



SLS AMG ロードスターを発売

- ・ ソフトトップがわずか11秒で開閉、時速50Km/hでの操作も可能
- ・ オープン時でもクーペとほぼ同じ容量のトランクルーム
- ・ オープントップモデルでありながらクーペと同等の走行性能

メルセデス・ベンツ日本株式会社(社長:ニコラス・スピークス、本社:東京都港区)は、メルセデス・ベンツのスーパースポーツカー「SLS AMG」のオープントップモデル「**SLS AMG ロードスター**」を、本日より全国のメルセデス・ベンツ正規販売店ネットワークを通じ発売いたします。なお、お客様への納車時期は2012年1月頃より順次開始を予定しております。

「メルセデス・ベンツ SLS AMG」は、メルセデス・ベンツのハイパフォーマンスモデルを手がけるメルセデス AMG 初の専用モデルとして、開発されたスーパースポーツカーです。この SLS AMG のオープントップモデル「**SLS AMG ロードスター**」は9月15日よりドイツで開催されているフランクフルトモーターショーにおいてワールドプレミアとなったモデルです。

新型SLS AMG ロードスターの特長

- ・ メルセデスの伝説のスポーツカー「300 SL ロードスター」のデザインアイコンである **ロングノーズ&ショートデッキの典型的スポーツカースタイル**を現代流に解釈した、美しくも圧倒的な存在感を主張するスタイリング
- ・ Zシェープに折りたたまれるファブリックソフトトップは11秒で開閉し、走行中(50km/hまで)でも操作可能で、オープン時でもほぼ変わらないトランク容量。(ロードスター:173L/クーペ:176L)
- ・ **571PS(420kW)の圧倒的なパワー**を発生させるメルセデスAMG社独自開発のハイパフォーマンスエンジン「M156」(6.3リッターV型8気筒)
- ・ 軽量かつ高剛性の**アルミニウム・スペースフレームボディ構造**や、エンジンをフロントアクスル後方に搭載した**フロントミッドシップ形式**、7速デュアルクラッチトランスミッションをリアアクスル上に配置した**トランスアクスル方式**による**理想的な前後重量配分**、**ドライサンプ潤滑方式による低重心化**により、スーパースポーツカーにふさわしい卓越したハンドリングと優れた操縦安定性に貢献
- ・ **0-100km/h加速3.8秒、最高時速317km/h**(電子リミッター作動)の超高性能を実現しながら、NEDC総合燃費**13.2L/100km(7.6km/L*)**のクラストップレベルの燃費効率と、クリーンな排出ガス性能(EU5、LEV2、ULEV適合)を達成(*欧州仕様参考値)

- ・ 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	メーカー希望小売価格 ()内は消費税抜き車両本体価格
SLS AMG ロードスター	左	¥25,900,000 (¥24,666,667)

* 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。

なお、SLS AMG ロードスターにも、メルセデス・ケア(3年間走行距離無制限の無料修理・無料メンテナンスと24時間ツーリングサポート)が適用されます。また、メルセデス・ケアの一般保証および24時間ツーリングサポートを有償にて最大2年間延長するプログラム「My Mercedes サポート」もご用意しております。



メルセデス・ベンツ SLS AMG ロードスター(手前:白)

メルセデス・ベンツ SLS AMG(奥:赤)

開放的で走る喜びに満ちた完璧なロードスター

メルセデス・ベンツ新型 SLS AMG ロードスターの個性的なデザインは、その情熱的なスポーツ性を際立たせるとともに、メルセデスデザインの最も輝かしいシンボルの1つであるメルセデス・ベンツ 300 SL ロードスターのデザインアイコンを新たに現代的に解釈したものです。2m 近くにもおよぶロングノーズと大きく後退させた低いコックピット、リトラクタブルリアスポイラーを備えた短いテールエンド、そしてロングホイールベースとワイドトレッド、大径ホイールなど、スポーツカーデザインの原則をしっかりと踏まえた、ダイナミズムを象徴的に表現しています。また、短いオーバーハングに加え、大きくリア寄りの低い位置にマウントしたドライサンプ式フロントミッドシップエンジンとトランスアクスル式デュアルクラッチトランスミッションを採用したドライブトレインレイアウトがそのスーパースポーツカーとしての性格を決定づけています。

立体的で彫像のようなフロントビューは、横長のくぼみを持つ低い V 字形フロントスカートを備え、力強さを与えています。左右いっばいに広がった縦形ヘッドライトは中央のロービームに、メタリックのウイングをあしらったバイキセノンヘッドライトを採用し、その上の LED ウィンカー2 列と下の LED ドライビングライトで囲むデザインとしました。

航空機技術からヒントを得て

ジェットエンジンのエアインテークに似た円錐状に突出したスリーポイントスターと長いボンネットは、航空機を想わせるデザインです。ボンネットはフロントに向かって曲率が大きくなっており、ボンネット後端に設けた 2 つのベンチレーショングリルを飾る 4 本の「シャドウシルバー」フィンも同様です。航空機に見られるこの特徴的なラインは、SLS AMG ロードスターのボディをかすめる気流の速さを視覚的に表すことで、クルマが停止しているときもダイナミックな外観を生み出しています。

たくましい筋肉のようなサイドビュー

SLS AMG ロードスターのサイドビューで際立っているのが、あたかも張りつめた筋肉のようにフロントからリアへと伸びたショルダーラインです。サイドウォールから力強く伸びるホイールアーチに収まるホイールは、フロント 19 インチ、リア 20 インチのアルミホイールを採用しています。ホイールのスポークの間からは大径の AMG ハイパフォーマンスコンポジットブレーキが目に入ります。

卓越した運動性能とパワーを表現する SLS AMG ロードスターのリアエンドは、ゆるやかに下降するトランクリッドとショルダー、そしてフラットなリアコンビネーションランプにより、ボディのワイド感を強調しています。水平方向に分割したリアコンビネーションランプは LED による先進的でスタイリッシュな印象を形づくっています。翼のように細く長く横方向に伸びる LED ライトは夜間も魅力的で個性的なデザインです。また、LED リアフォグランプ / バックランプは、センターの低い位置に配置する F1 レースカースタイルです。スポーツエグゾーストシステムのツインクロームエグゾーストエンドもやはりモータースポーツに由来するデザインです。また、リアスカートは急角度で絞り込むことで、リアのワイドタイヤをはっきりと見せリアビューのワイド感を強調しています。トランクリッドに一体化したリトラクタブルリアスポイラーは、速度 120km/h 以上で自動的に立ち上がり、すぐれた高速安定性に貢献しています。

全自動の軽量ソフトトップ

SLS AMG ロードスターの魅力は、ソフトトップを開くといっそう高まります。パワフルな自然吸気 V8 エンジン(最高出力 420kW/571hp、最大トルク 650Nm)が本領を発揮、AMG 8 気筒ならではのエキサイティングな排気音がダイレクトに室内に飛び込んできます。ファブリックソフトトップは速度 50km/h まで開閉可能で、開閉動作は全て自動で行われ、所要時間はわずか 11 秒となっています。ソフトトップの開閉はセンターアームレスト前部に設けたルーフ操作ユニットにより簡単に操作でき、開放時にはソフトトップがシートの後ろに Z シェープに折りたたまれる省スペース設計を採用しています。なお、ソフトトップの色は、ブラック、レッド、ベージュの 3 色の中からお選びいただけます。

この 3 層ファブリックソフトトップは、マグネシウム、スチール、アルミニウム構造により軽量化を図り、低重心化に大きく貢献しています。このソフトトップに、ヒーター付き単層安全ガラスによるリアウインドウがなめらかに接合されています。このリアウインドウは、ソフトトップの外被部分との間をすきまなく同一平面で接合することで、風切り音を抑えています。また、ソフトトップの下部はそのままウォーターポケットへとつながっており、受けた雨水を、左右の穴を通じてアンダーボディへ流しています。トランク容量は、ルーフの開閉状態にかかわらず 173L となり SLS AMG クーペ(176L)とほぼ同じ大きさとなっています。

航空機のデザインとレーシングカーの機能性を取り入れたインテリア

インテリアは、航空機のcockpitのような雰囲気を出しています。インテリアデザインを決定づけるダッシュボードは、力強く伸びた翼のように幅広く見えます。ダッシュボード上のシャドウシルバーのベンチレーション送風口は、ジェットエンジンを連想させるデザインとなっています。シフトインジケーターとホワイト照明のメーター 2 個を備えるチューブ状のイン

ストルメントクラスターもやはり、メタリックシャドウシルバー仕上げによりスポーツ感を強調して Page 5

います。メーターパネルは 360km/h スケールで、メーター針はレッドとなっています。ダッシュボードの中央にある 2 つの送風口の間には、7 インチモニター付 COMAND システムをレイアウトしています。

本物のマットメタルを使用した長いセンターコンソールも、航空機のcockpitを思わせるデザインとしています。このセンターコンソールでとくに重要なのが、AMG ドライブユニットです。ドライバーに向けて配置されるこれらのスイッチにより、SLS のドライビングモードを設定することができます。また、AMG スピードシフト DCT 7 速スポーツトランスミッションを操作する AMG E-SELECT レバーも、ジェット機の推力調整レバーのようなデザインとなっています。スイッチ類はすべて本物の金属を使用し、光沢あるシャドウシルバーの表面処理をしています。

このほか、インテリアにおけるクラフトマンシップを示すのは、ナッパレザーや本物の金属などの高級素材、さらに、オプションとして設定した本物のカーボンによるトリムも、ディテールへのきめ細かな配慮を示すアイテムです。室内のカスタマイズについては、ブラック、クラシックレッド、サンド、ポーセレン、ライトブラウン、エスプレッソブラウンのレザー 6 色の *designo* カラーを用意しました(クラシックレッド、サンド、ポーセレン、エスプレッソブラウンにはブラックとの 2 トーンも用意)。

マグネシウム製バックレストを採用したスポーツシート

スポーツシートは、軽量かつ高強度なハイテク素材であるマグネシウムをバックレストに採用し、車両の重量配分と低重心化に大きなメリットを生み出しました。また、シートクッションは 2 ゾーンタイプを採用しています。硬めの発泡材を詰めた大型サイドボルスターにより、最適なサイドサポートを実現するとともに、シートとバックレストの内側を柔らかめにすることで長距離走行でもすぐれた快適性を確保しています。さらに、シート前後ポジションや高さ、バックレスト角度、座面角度を電動調節できるメモリー付パワーシート、および電動チルト/テレスコピックステアリングを標準装備しています。このメモリーは 3 名分の設定を保存することができます。

さらに、冬のオープンドライブ時に乗員の首周りを温風で温めるエアスカーフも標準装備しています。また、オプションのフルレザー仕様には、メッシュ素材を中央部に備えたレザー巻きロールバーが装着され、標準装着のドラフトストップと相まってコックピット内の乱流を効果的に抑えます。また、ロールバー内側には、シャドウシルバーのトリムを配しアクセントとしています。

直径 365mm、フラットボトムタイプのナッパレザー巻 AMG パフォーマンスステアリングは、パドルシフトやスポークに本物の金属を使用し、本格的なハンドメイドを強調するとともに、ドライバーの意思をしっかりとクルマに伝えます。

新型 SLS AMG ロードスターの走りの喜びは革新的なボディ設計が土台となっています。シャーシとボディにアルミニウムを採用し、高度な軽量構造とすぐれた強度を同時に実現しました。車両重量は 1,660kg と、クーペからの重量増加はわずか 40kg に抑えられています。その結果、パワーウェイトレシオは 2.9kg/hp のすぐれた値を達成しました。

SLS AMG ロードスターは、ルーフなしでクーペと同等の運動性能を実現するために、ボディシェルの剛性を高める特殊な対策を導入しています。1 つは肉厚を大きくし、チャンバーを増やしたサイドスカートです。また、ダッシュボードのクロスメンバーをウインドウスクリーンフレームとセントラートンネルに対して支えるストラットを追加するとともに、ソフトトップとタンクの間にカーブしたストラットを設けてリアアクスルを補強しています。クーペのハードトップとガルウィングドアを取り除いた代わりに、シートの後ろに補強用クロスメンバーを設けて固定横転保護システムをサポートしています。

これらの対策によって、不協振動の発生を防ぐことが可能となり、多くのオープントップスポーツカーに採用され、重量増につながっている追加の制振ダンパーが不要となりました。なお、軽量化を図ったアルミニウムスペースフレームは重量 243kg と、クーペからの重量増加はわずか 2kg となっています。

高度な材料使用と低重心

軽量アルミニウムスペースフレームの材料構成比は、アルミニウム型材 50%、アルミニウムシート 26%、アルミニウム鋳物 18%、スチール 6%となっています。A ピラーには、熱間成形超高張力鋼板を採用し、最大限の乗員安全性を実現しています。

車両の全体のコンセプトは、重心ができるかぎり低くなるよう設計されました。このため、パワートレインとアクスルの接続部の位置を低くするとともに、ボディシェル構造の位置も可能なかぎり低くし、剛性を高めています。これによって例えば、前後の部分とセーフティパッセンジャーセルの接続部も、曲げやトルクに対して強くなっています。これらの接続部が力の伝達経路としてなるべく低く位置するよう工夫した結果、重心が低くなると同時に、車両構造内部の力の伝達も、バランスよく効率的なものとなりました。

最高水準のパッシブセーフティ

アルミニウムスペースフレーム構造はすぐれたパッシブセーフティを実現する土台となっています。さらに最高水準の安全装備として、3 点式シートベルト、シートベルトテンショナー、ベルトフォースリミッター、8 個の SRS エアバッグ(2 段階式フロントエアバッグ、運転席・助手席ニーバッグ、シート内蔵サイドバッグ×2、ドア内蔵ヘッドバッグ×2)を標準装備しています。

最高出力 420kW/571ps の AMG 6.3 リッター V8 エンジン。

Page 7

新型 SLS AMG ロードスターの心臓部は、メルセデス AMG 独自開発のハイパフォーマンスエンジンが搭載されます。この 6.3 リッター自然吸気 V8 エンジンは、最高出力 420kW/571ps (6,800rpm)と、このクラスのスポーツカーとしてトップクラスのパワーを誇ります。また、軽量ボディによりパワーウェイトレシオは 2.9kg/PS を達成しています。さらに最大トルクは 650Nm (4,750rpm)を発生し、0~100km/h 加速は 3.8 秒、最高速 317km/h (リミッター作動)というクーペと同等の性能を実現しています。

排気量 6,208cc のこの高トルク V8 エンジン「M 159」は、高性能レーシングエンジンに匹敵するほどのエンジンです。

気流を最適化し吸気効率を高めたマグネシウム製インテークマニホールドシステムや、よりきめ細かい制御を行なう可変吸排気バルブ/カムシャフトコントロールシステム、等長エグゾーストマニフォールド、エグゾーストシステムのスロットル小径化などにより、ベースとなった M156 エンジンよりもシリンダー充填が大幅に改善され、最高出力は 9%近く向上するとともに、全回転域でのスロットルレスポンスも大幅に向上しました。(スロットル全開まで 0.15 秒)また、ドライサンプのエンジンオイル潤滑方式を採用し、エンジン位置をこれまでよりずっと低くすることで、高速コーナリング時においても安定的なオイル供給が可能になりました。この結果クルマの重心が下がり、許容される横方向加速度が増し、ダイナミックなハンドリングを実現しました。

軽量構造と環境性能の両立

高出力にとまなうエンジン負荷には、高強度コンポーネントを採用することで対応しています。鍛造ピストン、強化型クランクシャフトベアリング、最適化したクランクケース構造の採用に加え、オンデマンド型高性能オイルポンプによる潤滑の改善によって最大限の安定性が実現しました。しかし、こうした対策を盛り込んだにもかかわらず、M 159 エンジンはさらなる軽量化を図っています。特に重要な役割を果たしているのが、振動マスとなる鍛造ピストンの採用です。これにより、エンジン乾燥重量 205kg、エンジンパワーウェイトレシオは 0.36kg/PS と、競合エンジンを大きく引き離しています。また、最新の触媒コンバーターにより、EU 5、LEV 2、ULEV など、現行および将来実施予定の排出ガス基準にも適合しています。

大胆な燃費目標を達成

SLS AMG ロードスターは、妥協を許さぬスポーティな性格を持ちながらも、SLS AMG と同レベルの燃費性能を達成しました。NEDC 総合燃費は 13.2 リッター/100km (約 7.6km/L*)と、クラストップの燃費効率を実現しています>(*EU 仕様参考値)。AMG 独自の低フリクション LDS シリンダーボアライニングや、特性マップ制御によるオイル供給、高度なジェネレーター

管理などの効率改善対策を SLS AMGと同じく導入しました。また定速走行時やブレーキング時の運動エネルギーを電気に変換しバッテリーを充電する回生機能により、運動エネルギーの無駄なロスを防いでいます。また、加速時にはジェネレーターが負荷なしで起動し、エンジンの負担を軽減しています。 Page 8

トルクチューブを備えたトランスアクスル式デュアルクラッチトランスミッション

AMG 6.3 リッターV8 エンジンの強大なパワーのリアアクスルへ伝達には、DTM(ドイツ・ツーリングカー選手権)レースの C クラスレースマシンにも使われている超軽量カーボンドライブシャフト(約 4kg)が採用されており、鋳造モノブロック構造のアルミニウム製トルクチューブ(約 25kg)を用いて、エンジンハウジングからリアアクスルに搭載されたメルセデス初採用のデュアルクラッチトランスミッション(トランスアクスル)に接続しています。このメリットは、エンジンとトランスミッションとの間が高剛性リンクとなることにより、発生する力やトルクに対するレスポンスが最適化されることにあります。

AMG スピードシフト DCT 7 速デュアルクラッチトランスミッションは、シフト時間最速 100 ミリ秒まで高速化され、トラクションが途切れない素早いギアチェンジを実現しています。また、ドライブモードは C(コントロールエフィシエンシー)、S(スポーツ)、S+(スポーツプラス)、M(マニュアル)の 4 つの異なるモードを備えるほか、RACE START 機能も搭載しています。S、S+、M の 3 つのモードでは、自動ブリッピング機能が働き、AMG ドライブユニットシステムのトルクレギュレーターにより管理されます。さらに、コンパクトなトランスミッションケースに一体化した機械式 LSD(リミテッド・スリップ・デファレンシャル)により最適なトラクションを実現します。

ダブルウィッシュボーンサスペンションを採用した高度なサスペンションレイアウト

フロントミッドシップエンジンとトランスアクスルレイアウトを組み合わせるこの方式の採用によって、前後重量配分比は 47:53 という理想的な値となりました。エンジンをフロントアクスルの後ろに置くことで、正確なステアリング特性と最高水準の俊敏性、急激な方向転換時の低い慣性、すぐれたトラクションなど、卓越した運動性能が可能となりました。4 つのホイールの支持には、フォーミュラ 1 などのレースでも実績を上げた、トラックロッド付きダブルウィッシュボーンを採用しています。ダブルウィッシュボーンサスペンションではホイール支持とサスペンション機能はたがいに分離しており、スプリング/ダンパーストラットをロアウィッシュボーンで支えています。キャンバー変化が少なくロードホールディング性能の高いこのダブルウィッシュボーン方式は、弾性運動を最小限に抑えつつホイールを制御するとともに、限界に近い走行状況においてもドライバーに最適な接地感覚を伝えます。

ウィッシュボーンとステアリングナックル、前後のハブキャリアは、100%鍛造アルミニウム製とすることでバネ下重量を大幅に軽減するとともに、サスペンションのレスポンスを大幅に高めました。ホイールベースが 2,680mm*と長いことから、すぐれた直進安定性が確保されるとともに、ホイールの荷重移動が小さくなり、これによって加減速時のダイブやスクワットが大きく低減されています。また、トレッドを広く取ったことで(前 1,682mm*、後 1,653mm*)、コーナリング時の内輪から外輪への荷重移動が軽減され、高いグリップ力を保ち続けることができます。(*全て欧州仕様参考値)

AMG RIDE CONTROL スポーツサスペンション

SLS AMG ロードスターには、標準の AMG スポーツサスペンションに加え、減衰性能をボタンひとつで調節できる新開発 AMG RIDE CONTROL スポーツサスペンション(電子制御ダンピングシステム搭載)をオプション設定しています。AMG ドライブユニットシステムのボタンを操作することで、「コンフォート」、「スポーツ」、「スポーツプラス」の 3 つのサスペンションモードから減衰性能を選択することができます。選択されたモードはインストルメントクラスターに表示されます。

「コンフォート」はソフトな減衰性能によりレスポンス感度が高くなり、「スポーツ」モードでは、走行状況に応じてダンパーが硬めになります。これは、接地性が改善するとともに、ボディロールやピッチの抑制にも効果を発揮します。「スポーツプラス」は、サーキットでラップ計測を行うのに最適なモードです。減衰力を高めるとともに、平滑な路面での純粋にスポーティな走行専用特別に開発した制御アルゴリズムを使用しています。

ダイレクトなステアリング、リミテッドスリップデフ、3 ステージ ESP®

ラック&ピニオン式ステアリングは 13.6:1 の固定ギアレシオとし、スーパースポーツカーに求められるダイレクトなステアリングフィールをつねに提供します。車速に応じてアシスト量が増えるパラメータステアリングにより、速度が上がるにつれてドライバーへのフィードバックを高めます。これは高速での直進走行時にきわめて重要な要素となります。ステアリングギアはエンジンの前側、フレームタイプのインテグラルサポートにマウントされており、またエンジンの搭載位置を低くすることに貢献しています。ボタンひとつで"ESP ON"、"ESP SPORT"、"ESP OFF"を切り替えることができる 3 ステージ ESP®は、"ESP OFF"モードの場合でも、ブレーキペダルを強く踏み込むと ESP®のすべての機能が有効となります。

アクセルレクション・スキッドコントロール(ASR)のトラクションロジックは、3 つの ESP®モードすべてで動作します。センサーが駆動輪を常に監視し、いずれかが空転しそうになると適切なブレーキ圧を加え、もう一方の駆動輪のトラクションを大幅に改善します。また極めてダイナミックな走行時のトラクションの確保には、標準装備の機械式多板 LSD(リミテッドスリップディファレンシャルロック)も大きく貢献し、エンジン出力の路面への伝達効果を高めます。

AMG ハイパフォーマンス・セラミックコンポジットブレーキ 新開発「フローフォーミング」ホイール

Page 10

ブレーキには AMG ハイパフォーマンスコンポジットブレーキを採用しています。フロントに 6 ピストンキャリパー、リアに 4 ピストンキャリパーと鋳鉄製ドリルドベンチレーテッドディスク(フロント:390mm×36mm/13.5kg、リア:360mm×26mm/10.6kg)を組み合わせ、非常に大きな負荷の下でも制動距離を大幅に短縮します。またオプション装備として、より大径のディスクを備えた新開発セラミックコンポジットブレーキシステムを設定しました。このセラミックブレーキは、1,700℃の高温で真空強化処理され硬度が高められていることから、高温でもよりすぐれた安全性を約束するほか、重量も約 40%低減されています(フロント:402mm×39mm/7.9kg、リア:360mm×32mm/6.5kg)、バネ下重量の低減により、ハンドリング特性の向上、とりわけ高速コーナリング時にとくに効果を発揮します。

ホイールについても軽量設計をとくに重視し、新開発「flow forming (フローフォーミング)」技術により重量を最適化した AMG アルミホイール(フロント:9.5×19 インチ、リア:11.0×20 インチ)を採用することで、バネ下重量の低減と、ハンドリング特性およびサスペンションの快適性の向上を図りました。ホイールは、標準装備の AMG 7 スポークアルミホイールに加え、5 ツインスポークホイールと 10 スポーク鍛造ホイールをオプション設定しています。また、タイヤ(前 265/35R19、後 295/30R20)は SLS AMG 専用開発したもので、最高水準のグリップ性能を発揮します。

自動車誕生 125 周年

カール・ベンツが独自に開発した 3 輪自動車の特許を申請したのは、1886 年 1 月 29 日。それ以降、この日は自動車が正式に誕生した日とされ、2011 年に 125 周年を迎えます。カール・ベンツが自動車を発明した同じ時期に、ゴットリーブ・ダイムラーは世界初の 4 輪自動車を開発していました。現在のダイムラー社とその中核ブランドであり世界的な成功を収めているメルセデス・ベンツの創始者である 2 人は独自に開発を進めながら、今日のすべての乗用車、商用車、バスの土台を築き上げたのです。自動車を発明したメルセデス・ベンツはこれ以来、駆動技術から快適性や安全性、そしてデザインに至るすべての分野において、他のいかなる自動車メーカーよりも多様に、かつ長い期間にわたり自動車の開発を続けてきました。

カール・ベンツは「The love of inventing never dies（発明への情熱は決して消えることはない）」という言葉を残しました。そして、ゴットリーブ・ダイムラーは、「The best or nothing（最善か、無か）」という有名な言葉を残しています。メルセデス・ベンツはこの基本理念に 125 年間忠実に行動してきました。「The spirit of innovation（革新の精神）」は、個人のモビリティを将来の世代にも保証し、それぞれのお客様のニーズに合った最適なクルマをお届けするという目標とともに、メルセデスの企業文化に深く根付いています。この革新はメルセデス・ベンツの系統化された研究活動を基盤としており、1970 年代初めには独立した研究部門を正式に設立しました。現在、メルセデス・ベンツには 1 万 9,000 人もの研究者と開発者からなるグローバルな知識共有ネットワークがあります。この開拓者精神、専門知識、意欲にあふれ、幅広い分野をカバーするシンクタンクを使い、メルセデス・ベンツは世界で最も優れた自動車を将来にわたりお届けしていきます。

