



Mercedes-Benz

Press Information

2020年10月22日

都市型 SUV

## 「メルセデス AMG GLA 35 4MATIC」 「メルセデス AMG GLA 45 S 4MATIC+」を発表

- ・ 都市型SUVのGLAにハイパフォーマンスモデルを追加
- ・ 公道での気持ちの良いドライビングに焦点を当てたGLA 35 4MATIC
- ・ 世界最強2リッター4気筒ターボエンジン、最大過給圧2.1バール、421馬力を発生するGLA 45 S 4MATIC+

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、都市型 SUV の GLA に、公道での気持ちの良いドライビングに焦点を当てたハイパフォーマンスモデル「メルセデス AMG GLA 35 4MATIC(以下 GLA 35)」と、世界で最もパワフルな 2 リッター4 気筒ターボエンジン\*1を搭載した「メルセデス AMG GLA 45 S 4MATIC+(以下 GLA 45 S)」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予約注文の受付を開始します。なお、お客様への納車は GLA 35 は 2020 年 12 月頃、GLA 45 S は 2020 年 11 月頃を予定しております。

新型GLAは、2014年に発表され、世界でも日本でも成功を収めた初代から、2020年に初めてフルモデルチェンジを受けた2代目となります。コンパクトなボディにメルセデス・ベンツのSUV技術を凝縮させつつも、都市での日常生活にも適したスタイリッシュでオールラウンドなコンパクトSUVです。

GLA 35は、「メルセデスAMG 35シリーズ」5番目のモデルです。前輪駆動アーキテクチャーモデルに高出力なエンジン、十分なトラクションを確保する四輪駆動システム、高い剛性とアジリティのためのシャシーの補強やサスペンションのセッティングなど高次元のドライビングパフォーマンスを実現しつつ、快適性も損なうことがないように開発されています。クルマの挙動と対話しながら、気持ち良くドライビングすることに焦点を当てたモデルです。

GLA 45 Sは、世界で最もパワフルな2リッター4気筒ターボエンジン\*1を搭載しています。最大過給圧2.1バールとなるこのターボエンジンは最高出力421PS、最大トルク500N・mを発生します。シャシーやサスペンション、四輪駆動システムやESPの制御なども全て最新の技術が惜しみなく投入され、メルセデスAMG社のブランドスローガン「ドライビングパフォーマンス」を体現したモデルです。

\*1: 2020年10月22日現在、自社調べ。

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	エンジン	メーカー希望小売価格 <sup>*2</sup> ( )内は消費税抜き車両本体価格
メルセデス AMG GLA 35 4MATIC	右	2.0L、直列 4 気筒 直噴ターボ	¥7,070,000 (¥6,427,273)
メルセデス AMG GLA 45 S 4MATIC+	右	2.0L、直列 4 気筒 直噴ターボ	¥9,000,000 (¥8,181,819)

\*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。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。

なお、GLA 35およびGLA 45 Sには、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。

また、メルセデス・ケア期間中には、ご希望のモデルを3回無料でご利用いただける週末貸出サービス「シェアカー・プラス」もご利用頂くことが可能です。

メルセデス・ケア終了後も引き続き2年間、一般保証、定期メンテナンスや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「メンテナンス&保証プラス<sup>\*3</sup>」をご用意しています。

\*3: メンテナンスサービスは総走行距離 75,000km までで終了となります。



メルセデスAMG GLA 35 4MATIC



メルセデス AMG GLA 45 S 4MATIC+

## メルセデスAMG GLA 35 4MATICの詳細説明

### サスペンション

フロントにはマクファーソンストラット式サスペンションを採用しています。リアのマルチリンクサスペンションは、サブフレームを介してボディにリジッドマウントされています。各リアホイールには、横方向のアーム3本とトレーリングアーム1本、が採用されており、走行安定性とアジリティを最大限に高めています。

標準装備となる「AMG RIDE CONTROL サスペンション」は、サスペンションを制御する3つのモードをドライバーが選択することができます。快適志向からスポーツ性を強調したものまで、それぞれ異なるセッティングとなります。システムは走行状況や路面の状態に応じて各ホイールに対する減衰力を自動で調整しますが、この調整は連続可変式となっており、減衰特性を広い範囲にわたって変化させます。その結果、走行快適性とアジリティを等しく高めることが可能になります。

### ブレーキシステム

強化ブレーキシステムは耐フェード性に優れるとともに、制動距離も短縮されています。フロントには新型モノブロック対向4ピストンキャリパーと350mmディスク、リアには1ピストンフローティングキャリパーと330mmディスクを搭載しています。ディスクはドリルドベンチレーテッドタイプとなっており、熱の発散を高めることで過酷な使用条件のもとでもフェード現象を予防します。なお、シルバーペイント仕上げブレーキキャリパーにはブラックのAMGロゴが入っています。

### パワートレイン

GLA 35には最高出力306PS(225kW)、最大出力400N・mを発生する、2.0リッター直列4気筒ターボエンジン「M260」が搭載されます。低回転域での力強く、自然なレスポンスと、中高回転域での伸びやかな加速感を両立させるため、ツインスクロールターボチャージャーや可変バルブリフトシステム「CAMTRONIC」を採用しています。組み合わせられるAMGスピードシフトDCT 8速デュアルクラッチトランスミッションは、全速度域でのきわめて自然な加速性能に加え、素早いシフトとシフトアップ時の最適なギアのつながりが得られるようにセッティングされ、俊敏、かつダイナミックで気持ちの良い加減速を実現しています。エグゾーストシステムには自動制御のフラップを装備しており、選択したドライブモードに応じて、バランスの取れた音色から、ドライバーの感性を刺激するモータースポーツ譲りのエグゾーストサウンドまで切り替えを行うことができます。

### 四輪駆動システム AMG 4MATIC

パフォーマンス志向のトルク可変配分四輪駆動AMG 4MATICは、最大限のトラクションと大きな走りの楽しさ同時に実現します。トルクの前後配分は、状況に応じて連続可変制御されます。このトルク配分比は、前後100:0から50:50までの範囲で変化します。

トルクの前後可変配分を行うのは、リアアクスルの伝達装置に内蔵された多板クラッチです。これは電気機械制御式であり、トルク配分比に対する影響要因としては、車速、横方向および前後方向加速度、舵角に加え、各ホイール間の回転速度差、選択されているギア、アクセルポジションなどが挙げられます。

電気機械式制御が電気油圧システムに対して持つ主なメリットとしては、トルク配分可変範囲全体にわたってクラッチのレスポンスが速く、しかも動作が速度に依存しないことなどから、よりシャープなドライビングダイナミクスが得られることが挙げられます。

ESP®が ON の場合は、4MATIC システムは「コンフォート」モードに固定されていますが、ボタンを押して「ESP® SPORT Handling」または「ESP® OFF」を選択すると、すぐに4MATIC が「スポーツ」モードに切り替わります。これによりアジリティが高まります。

## 5つのドライブモードと AMG DYNAMICS

GLA 35 には 5 つのドライブモードが用意されており、センターコンソールの AMG DYNAMIC SELECT で様々な状況に最適な制御を選択することができます。

各ドライブモードでは、エンジン、トランスミッション、サスペンション、エグゾースト、ステアリングの制御が変更可能な他、各モードに自動選択される「ベーシック」、「アドバンスト」の 2 つの「AMG DYNAMICS」のモードがあり、ESP®の制御を変化させます。

- ・コンフォート：快適かつ低燃費の走りに適したもので、シフトアップが早めに行われるほか、サスペンションとステアリングが快適性重視の設定となり、ECO スタートストップ機能が作動します。AMG DYNAMICS はベーシックが割り当てられ、安定したハンドリング特性となります。
- ・スポーツ、スポーツプラス：スポーティなエンジン/トランスミッション設定により、アジリティとファントムドライブを強調したモードで、エグゾーストもスポーティなサウンドを響かせるようになります。また、これらのモードでは ECO スタートストップ機能は作動しません。「スポーツプラス」はさらに、シフトダウン時のブリッピング機能により、エモーショナルな走りを演出します。AMG DYNAMICS はアドバンストが割り当てられ、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。
- ・スリッパリー：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つものです。具体的には、円滑なギアチェンジ、早めのシフトアップ、ECO スタートストップ機能により、安定性重視の走りをサポートします。AMG DYNAMICS はベーシックが割り当てられ、安定したハンドリング特性となります。
- ・インディビジュアル：個々の項目の設定を任意に選択して組み合わせ、保存できるモードです。これに加え、エンジンの設定を「Reduced」と「Moderate」にした場合、セーリング機能が有効となります。

## デザイン

エクステリアデザインはメルセデス・ベンツモデルの AMG ラインをベースに、メルセデス AMG モデルならではの、高いパフォーマンスを感じさせる要素を取り入れています。フロントには、下側の幅が広く、縦にルーバーが入った AMG 専用ラジエターグリルを採用しました。このグリルはモータースポーツに由来し、クロームメッキを施した垂直フィンの基本デザインは、1952 年メキシコで開催された伝説の公道レース、カレラ・パナメリカーナ・メヒコで優勝したレーシングカー「メルセデス・ベンツ 300 SL」で初めて採用された由緒あるものです。フロントエプロンはジェットウイングデザインを採用しています。

リアは、専用デザインのクローム仕上げで円形のデュアルエグゾーストエンドにより、スポーティでハイパフォーマンスを体現するダイナミックなデザインが採用されています。

インテリアにも高いパフォーマンスを感じさせる要素を取り入れています。コックピットディスプレイは「スーパースポーツ」を含む3つのAMG専用の表示スタイルから選択可能で、走りの期待感を高めます。オプションの「AMGパフォーマンスパッケージ」を選択することによりフラットボトム型となるナツパレザー/DINAMICAの「AMGパフォーマンスステアリング」が装着されます。グリップ部にDINAMICAを採用し、ブラックのステア

リングマークが施されたスポーティなデザインです。このステアリングホイールには、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、左側は事前の設定により、例えばサスペンション、マニュアルモード、ESP®などの調整を行うことができます。

標準のフロントシートは、ヘッドレストとバックレストが一体化したセミバケットタイプのスポーティなデザインとなっており、さらにAMGパフォーマンスパッケージを選択することでサイドサポートが高く、メルセデスAMGのトップモデルに採用される「AMGパフォーマンスシート」が装備されます。

## AMGトラックベース

GLA 35にはAMGトラックベースも装備\*4されています。サーキット走行時に80件以上の車両データ(車速、加速度など)を常時記録することが可能です。これに加えて、ラップタイムと区間タイムの表示や、それぞれの基準タイムからの差を表示する機能も備えています。特定の項目は緑または赤で表示されるため、数字を読まなくても、最高タイムより速いか遅いかがひと目で分かります。

サーキットで何周か走り込んだ後は、そのデータをもとに運転スキルを分析し、必要に応じて改善に役立てることができます。さらに、加減速の値(0~100km/h、1/4マイル、100~0km/hなど)の測定と保存も可能です。また、車両の位置を可能な限り正確に判断する新開発アルゴリズムの搭載により、サーキットから離れた状況や、コースが短縮された場合も認識できます。これには、GPSデータに加え、各種車載センサー(加速度、ジャイロスコープ、舵角、車輪速)を使用しています。各種データは、ワイドスクリーンディスプレイ、コックピットディスプレイ、ヘッドアップディスプレイ\*5に表示することができます。

\*4: ナビゲーションパッケージ装着時

\*5: AMGアドバンストパッケージ装着時

## メルセデスAMG GLA 45 S 4MATIC+の詳細説明

### パワートレイン

GLA 45 Sには、2.0リッター直列4気筒ターボエンジンの「M139」を搭載しています。量産の2.0リッター4気筒エンジンとしては世界最高\*6の421PS、最大トルク500N・mを発生します。また、最大トルクを5,000から5,250rpmの範囲で発生するなど、トルクカーブは自然吸気エンジンに近い特性を実現しエモーショナルな加速感を味わうことができます。また、レスポンスや吹け上がりの改善も行い、レブリミットも高く、7,200rpmに設定するなど、ピュアスポーツカー並みのエンジン性能を備えています。

\*6: 2020年10月22日現在、自社調べ。

このエンジンは、従来と異なり、ターボチャージャーとエグゾーストマニホールドがエンジン後方に、インテークマニホールドなどの吸気系がエンジンの前方に位置します。これにより、エンジン搭載位置を下げることで、操縦性能に貢献するだけでなく、空力的にも有利なものとすることができました。

シリンダーブロックはクローズドデッキ構造を採用し、最大160barの燃焼圧を可能にしています。シリンダーライナーにはピストンとシリンダーの間に発生する摩擦を低減する目的で、特許技術のNANOSLIDE®のコーティングを施しています。このコーティングはAMGのM156エンジンに初めて使われて以来、メルセデスのエンジンに広範に採用されているほか、F1用のエンジンにも採用されています。

ターボチャージャーのコンプレッサーとタービンのシャフトには、AMG GT 4ドアクーペの63 Sに採用されている、ローラーベアリングを採用しました。これにより、ターボ

チャージャー内の機械的摩擦が低減され、ターボチャージャーのレスポンスが向上し、短時間で最高回転数に到達するようになりました。また、電子制御ウエストゲートによって過給圧をより正確かつ柔軟に制御することが可能になり、最大過給圧 2.1bar と、クラス最高の値を実現しています。ターボチャージャーの冷却にはオイルと冷却水だけでなく、外気も利用するため、エンジンカバーをエアディフレクターとして働くよう設計するとともに、ボンネット下にダクトを設けています。

なお、エンジンはメルセデスAMG本社があるドイツ、アファルターバッハで“One man - one engine”という哲学のもと、厳格な品質基準に従って、ひとりのマイスターが一基のエンジンを最初から最後まで責任を持って手作業で組み上げるという生産方式を採用しています。

## パフォーマンス志向の四輪駆動システム

パフォーマンス志向のトルク可変配分四輪駆動 AMG 4MATIC+は、最大限のトラクションと大きな走りの喜びを同時に実現します。トルクの前後配分は、状況に応じて連続可変制御されます。このトルク配分比は、前後 100:0 から 50:50 までの範囲で変化します。

トルクの前後可変配分を行うのは、リアアクスルの伝達装置に内蔵された多板クラッチです。これは電気機械制御式であり、トルク配分比に対する影響要因としては、車速、横方向および前後方向加速度、舵角に加え、各ホイール間の回転速度差、選択されているギア、アクセルポジションなどが挙げられます。

さらに、新型リアディファレンシャルに内蔵された「AMG TORQUE CONTROL」は電子制御式の多板クラッチを 2 つ備え、それぞれが左右のドライブシャフトに接続されています。これにより、前後だけでなく左後輪と右後輪の間でも状況に応じたトルク配分を行うことができるようになりました。その結果、劣悪な路面状況下やサーキットにおける限界でのコーナリングなどにおいても一貫して最適なトラクションが得られるようになりました。

## サスペンション

フロントサスペンションはマクファーソンストラット式を採用し、ホイールセンター下のウィッシュボーン1本とスプリングストラット1本、タイロッド1本で構成されます。リアは4リンク式となり、横方向のコントロールアーム3本とトレーリングアーム1本、それに専用ベアリングから構成されています。

標準装備となる「AMG RIDE CONTROL サスペンション」は、サスペンションを制御する 3 つのモードをドライバーが選択することができます。快適志向からスポーツ性を強調したもまで、それぞれ異なるセッティングとなります。システムは走行状況や路面の状態に応じて各ホイールに対する減衰力を 100%自動で調整しますが、この調整は連続可変式となっており、減衰特性を広い範囲にわたって変化させます。その結果、走行快適性とアジリティを等しく高めることが可能になります。

## ブレーキシステム

強化ブレーキシステムは耐フェード性に優れるとともに、制動距離も短縮されています。サイズは、フロントには 6 ピストン固定キャリパーと 360×36mm ディスク、リアには 1 ピストンフローティングキャリパーと 330×22mm ディスクを装備しています。ディスクはドリルドベンチレーテッドタイプとなっており、熱の発散を高めることで過酷な使用条件のもとでもフェード現象を予防します。なお、レッドペイント仕上げのブレーキキャリパーにはブラックの AMG ロゴが入っています。

## 6つのドライブモードとAMG DYNAMICS

「AMG DYNAMIC SELECT」には「スリッパリー(滑りやすい路面)」「コンフォート」「スポーツ」「スポーツプラス」「レース」「インディビジュアル」の6つのモードがあり、これを切り替えることで、クルマを快適性重視からレーシングカーのような特性まで、ドライバーが求める最適な制御に変化させることができます。

各ドライブモードでは次の項目の特性を変化させます。

- パワートレイン: アクセル特性、シフト時間およびシフトタイミングを切り替えます。「リデュースト(静粛性重視)」、「モデレート(ほどほど)」、「スポーツ」、「ダイナミック」)
- トランスミッション: 自動、手動を切り替えます。
- AMGダイナミクス: 全輪の制御、ステアリング特性、追加ESP<sup>®</sup>機能などのアジリティ関連機能を切り替えます。「ベーシック」、「アドバンスト」、「プロ」、「マスター」)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。
- エグゾーストシステム: サウンド機能の音質や性格を切り替えます。「バランスト」または「パワフル」)
- サスペンション: 減衰力を切り替えます。「コンフォート」、「スポーツ」、「スポーツプラス」)

ドライブモードは次の6つです。

- スリッパリー: 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最適に対応するモードです。
- コンフォート: 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早めるほか、サスペンションおよびステアリングも快適性重視の設定とします。また、ECO スタートストップ機能も作動します。
- スポーツ: 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。
- スポーツプラス: 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トルクコントロールで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、ドライブトレインはいっそうダイナミックな設定となります。
- レース: クローズド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。パフォーマンスを最大限に高めるために、すべての項目が設定されます。
- インディビジュアル: 個々の項目を個人の好みに応じて選択・保存できるモードです。これに加え、パワートレインを「リデュースト」または「モデレート」に設定すると、セーリング機能が使用できます。

また、各ドライブモードと独立してESP®の設定を「ESP® ON」、「ESP® SPORT Handling」、「ESP® OFF」の3パターンから選択可能で、走行安定性とアジリティのバランスを変更することが可能です。

## デザイン

エクステリアデザインはメルセデスAMGモデルならではの、高いパフォーマンスを感じさせる要素を取り入れています。

フロントには、A 45と同じくAMG専用ラジエターグリルを採用しました。また、左右の外側エアインテークを横方向に走るフィンと幅を広げた中央下側のエアインテークによりワイドな印象を強調しています。フロントスプリッターは、前輪の前方でサイドエアカーテンに滑らかに移行しています。これにより空気の流れを最適化することでエアロダイナミクス性能を改善しています。

リアには、専用デザインのクローム仕上げで円形のデュアルエグゾーストエンドにより、スポーティでハイパフォーマンスを体現するダイナミックなデザインが採用されています。

インテリアにも高いパフォーマンスを感じさせる要素を取り入れています。コックピットディスプレイは「スーパースポーツ」を含むAMG専用の表示スタイルから選択可能で、走りの期待感を高めます。フラットボトム型となるナツパレザー/DINAMICAの「AMGパフォーマンスステアリング」が装着されます。グリップ部にDINAMICAを採用し、ブラックのステアリングマークが施されたスポーティなデザインです。このステアリングホイールには、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、例えばマニュアルモード、ESP®などの設定を行うことができます。

標準のフロントシートは、ヘッドレストとバックレストが一体化したセミバケットタイプのスポーティなデザインとなっており、さらにAMGパフォーマンスパッケージを選択することでサイドサポートが高く、メルセデスAMGのトップモデルに採用される「AMGパフォーマンスシート」が装備されます。