



メルセデス・ベンツ C クラス

AMG

Press Information

2023年12月20日

メルセデス AMG C 63 S E PERFORMANCE ステーションワゴン 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 500kW(680PS)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リッターあたり 176kW(238PS)のパワフルな直列4気筒エンジンを搭載
- ・ トルク可変型の全輪駆動4MATIC+を採用
- ・ 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:東京都品川区)は、ベストセラーモデル C クラスのスポーツモデルとして「メルセデス AMG C 63 S E PERFORMANCE ステーションワゴン」(以下、C 63 S E ステーションワゴン)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。

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ベンチマークとされているモデルです。2014年から販売している先代Cクラスは、セダンとステーションワゴンを合わせて、日本で累計約10万台以上を販売し、2015年から2019年まで、年間のセグメントナンバー^{*1}を達成し、数々の賞を受賞するなど、多くのお客様に高い評価をいただいております。

*1: 欧州委員会の分類概念に基づいた輸入車Dセグメント

現行 C クラスはサポートの精度を高めた安全運転支援システム、直感的な操作設定が可能な縦型の大型センターディスプレイ、直感的な行先案内が可能な AR ナビゲーション、利便性が高い生体認証によるシートポジション等の設定など、フラッグシップモデルである S クラス譲りの新技術を多数採用しています。また、エクステリアとインテリアのデザインにも S クラス譲りの要素を取り入れながら、随所に C クラスらしいスポーティさも表現しました。さらにメルセデス AMG モデルを含む全ラインアップを電動化^{*2}しました。

*2: 電動化モデルは、純電気自動車、プラグインハイブリッド車およびISG・BSG(48Vマイルドハイブリッド)採用車を含みます。

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。

モデル	ステアリング	エンジン	メーカー希望小売価格*3 ()内は消費税抜き車両本体価格
メルセデス AMG C 63 S E PERFORMANCE	左/右	2.0L、直 4 直噴ターボ	¥16,600,000 (¥15,090,909)
メルセデス AMG C 63 S E PERFORMANCE ステーションワゴン	右	+プラグインハイブリッド	¥17,110,000 (¥15,554,546)

*3: 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。

なお、C 63 S Eステーションワゴンには、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*4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。

*4: 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。



メルセデスAMG C 63 S E PERFORMANCE ステーションワゴン



右:メルセデスAMG C 63 S E PERFORMANCE ステーションワゴン
左:メルセデスAMG C 63 S E PERFORMANCE (セダン)

メルセデス AMG C 63 S E PERFORMANCE ステーションワゴンの特長

エクステリアデザイン

フロントデザインは、80mmワイドなフロントフェンダー、エアアウトレットを配したボンネット、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、ジェットウイングデザインのAMGフロントエプロン、サメの尖った鼻先を想わせる前傾したフロントエンドを採用し、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Cクラスから全長を80mm、ホイールベースを10mm拡大し、フロントフェンダーにC 63 S E専用の「TURBO E PERFORMANCE」サイドエンブレムが入り、20インチAMGアルミホイール（鍛造）やワイドなマットクロームのサイドスカートを採用した事で筋肉質で引き締まったプロポーションに仕上げています。

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「C 63 S」のエンブレム、AMGパフォーマンススポイラーリップ、ハイグロスブラックとマットクローム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などがデザインを引き締めます。

インテリアデザイン

インテリアデザインについてもSクラスの要素を取り入れながら、Cクラスらしいスポーティさを加えています。

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^{*5}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。下部には大きなインテリア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、ダッシュボードと縦型の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新しい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4つのスタイル（ジェントル、スポーティ、クラシック、Supersport）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。

*5: 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備えています。

シートは、サポート性に優れ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専用本革（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、ホールド性を高めた、新デザインの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。前席にはAMGロゴ入りのイルミネーテッドステップカバーが備わり、乗降時の演出となっています。さらに、パノラミックスライディングルーフを標準装備することで、解放感のある室内空間を実現しました。

パワートレイン

C 63 S E ステーションワゴンの駆動システムは、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 500kW(680PS)^{*6}、最大システムトルク 1,020N・m^{*6}を発生します。また、0-100km/h 加速はわずか 3.4 秒^{*6}です。

*6: 欧州仕様

定格出力 80kW、ピーク出力 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が必要に応じてフロントホイールにも伝達されます。この作動は、トルク連続可変配分式四輪駆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 1 万 3,500rpm 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、上りだけでなく 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 80kW、最高出力 150kW

C 63 S E ステーションワゴン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 80kW、最高出力 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 走行可能距離も 15km^{*7} 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。

*7: WLTC モード充電走行距離

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。

直接冷却方式を採用するために、厚さわずか数ミリという新しい薄型冷却モジュールを開発しました。約 14L の冷却液を高性能電動ポンプでバッテリーの上から下まで全体に循環させて各セルを冷却するとともに、バッテリーに直接取り付けられた油水熱交換器内も通過します。こうして熱は車載の 2 つの低温 (LT) 回路の一方に伝えられ、そこからまた車両のフロントにある LT ラジエターに伝わって、そこで外気中へ放出されます。バッテリー内の熱分布を均一に保つように考えられたシステムです。

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°C 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。

出力密度がきわめて高いセルの使用は、有効な直接冷却があつて初めて可能になります。セルを個別に冷却する直接冷却方式により、バッテリーシステムはきわめて小型軽量なものとなりました。さらに軽量かつ強固な衝突構造を備えるアルミニウム製ハウジングを採用したことも、軽量化が実現できた要因のひとつです。この衝撃吸収構造により最高水準の安全性が確保されました。

回生ブレーキの強さは 4 段階選択式

高性能バッテリーが直接冷却により約 45 度の最適な温度範囲内に常に保たれることで、回生ブレーキについても最適化が可能となりました。通常のシステムでは、回生ブレーキのレベルが高くなるとバッテリーの温度が大きく上昇することから、回生量を制限しなければならないことが難点となっています。

回生ブレーキは、アクセルから足を離す、すなわちブレーキペダルを踏まない空走状態でスタートします。このときバッテリーが充電されることで大きな制動力が発生し車両は減速できるので、摩擦ブレーキによるブレーキパッドの摩耗が軽減されます。また、回生ブレーキの強さや交通状況によっては、摩擦ブレーキをまったく使わずに制動できる場合もあります。回生ブレーキの強さは 4 段階に分かれており、右側の AMG ドライブコントロールスイッチで切り替えることができます。これは、「Slippery」モード以外のすべてのドライブモードに適用されるもので、選択されているドライブモードに応じて異なる設定でエネルギー回収が行われます。

- レベル 0: エンジンとマニュアルトランスミッションを搭載した従来型の自動車でもクラッチを切った場合と似た反応となります。アクセルを離れた際にほぼコasting状態で走ります。回生量は非常に少なく、エンジンを停止した状態では、ドライブトレインの摩擦損失を最小限に抑えられます。
- レベル 1: 標準設定。このレベルから回生ブレーキはドライバーにも感じられる程度に行われます。通常のエンジン車でクラッチを繋いだ状態の減速度に相当します。
- レベル 2: さらに強い回生ブレーキ。通常走行時ではほぼブレーキを踏む必要がなくなります。
- レベル 3: エネルギー回収量が最大となります。走行状況に応じてアクセルペダルのみで加減速を行うワンペダル操作に近い走行が可能です。

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」、「Sport」、「Sport+」、「Race」、「Slippery (滑りやすい)」、「Individual」の 8 つのモードがあり、それぞれ精密な設定が施されているため、C 63 S E ステーションワゴン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。

- 通常、C 63 S E ステーションワゴンには、電気モーターが駆動できるだけのバッテリー残量があれば、ドライブモード「Comfort」では静かに発進します（「サイレントモード」）。エンジンスタートボタンを押し、コックピットディスプレイには「Ready」のアイコンが現れ、C 63 S E ステーションワゴンが走行できる状態であることを示します。
- ドライブモード「Electric」: EV の走行に焦点を合わせたモードです。発進から 125km/h まで電気モーターのみでの走行が可能で、エンジンはその間は常に OFF となります。電気モーターは AMG のパフォーマンス志向 4MATIC+ のコンポーネントに機械的に接続されていることから、いつでも四輪駆動とすることができます。例えば、後輪が突然大きくスリップすると、電気モーターの動力はプロペラシャフトとドライブシャフトを介して前輪にも伝えられます。バッテリーが消耗してしまった場合や、ドライバーがより大きなパワーを要求する場合には、インテリジェント走行制御により「Comfort」モードに切り替わり、エンジンが始動して駆動力を確保します。
- 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。ドライバーのメリット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。電気モーターのブースト性能は最大 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。すべてのパラメータが最大のパフォーマンスになるように設定され、エンジンと電気モーター、2つのパワートレインを相互に確認します。電気モーターのブースト性能は最大 80%です。充電量が低いときにはバッテリーを再充電し、電気モーターの性能を最大化します。ブーストは、エネルギーリザーブを節約するために最大 30%に制限されます。しかしながら、キックダウン等、加速操作やコーナー出口からの強力な加速が必要とするときに 100%のブースト性能を発揮します。
- 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、ステアリング、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。

C 63 SE ステーションワゴンはこのほか、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っそう強化され、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、いっそう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。「マスター」モードを起動するには、センターコンソールの専用ボタンを使って、ESP®を「ESP® SPORT Handling」または「ESP® OFF」に切り替えます。

なお、ドライブモードの「Individual」では、AMG ダイナミクスの4レベル(「ベーシック」、「アドバンスト」、「プロ」、「マスター」)をドライバーが自分で選択することが可能です。

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

C 63 S E ステーションワゴンには、「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、エンジン単体で最高出力 350kW (476PS)、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間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っそう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150,000rpm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

C 63 S Eステーションワゴン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。

四輪駆動システム「AMG 4MATIC+」

C 63 S Eステーションワゴンには、前後トルク配分の連続可変が可能な4MATIC+を採用、通常走行時はリア駆動を基本とし、走行状況やドライバーの操作に応じて前後トルク配分を0:100~50:50の間で連続可変します。前後固定式に比べ更に最適なトラクションを確保する事ができドライ、ウエット、スノーなどいかなる路面状況でも走行安定性、安全性を高めます。

リア・アクスルステアリング

C 63 S Eステーションワゴンには、後輪操舵システム「リア・アクスルステアリング」を標準装備しました。約100km/h以下では、リアホイールをフロントホイールとは逆方向に最大約2.5度傾けます。これにより日常の走行シーンや、駐車する際には回転半径が小さくなるため、クルマが扱いやすくなります。一定の速度*8を超えると、リアホイールをフロントホイールと同じ方向に最大約0.7度操舵することで、走行安定性を大きく高めます。従来のメルセデスの美德である小回り性能を犠牲にしないだけでなく、中高速域での安定性や、優れたハンドリングも並立させています。

*8:AMGダイナミックセレクトの運転モードにより異なります

AMG RIDE CONTROL サスペンション

C 63 S Eステーションワゴンのサスペンションは、フロントに4リンク式、リアにマルチリンク式を採用しています。アダプティブダンピングシステムを備えたAMG RIDE CONTROLサスペンションは、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ンピングシステムを採用することでスポーティなドライビングダイナミクスと高レベルの快適性を兼ね備えています。

また、フロントは専用開発のステアリングナックルとサスペンションジョイントを採用したことでドライビングダイナミクスを最大化しつつ、リアアクスルには専用開発のホイールガイドや追加のエラストキネマティクスサポートを用いることによって横方向のダイナ

ミクスを高めた極めてスポーティなハンドリング特性を生み出しています。

高性能ブレーキシステム

フロントに 6 ピストンの固定キャリパーにドリルドベンチレーテッドディスク、リアに 1 ピストンのフローティングキャリパーにベンチレーテッドディスクを採用し、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。また、レッドペイントのブレーキキャリパーには AMG ロゴが入ります。

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エグゾーストシステム

排気管内に可変エグゾーストフラップを備えた「AMGエグゾーストシステム」を装備。AMG DYNAMIC SELECTのモードに応じてサウンドが変化します。「Sport+」では一層スポーティで官能的なAMGサウンドを楽しむことができます。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簡単にサウンド特性を変えることも可能です。エグゾーストサウンドを存分に堪能したい場合や、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い場合など状況に応じて瞬時にモードを変更することができます。

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ビ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

C 63 S E ステーションワゴンは、「Burmester®3Dサラウンドサウンドシステム」を採用しています。特別なBurmester®アルゴリズムを搭載する、合計15スピーカー、710Wの出力のオーディオシステムです。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 C 63 S E ステーションワゴンのその他の特長

インテリジェントドライブ（詳細情報は13ページ以降に後述）

メルセデス・ベンツの自動運転開発の次のステップとなる技術は、一般道での安全運転支援はもちろんのこと、特に高速道路での運転支援機能により、ドライバーにかかる負担を大きく軽減するシステムで、C 63 S E ステーションワゴンには以下の機能を備えています。

- 「**アクティブステアリングアシスト**」に必要な車線認識を、従来のステレオマルチパーパスカメラだけでなく、360度カメラシステムも使用することで、対応が可能なカーブが増えたり、高速道路上で今まで以上に精密に車線中央を維持することができます。
- ドライバーが周囲の道路状況に反応しなくなってからかなりの時間が経過していると判断した場合に警告を発したり、徐々に減速して最終的に車両を停止させる「**アクティブエマージェンシーストップアシスト**」は、アクティブディスタンスアシスト・ディストロニックとアクティブステアリングアシストが使用されていない場合でも作動します。
- 警告や緊急ブレーキ機能を含む「**アクティブブレーキアシスト**」は、交差点や曲がり角での右左折の際に、対向、飛び出し、巻き込みなどにより、車、自転車及び歩行者と衝突する危険がある場合、警告やブレーキが作動します。
- 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する「**緊急回避補助システム**」は、自車と同じ方向や反対方向に進む歩行者や自転車を含む車両も検知します。
- 走行している車線を意図せず逸脱しそうな場合に警告、および進路を修正する「**アクティブレーンキーピングアシスト**」は芝などの路肩に対しても反応します。またメニューで3段階で感度が調整できます。
- 車両の斜め後ろのミラーでは見にくい死角エリアに車両や自転車がいることを警告し、側面衝突の危険がある時に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**」は停車時にドアを開けようとした際、後方から障害物が迫っている場合は警告します。

なお、機能の詳細や作動条件、範囲については、13ページ以降に後述しています。

MBUX(メルセデス・ベンツ ユーザー エクスペリエンス)

C 63 S E ステーションワゴンは、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。

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、新型Cクラスでは、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、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*9。

*9: 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。また、オンの場合は、ARナビゲーションと従来のナビゲーションが同時に表示されます。

生体認証(指紋、声)によるシートポジション等の設定

C 63 S E ステーションワゴンにはドライバーの指紋、声のいずれかの生体認証もしくはPINコードによる認証が可能です。どちらかの認証により、シート、ステアリング、サイドミラーのポジションやコックピットディスプレイの表示スタイル、ナビゲーションのお気に入り設定などを統合して読み込むことができます。*10

*10: 認証せず、全て個別に手動で設定することも可能です。

テレマティクスサービス「Mercedes me connect」

自動車通信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: 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*11。
 - 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: 車両の走行距離等で確認できます。
 - 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。
- *11: 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。

「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もオンラインでナビゲーション地図上に表示します。

C 63 S E ステーションワゴンに搭載される安全運転支援システムの詳細説明

「インテリジェントドライブ」

進化した「レーダーセーフティパッケージ」

- ・アクティブディスタンスアシスト・ディストロニック（再発進機能付）
- ・アクティブステアリングアシスト

「アクティブディスタンスアシスト・ディストロニック（再発進機能付）」は、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、高速道路や一般道などの走行時に先行車を認識して、速度に応じて車間距離を調節します。減速が必要な場合、アクセルおよびブレーキを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。また、停止している先行車の検知も可能です。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。

再発進機能は、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、ドライバーがアクセルを踏まなくても再発進します（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、またはステアリング上のスイッチを使用して再発進が可能です。

「アクティブステアリングアシスト」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。

- ・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作動させる機能も搭載しています。

- ・アクティブレーンチェンジングアシスト

高速道路を走行時^{*12}にアクティブステアリングアシス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3秒後に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車線を変更します。

*12: 一般道での利用不可

- ・アクティブエマージェンシーストップアシスト

ドライバーが周囲の道路状況に反応しなくなってからかなりの時間が経過していると判断した場合、警告灯と音によって警告し、それでもドライバーによるステアリング、アクセル/ブレーキなどの操作の反応が無い場合は、さらに警告音を鳴らしながら、緩やかに減速して停止します。また、車両停止後は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。

・アクティブブレーキアシスト

(歩行者/飛び出し/右折時対向車検知機能付)

先行車、飛び出し車両、歩行者などと衝突のおそれがあるかどうかを確認。衝突が近いと判断すると、表示および音でドライバーに警告します。ブレーキペダルの踏み込みが弱すぎる場合は、状況に応じてブレーキ圧を高めて支援するほか、ドライバーが対処しない場合は緊急ブレーキを起動します。また、交差点や曲がり角での右左折の際に、対向、飛び出し、巻き込みなどにより、自動車、自転車及び歩行者と衝突する危険がある場合、警告やブレーキが作動します*13。

*13: 右折の場合、センターライン(実線、破線、白色、黄色いずれでも可)のある道路で、ドライバーによる進路変更の意思表示があり(ウインカー操作)、かつ車線境界を越えずに車両を停止させることが可能な場合に作動します。

・緊急回避補助システム

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。

・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。

・アクティブレーンキーピングアシスト

フロントウィ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車両を車線内に戻そうとします。なお、破線の車線走行時には隣車線の車両もしくは対向車と衝突の危険がある場合にのみ作動します。

・アクティブブラインドスポットアシスト(降車時警告機能付)

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、30km/h以上で走行している際に側面衝突の危険がある時には、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ときなど、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。また、停車時にドアを開けようとした際、後方から障害物が迫っている場合の警告機能を採用しており、時速 2km 以上で後方から歩行者や自転車、自動車などが近づいている場合、ドアミラー外側にある警告表示灯が赤く点灯します。

*14: エンジンを停止した場合、エンジン停止から3分間作動します。

*15: 対象物と自車の速度差が大きいなど、状況によって作動しない場合があります。

ドライバーを支援するその他のシステム

・ドライブアウェイアシスト

車両前方もしくは後方 1m 以内に障害物があり、その方向に進むギアを選択した場合、アクセルを強く踏んでも 2km/h 以上の速度が出ず、警告音により障害物が近くにあることをドライバーに知らせることで、誤操作の可能性があることを警告します。

- *16: 停止した際に、一旦 P にシフトした後、D か R に入れる必要があります。通常走行中に停止し、P にシフトせずに再発進をする場合は、本機能は作動しません。
- *17: 2km/h で走行し、警告にも関わらずドライバーがブレーキを踏まない場合は障害物に衝突します。
- *18: 停止した際に障害物から 1m 以上離れている場合、本機能は作動しません。

・アテンションアシスト

ドライバーが眠気を催したり、注意力散漫になったりする場合に現れる典型的な兆候を検知し、休息をとるよう促す警告メッセージを表示します。