

# RETAILER ACADEMY NEWS

Jun 2021 | Bentley Motors Japan



## スポーティさを全面に出した ベンティガ S 登場

ベントレー モーターズはこのほど、新型ベンティガ シリーズ4番目となるベンティガ Sを発表しました。

2015年の初代ベンティガ発表後、ベンティガのダイナミックなパフォーマンスを楽しんできたお客様からのフィードバックを初めて反映。こうして誕生したSモデルは、ベントレー ダイナミック ライドを標準装備し、強化されたSportモードにより減衰力を15%アップさせることでシャーンを強化。ESCにも専用チューニングを施しているため、スポーティで俊敏なドライビングフィールを感じることができます。もちろん、ベントレーが大切にしているラグジュアリーな快適性を損なうことがないよう、細心の注意を払って設計されています。さらに新しいV8スポーツエグゾーストが採用されているため、特徴的なV8サウンドも含めたベントレーらしいドライ

ビング体験を提供します。

こういったパフォーマンスを反映するように、エクステリアとインテリアにも専用装備が採用されています。ベンティガ Speedと同デザインの前後バンパーやリアスポイラー（ブラックペイント）、ダークティント ヘッドランプ&リアコンビネーションランプ、標準装備のブラックライン スペシフィケーション、左右ドア下部前方の「S」バッジ、Sモデル専用デザインの22インチスポーツホイールなどが、路上での存在感を際立たせます。

インテリアではSモデル専用のカラースプリットを採用。シートはSモデル専用デザインのフルート デザイン シートということもあり、随所に配したアルカンターラ®との相乗効果で、ダイナミックなベンティガ Sのパフォーマンスをキャビンでも感じることができます。また、「S」

の刻印が光る専用イルミネテッド トレッドプレートや、助手席側のフェイスパネルに装着される金属製の「S」バッジにより、乗り降りするたびに高揚感と特別感を味わうことができます。



### ■ ベンティガ Sの主要諸元

全長	(mm)	5,144
全高	(mm)	1,728
全幅	(mm)	2,222
ホイールベース	(mm)	2,995
エンジン		4.0リッター V8ツインターボ
最高出力	(PS)	550
最大トルク	(Nm)	770
最高速度	(km/h)	290
0-100km/h加速	(秒)	4.5
車両重量	(kg)	2,415
燃料タンク容量	(L)	85
ラゲージルーム容量	(L)	484 (5座仕様)

※数値等は本社発表値であり、日本での認証値ではありません。



# ベンティガ S の USP

ベンティガ Sには、このモデルだけに与えられた専用装備があります。特に印象的で押し出しの強いベントレーをお求めのお客様にとって、「このモデルが欲しい」という衝動を突き動かすほど魅力的な選択肢となります。ベンティガ V8との違いはSモデルのユニークセリングポイント (USP) と言い換えることもできますので、お客様にアピールできるよう確実に把握しておいてください。



## Exterior USP <エクステリアのUSP>

強大なパフォーマンスを示唆し、  
路上での印象的な存在感を  
際立たせるエクステリアの専用装備

ブラックライン スペシフィケーションを標準装備

ダークティント ヘッドランプ&リアコンビネーションランプ

ブラック ドアミラー

Speedデザイン フロント&リアバンパー (ブラックペイント)

Speedデザイン リアスポイラー

「S」バッジ

ブラック エグゾーストパイプ (スプリット オーバル)

Sモデル専用デザイン22インチ スポーツホイール



## Interior USP <インテリアのUSP>

印象的なエクステリアと  
ダイナミックなパフォーマンスを反映した、  
ラグジュアリーかつ洗練されたインテリア

Sモデル専用カラースプリット&フルート デザイン シート

「S」バッジ刺繍 (シートバック：ウイングド'B'エンブレムに変更可)

アルカンターラ® エレメント

Sモデル専用イルミネーテッド トレッドプレート

「S」バッジ付きフェイスパネル



## Power train & Chassis USP <パワートレイン&シャシーのUSP>

エンジンの強大なパワーを効果的に伝えつつ俊敏性と応答性を一層高めるシャシー

新V8スポーツ エグゾースト

ベンティガ Sには、このモデルのキャラクターを決定づける新しいV8スポーツ エグゾーストが採用されています。特徴的なV8サウンドで、ベンティガ Sのパフォーマンスをより一層感じることができます。

ベントレー ダイナミック ライドを標準装備

ベントレー最高峰のドライビング体験を提供する中核的なコンポーネントである、48Vシステムを活用したベントレー ダイナミック ライドを標準装備しています。

ベンティガ S用にチューニングされた  
スポーツ キャラクター バック

ドライブダイナミクスモードでは、「Comfort」で快適な乗り心地を提供し、「Sport」および「Bentley」モードでは、ボディコントロールやグリップ、レスポンスが向上します。







# PHEVの次世代スポーツカーを本格導入 マクラーレン・アルトゥーラ

マクラーレン・オートモーティブは、カタログモデルとしては同社初のハイパフォーマンス・ハイブリッド(HPH) スーパーカーとなる、マクラーレン アルトゥーラを2021年4月13日に日本初公開しました。

## SUMMARY

- 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) を初採用
- 従来の4.0L V8 ツインターボエンジンに換え、3.0L V6 ツインターボエンジン+ハイブリッドとなったパワートレイン
- ハイブリッドユニットの重量は130kg (バッテリー:88kg、Eモーター:15.4kg) で、車両重量 (DIN) はクラス最軽量の1,498kg
- 車重はハイブリッドを搭載しない同社720Sの1419kgと比べ、わずか79kgの増加に留まる
- 最大トルクを瞬時に発生させるEモーターの搭載により、同社のスーパーカーシリーズで最もシャープなスロットルレスポンスを実現
- プラグインハイブリッド (PHEV) 機能を搭載。約2時間半の普通充電で80%の充電が可能



## SPECIFICATION

- 3.0L V6 ツインターボエンジンの最高出力は585ps、最大トルクは585Nm
- トランスミッションのベルハウジング内に搭載されるEモーターは、最高出力95ps、最大トルク225Nmを発揮
- システム合計出力は、最高出力 680ps、最大トルク720Nmを発揮。0-100km/h加速3.0 秒、最高速度330km/h (リミッター作動)
- 5個のリチウムイオンモジュールで構成されるバッテリーパックは、最大電力量7.4kWh。電気だけのEV モード走行で30kmの走行が可能

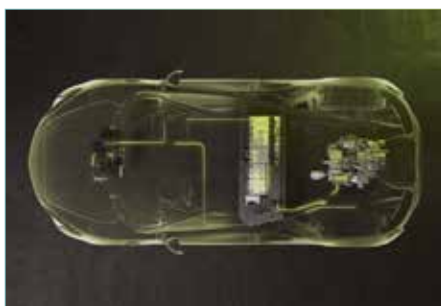
## EXTERIOR

- 低いノーズ、キャブフォワード、ハイテール。ディヘドラル・ドアというマクラーレンに共通するエクステリアデザイン
- カーボンファイバーとスーパーフォームド (成形) アルミニウムを採用した軽量ボディ
- リア上面のボディパネルは、1枚のパネルをスーパーフォーミングで成形



## TECHNOLOGY

- 新開発となるアルミニウム製の3.0L V6 ツインターボエンジンは、同社の4.0L V8エンジンに比べ50kg軽く、全長も短縮
- 120°のバンク角により、Vバンク内にターボチャージャーを配置。効率的なパッケージングに加え、低重心にも貢献
- 新開発の8速トランスミッションに、同社初となる電子制御ディファレンシャルを搭載
- ピレリのCyber Tyre® 技術により、各タイヤ内部の電子チップがリアルタイムでデータを生成。車両の制御システムに伝達することで、タイヤから最高のパフォーマンスを引き出す
- 先進運転支援システム(ADAS) として、インテリジェント・アダプティブ・クルーズコントロール、レーンデパーチャー・ウォーニング、自動ハイビーム・アシスト、ロードサイン・レコグニションを採用



## INTERIOR

- ステアリングから手を離さずに主要コントロールの操作を可能にしたインテリア
- 8インチ HD タッチスクリーンの新インフォテインメントシステムを採用
- 先進運転支援システム (ADAS) の導入に加え、スマートフォンのミラーリング機能も装備



## PRICE

29,650,000円 (税込)



## COMPETITOR INFORMATION

ニューモデル 2021年4月7日予約受注開始

### ポルシェ 911 GT3



#### SUMMARY

- ポルシェ 911で最も硬派なモータースポーツ直系モデル。911GT3としては初めてダブルウィッシュボーン式フロントサスペンションを採用
- 車体の大型化にもかかわらず、車重は先代モデルと同じ1,418kgを実現（6速MT）\*7速PDKは1,435kg
- 4.0L 水平対向6気筒自然吸気エンジンは最高出力510ps、最大トルク470Nmを発揮
- 0-100km/h加速は3.4秒。最高速度は320km/h（6速MT）\*7速PDKは318km/h
- レバカウンター左右の表示をサーキット走行に必要な情報だけに変えられるトラックスクリーンを新装備
- トランスミッションは6速MTと7速PDK、ハンドル位置は左右の選択が可能。車両価格はいずれも同一

#### PRICE

（税込）

ポルシェ 911 GT3: 22,960,000円

ニューモデル 2021年4月7日予約受注開始

### マセラティ ギブリ トロフェオ/ クアトロポルテ トロフェオ



#### SUMMARY

- 既存のレヴァンテ トロフェオに加え、ギブリとクアトロポルテにもトロフェオモデルを追加（6月上旬発売予定）。ギブリへのV8エンジン搭載は初
- MY21のギブリは、新しいフロントグリルとブーメラン型の新しいリアライトクラスターを採用。インテリア装備では、大幅にアップグレードされたマルチメディアシステムを採用
- フェラーリ工場で製造されるトロフェオモデルの3.8L V8ツインターボエンジンは、最高出力580ps、最大トルク730Nmを発揮
- ギブリ トロフェオの0-100km/h加速は4.3秒、最高速度は326km/h。最高速度はレヴァンテ トロフェオの302km/hを上回り、マセラティ史上最速のセダンに
- エクステリアではカーボンファイバー製パーツの使用、ダークトーン仕上げのディテール、レッドのアクセントカラー、トロフェオ専用21インチホイールなどで差別化
- インテリアにはフルグレインのビエノ・フィオーレ・ナチュラルレザーを採用。ヘッドレストにはトロフェオの文字が刺繍が施される

#### PRICE

（税込）

マセラティ ギブリ トロフェオ: 18,010,000円

マセラティ クアトロポルテ トロフェオ: 23,020,000円

特別仕様車 2021年5月24日発売

### BMW 7シリーズ 40thアニバーサリーエディション



#### SUMMARY

- BMW Group Japanの設立40周年を記念し、Bピラー、コンソール、LEDドアプロジェクトに40周年記念ロゴをあしらった記念限定車
- ベースモデルはBMW 750Li xDrive Excellence / BMW 745Le xDrive Excellence / BMW 740Ld xDrive Excellenceの3モデル
- BMW 750Li xDrive 40th Anniversary Editionでは、BMW Individualの装備を多数採用
- 特別色のボディカラーと専用装備の内装により、BMW Group Japanが提供しうる最上級の装備を採用。限定6台
- BMW 745Le xDrive 40th Anniversary Edition と BMW 740Ld xDrive 40th Anniversary Editionは各モデル限定2台
- 外観ではブラック・サファイアのボディ・カラーに20インチWスポークホイールの組み合わせ
- 内装はブラックのエクスクルーシブ・ナッパレザーシートとグレー・ポプラウッドインテリアトリムを専用装備

#### PRICE

（税込）

BMW 745Le xDrive 40th Anniversary Edition: 16,000,000円

BMW 740Ld xDrive 40th Anniversary Edition: 16,140,000円

BMW 750Li xDrive 40th Anniversary Edition: 21,140,000円

## BEYOND 100

## ダイバーシティ&インクルージョンを ユニファイング・スパーで表現

ベントレー モーターズはこのほど、中長期経営計画である「Beyond 100」戦略の一環として、5ステップからなるダイバーシティ&インクルージョン計画をスタートさせました。事業全体におけるダイバーシティ&インクルージョンの強化と長期事業目標の達成に重点を置き、管理職に占める多様な人材の比率を2025年までに30%とすることを目指します。社内での取り組みの第一弾として、愛と進化と結束をアートワークで表現したフライングスパー「ユニファイング・スパー」を発表しました。

Beyond 100戦略では、創業101年の歴史の中でかつてない大きな変革期にある今、さまざまな難題をクリアするためにベントレーが重視するのは、豊富な経験と視点の多様性です。ダイバーシティ&イン



クルージョン計画は、新卒採用、中途採用、後継者育成、文化理解、能力開発の5ステップで構成されています。多様な若手人材の採用比率は、企業に求められる指数を上回ることを見込み、即戦力採用では新たな人材プールの開拓を予定しています。有能なすべての人材を社内で確実にサポートするため、後継者育成計画も見直しました。在籍する人材の多様性を早い段階で把握できるように努めます。能力開発プログラムでは、多種多様な人々がともに働く中で成長し、潜在能力を最大限に発揮できる環境を整備します。目標達成の度合いをKPI（重要業績評価指標）で数値化するとともに、取締役会が積極的に関与することで多様性を尊重する企業文化を構築し、無意識の思い込みや偏見を排除します。

この計画のスタートを記念し、5月の欧州ダイバーシティ月間と、世界

的に認知度が上がりつつある6月のプライド月間に合わせ、ベントレーのデザインチームには「あらゆる多様性を称えるアートワークをフライングスパーに描く」というミッションが課されました。この課題に取り組んだのがデザイナーのリッチ・モリスで、多様性のシンボルとして用いられる9色のプログレスフラッグを取り入れて完成させました。それが「ユニファイング・スパー」です。人種や宗教、セクシュアリティに関係なく、人と人が力を合わせることの大切さを表現しています。





## AWARDS

### 『AUTOCAR』誌の イノベーション アワードを受賞



ベントレー モーターズの危機管理チームはこのほど、英国の自動車雑誌『AUTOCAR』誌のイノベーションアワードを受賞しました。この賞は、新型コロナウイルスの感染拡大を受け、従業員とビジネスを守るための取り組みを評価したもの。ベントレーの危機管理チームが立案したスキームに沿って、全従業員が一丸となって危機を乗り越えた点が高く評価されました。同誌編集者のマーク・ティショ氏は、「102年の歴史を持つ英国の自動車メーカーがパンデミックを乗り越えるため、ベントレーの危機管理チームは大きな責任を負っていました。データを迅速に収集するスマートフォンアプリを開発し、独自の大規模トレースを確立するなど、先駆的なイノベーションは2020年の生産記録を達成するうえで重要な役割を果たしたと言えます」などとコメントしています。

ベントレーは昨年3月20日からクルー工場での生産をストップしましたが、5月11日からは「カムバック ストロング」と銘打ったプロジェクトのもとで生産活動を再開。かねてより進めていたデジタル化をさらに強く推進するなど、従業員とその家族の安全を第一に事業を継続しています。

## BESPOKE

### ベントレーがヨットの内装をデザイン



ベントレー モーターズはこのほど、お客様のコンチネンタルGT V8の内装に合わせ、ユニークなヨットのインテリアをヨットメーカーと共同で製作しました。このビスポークの船の内装は、お客様のためのカスタマイズを専門に取り扱うベントレー デザイン サービスの職人が、オランダのラグジュアリー ヨットメーカーであるコンテスト ヨット社とコラボレーションしたものです。

このヨットのオーナーが所有するコンチネンタルGT V8のキャビンは、レザーカラーにホットスパークリネンのデュオトーンが採用されていました。ベントレーはこのスタイルを全長18mの新造ヨットであるコンテスト59CSに再現しました。レザーカラーを合わせただけでなく、ベントレーを象徴するダイヤモンド・イン・ダイヤモンド キルティングを使用したほか、ヨット外装はディープブルーのため、オーナーのコンチネンタルGT V8のボディカラーに使用されているライトサファイアを完璧に引き立てています。

## HISTORY

### クルーでの生産開始から75年



ベントレー モーターズはこのほど、クルー工場で自動車の生産を開始してから75年という節目を迎えました。1931年にロールス・ロイス傘下となったベントレーの生産拠点はダービーでしたが、この拠点を1946年5月にクルーに移転。クルー移転前にダービーで最後に生産されたのはMark Vで、75年を記念してクルー本社のあるピムズレーン脇に展示（写真）されました。

この75年の間にクルーでは197,086台（ベントレーの累計生産台数の97%）のラグジュアリーカーが手作業で製造されました。特筆すべきは、英国市場向けにクルーで製造された車両の84%が現在も走行可能な状態であるということです。ベントレーは現在、1日あたり85台を製造していますが、これは20年前の1カ月間の生産数に匹敵します。

ピーター・ボッシュ取締役（マニュファクチュアリング担当）は、「クルーは75年間、ラグジュアリーカー製造の代名詞であり、クラフトマンシップと品質の世界的なショーケースであり続けてきました。この間、ベントレーは世界の王族のための車や、お客様のユニークなリクエストに個別に対応した車を製造してきました。このマイルストーンは、レンガとモルタルの壁の向こう側でベントレーのブランドを構築してきた同僚に敬意を表し、彼らの75年にわたる献身に感謝と賛辞を送りたいと思います」などとコメントしています。

## MOTOR SPORT

### コンチネンタルGT3パイクスピーク テクニカルデータを公開



6月21日に米国コロラド州で開催されるパイクスピーク ヒルクライムに出場するコンチネンタルGT3のテクニカルデータが公開されました。レース用エンジンは、ロードカーの4.0リッターV8ターボエンジンをベースに改良したもの。再生可能燃料を使用したテストを終え、最高出力750bhp以上、最大トルク1,000Nm以上を発揮します。この燃料は温室効果ガスを最大85%削減できる持続可能な方法で作られたe-fuelへの足がかりとなるものです。このほか、高性能な冷却システムやドライブシャフト、シャシーなどもパイクスピーク仕様に調整・設定されています。また、通常のコンチネンタルGT3レースカーよりもダウンフォースを30%向上させているため、大型のリアウイングやフロントエンドのアエロダイナミクスパッケージが目立ちます。

2018年に市販SUV部門で、2019年には市販車部門でそれぞれ最高記録を樹立していますが、ステアリングを握るのは、ペンテイガ SpeedとコンチネンタルGTで2部門での記録樹立を成し遂げたリース・ミレンです。今年は全体での新記録樹立という「三冠」を目指すレースとなります。熱いご声援をお願いします！



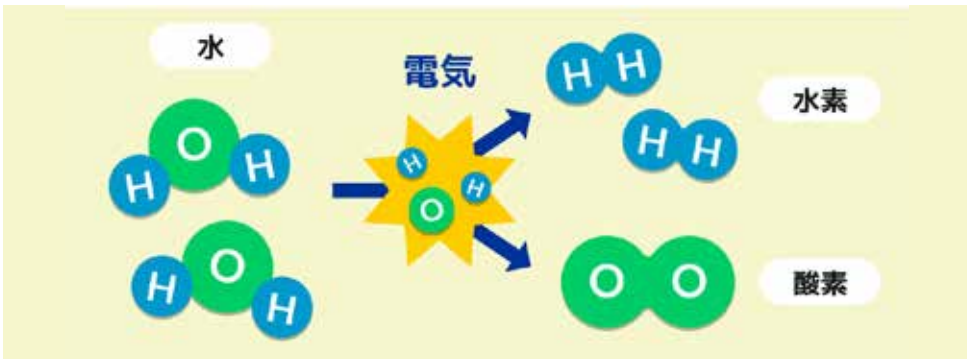
# 水素でクルマを走らせる

次世代のクルマとして世界が注目しているのがFCV（燃料電池車）です。  
また、最近ではトヨタが水素を燃焼して走るクルマで24時間レースを戦ったことも話題となりました。  
今回は、“水素でクルマを走らせる”ときに知っておきたいポイントを解説します。



## 次世代の燃料として水素を使うわけ

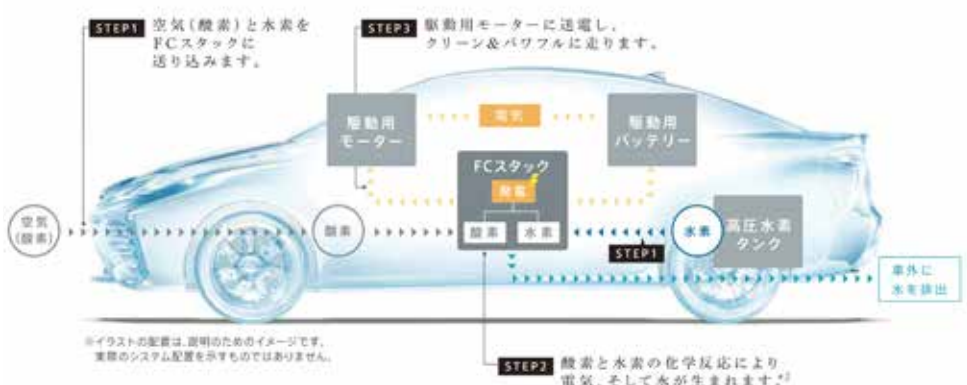
次世代のエネルギーとして水素（元素記号：H）が取り上げられた理由は、いくつもあります。ひとつは水に含まれるなど、世界中のどこにでも豊富にあること。水を電気分解すれば、簡単に水素を取り出すことができます。また原油や石炭などの化石燃料にも含まれており、そこから抽出することもできます。石油のように産地が限られていないため、どこの国でも利用することができるのです。また、燃焼させたり、発電するなど、いろいろな使い方ができるのも特徴です。水素単体ではなく、メタンなどの可燃ガスや、液体状の燃料に改質しての利用も可能です。さらに利用時に二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）を排出しない点も重要です。



水素は水を電気分解することで取り出すことができ、世界中に豊富に存在します。

## 水素と酸素から電気を生み出す燃料電池

水（H<sub>2</sub>O）に電気を流すと、化学反応により水素（H）と酸素（O<sub>2</sub>）になるのが電気分解です。その反応を逆に、水素と酸素を結合させることで発電するのが燃料電池（FC）です。その燃料電池で発電した電気でモーターを駆動して走行するのが燃料電池車（FCV）となります。燃料としてボンベに水素を蓄え、大気中の酸素を吸って燃料電池で発電します。発電時に生まれるのは、電気と水だけで、二酸化炭素を排出しません。ただし、水素と酸素を化学反応させるのに触媒が必要です。そして、その触媒はプラチナが使われているため、燃料電池は非常に高額となってしまいます。



燃料電池で発電し、その電力でモーター駆動するのが燃料電池車（FCV）です。

## 水素を燃焼させてエンジンを回す

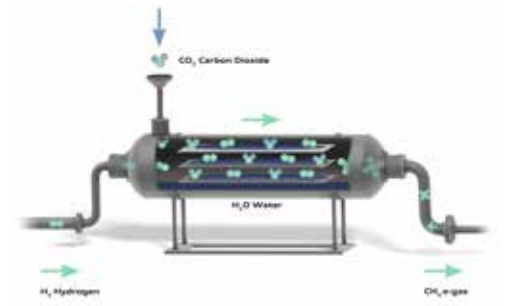
水素を使ってクルマを走らせるには、発電ではなく燃焼という方法もあります。ガソリンと同じように、エンジンの中に水素を入れて燃焼・爆発させ、その力でエンジンを回転させるのです。トヨタが今年に24時間レースで水素カーを走らせたのは、こちらの水素を燃焼させる方式でした。この方式では、ガソリンを使っていた従来のエンジンを流用できるのが大きなメリットとなります。過去にマツダやBMWが、水素エンジンの研究を行っていました。ただし、水素エンジンは燃料電池と比べると効率が悪い（＝燃費が悪い）という欠点があります。



水素で発電するのではなく、内燃機関（エンジン）で燃焼させて利用することができます。

## 水素から作られるeフューエル

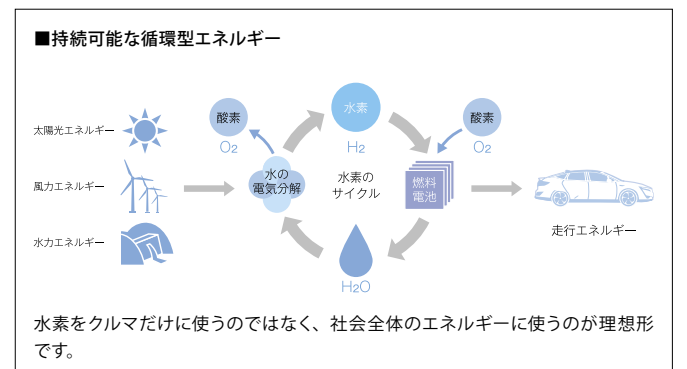
水素を使うメリットのひとつに、メタンガス化させるなど、「いろいろなモノに変化させることができる」こともあります。アウディでは、10年ほど前から水素を二酸化炭素と化合させてメタンガスにしたものを「eガス」と名付けて、クルマの燃料にする方法を模索しています。また、水素と二酸化炭素を化合して液体燃料化させた「eフューエル」の研究も行われています。これらの燃料は、改良した従来のエンジンで使えるというのが大きなメリットになります。つまり、新車だけでなく、すでに市場に出回っているクルマの燃料に利用できるので、EVやFCV以外の次世代のクルマの技術として期待されています。



水素を二酸化炭素と化合させてクリーンな燃料としたものが「eフューエル」です。

## 水素をエネルギーにする理想の未来

水素エネルギーは、クルマだけに使うのではなく、社会全体で利用することが理想です。風力や太陽光発電などの自然由来のエネルギーは、発電が天候に左右されるなどの不安定さがあります。その問題をクリアするのが、水素をエネルギー媒体とする方法です。発電した電気を送電線で送るのではなく、発電した端から水素に変えます。水素にしてしまえば、必要に応じて、運んだり、燃料電池で発電することが可能。つまり、水素を使えば、自然由来エネルギーでも、需要に応じた安定的なエネルギー供給ができるようになります。そのため、日本だけでなく、欧州などでも水素エネルギーの利用に注目が高まっているのです。



## 水素エネルギー実用化のハードル

水素を社会とクルマのエネルギーに利用できれば、CO<sub>2</sub>排出ゼロは夢ではありません。しかし、その実現にはいくつものハードルが存在します。まず、現状では水素を作り、運ぶというインフラがありません。そうした新しいインフラ網の構築には、大きな費用が必要です。さらに水素を大量かつ安価に生産する方法も確立されていません。現在の水素の価格は、非常に高額なものとなります。次に水素から発電を行う燃料電池の高コストというハードルがあります。燃料電池の触媒に使うプラチナをいかに少なく、低コストにできるのかという技術的な課題がまだクリアできていません。EVさえ普及に苦戦しているのに、さらにその先をゆくのが水素社会です。その実現には、まだまだ時間がかかることでしょう。



水素社会実現には燃料電池の高コストと莫大なインフラ整備費用などの課題が存在します。