- 同社のデュアル・コックピット・コンセプトをダッシュボードからキャビン全体へ拡大させ、運転席と助手席に別々の空間を生み出した斬新なインテリア
- 完全に再設計されたHMI（ヒューマン・マシン・インターフェース）
- 16インチHDスクリーンのインストルメントクラスターと、操作系の多くをタッチパッド式にした新設計のステアリング
- トランスミッションの操作スイッチは、往年のH型シフトゲートを彷彿とさせるメタルプレート製となり、センターコンソールに配置
- フルグレインのフラウ社製レザー、アルカンターラ、クローム加工を施したアルミニウム、カーボンファイバーなど、フェラーリにふさわしい厳選された素材を採用



### 技術的な特徴

- リアウィンドウと一体化したデザイン処理が特徴的なリトラクタブルリアスポイラーを装備
- リアスポイラーは、速度と前後・左右の加速度に応じて3種類のポジションに自動調整
- フロント・アンダーボディのボルテックス・ジェネレーターとリアのアクティブ・エアロダイナミクスにより、250km/h走行時に発生するダウンフォースはポルトフィーノに比べ95kg増加
- 4年連続でインターナショナル・エンジン・オブ・ザ・イヤーを受賞した3.9L V8ツインターボ・エンジンを搭載
- ユーロ6Dの厳しい排出ガス基準に適合させるため、新たにガソリン・パティキュレート・フィルターを採用
- パワーウェイトレシオは、同セグメントのなかで最良となる2.37kg/PSを実現
- 最高出力620PS（456kW）、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
- トランスミッションは従来の7速DCTから8速DCTに進化。コンパクトな設計により重量は6kg軽量化
- ピークル・ダイナミクスは、最新世代のサイド・スリップ・コントロール（SSC）6.0に進化



### エクステリアの特徴

- 1960年代のグランドツーリング・フェラーリの伝統を受け継ぐ、スポーティかつエレガントなスタイリング
- 伝統的なファストバックデザインはフェラーリ・スタイリングセンターによるもの
- エアベントなどの不要な装飾を排除することで、エレガントでミニマリズムなフォルムを実現
- シャークノーズ、フルLEDヘッドライト、パーフォレート加工を施したフロントグリルにより、新世代のデザインを体現したフロントマスク
- 宝石をイメージしてデザインされたコンパクトなツイン・テールライト

価格

フェラーリ・ローマ

26,820,000円



## COMPETITOR INFORMATION



ニューモデル	メルセデスAMG GLE 53 4MATIC+
発表・発売日	2020年5月28日 発表
概要	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 新型GLEのトップレンジモデルとして追加されたAMGモデル</li><li>・ ISG（インテグレートド・スターター・ジェネレーター）を備えた3.0L 直列6気筒エンジンを搭載。最高出力435PS、最大トルク520Nmを発揮</li><li>・ エアサスをベースに走行安定性を向上させた新システム「AMG ACTIVE RIDE CONTROL」を初採用</li></ul>
車両価格（税込）	メルセデスAMG GLE 53 4MATIC+：13,320,000円
デリバリー開始時期	2020年6月以降



ニューモデル	BMW アルピナ XB7
発表・発売日	2020年5月19日 受注受付開始
概要	<ul style="list-style-type: none"><li>・ BMWの最高級SUV、BMW X7をベースにしたアルピナSUVラインアップの最高峰</li><li>・ 4.4L V8 ツインターボ・エンジンは最高出力621PS、最大トルク800Nmを発揮。0-100km/h加速4.2秒、最高速度290km/h</li><li>・ 独自のトランスミッション、サスペンション、エグゾーストシステムなどを装備</li></ul>
車両価格（税込）	BMW ALPINA XB7：24,980,000円
デリバリー開始時期	2021年春



ニューモデル	BMW アルピナ D3 S リムジン/D3 S ツーリング
発表・発売日	2020年5月11日 受注受付開始
概要	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 48V スターター・ジェネレーターを組み合わせたマイルドハイブリッド機構をアルピナとして初採用</li><li>・ 3.0L 直6ディーゼルトーボエンジンは、最高出力355PS、最大トルク730Nmを発揮</li><li>・ 独自の8速スポーツAT、足回りの強化など、隅々まで施されたファインチューニング</li></ul>
車両価格（税込）	BMW ALPINA D3 S Limousine：10,780,000円 BMW ALPINA D3 S Touring：11,170,000円
デリバリー開始時期	2020年12月



特別仕様車	アウディ Q5 S line competition
発表・発売日	2020年5月19日 発売
概要	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 2.0L 直4ディーゼルトーボエンジン搭載のアウディ Q5 40 TDI quattro sportをベースにした250台限定モデル</li><li>・ 「S lineパッケージ」をはじめとする人気のオプション装備などを標準で装着</li><li>・ 特別装備として、コントラストペイント、Audi Sport製20インチアルミホイールなどを設定</li></ul>
車両価格（税込）	アウディ Q5 S line competition：7,740,000円
デリバリー開始時期	—



特別仕様車	アルピーヌ A110 カラーエディション2020
発表・発売日	2020年6月5日 発表
概要	<ul style="list-style-type: none"><li>・ アルピーヌが毎年リリースする特別仕様車の2020年度版。2021年3月31日までの受注期間限定モデル</li><li>・ ベースモデルは高性能版のA110Sで、1960～1970年代に人気色となった黄色のボディカラーを表現</li><li>・ ボディカラーに合わせた特別な内外装を装備</li></ul>
車両価格（税込）	アルピーヌ A110 カラーエディション2020：9,110,000円
デリバリー開始時期	—



ニューモデル	ランドローバー・ディフェンダー
発表・発売日	2020年4月9日 受注受付開始
概要	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 以前受注していた2種類の特別仕様車とは異なる通常のカタログモデル</li><li>・ スムーズな納車を目指すため、日本で需要の高い装備をあらかじめ組み込んだ「CURATED SPEC」を設定</li><li>・ 「90」と「110」の2種類のボディタイプを用意</li></ul>
車両価格（税込）	主なラインアップ ディフェンダー 90：4,990,000円 ディフェンダー 90 S：5,820,000円 ディフェンダー 110 SE：7,320,000円 ディフェンダー 110 HSE：8,120,000円
デリバリー開始時期	—

## ENVIRONMENT

### “Flying Bee”が蜂蜜作りを再開 巣箱を2つ追加して30万匹に増加

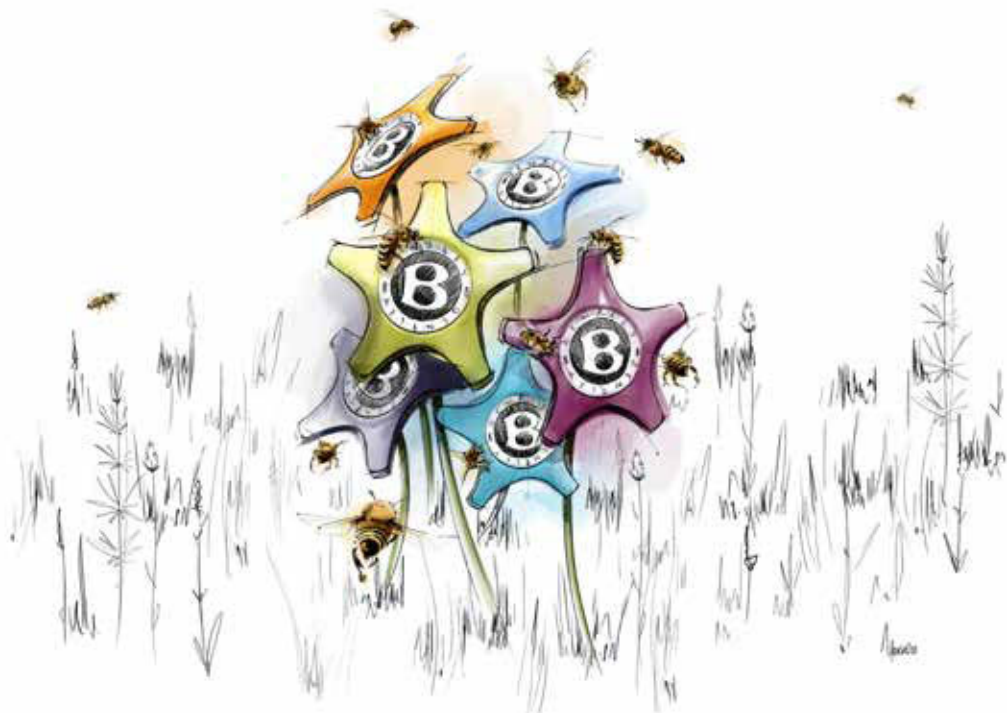
生物多様性のためにベントレー モーターズは昨年、クルー本社敷地内で120,000匹のミツバチを飼育する「Flying Bee」プロジェクトを実施しました。そして今年は巣箱を2つ追加し、昨年よりも多い300,000匹のミツバチが蜂蜜作りを始めたことが確認されました。

昨年蜂蜜作りを行った120,000匹のミツバチは、冬の間は地元の養蜂業者 Buckley's Bees社の助けを借りて冬眠していました。今年はさらに英国固有種のミツバチ180,000匹を加え、ベントレー本社の端に設置した巣箱に移りました。チェシャー地方にあるこのエリアは蜂蜜に適した野生の花が自生しており、ミツバチにとって完璧な生息地となっています。



このリリースが発表された5月20日は、国連の食料農業機関とEUが定めた「世界ミツバチデー（World Bee Day）」で、ベントレーの従業員がクルーでの仕事を再開したのと同様に、巣箱に移るとすぐに働き始めました。順調に進めば、巣箱1つあたり約15kgの蜂蜜が収穫できると見られており、この量は瓶詰にすると約200個に相当します。収穫された蜂蜜は、ベントレーの従業員に配ったり、VIPのお客様にプレゼントしたりする予定です。

ピーター・ボッシュ取締役（マニュファクチャリング担当）は、「ベントレーのFlying Beeは、クルーにおいて確固たる地位を築きました。クルーでのビジネスを再開し、以前にも増して強力にしようと力を合わせている今、ミツバチたちも少なからず私たちを後押ししてくれています。このプログラムはベントレーのサステナビリティへの取り組みの1つで、サステナブルなラグジュアリー モビリティの分野をリードしていくという私たちの志の一部でもあるのです」などとコメントしています。





# クルーのキーパーソンが回想する 最も印象深いベントレー

ベントレー モーターズはこのほど、メディア向けウェブサイトでベントレーのキーパーソンら6人が「最も印象深いベントレー」について語る新たなシリーズを掲載しました。さまざまな部門の責任者は、一体どのベントレーが印象に残っているのでしょうか？

## ピーター・ゲスト

ベンティガ担当プロダクトライン ディレクター

私にとって最も印象に残っているのは、ベンティガを発表した2016年にパームスプリングスで行ったグローバル・メディア試乗会です。この試乗会は、参加者を一般道、サーキット、オフロードの3班に分けて実施しました。初日の最後の班が試乗を終えると、プレゼンテーションの準備のためヘリコプターで別会場に移動する予定でしたが、ヘリコプターの座席数が足りないことが判明しました。そこで私が手を挙げ、ベンティガで90マイルを運転して移動することにした（ヘリコプターが嫌い、という理由もありましたが…）のです。

そのドライブ中に目にしたのは、南カリフォルニアの海に沈む夕日でした。オーディオからはイーグルスの曲が流れており、これこそ私が子供の頃から夢に見た情景でした。完璧な仕事と完璧なロードトリップ、素晴らしいロケーションが相まって、私はなんと素晴らしい仕事に就いたのだと実感したのを覚えています。



## ダレン・デイ

インテリアデザイン責任者

3代目コンチネンタルGTを紹介するため、ヨーロッパのメディアを招待して行ったスウェーデンとノルウェーを2日間かけて500km走る試乗会でのドライブが記憶に残っています。カッパーヒル マウンテンロッジから出発した際に、私はホワイトサンドのコンチネンタルGT 1stエディションを運転する機会に恵まれました。車内にはローテーションディスプレイが装備されているモデルで、これは開発初期段階から私が携わった思い入れのある装備です。スウェーデンの道路は他の車も少なく、運転し始めてすぐに優れたシャシーとハンドリング、そしてもちろん6.0リッター W12エンジンのエフォートレスなパワーを体感できました。さらにキャビンへのノイズが抑えられていることと、すっきりと仕上がった内装により、ドライビングに集中できたことを覚えています。



## ステファン・シーラフ

デザイン ディレクター

最も印象深いのは、昨年のGMD中に経験したコンチネンタルGTコンバーチブルでのドライブです。セビリアの途中にある休憩地点から、その時の本部が置かれていたマルベリヤのホテルに1台のコンチネンタルGTコンバーチブルを運転して戻ってほしいと頼まれたのです。マルベリヤの山々を背景にドライブするのは本当に素晴らしい体験でした。3時間ほどの運転でしたが、この車を隅々まで堪能することができました。さらにアンダルシアの「ホワイ ト ヴィレージ」として知られるロンダの町に、短時間ですが立ち寄り余裕がありました。マーケットでは、この素晴らしいベントレーを見た方々から称賛の声を浴びることもできました。その後、山を下って海辺を目の前にし、家並みを見たときのExtraordinaryな体験は、一生忘れることはないでしょう。



## サラ・シンプソン

リージョナルディレクター (UK & MEA)

ベンティガの発表から間もない時期に実施した、ベントレーを所有する12組のカップルを招待した英国からスイスのヴェルビエまでのドライブが印象に残っています。ベンティガだけでなくコンチネンタルGTからフラッグシップのミュルザンヌまでが参加した車列はまさに壮観で、ヨーロッパの息を飲むような景観の中を走りました。2日間にわたるドライブでは、ベルギーの首都ブリュッセルの街並みを楽しんだり、モエ・シャンドンのワイナリーでスペシャルディナーを楽しんだりしました。さらにスイスに入ると、ブライトリングの工場を見学する貴重な機会にも恵まれました。ヴェルビエに近づくときと雪が降り始めましたが、ベンティガをはじめとするベントレーの走行性能によって、大きな問題になることはありませんでした。お客様とドライブ体験を共有できたことは、実に魅力的でした。



## エリン・ブロナー

アメリカ担当コミュニケーション マネージャー

数年前、少人数のメディアグループとともに、ニューヨーク州を100マイル北上したベンティガでのドライブが最も気に入っています。目的地のミッドハドソンバレー中心部に位置する石造りの邸宅“ハスブルックハウス”を中心に、キングストンやウッドストック、ミネワスカ州立公園、キャッツキル山地を巡りました。紅葉が始まっていたこともあり、ニューヨークからの道のりは興味深い光景とアドベンチャー心に満ちあふれていました。クラフツマンシップとサステナビリティを感じるベンティガでの旅は、一流シェフが経営する農場“レイブンウッド”で、農場とデザインの融合や農産物について学んだほか、アローウッド醸造所では、農場のすべての生き物がビールの醸造過程に関係していることなどを学びました。地元のレザー職人のレザークラフトセッションとともに、オリジナルカクテルやビールを楽しんだのも素敵な思い出です。



## ポール・ウィリアムス

モータースポーツディレクター

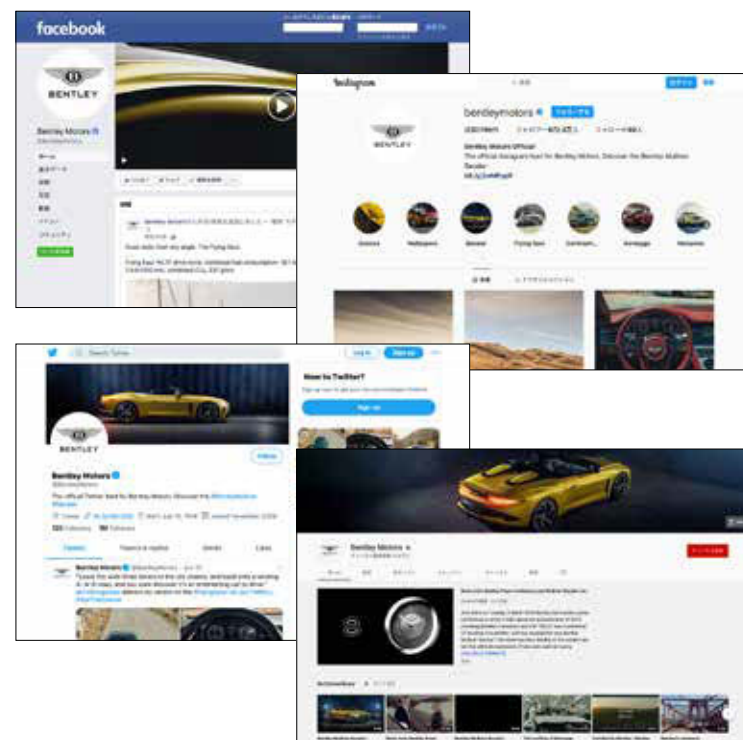
私にとって最も印象深いベントレーのドライブは、2014年4月のことです。コンチネンタルGT3でベントレーがレースの世界にカムバックしたタイミングで、イタリアのモンツァで行われたブランパンGT3シリーズの3時間レースを観戦しに行ったのです。スタート地点のブルックランズでは、歴史あるサーキットのバンクで1929年製の“オールドNo.1”とコンチネンタルGT Speedを並走させて写真を撮影しました。その後、コンチネンタルGT Speedに乗り込んでイタリアに向けて出発。フランスとスイスを経由してミラノに到着し、レースを観戦しました。予選でのクラッシュの影響もあり、決勝は7位と8位。最高ではありませんでしたが、あの状況でのベストは尽くしたと思います。モンツァで最も思い出深いのは、特定のフェラーリファンがベントレーを愛しているのを知ることができたことです。





# 在宅率のアップで注目度も上昇 ベントレーとSNS

ベントレー モーターズおよびベントレー モーターズ ジャパンは、既納顧客や潜在顧客に対して情報を発信するため、さまざまなSNSを活用しています。ベントレー モーターズ ジャパンでもSNSを重視しており、昨年は販売店の皆様を対象とするSNSに関するトレーニングを実施しました。新型コロナウイルスの感染拡大を受け、外出の自粛要請が出される中で、お客様がSNSを利用する頻度は格段に増えていると言えます。今回は、ベントレーが活用している代表的なSNSをあらためて紹介するとともに、ベントレーファンにも人気のあるモータージャーナリストのYouTubeチャンネルをご紹介します。



Facebook

<https://www.facebook.com/BentleyMotors/>  
<https://www.facebook.com/BentleyMotorsJapan>



オーディエンス間またはオーディエンス同士での有意義なやりとりを可能にするコンテンツを掲載。ターゲットは主に富裕層（HNWIS）の40代以上です。ベントレー本社のみならず、ベントレー モーターズ ジャパンもアカウントを作成して情報を発信しています。



Twitter

<https://twitter.com/BentleyMotors>  
<https://twitter.com/BentleyComms>  
<https://twitter.com/BentleyRacing>



最新情報を発信するのに適したプラットフォームです。ベントレー全般のアカウントと、最新情報に特化したアカウント、モータースポーツに特化したアカウントの3種類で、それぞれ情報を発信しています。

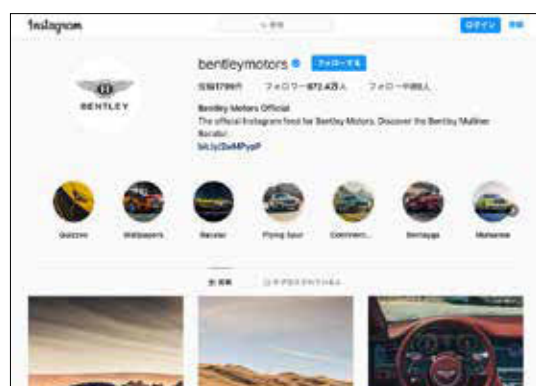


Instagram

<https://www.instagram.com/BentleyMotors/>



ベントレーのラグジュアリーな美しさを全面に出した画像や動画を掲載しています。特に画像は、ロケーションや撮影時間にこだわった内外装のイメージがメインとなっています。インスタストーリーも含め、主にミレニアル世代への訴求を目的としています。

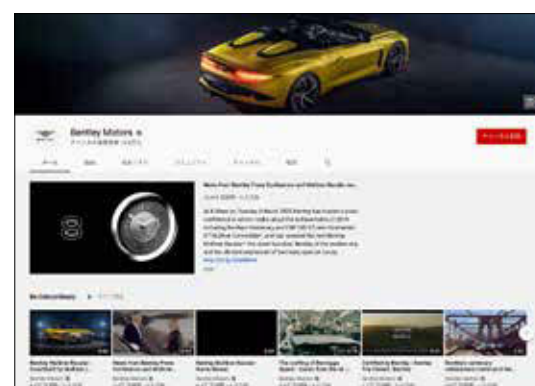


YouTube

<https://www.youtube.com/BentleyMotors>



ベントレー モーターズ公式チャンネルでは、あらゆるターゲットを想定して厳選した動画を配信しています。また、モーターショーに出展している場合は、新モデル発表時のライブ配信を行うこともあります。



人気のモータージャーナリストのYouTubeチャンネル

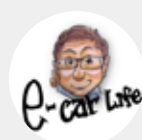


河口まなぶ氏『LOVECARS!TV!』

<https://www.youtube.com/user/manablog1>



自動車ジャーナリストの河口まなぶさんが、企画、制作、構成、編集、出演のほぼ全てを1人で、新型車の試乗動画をいち早く配信しています。登録者数は22万人超（2020年6月10日現在）の人気チャンネルです。ベントレーに関しては、ミュルザンヌ Speedからベンティガ Speed、新型フライングスパー、コンチネンタルGTコンパチブルなどをご紹介します。



五味康隆氏『E-CarLife with 五味やすたか』

<https://www.youtube.com/channel/UCacmUS5IWcTzpl3b4ZkkSgw>



モータージャーナリストの五味康隆さんが、独断と偏見そして押し付けがましい精神で“誰かに”とって有益になればと感じたことを物と事を、車を中心に伝えています。ベントレーはベンティガ V8とミュルザンヌ Speedをご紹介します。特にミュルザンヌについては、生産終了の発表直後に取材いただき、内外装や走りを絶賛してくださいました。





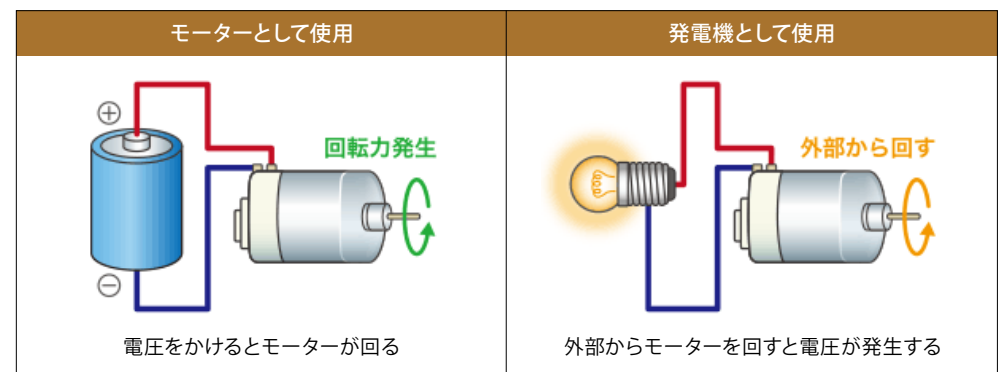
# 運動エネルギーを取り戻す回生ブレーキ

クルマの電動化技術で、なくてはならないのが回生ブレーキという機能です。その機能はEV(電気自動車)だけでなく、ハイブリッドにも搭載されており、航続距離延長や燃費向上に貢献します。今回は、回生ブレーキとは、どのような仕組みで、なぜ必要とされているのかを説明します。



## モーターと発電機は同じモノ!?

回生ブレーキは、名称の通りにクルマを減速させるブレーキの役割を果たします。ポイントとなるのが、その働きをモーターが担うところ。従来のブレーキパッドではなく、ハイブリッドカーやEV(電気自動車)の駆動用に使われるモーターを使って、クルマにブレーキをかけることを、回生ブレーキと呼ぶのです。そうしたことができるのは、モーターの仕組みに理由があります。モーターとは、中に備えた磁石を、電気で作った磁力(電磁力)でひっぱることで、軸を回転させる力を生み出します。逆に、軸を回転させれば、その力で電気が発生します。そして、電気を発生させたときに抵抗を生み出します。身近な例を挙げると、タイヤに発電機を押し付け、その回転力を使って発電する自転車用のヘッドライトシステムがあります。その発電機は、実のところ中身はモーターと同じ構造です。同じように、クルマに使われているオルタネーター(発電機)も、モーターと同じ構造であり、軸を回せば発電し、逆に電流を流すと回転力を生み出します。



電気と磁力を使って回転力を生み出すモーターは、回転力から発電することができます。



従来の摩擦ブレーキは運動ブレーキを熱に変換し、回生ブレーキは電気にして回収します。

## 回生ブレーキで運動エネルギーを電気に変換

ハイブリッドカーやEVは、モーターがタイヤと繋がっており、モーターの生み出す力で駆動します。そして逆に、タイヤの回転力をモーターに伝えれば、その力で発電を行います。また、発電するときにモーター内で抵抗が生まれますので、それがブレーキと同じ働きます。これが回生ブレーキです。では、なぜ回生ブレーキが必要なのでしょう？ それは回生ブレーキを使うことで、運動エネルギーを電気に変換することができるのが理由です。従来からあるブレーキパッドは、摩擦ブレーキと呼ばれます。それはブレーキローターにパッドを押し付け、その摩擦の抵抗が減速力になるからです。クルマを走らせていた運動エネルギーは、摩擦ブレーキによって熱に変換され、そして空中に破棄されます。摩擦ブレーキはエネルギーを捨てることしかできません。しかし、回生ブレーキは違います。ブレーキをかけると、そのエネルギーが電気になります。そして、その電気は、再び加速に使うことができます。捨てるのではなく、回収して、もう一度利用することができるのです。そのため、ハイブリッドカーの燃費性能を高め、EV(電気自動車)の航続距離を伸ばします。

## 回生ブレーキと摩擦ブレーキのバランスが重要

ハイブリッドカーやEV(電気自動車)は回生ブレーキを行いますが、一方で、従来からあるブレーキパッドによる摩擦ブレーキも備えています。つまり2つのブレーキが存在するのです。そこで重要となるのが、2つのブレーキの調和です。ドライバーがブレーキペダルを操作したときに、減速フィーリングとペダル操作感が一致しないとイケません。ところが通常、ブレーキペダルは油圧で制御する摩擦ブレーキにつながっており、そのフィーリングだけを伝えます。しかし、それでは回生ブレーキの有無によって、減速力に変化してしまいます。結果、ドライバーにとって「おかしなブレーキフィーリングだ」となってしまいます。ラグジュアリーカーでもスポーツカーであっても、そのようなブレーキフィーリングのクルマは好まれません。そこで摩擦ブレーキと回生ブレーキの制動力を合算した制動力にみあうブレーキペダルの踏みごたえを作り込まなければなりません。ここに回生ブレーキの使いこなしの差が生まれます。上等なクルマは、回生ブレーキの存在を感じさせない自然なブレーキフィーリングを実現しているのです。

