



メルセデス AMG S 63 の電動化モデル

**AMG**

Press Information

2023年11月15日

## メルセデス AMG S 63 E PERFORMANCE を追加

- ・ 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 4.0 リッターV8 エンジン、リアにバッテリーとモーターを搭載したプラグインハイブリッドモデル
- ・ AMG RIDE CONTROL+サスペンションとリア・アクスルステアリングを採用
- ・ AMG 専用ラジエーターグリルによる効率的な冷却効果とスポーティなエクステリア

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、フラッグシップモデル S クラスのトップパフォーマンスモデル「メルセデス AMG S 63 E PERFORMANCE」（以下、S 63 E PERFORMANCE）を発表し、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。

メルセデス・ベンツSクラスは、いつの時代も、その時点で持てる全ての技術を搭載し、世界の自動車の指標とされてきたメルセデスのフラッグシップモデルです。そのSクラスをメルセデスAMG社がパフォーマンスラグジュアリーに仕立てたのがメルセデスAMG S 63 E PERFORMANCEです。革新的なドライブコンセプトを持ちメルセデスAMG S 63史上最もパワフルでダイナミックなモデルです。



メルセデスAMG S 63 E PERFORMANCE

メーカー希望小売価格(消費税込み)は以下の通りです。(MP202401)

モデル	ステアリング	エンジン	メーカー希望小売価格 <sup>*2</sup> ( )内は消費税抜き車両本体価格
S 450 d 4MATIC (ISG 搭載モデル) <sup>*1</sup>	右/左	3.0L、直 6 直噴ディーゼルターボ	¥15,180,000 (¥13,800,000)
S 500 4MATIC (ISG 搭載モデル) <sup>*1</sup>		3.0L、直 6 直噴ターボ	¥16,060,000 (¥14,600,000)
S 580 4MATIC (ISG 搭載モデル) <sup>*1</sup>		4.0L、V8 直噴 ツインターボ	¥18,330,000 (¥16,663,637)
S 500 4MATIC long (ISG 搭載モデル) <sup>*1</sup>		3.0L、直 6 直噴ターボ	¥19,850,000 (¥18,045,455)
S 580 4MATIC long (ISG 搭載モデル) <sup>*1</sup>		4.0L、V8 直噴 ツインターボ	¥22,330,000 (¥20,300,000)
S 580 e 4MATIC long	右	4.0L、V8 直噴 ツインターボ +プラグイン ハイブリッド	¥21,940,000 (¥19,945,455)
<b>メルセデス AMG S 63 E PERFORMANCE</b>	右/左	4.0L、V8 直噴 ツインターボ +プラグイン ハイブリッド	<b>¥35,760,000</b> (¥32,509,091)

\*1: ISG は Integrated Starter Generator の略称です。

\*2: 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、S 63 E PERFORMANCEにも、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。新車登録日から6年間または総走行距離10万km到達時のいずれかまで高電圧バッテリーを無償で交換または修理する特別保証をご用意しております。

さらに、メルセデス・ケア終了後も引き続き2年間、一般保証修理や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。

## メルセデスAMGについて

<sup>エーエムジー</sup>  
AMG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。創業55周年を迎える2023年現在、メルセデスAMGの全世界のポートフォリオは50モデル以上で構成されています。また、パワートレインは4気筒、6気筒、8気筒のガソリンエンジンはもちろんのこと、さらにF1<sup>®</sup>の技術を採用した高性能プラグインハイブリッド「E PERFORMANCE」、そして電気自動車と、お客様の幅広いニーズに応えるラインアップを揃えています。

## **メルセデスAMG S 63 E PERFORMANCEの特長**

### **デザイン**

S 63 E PERFORMANCE のエクステリアデザインは S クラスでは初めて、垂直ルーバーとセントラルスターグリルを備えた AMG 専用フロントグリルを備えています。ボンネット中央、先端のマスコットを、シルバークローム/ブラックの AMG エンブレムに置き換えました。さらに、大きなサイドエアインレットを備えたジェットウイングデザインのフロントエプロンがフロントビューの特徴です。サイドビューでは、21 インチの AMG ホイールと AMG のサイドシルパネルが際立っています。リアエンドには、スクエアタイプの 4 本出しエグゾーストエンド、縦フィンとディフューザーボードを備えたワイドディフューザーなど、S 63 E PERFORMANCE のスポーティな特徴を表現しています。

インテリアは、S クラスらしい高い質感はそのままに、AMG 固有の機能を組み合わせています。S 63 E PERFORMANCE では特別な装飾として、AMG パフォーマンスステアリング(ナッパレザー)、AMG ドライブコントロールスイッチ、AMG スポーツペダル、AMG ロゴ入りイルミネーテッドステップカバーを採用し、AMG 専用ダイヤモンドステッチのシートに加え、AMG バッジ付き前席バックレスト、ヘッドレストにエンボス加工された AMG ロゴを備えています。また、MBUX はハイブリッドモデル専用ディスプレイを備えています。

MBUX インフォテインメントシステムには、AMG およびプラグインハイブリッドモデルならではのさまざまなディスプレイ表示と機能が含まれています。表示場所は、インストルメントクラスターの Cockpit ディスプレイ、センターコンソールのメディアディスプレイ、ヘッドアップディスプレイです。

Cockpit ディスプレイは、さまざまなスタイルと個別に選択可能なメインビューでパーソナライズできます。AMG 固有のスーパースポーツ表示は、さまざまなコンテンツを表示できます。スーパースポーツスタイルでは、ナビゲーションマップ、燃料消費量データを表示することもできます。

ヘッドアップディスプレイは、レースやスーパースポーツなどの AMG 独自のディスプレイスタイルも表示できます。これらは、Cockpit ディスプレイのメインメニューから操作できます。メディアディスプレイには、駆動システム全体の電力の流れ、出力、電気モーターのトルクと温度、およびバッテリーの温度を表示できます。

従来のサラウンドサウンドにレイヤーを追加した、新しいサラウンドサウンド技術の「Dolby Atmos®(ドルビーアトモス)」を搭載し、立体的な音響空間を実現します。

### **最新世代の AMG パフォーマンスステアリングホイールを標準装備**

ドライビングに集中しながら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。

### **F1®テクノロジーを採用した駆動システム**

S 63 E PERFORMANCE の駆動システムは、4.0L V8 ツイン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(13.1kWh)、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、4.0L V8 ツイン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 590kW (802PS)、最大システムトルク 1,430N・m 以上を発生します。また、0-100km/h 加速はわずか 3.3 秒です。

出力 140kW (190PS) 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、後輪左右へも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。

### **連続出力 80kW、最高出力 140kW**

S 63 E PERFORMANCE に搭載されるハイパフォーマンスバッテリー容量は 13.1kWh で、連続出力 80kW、最高出力 140kW (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 37km<sup>\*3</sup> 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。

\*3: 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 1200 個のセルすべてを個別に直接冷却する方式を初めて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 ラジエーターに伝わって、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 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。

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っ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。アクセルを離した際にほぼコースティング状態で走ります。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。走行状態によっては、100kW 以上の電力をバッテリーに回収できる場合もあります。

## 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 Hold(バッテリーホールド)」、「Sport」、「Sport+」、「Slippery(滑りやすい)」、「Individual」の7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、S 63 E PERFORMANCE 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、S 63 E PERFORMANCE 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、S 63 E PERFORMANCE 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 の走りに焦点を合わせたモードです。発進から 140km/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 Hold」: 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 Hold」ではこの範囲にとどまります。その後、電気モーターの使用は制限され、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。電気モーターはより大きなブースト効果として働きます。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いっそう高められます。スロットルレスポンスがさらに鋭くなるほか、シフトアップ時には瞬間的にシリンダーを停止する制御によりシフト時間が最適化されるため、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「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<sup>®</sup>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<sup>®</sup>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。

S 63 E PERFORMANCE 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<sup>®</sup> (エレクトロニック・スタビリティ・プログラム) 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 Hold」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。

なお、ドライブモードの「Individual」では、AMG ダイナミクスの 3 レベル(「ベーシック」、「アドバンスト」、「プロ」)をドライバーが自分で選択することが可能です。

### **ツインスクロールターボチャージャーを 2 つ搭載した AMG 4.0L V8 ツインターボエンジン**

S 63 E PERFORMANCE が搭載する AMG 4.0L V8 ツインターボエンジンは、最高出力 450kW(612PS)、最大トルク 900N・m のパワーユニットです。しかも、最大トルクを 2,500~4,500rpm と広い回転域で発生します。こうした特性により、発進時点から 320N・m の最大トルクを発生する電気モーターとの相性抜群なエンジンとなっています。

高出力の実現にも寄与する2個のツインスクロールターボチャージャーは、低回転域での最適なレスポンスと、中高回転域での力強いパワーの伸びを両立させています。また、タービンハウジングが2つに分割され、並行するフローポートとなっています。これに加えてエグゾーストマニホールドも2本に分かれているため、タービンホイールに働く排出ガスの運動量を個別に制御することが可能となっています。一方のエグゾーストマニホールドには、同一シリンダーバンクの1番目および2番目のシリンダーからの排気が、他方には3番目および4番目のシリンダーからの排気が、それぞれ供給されます。これは、シリンダー間の相互干渉を防いでガスサイクルを改善するためのもので、これにより排圧が低減され、排気の抜けが改善されます。

### **電装品に電力を供給するBSG**

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。

### **Sクラスで初めてAMGダイナミックエンジンマウントを採用**

S 63 E PERFORMANCEは、Sクラスで初めてAMGダイナミックエンジンマウントを採用しました。最適なドライビングダイナミクスを実現するために運転条件に合わせて剛性を無限に調整することができます。

### **AMGスピードシフトMCT9トランスミッションを採用**

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。

### **連続トルク可変配分式四輪駆動システム「4MATIC+」を採用**

AMGのパフォーマンス志向連続トルク可変配分式四輪駆動システム「4MATIC+」を標準装備しています。フロントアクスルとリアアクスルへの完全に可変のトルク配分により、物理的限界まで最適なトラクションを確保するだけでなく、ドライ、ウェット、スノーといったあらゆる走行条件下で高い操縦安定性と安全性を実現します。また、制御機能を車両全体のシステムアーキテクチャーに統合する洗練されたマトリックスをベースとして、後輪駆動から四輪駆動、またその逆の移行が中断なく行われます。

### **高いねじり剛性: 広範囲に強化されたボディシェル**

フロントには、V8 ツインターボエンジンの下にアルミニウム製のスタビライザー(補強プレート)があります。フロントエンドのねじり剛性を高め、特にカーブにおけるドライバーへのフィードバックを改善します。サスペンション取り付けポイントのクロスブレースもボディシェル構造を強化します。

リアには、アンダーボディに丈夫で軽量のアルミニウム製の斜めのストラット(補強プレート)があり、剛性が向上しています。軽量繊維強化プラスチック(FRP)製の特定のラゲッジコンパートメントリセスは、AMG高性能バッテリーを収容すると同時に、この領域のボディシェルの剛性を高めます。

### **AMG RIDE CONTROL+エアサスペンションを標準装備**

AMG RIDE CONTROL+エアサスペンションは、セルフレベルリング機構付きマルチチャンバーエアサスペンションをベースに、減衰力特性の調整が可能な電子制御アダプティブダンパーと組み合わせたシステムで、ダンパーにはプレッシャーリリーフバルブを2個採用しています。1つはダンパーの伸び側で発生するリバウンドダンピング



を制御するバルブ、もう一つは縮み側で発生するコンプレッションダンピングを制御するバルブです。これにより、ダンパーの伸び側と縮み側をそれぞれ制御することが可能となりました。最小減衰力と最大減衰力の幅を広げ、制御マップの柔軟性をさらに高めることで、快適性を高める一方で、スポーティなドライビングダイナミクスの両立を実現しました。

基本設定は AMG ダイナミックセレクトのドライブモードにより選択することが可能で、ボタンを押すだけでハンドリング特性を変更できます。例えば、「Sport+」モードではきわめてダイナミックな設定、「Comfort」モードでは滑らかなクルージング向けの設定となります。これに加え、ドライブモードとは独立したチューニングを 3 段階で調整できる専用のボタンも設けています。

### **AMG ACTIVE RIDE CONTROL**

高いドライビングダイナミクスのために、AMG ACTIVE RIDE CONTROL を従来の剛性のあるアンチロールバーに代わり採用されております。フロントアクスルとリアアクスルのアンチロールバーは左右独立しております。中央には、3 段遊星歯車による電気機械式アクチュエーターがあります。路面に凹凸がある場合には、アクチュエーターはスタビライザーの半分を積極的に切り離し、乗り心地を向上させます。曲がりくねった道などを走行する場合は、スタビライザーを結合し左右の動きを規制します。また、片側のみ凹凸した道路を走行するケースでは、スタビライザーが左右切り離されることにより、乗り心地を向上させます。

### **リア・アクスルステアリング**

リア・アクスルステアリングは、最大 3.0 度の角度まで動作します。最大 100 km/h の速度域では前輪と逆方向に作動します (AMG DYNAMICS の設定に応じて可変)。これは、ホイールベースの仮想的な短縮につながり、俊敏なターンインが可能となります。また、U ターンや駐車時には回転半径が小さくなるため、取りまわしが容易となります。さらに、100 km/h を超える速度域 (AMG ダイナミクス の設定に応じて可変) では、後輪は前輪と同方向に作動します。ホイールベースの仮想的な延長は、運転の安定性にプラスの効果をもたらします。リア・アクスルステアリングの応答は、選択した AMG ダイナミックセレクトドライブモードによって異なります。

AMG ACTIVE RIDE CONTROL とリア・アクスルステアリングの相互作用は、運転の楽しさをさらに広げます。一方で、AMG S クラスは、高速での絶対的な安定したハンドリングを備えた快適なツーリングサルーンです。一方、ドライバーはボタンを押すだけで、機敏な軽快さと操縦性を備えたスポーティな特性を呼び出すことができます。

### **AMG 高性能コンパウンドブレーキシステム**

卓越したパワーとそれに伴う性能に合わせて、フロントに 6 ピストン固定キャリパー、リアに 1 ピストンフローティングキャリパーを備えた AMG 高性能コンポジットブレーキシステムが装備されています。フロントアクスルのブレーキディスクのサイズは 400 x 38 mm、リアアクスルのブレーキディスクは 380 x 32 mm です。ブレーキシステムは、非常に短い制動距離と、頻繁な使用下での最大の安定性と耐フェード性を備えています。さらに、それは長い耐用年数と特に速い応答で得点します。快適な機能には、ヒルスタートアシストとウェットコンディションでのプライミング/ドライブレーキが含まれます。イグニッションがオフになり、車両が停止していると、トランスミッションは自動的に駐車位置「P」を選択します。一方、電動パーキングブレーキは、引き離すと自動的に解除されます。