



メルセデスのプレミアムミドルサイズ SUV

AMG

Press Information

2024年3月29日

メルセデス AMG GLC 63 S E PERFORMANCE クーペを発売

- ・ F1[®]テクノロジーを採用した駆動システムを採用
- ・ フロントに 2.0 リッターターボエンジン、リアにバッテリーとモーターを搭載したシステム出力 680PS (500kW)を発揮するプラグインハイブリッドモデル
- ・ メルセデスAMG社でマイスターにより組み上げられた476PS (350kW)の強力な直列4気筒エンジンを搭載
- ・ リア・アクスルステアリングを標準装備

メルセデス・ベンツ日本株式会社(社長:上野金太郎、本社:千葉県千葉市)は、メルセデス・ベンツのプレミアムミドルサイズ SUV「GLC」のスポーツモデルとして「メルセデス AMG GLC 63 S E PERFORMANCE クーペ」(以下、GLC 63 S E クーペ)を追加し、本日より全国のメルセデス・ベンツ正規販売店ネットワークを通じて発売します。

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らしい存在感を両立させたSUVクーペです。メルセデス・ベンツのベストセラーモデル「Cクラス」と同等の安全・快適装備を備えるとともに、プレミアムミドルサイズSUV「GLC」と同等の走行性能、利便性を実現しました。新型GLCクーペは、伸びやかで美しいシルエットの中にスポーティで力強さを備えたエクステリアと、リアルウッドインテリアトリムやカーボン素材のインテリアトリムを採用した質感の高いインテリアを併せ持ちます。また、ダイナミックなドライビング特性、サポートの精度を高めた安全運転支援システム、縦型の大型メディアディスプレイを搭載しています。このメディアディスプレイには、MBUX全体の中から、走行に合わせて変化するコンテンツをユーザーのために取り出し、関連するサービスとともにMBUX情報アーキテクチャーに表示するゼロレイヤーデザインが採用されており、直感的な操作設定が可能です。

また、直感的な行先案内が可能なARナビゲーション、片側100万画素以上を誇るDIGITALライトによる効果的な夜間の視界確保や、良好な取り回しや優れたハンドリングを実現するリア・アクスルステアリングなど、フラッグシップモデルであるSクラス譲りの最新技術を多数採用しています。中でもメディアディスプレイにクルマのフロント部分下方の路面の映像を映し出す「トランスペアレントボンネット」や、車両の傾き、路面の勾配等をディスプレイに表示する「オフロードスクリーン」を標準装備することでオフロード性能の向上も図りました。



メルセデス AMG GLC 63 S E PERFORMANCE クーペの特長

エクステリアデザイン

GLC 63 S Eクーペのフロントデザインは、ハイグロスクロームの縦ルーバーを備えたAMG専用フロントグリル、フロントスポイラーリップを採用し、メルセデスAMGのパフォーマンスモデルであることを明確に主張し、アグレッシブな表情を形成しています。

サイドは、メルセデス・ベンツGLCクーペから全長を30mm伸長し、フロントフェンダーに専用の「TURBO E PERFORMANCE」サイドエンブレムが入り、21インチAMGアルミホイールを採用しています。また、ホイールアーチは先代モデルのブラックからボディ同色になり都会的なエクステリアを演出しています。

リアエンドには、パフォーマンスハイブリッドを示す赤く縁取られた「GLC 63 S」のエンブレム、ボディ同色のAMGスポイラーリップ、マットブラックのコントラストが鮮烈なリアエプロン、2つの台形のデュアルテールパイプがデザインを引き締めます。

インテリアデザイン

ダッシュボードは上下2つの部分に分かれています。上部は翼のような形状に、航空機エンジンのナセルを想わせる丸みをつけたやや横長の新デザインの角型エアアウトレットが配置されており、さらにARTICO^{*1}の表皮を施すことにより、スポーティかつ上質なインテリアを演出します。下部には大きなハイグロスブラックセンタートリムがあしらわれており、センターコンソールからダッシュボードへと途切れなく続いています。また、ドライバーを重視することでスポーツ感を強調すべく、縦型の11.9インチのメディアディスプレイを6度、ドライバー側に傾けたデザインが採用されています。運転席に備わる12.3インチの大型コックピットディスプレイは自立型でダッシュボード上部と大きなインテリアトリムの手前に浮かんでいるように見えます。コックピットディスプレイとメディアディスプレイは5つのスタイル(ジェントル、スポーティ、クラシック、Supersport、Offroad)と3つのモード(ナビゲーション、アシスト、サービス)の中から選択することでカスタマイズすることが可能です。

*1: ARTICOは人工皮革を表すMercedes-Benz Group社の登録商標です。

グリップが太く上質なナツパレザーを使ったAMGパフォーマンスステアリングを採用しステアリングを離さずにメニューやMBUXの各機能进行操作できるマルチファンクションステアリング機能はもちろんの事、AMG専用のドライブコントロールスイッチを標準装備しています。

シートは、サポート性に優れたサーキットでのスポーツ走行時でも安定したドライビングポジションを維持できる一方で、長時間のドライビングでも疲れにくい快適性も兼ね備えたAMG専用ナツパレザースポーツシートを標準装備しています。また、ホールド性を高め、電動調整機能を備えたAMGパフォーマンスシートをオプション装備としてご用意しています。

シートの調整スイッチやドアハンドルが配置されたフロントドアのブラックパネルは、エッジがクローム仕上げとなり、ドア表面から浮き上がるようなデザインとなっており、アンビエントライトの照明による上質感を演出します。

室内を彩るアンビエントライトも64色から選択、また、単色の発光に加えて色の連続変化が可能です。

パワートレイン

GLC 63 SEクーペの駆動システムは、2.0L 4気筒ターボエンジンに交流同期モーターとAMG 自社開発の高性能バッテリー(6.1kWh)、それに AMG のパフォーマンス志向連続トルク可変配分四輪駆動システムの 4MATIC+を組み合わせたもので、2.0L 4気筒ターボエンジンと電気モーターの組み合わせによりシステム出力 680PS (500kW)^{*2}、最大システムトルク 1,020N・m^{*2}を発生します。また、0-100km/h 加速は 3.5 秒^{*2}です。

*2: 欧州仕様

定格出力 109PS (80kW)、ピーク出力 204PS (150kW) (最大 10 秒間)の交流同期モーターはリアアクスルに搭載されており、電動シフト式 2 速トランスミッションおよび電子制御式リミテッド・スリップ・デフとともにコンパクトなエレクトリックドライブユニット (EDU)にまとめられて、P3 ハイブリッド(変速機内あるいは変速機よりも下流に電気モーターを置く)と呼ばれるレイアウトです。軽量の高性能バッテリーはリアアクスル上方に搭載されています。このコンパクトな設計レイアウトには以下のメリットがあります。

- 電気モーターがリアアクスルを直接駆動するため、動力をよりダイレクトにトラクションに変換でき、発進時や加速時、追い越し時などに追加的な加速力(ブースト)を得ることができます。
- 電気モーターのパワーはその性質上、最大トルクが瞬時に立ち上がるため、きわめて俊敏な発進/加速が可能となります。
- 電子制御式リミテッド・スリップ・デフが一体化されているので、後輪左右への駆動力が適正配分されることから、例えばコーナー出口での再加速時のアジリティがさらに向上したほか、トラクションが確実に確保されるので高い走行安全性も実現しています。
- リアアクスルのスリップ量が増えると、4 輪のトラクションバランスを高めるため、電気モーターの駆動力を必要に応じてフロントホイールにも伝達します。この作動は、トルク連続可変配分式四輪駆動システムがプロペラシャフトとフロントホイールのドライブシャフトを介して機械的に行います。
- EDU をリアアクスルに直接取り付けすることで、車両の前後重量配分とアクスル荷重配分が改善されて、ハンドリング性能の向上に寄与しています。
- 回生ブレーキによる熱エネルギーの回収は、エンジンおよびトランスミッションによる機械損失、油圧損失をシステムとして最小限に抑える AMG のコンセプトにより、きわめて高い効率を実現します。
- リアアクスルの自動変速式 2 速トランスミッションは、俊敏な発進から高速走行時の安定的な連続出力に至るまで、広い範囲をカバーできます。2 速への切り替えは、電気モーターの最高回転数である 13,500rpm に相当する車速約 140km/h に達するまでの間に、電動アクチュエーターによって行われます。

AMG 高性能バッテリー

AMG ハイパフォーマンスバッテリー (HPB) の開発は、メルセデス AMG ペトロナス F1 チームが使用している F1 ハイブリッドレーシングマシンのきわめて苛酷な条件下で実証済みの先進テクノロジーを元に進められました。AMG 高性能バッテリーは、高出力を頻繁に繰り返し発生できる能力と軽量構造とを兼ね備えることで、クルマの総合的なパフォーマンスを高めています。さらに、充電速度が速いことと出力密度が高いことも特長で、これによって、アップダウンのあるワインディングを高速走行する

場面などでは、上りでただちに 100%のパワーを引き出すことができる一方、下りでは強力な回生ブレーキが実現できます。

定格出力 109PS(80kW)、最高出力 204PS(150kW)

GLC 63 S E クーペに搭載されるハイパフォーマンスバッテリー容量は 6.1kWh で、定格出力 109PS(80kW)、最高出力 204PS(150kW) (10 秒間)を発揮します。このバッテリーは、航続距離を最大化することより、速やかな放電と充電を行えることを重点に設計されたものですが、EV 走行換算距離(等価 EVレンジ)も 16km^{*3}と実用的なレベルを確保しており、例えば深夜や早朝の住宅地などでは静かに排出ガスを出さずに走行することができます。また、充電は交流充電による 3.7 kW 対応です。

*3:WLTC モードの EV 走行換算距離 (等価 EVレンジ/国土交通省審査値)

バッテリーセルを直接冷却

この AMG 400V バッテリーが高性能を実現する土台となっているのが、革新的な直接冷却方式です。非導電性の液体をベースとする高度な冷却液を循環させて 560 個のセルすべてを個別に直接冷却する方式を採用し常に最適な作動温度に保たれます。

その結果、バッテリー温度は充放電の頻度に関係なく、平均 45 度という最適な動作温度範囲内に常に保たれます。高速走行時などバッテリーが高温となる過負荷時には、直接冷却によって温度を下げる保護メカニズムが設けられています。AMG ハイパフォーマンスバッテリーはサーキットでハイブリッドモードによる高速走行を行うなど、加速(バッテリーが放電する)と減速(バッテリーが充電される)が頻繁に発生する場合でも優れた性能を維持します。

AMG ダイナミックセレクト

AMG ダイナミックセレクトには「Electric(電動)」、「Comfort」、「Battery(バッテリーホールド)」、「Sport」、「Sport+」、「Race」、「Slippery(滑りやすい)」、「Individual」の 8つのモードがあり、新しい駆動技術に合わせて精密な設定が施されているため、GLC 63 S E クーペの特性を効率重視からダイナミックなものまで広い範囲にわたって変化させることができます。ドライブモードによって、駆動システムとトランスミッションのレスポンス、ステアリング特性、サスペンションの減衰特性、サウンドなど、主要なパラメーターが変更されます。モードの選択は、メディアディスプレイのスイッチまたは AMG ドライブコントロールスイッチで行います。

- ドライブモード「Electric」: バッテリーが充電されていれば、停止状態から 125km/h までエンジンをオフにした状態でモーターのみの走行が可能です。バッテリーが消耗したり、ドライバーが必要以上の出力を要求するとエンジンが始動し「Comfort」モードに切り替わります。
- ドライブモード「Comfort」: 発進は、ほとんどの場合電気モーターで行い、その後はエンジンと電気モーターを状況に応じて使用します。例えば住宅地や都市中心部などを低速で走る場合には EV 走行、郊外道路や高速道路では両方を使用するハイブリッド走行となります。これにより全体としてバランスの取れた、燃費節約型の走りとなります。AMG スピードシフト MCT 9 速トランスミッションが早めにシフトアップを行うセッティングになることもこれに一役買っています。サスペンションとステアリングの設定は快適性を重視した設定です。
- ドライブモード「Battery」: エンジンと電気モーターは、「Comfort」運転モードのように状況に応じて動作します。最大の違いは、バッテリーの充電状態を一定に保つことです。たとえば、バッテリーが 75%充電されている場合、「Battery」ではこの範囲にとどまります。その後、電気モーターは最大 25%までのブースト効果を

発揮し、低消費電力に最適化され、回生によって充電されます。ドライバーの利点は運転モードを変更するだけで、バッテリーの充電量を一定に保ち、電気モーターを使用したいときに活用する事ができます。

- ドライブモード「Sport」: エンジンと電気モーターを使って発進し、その後は状況に応じて両者を組み合わせて使用します。電気モーターは最大 65%までのブースト効果が働きます。アクセルのレスポンスがより俊敏となるほか、シフト時間が短縮され、シフトダウンのタイミングも早まるため、スポーティな乗り味が強調されます。サスペンションとステアリングもよりダイナミックな設定となります。
- ドライブモード「Sport+」: エンジンと電気モーターで発進し、その後は状況に応じて両者を組み合わせて使用します。電気モーターは最大 80%まで高められます。スロットルレスポンスがさらに鋭くなり、きわめてスポーティな特性へと変化します。また、アイドリングの回転数を高め、より素早い発進を可能にします。サスペンション、ステアリング、パワートレインはいっそうダイナミックな設定となります。
- ドライブモード「Race」: サーキットトラックでの使用を前提としています。全てのパラメーターが最大のパフォーマンスを発揮するように設定され、フルブーストや強力な回生ブレーキによってサーキット走行のための卓越したドライビングダイナミクスを生み出します。
- ドライブモード「Slippery」: 滑りやすい路面を安全に走れるよう、パワーを落とし、トルクカーブをフラットに保ちます。電気モーターのみでの走行と回生ブレーキ調整はできなくなります。
- ドライブモード「Individual」: ドライブ、トランスミッション、AMG ダイナミクス、サスペンション、エグゾーストシステムの設定を個別に選択して組み合わせることができます。

ハイブリッド駆動は、車両運動特性の制御にも役立っています。いずれかのホイールのスリップが過大に増加すると、ESP®(エレクトロニック・スタビリティ・プログラム)によるブレーキ介入に代えて、電気モーターによるトラクション制御を行います。具体的には、リアのリミテッド・スリップ・デフを介して後輪に伝達される電気モーターの駆動トルクを制御システムにより低減するもので、このため ESP®の介入は基本的に不要となり、限界付近でようやく介入することになります。ESP®の介入を限定的にすることにより、エンジンの出力を絞る制御が最小限となるため、エンジンの高トルクを保ったままのドライビングが可能となります。さらに、ブレーキング時に通常は失われてしまう熱エネルギーを回生してバッテリーを充電することも可能です。

GLC 63 S Eクーペはこのほか、統合型車両運動特性制御システムの AMG ダイナミクスも搭載しています。ESP®の制御戦略や、四輪駆動、電子制御式リミテッド・スリップ・デフ(リア)を最適化することで、車両の安定性を損なうことなくアジリティを高めるものです。

AMG ダイナミクスで特に注目すべき点は、クルマがどのように反応すべきかを判断する能力を備えていることです。そのためにシステムは、速度や横方向加速度、ステアリングの舵角、ヨーレートなどを検出するセンサーを利用します。高度なフィードフォワード制御を行うことで、ドライバーの入力やセンサーからのデータをもとに、ドライバーが望む車両挙動を先取りします。しかもシステムの介入が乗員に気づかれたり、不快に感じられたりすることはありません。優れたコーナリング性能と最適なトラクション、それに高い安定性を伴う非常に信頼性の高いドライブフィールを得ることができます。

- AMG ダイナミクス「ベーシック」は、ドライブモードの「Comfort」と「Electric」「Battery」に割り当てられるもので、ヨーを強く抑制した、きわめて安定した走りとなります。
- 「アドバンスト」は「Sport」モードで起動し、「ベーシック」と比べヨー抑制が緩和されるほか、アジリティが強化されることで、ワインディングロードなどでのダイナミックなドライビングをサポートします。
- 「プロ」は「Sport+」モードの一部で、ダイナミックなドライビングのためのアシストがいろいろ強化され、コーナリング時の俊敏性と路面からのフィードバックがさらに高まります。
- 「マスター」は、「RACE」と組み合わせられるもので、サーキットでダイナミズムとドライビングの楽しさを満喫したいというドライバー向けの設定です。基本的にはわずかにオーバーステア傾向となり、よりダイレクトなステアリング、いろいろクイックな回頭性といった特性を備えた車両バランスを実現します。これにより、最大限の俊敏性を実現するとともに、走行性能を最大限に引き出します。

エレクトリック・エグゾーストガス・ターボチャージャーを搭載した AMG 2.0L ターボエンジン

GLC 63 S E クーペは、直列 4 気筒エンジンとして「One man, One engine」の主義に従い熟練のマイスターが手作業で丹念に組み上げる「M139」を搭載しています。GLC 63 S E クーペはエンジン単体で最高出力 476PS (350kW)、最大トルク 545N・m を発生します。この M139 にはエレクトリック・エグゾーストガス・ターボチャージャーを採用しています。このターボチャージャーは F1[®] 由来の技術で、メルセデス AMG ペトロナス F1 チームがモータースポーツの最高峰である F1[®] において長年採用して実績を上げているシステムを直接のベースとするものです。

エレクトリック・エグゾーストガス・ターボチャージャーの電気モーターは厚さ約 4cm で排気側のタービンホイールと吸気側のコンプレッサーホイールの中のターボチャージャーの軸に直接一体化されています。このモーターが電子制御でターボチャージャーの軸を直接駆動し、コンプレッサーホイールを加速します。この加速は、コンプレッサーホイールが通常のターボチャージャーと同じく、排気の流れによって駆動されるようになるまで行われます。

これにより、アイドルリングスピードから全エンジン回転域にわたって、レスポンスの速さが大きく改善されます。アクセル操作に対するエンジンのレスポンスがいろいろ自然なものとなるほか、ダイナミックな走りが楽しめるようになります。これに加え、ターボチャージャーの電動化は低回転域のトルクを高める効果をもたらし、アジリティや発進加速性能の向上につながります。アクセルから足を離したり、ブレーキを踏んだりした場合でも、エレクトリック・エグゾーストガス・ターボチャージャーは常にブースト圧を維持することができるため、速やかなレスポンスが途切れることなく得られます。

このターボチャージャーは車載の 400V 電気システムを電源とし、最大 175,000rpm まで動作することで、きわめて高い空気流量を可能とします。ターボチャージャーと電気モーター、それに電子制御ユニットは、エンジンの冷却システムに接続されており、常に最適な温度管理を行います。

BSG (ベルトドリブン・スターター・ジェネレーター) は、ジェネレーターとスターターを 1 つのモーターに統合したものでエンジンを始動させるほか、クライメートコントロールなどの電装品に対して基本的な電力を供給します。なお、この BSG は 400V 高電圧電気システムに組み込まれているため、レスポンスがきわめて良好です。

トランスミッション:AMG スピードシフト MCT

GLC 63 S E クーペのトランスミッションには、「AMG スピードシフト MCT」(9 速オートマチックトランスミッション)を採用しています。トルクコンバーターの代わりに湿式多板クラッチを搭載し、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ています。トルクコンバーターに見られる損失を低減し、軽量化も相まってレスポンス向上に貢献しています。シフトダウン時の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。

AMG パフォーマンスステアリングホイール

走行中に手を放すことなく各種メニュー操作が可能なAMGドライブコントロールスイッチを備えたAMGパフォーマンスステアリングを標準装備しました。

AMGリアルパフォーマンスサウンド

車内でよりエモーショナルなサウンド体験を味わえるAMGリアルパフォーマンスサウンドを標準装備しています。これは、状況に応じて周辺環境に対する静粛性も求められる現代のスポーツカーならではの先進的な装備です。

エグゾーストシステムに備わるセンサーによって実際の排気音を拾い、それに応じたサウンドを車内のスピーカーから再生することで、車外の音を抑えながら官能的なドライブングを楽しむことができます。静粛性・快適性重視の「Balanced」とエモーショナルな「Powerful」の2つのモードが備わり、AMG DYNAMIC SELECT のモードに応じて変化します。また、AMGドライブコントロールスイッチやメディアディスプレイでモードを直接変更することもできます。

Burmester®3Dサラウンドサウンドシステム

GLC 63 S Eクーペは、「Burmester®3Dサラウンドサウンドシステム」を採用しています。デジタル技術により各スピーカーをアクティブに駆動することで、表現力豊かで自然なサウンドを生み出します。また、走行ノイズの変化に関わらず最適なサウンドを維持するためのVNC(Vehicle Noise Compensation)を備えています。

メルセデスAMG GLC 63 S E PERFORMANCEクーペのその他の特長

MBUX(メルセデス・ベンツ ユーザー エクスペリエンス)

GLC 63 S Eクーペは、12.3インチの Cockpitディスプレイと、11.9インチの縦型ディスプレイを採用するメディアディスプレイの2画面を標準装備しています。

また、2018年から順次各モデルに搭載し、熟成が進められてきた、対話型インフォテインメントシステム「MBUX」を採用しました。ボイスコントロールは「Hi, Mercedes」をキーワードとして起動します。音声認識機能は多くのインフォテインメント機能(目的地入力、電話通話、音楽選択、メッセージ入力・読み上げ、気象情報)に加え、クライメートコントロール、各種ヒーター、照明など多様な機能にも対応しています。また、音声認識だけではなく、タッチスクリーン、ステアリングホイールにあるタッチコントロールボタンでも様々な操作をすることが可能です。ドライバーの好みや運転状況に応じて使い分けることが可能です。

トランスペアレントボンネット

Offroad モードでは、360°カメラシステムを使い「トランスペアレントボンネット」機能が使用できます。メディアディスプレイにクルマのフロント部分下方の路面の映像(フロントタイヤとその操舵方向を含む)を仮想的に映し出す機能で、進路上にある大きな石や深い窪みなどの障害をいち早く確認することができます。

オフロードスクリーン

オフロードスクリーンは、コックピットディスプレイおよびメディアディスプレイに情報や操作スイッチ類、さまざまな機能を分かりやすく配置する機能です。これにより、オフロード走行に関連するすべての運転機能を1つの画面で簡単に操作することができます。

ARナビゲーション

AR (Augmented Reality = 拡張現実)ナビゲーションを標準装備しています。従来、目的地を設定して行先案内をする場合、地図上に進むべき道路がハイライトされますが、それに加えて、車両の前面に広がる現実の景色がナビゲーション画面の一部に映し出され、その進むべき道路に矢印が表示されます。これにより、直感的にどの道路に進むべきかを判断することができます*4。

*4: オン/オフの切り替えが可能です。オフの場合、従来どおり、地図上の道路をハイライトする画面が表示可能です。

テレマティクスサービス「Mercedes me connect」*5

自動車が通信することによりお客様の利便性を向上する先進的なテレマティクスサービス「Mercedes me connect」は、「安心・安全」と「快適」の側面からお客様のカーライフをサポートします。

「3年間無料、以降7年間自動で継続されるサービス」

- 24時間緊急通報サービス*6: 事故検知時(エアバッグ、シートベルトテンショナー展開時)または車内にあるSOSボタン押下時に、コールセンターが消防に連絡します。
- 24時間故障通報サービス: ツーリングサポートが必要な際に、meボタンを押すとツーリングサポートセンターにつながります。
- リモート(車両)ステータス確認: 車両の走行距離等を確認できます。
- Send2Car: スマートフォンから、ナビゲーションの目的地を遠隔設定できます。

「3年間無料のサービス」(有料で継続可)

- リモートウインドウ & サンルーフコントロール: スマートフォンの操作でウインドウやスライディングルーフの開閉ができます。
- リモートドアロック&アンロック: スマートフォンの操作で車両ドアのロック、アンロックができます。
- 駐車位置検索: 駐車した車両の位置をアプリの地図上に表示します。
- オフストリートパーキング(オンライン駐車場情報): 駐車場の場所だけではなく空車情報*7もオンラインでナビゲーション地図上に表示します。

*5: サービスをご利用いただくには、Mercedes me IDとMercedes me connectサービスの利用規約への同意が必要です。また、車両と対応するユーザーアカウントとのペアリング、および情報通信サービスへの申込が必要となります。

*6: 別途ボッシュサービスソリューションズとの契約が必要です。

*7: 全ての駐車場について表示するものではなく、情報提供されている駐車場に限ります。

ラインアップ

メーカー希望小売価格(消費税込み)は以下の通りです。(MP:202401)

モデル	ステアリング	エンジン	メーカー希望小売価格*8 ()内は消費税抜き車両本体価格
GLC 220 d 4MATIC クーペ (ISG 搭載モデル)*9	右	2.0L 直列 4 気筒 直噴ディーゼル ターボ	¥8,980,000 (¥8,163,637)
メルセデス AMG GLC 43 4MATIC クーペ (BSG 搭載モデル)*10		2.0L 直列 4 気筒 直噴ターボ	¥12,170,000 (¥11,063,637)
メルセデス AMG GLC 63 S E PERFORMANCE クーペ		2.0L 直列 4 気筒 直噴ターボ +プラグイン ハイブリッド	¥18,110,000 (¥16,463,637)

*8: 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。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。

*9: ISG は Integrated Starter Generator の略称です。

*10: BSG は Belt-driven Starter Generator の略称です。

なお、GLC 63 S Eクーペには、新車購入から3年間、一般保証修理/定期メンテナンス(点検整備の作業工賃・交換部品)/24時間ツーリングサポート/地図データ更新*11が無償で提供される走行距離無制限の保証プログラム「メルセデス・ケア」が適用されます。

メルセデス・ケア終了後も引き続き2年間、一般保証、定期メンテナンスや24時間ツーリングサポートをご利用いただける有償のサービスプログラム「保証プラス」をご用意しています。

*11: 地図データの更新には Mercedes me connect サービスのアクティベーションが必要となります。

※本プレスリリースに記載されている仕様およびメーカー希望小売価格は、発行日現在の内容です。