



「GLC クーペ」を発表

- ・ 国内ブランド最多となるメルセデスSUV 7番目のモデル
- ・ SUVらしい存在感とクーペのスタイリッシュなフォルムを両立
- ・ クーペスタイルでありながら、十分な後席とラゲッジスペースを確保
- ・ Cクラス、GLCと同水準のメルセデスが誇る安全技術を搭載

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・ベンツ「GLCクーペ」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、発売は本日より順次開始いたします。(メルセデスAMG GLC 43 4MATIC クーペは本年3月下旬発売予定)

「GLCクーペ」は、クーペとしてのスタイリッシュなフォルムとSUVらしい存在感を備えながら、GLCと同等の走行性能、利便性を実現したメルセデスのプレミアムミドルサイズSUVクーペです。クーペスタイルでありながら後席は大人が十分快適に過ごせる空間を確保し、最大1,400リッター*の広いラゲッジスペースを備えています。*ラゲッジ容量はVDA方式

「GLCクーペ」のラインアップは、魅力的な価格の2輪駆動ガソリンエンジンモデル「GLC 200 クーペ」「GLC 200 クーペ スポーツ」、クリーンディーゼルモデル「GLC 220 d 4MATIC クーペ スポーツ」「GLC 220 d 4MATIC クーペ スポーツ(本革仕様)」、走行状況に合わせて乗り心地をお好みのセッティングに変えられるAIR BODY CONTROLサスペンションを採用した4気筒ガソリンエンジンモデル「GLC 250 4MATIC クーペ スポーツ(本革仕様)」、プラグインハイブリッドモデル「GLC 350 e 4MATIC クーペ スポーツ」、メルセデスAMGが専用開発した高出力V6エンジンを搭載する「メルセデスAMG GLC 43 4MATIC クーペ」から構成されます。

GLC クーペの特長

デザイン

GLC クーペは、スポーツ性とモダンラグジュアリーに対する美的・官能的要素を併せ持つと同時に、SUVの要素も備えています。

サイドビューは、メルセデスならではのプロポーションを際立たせるドロップングラインがフロントホイールから始まり、ボディ下部を緩やかに上昇するカウンターラインとあいまって、シャープな印象を与えます。このカウンターラインはボディを実際より長く見せる効果を持つとともに、リアにも回り込み、側面からバンパーへバランスよく流れていきます。

また、高い位置を走るベルトラインが 3 本目のサイドラインとなり、サイドウインドウの高さを視覚的に低く見せています。リアウインドウの非連続のトリムストリップは高級感を醸し出し、Cピラーを強調するデザインです。

メルセデスクーペのトレードマークとなっている垂直に切り立ったダイヤモンドフロントグリルは、シングルルーバーにスリーポイントスターを一体化することで、メルセデス・ベンツのスポーツモデルとの近縁関係を強調しています。フロントグリル下のバンパーに採用された A ウイングとその左右の大型エアインテークもまた、スポーツモデルの性格を示す独特なデザインです。これに加え、アンダーガードを備える短いフロントオーバーハングは SUV 特有のスタイリング要素となっています。

リアエンドのスタイリングも、クーペならではのデザインとなっています。Cピラーの力強いショルダーは、際立った彫刻的形狀により、シャープで力強い印象を与えます。

エグゾーストエンドを一体化したパワフルなバンパーデザインや、ディフューザー形状のアンダーガードもまた、GLC クーペのスポーティな外観をいっそう際立たせるものです。このリアエンドにより、路面をしっかりと捉える外観が生み出されました。細い分割型のリアコンビネーションランプ、中央に配置したスリーポイントスター、そしてシャープなスポイラーリップは、S クラス クーペで初めて導入され、その後のすべてのメルセデス・ベンツのクーペに踏襲されてきたデザインです。

インテリアデザインには、CクラスやGLC同様機能的で上質なデザインを取り入れました。特徴的な要素として流麗な線を描くダッシュボードとセンターコンソールが挙げられます。大きな1枚のコンソールをパネルが設けられ、中央のエアアウトレットからアームレストまで優美なカーブを描いています。これにより、室内を広く感じさせる効果ももたらしめています。8.4インチディスプレイを備えた「COMANDシステム」も、定評のCOMANDコントローラーに加えタッチパッドも採用することにより、さまざまな入力方法が可能となるなど、最新世代へと進化しました。

パワートレイン

GLCクーペには、4種類のエンジンを揃えました。GLC 200 クーペには最高出力184PS/135kW、最大トルク300N・mを発揮する2.0リッター直列4気筒BlueDIRECTターボガソリンエンジン、GLC 220 d 4MATICには最高出力170PS/125kW、最大トルク400N・mを発揮する2.2リッター直列4気筒BlueTECエンジン、GLC 250 4MATICクーペには最高出力211PS/155kW、最大トルク350N・mを発揮する2.0リッター直列4気筒BlueDIRECTターボガソリンエンジン、GLC 350 e 4MATICクーペにはGLC 250 4MATICクーペのエンジンに最高出力116PS/85kW、最大トルク340N・mを発生しブースト機能も併せ持つ高出力の電気モーターを組み合わせました。メルセデスAMG GLC 43 4MATICクーペには最高出力367PS/270kW、最大トルク520N・mを発揮するMercedes-AMGが専用に開発した高出力の3.0リッターV6ツインターボエンジンを採用しました。トランスミッションには、GLC 350 e 4MATICクーペを除くモデルにメルセデス最新の9速オートマティックトランスミッション「9 G-TRONIC」^{トローニック}を組み合わせました。セグメントで最も変速段数が多いこのトランスミッションは、1つのギアが受け持つ速度域が狭くなるため変速ショックとエンジン回転数の上昇が抑えられ、静粛性と燃費の両方を高いレベルで実現します。

フロントのサスペンション型式は4リンク式を採用しました。4リンク式のメリットは、リンク機構とストラット式スプリングを独立させることで理想的なサスペンションの動きを実現できることにあります。キャンバー角の自由なセッティングが可能になることでコーナリング時のグリップが大幅に向上します。リアは、伝統のマルチリンクサスペンションを進化させ、卓越した直進安定性を実現しています。

また、GLC 220 d 4MATIC クーペ スポーツには、走行状況に応じてダンパー内のオイル流量を変化させ、減衰力を調整するセレクトィブダンピングシステムを備えた「AGILITY CONTROL^{アジリティ コントロール} サスペンション」を採用しました。通常走行時には快適な乗り心地を提供し、ハードな走行時には最大限の減衰力を発揮します。

さらに、センターコンソールの専用コントローラーを操作するだけで 5 つのモードからドライバーが望むキャラクターに瞬時にセッティング可能な「ダイナミックセレクト」も標準装備しています。選んだモードに応じて、エンジン、トランスミッション、ステアリングの制御などが変化し、快適性や燃費を優先する走りから素早いレスポンスでスポーティなドライビングまで楽しむことができます。

GLC 250 4MATIC クーペ スポーツ、GLC 250 4MATIC クーペ スポーツ(本革仕様)と GLC 350 e 4MATIC クーペ スポーツには、AIR BODY CONTROL サスペンションを設定しました。

AIR BODY CONTROL は車速や走行条件に応じて、ダンピング特性や車高を自動的に調整する電子制御式エアサスペンションです。路面状況、運転状況、乗車人数や積載状況に応じて、減衰力を常に最適に保ちます。高速走行時には車高が自動的に下がり、ハンドリング性能、空力特性および燃費を向上させます。また、荒れた路面などでは最低地上高を 15mm 高めることができます。乗車人数などによる車体姿勢の変化を補正するセルフレベルリング機能により、常に変わらないハンドリング特性を実現します。

セーフティ

安全面では、Cクラスにも導入されている最新鋭の技術が搭載されています。

全モデルに標準装備の「レーダーセーフティパッケージ」をはじめとする安全運転支援システムは、ドライバーの疲れを最小限に抑える快適性が安全なドライブに貢献するという思想に基づき、安全性と快適性を高次元で融合させたもので、メルセデス・ベンツではこれを「インテリジェントドライブ」と総称しています。メルセデス・ベンツの乗員のみならず、他の道路利用者をも含む包括的な保護を実現することが、その目標です。

「インテリジェントドライブ」の土台となっているのが、クルマの周囲ほぼ360°をカバーする複合的なセンサーシステムです。フロントウインドウ内側のステレオマルチパーパスカメラは、最大500mの広範囲をモニターするほか、2つのカメラで車両前方約50mの範囲を立体的に捉えます。レーダーセンサーは、フロントおよびリアバンパーに内蔵された25GHzの短距離レーダー計4個、ラジエーターグリル奥の77GHzの中・長距離レーダー1個、リアバンパー中央の25GHzマルチモードレーダー1個の合計6個が搭載されています。

これらのカメラとレーダーから得られたデータをコントロールユニットで融合させ、安全運転支援システムに対応するデータを作成します。このデータを高度なアルゴリズムで解析することにより、先行車両、横断車両、後方車両、対向車、歩行者などを検出し、その位置を特定します。これにより状況を判断して、アクセル、ブレーキ、ステアリングを自動でアシストします。また、夜間の安全なドライブをサポートするアダプティブハイビーム

アシスト・プラスを備えた「LEDインテリジェントライトシステム」も全モデルに標準装備しています。 Page 4

ユーティリティ

安全性に加え、利便性を向上する装備として、車両周囲の状況をモニターする「360°カメラシステム」、自動操舵・ブレーキ機能により縦列駐車と車庫入れをアシストする「アクティブパーキングアシスト」を標準装備しています。

ラゲッジルームは、通常時で500リッター(VDA方式)を確保し、クーペデザインがもたらす広い床面積によりゴルフバッグを3つ搭載することが可能です。さらに後席バックレストを倒せば最大1,400リッター(VDA方式)まで拡大できます。ワンタッチ操作でテールゲートが自動開閉し、開口角度も調整できる「EASY-PACK自動開閉テールゲート」も標準装備しています。大きく開くテールゲート、張り出しの少ないフラットなフロア形状、後席バックレストを40:20:40の比率で前方に倒せる分割可倒機構により、乗員数や荷物の形、大きさに合わせた幅広い使い分けが可能です。

GLC 200 クーペの特長

最高出力184PS/135kW、最大トルク300N・mを発揮する2.0リッター直列4気筒BlueDIRECTターボエンジンに、メルセデス最新の9速オートマティクトランスミッション「9 G-TRONIC」ナインジートロニックを組み合わせたGLCクーペで唯一の2輪駆動ガソリンモデルです。オフロードでの走行を想定しないがSUVデザインを好まれる都会派のユーザーにはぴったりのFRレイアウト(2輪駆動)のモデルです。エントリーモデルでありながら、メルセデスの先進安全運転支援システム「レーダーセーフティ」や夜間走行時に周囲の状況に応じてヘッドライトの照射範囲を調節することで、ドライバーに最大限の視界を確保するLEDインテリジェントライトシステム、360°カメラと自動ステアリング操作により駐車をサポートするアクティブパーキングアシスト、EASY-PACK自動開閉テールゲート、パワーシート、プライバシーガラス等を標準装備することで、メルセデスの安全性と快適性を備えています。

GLC 220 d 4MATIC クーペの特長

最高出力170PS/125kW、最大トルク400N・mを発揮する2.2リッター直列4気筒BlueTECエンジンに、9速オートマティクトランスミッション「9 G-TRONIC」ナインジートロニックを組み合わせたクリーンディーゼルモデルです。比較的重量が重いSUVに力強い動力性能と優れた燃費経済性をもたらします。また、排出ガスに尿素水溶液「AdBlue®」アドブルーを噴射することにより化学反応(還元作用)を発生させ、有害な窒素酸化物(NOx)を大幅に削減する尿素SCR(Selective Catalytic Reduction:選択型触媒還元)ディーゼル排出ガス処理システム「BlueTEC」を採用し、世界で最も厳しいとされる日本のディーゼル排出ガス規制に適合する優れた環境性能を実現しています。

GLC 250 4MATICクーペの特長

最高出力211PS/155kW、最大トルク350N・mを発揮する2.0リッター直列4気筒BlueDIRECTターボエンジンに、メルセデス最新の9速オートマティクトランスミッション「9 G-TRONIC」ナインジートロニックを組み合わせたモデルです。

GLC 250 4MATIC クーペには、AIR BODY CONTROL サスペンションを設定しました。

AIR BODY CONTROLは車速や走行条件に応じて、ダンピング特性や車高を自動的に調整する電子制御式エアサスペンションです。路面状況、運転状況、乗車人数や積載状況に応じて、減衰力を常に最適に保ちます。高速走行時には車高が自動的に下がり、ハンドリング性能、空力特性および燃費を向上させます。また、荒れた路面などでは最低地上高を15mm高めることができます。乗車人数などによる車体姿勢の変化を補正するセルフレベルリング機能により、常に変わらないハンドリング特性を実現します。

GLC 350 e 4MATIC クーペ スポーツの特長

パワートレイン

GLC 350 e 4MATIC クーペ スポーツ のパワートレインには、「GLC 250 4MATIC クーペ」に搭載される最高出力211PS(155kW)、最大トルク350N・mの2.0リッター直列4気筒BlueDIRECTエンジンに、最高出力116PS(85kW)、最大トルク340N・mを発生しブースト機能も併せ持つ高出力の電気モーターを組み合わせました。

システム全体で320PS/235kW、最大トルク560N・m^{*1}を発生し、ガソリンエンジンと高出力電気モーターを状況に応じて使い分けることで、ガソリンエンジンモデル、EV、ハイブリッドの特長を生かしたハイパフォーマンスを発揮するプラグインハイブリッドです。最新世代エンジンと高出力モーターによる途切れのない加速感を提供します。なお、0-100km/h加速は5.9秒です。

また、市街地から高速道路まで幅広く電気モーターのみで走行が可能です。航続距離は30.1km^{*2}です。*1 欧州参考値 *2 欧州仕様値。メーターは25km以上の数字は表示されません。

なお、走行中にも回生ブレーキなどによりバッテリーの充電を行うため、充電設備が無い場合でも電気モーターのみでの走行が可能です。

このシステムは、以下の4つのモードを備えています。

HYBRID：走行環境やバッテリーの残量に合わせてエンジンと電気モーターを併用します。高出力電気モーターのブースト機能により途切れの無い加速感を味わうことができます。

E-MODE：電気モーターのみで30.1km^{*3}の走行を実現し、市街地から高速道路まで静粛性に優れたドライビングを楽しむことができます。

E-SAVE：その時点でのバッテリーの充電レベルを維持します。

CHARGE：走行しながらバッテリーを充電します。

JC08モード燃費は、13.9km/hです。リチウムイオンバッテリーの充電時間は、フル充電まで「CHARGE」モードで1時間以内^{*4}、AC200V電源使用で約4時間です。大容量のリチウムイオンバッテリー(8.31kWh)を搭載しているながらゴルフバッグ3セットを積載可能なラゲッジルーム容量を確保しており、プラグインハイブリッドモデルであるにも関わらず、十分なユーティリティ性を確保しています。

*3 欧州仕様値。メーターは25km以上の数字は表示されません。

*4：自社調べ。道路状況や運転の仕方により満充電に必要な時間は前後します。

ブルーアクセント

「GLC 350 e 4MATIC クーペ スポーツ」特別装備として、Mercedes-Benzロゴ付ブルーブレーキキャリパーおよび「PLUG IN HYBRID」デザインのサイドバッジが装着されます。

AMGテクノロジー

Mercedes-AMG専用開発 3.0リッターV型6気筒ツインターボBlueDIRECTエンジン

心臓部には、Mercedes-AMGが専用に開発した高出力のV6エンジンが搭載されます。最大圧力200barのピエゾインジェクターによるスプレーガイド式燃焼システムによって、常に最適な燃焼状況を作り出します。さらに、クランクケースとシリンダーヘッドをアルミニウム製とし、軽量化も実現。これらMercedes-AMGの最新テクノロジーによって、最高出力367PS/270kW、最大トルク520N・mを発揮します。0-100km加速ではセグメントで高水準の4.9秒^{*5}を発揮します。 *5 欧州仕様値

パフォーマンス志向の四輪駆動システム「AMG 4MATIC」

高性能エンジンのパワーを四輪に最適に配分するMercedes-AMGが開発した四輪駆動システム「AMG 4MATIC」を搭載。駆動力の変動によるステア特性の変化が少ないため、直線でもコーナーでもドライバーの意志とひとつになって正確に路面をトレースする安定した挙動を実現します。31:69とリア寄りのトルク配分により、スポーツ走行時など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。

AMG スポーツサスペンション (AIR BODY CONTROL)

足回りには、Mercedes-AMG が開発した「AMG スポーツサスペンション」を採用しました。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+」の3つのモードから電子制御ダンピングシステムの減衰特性を選択することができます。ダイナミックなスポーツ走行から快適な長距離ドライブまで高いアジリティ性能と快適性を両立します。

AMG 強化ブレーキシステム

フロントに 360mm のドリルドベンチレーテッドディスク、リアに 320mm のベンチレーテッドディスクを採用し、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。

快適なクルージングからダイナミックなスポーツ走行まで、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、エンジン特性、サスペンションの減衰特性、ステアリング特性、ECO スタートストップ機能が連動して変化します。

・E (ECO)

燃費重視のエンジン/トランスミッション特性となり、エアコン出力も抑えるモード。中・高速巡航時にアクセルペダルから足を離すと、クラッチを切り、エンジンをトランスミッションから切り離すことで走行抵抗を低減させるセーリング機能などにより燃費を向上します。

・C (Comfort)

デイリーユースに適した、快適性と低燃費をバランスさせたモード。

・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。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+)

パフォーマンスを最大限発揮しダイナミックなドライビングを楽しめるモード。シフトダウン時に働くブリッピング機能がエモーショナルなエンジンサウンドとともにドライバーのスポーツマインドを刺激します。

・I (Individual)

エンジン、サスペンション、ステアリング、トランスミッションのパラメーターを個別に設定できるモード。

AMGサウンド

軽量かつ低背圧タイプの「AMG エグゾーストシステム」を装備。モータースポーツを想起させるエモーショナルなサウンドを発生します。特に S+ (Sport Plus) モードでは官能的な V6 サウンドを楽しむことができます。

AMGデザイン

エクステリアには、サイドミラーやフロントスポイラー、ウインドウモール、リアバンパーなど随所に艶のあるブラックのアクセントを配した「ナイトパッケージ」を装備するとともに、足元にはツインカラーの21インチAMG 5ツインスポークアルミホイールを装備することで、スポーティかつスタイリッシュな個性を強調しています。

GLCクーペのラインアップおよびメーカー希望小売価格は以下の通りです。

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
GLC 200 クーペ	2.0L、直 4 直噴ターボ	右	¥ 6,270,000 (¥ 5,805,556)
GLC 200 クーペ スポーツ	2.0L、直 4 直噴ターボ	右	¥ 6,670,000 (¥ 6,175,926)
GLC 220 d 4MATIC クーペ スポーツ	2.2L、直 4 直噴ディーゼル ターボ	右	¥ 7,130,000 (¥ 6,601,852)
GLC 220 d 4MATIC クーペ スポーツ(本革仕様)	2.0L、直 4 直噴ディーゼル ターボ	右	¥ 7,750,000 (¥ 7,175,926)
GLC 250 4MATIC クーペ スポーツ (本革仕様)	2.0L、直 4 直噴ターボ	右	¥ 7,990,000 (¥ 7,398,149)
GLC 350 e 4MATIC クーペ スポーツ	2.0L、直 4 直噴 ターボ+ハイブリッド	左	¥ 9,030,000 (¥ 8,361,112)
メルセデス AMG GLC 43 4MATIC クーペ	3.0L、V6 直噴 ツインターボ	右	¥ 9,100,000 (¥ 8,425,926)

* 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。メーカー希望小売価格は参考価格です。販売店が価格は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、「GLCクーペ」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」と、4、5年目のメンテナンスサービスにおいて、初回車検時および4年目の点検や定期交換部品、消耗品の交換をパッケージでご提供する「メンテナンス プラス」をご用意しています。

*新車登録日から59ヶ月後の応当日の前日または総走行距離75,000km到達時のいずれか早い時点で終了となります。



GLC 220 d 4MATIC クーペ スポーツ

ディストロニック・プラス(ステアリングアシスト付):

77GHz および 25GHz の 2 種類のレーダーによって先行車を認識し、速度に応じた車間距離を維持します。GLC では、ステレオマルチパーパスカメラの搭載により、車線のカーブと先行車両を認識し、車間を維持しながらステアリング操作をアシストする機能が追加されました。

BAS プラス(飛び出し検知機能付ブレーキアシスト・プラス):

77GHz および 25GHz のレーダーとステレオマルチパーパスカメラで前方を広範囲にモニターし、先行車に加え、前方を横切るクルマや合流してくるクルマ、さらには歩行者などとの衝突の危険性を検知した場合にドライバーにディスプレイ表示と音で警告し、急ブレーキを促します。ドライバーがブレーキを踏んでも踏み込みが弱い場合はブレーキ圧を増幅することで急ブレーキの効果を高めます。

PRE-SAFE®ブレーキ(歩行者検知機能付):

BAS プラスの警告にドライバーが反応しない場合、軽いブレーキングでドライバーに警告し、衝突回避をサポートします。同時に衝突時に乗員の最適な姿勢を可能な限り確保する PRE-SAFE®機能も作動します。それでもドライバーが反応しない場合、最大のブレーキ力で自動緊急ブレーキが作動します。今回、先行車に加え歩行者も検知する機能が追加され、衝突予防安全性が大幅に向上しました。

リア CPA(被害軽減ブレーキ付後方衝突警告システム):

リアバンパーのマルチモードレーダーが後方を監視し、車間距離と接近速度から衝突の危険があると判断すると、ハザードランプを素早く点滅させて後続車のドライバーに警告するとともに、ドライバーに危険を知らせ、シートベルトテンショナーなどを起動させます。それでも後続車が十分に減速しない際には自動的にブレーキ圧を高めて自車をロックし、玉突き衝突の回避など二次被害の軽減をサポートします。

アクティブレインキーピングアシスト:

ステレオマルチパーパスカメラが車線を検出し、フロントホイールが走行車線を越えたと判断するとステアリングを断続的に微振動させてドライバーに警告するほか、ESP®の制御を利用して片輪に軽い補正ブレーキをかけることで車線内に戻そうとします。今回、大事故となりやすい対向車との衝突を防止する機能が新たに加わりました。

アダプティブハイビームアシスト・プラス:

ステレオマルチパーパスカメラが対向車や先行車を検知すると、他の車両にハイビームが当たらないよう自動的に照射範囲を制御しながら常に最大の視界を確保します。また、道路標識などにハイビームが反射すると、自動的に減光し眩感を防止します。