



メルセデス AMG のラグジュアリーロードスター

Press Information

2022年10月24日

新型「メルセデス AMG SL」を発売

- ・ メルセデスAMGによる完全独自開発
- ・ 専用設計のプラットフォームを採用
- ・ F1™の技術を取り入れた直列4気筒ターボエンジンを搭載
- ・ 2+2シートレイアウト*1

メルセデス・ベンツ日本株式会社(社長:上野金太郎、本社:東京都品川区)は、メルセデス・ベンツのラグジュアリーロードスター新型「メルセデス AMG SL」を発表し、全国のメルセデス・ベンツ正規販売店ネットワークを通じて本日より発売します。

「Super」と「Light」(軽量)を略したモデル呼称であるSLは、1952年に公道を走行できるレーシングスポーツカーとして発表され、ルマン24時間レースで見事なワンツーフィニッシュを飾ったほか、世界各地のレースで輝かしい戦績を重ねた「300 SL」(W194)をベースに、1954年に「300 SL」(W198)として発売されました。初代300 SLの誕生から70年を迎え、新型SLはメルセデスAMGによる完全自社開発モデルとして生まれ変わりました。SL専用の高剛性プラットフォームによる卓越したドライビングパフォーマンスと快適性を兼ね備えたドライバビリティ、2+2シートレイアウト*1、そしてF1™の技術を採用した新型直列4気筒ターボエンジンがもたらす軽快でパワフルなドライビングを楽しむことができるモデルです。また、インテリアはアナログとデジタルを融合した「ハイパーアナログ」デザインを採用することで、300 SLのデザインをオマージュしながらもラグジュアリーで快適な空間を実現しています。

*1:安全上の理由から後席は対応身長150cm以下、チャイルドシート装着時は対応身長135cm以下となります。

エクステリアデザイン

新型 SL のエクステリアデザインは、メルセデス・ベンツのデザイン基本思想である「Sensual Purityセンシュアル ピュリティ(官能的純粋)」に、AMG のスポーティな要素を取り入れたデザインです。ボンネットのパワードームなど、随所に SL の長い伝統を受け継ぐ特徴的な要素が施されています。デザインの優れたバランスにより、先代に比べて機能とスペースが拡大されました。光と影の交錯によって全体に軽やかなエクステリアとなっており、高い質感と高級感も演出しています。また、新型 SL がスポーツカーとしての原点に回帰したことを裏付ける筋肉質なプロポーションも特長です。

2+2 シートを収めるために拡大されたサイズコンセプトは、デザイン担当者が自由にデザインできる余地も広げました。長いホイールベースと短いオーバーハング、そしてブラックペイント仕上げのフレームを持つ大きく傾斜したウインドスクリーンによって、コンパクトで低く構える外観となっています。長いボンネットや後方に大きく下がったパッセンジャーコンパートメントなど、SL 独自のプロポーションによって、ラグジュアリースポーツカーの外観を与えられています。ビードやエッジのない流れるようなフォルムを持つ表面は、格納式のシームレスドアハンドルに至るまで、名車 SL が持つ独特な精神性を未来に向けて受け継ぐデザインです。ソフトトップを閉じると、軽やかなエクステリアがいつそう強調されます。また、筋肉質なホイールアーチや、ボディ面に合わせて装着されたアルミホイールが、パワーとダイナミズムを強調しています。

パワフルでワイドなフロントエンドは、AMG 専用のフロントグリルが最大の特長です。下側が幅広の輪郭と 14 本の垂直ルーバーは、すべての SL の始祖に当たり、世界的な成功を収めた 1952 年製レーシングスポーツカー「300 SL」から取り入れたデザインです。このフロントグリルは近年、AMG のあらゆるモデルに採用され、最も目を惹くアイテムとなっていますが、新型 SL では立体形状となったほか、きわめて低い位置に取り付けられることで、ダイナミックなフォルムをさらに強調しています。

前後に長い平たいボンネットは、AMG 独自のスポーツカー遺伝子をはっきりと表現しているデザインで、2 本のパワードームも SL の歴史に対するオマージュとなっています。

また、きわめてスリムでシャープな輪郭をもつ「DIGITAL ライト」が、新型 SL の存在感をさらに高めています。このヘッドライトは暗色の内部にあしらわれた精密なグラフィクスにより奥行きを強調しています。また、左右それぞれ 2 ヶ所が明るく光るデイトタイムランニングライトを備えています。これによって SL はすぐに見分けることができます。

サイドは、力強く際立つショルダーと AMG アルミホイールの組み合わせによって、エレガンスとスポーツ性との間のバランスが確保されています。くびれのあるサイドの形状も SL が持つパワーを強調するデザインで、特にリアホイールアーチまわりの大きな膨らみが目を惹きます。フェンダートリムは細部にわたり精密なデザインが施されており、明確で充実した表面デザインに対してアクセントを与えるコントラストを生み出しています。なお、格納式のシームレスドアハンドルは標準装備です。

リアエンドは、省スペース軽量型 Z フォールドのソフトトップを採用することで、高さを抑えたパワフルなデザインとなりました。アクティブに作動するリトラクタブルリアスポイラーはトランクリッドにほぼ境目を感じさせることなく組み込まれています。丸味が際立つリアエンドは、広いトレッドとあいまって、新型 SL の幅を強調しています。スリムな LED リアコンビネーションランプのデザインは、ヘッドライトの形状に対応しています。水平に伸びる直線状の部分と光るドット部分により、SL と見分けられるデザインとなっています。

インテリアデザイン

新型 SL の室内は、初代 300 SL ロードスターに始まる伝統を現代的に蘇らせたもので、メルセデス AMG のドライビングパフォーマンスの遺伝子を受け継ぐことで、スポーティかつ快適性に優れたモデルとなりました。さらに、上質な素材と丹念な

クラフトマンシップ、ディテールに対する配慮により、ラグジュアリーを感じて頂けるインテリアに仕上がっています。コックピットは、センターコンソールに配置された電動角度調整機能を備えたメディアディスプレイに至るまで、ドライバー重視のデザインとし、全体に調和の取れた空間となりました。2+2 シートレイアウトの採用で一新されたサイズコンセプトにより、先代に比べて機能とスペースが同時に拡大されました。

初代 300 SL ロードスターは、世界の名車の中でも屈指の知名度を誇っています。ミニマリズムに依拠したその上質な室内デザインは、今回の新型メルセデス AMG SL のデザイナーたちにも大きな影響を及ぼしました。結果として、アナログ的幾何学フォルムとデジタル技術を融合した「ハイパーアナログ」と呼ばれるデザインが採用されました。その好例となるのが、100%デジタルのコックピットディスプレイで、立体的なバイザーにぴったりとはめ込まれています。

R 129(1989 年～2001 年)以来となる 2+2 シートレイアウトが復活しました^{*2}。リアシートは日常的に使うための実用性を高めるもので、着座できる乗員の身長は 150cm までとなっています(チャイルドセーフティシート装着時は 135cm まで)。後ろに誰も座らない場合は、リアシート背後にドラフトストップを装着することで、室内に乱気流が侵入することを防ぎます。後席シートはまた、ゴルフバッグなどを積み込む追加の収納スペースとしても利用できます。

*2: 日本仕様としては導入されていません。

左右対称のダッシュボードは彫刻的で力強い翼形をしており、上下 2 つのパートに分かれています。大きな特長の 1 つとなっているのが、4 つの新開発タービンノズル形エアアウトレットです。タービンノズル形状の面がパワフルなパワードームの形でダッシュボードに溶け込んでいます。ダッシュボードの下側部分は、センターコンソールから流れるように広がり、2 つの部分を継ぎ目なくつないでいます。

コックピットは左右対称形でありながら、明確にドライバー重視のデザインです。コックピットの 12.3 インチ液晶ディスプレイはバイザーの中に収めることで、日光の反射を防いでいます。

センターコンソールは運転席と助手席を大きく分割する部分で、幅はきわめて広く、前方へ向けて急角度で立ち上がっています。そして、そのままダッシュボードの下側に流れ込んでいきます。このセンターコンソールの機能上・デザイン上の中心となるのが、前後の本革面の間に埋め込まれた金属パネルです。この NACA ダクト形状は、AMG GT や GT 4 ドアクーペの遺伝子を受け継いでおり、典型的な AMG スタイルによるインテリアデザインとなっています。NACA ダクトデザインはほぼ継ぎ目なく 11.9 インチの縦長のメディアディスプレイへと移行していきます。このタッチ機能付ディスプレイは、ソフトトップ開放時に日光の差し込む向きが変わることで生じる光の反射を防ぐため、傾きを電動で調整する機能を備えています(調整範囲 12～32 度)。縦長のポートレートフォーマットであることから、ナビゲーション使用時などに大きなメリットが得られるとともに、エルゴノミクスの中でも自由度が大きくなります。メディアディスプレイは、SL の歴史に対する美しいオマージュとなる中央 2 個の上質なエアアウトレットに挟まれて浮くように配置されていますが、同時にまた、室内のエモーショナルなデザインに対してデジタル的なコントラストを醸し出す要素となっています。

センターコンソールと同じく、ドア内側の面もダッシュボードから流れるように連続しており、その結果、アクセントステッチで装飾されたダッシュボードの延長部分のように見えます。このダッシュボードから続くデザインは室内全体を取り囲んでおり、左右のタービンズルを越えて伸びていきます。ドアセンターパネルは官能的なレイヤードフォルムとしてデザインされています。インナーグリップも、センターコンソールと同様にデザインされており、やはり目を惹く部分です。表面の素材と造形がこのドアにも反復されており、室内にほどよいバランスを生み出しています。また、ドアに内蔵されたリアルメタルの Burmester® サラウンドサウンドシステムのスピーカーも、パーフォレーションパターンが目目を惹きます。

標準装備の AMG スポーツシートの前衛的かつ彫刻的なシートデザインは、表面素材を重ね合わせたレイヤーや身体を包み込む面を設けることで巧みな遊び心溢れるものとなっており、そのためシートはより軽やかで、コンパクトな印象を与えます。ヘッドレストはバックレストに組み込まれているため、シートをスポーティなフォルムとする上で役立っています。高度なテクノロジーとパフォーマンスラグジュアリーの共生を生み出した室内空間に華を添えています。

AMG パフォーマンスステアリングに標準装備の AMG ドライブコントロールスイッチは、直感操作と鮮やかなカラー液晶表示、モダンなアイコンを特徴としています。これにより、重要な走行機能とすべてのドライブモードを、ステアリングホイールから手を離すことなく操作できます。このボタンは、設定リングを回して、液晶表示ボタンを押すことで操作します。選択した設定は、それぞれのボタンに直接組み込まれた液晶表示部で確認できます。AMG スピードシフト MCT 9 速トランスミッションもまた、ステアリングホイール裏側の左右に配置したアルミニウム製パドルを使って、正確で速やかなマニュアルシフトが行えます。

ボディシェル

新型 SL のボディシェルには、メルセデス AMG が開発したまったく新しい車両アーキテクチャーを採用しています。軽量なアルミニウム複合シャーシにより最大限の剛性を生み出すもので、精度の高いドライビングダイナミクスや優れた快適性、最適なパッケージング、それにスポーティなボディプロポーションを実現するベースとなっています。

この新しいロードスターアーキテクチャーは、自立構造を持つ 1 つのアルミニウム製スペースフレームで構成されています。1952 年の初代 SL のスペースフレームと同様、0 から開発したもので、コンポーネントについては先代 SL はもちろん、AMG GT ロードスターなど他のモデルから流用されたものではありません。

新型 SL のボディシェルアーキテクチャーには厳しい要件が求められ、仕様書に示される各種性能の範囲も先代モデルシリーズに比べてはるかに包括的なものとなりました。2+2 シートを採用するための基本レイアウトと多種多様な駆動システムへの対応、AMG ならではのドライビングパフォーマンスを実現すると同時に、快適性や安全性に関するメルセデス・ベンツの厳しい基準の両方を満たす必要がありました。

アルミニウム、スチール、マグネシウム、繊維複合材を使用した材料の組み合わせによって、重量を抑えつつ可能なかぎり最も高い剛性を実現しました。同時に、快適性および安全性に関する先進の機能・装備や洗練されたテクノロジー、さらにソフトトップを搭載することも可能としました。中空の熱間成形高張力スチールによる

ウインドスクリーンフレームは、リアシートの後ろにあるオートマチックロールバーとともに、横転時に乗員を保護する安全装備となっています。

ボディシエル構造のねじり剛性は、先代モデルに比べて 18% 高くなりました。横方向剛性は、きわめて優れている AMG GT ロードスターに比べ 50% 増、前後方向剛性は 40% 増となりました。また、シャシーマウントの負荷導入剛性も同じく改善され、きわめて正確なハンドリングと優れたアジリティが実現しました。ホワイトボディの重量は約 270kg となっています。

車両の全体コンセプトは、重心が可能なかぎり低く保たれるよう考えられています。パワートレインとアクスルの接続部を低い位置に置いていることや、剛性面で重要なコンポーネントをボディシエル構造内に配置しているのはそのためです。具体的な例としては、フロントおよびリアセクションとセーフティパッセンジャーセルの接続部が曲げ強度やトルク剛性に優れていることが挙げられます。これは、力の伝達経路を徹底して可能なかぎり低い位置とすることで実現したものです。

MIG 溶接、レーザー溶接、パンチリベット、ブラインドリベット、MIG ハンダ、ボンドシーム、フロードリングスクリューといった最新の接合方法とそれらに必要な精密な工具製作によって、ボディシエルの品質が最高水準にまで高められました。隙間の寸法や曲率、接合部の経路についても同様です。また、この新しいボディシエルアーキテクチャーは、多くの面で法的要件をはるかに超える、社内の厳しい衝突関連要件をすべて満たしています。

こうした厳格な品質基準にもかかわらず、デジタル開発に使用したソフトウェアの品質が高かったため、シャーシプロトタイプの実物がなくても量産用機械の製造をスタートさせることが可能となったのです。また、事故時のパッシブセーフティにとってきわめて重要な、いわゆる構造確認車両は、すでに初回の実際の衝突テスト時から厳格な社内要件を満たしていました。

ソフトトップ

ルーフについては、新型 SL がスポーツ性をより重視したポジショニングを与えられたことから、先代の金属製バリオルーフに代えて電動ソフトトップを採用することとなりました。21kg も軽く、重心が低くなったことから、ドライビングダイナミクスやハンドリングにプラスの効果が生まれています。しかし、これと同時に開発プロセスでは、日常的に使える高い実用性と優れた静粛性を保つことが課題となりました。

これを実現したのが 3 層構造です。ピンと貼りつめた外側シエルと精度よく仕上げたルーフライナーの間に、防音マットを挟んでいます。このマットは面積当たり重量が 450g/m² の上質素材を使用しており、優れた防音効果を発揮します。

省スペース軽量型 Z フォールドの採用によって、一般的なソフトトップコンパートメントカバーが不要となりました。前部にルーフキャップが付いていることから、ソフトトップを完全に開いた後も、周囲の面より突き出ることなくきれいに収納されます。開閉は約 15 秒で完了し、車速 60km/h までであれば走行中でも開閉できます。操作は、センターコンソールのスイッチパネルまたはタッチ機能付のメディアディスプレイで行います。画面には開閉動作の進行状況が動画で表示されます。

ソフトトップは、重量を最適化したスチール/アルミニウム製構造の採用により軽量化が図られており、SL の低重心化に役立っています。また、追加の補強材として、

2 本の丸いアルミニウム製クロスビームが一体化されています。外側のカバーの色はブラック、グレー*3、レッド*3と3色あります。また、リアウインドウについては、ヒーター付の安全ガラスを使用することで、優れた後方視界を確保しています。

*3:有償オプション

さらに、ソフトトップコンパートメントもファブリック製の新方式が採用されています。固定式のシートメタル製コンパートメントなどと比べてはるかに軽くコンパクトとなったため、その分トランクを大きくすることが可能になりました。トランク容量は 213L あります。ソフトトップを閉じると、このパーティションがスライド上昇して標準の仕切り位置よりもトランク容量を拡大し、約 240L にします。

フットトランクオープナーは、リアバンパーの下側に足を近づけるだけで、手を使わずにトランクリッドを自動で開閉できる便利な機能です。

パワートレイン

SL 43 は、直列 4 気筒エンジンとして初めて「One man, One engine」の主義に従い熟練のマイスターが手作業で丹念に組み上げる「M139」を搭載しています。SL 43 は最高出力 381PS(280kW)、最大トルク 480Nm を発生します。この M139 には量産車としては世界初となる電気リック・エグゾーストガス・ターボチャージャーを採用しています。このターボチャージャーは F1™由来の技術で、メルセデス AMG ペトロナス F1 チームがモータースポーツの最高峰である F1 において長年採用して実績を上げているシステムを直接のベースとするものです。

電気リック・エグゾーストガス・ターボチャージャーの電気モーターは厚さ約4cmで排気側のタービンホイールと吸気側のコンプレッサーホイールの間のターボチャージャーの軸に直接一体化されています。このモーターが電子制御でターボチャージャーの軸を直接駆動し、コンプレッサーホイールを加速します。この加速は、コンプレッサーホイールが通常のターボチャージャーと同じく、排気の流れによって駆動されるようになるまで行われます。

これにより、アイドリングスピードから全エンジン回転域にわたって、レスポンスの速さが大きく改善されます。アクセル操作に対するエンジンのレスポンスがいつもの自然なものとなるほか、ダイナミックな走りが楽しめるようになります。これに加え、ターボチャージャーの電動化は低回転域のトルクを高める効果をもたらし、アジリティや発進加速性能の向上につながります。アクセルから足を離したり、ブレーキを踏んだりした場合でも、電気リック・エグゾーストガス・ターボチャージャーは常にブースト圧を維持することができるため、速やかなレスポンスが途切れることなく得られます。

このターボチャージャーは車載の48V電気システムを電源とし、最大170,000rpmまで動作することで、きわめて高い空気流量を可能とします。ターボチャージャーと電気モーター、それにパワーエレクトロニクスは、エンジンの冷却システムに接続されており、これによって常に最適な温度管理をします。

SL 43に採用されているBSGは第2世代のもので、48V電気システムの中ではマイルドハイブリッドとしても機能し、短時間の出力ブーストのほか、セーリングモードや回生ブレーキにより効率を最大限に高めます。同時にまた48Vテクノロジーは、スタートストップ機能とセーリングモードの間の切り替えがほぼ感じられないほど滑らかに行われることから、快適性の改善にも役立ちます。

AMG スピードシフト MCT 9 速トランスミッション

SL 43 のトランスミッションには、従来 63 モデルにのみ搭載されていた「AMG スピードシフト MCT」(9 速オートマティクトランスミッション)を採用しています。トルクコンバーターの代わりに湿式多板クラッチを搭載し、ダイレクト感のある素早いシフトチェンジと高い伝達効率を実現しています。トルクコンバーターに見られる損失を低減し、軽量化も相まってレスポンス向上に貢献しています。シフトダウン時の自動ブリッピング機能やレーススタート機能によってダイナミックな走りも愉しめます。さらに、高速走行時などにアクセルから足を離すとエンジンとトランスミッションを切り離して燃料消費を抑えるセーリング機能の採用によって燃費を優先する「Comfort」、よりスポーティなドライビングが愉しめる「Sport」「Sport+」「RACE」、滑りやすい路面を安全に走行する「Slippery」、様々なパラメーターを個別に設定できる「Individual」の 6 つのモードを設定しました。

また、シフトダウン時に一速飛ばしたギアを選択したり、自動ダブルクラッチ機能など効率良くシフトチェンジを行います。

走行性能は、0-100km/h 加速 4.9 秒、最高速度 275km/h と、高いレベルを実現しています。

サスペンション

SL 43 は、きわめて軽量かつ可変ダンピングシステムを搭載した高性能なアルミニウム製ダンパーと軽量コイルスプリングを搭載した新開発 AMG RIDE CONTROL サスペンションを標準装備しています。フロントには、メルセデス AMG の量産車としては初めて、5 本のリンクをホイールの内側にすべて収めたマルチリンク式が採用されており、そのため運動学性能が大幅に向上しました。ホイールをコントロールする部分とサスペンション機能を受け持つ部分を相互に独立させることで、高い横加速度を可能としつつ、ステアリングシステムに対する駆動力の影響を最小限に抑えています。リアサスペンションにも、5 リンク式が採用されています。

新型 SL ではバネ下質量を抑える観点から、前後アクスルに搭載されたすべてのサスペンションリンクとステアリングナックル、ハブキャリアを鍛造アルミニウム製としています。マルチリンク式は、弾性による動きを最小限に抑えつつ各ホイールを制御するとともに、キャンバーおよびトレッドの安定性が高いことから、高いコーナリングスピードを可能とするほか、限界に近い状況のコーナリングにおいて最大限の接地性を確保します。その結果、優れた横方向運動特性や高速走行時の操縦安定性に加え、横風や路面の凹凸、摩擦係数の変動といった外部からの影響に対する優れた反応が実現しました。リアハブキャリアにダンパーをきわめてダイレクトに接続することで、振動やホイール荷重変動を低減しています。ホイールをコントロールする部分とサスペンション機能を受け持つ部分を相互に独立させることで、高い横加速度を可能としつつトルクステアが最小限に抑えられており、快適性が向上しています。

軽量コイルスプリングは新たに開発されたもので、特殊な焼き戻しにより、性能を損なうことなく軽量化することに成功しました。製造の過程には、今回初めてスプリングパッドをスプリングに接着する方法が採用されています。スプリング 1 本当たり約 0.2kg の軽量化を実現しました。

軽量化対策として、前後アクスルのトーションバースタビライザーに工夫が加えられました。トーションバーの肉厚を変化させて軽量化を図ったもので、このために

1次材料は、特殊な引き抜き加工により車両への装備後の荷重にぴったり合わせて加工されています。最大肉厚となっているのは、最大荷重がかかるために要求されるラバーマウントの部分のみとなっています。

2個のバルブを備えた減衰力調整可能なアダプティブダンパー

SL 43 には、減衰力特性を調整できる AMG の最新世代ダンパーが標準装備されています。いわゆるプレッシャーリリーフバルブを各ダンパーに 2 個ずつ使用するもので、この無段階制御バルブによって減衰力を変化させる範囲をはるかに大きくすることができます。一方のバルブは伸び側ダンピング、つまりホイールが車体から遠ざかる動きをする際に発生する力の制御を行い、他方はホイールが車体に近づく動きをする際の縮み側ダンピングを制御するものです。なお、伸び側と縮み側の減衰力特性は相互に独立に制御されます。詳しく言えば、これによりダンパーのいわゆるソフトな特性を薄める一方、ハードな特性をいちだんと際立たせることができるようになりました。したがって、ボディはよりきめ細かく衝撃に反応し、路面からの入力から隔離されることとなります。同時に、伸び側バルブと縮み側バルブの制御がさらに洗練された（互いに独立の無段階制御）ことで、ボディは可能なかぎり最良の形で安定化されます。以上の方式によって、快適性を高めながら、同時にまたいちだんとスポーティなドライビングダイナミクスを実現することが可能になりました。

サスペンション制御装置では、データ（加速センサーやスピードセンサーのデータを含む）を解析し、各輪に対する減衰力を数ミリ秒で調整して状況に適合させます。2 個の調整バルブを使用することで、ホイール振動の範囲全体にわたって減衰力調整を行うことができるようになりました。バルブに特殊な設計を施したことにより、ダンパーは路面や走行条件の変化に対して速やかに、そして感度よく反応します。

サスペンションの基本設定は、AMG ダイナミックセレクトのドライブモードにより選択することが可能で、例えば、最大限の運動性能をもたらす「Sports+」モードから、ゆったりとしたクルージングが楽しめる「Comfort」モードまで、ボタンひとつで切り替えることができます。これに加え、ドライブモードとは独立にチューニングを 3 段階で調整可能な専用ボタンも設けています。

ドライブモード

AMG ダイナミックセレクトには「Slippery」（滑りやすい）、「Comfort」、「Sport」、「Sport+」、「Race」、「Individual」の 6 モードがあり、これを切り替えることで、クルマの特性を快適性重視からダイナミックな設定まで広い範囲にわたって変化させることができます。

いずれかを選択すると、多くの関連するパラメーターが変更されます。

- パワートレイン：アクセル特性、シフト時間、シフトタイミング（「リデュースト」、「モデレート」、「スポーツ」、「ダイナミック」の 4 種類の設定による）
- AMG ダイナミクス：各輪のダンパー特性、ステアリング特性、ESP®追加機能などのアジリティ関連機能（「ベーシック」、「アドバンスト」、「プロ」、「マスター」の各レベルによる）
- エグゾーストシステム：サウンド機能の音質や性格（「バランスト」または「パワフル」）
- サスペンション：「Comfort」、「Sport」、「Sport+」

ドライブモードは以下のとおり。さまざまな走行状況やドライバーの好みに合った走りをお届けします。

- Slippery: パワーを落とし、トルクカーブをフラットに保つことで、滑りやすい路面や凍結路面に対応するモード。具体的には、滑らかなギアチェンジを行うこと、シフトアップタイミングを早めることにより、安定性重視の走りを実現します。
- Comfort: 快適かつ低燃費の走りをサポートするもので、そのためにシフトアップのタイミングを大幅に早めるほか、サスペンションとステアリングの設定では快適性を強調。また、ECO スタートストップ機能も作動します。
- Sport: スポーティな特性を持つモード。ドライバーのアクセル操作に対してより俊敏に反応するほか、シフト時間が短くなり、シフトダウンのタイミングが早まります。さらに、ブリッピング機能により、通常よりはるかにエモーショナルなギアシフトが行われます。サスペンションとステアリングもよりダイナミックな設定となります。
- Sport+: きわめてスポーティな特性。スロットルレスポンスがさらに鋭くなるほか、シフトダウン時のブリッピング機能のエンジンサウンドが強調され、シフトアップ時にはシリンダー抑制による目的に沿ったトルクコントロールによってシフト時間が最適化されます。また、アイドリングの回転数を高め、より速やかな発進を可能にします。サスペンション、ステアリング、パワートレインはいっそうダイナミックな設定となります。
- Individual: 個々のパラメーターを個人の好みに応じて選択・保存できるモードです。また、パワートレイン設定を「リデュースト」または「モデレート」にすると、セーリング機能も使えるようになります。
- Race: レース用サーキットでの走行に適したモードです。
(サーキット走行専用のため、公道では使用しないでください。)

アジリティと走行安定性の両立

新型 SL は、AMG ダイナミックセレクト ドライブモードの 1 つの機能として、AMG ダイナミクスを搭載しています。AMG ダイナミクスは統合型車両運動制御システムとして、全輪の制御やステアリング特性、ESP®の追加機能に対してアジリティを強化する介入を行うことで ESP®の車両安定化機能を拡張するものです。例えば、速いスピードでコーナリングする場合、短いブレーキ介入をコーナー内側の後輪に対して行うことで、車両の垂直軸まわりに所定のヨーモーメントを発生させ、反応よく正確にコーナーに進入できるようにします。[AMG ダイナミクスのレベル設定は、]安全性を大きく重視するものからきわめてダイナミックなものまで、広い範囲をカバーしています。

ドライブモードを選択すると、「AMG DYNAMICS」のシンボルがメディアディスプレイに表示されます。

- 「ベーシック」レベルは「Slippery」と「Comfort」の 2 つのドライブモードに割り当てられるもので、この場合はヨーを強く抑制した、きわめて安定したハンドリング特性となります。
- 「アドバンスト」レベルは、「Sport」モードで起動し、中立的なバランスの取れた車両特性となります。ヨー抑制が緩和されるほか、ステアリングを切る角度が小さくて済むようになり、アジリティが強化されることで、ワインディングロードなどでのダイナミックなドライビングをサポートします。
- 「プロ」(プロフェッショナルの略)は「Sport+」モードに割り当てられるもので、ドライバーに対するダイナミックなドライビングのためのアシストがいっそう強化され、コーナリング時のアジリティと路面フィードバックがさらに高まります。

なお、ドライブモードの「Individual」では、AMG ダイナミクス の 4 レベル（「ベーシック」、「アドバンスト」、「プロ」、「マスター」）をドライバーが自分で選択することができます。

エアロダイナミクス

新型 SL の開発では、優れた空力効率を達成することが重点目標の 1 つとなりました。具体的には、空気抵抗の低減と揚力の低減を完璧なバランスで実現することを意味します。この面では、メルセデス AMG がモータースポーツで培った幅広いノウハウが大いに寄与しています。前後に設けられた、エアロダイナミクスに関係するさまざまな能動的に機能するアイテムは、エクステリアデザインに完璧に一体化されています。そのほか、きめ細かな工夫を施すことで、空気抵抗係数=Cd 値は 0.31 にまで低減されました。オープントップのスポーツカーとしては非常に優れた値です。この優れたエアロダイナミクスにより、低燃費と安定したハンドリングが実現しました。

走りの安定性、空気抵抗、冷却、ウインドノイズ—SL のエアロダイナミクスはこのように複雑な要件を満たしています。バランスの取れたエアロダイナミクスによって、高速での突然の回避操作などで生じる危険を軽減することが可能になったほか、ドライバビリティが向上するとともに、優れた効率が得られ、ウインドノイズも低いレベルに抑えられています。

ロードスターで特に難しいのは、ソフトトップの開閉状態にかかわらず空力バランスを均等に保つこと。クルマとしての性格やドライビング特性は常に不変でなければなりません。加えて、サイドウィンドウを下げたり、ウインドディフレクターを使用したりして条件が変わってもノイズレベルが大きく変わらないことが求められます。

エアロダイナミクスを改善する技術的に重要な装備として、アクティブエアコントロールシステム「エアパネル」が挙げられます。上部エアインテーク奥に電子制御式の水平ルーバーを備えており、これをアクチュエーターモーターの働きで開閉することにより、気流を導くことにより空力性能を高めます。

これらのルーバーは、高速走行中も含めて通常は全て閉じており、空気抵抗を低減します。あらかじめ決められたコンポーネントが一定の温度に達し、特に大量の冷却気が必要となった時にのみルーバーを開き、各種熱交換器へ流れる空気の量を最大限に高めます。これにはきわめて高度かつ高速な制御が要求されます。

もう 1 つ、能動的に機能する空力コンポーネントとして、SL のシルエットにシームレスに一体化されたリトラクタブルリアスポイラーがあります。これは、走行状態によって角度を変えるものですが、その場合、制御ソフトウェアは、車速や前後方向および横方向の加速度、操舵速度など数多くの項目を考慮に入れてスポイラーの位置を決定します。

スポイラーのポジションは 5 段階に設定されており、車速 80km/h 以上で展開し、操縦安定性を最適化したり、空気抵抗を低減したりします。積極的なドライビングを検知した場合は、最大角度のポジションへ移行し、ダイナミックかつ安全な走行をバックアップします。

- ポジション 0 (格納状態)、角度マイナス 11 度、0~80km/h: リアスポイラーはトランクリッドのデザインと完全にひとつとなり、停車時や低速走行時の外観をすっきりとしたものにします。スポイラーの展開・格納を行う機構は、駐車中には汚れが付着したり異物が侵入したりしないよう保護されます。
- ポジション 1、角度プラス 6 度、80~140km/h: 新型 SL の空気抵抗が最も小さく(ポジション 0 よりも小さい)、可能なかぎり最高の効率と低燃費を実現します。

- ポジション 2、角度プラス 11 度、140～160km/h: 中速域以上での、小さな空気抵抗と優れた操縦安定性との間の最適なバランスを実現します。
- ポジション 3、角度プラス 17 度、160km/h～最高速度: 車両のトップスピードに至るまでの、空気抵抗の小ささとハンドリングの安定性の間の最適なバランスを実現します。
- ポジション 4、角度プラス 22 度、「ダイナミックポジション」、120km/h～最高速度、きわめてダイナミックな走りが検知された場合: 最大限のダウンフォースを生み出すことで、最高のロードホールディングを確保。同時に、最高の走行安定性を実現します。また、走行状況にかかわらず、ドライバーがステアリングホイールに配置された AMG ドライブコントロールスイッチの液晶表示ボタンを押すことで、スポイラーをこの位置まで展開させることも可能です。

MBUX(メルセデス・ベンツ ユーザー エクスペリエンス)

新型SLには、12.3インチのワイドディスプレイを採用するコックピットディスプレイと、11.9インチの縦型メディアディスプレイの2画面を標準装備しています。

また、2018年から順次各モデルに搭載し、熟成が進められてきた、対話型インフォテインメントシステム「MBUX」が、さらに進化しました。ボイスコントロールは「Hi, Mercedes」をキーワードとして起動します。音声認識機能は多くのインフォテインメント機能(目的地入力、電話通話、音楽選択、メッセージ入力・読み上げ、気象情報)に加え、クライメートコントロール、各種ヒーター、照明など多様な機能にも対応しています。また、音声認識だけではなく、タッチスクリーン、ステアリングホイールにあるタッチコントロールボタンでも様々な操作をすることが可能です。ドライバーの好みや運転状況に応じて使い分けることが可能で、安全なドライブに寄与します。

テレマティクスサービス「Mercedes me connect」

自動車通信することによりお客様の利便性を向上する先進的なテレマティクスサービス「Mercedes me connect」は、「安心・安全」と「快適」の側面からお客様のカーライフをサポートします。

「3年間無料、以降7年間自動で継続されるサービス」

- 24時間緊急通報サービス*4: 事故検知時(エアバッグ、シートベルトテンショナー展開時)または車内にあるSOSボタン押下時に、コールセンターが消防に連絡します。
- 24時間故障通報サービス: ツーリングサポートが必要な際に、meボタンを押すとツーリングサポートセンターにつながります。
- リモート(車両)ステータス確認: 車両の走行距離等の状態をアプリ等で確認できます。
- Send2Car: スマートフォンから、ナビゲーションの目的地を遠隔設定できます。

*4: 別途別途ボッシュサービスソリューションズとの契約が必要です。

「3年間無料のサービス」(有料で継続可)

- リモートドアロック&アンロック: スマートフォンの操作で車両ドアのロック、アンロックができます。
- 駐車位置検索: 駐車した車両の位置をアプリの地図上に表示します。
- オフストリートパーキング(オンライン駐車場情報): 駐車場の場所だけではなく空車情報もオンラインでナビゲーション地図上に表示します。

ラインアップ

メーカー希望小売価格(消費税込み)は以下の通りです。

モデル	ステアリング	パワートレイン	メーカー希望小売価格*5 ()内は消費税抜き車両本体価格
メルセデス AMG SL 43 (BSG 搭載モデル*6)	左/右	2.0L 直列 4 気筒 ターボ	¥16,480,000 (¥14,981,819)

*5: 上記のメーカー希望小売価格は、付属品価格、税金(消費税を除く)、保険料、登録に伴う諸費用を含まない車両本体価格です。また、「自動車リサイクル法」に基づく、リサイクル料金が別途必要となります。メーカー希望小売価格は参考価格です。価格は販売店が独自に定めておりますので、詳しくは各販売店にお問い合わせ下さい。

*6: BSG は Belt-driven Starter Generator の略称です。

メルセデスAMGについて

エーエムジェー AMG は、「モータースポーツこそが技術力の優秀性を何よりも端的に示す」という確固たる信念に基づき、1967年に誕生しました。その名は、創立者のハンス・ヴェルナー・アウフレヒト(Aufrecht)、パートナーのエバハルト・メルヒャー(Melcher)、アウフレヒトの出生地グローザスパツハ(Grossaspach)の頭文字から取られています。当初はメルセデス・ベンツの市販車をベースに独自の改良を施したレーシングマシンを製造し、数々のレースにおいて輝かしい成績をおさめてきました。1988年からはメルセデス・ベンツと本格的なパートナーシップを組み、中核となるモータースポーツ活動を通して培ったレーシングカーテクノロジーとメルセデス・ベンツの最先端技術を結集し、メルセデスのトップパフォーマンスモデルの開発とエンジンの生産を行っています。創業55周年を迎える2022年現在、メルセデスAMGの全世界のポートフォリオは50モデル以上で構成されています。また、パワートレインは4気筒、6気筒、8気筒のガソリンエンジンはもちろんのこと、さらにF1™の技術を採用した高性能プラグインハイブリッド「E PERFORMANCE」、そして電気自動車と、お客様の幅広いニーズに応えるラインアップを揃えています。



メルセデス AMG SL 43 (BSG 搭載モデル)

新型 SL に搭載される安全運転支援システムの詳細説明

「インテリジェントドライブ」

高度化されたステレオマルチパーパスカメラとレーダーセンサーの働きにより周囲の交通状況をよりの確に把握することができるようになり、機能が大きく強化されました。

- ・アクティブディスタンスアシスト・ディストロニック（自動再発進機能付）
- ・アクティブステアリングアシスト

「アクティブディスタンスアシスト・ディストロニック（自動再発進機能付）」は、ステレオマルチパーパスカメラとレーダーセンサーにより、高速道路などの走行時に先行車を認識して、速度に応じて車間距離を調節します。減速が必要な場合、アクセルおよびブレーキを調整してスムーズに減速し、先行車が停止した場合は自車も停止します。また、新たに停止している先行車の検知も可能となりました。先行車および停止中の車両との距離が突然縮まった場合には、警告灯と警告音でドライバーに知らせます。

自動再発進機能も備わり、高速道路での渋滞時に自動停止した際、30秒以内に先行車が発進した場合は、ドライバーがアクセルを踏まなくても自動で再発進します（一般道では3秒以内）。30秒以上停止していた場合は、アクセルを軽く踏む、またはステアリング上のスイッチを使用して再発進が可能です。

「アクティブステアリングアシスト」は、車線のカーブと先行車を、車線が不明瞭な道ではガードレールなどを認識し、車間を維持しながらステアリング操作をアシスト^{*8}します。

*7: アクティブディスタンスアシスト・ディストロニック(自動再発進機能付) 作動速度範囲: 0~約 210km/h
設定可能速度範囲: 約 20~210km/h

*8: 車線が不明瞭な場合のアクティブステアリングアシスト作動範囲: 0~約 130km/h

- ・渋滞時緊急ブレーキ機能

ステレオマルチパーパスカメラとレーダーセンサーで、先行車およびその左右の車線を監視します。突然渋滞の最後尾が現れた場合などに、前走車との衝突の危険を検知します。その左右などに回避スペースが無いと判断すると、即座にブレーキが作動し、衝突回避または被害軽減を図ります。回避スペースがある場合は、ドライバーの回避操作を優先します。ただし、ドライバーが反応しない、または回避操作が遅れて衝突が回避できないと判断した場合には、即座にブレーキが作動します。さらに、渋滞末尾で回避操作を行う空間的余裕がない危険な状況を検知して、通常よりはるかに早い段階でブレーキを作動させる機能も搭載しました。

*9: 作動速度範囲: 約 7km/h~130km/h（他の車線へ回避不可の場合）
作動速度範囲: 約 7km/h~120km/h（他の車線へ回避可能な場合）

- ・アクティブレーンチェンジングアシスト

高速道路を走行時にアクティブステアリングアシストが起動している際に、ドライバーがウインカーを点滅させると 3 秒後に車両周囲を監視しているセンサーが他の車両などとの衝突の危険が無いことを確認し、安全が確認された場合に車線を変更します。

*10: 作動速度範囲: 約 80km/h~180km/h（一般道での利用不可）

・アクティブエマージェンシーストップアシスト

アクティブステアリングアシストが起動している際に、ドライバーが一定時間ステアリング操作を行わない場合、警告灯と警告音によってステアリングを握るよう促し、それでもドライバーがステアリング、アクセル/ブレーキ、タッチコントロールボタンの操作の反応が無い場合は、さらに警告音を鳴らしながら、緩やかに減速して停止します。また、車両停止後は自動的にパーキングブレーキがかかることで、後方からの衝突による二次災害を防止します。

*11: アクティブステアリングアシストが ON の場合に作動します。
また、作動条件や減速力は道路状況や運転状況等により異なります。

・アクティブブレーキアシスト(歩行者/飛び出し/右折時対向車検知機能付)

先行車、前を横切る車両や合流してくる車両、歩行者、路上の物体などとの衝突の危険性を感知すると、ディスプレイ表示や音でドライバーに警告します。必要な場合はシステムが衝突を回避するために強力な制動力を発揮できるようブレーキ圧を高めます。ドライバーが反応しない場合、システムが衝突を避けられないと判断して、最大のブレーキ力で緊急ブレーキが作動します。衝突の回避もしくは被害軽減を効果的にサポートします。なお、交差点での車両飛び出しにも対応します。また、対向車線を横切って右折しようとするときに、対向車線を直進してくる車と衝突する危険がある場合、通常の車速範囲内であればブレーキが作動します*15。

*12: 作動速度範囲: 約 7~250km/h

*13: 歩行者検知機能 作動減速範囲: 約 7~70km/h

*14: 作動速度範囲は、気象条件や道路状況等により変動することがあります。

*15: センターライン(実線、破線、白色、黄色いずれでも可)のある道路で、ドライバーによる進路変更の意思表示があり(ウインカー操作)、かつ車線境界を越えずに車両を停止させることが可能な場合。

・緊急回避補助システム

車両前方にいる車道横断中の歩行者などとの衝突の危険を検知すると、システムが正確なステアリングトルクを計算して、ドライバーのステアリング操作をアシストします。また、回避後の車線復帰も同様にサポートします。

*16: 作動速度範囲: 約 20~110km/h

*17: 本システムはドライバーがステアリングの緊急操作を行うことで作動する機能であり、自動的に作動しません。

・トラフィックサインアシスト

一般道や高速道路を走行中、カメラが制限速度などの標識を読み取り、ディスプレイに表示し、制限速度を超えた際には警告音を出してドライバーに注意を促す機能も搭載します。

*18: 道路標識の検知は道路状況や気象状況、標識の種類等によって正しく作動しない場合があります。

・アクティブレーンキーピングアシスト

フロントウインドウのステレオマルチパーパスカメラが車線を検出し、フロントホイールが走行車線を越えたと判断するとステアリングを断続的に微振動させてドライバーに警告します。ドライバーが反応しない場合はステアリング補正によって車両を車線内に戻そうとします。なお、破線の車線走行時には隣車線の車両もしくは対向車と衝突の危険がある場合にのみ作動します。

*19: 作動速度範囲: 約 60~250km/h

・アクティブブラインドスポットアシスト(降車時警告機能付)

リアバンパー左右のレーダーセンサーにより、車両の斜め後ろのミラーで見えない死角エリアに車両や自転車がいてることを警告します。さらに、30km/h 以上で走行時に側面衝突の危険がある時にはブレーキを制御して、危険回避をサポートします。追い越し車線に移ろうとして斜め後ろにいる車両に気づかなかった時など、ドライバーの不注意によるミスを予防し、安全な走行を支援します。また、イグニッションオフから3分間、障害物が後方から近づくと、サイドミラー外側の警告灯が点灯し、さらにドアを開けようとする、警告音を発することで、死角から近づく障害物と、開けたドアが接触することを防止する「降車時警告機能」を追加しました。

*20: 作動速度範囲: 約 12~200km/h

*21: 自動コース修正作動減速範囲: 約 30~200km/h

・PRE-SAFE サウンド

システムが不可避の衝突を検知すると、車両のスピーカーから鼓膜の振動を抑制する音を発生させ、鼓膜の振動を内耳に伝えることによって、聴覚への影響の軽減を図ります。

ドライバーを支援するその他のシステム

・ドライブアウエイアシスト

車両前方もしくは後方 1m 以内に障害物があり、その方向に進むギアを選択した場合、アクセルを強く踏んでも時速 2km/h 以上の速度が出ず、警告音によりドライバーに誤操作の可能性があることを警告します。

*22: 停止した際に、一旦 P にシフトした後、D か R に入れる必要があります。通常走行中に停止し、P にシフトせずに再発進をする場合は、本機能は作動しません。

*23: 時速 2km/h で走行し、警告にも関わらずドライバーがブレーキを踏まない場合は障害物に衝突します。

*24: 停止した際に障害物から 1m 以上離れている場合、本機能は作動しません。

*25: 傾斜面では本機能は作動しません。

*26: パークトロンニックの機能の ON にした時にのみ作動します。

・360° カメラシステム

フロントグリル、左右のドアミラー、リアライセンスプレート上方に 4 つの広角・高解像度カメラを備え、合成処理された周囲の状況をモニターに表示します。自車を真上から見ているような「トップビュー」など、車両周辺の状況が直観的に把握できます。

・DIGITAL ライト(ウルトラハイビーム付き)

左右のヘッドライトの DIGITAL ライトは、それぞれ照明モジュール 1 つを備えています。このモジュールは 3 個のきわめて強力な LED で構成され、130 万個の微小な鏡により光を屈折させることで照射方向を定めます。このため、片側のヘッドライトあたりの解像度は 130 万画素となりますが、鏡が占める面積は親指の爪ほどの大きさです。

ヘッドライト片側で 130 万のエリアに分割可能な光を照射するため、きわめて正確な配光が可能となりました。明暗の境界や他のすべての適応型照明機能の配光についても精度が大きく高まっており、フォグライトモードやハイウェイライト、シティライトなどの照明が最大限効果的なものとなりました。