

RETAILER ACADEMY NEWS

Dec 2019 | Bentley Motors Japan



新型フライングスパーの日本導入を正式発表

ベントレー モーターズ ジャパンは12月4日、新型フライングスパーの日本導入を正式に発表しました。同日は都内でプレスコンファレンスを開催。メディア関係者ら約100人が出席しました。

コンファレンスの冒頭で挨拶に立ったベントレー モーターズ ジャパン代表のティム・マッキンレイが、「日本では2005年の導入以来、フライングスパーは1400人以上のオーナーに愛されてきました。みなさんのロイヤリティに感謝します」などと謝意を述べ、3代目となったフライングスパーについては「リムジンのラグジュアリーとスポーツセダンという性格を持つ、最先端のラグジュアリーを体感できるグランドツーリングセダンです」とアピールしました。

続いて2台のフライングスパーがアンヴェールされ、ベントレー モーターズ ジャパンの横倉典より、この新モデルの特徴を解説するプレゼンテーションを行いました。この日は2台のフライングスパーのほか、ワクイミュージアムのご協力を得て1964年製S3コンチネンタル・フライングスパー H.J. Mullinerも展示。3代目フライングスパーの日本デビューに華を添えました。フォトセッションが終わると、出席したメディア関係者は思い思いのアングルで撮影したり、車内に乗り込んでラグジュアリーなインテリアをチェックしたりする姿が目立ちました。なお、会場外のホテルには、日本初お披露目となるベンティガ Speedと、ベンティガ V8の日本限定車「ベンティガ V8 A Limited

Edition by Mulliner Exclusively for Japan」(詳細はP4を参照)も展示し、ニューモデルを盛大にアピールしました。

同日夜には、第2部としてお客様をご招待して新型フライングスパー発表パーティを開催しました。約160人のお客様に出席いただき、新型フライングスパーをご覧いただきました。パーティにはスペシャルゲストとして歌舞伎役者の中村獅童さんと、シンガーソングライターのAK-69さんが登場。司会の政井マヤさんの進行でトークショーを行ったほか、AK-69さんのミニコンサートを行いました。





新型フライングスパーの競合モデル

新型フライングスパーの競合モデルは、各社のフラッグシップに相当する最高級ラグジュアリーセダンとなります。お客様が比較検討されることが予想される競合3車種の特徴を踏まえ、新型フライングスパーのセリングポイントを探ります。

ロールス・ロイス ゴースト



2009年に登場したロールス・ロイスの中核モデル。2014年にフェイスリフトを行い、シリーズIIとなりました。リアドアは同社のアイコン的装備となっている後ろヒンジ式の「コーチドア」で、前後のドアを開くと観音開きになります。標準ボディとロングホイールベース仕様の設定に加え、グリルやフードマスコットなどのクローム加飾をブラックアウトした「ブラックバッジ」の人気が高まっています。

メルセデス・ベンツ S クラス

メルセデスAMG S 63 4MATIC+ long



2013年に登場した現行モデルは、標準ボディと、ホイールベースを130 mm延長したロングボディに加え、ロングボディからホイールベースをさらに200 mm延長したメルセデス・マイバツハ Sクラス、さらに完全なショーファードリブンのメルセデス・マイバツハ Sクラス プルマンも設定。スポーツモデルでは、4.0L V8 ツインターボエンジンを搭載するメルセデスAMG S 63が現在発売されています。

BMW 7シリーズ

BMW M760Li xDrive



2015年に登場した現行モデルでは、各部に複合素材を採用した革新的な軽量ボディ構造により、走行性能の向上を図っているのが特徴です。2019年のフェイスリフトでは、フロントのキドニー・グリルを従来から約40%拡大し、ボディサイドのクローム加飾も大型化するなど、ラグジュアリー性の強化が図られました。標準ボディと、ホイールベースを140 mm延長したロングボディが設定されています。

DIMENSION [ディメンション比較]

新型フライングスパーのボディサイズは、先代モデルから全長が21 mm長くなったほかは、ほぼ同様のサイズとなります。

競合モデルの中でもっともボディサイズが大きいのはロールス・ロイス・ゴーストです。全長はフライングスパーに比べて標準ボディで約150 mm、ロングホイールベース版では約320 mmも長く、ラグジュアリーグランドツアラーとしては大きすぎるボディが気になります。

その他の競合車とはほぼ同等レベルのサイズ感のため、現在競合車にお乗りのユーザーには、サイズ感が変わらないことをアピールできます。

	NEW FLYING SPUR	ROLLS-ROYCE GHOST	Mercedes-AMG S 63 4MATIC+ long	M760Li xDrive
全長	5,316 mm	5,465 mm	5,305 mm	5,265 mm
全幅	1,978 mm	1,950 mm	1,915 mm	1,900 mm
全高	1,484 mm	1,550 mm	1,500 mm	1,485 mm
ホイールベース	3,194 mm	3,295 mm	3,165 mm	3,210 mm
タイヤサイズ	F: 265/40ZR21 R: 305/35ZR21	F: 255/50R19 R: 255/50R19	F: 255/40R20 R: 285/35R20	F: 245/40R20 R: 275/35R20

SAFETY [安全装備比較]

メルセデス・ベンツやBMWなど、ドイツのプレミアムブランドの強みは、最先端の安全装備を備えていること。安全性や先進性におけるアドバンテージにより、多くのユーザーから支持されています。

新型フライングスパーでは、ドイツの競合車とほぼ同等のドライバーアシストシステムを備えており、安全装備面で遜色ないことをアピールすることができます。

ちなみにBMW 7シリーズでは、高速道路での渋滞時にドライバーの負担を軽減する「ハンズ・オフ機能付き渋滞運転支援機能」を設定。より進んだ内容を備えています。

	NEW FLYING SPUR	ROLLS-ROYCE GHOST	Mercedes-AMG S 63 4MATIC+ long	M760Li xDrive
プライベートE コール	日本未導入	—	●	●
シティーアシスト	●	—	●	●
ヘッドアップディスプレイ	●	●	●	●
アクティブブレーンアシスト	●	—	●	●
ナイトビジョン	●	●	●	●
ブラインドスポットアシスト	●	—	●	●
アダプティブクルーズコントロール	●	—	●	●
リバーストラフィックワーニング	●	—	●	●
トップビューカメラ	●	●	●	●
トラフィックサインレコグニション	日本未導入	—	●	●

COMPETITOR INFORMATION

PERFORMANCE [パフォーマンス比較]

エンジン形式では、メルセデスAMG S 63を除く競合各車が12気筒エンジンを搭載しています。ちなみにメルセデス・ベンツには6.0L V12エンジンを搭載するS 600 ロングがありますが、最高出力は530 PS、最大トルクは830 Nmに止まります。

新型フライングスパーは、動力性能ではメルセデスAMG S 63と互角であり、価格帯でも非常に接近しています。

ロールス・ロイス・ゴーストで人気の「ゴースト・ブラックバッジ」は、エンジン出力が高められ、最高出力612 PS、最大トルク840 Nmにパワーアップされます。しかし後輪駆動のため、駆動力を4輪に配分するAWDの安心感には及びません。

	NEW FLYING SPUR	ROLLS-ROYCE GHOST	Mercedes-AMG S 63 4MATIC+ long	M760Li xDrive
エンジン形式	W12 ツインターボ	V12 ツインターボ	V 8 ツインターボ	V12 ツインターボ
排気量	5,950 cc	6,591 cc	3,982 cc	6,591 cc
最高出力	635 PS/5000 - 6000 rpm	570 PS/5,250 rpm	612 PS/5500 - 6000 rpm	609 PS/5500 rpm
最大トルク	900 Nm/1350 - 4500 rpm	820 Nm/1,500-5,000 rpm	900 Nm/2750-4500 rpm	850 Nm/1550-5000 rpm
トランスミッション形式	8速DCT	8速AT	9速AT	8速AT
駆動方式	アクティブAWD	後輪駆動	アクティブAWD	アクティブAWD
0-100km/h 加速	3.8 秒	4.9 秒	3.5 秒	3.8 秒
車両重量	2,437 kg	2,480 kg	2,230 kg	2,320 kg
最高速度	333 km/h	250 km/h	250 km/h	250 km/h
車両本体価格	26,674,000円	34,740,000円	26,160,000円	25,750,000円



ロールス・ロイス ゴーストの利点

- ・内外装をダークなトーンで統一した「ゴースト・ブラックバッジ」は、これまでにない強烈な個性を放っている。
- ・「ゴースト・エクステンデッド・ホイールベース」は、広い後席空間を求めるユーザーにとっては良い選択肢。
- ・独特の「コーチドア」により実現した、非日常感のある乗降性。

新型フライングスパーに劣っている点

- ・オーナードライバー向けモデルとしては、あまりにもボディサイズが大きい。
- ・動力性能の差とラグジュアリー装備の内容を考えると、割高感のある車両価格。
- ・グランドツアラーとしての運動性能を高めたフライングスパーに比べ、ダイナミックな走りの軟びが得られにくい。



メルセデスAMG S 63 4MATIC+ longの利点

- ・メルセデスAMGのV8ツインターボエンジンがもたらす、圧倒的な動力性能と迫力のあるエンジン音。
- ・前後トルクをシームレスに配分する「4MATIC+」は、滑りやすい路面状況に加え、コーナリング時にも優れた走行性能を発揮。
- ・湿式多板クラッチを使用する9速スポーツATにより、素早いシフトチェンジと燃費の向上を両立。

新型フライングスパーに劣っている点

- ・内装に高級天然素材を使用する反面、スイッチ類にはプラスチックを多用するなど、ベントレーの質感には達していない。
- ・選択可能な内外装色やインテリアトリムが少なく、オーナーのこだわりが車両に反映できない。
- ・メルセデスAMGにはスポーティかつワイルドな印象が強く、優美さやラグジュアリー感が欠如している。



BMW M760Li xDriveの利点

- ・最先端の「ハンズ・オフ機能付き渋滞運転支援機能」を装備。
- ・AI技術により、音声通話だけで車両の操作、情報へのアクセスを可能にした、対話型インフォテインメントシステムを導入。
- ・ドライビング・ラグジュアリー・セダンとしてさらに磨きをかけたドライビング性能。

新型フライングスパーに劣っている点

- ・フェイスリフトを期に巨大化したキドニー・グリルは、強い存在感を発揮する一方、エレガントさは失われた。
- ・レザー内装にダイヤモンドステッチを採用したが、パターンが複雑すぎるため、本来のラグジュアリー感が引き出されていない。
- ・内外装のオーダープログラムである「BMW Individual」を選択しない限り、選択肢が限られる内外装。

ベントイガ V8 の特別仕様車を発表 日本限定 10 台をマリナーが手掛ける

ベ

ントレー モーターズ ジャパンは12月4日、ベントイガ V8 をベース車とする日本限定特別仕様車「ベントイガ V8 A Limited Edition Exclusively for Japan」を発表しました。このベントイガ V8 は、ベントレーのビスポーク部門のマリナーが日本市場のためだけに10台限定で製造する特別仕様車です。

ボディカラーは人気色のグレイシャーホワイト。ブラックラインスペックに加え、ドアミラーカバーとテールパイプフィニッシャーもグロスブ

ラック仕様となります。22インチのマリナー パラゴンホイールもグロスブラックで、グレイシャーホワイトとのモノトーンのコントラストを際立たせています。また、この特別仕様車には、100周年を迎えた2019年の間に製造される車両にだけ装着できるセンテナリーゴールドバッジが、ボンネットとテールゲート、ホイールのセルフレベリングバッジに採用されています。

インテリアは、メインのレザーカラーにホワイト系のリネン、セカンダリーカラーにはブラック系のペルーガ、アクセントにはグレー系のポー

ボイズという配色とし、エクステリアと同様にモノトーンのコントラストが強調されています。シートとドアパネルにはダイヤモンドキルティング仕上げで、シックでエレガントな印象を一層高めています。ウッドパネルはピアノブラック、インストルメントパネルとドアパネルにはダイヤモンドキルト模様のカーボンファイバーが採用されており、スポーティな印象も与えています。

希望販売価格は26,400,000円（消費税10%込）で、デリバリーは2020年第1四半期に開始する予定です。

A Limited Edition by Mulliner for Japan 特別装備

ボディカラー

☐ グレイシャーホワイト



特別装備

- ☐ グロスブラックテールパイプフィニッシャー
- ☐ グロスブラックドアミラーカバー
- ☐ センテナリーゴールドバッジ
- ☐ グロスブラック22インチ マリナー パラゴンホイール（セルフレベリングバッジ付）
- ☐ 特製カーボンファイバーインストルメントパネル、ドアパネル
- ☐ ダイヤモンドキルティングへのコントラストステッチ
- ☐ ポーボイズのインテリアアクセントカラー
- ☐ 特製コントラストステッチ



レザーカラー

- ☐ メインカラー ▶ リネン
- ☐ セカンダリーカラー ▶ ペルーガ



その他装備品

- ☐ ボディ同色ロワーエア
- ☐ ドリルドフットペダル、フットレスト
- ☐ マリナースタイリングスペック
- ☐ マリナーイルミネーテッド トレッドプレート
- ☐ ピアノブラック ウッドパネル
- ☐ ステアリングのクロスステッチ





伝統のV8エンジンが60周年を迎えました

ベントレー モーターズはこのほど、6.75リッターV8エンジンの60周年を迎えたことを発表しました。1959年にS2のエンジンを直列6気筒からV8に変更したのが最初で、量産エンジンとしては最長の生産期間となりました。このエンジンがいかに魅力的であるかについては、現行のミュルザンヌに採用されていることによっても証明されています。

このV8エンジンは1959年以来、パフォーマンス向上を目的として改良に改良が重ねられてきましたが、基本設計は変わらずに35,898基がクルーの工場において手作業で製造されてきました。S2に採用された当初の排気量は6.2リッターでしたが、1971年に現行と同じ6.75リッターに変更。現行のツインターボ6.75リッターのバージョンは、15時間をかけて手作業で組み立てられています。

ベントレー モーターズのワーナー・ティエツ取締役（エンジニアリング担当）は、「オリジナルのV8エンジンは、パフォーマンスに加えてスムーズさや信頼性などを向上させるため、段階的な変更が加えられてきました。エンジンのテストは最も過酷な条件で数十万マイルにわたって行われ、500時間のフルロットルテストなども実施しました。現行ミュルザンヌで絶賛されている6.75リッターV8エンジンの成功は、こういった精神に由来しているのです」などとコメントしています。



特別仕様のミュルザンヌも登場

このエンジンの60周年を記念し、ベントレー モーターズは、ミュルザンヌ Speedの特別仕様車「ミュルザンヌ 6.75 エディション by マリナー」を製造します。エンジンベイの記念プレートや、時計およびアナログメーターの文字盤に描かれたV8エンジンの設計図など、内外装の随所に特別装備が施されています。すでにご案内したとおり、世界限定30台が製造されます。日本の台数の割り当てなどの詳細については、ベントレー モーターズ ジャパンまでお問い合わせください。なお、この特別仕様車については未発表のため、情報の取り扱いには十分にご注意ください。



MULLINER

パイクスピークでの新記録樹立を祝福 コンチネンタルGTの特別仕様車を発表



ベントレー モーターズはこのほど、コンチネンタルGTの特別仕様車を世界限定15台で製造すると発表しました。この特別仕様車は、今年6月に米国で行われたパイクスピーク・インターナショナルヒルクライムの市販車部門で、コンチネンタルGTが同部門の新記録を樹立したことを祝福・記念するものです。

エクステリアは、パイクスピークを駆け上がったマシンで使用されたボディカラー「ラジウム」で（ペルーガも選択可）、カーボンファイバー ボディキット、ブラックラインスペック、ボディ各所に配されるグロスブラックなど、特別装備が装着されます。マトリックスグリルには、100周年にこの偉業が達成されたことを記念し、「100」の数字を入れることも可能。タイヤにもラジウムカラーが施されたり、ボディにパイクスピークのデカールが貼付されたり、ひと目でパイクスピークを連想させる外観となっています。

インテリアは、アルカンターラとペルーガの組み合わせに、ラジウムカラーのステッチが施されます。ステアリングにもラジウムのハニカムステッチと、12時の位置のコントラストマーキングが施され、カーボンファイバーのフェイスパネルとともにレーシングカーの雰囲気を醸し出しています。フェイスパネルには、パイクスピークのコースのセクションを示すグラフィックが描かれるほか、パイクスピークで樹立した記録を示す「10:18.488」の数字も記載されます。

詳細については、ベントレー モーターズ ジャパンまでお問い合わせください。

COLLABORATION

BOMBER SKIとタッグを組んだ 24金入りの100周年記念モデルが登場

ベントレー モーターズはこのほど、ニューヨークの高級スキーブランド「Bomber Ski」と手を組み、24金を使った100周年記念モデルのスキー「Bomber for Bentley センテナリーエディション」（写真左）を発売しました。センテナリーエディションは100周年にちなんで100セット限定で製造されます。開発にあたっては、ベントレーのリードデザイナーのクリス・クックがBomberの開発チームに加わり、Bomber Skiの共同経営者でスキー選手としてオリンピックにも出場したことのあるボード・ミラー氏が中心となって設計・テストを行って仕上げたスキーです。ニューヨークやイタリアなどで試験や改良を重ね、18カ月をかけて完成に至りました。この結果、スキーの性能としては開発前に期待していた以上のパフォーマンスを発揮する最高の品質に仕上がっています。製品を作るにあたって一切妥協しない両者のモノづくりに対する哲学が合致したことから、今回のコラボレーションが実現しました。

このほか、ダイヤモンドキルティングをモチーフとした「ブラックダイヤモンドエディション」（写真右）もラインアップされています。



自動運転技術の現在位置

話題を集める自動運転技術。報道だけを見ると、明日にでも完全なる無人の自動運転車が走り出しそうな気がするもの。
では、実情はどうなっているのでしょうか。自動運転技術の現在の状況を説明します。



自動運転技術はレベル2で足踏み



高速道路限定でハンズオフ（手放し運転）を実現する日産プロパイロット2.0。

現在のところ、公道を走れる量産車として、最も進んだ自動運転技術といえば日産スカイラインが搭載するプロパイロット2.0でしょう。カメラ、レーダー、ソナー、GPS、3D高精度地図データ（HDマップ）を組み合わせて状況を認識し、高速道路限定ですがハンズオフ（手放し）で時速100kmの走行を可能とします。また、ドライバーの状況を検知するドライバーモニターを装備するのも特徴です。しかし、手放し可能でも走行中は常にドライバーが周囲を監視する必要があり、自動運転技術

でいえば、いまだレベル2。同じようにハンズオフできるBMWのシステムも、やはりレベル2。結局のところ、世の中の量産車はレベル3を実現できていません。

レベル3は運転の交代が難しい

自動運転技術のレベル3が実用化できない理由のひとつが、運転操作をシステムからドライバーに受け渡すシチュエーションにあります。レベル3では、突発的な問題が発生したときはシステムがギブアップし、人間の運転手に運転操作を代わってもらいます。しかし、そのときに運転手が、とっさに応対してくれないときはどうするのか？ という大問題があります。走行車線の真ん中で停まることはできません。自動で徐々に速度を落として、路側帯に停める必要があります。しかし、そんな時間的余裕がない場合はどうするのかという問題があります。それらの技術的な問題を解決するのが非常に困難なのです。



レベル3の課題は、問題発生時にドライバーに運転操作を戻すところにある。

法的整備がレベル3には必要

レベル3は運転手ではなくシステムがクルマを走らせる状況が生まれます。そこで事故が発生したときの責任の所在など、レベル3実現には法整備が必要です。そのため日本では、自動運転技術の実用化に対応するために道路交通法が改正されます。「自動運行装置」での走行も道路交通法上の「運転」に含まれることになったのです。これで事故の責任は運転手が担うことになり、レベル3が法的に認められることに。また、一定の条件から外れた場合は、運転者が運転操作を引き継がなければならないこととされました。2020年5月23日までに施行される予定です。

レベル3を飛び越えてレベル4に

数年前まで、自動運転技術レベル3のターゲットは2020年ごろと言われていました。日本の法整備は用意されましたが、それでも技術的な難しさは残っており、最近では具体的な導入時期をアナウンスするメーカーは少なくなっています。例外は「2021年にはレベル3を可能とする量産車を出す」と言うBMWくらいでしょう。また、日本では、専用レーンを走るレベル4の実証実験が盛んに実施されています。運行速度を低くして遠隔操作を行うことで、技術的なハードルも下がるからです。さらに人手不足解消を目指すトラック業界もレベル3を飛び越えて、レベル4を目指すのが主流に。もしかするとレベル3よりも、専用レーンを走る低速のレベル4の方が実用化は早いかもしれません。



コンチネンタルの自動運転車「CubE」。箱型EVはレベル4の自動運転車の流行りのスタイルとなる。



BMWは2021年にレベル3の自動運転技術を量産車に搭載するとアナウンスしている。

自動運転技術のレベルの定義

アメリカの自動車技術学会であるSAEの定めた定義を日本の自動車技術会がまとめた資料を参考に制作。

レベル	名称	定義	監視
5	完全運転自動化	すべての場所で、システムがすべての運転タスクを実施。	システム
4	高度運転自動化	限定的な場所で、システムがすべての運転タスクを実施。	
3	条件付き運転自動化	限定的な場所で、システムがすべての運転タスクを実施。問題発生時はドライバーが対応。	
2	部分運転自動化	システムが縦と横方向の両方の運転タスクを実施。	ドライバー
1	運転支援	システムが縦、もしくは横方向のいずれかの運転タスクを実施。	