

エーエムジー

「メルセデス A M G C 63(セダン・ステーションワゴン)」を発表

- ・ メルセデスAMG社がモータースポーツで培った独自の技術を惜しみなく投入
- ・ 「アジリティ&インテリジェンス」大きく進化した新型Cクラスがベース
- ・ 圧倒的なドライビングパフォーマンスの高性能モデル

メルセデス・ベンツ日本株式会社(社長:上野金太郎、本社:東京都港区)は、「メルセデスAMG C 63」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注文受付を開始します。なお、発売は本年10月頃を予定しています。

Cクラスは1982年に「190クラス」として登場以来、動力性能や快適性、安全性などあらゆる面において常にセグメントの指標とされ、世界で累計1,000万台以上販売したモデルです。昨年7月にフルモデルチェンジを行った現行のCクラスは、「アジリティ&インテリジェンス」のコンセプトに基づき、素材選びから設計、製造工程に至るまであらゆる部分にメルセデスが誇る最先端技術を投入することで、大きな進化を遂げて生まれ変わりました。「2014-2015インポート・カー・オブ・ザ・イヤー」(主催:日本カー・オブ・ザ・イヤー実行委員会)*、「2014-2015日本自動車殿堂インポートカーオブザイヤー」(主催:特定非営利活動法人日本自動車殿堂)、「2015年次RJCカーオブザイヤー:インポート」(主催:NPO法人日本自動車研究者ジャーナリスト会議)のインポートカーオブザイヤー三冠、また「2015ワールドカーオブザイヤー」を受賞するなど、専門家の方からも高い評価を受けています。*「2014-2015インポート・カー・オブ・ザ・イヤー」(主催:日本カー・オブ・ザ・イヤー実行委員会)は、新型Cクラスセダンとして受賞

AMG(エーエムジー)は、「モータースポーツこそが技術力の優秀性を何よりも端的に示す」という確固たる信念に基づき、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)、パートナーのエバハルト・メルチャー(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。

CクラスのAMGモデルは、1986年の初代AMG 190E(W201)に始まり、1993年のC 36 AMG(W202)、1997年のC 43 AMG(W/S202)、1998年のC 55 AMG(W/S202)、2001年のC 32 AMG(W/S203)、2004年のC 55 AMG(W/S203)、2007年のC 63 AMG(W/S204)と、ラインアップの頂点となる高性能モデルとして開発され、世に送り出されてきました。初代のAMG 190 Eは、通常モデルのほか、ドイツツーリングカー選手権(DTM)参戦のホモロ

ゲーションモデルとして「190 E 2.5-16 エボリューション」「190 E 2.5-16 エボリューションII」が生産され、輝かしい戦績を収めてきました。また、1993年にデビューしたC 36 AMGは、AMG社がダイムラー・ベンツ社（現ダイムラー社）と協力協定を締結してから初めて両社 Page 2
が共同で開発した記念すべきモデルとなりました。さらに、先代モデル（W/S/C204）のC 63 AMGは、全世界で累計約4万台、日本でも累計約3,500台を販売し、メルセデスAMGの歴史上最も多く販売されたベストセラーモデルとなりました。

「メルセデスAMG C 63」は、メルセデスAMGがこれまで築き上げてきたサクセスストーリーを受け継ぐモデルとして登場しました。既に「メルセデスAMG C 63 ステーションワゴン」は2015シーズンのFormula 1™(F1)にてオフィシャルメディカルカーとして活躍しています。

「メルセデスAMG C 63」の特長

新開発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、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メルセデスAMGの哲学です。

「メルセデスAMG C 63」の心臓部には、メルセデスAMG社が完全自社開発したスポーツカー「メルセデスAMG GT」と基本設計を共通とするAMG 4.0リッターV8直噴ツインターボエンジン「M177」が搭載されます。砂型鑄造されたクローズ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、軽量かつ高強度なエンジンを実現しました。また、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排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。

メルセデスAMGが独自開発したこれらの最新技術により、C 63 は最高出力476PS (350kW)、最大トルク650Nm、C 63 Sは最高出力510PS (375kW)、最大トルク700Nmを発揮します。C 63 Sは0-100km/h加速 4.0秒とクラストップの動力性能を実現しました。

AMGダイナミックエンジンマウント

エンジンマウントに磁性体入の液体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。*C 63 Sに標準装備

エグゾーストフラップ付AMGエグゾーストシステム

C 63 と C 63 S には排気管内のエグゾーストフラップによってエグゾーストノートを切り替えるシステムが装備されています。

C 63 には排気管内に 1 つの連続可変エグゾーストフラップを備えた「AMG スポーツエグゾーストシステム」を装備。トランスミッションモードに応じた 2 種類のエンジンサウンドを、AMG ダイナミックセレクトスイッチにより切り替えることができます。

一方、C 63 S には、3 つの連続可変エグゾーストフラップを備えた「AMG パフォーマンスエグゾーストシステム」を装備。トランスミッションモードに応じ、加速時やシフトダウンによる自動ブリッピング時にエモーショナルなサウンドを響かせたり、長距離クルージングなどで落ち着いたサウンドを響かせたりすることができます。

AMG スピードシフト MCT

トルクコンバーターの代わりに湿式多板クラッチを採用し、ダイレクト感のある素早いシフトチェンジと高い伝達効率を実現した電子制御式 7 速スポーツトランスミッション「AMG スピードシフト MCT(マルチ・クラッチ・テクノロジー)」を搭載。通常のオートマチック・トランスミッションに見られる損失を低減し燃費効率の大幅改善に貢献しています。シフトダウン時の自動ブリッピング機能やレーススタート機能によってダイナミックな走りも愉しめます。さらに、高速走行時などにアクセルから足を離すとエンジンとトランスミッションを切り離して燃料消費を抑えるセーリング機能の採用によって燃費を優先する「C(Comfort)」、よりスポーティなドライビングが愉しめる「S(Sport)」「S+(Sport Plus)」、様々なパラメーターを個別に設定できる「I(Individual)」の 4 つのモードを設定しました。また C 63 S 専用の「RACE」モードでは、サーキット走行のためにすべてのパラメーターが変更されます。

AMG リミテッド・スリップ・デフ

C 63 には機械式AMGリミテッド・スリップ・デフを装備し、あらゆる走行状況で強力なトラクションと安定感あるハンドリングを提供します。C 63 S には電子制御AMGリミテッド・スリップ・デフを装備し、走行状況に応じてロッキング機構を電子制御することで、トラクションを高め限界領域におけるコーナリングスピードをいっそう向上させます。

AMG RIDE CONTROL スポーツサスペンション

サスペンションには、フロントが 4 リンク式、リアがマルチリンク式の「AMG RIDE CONTROL スポーツサスペンション」を採用しています。四輪それぞれの減衰特性をボタンひとつで調整できる電子制御ダンピングシステムを採用し、AMG ダイナミックセレクトスイッチまたは専用ボタンにより「Comfort」、「Sport」、「Sport Plus」の 3 つのモードから減衰特性を選択することができます。

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スイッチ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[®]、ECO スタートストップ機能が連動して変化します。また、C 63 S 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。

・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[®]は ON。ロードフィールを高めるために AMG パラメータ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 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[®]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、ステアリング、トランスミッション、3 ステージ ESP[®]、電子制御 AMG リミテッド・スリップ・デフのパラメータを個別に設定できるモード。*C 63 S に標準装備

・RACE (C 63 S 専用)

サーキット走行のために全てのパラメータが変化するモード。

AMG パラメータステアリング

14.1 のクイックレシオに設定されたラック&ピニオン式のステアリングを採用。リニアかつクイックなハンドリング特性を実現しました。電動パワーステアリングの採用により、駐車時や市街地など低速走行時には操舵力を低減、高速走行時には安定性を向上させるよう、パワーアシスト量が変化します。さらに車速だけではなく、AMG ダイナミックセレクトのドライブモードによってもパワーアシスト量が変化します。スポーティなドライビング時にはアシスト量が減少し、正確なステアリングフィールと路面からのダイレクトなフィードバックを得ることが可能です。

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。

Page 5

AMG 強化ブレーキシステム

C 63 は前後に 360mm ドリルドベンチレーテッドディスクを装備し、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。C 63 S にはパフォーマンスの向上に対応し、フロントにより大径の 390mm ディスクを装備。また、軽量のコンポジットタイプのブレーキディスクの採用によりばね下重量が低下し、大幅に加速・コーナリング性能が向上しています。

アルミニウムハイブリッドボディ

ボディシェルのアルミニウム使用率を約50%と、量産車としては類を見ないレベルに高めながら、高張力鋼板などを適材適所に組み合わせた革新的な軽量高剛性アルミニウムハイブリッドボディを採用しました。重心位置の低下によるスポーティかつ俊敏なハンドリング、NVH (騒音、振動、ハーシュネス) 特性の最適化など、数多くのメリットをもたらしています。

ボディの製造工程において、メルセデス・ベンツは自動車メーカーとして世界で初めて、量産車に「ImpAcT (Impulse Accelerated Tacking) ^{インバクト}」接合方式を採用しました。これは、アルミニウムとスチールのコンポーネントを重ね合わせ、そこに高速でリベットを貫通させることで接合する技術です。ドアやボンネット、ルーフなど外板パネルの大半にアルミを採用することで、徹底した軽量化を実現しました。

メルセデスの高い安全性

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「ディストロニック・プラス」やドアミラーの死角範囲をレーダーによってモニターして危険性を警告する「ブラインドスポットアシスト」、ドライバーの疲労や不注意による走行車線の逸脱をステアリングを微振動させてドライバーへ警告する「レーンキーピングアシスト」などを含む先進の安全運転支援システム「レーダーセーフティパッケージ」を標準装備し、高い安全性と快適性を実現しています。

デザイン

C 63 のエクステリアは、ドライビングパフォーマンスを体現した、機能が生み出した Page 6 デザインです。

フロントは、トレッドを拡大し V8 エンジンを搭載するために通常の C クラスに比べ左右それぞれ 15mm 張り出したフェンダー、60mm 延長したフロントオーバーハングと、ボンネットのパワードームが力強いプロポーションを生み出しています。また、エンジンの冷却のため開口部を大きく拡大したフロントバンパーの「A ウィング」とエアインテークがダイナミックな印象を与えます。

リアエンドは、エグゾーストエンドをディフューザーと一体化させることで、ボディ下部の空気の流れを整えエアロダイナミクスを向上させています。セダンにはトランクリッドスポイラーリップを、ステーションワゴンにはルーフスポイラーを備えることにより、リアにかかるダウンフォースを増加させロードホールディング性を高めています。

インテリアも同様で、ステアリングは、グリップ部に吸湿性に優れた DINAMICA 素材を採用することで、激しいスポーツ走行でも優れた操作性を発揮します。また、シートはサイドサポートを張り出し乗員のホールド性を高めた AMG スポーツシートを採用しています。

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 ()内は消費税抜き車両本体価格
メルセデス AMG C 63	左/右	4.0L、V8 直噴ツインターボ	¥ 11,950,000 (¥ 11,064,815)
メルセデス AMG C 63 S	左/右	4.0L、V8 直噴ツインターボ	¥ 13,250,000 (¥ 12,268,519)
メルセデス AMG C 63 ステーションワゴン	右	4.0L、V8 直噴ツインターボ	¥ 12,750,000 (¥ 11,805,556)
メルセデス AMG C 63 S ステーションワゴン	右	4.0L、V8 直噴ツインターボ	¥ 14,050,000 (¥ 13,009,260)

* 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、「メルセデスAMG C 63」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。



Mercedes-AMG C 63 S



Mercedes-AMG C 63 S ステーションワゴン