



メルセデス AMG GT 4 ドアクーペ

AMG

Press Information

2024 年 1 月 24 日

メルセデス AMG GT 63 S E PERFORMANCE を追加

- ・ F1テクノロジーを採用した駆動システムを採用
- ・ リアにバッテリーとモーターを搭載したプラグインハイブリッドモデル
- ・ バッテリーを直接冷却し優れた性能を維持

メルセデス・ベンツ日本株式会社(社長: 上野金太郎、本社: 千葉県千葉市)は、メルセデス AMG GT 4 ドアクーペのトップパフォーマンスモデル「メルセデス AMG GT 63 S E PERFORMANCE」(以下、GT 63 S E PERFORMANCE)を追加し、本日より全国のメルセデス・ベンツ正規販売店にて発売します。

「メルセデスAMG GT 4 ドアクーペ」は、メルセデスAMG社の独自開発による新たなスポーツカーです。メルセデスAMGのアイデンティティである、究極のハイパフォーマンスを持ちながら、官能的なデザインと快適な室内空間および4ドアの利便性を兼ね備えており、パフォーマンスやデザイン性を追求しながらも、日常生活での使い勝手も妥協したくないお客様のご要望に応えるモデルです。

メルセデスAMG GT 63 S E PERFORMANCEの主な特長

F1テクノロジーを採用した駆動システム

GT 63 S E PERFORMANCE の駆動システムは、4.0L V8 ツインターボエンジンに交流同期モーターと AMG 自社開発の高性能バッテリー、それに AMG のパフォーマンス志向連続トルク可変配分四輪駆動システムの 4MATIC+を組み合わせたもので、4.0L V8 ツインターボエンジンと電気モーターの組み合わせによりシステム出力 620kW (843PS)、最大システムトルク 1,400N・m 以上を発生します。また、0-100km/h 加速をわずか 2.9 秒、200km/h まで 10 秒未満、最高速度は 315km/h に達します。

出力 150kW(204PS)の交流同期モーターはリアアクスルに搭載されており、電動シフト式 2 速トランスミッションおよび電子制御式リミテッド・スリップ・デフとともにコンパクトなエレクトリックドライブユニット(EDU)にまとめられています。専門的には P3 ハイブリッド(変速機内あるいは変速機よりも下流に電機モーターを置く)と呼ばれるレイアウトです。軽量の高性能バッテリーもリアアクスル上方に搭載されています。このコンパクトな設計レイアウトには次のメリットがあります。

- 電気モーターがリアアクスルを直接駆動するため、動力をよりダイレクトにトラクションに変換でき、発進時や加速時、追い越し時などに追加的な加速力（ブースト）を得ることができます。
- 電気モーターのパワーはその性質上、最大トルクが瞬時に立ち上がるため、きわめて俊敏な発進/加速が可能となります。
- 電子制御式リミテッド・スリップ・デフが一体化されているので、後輪左右へも駆動力が適正配分されることから、例えばコーナー出口での再加速時のアジリティがさらに向上したほか、トラクションが確実に確保されるので高い走行安全性も実現しています。
- リアアクスルのスリップ量が増えると、4 輪のトラクションバランスを高めるため、電気モーターの駆動力が必要に応じてフロントホイールにも伝達されます。この作動は、トルク連続可変配分式四輪駆システムがプロペラシャフトとフロントホイールのドライブシャフトを介して機械的に行います。
- EDU をリアアクスルに直接取り付けることで、車両の前後重量配分とアクスル荷重配分が改善されて、ハンドリング性能の向上に寄与しています。
- 回生ブレーキによる熱エネルギーの回収は、エンジンおよびトランスミッションによる機械損失、油圧損失をシステムとして最小限に抑える AMG のコンセプトにより、きわめて高い効率を実現します。
- リアアクスルの自動変速式 2 速トランスミッションは、俊敏な発進から高速走行時の安定的な連続出力に至るまで、広い範囲をカバーできます。2 速への切り替えは、電気モーターの最高回転数である 1 万 3,500rpm に相当する車速約 140km/h に達するまでの間に、電動アクチュエーターによって行われます。

AMG 高性能バッテリー

AMG ハイパフォーマンスバッテリー (HPB) の開発は、メルセデス AMG ペトロナス F1 チームが使用している F1 ハイブリッドレーシングマシンの、きわめて苛酷な条件下で実証済みの先進テクノロジーを元に進められました。AMG 高性能バッテリーは、高出力を頻繁に繰り返し発生できる能力と軽量構造を兼ね備えることで、クルマの総合的なパフォーマンスを高めています。さらに、充電速度が速いことと出力密度が高いことも特長で、これによって、アップダウンのあるワインディングを高速走行する場面などでは、上りでただちに 100% のパワーを引き出すことができる一方、下りでは強力な回生ブレーキが実現できます。

定格出力 70kW、最高出力 150kW

GT 63 S E PERFORMANCE に搭載されるハイパフォーマンスバッテリー容量は 6.1kWh で、定格出力 70kW、最高出力 150kW (10 秒間) を発揮します。また、わずか 89kg と軽量であることから、出力密度は 1.7kW/kg と高い値となっています。このバッテリーは、航続距離を最大化することより、速やかな放電と充電を行えることを重点に設計されたものですが、EV 走行可能距離も 12km^{*1} と実用的なレベルを確保しており、例えば深夜や早朝の住宅地などでは静かに排出ガスを出さずに走行することができます。

*1: EV 走行換算距離 (等価 EV レンジ、WLTC モード)

バッテリーセルを直接冷却

この AMG 400V バッテリーが高性能を実現する土台となっているのが、革新的な直接冷却方式です。非導電性の液体をベースとする高度な冷却液を循環させて 560 個のセルすべてを個別に直接冷却する方式を初めて採用し常に最適な作動温度に保たれます。

直接冷却方式を採用するために、厚さわずか数ミリという新しい薄型冷却モジュールを開発しました。約 14L の冷却液を高性能電動ポンプでバッテリーの上から下まで全体に循環させて各セルを冷却するとともに、バッテリーに直接取り付けられた油水分熱交換器内も通過します。こうして熱は車載の 2 つの低温 (LT) 回路の一方に伝えられ、そこからまた車両のフロントにある LT ラジエーターに伝わって、そこで外気中へ放出されます。バッテリー内の熱分布を均一に保つように考えられたシステムです。

その結果、バッテリー温度は充放電の頻度に関係なく、平均 45°C という最適な動作温度範囲内に常に保たれます。高速走行時などバッテリーが高温となる過負荷時には、直接冷却によって温度を下げる保護メカニズムが設けられています。AMG ハイパフォーマンスバッテリーはサーキットでハイブリッドモードによる高速走行を行うなど、加速 (バッテリーが放電する) と減速 (バッテリーが充電される) が頻繁に発生する場合でも優れた性能を維持します。

出力密度がきわめて高いセルの使用は、有効な直接冷却があつて初めて可能になります。セルを個別に冷却する直接冷却方式により、バッテリーシステムはきわめて小型軽量なものとなりました。さらに軽量かつ強固な衝突構造を備えるアルミニウム製ハウジングを採用したことも、軽量化が実現できた要因のひとつです。この衝撃吸収構造により最高水準の安全性が確保されました。

AMG ダイナミックセレクト

AMG ダイナミックセレクトには「Electric (電動)」、「Comfort」、「Sport」、「Sport+」、「RACE」、「Slippery (滑りやすい)」、「Individual」の 7 つのモードがあり、新しい駆動技術に合わせて精密な設定が施されているため、GT 63 S E PERFORMANCE の特性を効率重視からダイナミックなものまで広い範囲にわたって変化させることができます。ドライブモードによって、駆動システムとトランスミッションのレスポンス、ステアリング特性、サスペンションの減衰特性、サウンドなど、主要なパラメーターが変更されます。モードの選択は、センターコンソールのロッカースイッチまたは AMG ドライブコントロールスイッチで行います。

通常、GT 63 S E PERFORMANCE は、電気モーターが駆動できるだけのバッテリー残量があれば、ドライブモード「Comfort」で静かに発進します (「サイレントモード」)。エンジンスタートボタンを押し、コックピットディスプレイには「Ready」のアイコンが現れ、GT 63 S E PERFORMANCE が走行できる状態であることを示します。さらに、室内には AMG ならではのパワフルに響く始動音がスピーカーから流れます。発進可能な状態にあることを音でもフィードバックする機能です。あとはアクセルペダルを軽く踏むだけでクルマは動き始めます。

電気モーターのみで走行する場合は、車速に応じて変化する専用の低周波 AMG サウンドを前後のスピーカーから車外に発することで、GT 63 S E PERFORMANCE が近づいていることを周囲に対して知らせます。室内でもわずかに聞き取れるので、乗員向けのフィードバックにもなります。この AMG サウンドは約 50km/h まで発生し、その後は徐々に音量が小さくなっていきます。

50km/h 以上では、センターコンソールまたはステアリングホイールのサウンドボタン（周波数の波形記号が表示されたボタン）により、「バランス」と「パワフル」の 2 種類のサウンドエクスペリエンスを選択できます。エンジンが始動すると、すでに選択している設定に応じてエグゾーストサウンドが変化します。

- ドライブモード「Electric」: EV の走りに焦点を合わせたモードです。発進から 130km/h まで電気モーターのみでの走行が可能で、エンジンはその間は常に OFF となります。電気モーターは AMG のパフォーマンス志向 4MATIC+のコンポーネントに機械的に接続されていることから、いつでも四輪駆動とすることができます。例えば、後輪が突然大きくスリップすると、電気モーターの動力はプロペラシャフトとドライブシャフトを介して前輪にも伝えられます。バッテリーが消耗してしまった場合や、ドライバーがより大きなパワーを要求する場合には、インテリジェント走行制御により「Comfort」モードに切り替わり、エンジンが始動して駆動力を確保します。
- ドライブモード「Comfort」: 発進は、ほとんどの場合電気モーターで行い、その後はエンジンと電気モーターを状況に応じて使用します。例えば住宅地や都市中心部などを低速で走る場合には EV 走行、郊外道路や高速道路では両方を使用するハイブリッド走行となります。これにより全体としてバランスの取れた、燃費節約型の走りとなります。AMG スピードシフト MCT 9 速トランスミッションが早めにシフトアップを行うセッティングになることもこれに一役買っています。サスペンションとステアリングの設定は快適性を重視した設定です。
- ドライブモード「Sport」: エンジンと電気モーターを使って発進し、その後は状況に応じて両者を組み合わせて使用します。電気モーターはより大きなブースト効果として働きます。アクセルのレスポンスがより俊敏となるほか、シフト時間が短縮され、シフトダウンのタイミングも早まるため、スポーティな乗り味が強調されます。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。
- ドライブモード「Sport+」: エンジンと電気モーターで発進し、その後は状況に応じて両者を組み合わせて使用します。電気モーターのブースト性能はいっそう高められます。スロットルレスポンスがさらに鋭くなるほか、シフトアップ時には瞬間的にシリンダーを停止する制御によりシフト時間が最適化されるため、きわめてスポーティな特性へと変化します。また、アイドリングの回転数を高め、より素早い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。
- ドライブモード「RACE」: サーキットできわめてダイナミックな走行を楽しむためのモード。すべての項目がパフォーマンスを最大限に高めるセッティングとなります。発進はエンジンと電気モーターで行い、その後は状況に応じて両者を組み合わせて使用します。強力な加速を行う場合は、電気モーターが最大のブーストパワーを発揮してエンジンを補助します。パワーがあまり必要とされない状況ではバッテリー充電を積極的に行い、利用できる電力量を最大限保ちます。
- ドライブモード「Slippery」: 滑りやすい路面を安全に走れるよう、パワーを落とし、トルクカーブをフラットに保ちます。電気モーターのみでの走行と回生ブレーキ調整はできなくなります。
- ドライブモード「Individual」: ドライブ、トランスミッション、AMG ダイナミクス、サスペンション、ステアリング、エグゾーストシステムの設定を個別に選択して組み合わせることができます。

ハイブリッド駆動は、車両運動特性の制御にも役立っています。いずれかのホイールのスリップが過大に増加すると、ESP®によるブレーキ介入に代えて、電気モーターによるトラクション制御を行います。具体的には、リアのリミテッド・スリップ・デフを介して後輪に伝達される電気モーターの駆動トルクを制御システムにより低減するもので、このため ESP®の介入は基本的に不要となり、限界付近でようやく介入することになります。ESP の介入を限定的にすることにより、エンジンの出力を絞る制御が最小限となるため、エンジンの高トルクを保ったままのドライビングが可能となります。さらに、ブレーキング時に通常は失われてしまう熱エネルギーを再生してバッテリーを充電することも可能です。

回生ブレーキの強さは 4 段階選択式

高性能バッテリーが直接冷却により約 45°C の最適な温度範囲に常に保たれることで、回生ブレーキについても最適化が可能となりました。通常のシステムでは、回生ブレーキのレベルが高くなるとバッテリーの温度が大きく上昇することから、回生量を制限しなければならないことが難点となっています。

回生ブレーキは、アクセルから足を離す、すなわちブレーキペダルを踏まない空走状態でスタートします。このときバッテリーが充電されることで大きな制動力が発生し車両は減速できるので、摩擦ブレーキによるブレーキパッドの摩耗が軽減されます。また、回生ブレーキの強さや交通状況によっては、摩擦ブレーキをまったく使わずに制動できる場合もあります。回生ブレーキの強さは 4 段階に分かれており、右側の AMG ドライブコントロールスイッチで切り替えることができます。これは、「Slippery」モード以外のすべてのドライブモードに適用されるもので、選択されているドライブモードに応じて異なる設定でエネルギー回収が行われます。また、ドライブモード「RACE」の際には、回生ブレーキの強さが自動的に標準設定になり、限界域においてドライバーがコントロールしやすいブレーキ性能を実現します。

ツインスクロールターボチャージャーを 2 つ搭載した AMG 4.0L V8 ツインターボエンジン

GT 63 S E PERFORMANCE が搭載する AMG 4.0L V8 ツインターボエンジンは、最高出力 470kW (639PS)、最大トルク 900N・m のパワーユニットです。しかも、最大トルクを 2,500~4,500rpm と広い回転域で発生します。こうした特性により、発進時点から 320N・m の最大トルクを発生する電気モーターとの相性抜群なエンジンとなっています。

高出力の実現にも寄与する 2 個のツインスクロールターボチャージャーは、低回転域での最適なレスポンスと、中高回転域での力強いパワーの伸びを両立させています。また、タービンハウジングが 2 つに分割され、並行するフローポートとなっています。これに加えてエグゾーストマニホールドも 2 本に分かれているため、タービンホイールに働く排出ガスの運動量を個別に制御することが可能となっています。一方のエグゾーストマニホールドには、同一シリンダーバンクの 1 番目および 2 番目のシリンダーからの排気が、他方には 3 番目および 4 番目のシリンダーからの排気が、それぞれ供給されます。これは、シリンダー間の相互干渉を防いでガスサイクルを改善するためのもので、これにより排圧が低減され、排気の抜けが改善されます。

電装品に電力を供給する BSG

BSG (ベルトドリブン・スターター・ジェネレーター) は、ジェネレーターとスターターを 1 つのモーターに統合したもので、出力は 10kW (14PS) となっています。エンジンを始動させるほか、例えば、赤信号停車時に高電圧バッテリーの充電レベルが低電圧の車載電気システムをサポートするのに十分でない場合などに、クライメートコントロールやドライビングライトなどの電装品に対して基本的な電力を供給します。なお、この BSG は 400V 高電圧電気システムに組み込まれているため、レスポンスがきわめて良好です。

サスペンション: AMG RIDE CONTROL+エアサスペンションを標準装備

AMG RIDE CONTROL+エアサスペンションは、セルフレベルリング機構付きマルチチャンバーエアサスペンションをベースに、減衰力特性の調整が可能な電子制御アダプティブダンパーと組み合わせたシステムで、ダンパーにはプレッシャーリリーフバルブを2個採用しています。1つはダンパーの伸び側で発生するリバウンドダンピングを制御するバルブ、もう1つは縮み側で発生するコンプレッションダンピングを制御するバルブです。これにより、ダンパーの伸び側と縮み側をそれぞれ制御することが可能となりました。最小減衰力と最大減衰力の幅を広げ、制御マップの柔軟性をさらに高めることで、快適性を高める一方で、スポーティなドライビングダイナミクスの両立を実現しました。

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、ボタンを押すだけでハンドリング特性を変更できます。例えば、「Sport+」モードではきわめてダイナミックな設定、「Comfort」モードでは滑らかなクルージング向けの設定となります。これに加え、ドライブモードとは独立したチューニングを 3 段階で調整できる専用のボタンも設けています。

GT 63 S E PERFORMANCE はこのほか、統合型車両運動特性制御システムの AMG ダイナミクスも搭載しています。ESP®(エレクトロニック・スタビリティ・プログラム)の制御戦略や、四輪駆動、電子制御式リミテッド・スリップ・デフ(リア)を最適化することで、車両の安定性を損なうことなくアジリティを高めるものです。

AMG ダイナミクスで特に注目すべき点は、クルマがどのように反応すべきかを判断する能力を備えていることです。そのためにシステムは、速度や横方向加速度、ステアリングの舵角、ヨーレートなどを検出するセンサーを利用します。高度なフィードフォワード制御を行うことで、ドライバーの入力やセンサーからのデータをもとに、ドライバーが望む車両挙動を先取りします。しかもシステムの介入が乗員に気づかれたり、不快に感じられたりすることはありません。優れたコーナリング性能と最適なトラクション、それに高い安定性を伴う非常に信頼性の高いドライブフィールを得ることができます。

- AMG ダイナミクス「ベーシック」は、ドライブモードの「Comfort」と「Electric」に割り当てられるもので、ヨーを強く抑制した、きわめて安定した走りとなります。
- 「アドバンスト」は「Sport」モードで起動し、中立的なバランスが保たれます。ヨー抑制が緩和されるほか、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)」は「Sport+」モードの一部で、ダイナミックなドライビングのためのアシストがもっとも強化され、コーナリング時の俊敏性と路面からのフィードバックがさらに高まります。
- 「マスター」は、ドライブモード「RACE」と組み合わせられるもので、サーキットでダイナミズムとドライビングの楽しさを満喫したいというドライバー向けの設定です。基本的にはわずかにオーバーステア傾向となり、よりダイレクトなステアリング、いっそうクイックな回頭性といった特性を備えた車両バランスを実現します。これにより、最大限の俊敏性を実現するとともに、走行性能を最大限に引き出します。「マスター」モードを起動するには、センターコンソールの専用ボタンを使って、ESP®を「ESP® SPORT Handling」または「ESP® OFF」に切り替えます。

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可能です。

リア・アクスルステアリング

リア・アクスルステアリングは、最大 1.3 度の角度まで動作します。最大 100 km/h の速度域では前輪と逆方向に作動します。これは、ホイールベースの仮想的な短縮につながり、俊敏なターンインが可能となります。また、U ターンや駐車時には回転半径が小さくなるため、取りまわしが容易になります。さらに、100 km/h を超える速度域では、後輪は前輪と同方向に作動します。ホイールベースの仮想的な延長は、運転の安定性にプラスの効果をもたらします。リア・アクスルステアリングの応答は、選択した AMG ダイナミックセレクトドライビングモードによって異なります。

AMG カーボンセラミックブレーキ

GT 63 S E PERFORMANCEには、AMG カーボンセラミックブレーキを標準装備しています。キャリパーは前がブロンズカラーの 6ピストン固定式、後がシングルピストンのフローティング式となっています。高度なドライビングダイナミクスに合わせて変更が加えられたもので、カーボンセラミック製のディスクのサイズが前 420×40mm、後 380×32mm と、ガソリンエンジンのみを搭載したモデルよりも大型化されています。苛酷な使用条件下でのきわめて短い制動距離と最大限の安定性、耐フェード性が特長で、しかも耐摩耗性が高い上、レスポンスにも優れています。さらに、軽量材料を採用することで、バネ下重量も低減されています。快適機能としては、ヒルスタートアシストのほか、ウェットコンディションで役立つプライミング/ドライブレーキ機能を備えています。

その他の装備

乗員確認通知システムを標準装備

乗員確認通知システムは、リアのドアが一定時間開いていることを認知すると、後席に人などが乗車したと認識し、自動的に設定されます。システム設定時、イグニッションをオフにした後にリアのドアが開かない際、運転席ディスプレイに「車内にまだ人やペットはいませんか？」とメッセージが表示されます。また、システム設定中にリアのドアが一定時間開くと、人などが降車したと認識し、自動的に解除されます。

最新世代の AMG パフォーマンスステアリングホイールを標準装備

ドライビングに集中しながら各種メニュー操作が可能な AMG ドライブコントロールスイッチを備えた AMG パフォーマンスステアリングを標準装備しています。

メーカー希望小売価格(消費税込み)は以下の通りです。(MP:202401)

モデル	ステアリング	エンジン	メーカー希望小売価格*2 ()内は消費税抜き車両本体価格
メルセデス AMG GT 43 4MATIC+ (ISG 搭載モデル)	右	3.0L、直 6 直噴 ツインターボ	¥ 15,650,000 (¥ 14,227,273)
メルセデス AMG GT 53 4MATIC+ (ISG 搭載モデル)		+マイルド ハイブリッド	¥ 20,600,000 (¥ 18,727,273)
メルセデス AMG GT 63 S E PERFORMANCE	左/右	4.0L、V8 直噴 ツインターボ +プラグイン ハイブリッド	¥ 33,400,000 (¥ 30,363,637)

*2: 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。販売店が価格は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。

なお、GT 63 S E PERFORMANCEにも、新車購入から3年間、一般保証修理/定期メンテナンス(点検整備の作業工賃・交換部品)/24時間ツーリングサポート/地図データ更新が無償で提供される走行距離無制限の保証プログラム「メルセデス・ケア」が適用されます。新車登録日から6年間または総走行距離 10万km到達時のいずれかまで高電圧バッテリーを無償で交換または修理する特別保証をご用意しております。

さらに、メルセデス・ケア終了後も引き続き2年間、一般保証修理や24時間ツーリングサポートをご利用いただける有償のサービスプログラム「保証プラス」をご用意しています。

メルセデスAMGについて

^{エー・エム・ジー}
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2023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 GT 63 S E PERFORMANCE(欧州仕様)

「メルセデスAMG GT 4ドアクーペ」の特長

メルセデス AMG GT 4ドアクーペのシャーシの開発には、モータースポーツの分析およびシミュレーションの手法が採用され、最大のパフォーマンスを確保すべく、適切な箇所に補強を実施しました。フロントセクションは非常に剛性が高く、正確なステアリングとフィードバックをドライバーにもたらしめます。中央部からリアエンドは、ガセットやクロスメンバーを追加、ラゲッジフロア部に CFRP を採用するなど軽量、高剛性を実現しています。

「メルセデス AMG GT 4ドアクーペ」は、快適な後席環境や積載性を確保する一方、メルセデス・ベンツの「Sensual Purity(官能的純粋)」というデザインの基本思想にのっとり、官能的なスタイリングに仕上げられています。また、AMG GT ファミリーであることが、はっきり分かるようなスポーティさを兼ね備えています。

フロントは、伝統的なクーペの構造的特徴であるロングボンネットと二つのパワードームが採用されています。さらに、上下方向に細く、幅の広いデザインのマルチビーム LED ヘッドライト、AMG のトップモデルが纏う、縦にルーバーが入った AMG 専用ラジエターグリル、逆スラントした「シャークノーズ」、流麗な「A ウイング」デザインなど、AMG GT ファミリーならではのパフォーマンスを感じさせるデザイン要素をふんだんに盛り込んでいます。

リアにも上下方向に細い LED リアコンビネーションランプやリトラクタブルリアスポイラーなど AMG GT ファミリーの特徴が表現されています。角形のデュアルエグゾーストエンドは「GT 63」専用です。(「GT 43」と「GT 53」には円形のデュアルエグゾーストエンド)

サイドはサッシュレスウィンドウと後方に向けて大きく傾斜した上下方向に細いウインドスクリーンを採用し、4 ドアの利便性を持ちながら、クーペの流麗なルーファインも保っています。ワイドなリアのショルダー部は「メルセデス AMG GT 4 ドアクーペ」のアスレチックでスポーティな志向を表現するとともに、リアトレッドの拡大に寄与します。

「メルセデス AMG GT 4 ドアクーペ」のインテリアの大きな特徴は乗車定員が 5 人であること、そして高い積載性です。リアシートは大人であっても十分な空間が確保されています。

インテリアデザインは高級感がありながら、パフォーマンスの高さも感じさせるデザインとなっています。トリムの面積が広く、流れるようなデザインでワイドさを強調するダッシュボードやタービンエンジンを想起させるエアアウトレット、2 つの高精細 12.3 インチワイドディスプレイを一枚のガラスカバーで融合したコックピットディスプレイなど、基本デザインを最新のメルセデス・ベンツモデルと共有しています。さらに、ステアリングホイールから手を離さずに走行モードを変更することができる「AMG ドライブコントロールスイッチ」が装備されます。右側のスポークの根元に位置するボタンは AMG DYNAMIC SELECT の走行モードなどを選択することができ、左側はエグゾースト、サスペンション、マニュアルモード、ESP®などの調整を行うことができます。