

DEBONAIR V
3000 ROYAL
AMG

AMG

Front Bumper Spoiler Side Step Panels Rear Spoiler Rear End Panel
Dual Exhaust Pipes AMG Steering Wheel AMG Aluminum Wheels 205/60R15-89H Tire



ドイツの高級車を専門に手がけている西独のチューニング・メーカー、AMG。
その技術力は、一般にも広く認められ、高い評価を得ています。3000ロイヤルAMGは
この名門チューナーが鍛えた本格的ヨーロッパ・スポーティセダンです。



●AMGエアロパーツは、フロントバンパスポイラ、フロントグリル、サイドステップパネル、ドアプロテクションパネル、リアスポイラ、リアバンパスポイラ、リアエンドパネル、ホイールカットモールで構成されています。



オリジナル・ボディのエアロダイナミクスを、さらに研ぎましたフォルム。
そのスタイリングの印象は、風格とスポーティイメージの華麗なる融合と言えます。そして速く、安全な走りさえささる
ロープロファイルタイヤ&アルミホイールと電子制御サスペンションの装備。このクルマを所有したその日から
ハイウェイでの優越がオーナーのものになることでしょう。またインテリアには、AMGデザインのステアリングホイールも採用。
外観・内装とひと、洗練のヨーロッパ・スピリットがあふれるデボネアV3000ロイヤルAMGです。

- ボディカラー：サラエボホワイト
- シート色：グレー(オプションの本革シートはベージュ)
- 内装基調色：グレー

写真は左から、AMG デザインステアリングホイール、AMGデザインアルミホイール&205/60R15-89Hタイヤ、デュアルエキゾーストパイプ。

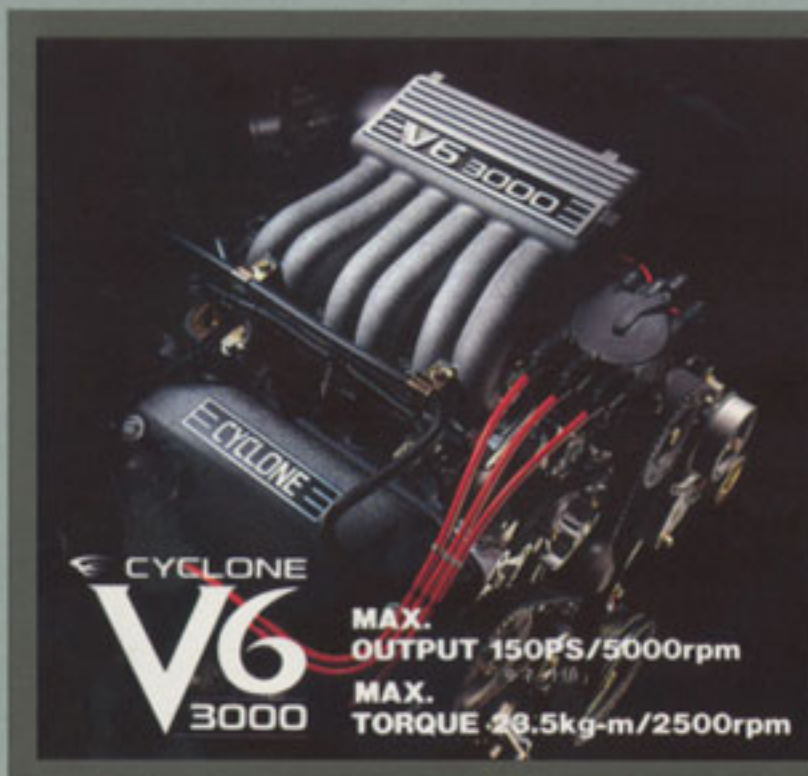
デボネアV3000ロイヤルAMG サイクロンV6 3000エンジン OD付ELC4速フルオートマチック

フロント5層合わせガラス(ブロンズ) 電動格納式ドアミラー AMGエアロパーツ 運転席/ワシシート リヤワシシート 電気式テンションレギュレーターELRシートベルト AMGステアリングホイール デュアルフルオートエアコン(マイコン制御) ソフトタッチシートコントロール

●主要装備 ドア運動ハイライトステアリング(メモリー付) タイヤターンASS付ハイパワーオーディオ(8スピーカー) オーディオステアリングリモコンスイッチ 電子制御サスペンション 電子制御ワシステアリング 4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ AMGアルミホイール オートドアロック
エアコン&オーディオ後座リモコンスイッチ クルーズコントロール オートライトニングコントロール 205/60R15-89Hタイヤ

MITSUBISHI DEBONAIR V 3000 ROYAL AMG

ヨーロッパ・アウトバーンの走りイメージさせるデボネアV3000ロイヤルAMG。
そこに注ぎこまれたAMGの本格派スポーティ・チューンも、デボネアV本来の素性の良さがあってこそ。
エクステリアも足まわりも、そして装備も、この車ならではのハイクオリティ仕様です。



かつてないレスポンス性能と静粛性。
サイクロンV6エンジンによる先進の走り。

時代が、エンジンに求めているものは、単純なハイパワーや低速時だけのトルクではありません。それは、必要な時に欲しいだけの力をピックアップできるレスポンス性能やクオリティの高さを感じさせる静粛性です。つまり乗る人の感性を本当に大切にしたい高性能だと言えます。三菱のサイクロンエンジンは、そんな要求に応えるためにすべてを磨き抜いて生まれました。そしてデボネアV3000ロイヤルAMGのサイクロンV6 3000エンジンはそれらの頂点に立つ誇り高いパワーユニットなのです。小型・軽量化を達成しながら、低速から高速まで全域における新性能と優れた静粛性を実現。加えて、常にベスト状態の混合気を供給し、さらに正確な燃料噴射タイミングや適切な点火時期を、6気筒の各シリンダに対して制御するECI-MULTI(マルチ・ポイント・インジェクション)も採用。また吸気、燃焼、排気の各行程においても、最適な形状と口径のマニホールドをはじめ、デュアルエキゾーストシステム、コンパクト燃焼室など、先進の技術を豊富にもりこんでいます。

MAX. OUTPUT 150PS/5000rpm
MAX. TORQUE 23.5kg-m/2500rpm

ドア連動ハイチルトステアリングや
OD付ELC4A/Tなどが生む軽快な操作性。

安全性が高まる、広い視界を確保した運転席。
電子制御パワーステアリングには、運転席側ドアを開くと、ステアリングがホップアップして乗降を容易にするドア連動ハイチルトステアリングを採用。そして、設定した車速を自動的に維持するクルーズコントロールや、電子制御でなめらかな加速のOD付ELC4速フルオートマチックミッション、オーディオ類をステアリング上から遠隔操作できるステアリングオーディオリモコンスイッチなどを装備。さらにオプションでは、両手を煩わせることなく通話できるハンドフリーカーテレホンも用意しています。

FFが生んだ室内の広さと、優れた静粛性で
本物のやすらぎを実感できる居住性。

FF(前輪駆動)方式により室内やトランクルームにトップクラスの広さを実現したデボネアV。レザータッチのベネランインパネパッドやソフトな感触を生むウレタン注入フロアマットが居住性の質感をさらに高めています。そして運転席と後席に、電動で無段階に調節できるパワーシートを装備。さらにボディのフラッシュ化や3重ウェザーストリップなどの採用で優れた静粛性を獲得し、そのうえ、静かな空間をより価値づけるダイヤーンASS付ハイパワーオーディオも装備。またオプションでは本革シートも設定しています。

電子制御サスペンションや4輪ベンチレーテッド
ディスクブレーキがもたらす安全と信頼性。

サスペンション特性と車高を自動コントロールして常に限界性能の高い、安定感ある走りをもたらす電子制御サスペンションを装備。また制動システムには、優れた放熱効果をもつ4輪ベンチレーテッドディスクブレーキを装着しました。そしてボディには、耐久性や剛性を向上させる高品質塗装、一体成型ドア、新防錆鋼板を採用。ほかに、万一の場合にドライバーへの影響を少なくするフロント5層合わせガラスや、各種タイヤ、アラームを電子制御するETACS(エタックス)もそなえあらゆる角度から、かけがえのない安全を守っています。

デボネアV3000ロイヤルAMG主要諸元

| | |
|-------|-------------------|
| 車名・型式 | 三菱・E-S12AG |
| | 3000ECI-MULTI |
| 類別 | ロイヤルAMG |
| | OD付ELC4速フルオートマチック |

| | |
|--------------------------|------|
| ■寸法・重量 | |
| 全長(mm) | 4860 |
| 全幅(mm) | 1725 |
| 全高(mm) | 1425 |
| ホイールベース(mm) | 2735 |
| トレッド・前(mm) | 1455 |
| トレッド・後(mm) | 1405 |
| 最低地上高(mm) | 160 |
| 室内長(mm) | 1965 |
| 室内幅(mm) | 1460 |
| 室内高(mm) | 1180 |
| 車両重量(kg) | 1510 |
| 乗車定員(名) | 5 |
| 車両総重量(kg) | 1785 |
| ■性能 | |
| 最小回転半径(m) | 5.8 |
| 60km/h燃料消費率(km/l) 運転モード別 | 16.5 |

| | |
|-----------------|-------------------|
| ■エンジン | |
| 型式 | 6G72(ECI-MULTI) |
| ※機構・気筒数 | OHC-60°V型6気筒 |
| 内径×行程(mm) | 91.1×76.0 |
| 総排気量(cc) | 2972 |
| 圧縮比 | 8.9 |
| 最高出力※(PS/rpm) | 150/5000 |
| 最大トルク(kg-m/rpm) | 23.5/2500 |
| 燃料供給装置 | ECI-MULTI電子制御燃料噴射 |
| 燃料・タンク容量(L) | レギュラーガソリン・72 |

| | |
|---------|-------------------|
| ■動力伝達装置 | |
| 変速機形式 | OD付ELC4速フルオートマチック |
| | 1速 2.551 |
| | 2速 1.488 |
| 変速比 | 3速 1.000 |
| | 4速 0.685 |
| | 後進 2.176 |
| 最終減速比 | 3.900 |

| | |
|-----------|---|
| ■走行装置 | |
| ステアリング形式 | ラック&ピニオン電動助力ウ-ステアリング |
| サスペンション形式 | 前 マクファーソンストラット(電子制御サスペンション) 後 3リンクストラット(電子制御サスペンション) |
| 主ブレーキ形式 | 前 ベンチレーテッドディスク 後 ベンチレーテッドディスク(ドラムディスク) |
| タイヤ | 205/60R15-89H |

●仕様変更は、特に発表なく実施することがあります。なお車仕様は運転席
表示の数値です。ボディカラー・内装・シート色はフィルム。初期インキの性
質上実際の塗色と異なって見えることがあります。
※エンジン出力表示には、クロス種とネット値があります。「クロス」はエン
ジン単体で測定したものであり、「ネット」は車両に搭載した状態とは異なる
条件で測定したものです。同じエンジンで測定した場合「ネット」は「クロス」
よりも、約10%程度低い値(※圧縮率)となっています。

3028902 (86-07)

MMC
三菱自動車
いい街 いい人



西ドイツAMG社から日本の皆様へ

はじめに

親愛なる日本の皆様、私はドイツAMG社社長のHans-Werner Aufrecht (ハンス・ヴェルナー・アウフレヒト)であります。

私共の会社は約19年前、ドイツ自動車産業の中心であるシュツッツガルトに近いところに設立されました。

(ちなみにAMGと云う社名はAufrechtのA、私のパートナーであるMelcherのM、そして私が生れたSuabiaの小さな村GrogaspachのGの頭文字をとったものです)

もし皆様がドイツ人でシュツッツガルトからさほど遠くない村の生れで車とか自動車技術と云うものがお好きだとしたらきっとコンパクトカーならメルセデス、スポーツカーならポルシェがお好きになられることでしょうが私の場合もこの様な条件が全て揃っていましたので私の経歴がダイムラーの技師で始ったのは必然と云えましょう。

ダイムラー時代での私はいつもレース部門に関りをもっており、60年代には6.3ℓカーを走らせていましたがその後、私は自分の会社を始めました。これがAMGでMelcher氏も一緒でした。(彼は今でもAMGのエンジンを担当しています。)

私達は主にメルセデスのエンジンとサスペンションを手がけました。

当初、妻と私を含めて5人の小さな会社でしたが、今の様に2つの工場を経営し、140名の従業員を抱え、その上60名をAMG専用のサプライヤーとして使うに至る迄には長い年月を要しました。しかし過去19年間、会社のポリシーは変わったことはありません。それは「ベストを尽くす」と云うことです。この間、私達はユーザーニーズと市場の様々な要求に合う様技術に改良を重ねてきました。

私達はAffalterbachに新設備を建て、メルセデスの全製品のエンジンのみならず、外観、内装、サスペンションの仕事のあらゆる努力を傾けてきました。その結果、現在ではAMGはBaden-Württembergのトップ100社のひとつとなりました。当社は常にダイムラーのアイデンティティを維持しつつ全てのユーザーに自分の車をパーソナルな車とする可能性を提供してきました。メルセデスのポリシーに取り入れられた代々の柔軟性こそ私共の成功の鍵でした。

私達は自分達の行ってきた仕事を誇りに思っていますし、ダイムラーの最も優れたチューニング技術者と見て頂けることを大変誇りに思っています。又、私達はメルセデスをベースに多くの他にない技術を造り出していますがダイムラーが私共の仕事が高く評価してくれ、私達の動きに注目していることを誇りに思うものであります。

ここで私共は今回の三菱自工とAMG提携によるデボネアV「AMGバージョン」の協同作業及びその成果について私達は大いに誇りにしていることを申し述べさせていただきます。そしてその車を私達が気に入っていると同様に日本の皆様にも気に入って頂れば幸甚と存じております。

この車には三菱の技術とAMGの特色が組み入れられていますが、将来とも三菱とのこの関係を維持して行き度いと存じますし、この意味で今回は三菱とAMGの長い道のりの始まりと思っております。

今回のプロジェクトの沿革

デボネアVは洒落たスタイルではありますが基本的には日本市場を重視した車であるためオーソドックスなステータス感あるスタイルとなっております。

しかし三菱はこの車の客層にスポーティでエレガントな車への需要を掘り起し客層を拡大しようと考えました。世界中で高級車を買うユーザーの間に過剰装飾を避け、より機能的なスタイルを選ぶと云う傾向がみとれます。欧州では既にこの傾向が始っており、且つ空力特性が重視されることによってこの傾向はさらに加速されています。AMGは常にスタイルは機能性に従って生まれると云う思想のもとに従来からダイムラーの仕事をして来ており、この考え方で量産車を個々のユーザーの好みに合わせて個性化し、ユーザーのカスタム・モード的な車を生み出して来ています。

今回のデボネアV「AMGデザイン」も以上の様な考え方のもとに簡素でダイナミックで長く見えるデザインとすることを重点テーマにしました。

2. コンセプトの展開

デボネアV「AMGデザイン」の契約の最初にAMGは40種類のデザインを提案、この中から三菱の技術者とデザイナーは7点を選択しました。

そこでAMGは選ばれたデザインをベースに3方向、即ちフロント写、リヤ写、サイドビューのレンダリングを提案、あわせてステアリングホイール、センターコンソール、シートなどのインテリアの他テールパイプ、ディスクホイールなどのデザインについても同時に提案致しました。これらは全てAMGにより東京にある三菱本社と同時にある乗用車技術センターで行なわれましたが、これらのレンダリングは全て三菱よりAMGに送られた片の実寸大モデルをベースにデザインされたものでした。

3. 車輻デザイン

デボネアV「AMGデザイン」のデザイン戦略上の重要点はオリジナルのデボネアVに対し水平の線（横に長くダイナミックに見せる）を強調することでした。

これは、ボディ全周にはっきりと目立つふくらんだ段差を設けボディを上の部分と下の部分に2分することによりなされました。空力イメージを強めたフロント廻りとするについてもオリジナルデザインとマッチさせる様にデザインすることで達成されました。また、ドア、ドア下部および前後フェンダにパネルを加え、更に新デザインの前後バンパーを取付けたことで、下部は一層巾広感、力強さ感、重厚感ある見栄えとすることが出来ました。この様に、ボディ下部を強調した結果、グリーンハウス廻りを含む上部のデザインの長所が強調されましたが、もともと上部デザインは理想的であった為AMGが新たにデザインする必要はありませんでした。

これらの結果、ボディはダイナミックで横長のものとなりスポーティでエレガント、空力特性の優れた見栄のする車とすることが出来たのです。

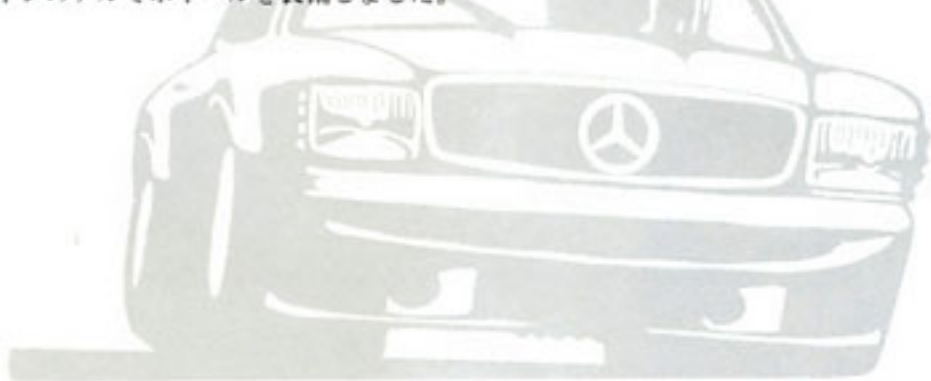
又、下半分の部品で空力特性上の機能をもつ部分はこの車の特別な性格を強調するため別の色にして引立てることにしました。

フロント廻りはしばしばメーカーのコーポレートアイデンティティを示すことが要求されますが、今回はそれは不要となりましたのでAMGはフロントグリルをボディ及びその他の部分と調和する様デザインでき、また、フロントエアスポイラーと角張ったフロントグリルによりこの車のダイナミックな印象を強調することが出来ました。

リアスポイラーは、急角度に上を向いたトレーリングエッジとしてデザインされました。これは、車の全体的外観を損わず、むしろ車の輪郭を強調するようにと、最小化を図りました。

リアウイングをもったバージョンはスポイラー付のバージョンより立派な印象を与えます。これは、リアエンドに大きなネガティブリフトが働き、ユーザーの趣味に合致するのです。

ホイールディスクはカスタムデザインのステアリングホイールと同様、ホイールのジオメトリー、トラックが広げられたこと、ディスクの大きさ、空力およびユーザーの好みにマッチさせるため、AMGはデボネアに特別デザインのアルミホイールを装備しました。



AMG MOTORENBAU GMBH

Hans-Werner Aufrecht