



Mercedes-Benz

メルセデス・ベンツ E クラス史上最速モデル

Press Information

2017年5月31日

エーエムジー フォーマティックプラス
「メルセデス A M G E 63 S 4MATIC +」を発売

- ・ セグメントトップ^{*1}の0-100km/h加速 3.4秒
- ・ 新機能「4MATIC+」と「ドリフトモード」を採用
- ・ エンジンとトランスミッションを一新

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 E 63 S 4MATIC+」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。

メルセデス・ベンツEクラスは、世界で累計1,200万台以上の販売台数を誇るメルセデス・ベンツの中核をなすモデルであり、1947年に発表されたW136/191型以来、常に時代に先駆けて革新的な技術を採用し、世界のプレミアムセダンの指標とされてきました。

2013年には、レーダーセンサーやステレオマルチパーパスカメラにより自車の周囲のほぼ360°を常に監視し、事故の危険性が迫っている場合にはドライバーに警告したり、必要に応じて自動でブレーキをかけることで事故を未然に予防する安全運転支援システム「レーダーセーフティ」をメルセデス・ベンツとして初めて標準装備し、部分自動運転を実現しました。

「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、メルセデスのトップ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。

「メルセデスAMG E 63 S 4MATIC+」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、厳格な品質基準に従って、ひとりのマイスターがベース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 E 63 S 4MATIC+」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の最適化とツインスクロールとすることで、低回転域から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、E 63 S 4MATIC+は排気量が1.5リッター少なくなったにも関わらず、最高出力612PS(450kW)(先代比+27PS/+20kW)、最大トルク850Nm(先代比+50Nm)を発揮します。0-100km/h加速 3.4秒(先代比-0.2秒)とセグメントトップ^{*1}の動力性能を実現しました。

*1:2017年5月時点 自社調べ

AMGシリンダーマネジメント

メルセデスAMGは燃料を効率的に消費するため、V型8気筒直噴ターボチャージャーエンジンに初めて気筒休止機能を搭載しました。「Comfort」モードで走行中、エンジン回転数が1,000~3,250回転で低負荷の際に、2番、3番、5番、8番のシリンダーを休止することで燃料消費量とCO₂排出量を抑えることができます。

AMGダイナミックエンジンマウント

E 63 S 4MATIC+は、磁性流体エンジンマウントを搭載しています。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パフォーマンスエグゾーストシステム

排気管内に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。

ドリフトモードを搭載した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配分するメルセデスAMGが開発した新しい四輪駆動システム「AMG 4MATIC+」を搭載しています。前後トルク配分が50(前):50(後)

から0(前):100(後)の範囲で可変トルク配分を行うことで、ハイパワーを四輪へ最適に配分します。発進時はもちろん高速走行、ハイスピードコーナリング、そしてコーナーの立ち上がり加速などにおいて絶対的な安定性を誇り、思いのままのドライビングを楽しむことができます。さらに、駆動配分を0:100の完全後輪駆動にすることで、サーキット走行時などにおいてドライバーの意のままにE 63 S 4MATIC+を操ることができる「ドリフトモード」を新たに搭載しました。 Page 3

AMG スピードシフト MCT (63 シリーズ初の 9 速トランスミッション)

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 9 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、軽量化も相まって燃費の大幅な向上とレスポンス向上に貢献しています。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「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。

また、シフトダウン時に一速飛ばしたギアを選択したり、自動ダブルクラッチ機能など効率良くシフトチェンジを行います。

AMG リミテッド・スリップ・デフ

E 63 S 4MATIC+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(AIR BODY CONTROL)

AIR BODY CONTROL サスペンションをベースにメルセデス AMG が開発した AMG RIDE CONTROL スポーツサスペンションは、コーナリング時やブレーキング時には、硬いスプリングレートに瞬時に切り替えることで、高い安定性と思いのままの俊敏なハンドリングを実現します。さらに、走行状況に合わせて四輪それぞれを電子制御する連続可変ダイニングシステムを採用することで、快適な乗り心地からダイナミックな走りまで、センターコンソールのスイッチで「Comfort」「Sport」「Sport+」の 3 つのモードを選ぶことができます。高速走行時には、車高を下げて走行安定性を向上させます。

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、サーキットでの停止状態から最適な加速を可能にする「RACE」モードは、従来よりもシステム起動の操作が簡略されました。

・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 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・デフのパラメーターを個別に設定できるモード。

・RACE

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」。

AMG Sport speed-sensitive ステアリング

電子制御のラック&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、高速走行時で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。

AMG 強化ブレーキシステム

E 63 S 4MATIC+は、フロントに 390 x 36mm ドリルドベンチレーテッドディスク、リアに 360 x 24mm ドリルドベンチレーテッドディスクを装備しています。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、高い加速・コーナリング性能を発揮します。

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「ディスタンスパイロット・ディストロニック」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し、さらに、側面衝突の危険がある時にはブレーキを自動制御して、危険回避をサポートする「アクティブ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し、ドライバーが反応しない場合は自動補正ブレーキによって車両を車線内に戻そうとする「アクティブ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

エクステリアとインテリアデザインは、AMG の「ドライビング・パフォーマンス」を体現した、機能が生み出したデザインです。A ピラーより前方を専用デザインとしたスポーティなフロントは、メルセデス AMG のスタイリングにける情熱を物語っています。メルセデス AMG のセダンとして初めて、ボンネットをフェンダーとバンパーの内側にはめ込む、クーペ的なデザインを採用しており、これによってまったく新しい、そしてよりダイナミックな造形になっています。よりパワフルなエクステリアを演出する通常の E クラスよりもワイドなフェンダーは、フロントのトレッド拡大とホイール大型化に対応するものです。

新しいフロントグリルは、AMG のロゴをあしらったシルバークロームのツインルーバーと縦向きのブラックフィンです。ジェット機の翼のデザインをモチーフにした幅広いフロントエプロンは、ブラックのフリックと大型フロントスプリッターを備えることで、E 63 S 4MATIC+が発揮する強大なパワーを表現すると同時に、高い冷却機能を備えています。これはモータースポーツで培った技術の転用であるとともに、エンジンが生み出す強大なパワーを象徴するデザインとなっています。冷却用の空気を取り込む左右のエアイン

テークに採用されている 2 本のルーバーも、この機能に役立つデザインです。その断面形状は、気流をホイールアーチの前に設けたクーラーに導くためにデザインされています。

伸びやかなサイドビューで特に目を惹くのは、フェンダーに飾られたシルバークロームのアーシェイプの装飾です。「V8 BITURBO 4MATIC+」と立体的に示すことで、卓越した駆動システムであることを強調しています。サイドスカートは地上高をいっそう低く、全体のラインを長く見せる効果をもたらしています。

E 63 S 4MATIC+には、前 9.5J×20、後 10J×20 のセンターロックホイールデザインを採用した「マットブラックペイント 20 インチ AMG クロススポークアルミホイール(鍛造)」を標準装備しています。

力強いリアエンドには、トランクリッドに設けられたシャープなボディ同色 AMG トランクリッドスポイラーリップやディフューザー風のインサートを備えたリアスカート、AMG パフォーマンスエグゾーストシステムに装着されるデュアルツインクロームエグゾーストエンド、リアスカートにシルバークロームのトリムストリップが飾られています。

インテリアには、リム下部がフラットな形状の「AMG パフォーマンスステアリングホイール」を採用しています。また、タッチコントロールボタンとパドルシフトにより、スポーティなドライビングを楽しむことができます。

運転席と助手席のシートは、ラテラルサポートが強化され、高速走行時にも乗員の身体をしっかりと保持します。また、独特のシートカバーレイアウトに、ブラックナッパレザー、ナッツブラウンナッパレザー、マキアートナッパレザーの 3 種類を設定。ドアセンターパネルは、シートに合わせたデザインとなります。

さらに、ナッパレザーを張ったダッシュボードとベルトライン、フロントヘッドレストの AMG エンブレム、クリスタルグレーのシートパイピング、IWC デザインによるアナログクロック、クリスタルグレーのシートベルトがスポーティな中に高級感を演出しています。

AMG インストゥルメントクラスターは、あらゆる重要情報をドライバーの視野内に表示します。大型で読み取りやすいディスプレイはチェッカーフラッグ風のダイヤルや独特な字体を採用することで、スポーティな仕上がりとなっています。鮮明なワイドスクリーンマルチファンクションディスプレイ(2 画面式)を標準装備しています。さらに、モータースポーツを楽しめるお客様向けに、クローズドサーキットでラップタイプを記録できる RACETIMER 機能を搭載しています。

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 E 63 S 4MATIC+	左/右	4.0L、V8 直噴ツイン ターボ	¥ 17,740,000 (¥ 16,425,926)

Page 7

*2 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 E 63 S 4MATIC+」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。



メルセデス AMG E 63 S 4MATIC+

メルセデスAMG E 63 S 4MATIC+の装備詳細説明

「インテリジェントドライブ」

Page 8

ディスタンスパイロット・ディストロニック & ステアリングパイロット

ディスタンスパイロット・ディストロニックは、都市、郊外、高速道路などの走行時にステレオマルチパーパスカメラとレーダーセンサーにより、先行車を認識して、速度に応じて車間距離を調節します。減速が必要な場合、アクセル及びブレーキを段階的に自動調整してスムーズに減速し、先行車が停止した場合は自車も停止します。高速道路での渋滞時に自動停止した際、30秒以内に先行車が発進した場合は、ドライバーがアクセルを踏まなくても自動で再発進します（一般道では3秒以内）。30秒以上停止していた場合は、アクセルを軽く踏むかクルーズコントロールレバーを引くことで再発進が可能です。十分な車間距離が確保されている場合は設定された速度まで自動的に加速します。先行車および停止中の車両との距離が突然縮まった場合には、警告灯と警告音でドライバーに知らせます。またステアリングパイロットは、車線のカーブと先行車を、車線が不明瞭な道ではガードレールなどを認識し、車間を維持しながらステアリング操作をアシストします。

*3: ディスタンスパイロット・ディストロニック作動速度範囲:0~約 210km/h 設定可能速度範囲:約 20~210km/h

*4: 車線が不明瞭な場合のステアリングパイロット作動範囲:0~約 130km/h

アクティブレーンチェンジングアシスト

高速道路走行中にステアリングパイロットが起動している際に、ドライバーがウインカーを点滅させると、車両周囲を監視しているセンサーが他の車両などとの衝突の危険が無いことを確認し、安全が確認された場合に**自動で車線を変更**します。

*5: 作動速度範囲:約 80km/h~180km/h

アクティブエマージェンシーストップアシスト

ステアリングパイロットが起動している状態で、ドライバーが一定時間ステアリング操作を行わない場合、ディスプレイ表示と警告音によってステアリングを握るよう促し、それでもドライバーがステアリング、アクセルやブレーキ、あるいはタッチコントロールボタン操作の反応が無い場合、さらに警告音を鳴らしながら、緩やかに減速してハザードランプを出して停止します。また、車両停止後は自動的にパーキングブレーキがかかることで、後方からの衝突による二次災害を防止します。

トラフィックサインアシスト

一般道や高速道路を走行中、カメラが制限速度などの標識を読み取り、ディスプレイに表示し、制限速度を超えた際には警告音を出してドライバーに注意を促す機能も搭載します。

アクティブブラインドスポットアシスト

リアバンパー左右のレーダーセンサーにより、車両の斜め後ろのミラーで見えない死角エリアに車両や自転車がいてることを警告します。さらに、側面衝突の危険がある時には

ブレーキを自動制御して、危険回避をサポートします。追い越し車線に移ろうとして斜め後ろにいる車両に気づかなかった時など、ドライバーの不注意によるミスを予防し、安全な走行を支援します。

*6: 作動速度範囲: 約 8~200km/h

*7: 自動コース修正作動減速範囲: 約 30~200km/h

アクティブブレーキアシスト(歩行者検知/飛び出し検知機能付)

先行車、前を横切る車両や合流してくる車両、歩行者、路上の物体などとの衝突の危険性を感知すると、ディスプレイ表示や音でドライバーに警告します。必要な場合はシステムが衝突を回避するために強力な制動力を発揮できるようにブレーキ圧を高めます。同時に、前席のシートベルトの巻き上げや助手席のシートポジション修正など、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。ドライバーが反応しない場合、システムが衝突を避けられないと判断して、最大のブレーキ力で自動緊急ブレーキが作動します。衝突の回避もしくは被害軽減を効果的にサポートします。なお、交差点での車両飛び出しにも対応するようになりました。

*8: 作動速度範囲: 約 7~250km/h

*9: 歩行者検知機能 作動減速範囲: 約 7~70km/h

*10: 作動速度範囲は、気象条件や道路状況等により変動することがあります

渋滞時緊急ブレーキ機能

ステレオマルチパーパスカメラとレーダーセンサーで、先行車およびその左右の車線を監視します。突然渋滞の最後尾が現れた場合などに、前走車との衝突の危険を検知します。その左右などに回避スペースが無いと判断すると、即座に自動ブレーキが作動し、衝突回避または被害軽減を図ります。回避スペースがある場合は、ドライバーの回避操作を優先します。ただし、ドライバーが反応しない、または回避操作が遅れて衝突が回避できないと判断した場合には、即座に自動ブレーキが作動します。さらに、渋滞末尾で回避操作を行う空間的余裕がない危険な状況を検知して、通常よりはるかに早い段階でブレーキを自動で作動させる機能も搭載しました。

緊急回避補助システム

アクティブブレーキアシストの歩行者検知機能を補う新開発のシステムです。車両前方にいる車道横断中の歩行者などとの衝突の危険を検知すると、システムが正確なステアリングトルクを計算して、ドライバーのステアリング操作をアシストします。また、回避後の車線復帰も同様にサポートします。

*11: 作動速度範囲: 約 20~70km/h

リア CPA(被害軽減ブレーキ付後方衝突警告システム)

リアバンパーに設置されたレーダーセンサーが後方のクルマを監視して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、インジケーターによりドライバーに警告します。自車

が停止中で後続車が十分に減速しない場合は、後方からの衝突に備えてブレーキ圧を高めます。これにより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。さらにシートベルトテンショナーも作動させ、衝撃の影響の低減を図ります。

Page 10

PRE-SAFE®インパルスサイド

フロントバンパー外側のレーダーセンサーが、側面衝突が不可避であることを検知すると、衝突側前席バックレストのサイドサポートに内蔵されたエアチャンバーが瞬時に膨張して、乗員をドアから遠ざけることで衝撃の軽減を図ります。さらに PRE-SAFE®の乗員保護機能も同時に作動します。

PRE-SAFE®サウンド

システムが不可避の衝突を検知すると、車両のスピーカーから鼓膜の振動を抑制する音を発生させ、鼓膜の振動を内耳に伝えるあぶみ骨筋の反射収縮反応を引き起こします。この収縮によって衝撃音の内耳への伝達を軽減します。

アクティブレーンキーピングアシスト

フロントウインドウの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します。ドライバーが反応しない場合は自動補正ブレーキによって車両を車線内に戻そうとします。高速道路など走行車線が非常に広い場合は警告が早まるなど、状況に応じた判断が加えられ、警告の信頼性が向上しました。

*12: 作動速度範囲: 約 60km/h~200km/h

マルチビーム LED ヘッドライト

新型 E クラスに搭載される第二世代のマルチビーム LED ヘッドライトは、片側 84 個の LED を備えています。ステレオマルチパーパスカメラと 4 つのコントロールユニットが、理想的な配光パターンを毎秒 100 回の頻度で解析することで、きめ細かく高精度な配光を実現しました。84 個の LED は 3 段グリッド状に配置され、それぞれを個別に電子制御することで、先行車などを明るく正確に照射し続ける先進のシステムです。また、道路標識の反射が起こらないよう前方を照射、雨天時に路面からの反射を抑えドライバーに見やすい視界を提供することも可能です。さらに、対向車の眩惑防止はもちろんのこと、カーブを検知すると前もって配光パターンを制御し、カーブの先を早めに照らすことで安全性を高めます。

360° カメラシステム

フロントグリル、左右のドアミラー、リアライセンスプレート上方に 4 つの広角・高解像度カメラを備え、合成処理された周囲の状況をモニターに表示します。自車を真上から見ているような「トップビュー」など、車両周辺の状況が画面で確認できます。

パーキングパイロット(縦列・並列駐車)

約 35km/h 以下で走行中、超音波センサーが左右の最適な駐車スペースを自動で検出します。自動操舵・ブレーキ・シフトチェンジ・速度コントロール機能により、自動で Page 11
駐車します。複数の駐車スペースを選択することもできます。