

オープントップのドライビングパフォーマンス

Press Information

2017年8月25日

## 「メルセデス AMG GT ロードスター」 「メルセデス AMG GT C ロードスター」を発売

- ・ 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
- ・ ソフトトップがわずか約11秒で開閉、時速50km/hでの操作も可能
- ・ GT、GT S、GT Rに続く、ワイドリアフェンダーと557馬力の“GT C”を追加
- ・ 完全受注生産モデル

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 AMG GT ロードスター（以下、GT ロードスター）」および「メルセデス AMG GT C ロードスター（以下、GT C ロードスター）」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。

「GT ロードスター」および「GT C ロードスター」は、“Handcrafted by Racers.”をスローガンに掲げ、何よりもスポーツカーを愛する人のために、モータースポーツを心から愛する者たちが創り上げたメルセデスAMG社による完全自社開発スポーツカー「メルセデスAMG GT」をベースに、完全自動開閉のアコースティックソフトトップを備えたオープントップモデルのスポーツカーです。

AMG4.0リッターV8直噴ツインターボエンジンは、徹底した軽量化やドライサンプ潤滑システムによる低重心化、また2基のターボチャージャーをV8エンジンのVバンク内側に配置する「ホットインサイドV」レイアウトがもたらすコンパクト化と吸排気経路の最適化など、メルセデスAMGが持つテクノロジーが詰まったエンジンです。

エクステリアには、1952年に開催された伝説的なレースであるカレラ・パナメリカーナ・メヒコで優勝を飾った「300 SL」レーシングカーを彷彿とさせる、「AMG パナメリカーナグリル」をはじめとする数々の備を備えることで、空力効率を強化するとともに最適なグリップを確保しています。

一方、メルセデスの安全運転支援システムの1つであり、レーダーセンサーにより先行車を認識して、設定速度の範囲内で車間距離を適切に維持して追従するとともに、先行車が停止した場合は減速して停止する渋滞追従機能を備えた「ディスタンスパイロット・ディストロニック」を標準装備し、スポーツカーでありながら高い快適性も実現しています。

ロードスターの最大の特長であるアコースティックソフトトップは、走行中でも50km/hまで開閉可能で、開閉動作は全て自動で行われ、所要時間は約11秒です。開放時にはソフトトップがシートの後ろに折りたたまれる省スペース設計を採用しています。また、3層構造のソフトトップは、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。

## 「メルセデスAMG GT C ロードスター」「メルセデスAMG GT ロードスター」の特長

### AMG 4.0リッターV8直噴ツインターボエンジン

“One man - one engine”、これは、メルセデスAMGの厳格な品質基準に従って、ひとりのマイスターが最初から最後まで責任を持って一基のエンジンを手作業で組み上げるというメルセデスAMGの哲学です。

「GT ロードスター」および「GT C ロードスター」の心臓部には、AMG 4.0リッターV8直噴ツインターボエンジン「M178」が搭載されます。砂型鑄造されたクロースドデッキのアルミニウムクランクケースに鍛造アルミニウム製ピストンを組み合わせることで、軽量化しながら高い強度を実現しました。また、メルセデスAMGペトロナスのF1™マシンでも使われているシリンダーウォールにスチールカーボン材を溶射コーティングするNANOSLIDE®摩擦低減加工を施すことで、フリクションロスを低減するとともにエンジンの軽量化にも貢献しています。

Page 2

オイル供給方式はドライサンプ潤滑システムを採用し、オイルパンをエンジン底部から排除することでウェットサンプ潤滑方式採用時よりエンジン搭載位置を55mm低くすることが可能となり、車両の低重心化を実現しました。また高い横加速度が発生する高速コーナリング時での安定したオイル供給を可能としています。

2基のターボチャージャーはV型シリンダーバンクの外側ではなく内側に配置する「ホットインサイドV」レイアウトとしました。エンジンを可能な限りコンパクトにするとともに、ターボチャージャーへの吸気経路を最適化することで、優れたレスポンスを実現します。

これらの最新技術により、GT ロードスターは最高出力476PS (350kW)、最大トルク630N・m、GT C ロードスターは最高出力557PS (410kW)、最大トルク680N・mを発揮します。GT Cロードスターはパワーウエイトレシオ2.98\*、0-100km/h加速 3.7秒\*を実現しました。

\*:欧州仕様参考値

### AMG スピードシフト DCT

エンジンパワーを途切れることなく駆動輪に伝え続けるデュアルクラッチ式トランスミッションを採用。素早いシフトチェンジによって、ドライバーのアクセルワークに瞬時に反応し、シームレスな加速を実現します。燃費と快適性を優先する「C (Comfort)」、よりスポーティな「S (Sport)」と「S+ (Sport Plus)」の 3 つのシフトモード、様々なパラメーターを個別に設定できる「I (Individual)」を設定しました。GT C ロードスターには、サーキット走行のための「RACE」モードも搭載しています。

### ダイナミックエンジントランスミッションマウント

GT C ロードスターには、エンジンマウントとトランスミッションマウントそれぞれに磁性流体の可変マウントを搭載。各種センサーからの情報によりドライビングの状況を検知して、マウントの硬さを自動で調整します。通常走行時は柔らかいマウントによってドライブトレインからのノイズと振動を効果的に遮断し快適性を高めます。ダイナミックなドライビング時にはマウントを硬くすることでドライブトレインのロールモーションを減少しクイックなコーナリングを実現します。

## AMGパナメリカーナグリル

GTロードスターとGT Cロードスターのデザインは、AMGパナメリカーナグリルが目を惹きます。AMGパナメリカーナ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15本の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。

低く構えたフロントセクションと前傾したフロントグリルによって、「サメの鼻先」のような独特な形状が生まれるとともに、車体が路面に張り付くような視覚効果があります。この形はさらに、クルマの背圧ポイントを下げることによって、冷却気流と空力性能を強化する効果をもたらします。

Page 3

## エアパネル

エアロダイナミクスを高める技術が「エアパネル」です。エアパネルは、フロントバンパーの後端下部に電子制御式垂直ルーバーを備えています。電気モーターにより約1秒で開閉することで気流を改善し、空力性能を高めます。

ルーバーはトップスピードでの走行中や制動時、高速コーナリング時を含めて通常は閉じています。これにより空気抵抗を少なくするとともに、気流をアンダーボディへ導き、フロントに働く揚力を低減します。コンポーネントが一定の温度に達し、冷却が必要となったときだけルーバーを開き、各種ラジエターへ流れる空気の量を最大限に高めます。

## エアロダイナミクスを最適化したリアエンド

GT Cロードスターのリアエンドは、20インチホイールを装着し、アルミニウム製サイドウォールによりリアの幅をGT比57mm\*拡大しました。これにより、トラクションが高められるとともに、いっそう高いコーナリング速度が可能となっています。また、随所にクロームパーツを施すことで、GT Cならではのエクスクルーシブなエクステリアを演出しています。

\*:欧州仕様参考値

## 俊敏性と安定性を両立: AMGリア・アクスルステアリング

GT Cロードスターは、AMGリア・アクスルステアリングを標準装備することで、ステアリング操作に対する車体の挙動がいちだんと鋭くなっています。このシステムは、操縦特性として通常はまったく相反するアジリティと安定性を理想的な形で両立させるものです。

リアアクスルには、通常のコントロールアームに代えて、ステアリングアクチュエーター2個を備えています。

システムの中核をなすのは電動機械式アクチュエーター2個で、ステアリングホイールには機械的には接続されていません。この「バイワイヤ」システムが、リアホイールに対して電子制御で調整を行います。リアホイールのトー角の最大変化量は1.5度です。

車速100km/h以下では、リアホイールはフロントホイールとは逆方向に操舵され、実質的にホイールベースを短縮するのと同じ効果をもたらします。これにより、コーナー進入時のアジリティがはるかに高まり、ドライビングの楽しさがいっそう増すとともに、ステアリング操作の負担が軽減されます。特に、細いワインディングロードや、ステアリング操作が多い狭いサーキット、スラロームコースなどでは効果が顕著に現れます。

その他のメリットとしては、転回時や駐車時など日常の走行場面における機動性の向上や回転半径が小さくなることなどが挙げられます。

車速が 100km/h を超えた場合、リアホイールをフロントホイールと同じ方向に操舵することで、実質的にホイールベースを拡大することとなり、操縦安定性を高めます。同時に、方向を変える際、リアホイールに働く横 G の増加ペースがかなり高まり、ステアリング操作に対するレスポンスが速くなります。また、高速で方向を変える際、リアアクスルのグリップが非常に大きくなり、通常リアエンドで発生する細かな振動が減ることで、非常に安定した走りを楽しむことができます。

Page 4

AMG リア・アクスルステアリングはコーナリング性能を高めるだけでなく、突然の回避操作でもドライバーをアシストすることでアクティブセーフティを強化します。これによって GT C ロードスターは限界域におけるコントロール性が向上しました。

### 前後ダブルウィッシュボーンサスペンション

足回りには、モータースポーツの技術が直接フィードバックされたダブルウィッシュボーン式サスペンションを採用しています。ホイール支持とサスペンション機能を分離し、スプリングストラットとダンパーストラットを下側のラテラルリンクで支えるため、上下動を最小限に抑えつつ正確無比なハンドリングを実現します。ウィッシュボーンとステアリングナックル、前後ハブキャリアを鍛造アルミニウム製とすることで、ばね下重量を軽減しながら非常に高い剛性を確保しました。

さらに、GT C ロードスターには、電子制御ダンピングシステムを搭載した「AMG RIDE CONTROL スポーツサスペンション」を標準装備しました。「C(Comfort)」、「S(Sport)」、「S+(Sport Plus)」の 3 つのサスペンションモードを選ぶことで、走行状況に応じ減衰特性を調整できます。(GT ロードスターにはオプション設定)

### AMG ダイナミックセレクト

快適なクルージングからサーキットでのダイナミックなパフォーマンスまで、センターコンソールのコントローラーを操作するだけでドライバーが望むキャラクターにセッティング可能なシステムです。トランスミッションのギアシフトプログラムに加え、エグゾーストシステムを含むエンジン特性、サスペンション\*、ステアリング特性、3 ステージ ESP<sup>®</sup>、セーリング機能と ECO スタートストップ機能、リトラクタブルリアスポイラーの作動プログラムが連動して変化します。また、GT C ロードスターには「RACE」モードが追加され、サーキットでの停止状態から最適な加速を可能にします。

\*GT C ロードスターに標準装備。GT ロードスターにオプション設定。

#### ・C(Comfort)

快適性と燃費重視のモード。

#### ・S(Sport)

ワインディングなどでスポーティなドライビングを楽しむためのモード。エグゾーストサウンドは控えめなままで、3 ステージ ESP<sup>®</sup>は ON。ロードフィールを高めるために AMG パラメーターステアリングのパワーアシスト量が減少します。

#### ・S+(Sport Plus)

AMG V8 エンジンならではのエグゾーストサウンドとともに、サーキットなどで非常にダイナミックなドライビングを楽しむためのモード。3 ステージ ESP<sup>®</sup>は ON。

・I (Individual)

エンジン、エグゾーストシステム、サスペンション\*、トランスミッション、3 ステージ ESP®のパラメーターを個別に設定できるモード。

\*GT C ロードスターに標準装備。GT ロードスターにオプション設定。

・RACE (GT C ロードスター専用)

サーキット走行のために全てのパラメーターが変化するモード。ESP®は「SPORT Handling モード」

Page 5

### 3 ステージ ESP® (エレクトロニック・スタビリティ・プログラム)

高レベルな安全性を確保する標準モードの「ESP® ON」、システム介入前に一定のドリフトアングルを許容するスポーティなセッティングの「ESP® SPORT Handling」、サーキットでの高度にダイナミックなドライビングのために ESP®がオフになる「ESP® OFF」の 3 つのモードを備えた「3 ステージ ESP®」を標準装備しています。

### AMG リミテッド・スリップ・デフ

GT C ロードスターは、電子制御式のリミテッド・スリップ・デフを標準装備し、リアアクスルのコンパクトなトランスミッションハウジングに内蔵しています。この電子制御式のリミテッド・スリップ・デフは制御がきめ細かくかつ高速なため、走りの物理的限界を新たなレベルへと引き上げます。駆動輪のグリップをさらに改善するほか、限界におけるコーナリング速度を高めます。加速時とアクセルオフ時に可変的にロッキング効果を発揮するほか、さまざまな走行状況や路面の摩擦係数に対応します。GT ロードスターには機械式リミテッド・スリップ・デフを装備しています。

### AMG パラメーターステアリング

車速感応式スポーツステアリングは可変ステアリングギア比を採用しています。低速走行時にハンドリングと俊敏性を強化するほか、高速走行時には走行安全性を確保します。車速に加え、その瞬間の横加速度や選択された AMG ダイナミックセレクトのドライブモードにも対応したアシスト機能が働くことで、路面からダイレクトなフィードバックが得られ、車体の挙動を把握することができます。

### AMG 強化ブレーキシステム

GT C ロードスターは強大な制動力と耐フェード性に優れるベンチレーテッド式ドリルドディスク(前 390mm、後 360mm)を備える強化コンポジットブレーキシステムを採用、ハイパフォーマンスに対応する強大な制動力と耐フェード性、ペダル操作に対する優れた応答性を発揮します。GT ロードスターは、ベンチレーテッド式ドリルドディスク(前 360mm、後 360mm)を備える強化コンポジットブレーキシステム採用しています。これに加え、どちらのモデルにも AMG カーボンセラミックブレーキを有償オプションとして設定しています。AMG カーボンセラミックブレーキのメリットは、セラミックブレーキディスク(前 402mm、後 360mm)による軽量化(17kg 減)と、耐久性および耐フェード性の向上が挙げられます。

### AMG パフォーマンスエグゾーストシステム\*

マフラー内のエグゾーストフラップによりエグゾーストノートを切り替えるシステム。トランスミッションがC (Comfort)、S (Sport) モードのときはエグゾーストフラップを閉じることで、住宅街はもちろん長距離クルージングなどにも最適な落ち着いたサウンドを響かせます。ダイナミック

な走りが味わえるS+(Sport Plus)、RACEモードでは、エグゾーストフラップが開き、加速時やシフトダウンによる自動ブリッピング時などにモータースポーツを彷彿とさせるエモーショナルなサウンドを発生します。なお、C、Sモードの際にも専用スイッチの操作によりエモーショナルなサウンドを楽しむことが可能です。

\*GT Cロードスターに標準装備。GTロードスターにオプション設定。

### AMG ライトウェイトパフォーマンス

「重量」はスポーツカーのパフォーマンスに影響を及ぼす重要な要素の1つです。メルセデス AMG は、シャーシやボディには各種アルミニウム合金、テールゲートにはスチール、フロントデッキにはマグネシウムなど、構造部に高度な材料の組み合わせを採用しています。フロントに採用した超軽量のマグネシウムは、フロントアクスル前方の慣性を低減することによりアジリティを改善します。 Page 6

軽量なスペースフレームは、アルミニウムダイキャストやアルミニウム押し出し材で構成されています。全体に曲げ強度、ねじり強度が高いことから、パワートレインやサスペンションから加わる前後方向および横方向の非常に強い力を吸収したり、他に逃したりすることができます。これによって不要な柔軟性が低減され、高精度かつダイレクトなレスポンスが得られます。

GTロードスターとGT Cロードスターには、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ストラットタワーバーを設けてリアアクスルを補強しています。シートの後ろにロールバーを備えたアルミニウム製の補強用クロスメンバーを1本設けて固定横転保護システムをサポートしています。

トランクリッドは特に軽量化に配慮し、炭素繊維 SMC(シートモールディングコンパウンド)製となっています。この高度なプラスチックは、軽量で強度が高いうえに、表面状態も最高の品質を備えた革新素材で、メルセデス・ベンツで開発されたものを、AMG と共同で量産化したものです。

### アコースティックソフトトップ

GT CロードスターおよびGTロードスターの魅力は、アコースティックソフトトップを開くことでさらに高まります。AMG エンジンのエキサイティングなエグゾーストノートがダイレクトに室内に飛び込んできます。アコースティックソフトトップは走行中でも50km/hまで開閉可能で、開閉動作は全て自動で行われ、所要時間は約11秒です。ソフトトップの開閉はオーバーヘッドコンソール部のスイッチ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。

## インテリア

ダッシュボードは水平基調とすることで幅を強調し、力強い翼のように見せています。高いベルトライン、ドアパネル、ダイナミックにせり上がるセンターコンソール、低いシートポジションにより、ドライバーの身体をコックピットに一体化します。

AMG パフォーマンスシート\*は、バックレストとシートクッションのサイドボルスターの張り出しを大きくすることでラテラルサポートを強化します。この AMG パフォーマンスシートに初めて、温風で首元を暖めるエアスカーフを装備。寒冷時でも快適なオープントップドライブをお楽しみいただけます。吹き出し口はシートのヘッドレスト部に違和感なく一体化されています。また、吹き出す暖気の温度を乗員の好みに合わせて 3 段階で調節することが可能です。\*: GT ロードスターにはオプション設定

Page 7

また、ドラフトストップを備えることで、後方から室内への風の巻き込みを低減します。

メーカー予定小売価格(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                    | メーカー予定小売価格<br>( )内は消費税抜き車両本体価格 |
|-----------------------|--------|-------------------------|--------------------------------|
| メルセデス AMG GT ロードスター   | 左/右    | 4.0L、V8<br>直噴ツイン<br>ターボ | ¥ 18,340,000 ( ¥ 16,981,482)   |
| メルセデス AMG GT C ロードスター | 左      | 4.0L、V8<br>直噴ツイン<br>ターボ | ¥ 22,980,000 ( ¥ 21,277,778)   |

\* 上記のメーカー予定小売価格は、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、「GT ロードスター」と「GT C ロードスター」にも、新車購入から3年間走行距離無制限の一般保証・メンテナンスサービスと24時間ツーリングサポートを無償提供する総合保証プログラム「メルセデス・ケア」が適用されます。さらに、メルセデス・ケア終了後の有償の保証延長プログラムとして、一般保証および24時間ツーリングサポートを2年間延長する「保証プラス」をご用意しています。

「モータースポーツこそが技術力の優位性を何よりも端的に示す」、この確固たる信念に基づき、AMG(エーエムジー)は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)、パートナーのエアハルト・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、メルセデスのハイ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。AMGは2017年で設立50周年を迎えます。

また、本モデルの特長をより知っていただけるスペシャルサイトを開設しております

<http://mercedes-amg.jp/gt-roadster/>



メルセデス AMG GT ロードスター



メルセデス AMG GT C ロードスター