



メルセデス・ベンツ SL クラスをフルモデルチェンジ

Press Information

2012年3月18日

- ・ 新開発フルアルミニウムボディシェルなどにより大幅な軽量化を実現
- ・ 新世代直噴エンジンと最新トランスミッションを搭載
- ・ 2つの革新的装備: FrontBass[®]システム、マジックビジョンコントロール

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・ベンツの最高級ロードスター「SL」を11年ぶりにフルモデルチェンジ、新開発フルアルミニウムボディシェルや新世代パワートレインなど、環境適合性、動力性能、快適性を大幅に向上させる革新的な先進技術の数々を搭載し、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、お客様への納車開始は6月以降を予定しております。

メルセデス・ベンツ 新型SLは、1952年に発表されたガルウィングモデル「300 SL」から始まるメルセデス・ベンツの高級スポーツカーとして、第6世代にあたるモデルです。ロングノーズ・ショートデッキの伝統的かつ流麗なロードスターのスタイリングに、時代をリードする様々な先進技術を盛り込み、最高級ロードスターとして優れた走行性能と上質で快適な乗り心地、高い環境適合性と安全性を兼ね備えたモデルです。

軽量化を進めながら剛性を高める: 先進のフルアルミニウムボディシェル

新型SLは、メルセデスの量産モデルとして初めてフルアルミニウムボディシェルを採用、従来モデルと比較し最大で140kgの軽量化を実現し燃費向上に貢献しています。またルーフフレームにマグネシウムを採用するなど部位により最適な素材や構造設計を施し、ねじれ剛性を従来モデルより20%以上向上し操縦性と快適性を高めています。

高効率・高出力の新世代パワートレインと新設計のサスペンション

新型 SL の全てのモデルは、新世代直噴エンジンと ECO スタートストップ機能を備えた最新型トランスミッションを搭載し、動力性能と燃費経済性を高次元で両立しています。また、サスペンションにもアルミニウムを多用しばね下重量を低減、電子制御サスペンションとあいまって俊敏なハンドリング特性と快適な乗り心地を実現しています。

	排気量 エンジンタイプ	最高出力 (kW/PS)	最大トルク (Nm)	燃費 (km/L)	0-100km/h (秒)
SL 350	3.5L V型6気筒直噴	225/306 (-7/-10)	370 (+10)	14.7 (+29%)	5.9 (-0.3)
SL 550	4.7L (-0.8L) V型8気筒直噴 ツインターボ	320/435 (+35/+48)	700 (+170)	11.0 (+22%)	4.6 (-0.8)
SL 63 AMG	5.5L (-0.8L) V型8気筒直噴 ツインターボ	395/537 (+9/+12)	800 (+170)	10.1 (+30%)	4.3 (-0.3)
AMGパフォーマンス パッケージ装着車	同上	415/564 (+29/+39)	900 (+270)	同上	4.2 (-0.4)

※()内は従来モデル比。数値は全て欧州仕様参考値

2つの革新的装備: FrontBass[®]システムとマジックビジョンコントロール

新型SLでは革新的な装備として、低音スピーカーをドアに内蔵せず運転席および助手席の足元に設置することでルーフの開閉状況に関わらず臨場感あふれる音響を実現する「FrontBass[®]システム」を搭載しています。またワイパーブレードに数多く開けられた穴からウォッシャー液を噴射することにより、オープンルーフ時にも室内を汚すことなく視認性を確保できる革新的なウインドスクリーン払拭洗浄システム「マジックビジョンコントロール」を標準装備しています。さらに、リアバンパー下に足を近づけるだけで、手を使わずにトランクの開閉が可能な「ハンズフリーアクセス」を採用しています。

最先端の安全装備

新型SLにおいても最先端の安全装備を採用しています。レーダー波を用いて前方や側方の車両などを検知し、自動的にブレーキを作動させ衝突の危険性を低減する最新の予防安全システム「レーダーセーフティパッケージ」や、配光モードを自動で切り替えるインテリジェントライトシステム等の先進のドライバー支援システム等を標準装備しました。

モデル	エンジン	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
SL 350 BlueEFFICIENCY	3.5L 直噴	左/右	¥11,900,000 (¥11,333,334)
SL 550 BlueEFFICIENCY	4.7L 直噴ターボ	左	¥15,600,000 (¥14,857,143)
SL 63 AMG	5.5L 直噴ターボ	左	¥19,800,000 (¥18,857,143)



SL 550 BlueEFFICIENCY (AMG スポーツパッケージ装着車) / 欧州仕様

メルセデス・ベンツ 新型 SL 詳細

[目次]

エクステリアデザイン	2
インテリアデザイン	3
パワートレイン	4
アルミニウムボディシェル	6
シャーシ	10
安全性	11
FrontBass	12
マジックビジョンコントロール	14
機能装備	15

*本資料の数値は全て欧州参考値です。

エクステリアデザイン

SL の伝統を踏襲しつつ、先進性を体現

フロントデザイン

力強いラジエターグリルと先進的なデザインのヘッドライトが印象的なフロントデザインはSLならではの伝統的なロードスターのスタイリングと、メルセデスの最新デザインコンセプトが見事に融合しています。特徴的なフロントマスクは、シングルルーバーを備えたワイドなラジエターグリルによるダイナミックなデザインです。

ヘッドライトのポジショニングライトとウインカーにLEDを多用しています。ヘッドライトユニット上部のLEDポジショニングライトとトーチ(たいまつ)型にデザインされたLEDウインカー、そして独創的なデザインのクロームで包まれたメインビームが個性を主張します。LEDの輝きは、フロントマスクをシャープかつ先進的に仕立て上げるばかりでなく、優れた被視認性を確保します。また、インテリジェントライトシステムを備えたメインビームにはバイキセノンランプを採用し、クリアな視界を確保することで安全性を高めています。

サイドデザイン

ロングノーズ・ショートデッキの伝統的なロードスターのプロポーションを踏襲したサイドデザインは、スポーティで力強いスタイリングとなっています。クロームのルーバーを備えたサイドエアアウトレットは名車300 SLをモチーフとしており、SL伝統のロードスターの美しさを体現しています。さらにアウトレット上端からドアパネルへと連続するキャラクターラインはエクステリアにダイナミックな躍動感を与え、新型SLのサイドビューをスタイリッシュかつスポーティに引き締めています。

リアデザイン

スポイラーリップ状のテールゲート後端と、バンパー下部中央に組み込まれたLEDバックランプとLEDリアフォグランプが、新型SLのロー&ワイド感を強調しつつ、レーシングカーを彷彿とさせる雰囲気醸し出します。また、サイドからリアに向けて絞り込むようなデザインによって、サイドとリアを見事に調和させつつ、リアビューのワイド感を強調しています。リアコンビネーションランプには全てにLEDを採用し、バックアップランプ及びリアフォグランプはバンパー下部中央に組み込まれています。反応速度が速く優れた被視認性を誇るLEDによって、後続車に自車の存在を鮮烈にアピールすることで安全性に寄与するばかりでなく、低消費電力と極めて長い耐用年数を実現しています。

インテリアデザイン

高級素材を随所に施したインテリア

ドアパネル、ダッシュボード、そしてセンターコンソールへと贅沢にあしらわれたウッドトリムが、ラグジュアリーで気品に満ちた空間を造り出しています。また、より広くなった室内空間は、室内幅が肩部で35mm、肘部で29mm 拡大し居住性が一段と向上しています。豊富に用意された内装色やインテリアトリムにより、個性的なインテリアを仕立てることができます。さらに、落ち着いた輝きを持つシャドウシルバーが随所にあしらわれ、インテリアに精悍で気品に満ちた雰囲気を加えています。

ホワイトを基調としたメーターにはシャドウシルバーのトリムをあしらったチューブデザインを採用しました。中央にはカラーマルチファンクションディスプレイが備わります。視認性に優れたメーターパネルはセーフティドライビングをサポートするとともに、文字盤をホワイトとした垂直0 指針のデザインがドライバーのスポーツマインドを大いに刺激します。

センターコンソールにはCOMANDシステム、クライメートコントロール(左右独立調整)や各種操作ボタンを機能的にレイアウト。レーシーなデザインのDIRECT SELECT(ダイレクトセレクト)とともにロードスターらしいスポーツスピリット溢れるコックピットデザインを形成しています。メルセデス・ベンツならではの人間工学に基づく操作系は、ドライバーの適切な操作をサポートすることで運転中の疲労を軽減します。

シートには、ヘッドレスト一体型のスポーティなデザインのパワーシートを採用しました。ショルダー部まで大きく包み込む新形状のシートは、優れたホールド性によりスポーツドライビングをサポートするだけでなく、長距離ドライブにおける疲労軽減にも効果があります。シート構造を見直すことで、安全性を確保しながら重量軽減と低重心化も実現し、優れたドライバビリティに貢献しています。

また、ドアパネル、ドアハンドル部及びセンターコンソール両側に間接照明のアンビエントライトが組み込まれています。カラーは3 色から選択可能で、光量はマルチファンクションディスプレイにて5 段階に調節可能です。間接照明が織りなす印象的なラインが夜間走行時のインテリアを精悍かつ上質に彩ります。

高出力と低燃費を両立する新世代パワートレイン

新世代3.5リッターV6直噴エンジン

SL 350 BlueEFFICIENCYに搭載される新世代3.5リッターV6直噴エンジンは、最高出力225kW(306PS)、最大トルク370Nmを3,500～5,250rpmで発生し、優れた動力性能を発揮します。また出力・トルクが向上したばかりではなく、直噴システムを用いたBlueDIRECTテクノロジーにより、燃費は14.7km/L*と、先代に比べて約29%*も低減され、環境性能も優れています*。 *欧州テストサイクル参考値

新開発4.7リッターV8直噴ツインターボエンジン

SL 550 BlueEFFICIENCY に搭載される新世代4.7 リッターV8 直噴ツインターボエンジンは、最高出力320kW(435PS)、最大トルク700Nmを発生します。従来モデルより排気量を約0.8リットル縮小しながら、最高出力は約12%、最大トルクは32%向上しています。さらに、約22%もの燃費向上やCO₂ 排出量削減など環境性能も一段と向上しています。

新開発5.5リッターV8直噴ツインターボエンジン

SL 63 AMG に搭載される AMG 5.5 リッターV8 直噴ツインターボエンジンは、最高出力 395kW(537PS)、最大トルク 800Nm を達成しています。さらに AMG パフォーマンスパッケージでは、これらの数値が 415kW(564PS)、900Nm まで向上します。これにより 0～100km/h 加速が 4.3 秒および 4.2 秒、0～200km/h 加速が 12.9 秒および 12.6 秒となります。また、革新的かつ高度なコンポーネントを採用して高い出力を達成すると同時に、すぐれた低燃費をも実現しています。NEDC 総合燃費は 10.1km/Lと、先代に比べて約 30%の大幅削減に成功しました。

*数値はすべて欧州テストサイクル参考値

ECOスタートストップ機能付き7速オートマティックトランスミッション「7G-TRONIC PLUS」

SL 350 BlueEFFICIENCYと SL 550 BlueEFFICIENCYには、スムーズな変速と高効率を追求した最新鋭7速オートマティックトランスミッション「7G-TRONIC PLUS」を搭載しています。さらに、市街地での無駄な燃料消費を抑えるECOスタートストップ機能(アイドリングストップ機能)を組み合わせることで燃費の向上およびCO₂排出量の低減にも寄与しています。

また、新たにフロアシフトタイプのDIRECT SELECT(ダイレクトセレクト)を採用し、マニュアルシフト操作はパドルシフトで行ないます。短くスポーティな形状のレバーは、シフト操作時のドライバーの気分を盛り上げます。エンジン始動時は常にシフトモード「E」で起動するため、低燃費走行に貢献します。また、走行モード切替スイッチやサスペンションモード切替スイッチなどがセレクターレバー周辺に機能的にレイアウトされており、運転操作をスムーズにサポートします。

7 速スポーツトランスミッション「AMG スピードシフト MCT」

SL 63 AMG のトランスミッションには AMG スピードシフト MCT を搭載しています。"C" (効率制御)、"S" (スポーツ)、"S+" (スポーツプラス)、"M" (マニュアル) の 4 つのモードを備え、サスペンションと同様に、さまざまな走りに柔軟に対応できます。"C"モードでは、ECO スタートストップ機能が常時動作し、停車時にエンジンを停止させます。また、トランスミッションの設定は明確にソフトなものとなり、なめらかに早めのシフトアップを行います。また、このモードでは発進は通常 2 速からとなります。

"S"、"S+" および "M" モードではエンジンとトランスミッションの設定がはるかに俊敏なものとなるほか、スタートストップ機能が動作を停止します。また、ダイナミックな走行では非常に有効な、シリンダーの部分的抑制機能を備えています。これは、フルロード時に点火と燃料噴射を一時的に正確に遮ることで、いっそう素早いギアシフトを可能とするものです。これにともなって、きわめてエモーショナルなエンジンサウンドが発生する副次効果が生まれました。AMG スピードシフト MCT にはこのほかにも、シフトダウン時の自動ブリッピング機能とレーススタート機能が標準装備となっています。

究極のダイエット：140kgもの減量に成功

新型 SL は、メルセデスの量産モデルとしては初めて、フルアルミニウムボディシエルを採用しました。新開発のこのボディシエルは、重量 254kg と、同等のスチール製に比べて 110kg も軽くなっています。また、快適性の向上や新しい運転支援システム等の技術装備の採用で生じた重量増加に対応すべく、幅広く軽量設計を実施した結果、大幅な軽量化が実現しました。その結果、新型 SL 350 BlueEFFICIENCY は先代より 140kg 軽くなり、SL 550 BlueEFFICIENCY でも 125kg 減量いたしました。

ボディシエルの約 90%がアルミニウム製となり、他の素材によるコンポーネントは非常に少なく、リアパネルの一部にアルミニウムよりもさらに軽いマグネシウムを採用したほか、A ピラーとフロントウインドスクリーンフレームには、横転事故の際に乗員に生存空間を確保する上でスチールが最適という理由から、高張力鋼板チューブを内蔵したスチールシートを採用しています。

ロードスターのボディシエルにはスチールよりアルミニウムが有利

メルセデス・ベンツはアルミニウムボディシエルの開発にあたり、軽量化だけでなく、剛性や快適性についてもスチールを超えることを目指しました。この厳しい目標を達成するため、高度な軽量構造を一貫して追求し、それを実現するために多くの方法を模索しました。アルミニウムボディシエルのコンポーネントはすべて、その果たす機能や受ける負荷について最適化を施しました。すなわち、各コンポーネントの用途に応じて、チルド Casting や真空ダイカスト法を利用したり、押出材や同じコンポーネントの中で肉厚が変化するプレート(テーラードブランク=TWB)に加工したりするなど、さまざまな工法を採用することで多様なアルミニウム材を作り出したのです。ボディシエルの材料構成比(重量)は、アルミニウム Casting 44%、アルミニウム形材 17%、アルミニウムシートメタル 28%、スチール 8%、その他 3%となっています。

ドイツ・ブレーメン工場で行うこれら部品の組み立てには、MIG 溶接や縁曲げ、接着、打ち込みリベット、フローホールフォーミングねじ、摩擦攪拌接合(FSW)など、負荷に適したさまざまな接合方法(一部は新技術)を採用しています。例えば、このうち FSW は、摩擦熱により抵抗性にすぐれた溶接継ぎ目を形成することができるため、融点の低いアルミニウムにとりわけ適した接合方法です。

<ボディシエルの主な特長>

- フロントウォールは、自動車ボディ用量産アルミニウム鋳造部品として現時点で最大の部品です。
- シートメタル部品の多くは今回初めて、100%再生アルミニウムから作れるように設計しました。これにより、これらの部品の生産におけるエネルギー消費量が80%削減されました。
- メインフロアパンは、薄い押出成形中空形材を摩擦攪拌接合で接合した3層成形パネルとなっています。
- フロントエンドの前後方向メンバーは、高圧ハイドロフォーミング(IHU)により作られています。これにより非常に複雑かつ堅牢なメンバーを作ることが可能となりました。
- ドアシル(前後方向メンバー)は、長さ1.7m、7つの中空室を持つ押出成形アルミニウム形材からなり、側面に剛性を与えることで衝突時の安全を確保します。中空室の配置が柔軟に行えるため、部品の重量を最小限に抑えるとともに、最適な特性を実現することができます。
- フロアトンネルは、アルミニウムシートメタルに、板厚を変化させた補強(部分によって異なる3種類の厚さを持つ、いわゆるテーラードブランク材=TWB材)を施しています。
- 後部フロアは、中空チルド鋳造の前後方向メンバーを中核とするMIG溶接フレームを採用しています。自動車ボディシエルの製造には今回のSLで初めて採用されました。
- 後部フロアのフレーム構造は、フロアシートメタルパネルと、真空ダイカスト法で作られたトランクタブにより閉じた構造となっています。
- トランクフロアには再生アルミニウムシートメタルを採用しています。
- 中央メンバーはフロントエンドと後部フロアを接続しています。ドライブシャフト、トランスミッションクロスビーム、トランスミッショントンネルブレースのマウントポイント、それにトンネル側面のシート用のボルト締めポイントはすべて一体にまとめてあります。壁厚やリブの配置は、生物学を応用し、必要性や負荷を考慮して決定しました。
- 他の多くの部品も、自然から倣う生物学を用いて最適化を施しました。こうした構造を採用することで、クルマの重量は従来の設計方法に比べてさらに低減されています。

こうした設計上の工夫を重ねることで、軽量で、ねじれ剛性や曲げ剛性に優れ、最適な剛性対重量比を備えたボディシエルが生まれました。ねじれ剛性については、従来モデルから20%以上も向上しています。ねじれ強度を測定した結果、19,400Nm/度と、他を大きく引き離す最高値が得られました。(先代でも16,400Nm/度を達成)。

最高の安全基準に適合

アルミニウムボディシエルの高強度の構造部材はまた、衝突安全性を従来モデルよりいちだんと高める効果ももたらしました。押出成形形材、接続用鋳造ノード、2つの板厚を持つプレートフロアにより、軽量でしかも強固なキャビンが実現しました。各ドアに設けた2本のアルミニウム形材とサイドシル、そして衝突耐性にすぐれたシートにより、側面衝突の際、最大限の生存空間を確保します。

異なるレベルで機能する前面のクラッシュブルゾーンは衝撃力を広い範囲に分散し、キャビンを保護します。また、リアにおいてもエネルギー吸収のための変形能力を十分確保しています。これには、チルド鋳造の前後方向メンバーと横方向形材、マグネシウム鋳造のタンク分離隔壁で作られた檻状の構造も寄与しています。燃料タンクも、この檻内のリアアックスル上方に、衝突保護に配慮して設置されています。こうした対策により、安全性に関するすべての法規制に加え、さらに厳しいメルセデス・ベンツの社内基準への適合を果たしました。

NVHも最高点を獲得

新型 SL は、この革新的アルミニウムボディシエルを採用することで、NVH(騒音、振動、ハーシュネス)の面でもクラストップレベルを実現しています。最適な振動特性と最高水準のロール特性の実現に寄与している要因の1つとして、フロントエンドと車両後部の接続剛性がきわめて高いことが挙げられます。これにより、長距離を走る場合も疲れが少なく、しかもダイナミックな走りが楽しめるようになりました。

新型 SLはクラストップの静粛性を達成しましたが、アルミニウムはスチールに比べて音の放出・放射レベルが高い性質があります。アルミニウムが持つこの音響的な弱点を補うために、一貫した遮音対策を施しました。以下のように、問題となるすべての部位に音響減衰材を適用するとともに、革新的な遮音材料を採用したのです。

- 質量分布が可変で、重量の大きな層の比率が高い特殊なファイアウォール減衰により、エンジンノイズを低減。
- プレートフロアと、継ぎ目がほとんどない一体成形・発泡裏地カーペットにより、室内に侵入するロールノイズを低減。
- 拭き付け式ライニングにより、インテリア、エクステリアの構造により伝達される音を減衰。
- さらに、繊維製ホイールハウスライニングの採用や、大きな騒音が発生する箇所に吸音性シールドプレートやボディシエル発泡材を施すことで、走行快適性を改善。
- リアウォールを横断するクロスメンバーやトランクの横方向部材、強制換気口内にも減衰材を施すことで、不快なタイヤ音や風切り音の室内への侵入を防止。

これに加え、ウインドスクリーンの合わせガラスに防音フィルムを採用したことも、室内騒音の低減に役立っています。透明できわめて弾力に富むこのフィルムは、ウインドスクリーンの振動を吸収するため、さまざまな周波数帯域で耳に聞こえる騒音値が減少します。

ドアとボンネットも軽量化

高度な材料利用の例としては、このほかにも SMC ハイブリッド設計 (SMC=シートモールディングコンパウンド) によるトランクリッドが挙げられます。このトランクリッドは、合成材による 1 枚パネルをスチール補強材にマウントしたもので、熱膨張率が両材料でほぼ同じであるため、たがいによくマッチします。内部のスチール構造により最小のスペースで最大の剛性を実現する一方、プラスチックのパネルには、ナビゲーションやデジタルラジオ、携帯電話のアンテナを目に見えない形で内蔵しています。他の多くのモデルでは、ボディそのものの空力特性はすぐれていても、そこにアンテナを取り付けることでそれを損なっていますが、SLはこの問題を解消しています。

ボンネットは従来モデル同様アルミニウム製で、形状と材料を最適化することで、優れた歩行者保護性能を実現しています。ドアにも軽量設計によるアルミニウム製を採用しました。シートメタルと押出型材、鋳物を組み合わせたもので、接合にはリベット締め、接着、縁曲げなどさまざまな方法を用いています。アルミニウムとスチールによるドアヒンジは開放角度が無段調節式となっています。

高度な防食方法

新型 SL のアルミニウムボディシェルは、腐食を防ぐための処理が行われています。高度な表面保護方法により、シートメタルパネルの外面と裏面を腐食から守り、メルセデス・ベンツならではのすぐれた信頼性を確保します。この防食方式の開発とテストにあたっては、世界各地の多様な気候の下での環境の影響や、クルマが受けるさまざまな負荷を考慮しました。最大限の防食性能を実現する基本としては、耐食性にすぐれたアルミニウム合金と設計を採用するとともに、使用量の少ないスチール部品はすべて全面に亜鉛メッキを施しました。高品質な亜鉛ニッケル被膜や特殊な電気化学的絶縁対策により、アルミニウムとの接触による腐食を防止しています。継ぎ目はすべてていねいにシールしたほか、表面を陰極浸漬プライミング (CDP) および多重塗装により保護しています。とくに腐食しやすい部分については、以上に加えてワックスを塗布し、新車時の状態が長く保たれるよう配慮しました。

SL 63 AMG にはカーボン素材のトランクリッドを採用

新型 SL 63 AMG のトランクリッドには、量産モデルとしては初めて、内側の支持部に軽量の炭素繊維コンポジット材を採用し、軽量化に寄与しています。このきわめて剛性にすぐれた炭素繊維コンポーネントを外表面となるプラスチックシェルに接着することで、通常のトランクリッドに比べて 5kg の減量に成功しました。この革新的なトランクリッドの採用は SL 63 AMG が初めてとなります。こうした多くの革新的な軽量設計により、車両重量は 1,845kg と、先代に比べて 125kg の軽量化を実現しました。

走りの喜びを提供する俊敏なサスペンション

サスペンション

フロントアクスルは定評のある4リンク式マルチリンクを採用し、ステアリングナックルとスプリングリンクはアルミ製、リアアクスルには新開発のマルチリンクとなっています。ほぼすべてのホイールコントロール部品がアルミニウム製となり、ばね下重量の軽減により、俊敏かつ正確なハンドリング特性を獲得しています。

メルセデスが世界に先駆けて開発し、高級車の主流となっているマルチリンク式リアアクスルは、路面に対する後輪の適正な姿勢を保ち、優れた操縦安定性と走行快適性を実現。アルミニウムの多用による軽量化は卓越した走行性能に寄与しています。

発進・加速・減速・旋回時などに発生する車体の動きと、乗員を含めた車両重量を感知し、4輪それぞれのショックアブソーバの作動を瞬時に電子制御してサスペンションをアクティブに制御します。

ABC(アクティブ・ボディ・コントロール)

SL 550 および SL 63 AMG に標準装備される ABC(アクティブ・ボディ・コントロール)は発進・加速・減速・旋回時などに発生する車体の動きと、乗員を含めた車両重量を感知し、サスペンションをアクティブに制御する機構です。旋回時やレーンチェンジ時の車体のロールを ABC 非装着車に比べて 60%以上低減します。フラットな車体姿勢でコーナーを走るダイナミックな操縦性と、快適な乗り心地を両立します。また、高速度域では車高が自動的に約 13mm まで下がり、空気抵抗の低減やハンドリングの安定性向上に貢献し、道路状況の悪い時などは、運転席のスイッチで任意に車高を約 50mm 上げることもできます。

さらに、乗車人数や荷物の積載量に関わらず車高を常に一定に保つセルフレベルリング機構も備わります。

AMG スポーツサスペンション

新型 SL 63 AMG については、ABC(アクティブ・ボディ・コントロール)をベースとした AMG スポーツサスペンションを標準装備しました。設計と開発、テストの段階では、運動特性とパフォーマンスを重視し、ロールが少なくダンパーが硬いスポーティな特性(スポーツ)と、長距離走行で高い快適性が得られる快適重視の設定(コンフォート)の 2 つのモードをボタンひとつで切り替えることができます。また、俊敏性とコーナリング速度を改善するため、全輪についてネガティブキャンバーを拡大したほか、弾性運動学特性を全面的に変更しました。

また、AMG パラメーターステアリングを備え、俊敏なコーナリングとすぐれたレスポンスを実現します。ステアリングについては、レシオを従来モデルよりダイレクトな固定レシオとするとともに、パワーアシスト量をサスペンション設定に応じて変化させています。また、きわめてスポーティな走りに対応する「スポーツハンドリング」モードを備えた AMG 専用の「3 ステージ ESP[®]」を標準装備としたほか、AMG パフォーマンスパッケージには、リミテッド・スリップ・デフを設定しています。

新開発 AMG ハイパフォーマンス・コンポジットブレーキシステム

新型 SL 63 AMG は、ブレーキについても最大限のパフォーマンスを実現することを最優先としました。新開発 AMG ハイパフォーマンス・コンポジットブレーキシステムは、フロントに 390×36mm コンポジットディスク&6 ピストン対向キャリパー、リアに 360×26mm インテグラルディスク&シングルピストンスライディングキャリパーを採用しています。AMG パフォーマンスパッケージには専用の AMG レッドブレーキ・キャリパーがおよび AMG マルチスポークアルミホイールが採用されています。

安全性

最も安全なロードスター

新型SLでは衝撃の大きさに応じて膨張具合を変化させるデュアルステージ式エアバッグを運転席(64L)と助手席(123L)に採用し、衝突の際に瞬時に膨張することで乗員へのダメージを軽減するだけでなく、衝撃の大きさによって膨張具合を変化させ乗員への適切なダメージ緩和に貢献します。また、シートバックレストにサイドバッグ(8L)を装備し、万一の衝突の際、乗員の胸部へのダメージを軽減。側方からのダメージ緩和に貢献します

さらに、ロードスターモデルでは搭載が難しいウインドウバッグを、ヘッドバッグというかたちでドアパネルに内蔵しました。サイドバッグとともに、側面衝突時における乗員へのダメージを軽減し、乗員の頭部を保護するとともに、衝突時に割れたサイドウインドウガラスなどの室内への侵入を防ぎ、二次的被害の防止にも貢献します。エアバッグの働きを最大限発揮させるため、衝突時に約90mm縮んで衝撃を吸収するステアリングコラムやNECK PRO アクティブヘッドレストなども採用しています。

万一、車両が横転する危険性が生じた場合など、エアバッグのセンサーにより検知し、瞬時にシート後方に装備されたオートマティックロールバーが立ち上がります。オートマティックロールバーにはそれぞれ2つのコイルスプリングが内蔵され、強固なAピラーとともに、万一横転した際もキャビンを保護します。さらにPRE-SAFE[®] やSRSエアバッグが作動することで、最大限乗員の安全を確保します。

FrontBass[®]：オープントップでも音楽が楽しめる

未来のサウンドシステムを完全に一体化

オープントップという過酷な条件下では音を響かせるベースとなるものがないため、よい音質は望めず、ロードスターではオープントップの喜びと音楽の楽しさは両立しがたい傾向にありました。その最大の原因は、低音スピーカーがドアの内部やシートの下に配置されていることにあります。そこでメルセデス・ベンツでは FrontBass システムを独自に開発し、ロードスターにおいてもすぐれた臨場感を実現することがようやく可能になりました。

足元から張りのある低音を響かせる

新型 SL では、低音スピーカーを通常のようにドアに内蔵せず、運転席、助手席足元に設置しています。この配置は従来の車両のシェル構造では不可能ですが、新型 SL においては、フロントのアルミニウムの骨組みに含まれる 2 本の前後方向メンバーによって、必要なスペースが確保されています。低音スピーカーは、足元の左右のファイアウォールに設けた 2 個の開口部に直接取り付けられ、その奥の前後方向メンバーが持つ空洞が共鳴室となっています。この構造部品はもともと非常に剛性が高いことから、歪みがきわめて少ない低音を、大音量にいたるまで正確に再生することができます。このように 2 つの独立密閉低音ボックスを足元に配置することで、理想的な音響条件が実現しました。ファイアウォールとクルマのフロア、それにダッシュボードの下側によって、音を集める構造が形成されるため、音響性能が向上し音響効果が大きく改善されています。さらに、「少ないエネルギーで大音量」のコンセプトにより、省エネルギー、ひいては CO₂ 排出量削減にも寄与します。

緻密で豊かなサウンド

メルセデス・ベンツの新開発 FrontBass[®]システムは、車内の低音再生技術に革命をもたらすだけでなく、楽しく音楽が聴ける条件を確立しました。まず、低音スピーカーをドアに内蔵する必要がなくなったため、不快な振動が発生しなくなりました。また、中音スピーカーと高音スピーカーについてはドアやダッシュボード内、車両後部における配置をウェストラインに近づけ、乗員の耳とほぼ同じ高さとするすることで、緻密でしかも豊かな音質が実現しています。FrontBass[®]システムは、ルーフの開閉状態にかかわらず、足元から発生する音の振動が肌に伝わることで、はっきりと音に囲まれている感覚が得られ、心を揺さぶられます。

環境に配慮：音を収束させる

新型 SL では、ルーフを開いたときも閉じたときも、つねに最高水準の音響をお楽しみいただけます。FrontBass[®]システムが音を収束させるため、音は乗員がいる位置に集中し、周囲への音漏れが通常のサウンドシステムの場合に比べて大きく軽減されます。さらに、ルーフの開閉状態や、音響条件に応じてアンプがスピーカーを自動調節する機能により、音質を可能なかぎり高めています。

FrontBass®システムを全モデルに標準装備

FrontBass®システムはメルセデス・ベンツ新型 SL のすべてのモデルに標準装備され、サウンドシステムのベースとなっています。システムの構成は、COMAND ヘッドユニット一体型アンプ(25W×4)、FrontBass®スピーカー×2(直径 217mm)、高音・中音用 2 ウェイシステム×2(ドア内蔵)、中音スピーカー×2(後部)となります。

SL 550 および SL 63 AMG に標準装備される harman/kardon ロジック 7 サラウンドサウンドシステムは FrontBass®との組み合わせにより、さらに豊かな音質ときめ細かな臨場感を演出します。その中核は、総合出力 600W のクラス D アンプとデジタルシグナルプロセッサ(DSP)(10 チャンネル)。FrontBass®スピーカー 2 台と 2 ウェイシステム 6 台により、いっそう精密かつクリアな再生を実現します。

オプションとして、Bang & Olufsen BeoSound AMG サウンドシステムを設定しています。トータル 500W の大出力を誇る ICEpower アンプと出力 400W の 16chDSP を通して、12 個のスピーカーをパワフルにドライブし、最高水準の音質を実現したハイエンドオーディオ装備です。

ボディシエルも FrontBass®に合わせて調整

オーディオ装備の開発においては、この FrontBass®コンセプトを実現するため、最初の企画段階からボディシエルの設計担当者と緊密に協力しながら作業を進めました。その結果、FrontBass®の採用によりドア内蔵スピーカーが不要となったため、ドア内に空いたスペースを追加の収納部として利用可能となりました。

すぐれた視認性を確保する魔法の技

新型 SL は、メルセデス・ベンツが開発した世界初のウォッシャー一体型システム「マジックビジョンコントロール」を初めて搭載したモデルとなりました。この新型システムは複雑なダクトシステムによりウォッシャー液をワイパーブレードまで導き、ブレード両面に設けた 2 本の精密な流路を通し、レーザー切断で空けた微小な孔から放出させます。ウォッシャー液はこの流路を通じて、つねに必要な分だけウインドスクリーン上に効率的かつ精密に供給され、しかも、払拭方向に応じてワイパーブレードリップのすぐ前に放出されます。

夏、冬、そしてオープントップ走行に対応した 3 つのモード

「マジックビジョンコントロール」は、夏、冬、そしてオープントップ走行に適した 3 種類の洗浄モードを備えています。夏は、薄く付着した汚れを少量の液で洗浄できますが、冬は、凍結防止剤が混じった泥が付着するため、洗浄に必要な液量が多くなります。マジックビジョンコントロールは、このような季節の違いに対応するだけでなく、外気温度や車速、走行状況などの環境条件によってもワイパーから放出する液量を調節する機能を備えています。例えば、夏でもウインドスクリーンの汚れがひどい場合は、放出する液の量を増やします。

さらに、オープントップ走行では、専用モードによりきわめて巧みに動作します。ルーフ開放時には、電子制御システムの働きにより放出する液量を抑えると同時に、その多くを、ワイパーが上から下へ動く間に放出します。ルーフを開いた状態においても、速度にかかわらずウインドスクリーンを効果的に洗浄することができ、かつウォッシャー液の室内への入り込みを防ぐ便利なモードです。また、ウォッシャー液の放出に方向性を持たせ、放出量を正確に制御していることから、周囲の人やクルマに液がかからないこともメリットとなります。従来のシステムより強力な洗浄力にも関わらず、ウォッシャー液の使用量は約半分となります。このためウォッシャー液タンクを小型化することが可能となり、従来モデルに比べて容量を 1.7 リットル低減したことで、軽量化と低燃費化にも貢献しています。

機能装備

快適性を向上させる最新の機能装備

ハンズフリーアクセス

新型SLには新たにハンズフリーアクセスが採用されました。リアフォグランプ下部に足を近づけるだけでトランクを開閉することが可能となり、荷物が多いときや傘をさしているときなど、手を使わずにトランクゲートの開閉が行えるため、利便性にすぐれています。また、トランク容量は先代モデルの310L から504Lへと大幅に拡大し、ルーフを格納した状態での容量も206L から364Lへと増えています。また、ラゲッジカバーを閉じた状態でないとルーフ格納が行えないため、誤って荷物を挟み込む心配がありません。

エアスカーフ

新型SLにも、セラミックヒーターにより暖められた温風をヘッドレストのエアダクトから乗員の首元に送りこみ首周りを温めるエアスカーフが引き継がれ、季節を問わずにオープン走行を楽しむことができます。温風の吹出し口はヘッドレストに内蔵されているため、乗員の体型に応じて最適なポジションに調整することができます。また、電動ドラフトストップはセンターコンソールのスイッチ操作で走行中でも自由に出し入れすることができます。従来のドラフトストップのように脱着する手間が省け、不使用時は完全に格納されるため、オープン時の美しいスタイリングを損ないません。

マジックスカイコントロールパノラミックバリオルーフ

SL 63 AMGに標準装備されるマジックスカイコントロールパノラミックバリオルーフは電圧をかけることでルーフトップの透過率を瞬時に変更、スイッチを押すだけでクリアモードとダークモードを自在に切り替えることができます。クリアモードでも紫外線や赤外線を効果的に遮断。さらにダークモードでは透過率約1%以下となり、室内の温度を最大で10℃程度低く抑えられ、ルーフクローズ時でも快適なオープンエア気分を味わうことができます。

*その他モデルにはオプション設定