

MERCEDES-BENZ SLK200

メルセデス・ベンツSLK200

外観は従来モデルの進化版だがその下には新しい技術基盤が隠されている。
この組み合わせはSLKにさらなる魅力をもたらしたのか？

photo: Stuart Price

MODEL TESTED ◎テスト車輛概要

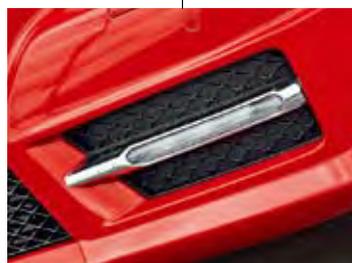
- モデル名:MERCEDES-BENZ SLK200 AMG SPORT(6-SPEED M/T)
- 車輛本体価格:邦貨換算約430万円(日本仕様はSLK200スポーツ AMGスポーツの7段A/Tで588.0万円)
- 日本発売時期:2011年5月(SLK200/350) ●最高出力:184ps/5250rpm ●最大トルク:25.4kgm/1800-4600rpm(日本仕様は27.5kgm)
- 0-97km/h加速:7.5秒 ●113-0km/h制動距離:45.3m ●最大求心加速度:1.00G ●テスト平均燃費:10.7km/ℓ ●二酸化炭素排出量:158g/km

WE LIKE	ルックス、室内のクオリティと雰囲気、燃費とグリーン性能
WE DON'T LIKE	活気のないパワートレイン、平均以下の乗り心地、感度の悪いステアリング



1 SIDE VENT
サイドベント

メルセデスは新型SLKを1950年代の190SLを思い起こさせるようなデザインにしたという。SLKは190SLの精神を受け継ぐモデルとされている。サイドベントのクロームのフィンがそれを示すそのモチーフのひとつである。



2 APRONS
エアロデバイス

テスト車輛は63万円のAMGスポーツパッケージを備え、前後のエアロに手が増えられている。標準仕様に比べると、よりアクレシブな印象を受ける。



3 HEADLIGHTS
ヘッドライト

精悍な顔つきをもたらすヘッドランプ。メインビームはバイキセノンで、全車オート機能付き。ポジションライトとウインカーはLEDを採用。



4 UPRIGHT GRILLE
グリル

SLKは現行のメルセデスのデザイン言語に合わせてデザインされている。それを何よりも明確に示しているのが、この直立したグリルと巨大なスリーポインテッドスターである。

このクラス初のフォールディングハードトップをひっさげて鳴り物入りで登場したメルセデス・ベンツSLKは、きわめてシンプルな方程式を用いて成功を収めてきたクルマである。すなわち、スタイリッシュなデザインを最大のアピールポイントとして、これに贅沢なキャビンを加え、扱いやすく仕立てたのである。その速さも人気にひと役買って来た。しかし、近頃ではSLKのようなファッション指向のロードスターにも、優れた経済性が求められるようになってきた。

これらの要件を満たすべく開発された新型SLK200は、コンパクトなロードスターとしても高い魅力を備えているはずである。184psの1.8ℓ4気筒ターボエンジンを搭載した

SLK200はエントリーモデルで、ベーシックな“スポーツ”なら英国では380万円ほどで手に入る。もっとも、われわれが今回テストするのはAMGスポーツ仕様だから、価格は約430万円にまで跳ね上がる。それでもSLK250（同じ1.8ℓエンジンの204ps版）より80万円ほど安く、3.5ℓV6のSLK350と比べれば120万円以上も安い設定だ。

そして重要なのは、新型SLKシリーズのなかでもっとも期待されるのが、このSLK200だということだ。450万円以下クラスには手強いライバルが集中している。SLKよりも安価なクルマや、より経済的なクルマ、もっとパワフルなクルマなどがひしめく価格帯だ。そう、ライバル達にとっても、もっとも気合いが入っているのがこ

HISTORY

量産初の成功車

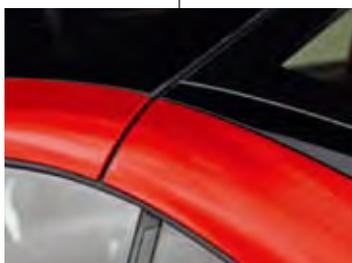


1996年、SLKがこのクラスにフォールディング・ハードトップをもたらした。

第1世代のSLKは1996年に登場し、このクラスにフォールディングハードトップルーフを持ち込んで、市場の勢力図を書き換えた。

異論はあるかもしれないが、SLKはトラクタブルメタルトップを持つ量産車では、初めて成功を収めたクルマである。ただし、同様のルーフを持ったクルマが初めて市販されたのは、1935年のプジョー402エクリプス・デコダブルである。その後、何台ものモデルが現れているが、いずれも成功していない。

第2世代のSLKは2004年に導入されたが、このモデルも初代同様に人気を博した。



5 ROOF

ルーフ
継ぎ目はAピラーの上部とBピラー沿いにおいて、明らかにそれとわかる。ただし、ルーフ自体のデザインはとても魅力的に見える。



6 EXHAUST PIPES

エグゾーストパイプ
4気筒エンジン車で2本出しのエグゾーストは大きさに見えることが多いが、このクローム製のエグゾーストパイプはSLKのキャラクターによく合っている。



7 SMALL LIP

小さなリップ
フェンダーに取り付けられたこの小さなリップによって、スタイリングを印象づけ、かつホイールアーチを法律の基準内に収めるべくホイールをカバーする。



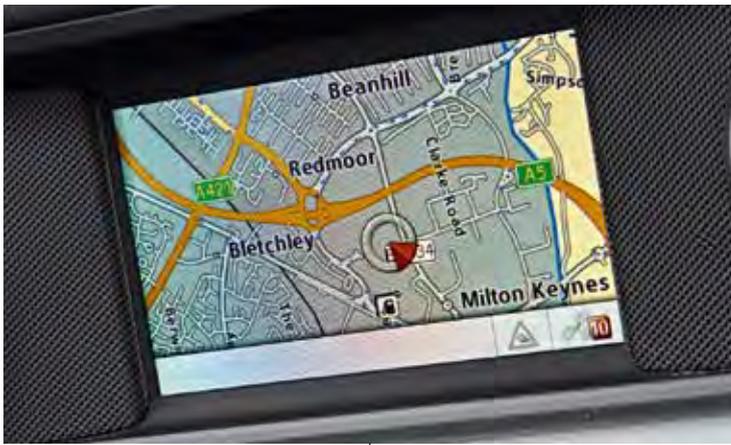
8 WHEELS

ホイール
この18インチホイールはAMGスポーツパッケージに含まれるアイテム。SLK200のベーシックな仕様では17インチとなる。

1 GPS NAVIGATION

GPSナビゲーション

新しいGPSナビとエンターテインメントシステムは少し使いやすくなったが、特定の機能(たとえばナビの音声ガイドダンス)を探すときには相変わらず厄介な場合がある。



2 METER&CENTRAL INFO

メーター類

メーター類は見た目魅力的だし視認性もいいが、中央のディスプレイはできればカラーにしてほしい。また、スピードメーターは日常領域の目盛りを細かくしてほしい。



3 ROOF OPERATE BUTTON

ルーフ開閉ボタン

ルーフを操作するボタンは、センターコンソールのヒンジ付きのカバーの下に隠れている。こうしたスイッチの位置としては、これは少々違和感を感じる。



4 AIR VENTS

エアコン吹き出し口

ブラシ仕上げアルミで、ロータリースタイルのエアベントは使いやすい。見た目も魅力的で、キャビンに視覚的なハイライトを提供している。



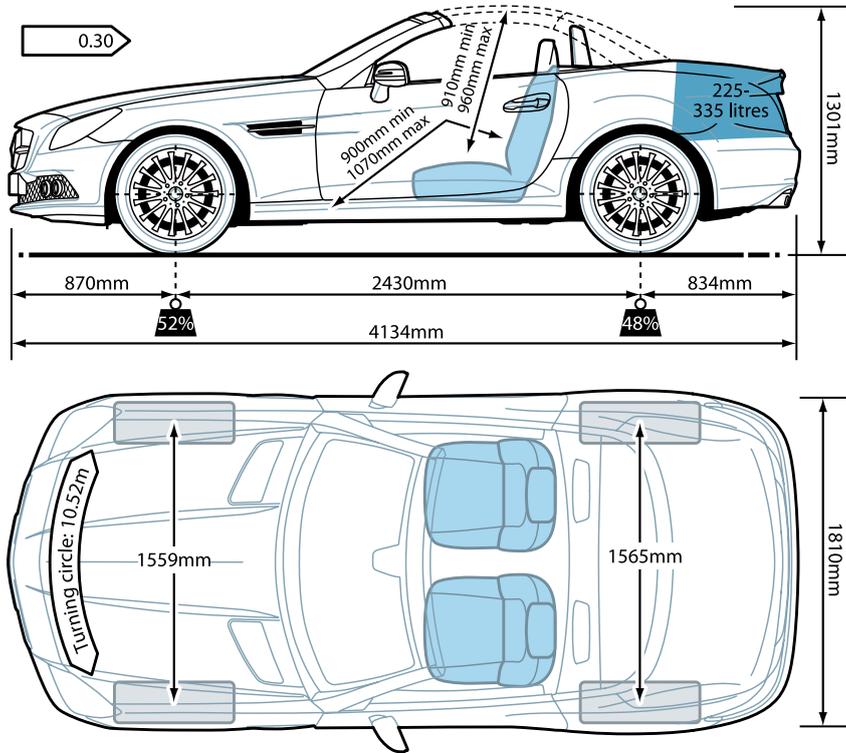
5 ROOF

ルーフ

ガラス製パノラミックルーフは8万円のオプション。マジックスカイコントロールと呼ばれる、透過率の切り替えが可能なルーフも用意され、そちらは25万円だ。いずれも日本仕様のSLK200スポーツでは選択できない。

HOW BIG IS IT?

サイズはどれくらい?



AMGスポーツパッケージでは横方向のサポート性に優れたシートが備わる。

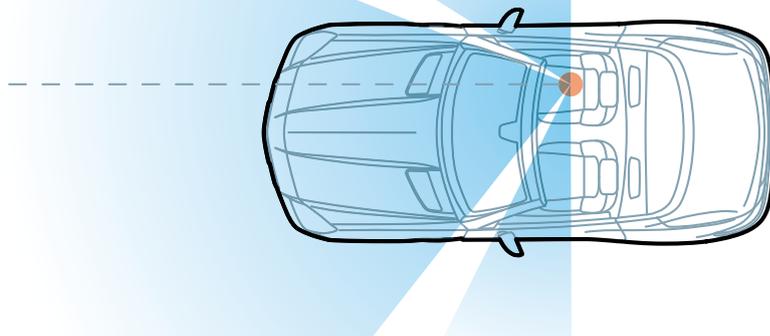


フォールディングハードトップという制約があるにもかかわらず、プロポーションは見事。

VISIBILITY TEST

視認性テスト

ルーフを閉じた状態では後方視界には制約がある。



トランクはルーフオープン状態で225ℓ、クローズ状態で335ℓと悪くない数値だ。

の売れ筋価格帯のモデルなのである。果たしてSLK200は、こうしたライバルたちから勝ち抜かれるだろうか?

DESIGN&ENGINEERING

●意匠と技術

★★★★★★☆☆☆☆

このSLKはゼロから開発されたモデルである。確かにルックスについては従来型といった印象が強いが、われわれオートカーのテスターが言うにはとても出来がいい。スタイリングはやや雑然としているが、プロポーションはとても整っている。フォールディングハードトップの採用によって生じた厄介な技術的問題を考慮すれば、なおさらである。このクルマがターゲットとしているイメージ優先のユーザーにとっては、間違いなく魅力的なクルマに思えるだろう。

新型SLKはフロントエンジン・リアドライブを踏襲するが、プラットフォームは一新され、前後ともマルチリンク式のサスペンションを用いている。減衰力非調整式のダンパーと金属製コイルスプリングが標準だが、今回のテスト車は“ダイナミックハンドリングパック”というオプション(約13万円/日本仕様はSLK200 AMG以上に標準)が装着しており、これには減衰力調整が可能なアクティブダンパーが含まれる。ダッシュボードのスイッチ操作でスポーツモードを選ぶとダンパーが硬くなり、同時にステアリングのレスポンスもシャープになるほか、トルクベクタリングシステムが働いて、各ホイールのブレーキを個別に制御してコーナリングを助ける。さらに、テスト車はAMGスポーツ仕様だから、地上高が10mm低い。

SLK200は(英国仕様の場合)シリーズで唯

一、6段マニュアルギアボックスを装備する(テスト車両も6段M/T)。250と350モデルに標準装備の7段A/Tは、このエントリーモデルには約20万円のオプションとして用意されている。

とくに抜きん出ている、というわけではないが、このモデルの主要スペックは十分な競争力を持っている。最高出力184ps、最大トルク25.4kgm、0-100km/h加速7.3秒、燃費14.7km/ℓ、CO₂排出量158g/kmという数値は、車重1.4t超の1.8ℓターボエンジン搭載車にとって、まずまずのである。ただし、燃費とCO₂排出量に関しては、3.5ℓV6のSLK350(14.1km/ℓ、167g/km)を別にすれば、ほかのグレードのほうがM/T仕様のSLK200より優れている。ここでのキーポイントはミッションで、SLK200もA/Tを選べば15.4km/ℓと151g/kmに向上する。

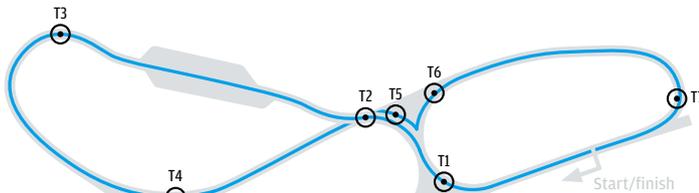
TRACK NOTES

サーキットテスト

■ドライサーキット

メルセデス・ベンツSLK200
AMGスポーツ
ラップタイム:1分20秒9
BMW120iコンバーティブル
参考タイム:1分21秒3

このSLKはサーキットにおいては比較的素直で愉しく、まずまずのパフォーマンスを示した。ポルシェ・ボックスターやマツダ・ロードスターほど愉しくはないが、ドライバーの要求に応じてくれて、タチの悪い挙動は示さない。



ブレーキは連続したラップにも耐えた。公道で大型のブレーキを必要としない控えめなパワーのロードカーとしては文句なしだ。

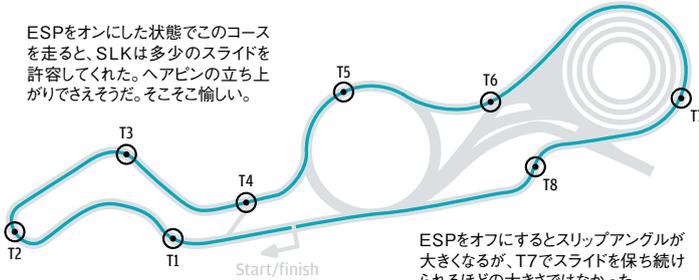
シャシーはヘアピンカーブのブレーキングでも安定している。リアは少し滑るが制御はしやすい。

■ウェットサーキット

メルセデス・ベンツSLK200
AMGスポーツ
ラップタイム:1分20秒1
BMW120iコンバーティブル
参考タイム:1分25秒0

ラップタイムにはあまり注目しないでもいい。このサーキットは遅くなりつつあるからだ。だがSLKはウェットサーキットにおいて安全で、挙動も読みやすく、少しだが嬉しい。

ESPをオンにした状態でこのコースを走ると、SLKは多少のスライドを許容してくれた。ヘアピンの立ち上がりでさえそうだ。そこそこ嬉しい。

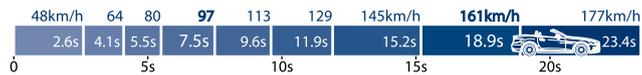


ESPをオフにするとスリップアングルが大きくなるが、T7でスライドを保ち続けられるほどの大きさではなかった。

■発進加速

テストトラック条件:天候晴/乾燥路面/気温23°C
0-402m発進加速:15.7秒(到達速度:146.7km/h)
0-1000m発進加速:28.3秒(到達速度:189.1km/h)

MERCEDES-BENZ SLK200



BMW 120i CONVERTIBLE



■制動距離

乾燥路面



湿潤路面



もっとも、これらの数値は2011年後半に追加されるであろうSLK初のディーゼルモデル(250 CDI)でさらに向上するはずだ。またその後、エコノミー性に関しては対極に位置している自然吸気5.5l V8のAMGの導入も予定されている。

INTERIOR

●室内

★★★★★★☆☆☆

SLK200はこの領域においてきわめて優秀なクルマである。こじんまりとしたコクピットに座ると、ブラシ仕上げアルミのスイッチ類とベント、レザー張りのダッシュボードが目に入る。このメルセデスがプレミアムカーであることを誰もが完全に納得するキャビンである。

テスト車輻には8万円のオプションであるガラス製のパノラミックルーフが装着されていた。電動フォールディングルーフにはめ込まれた透明なガラスパネルである。一見、たいして意味のない装備に思えるかもしれないが、これがキャビンの雰囲気向上に大きな貢献を果たしている。ほかのライバルにはないSLK独自の装備でもある。

AMGスポーツパッケージ(63万円のオプション)を選ぶと、適度なスポーツシートが付いてくる。これにはわれわれテスターの誰もが不満を抱かなかった。横方向のサポートは良好であり、シート同様、ステアリングホイールの調整幅も広い。肘まわりの余裕さえある。ただし、このメルセデスはキャビンの幅に関しては少々窮屈に感じられる。

ラゲッジ収容能力も乗員スペース同様に優れている。ルーフをオープンにした状態でも335lのトランクスペースのうち225lが残る。これは310lのうち180lしか使えないBMW Z4



に比べると優秀だし、実際になかなか使いやすいトランクである。ルーフをたたむ前に安全カバーを引き出さなければならず、これが深さを制限するため使いにくい形のスペースとなるが、トップがクローズ状態のときは、トランクはこのクラスの基準からすると使いやすいサイズと形状をしている。

視界も比較的良好である。ボンネットの先端の位置が把握しやすいし、交差点ではドアミラーは前方視界の妨げになることがあるものの、全般的には前方、後方ともに視界は良好である。

唯一不満なのは、洗練度である。がっしりとして、作りもしっかりしているように見えるルーフだが、風切り音がかなり発生する。AMGアルミホイールに組み合わせられた18インチタイヤのノイズも同様だ。このクルマの本質を考えると、ユーザーの多くは気にしないと思われるが、もっと静かなキャビンを持つライバルもいる。

PERFORMANCE

●動力性能

★★★★★☆☆☆☆☆

1.8ℓのSLKが記録した0-97km/h7.5秒のタイムは、現代の過給エンジンのポテンシャルの高さを示すものだ。より長い直線路を用意できたら、公称最高速度の240km/hも実証できたかもしれない。

控えめに見えるパワートレインにもかかわらず、このSLKは絶対的な速さが不足しているわ

UNDER THE SKIN

風の巻き込み対策

メルセデスは風の巻き込み防止の技術をこのモデルでさらに発展させた。旧モデルでは固定式だったプラスチックの仕切りが、新型ではロールバーの後方に取り付けられた、ピボットで可動する透明なプラスチック製のスクリーンになったのだ。可動といっても手動だが、特に高速走行では効果的にキャビンへの風の巻き込みを軽減する。

SLKをオープントップモードに切り替えるルーフメカニズムは、旧モデルから変わっていない。11個のモーターが各パーツを20秒以内にトランクに収納する。ルーフの開閉は停車して行う必要がある。

透明なプラスチック製スクリーンを手で引き出して、キャビンへの風の巻き込みを軽減させる。



オプションのアダプティブダンパー(英国価格:約13万円/日本仕様ではダイナミックハンドリングパッケージに含まれる)は投資に見合う装備である。



けではない。情熱あふれる走りではないが、一般道では必要十分なパフォーマンスに感じられる。

もうひとつ、4気筒エンジンから最大限の能力を引き出すために、マニュアルギアボックスを駆使しなければならないのが、それ自体は悪いことではない。このレベルのパワーの後輪駆動車を6段M/Tで乗るのは、われわれテス

ターにとって、理想的なセットアップである。限られたポテンシャルから多くのものを引き出す快感を得られるし、公道で限界走行を試すチャンスもそこそこあるからだ。

しかし残念なのは、このパワートレインが客観的に見れば優れていても、十分愉しいとはいえないことだ。低いエンジン音は運転を鼓舞してくれるというよりはイライラさせられるし、期

ON THE LIMIT

限界時の挙動

公道では、SLKは限界に近づくややラフな挙動を示すが、大胆に操作すればうまく乗りこなせる。ブレーキング時のノーズダイブはわずかで、減速度は良好だ。サスペンションに荷重がかかっている状況で路面のバンプに乗り上げると突き上げが明確にキャビンに伝わるが、それはとても薄い形状のゴムブッシュを使用しているためである。

直線からターンインしていく際の初期の動きは、見貴分の

SLS AMGほど、あるいはボルシェ・ボクスターほどシャープではないものの、リニアで良好だ。ロールもよく抑えられている。姿勢が決まればバランスよく立ち上がっていく。

ステアリングの手応えとレスポンスは一貫している。前後のグリップレベルは高く、限界に達するとフロントから滑り始める。その動きはESPをオンにしていると効果的に抑えられ、うまくやりすごせる。その際にもリアのスライドはわずかに許容されている。

ESPをオフにすると、シャシーのポテンシャルがいろいろ際立つ。基本的にはアンダーステア特性なのだが、ウェット路面や低速からフルパワーを掛けたとき、あるいは高速ではリフトが発生したりブレーキを残すターンインをしたときには不安定な動きを見せる。もっとも、そういう状況でもバランスそのものはよく、コントロールはしやすい。また、過度に姿勢が乱れると、ESPが自動的に割り込んでくる。





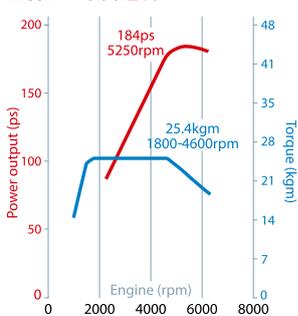
CRUNCHING NUMBERS

計測テストデータ

■エンジン

形式:直列4気筒, 1796ccターボ
 最高出力:184ps/5250rpm
 最大トルク:25.4kgm/1800-4600rpm
 許容回転数:6500rpm
 比出力:102ps/ℓ
 比トルク:17.7kgm/ℓ
 馬力荷重比:128ps/t
 駆動方式:縦置き後輪駆動
 ブロック:アルミ軽合金/ヘッド:アルミ軽合金
 ボア×ストローク:φ82.0×85.0mm
 バルブ配置:4バルブDOHC
 圧縮比:9.3:1

■各ギア最高速度



■シャシー/ボディ

車両重量:1435/1485kg(実測)
 抗力係数:0.30
 ホイール:8.5J×18in/アルミ軽合金
 タイヤ:(前)225/40R18,
 (後)245/35R18
 コンチネンタルスポーツコンタクト3
 スペアタイヤ:なし(補修キット)

■燃料消費率

メーカー公表値
 市街地/郊外/混合モード
 10.76/18.87/14.69km/ℓ

オートカー実測値
 総平均/動力性能計測時/ソーリング
 10.66/4.99/14.48km/ℓ
 燃料タンク容量:60ℓ
 現実的な航続距離:646km
 CO₂排出量:158g/km

■サスペンション

前:マルチリンク/コイル+スタビライザー
 後:マルチリンク/コイル+スタビライザー

■ステアリング

形式:ラック&ピニオン(油圧アシスト)
 ロックトゥロック:2.20回転
 最小回転半径:5.26m

■ブレーキ

前:φ300mmVディスク
 後:φ300mmディスク

■静音性

アイドリング:45dB
 3速最高回転時:65dB
 3速48km/h走行時:67dB
 3速80km/h走行時:71dB
 3速113km/h走行時:78dB

■安全装備

ABS, BA, ESP, ASR
 Euro N CAP/ na

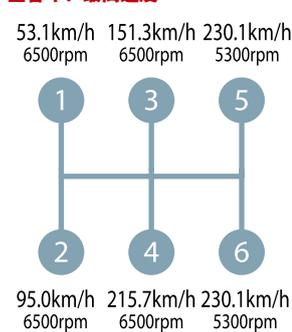
■発進加速

乾燥路面	実測車速mph(km/h)	秒
30 (48)	2.6	
40 (64)	4.1	
50 (80)	5.5	
60 (97)	7.5	
70 (113)	9.6	
80 (129)	11.9	
90 (145)	15.2	
100 (161)	18.9	
110 (177)	23.4	
120 (193)	29.9	
130 (209)	-	
140 (225)	-	
150 (241)	-	
160 (257)	-	

■中間加速(秒)

mph (km/h)	2nd	3rd	4th	5th	6th
20-40(32-64)	2.8	4.1	7.2	12.1	-
30-50(40-80)	2.7	3.8	5.6	8.4	13.6
40-60(64-97)	-	3.9	5.4	7.2	10.1
50-70(80-113)	-	4.0	5.7	7.2	9.9
60-80(97-129)	-	4.3	6.1	7.7	10.3
70-90(113-145)	-	5.3	6.5	8.5	11.5
80-100(129-161)	-	-	6.9	9.8	13.7
90-110(145-177)	-	-	8.0	10.8	-
100-120(161-193)	-	-	10.2	-	-
110-130(177-209)	-	-	-	-	-
120-140(193-225)	-	-	-	-	-
130-150(209-241)	-	-	-	-	-
140-160(193-257)	-	-	-	-	-

■各ギア最高速度



待しているほど回らない。

もっとも、ギアボックスは正確であり、スロットルレスポンスはシャープだからスピードをコントロールしやすい。この特徴はSLKをタウンカーとして使うときに非常に重要になってくる。標準装備のストップスタートシステムにも助けられて燃費も良好だ。このシステムはスムーズに働いてくれ、市街地でギクシャクしたりもしない。燃費は今回のすべてのテストを通じた総合で10.7km/ℓで、公称値の14.7km/ℓにはまるでおよばないが、さまざまなコースを使ったテストではなく、主として幹線道路を走るのなら、13km/ℓ台後半には近づくはずである。

RIDE&HANDLING

●乗り心地と操縦安定性

★★★★★☆☆☆☆

この領域において極端に劣っている部分はないが、SLKの走りはつまらない。テスト車はオプションのアダプティブダンパーを備えていたが、標準サスペンションとスポーツサスペンションのクルマも試乗した経験から判断するなら、アダプティブダンパーは約13万円の価格に見合ったオプションだ。18インチホイールを履いた今回のテスト車は路面の轍や凹凸がキャビンに伝わってくるが、初期の吸収は十分で、リバウンドはきちんと抑制され、全体的にはこの手のクルマとして特に乗り心地が悪いというわけではない。

このように許容範囲に収まる乗り心地より、失望させられるのはステアリングに正確さと

AUTOCAR ROAD TEST No 5022

MERCEDES-BENZ SLK200

AUTOCAR VERDICT ★★★★★☆☆☆☆☆

●オートカーの結論

「アピールはやや弱いがある有能なオールラウンダー」



TESTERS' NOTES

●テスターのひと言コメント

ルーフの機構はとてよく考えられているが、ライバルのものに比べると開閉時間が遅いように思える。
マット・ブライアー

メルセデスのクルマに限ったことではないが、オーディオシステムに最近のiPodしか接続できないのは不満。古いiPodをつなぐとエラーメッセージが出る。
マット・ソーンダーズ

標準装備のDAB製ラジオはテスト車輻では受信が途切れることが多かった。
ウィッキー・パロット

JOBS FOR THE FACELIFT

●マイナーチェンジ時に望むこと

- ・現実的な総好条件下での経済性をもっと向上させてほしい。
- ・見た目だけでなく、刺激的なドライビングにも焦点を当ててほしい。
- ・高速道路の走りの洗練度を高めてほしい。

メルセデスの新型SLKは旧型の進化形として非常によく仕上げられており、その点には敬意を表したい。価格や経済性、装備、リセールバリューについては、多くのバイヤーが納得できるはずだ。

スタイル優先のひとりなんでもこなせるロードスターとしては、シャープだという意味ではなくハンドリングについてだが、ドライビングもいい。だが、それにはドライバーの的確な判断

が必要だし、ドライバーとクルマのコミュニケーション性、快適さと正確なレスポンスの適切なバランス感覚も望まれる。だが、メルセデスの指標からすると、それらは簡単に得られるものではない。

客観的にはとてもいいクルマだが、SLKをドライブして感動したり異彩を感じたりはしない。特別な満足感があるクルマであると認めるほどではないのが惜まれる。●

フィードバックが欠けている点である。残念なのはオプションのアダプティブダンパーが“ディレクトステア”システムとセットでしか装着できないことだ。このバリアブルシステムは、ステアリングの重さと不自然にシャープすぎるレスポンスに改善の余地がある。現状では感度も低すぎる。またロック・トゥ・ロックが2.2回転しかないため動きが神経質で、不自然に敏捷に感じられる場面があり、ハンドリングはリニアさに欠けている。ステアリングがプログレッシブになれば、より走らせ甲斐のあるクルマになるだろう。

そうした欠点もあるが、新型のシャシーは良好なグリップを提供し、ドライバーの入力に対するレスポンスも優れている。サーキットでの走りも優秀だが、コーナリングフォースがかかっているときに路面の不整に遭遇すると、多少の振動や衝撃が伝わってくることもある。

乗り心地とハンドリング関連でいちばん残念だったのは、活気のないパワートレインと平均的なダイナミクス能力のために、走らせ甲斐のあるスポーツロードスターにも、あるいはGTカーにも感じられないことだ。キャラクターが曖昧で、魅力に欠けているのだ。全体的に見れば大きな欠点はないが、何かに秀でたクルマでもない。テスターのひとりはこのクルマについてどう思うかと訊かれて、「悪くない」とだけ答えた。

BUYING&OWNING

●購入と維持

★★★★★★☆☆☆☆

SLK200は最大にして最強のライバルであ

るBMW Z4 sDrive23iと比べると、競争力のある値付けがされている。だが、フォルディングトップがメタルではなくキャンバストップでもかまわないと考えるなら、SLKは高く感じられる。前輪駆動のオーディTTロードスターは、2.0TFSI Sラインモデルを選んでもSLKより約40万円安く、1.8TFSIなら80万円近くも安い。

SLK200の10.7km/ℓという混合燃費はこの手のロードスターとして悪くない数字である。リセールバリューはライバルを上回るだろうと推測できる。フィニッシュや見た目の高級感も秀でているから、オーナーの満足度は高いはずである。●

TOP FIVE



1st
BMW Z4 sDrive23i M sport
BMW Z4 sDrive23i Mスポーツ



2nd
NISSAN 370Z Roadster GT
日産フェアレディZロードスターバージョンST



3rd
MERCEDES-BENZ SLK200 AMG Sport
メルセデス・ベンツSLK200 AMGスポーツパッケージ



4th
AUDI TT Roadster 2.0 S-line
アウディTTロードスター 2.0TFSI Sライン



5th
SAAB 9-3 Convertible Aero 2.0T
9-3コンバーティブル エアロ2.0T

	BMW Z4 sDrive23i M sport	NISSAN 370Z Roadster GT	MERCEDES-BENZ SLK200 AMG Sport	AUDI TT Roadster 2.0 S-line	SAAB 9-3 Convertible Aero 2.0T
車輻価格	523.0万円	498.75万円	邦貨換算約430万円	552.0万円	654.0万円
最高出力	204ps/6300rpm	336ps/7000rpm	184ps/5250rpm	211ps/4300-6000rpm	209ps/5300rpm
最大トルク	25.5kgm/2750-3000rpm	37.2kgm/5200rpm	25.4kgm/1800-4600rpm	35.7kgm/1600-4200rpm	30.6kgm/2500rpm
0-97km/h加速	6.6秒(0-100km/h)	5.5秒(0-100km/h)	7.5秒	6.2秒(0-100km/h)	7.1秒(0-100km/h)
最高速度	250km/h	250km/h	240km/h	243km/h	235km/h
燃料消費率(混合)	12.2km/ℓ	8.9km/ℓ	14.7km/ℓ	14.9km/ℓ	13.5km/ℓ
車輻重量(公称値)	1480kg	1570kg	1435kg	1295kg	1660kg
CO ₂ 排出量	199g/km	262g/km	158g/km	156g/km	173g/km
われわれはこう考える	このクラスではドライビングがもっとも楽しいプレミアムカー。キャビンの雰囲気も素晴らしいが、乗り心地は硬い。	エンジンは見事なパフォーマンスを持ち、ハンドリングも良好。ノイズなこと、ハンドリングが若干鈍感な点がマイナス。	スタイリッシュでフィニッシュも素晴らしい、トータルでの商品的な魅力は高いが、運転が楽しいクルマではない。	メルセデスSLK同様、スタイリッシュでクオリティも高いが、運転が楽しいクルマではない。英国ではSLKより価格は安い。	このなかで唯一の4シーターであり、上品な雰囲気も持つが、ライバルと比べるとドライビングパフォーマンスが劣る。
結論	★★★★★★☆☆☆☆	★★★★★★☆☆☆☆	★★★★★★☆☆☆☆	★★★★★★☆☆☆☆	★★★★★★☆☆☆☆