

RETAILER ACADEMY NEWS

Jun 2019 | Bentley Motors Japan



ベントレー モーターズは6月11日、世界で最も先進的なラグジュアリー グランドツーリング スポーツセダンである新型フライングスパーの詳細を発表しました。ドライブするにしても、後席に身を沈めるにしても、新型フライングスパーはスポーツセダンのパフォーマンスとリムジンのラグジュアリー感を融合させた魅力を提供します。もちろん、路上での新鮮で圧倒的な存在感や、世界トップクラスのインテリアの品質、デザイン、ユーザー目線で開発された最新テクノロジーも巧みにブレンドされています。

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、「コンチネンタルGTの発売と同時に、新型フライングスパーの開発はスタートしました。この開発とは、テクノロジーとクラフトマンシップの境界を押し上げ、セグメントを定義づけるようなレベルのパフォーマンスと洗練性をもたらすことになります」などとコメントしています。

新型フライングスパーの特徴

EXTERIOR 〈エクステリア〉

新型フライングスパーは、エレガントでありながら筋肉質なプロポーションと、カットクリスタルガラスからインスピレーションを得てデザインされ、クロームスリーブでより強調された最新世代のLEDマトリックスヘッドランプ、アルファベットの「B」をモチーフにした新しいリアコンビネーションランプを通じて、ベントレーのモダンで彫刻的なデザイン言語のショーケースとなっています。また、フライングBマスコットが新型フライングスパーのために新設計され、オプションとしてお選びいただけるようになりました。格納式でボンネットの下から現れる構造となっています。



NEW MODEL

INTERIOR 〈インテリア〉

ホイールベースは先代モデルから130mm長くなりました。これは、新型フライングスパーが広々としたラグジュアリーキャビンを備えていることを意味します。ウッドパネルはシングルベニアとデュアルベニアから選択でき、標準仕様のレザーシートは新しいフルートデザインとなります。マリナー ドライビング スペックを選択していただくと、シートはダイヤモンドキルティングとなり、ドアトリムには自動車メーカーとして初採用となる3Dのダイヤモンドキルトレザーが施されます。フロントセンターコンソールには、コンチネンタルGTと同様にローテーションディスプレイを装備。後席乗員用にはリモートコントロール タッチスクリーンが装備されます。モダンなインテリアを英国流のクラフトマンシップで仕上げる伝統と、最先端テクノロジーが融合したキャビンとなっています。



PERFORMANCE 〈パフォーマンス〉

スポーツセダンにふさわしい性能

新型フライングスパーには、ベントレー初採用となる4WSが搭載されています。アクティブ全輪駆動と Bentley ダイナミックライドが組み合わせることで、驚異的なハンドリングと乗り心地を実現しました。3チャンパーエアサスペンションにより、リムジンのような乗り心地と、スポーティなセッティングの間でより広範囲にサスペンションを調整することができます。また、ベントレー初採用となる4WS（四輪操舵）を搭載。低速走行時のハンドリングと、高速走行時の安定性がより向上しています。

そして新型フライングスパーの心臓部とも言えるエンジンは、6.0リッター W12ツインターボエンジンで、8速デュアルクラッチトランスミッションが組み合わせられます。この新しいTSIエンジンは、最高出力635PS、最大トルク900Nmを発揮（ピークパワーとピークトルク時のrpmは後日発表）。0-100km/h加速は3.8秒、最高速度は333km/hです。

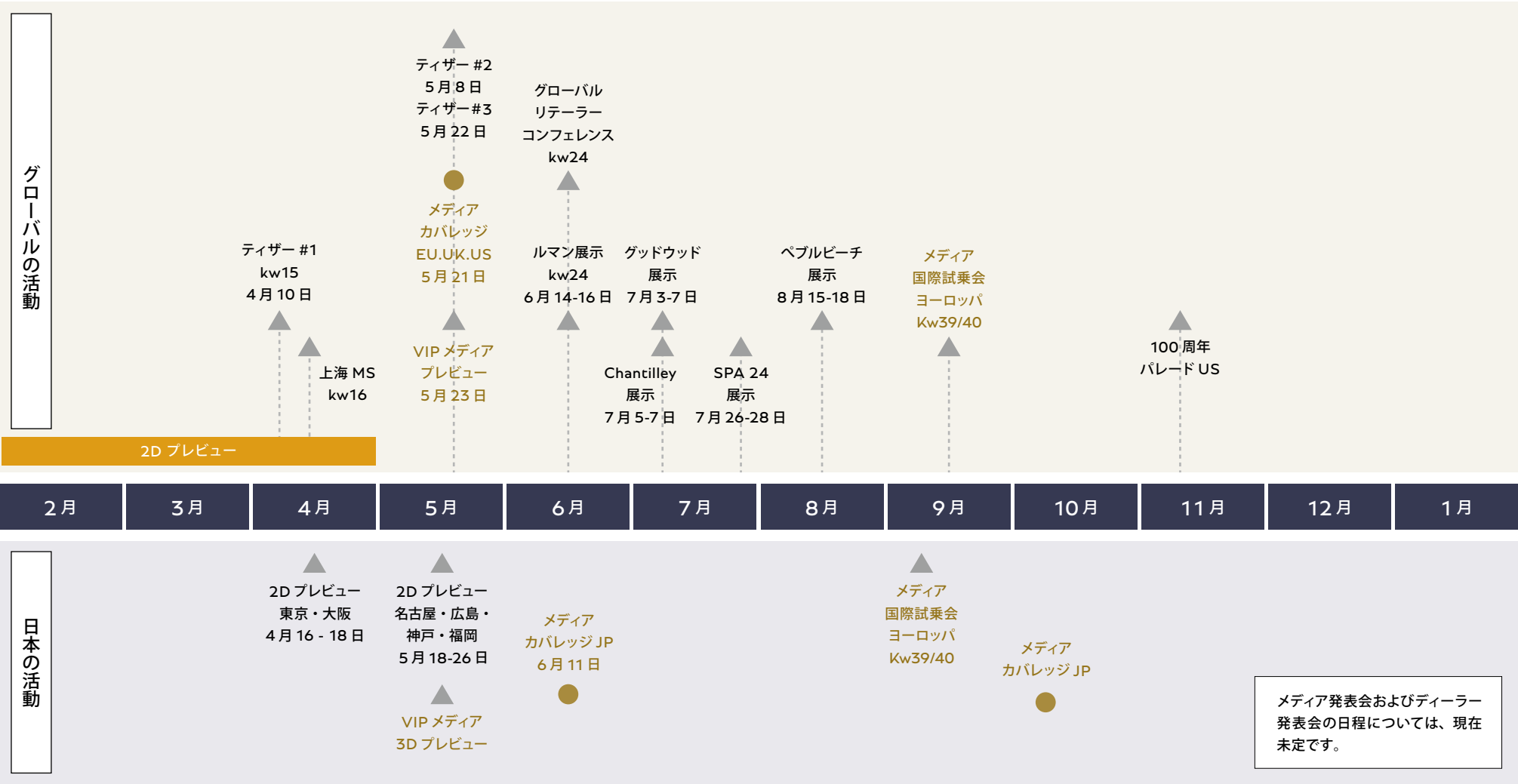
ボディシェルは複数の素材を組み合わせたマルチマテリアルボディ構造を採用。さらに多くのドライバーアシスタンスシステムが標準装備されています。

■ 新旧フライングスパーの比較

		新型フライングスパー	第2世代フライングスパー
全長	(mm)	5,316	5,315
全幅	(mm)	1,978	1,985
全高	(mm)	1,484	1,490
ホイールベース	(mm)	3,194	3,065
トレッド（前/後）	(mm)	1,670/1,664	1,645/1,640
車両重量	(kg)	2,437	2,540
エンジン形式		W12 気筒ツインターボ	W12 気筒ツインターボ
排気量	(cc)	5,950	5,998
最高出力	(PS)	635	625
最大トルク	(Nm)	900	800
圧縮比		10.5 : 1	9.0 : 1
ボア × ストローク	(mm)	84.0 × 89.47	84.0 × 90.2
駆動方式		AWD	AWD
トランスミッション		8速DCT	8速AT
最高速度	(km/h)	333	322
0-100km/h加速	(秒)	3.8	4.6
トランクルーム容量（VDA方式）	(L)	420	475
燃料タンク容量	(L)	90	90

※新型フライングスパーの数値は欧州参考値。最高出力と最大トルクのエンジン回転数は後日公表。

SCHEDULE 〈スケジュール〉



Becoming Bentleyを今年初めて開催 東京、横浜、大阪から16名が参加



ベントレー モーターズ ジャパンは6月6～7日、今年初めてとなるBecoming Bentley研修を豊橋で開催しました。当日はベントレー東京、横浜、大阪から16人のリテーラー スタッフに参加いただきました。

初日は100周年を迎えるベントレーの歴史や哲学、新型コンチネンタルGTについて解説。2日目には、セールスとアフターセールスのスタッフに分かれ、より実務的な業務の説明や、ベントレー モデルの試乗を行いました。今回は残念ながら雨の中での試乗となりましたが、基本的なドライビングポジションの確認からベンティガ、コンチネンタルGT、ミウルザンヌと乗り比べていただき、各モデルの良さを実感していただきました。

ベントレーは書き物としての教材が少ないブランドです。ベントレーのオフィシャルサイトやYouTube、SNS等で常に最新情報を提供しています。リテーラーのスタッフの皆様も、常にベントレーの最新情報をウォッチしてくださいませようお願いいたします。



■ 参加者の声 (アンケートから一部抜粋)

非常にわかりやすい説明をしてくださり、自身のトークの引き出しが増えたと感じます。ただ資料を読むのではなく、質問やトークセッションもあり楽しめました。

ベントレー東京・河原様

ベントレーやマリナーの歴史など、仕事では決して学べないことを知ることができとてもためになりました。ベントレーに対する愛がより一層深まり、大変良い研修になりました。

ベントレー東京・川喜多様

ベントレーの歴史やクルマ造りの理念などを深く学べて、今後のベントレーを考える軸が確立できたのは大きかったです。セールスとして売り込むポイントなども学べてとても勉強になりました。

ベントレー東京・川岸様

ベントレーの歴史から始まり、これからベントレーに携わる者として理解を深めることができました。スタッフの皆様の説明もわかりやすく、商談で使える知識を得ることができました。

ベントレー東京・森田様

ベントレーについて、まだまだ知らないことだらけでしたが、初日にベントレーの歴史を、2日目には試乗があり、たくさんのことを学ぶことができました。説明もわかりやすく、丁寧に教えていただけて感謝しています。

ベントレー東京・浅石様

歴史や思想、理念など、普段の仕事ではなかなか学べないことを深く知ることができました。研修の目的であった「話題を増やす」ということが達成できたと思います。2日目の技術的な内容も、知りたいと思っていたことができ、大変有意義な研修でした。

ベントレー東京・シーセイ様

ベントレーの歴史など、普段あまり知る機会がないことをすることができ、ブランドの魅力を感じました。部門ごとにわかりやすい説明が印象的でした。2日目のインストラクターの方の話も興味深かったです。

ベントレー東京・陳孫様

歴史やアプローチしている客層など、さらに深いベントレーの知識を学ぶことができました。試乗ではなかなか機会のない長距離運転で、ベントレーの良さや技術を体感することができました。

ベントレー東京・井上様

コンチネンタルGT、コンチネンタルGTコンバーチブル、ベンティガW12、ミウルザンヌSpeedなどを台風に近い悪天候の中、53kmもの距離を試乗でき貴重な体験となりました。

ベントレー大阪・小野山様

私はメカニックなので、VGJのPDIは興味のある場所でした。試乗ではベントレーをフルに体験し、実際に触れることで整備するにあたっての考え方などが変わった貴重な研修でした。

ベントレー大阪・崎津様

試乗にたくさんの時間を費やしてくださり、ミウルザンヌ、コンチネンタルGT、ベンティガと乗り比べができたことがとてもためになりました。お客様に女性でも安心して運転していただけることを伝えられます。

ベントレー横浜・安井様

3時間かけての試乗講習がとてもためになりました。乗り比べをしながら長時間運転する機会はどの部門でもなかなかないと思います。座学も大変わかりやすく、気が付いたら時間がたっていました。

ベントレー横浜・小泉様

試乗の際に先導していただいたドライバーの方から、他のメーカーとの乗り心地の違いなどをわかりやすく教えていただき、とてもためになりました。2日間を通して多くのことを学べました。

ベントレー横浜・宮尾様

歴史などを詳しく教えていただけたことや、メカニックの方とも共同で研修を受けられたので、クルマについての知識も身につきました。また、PDIツアーが印象的で、自分たちが販売するクルマの裏側を見られたようで興味深かったです。

ベントレー横浜・村上様

普段目にすることができないPDIを見ることができ、非常に貴重な経験になりました。また、インターネットやカタログでは知ることができない歴史について、わかりやすい言葉で説明していただき、理解しやすかったです。

ベントレー横浜・仁木様



高性能と快適性を両立した グランドツアラー McLaren GT

2019年6月20日に、マクラーレン・オートモーティブは同社の新たなシリーズとなる「マクラーレン GT」のジャパン・プレミアを開催しました。世界トップクラスのパフォーマンスと、GTとしての快適性を兼ね備えた、グランドツアラーの新たな定義を示したモデルとして注目されます。

グランドツアラーの常識を書き換える 圧倒的なパフォーマンス



マクラーレンのモデルレンジに新たに加わった「マクラーレン GT」は、ゆとりある快適な空間で大陸を横断するようなロングドライブが楽しめるモデルです。アルティメット、スーパー、スポーツの3種類のカテゴリのモデルを展開している同社にとって、4番目のカテゴリとなるこのモデルは、新たな顧客層にアピールする内容を備えています。

マクラーレンのクルマ造りの特徴は、徹底した軽量設計を行うことで、高い運動性能を発揮することにあります。「マクラーレン GT」にもその精神は受け継がれていて、車体の骨格部分にはカーボンファイバー製のモノセルが使われています。このモデルでは、十分なラゲッジスペースを設けるため、リア上部の構造を変更した専用開発の「モノセルII-T」を採用。重量はわずかに増加しているものの、車重は1530kgに留めています。このセグメントでは車重1700～1800kg台のモデルが多い中、それらを大幅に下回ること、圧倒的なパフォーマンスを実現しています。

搭載されるエンジンは、同社ではおなじみの4.0L V8ツインターボエンジン。最高出力620ps、最大トルク630Nmを発揮し、0-100km/h加速は3.2秒、最高速度は326km/hに達します。このスペックはグランドツアラーの領域ではなく、スーパースポーツモデルに近いもの。グランドツアラーの世界に新たなルールをつくるという、同社の狙いがここに結実しています。

優雅でダイナミックなエクステリア



ボディサイズは全長4683x全幅2095x全高1213mmで、同社のカタログモデルとしてはもっとも大きなサイズとなります。エクステリア

は、流線型の基本スタイルに、大きなエアインテークを備えた立体感のあるリアフェンダーを溶け込ませているのが特徴。同社アルティメットシリーズの最新作である「スピードテール」にも通じる優雅さとダイナミックさを兼ね備えています。

快適性の向上により長距離ドライブに対応

軽量なミッドシップスポーツカーの多くは、長距離ドライブに必要な荷物を収納するスペースがないため、助手席の足元に荷物を置くなどして、乗員に窮屈な思いをさせることが少なくありません。また、窮屈な空間でハードな足回りのスポーツカーを長時間運転するのはお世辞にも快適とはいえず、積極的に長距離走行をしたいとは思えないモデルも多く存在します。

マクラーレンはこの状況に着目し、長距離を快適に移動できるミッドシップのグランドツアラーとして「マクラーレン GT」を設計しています。



軽量なアルミニウム製ダブルウィッシュボーン式サスペンションに油圧式ダンパーを組み合わせたプロアクティブ・ダンピング・コントロールに加え、同社の720Sで採用されたオプティマル・コントロール・セオリーを採用。前方の路面状況を認識して次の動きを予測し、わずか2ミリ秒で最適な設定に調整します。スポーツカーで気になる地上高については110mmを確保。車両リフトシステムを作動させると130mmまで上昇可能で、段差に気を遣うストレスから解放されます。



もちろん、インテリアの快適性も十分に考慮されています。クォーターウィンドウとガラス張りのリアピラーを採用することで、開放感のある室内空間を実現。ガラスの透明度を調節できるオプションのエレクトロクロミック・ガラスパネルルーフを装備すれば、さらなる開放感を得ることができます。



シートは、パッドの量と肩および背中をサポート材を見直すことで、長距離走行に適した形状に調整されています。インテリア素材については、標準のナッパレザーに加えて、ソフトグレイインレザーとアルカンターラをオプション設定。さらに2019年末からは、量産車としては初となるカシミア素材も選べるようになります。

インフォテインメントシステムには、新しい7インチのタッチスクリーンディスプレイと10クアッド・コアチップを搭載。リアルタイムの交通情報、メディアストリーミングなどを備え、音声操作にも対応しています。

ゴルフバッグが詰めるラゲッジスペース



新世代のグランドツアラーを謳うだけに、「マクラーレン GT」には十分以上のラゲッジスペースが確保されています。ガラス張りの電動開閉式テールゲートの下には420Lのラゲッジスペースが用意され、ゴルフバッグまたは2人分のスキー板を収納することが可能。ライニング部には丈夫な新素材のSuperFabric®を選択することもできます。



さらにフロントフード内には150Lのラゲッジスペースがあり、合わせて570Lの容量を確保。ミッドシップエンジンのスポーツカーとしては異例なほどの容量を確保しています。

このように、ゴルフやスキーにも行けるミッドシップスポーツカーという新たな価値を提案している「マクラーレン GT」。価格は2645万円（消費税10%込み）で、納車は2019年末から開始される予定です。純粋なドライビングマシンとは違う、グランドツアラーとしてのミッドシップスポーツカーはライバル不在なだけに、市場の反応が注目されます。

COMPETITOR INFORMATION



ニューモデル ランドローバー レンジローバー イヴォーク

発表・発売日	2019年6月1日 受注開始
概要	<ul style="list-style-type: none">初のフルモデルチェンジ。先代のクーペモデルは廃止同社初のマイルド・ハイブリッド・エンジン（MHEV）を用意フロント下部180度の視覚を確保する「ClearSightグラウンドビュー」を世界初採用
車両価格（税込）	主なラインアップ RANGE ROVER EVOQUE P200: 4,610,000円 RANGE ROVER EVOQUE R-DYNAMIC HSE P250: 7,470,000円 RANGE ROVER EVOQUE R-DYNAMIC HSE P300 MHEV: 8,010,000円 RANGE ROVER EVOQUE FIRST EDITION D180: 8,210,000円
デリバリー開始時期	—



ニューモデル BMW 840d xDrive/840d xDrive Cabriolet

発表・発売日	2019年5月20日 発売
概要	<ul style="list-style-type: none">最上級ラグジュアリー・セグメントのクーペとカブリオレとしては初めてディーゼル・エンジンを搭載3.0L 直6クリーン・ディーゼル・エンジンは最高出力319ps、最大トルク680Nmを発揮四輪駆動システムのxDriveを全車に搭載
車両価格（税込）	BMW 840d xDrive: 12,370,000円 BMW 840d xDrive M Sport: 13,600,000円 BMW 840d xDrive Cabriolet: 13,340,000円 BMW 840d xDrive M Sport Cabriolet: 14,430,000円
デリバリー開始時期	—



ニューモデル ポルシェ 911

発表・発売日	2019年7月5日 発表
概要	<ul style="list-style-type: none">ワイドボディを全モデルに採用。ボディサイズを拡大しながら、ボディ単体重量は12kg軽量化。3.0L 水平対向6気筒エンジンは最高出力450ps、最大トルク530Nmを発揮後輪駆動/4輪駆動、クーペ/カブリオレを設定。全車右ハンドル
車両価格（税込）	ポルシェ 911カレラS: 16,660,000円 ポルシェ 911カレラ4S: 17,720,000円 ポルシェ 911カレラSカブリオレ: 18,910,000円 ポルシェ 911カレラ4Sカブリオレ: 19,970,000円
デリバリー開始時期	—



マイナーチェンジ レクサス RX

発表・発売日	2019年5月30日 発表
概要	<ul style="list-style-type: none">デザインの見直しにより、エレガントかつダイナミックな印象を強調したエクステリアナビゲーションのタッチディスプレイ化、3列シート車の3列シートの改良などにより、機能性を高めたインテリア世界初のブレードスキャン®式AHSを搭載
車両価格（税込）	価格未定
デリバリー開始時期	日本での発売は2019年8月を予定



特別仕様車 キャデラック・エスカレード SPORT EDITION

発表・発売日	2019年5月29日 発売
概要	<ul style="list-style-type: none">キャデラック エスカレード プラチナムをベースに、全身をブラックアウトしたスタイリングブラックアウト仕様専用パーツとして、グリル周り、バンパー下部、ピラーガーニッシュ、サイドモールディング、リフトゲートアクセント、22インチ ホイールを装備
車両価格（税込）	キャデラック エスカレード SPORT EDITION: 14,094,000円
デリバリー開始時期	—



マイナーチェンジ キャデラック CT6

発表・発売日	2019年6月15日 発売
概要	<ul style="list-style-type: none">同社のコンセプトモデル“エスカーラ”のデザインを踏襲し、フロントとリア、インテリアのデザインを刷新3.6L V6エンジンに新開発の10速ATを組み合わせることで、なめらかで切れ目のない加速を実現世界初の完全通信型ナビ「クラウドストーリーミングナビ」を搭載
車両価格（税込）	キャデラック CT6: 10,260,000円
デリバリー開始時期	—

MOTOR SPORTS

パイクスピーク・ヒルクライム仕様のコンチネンタルGTを発表



米国コロラド州で6月30日に開催されるパイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライムに、ベントレーはコンチネンタルGTで参戦します。市販車部門の10分26秒9という現在の記録更新を目指すベントレーですが、このほどマシンが発表されました。

マシンカラーは、昨年の同大会で市販SUV部門の新記録を樹立したベンティガW12と同じラジウムです。ベントレーの創業100周年にちなみ、カーナンバーは100。ステアリングを握るのは、ベンティガで新記録を樹立した立役者のリース・ミレンです。ミレンは「パイクスピーク的环境下、コンチネンタルGTは最も競争力のあるクルマであると考えています。1年に1度きりの、たった1回のタイムアタックなので、落ち着き、集中して、やるべきことを全てやるつもりです」と闘志を燃やしています。

ベントレーのモータースポーツ責任者であるブライアン・ガッシュは、「我々は昨年のベンティガによる成功で多くのことを学び、それを今回の準備に活かしています。コンチネンタルGTの競争力の高さをグローバル規模で実証したいです」などとコメントしています。

パイクスピーク・ヒルクライムに挑むコンチネンタルGTとリース・ミレンに熱いご声援をお願いします！

HERITAGE

ル・マンに「ベントレー・ボーイズ通り」パレードランでは新型フライングスパーも登場



フランスのル・マンで6月15日～16日にかけて行われたル・マン24時間レースは、トヨタが日本勢初となる連覇で幕を閉じましたが、今年のル・マンはベントレーにとっても記念すべき大会となりました。

まず、レースの開催に先立って6月13日には、ル・マンのレーニュ通りが「ベントレー・ボーイズ通り」に名称が変更されました。これは過去に6度もル・マン24時間レースを制したベントレーの100周年を記念して決定されたこと。新しい道路名を記した看板の除幕式には、ル・マン市のステファヌ・ル・フォル市長やACOのフィリップ・フィヨン会長、ベントレーのモータースポーツ責任者のブライアン・ガッシュらが出席しました。

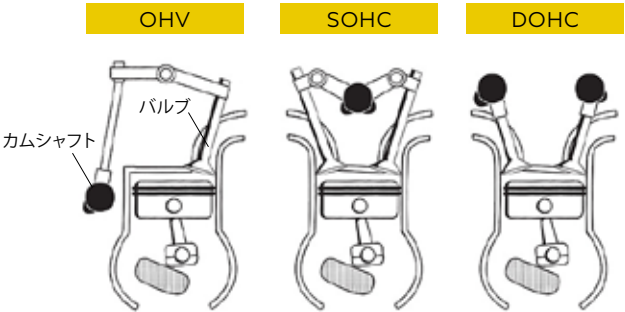
また、レース前のパレードランでは、発表されたばかりの新型フライングスパーが先導する形で世界初公開されました。フライングスパーに続き、EXP2、3リッター「Speed」（1925年製）、4.5リッター「ブローワー」、3リッター チームカー、EXP Speed 8（2003年ル・マン優勝車）、コンチネンタルGT3などが、大勢のモータースポーツファンの前でサルトサーキットを周回しました。

V8 OHVエンジンの特徴

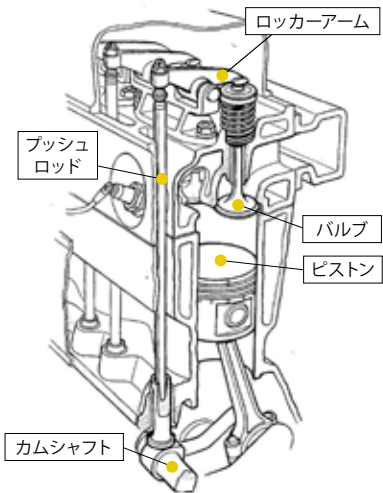
ベントレーの名前と共に長い歴史を歩んできた伝統のエンジン。それがミュルザンヌに搭載されるV8ユニットです。
その特徴は、OHVという形式を守っていることでしょう。今回は、OHVの仕組みやメリット、デメリットなどを紹介します。



OHVエンジンの仕組み



OHV、SOHC、DOHCはカムのある位置が異なるのがポイント。
OHVはエンジンの横。SOHCとDOHCはエンジンの上。V型
OHVエンジンではVバンクの中央に1本となります。



カムがエンジンの下の方にあり、プッシュロッドとロッカーアームを介して、エンジン頭上のバルブを作動させるのがOHVの特徴です。

OHVのメリットとデメリット

○ (メリット)	× (デメリット)
<ul style="list-style-type: none">エンジン高が低く、カムシャフトの位置も低いので低重心。V型エンジンでもカムシャフトが1本だけなので軽量。燃焼室の形状とプラグ位置の自由度が高い。	<ul style="list-style-type: none">高回転での運転が苦手。吸気と排気バルブを別々に制御しにくい。

OHVエンジンの採用例

OHVエンジンは、高回転まで回さないと割り切って、排気量を大きくすれば、コンパクトでパワフルなエンジンとすることができます。そのためベントレーだけでなく、アメリカでもOHVエンジンは、今もポピュラーで人気の高い存在です。アメリカを代表するスポーツカーのコルベットと、バイクのハーレーがOHVエンジンを搭載するだけでなく、アメリカで非常に人気の高いNASCARというレースでは、OHVエンジンを搭載するのがルールになっているほど。OHVエンジンは、決して古臭くも、性能が低いわけでもありません。



オートバイのハーレーもOHVエンジンを伝統的に搭載します。V型の空冷エンジンには、OHVの特徴となるプッシュロッドが見えます。



シボレー・コルベットはOHVのV 8を搭載するのが伝統です。非常に低いボンネットはOHVエンジンだからこそ現実化できるレイアウト。



アメリカの人気レースであるNASCARは、OHVエンジンを搭載するのがルール。10000回転以上で800馬力以上を発生させます。

エンジンの上にバルブがあるのが名前の由来

OHVとはオーバー・ヘッド・バルブの略。つまり、“エンジンの上（オーバー・ヘッド）にバルブがある”というのが、OHVの意味するところです。なぜ、そのような名称ができたかというと、OHVが普及する前は、エンジンの横にバルブがある形式が主流だったからです。SV（サイド・バルブ）と呼ばれていたこの機構に対して、より燃焼室が理想の形状にできる新世代のエンジンとして登場したのがOHVでした。ちなみに、その後、バルブの動きを制御する1本のカムシャフトが、エンジンの上に移動したSOHC（シングル・オーバー・ヘッド・カム：OHCと表記されることもあります）が登場。さらに発展形としてエンジン上のカムが2本になったDOHC（ダブル・オーバー・ヘッド・カム）という形式が生まれました。OHVの登場で、SVは淘汰されましたが、その後の情勢は異なりました。OHV、SOHC、DOHCが、それぞれのメリットを生かして共存することになったのです。

ミュルザンヌ エンジン諸元



エンジン：	6 3/4リッター・ツインターボ16バルブV8 OHV
排気量：	6752cc / 412キュービック・インチ
圧縮比：	8.9：1
ボア×ストローク：	104mm×99mm
最高出力：	377kW (512ps) @ 4000rpm
最大トルク：	1020Nm @ 1750rpm
その他：	2パラレル・ターボ、90度Vバンク、気筒休止システム

エンジン：	6 3/4リッター・ツインターボ16バルブV8 OHV
排気量：	6752cc / 412キュービック・インチ
圧縮比：	8.9：1
ボア×ストローク：	104mm×99mm
最高出力：	395kW (537ps) @ 4000rpm
最大トルク：	1100Nm @ 1750rpm
その他：	2パラレル・ターボ、90度Vバンク、気筒休止システム

