



Mercedes-Benz

Press Information

2024年1月12日

メルセデス・ベンツの中核モデル

新型「Eクラス(セダン/ステーションワゴン)」を発表

- ・ ISG^{*1}とプラグインハイブリッドによる全モデル電動化^{*2}
- ・ E 350 e スポーツ Edition Star (プラグインハイブリッド車)はEV航続距離112km^{*3}
- ・ 助手席一体型のディスプレイ「MBUXスーパースクリーン」を設定^{*4}
- ・ Eクラスを共有できるデジタルキーを初採用
- ・ サードパーティ製アプリをインストールし利用可能
- ・ E 350 e スポーツ Edition Starに給電機能(V2H/V2L)を標準装備^{*5}
- ・ 日本初^{*6}の路面描画機能を搭載^{*7}

*1: ISGはIntegrated Starter Generatorの略称で、マイルドハイブリッドシステム

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

*3: EV 走行換算距離(等価EVレンジ、WLTCモード)

*4: 全モデルにオプション設定

*5: 給電機能を利用するには、別途充電器が必要です。

*6: 2024年1月時点。自社調べ。

*7: E 350 e スポーツ Edition Starにオプション設定

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・ベンツの中核モデル新型 E クラス(セダン/ステーションワゴン)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予約注文の受付を開始いたします。なお、新型 E クラス(セダン、ステーションワゴン)は2月の発売を予定しています^{*8}。

*8: 予定のため変更の可能性があります。

メルセデス・ベンツEクラスは、世界で累計1,600万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、1946年に発表されたW136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。新型Eクラスは、パワートレインを全てのモデルで電動化^{*9}するとともに、ナッパレザーで仕立てた高級感のある内装^{*10}に加え、センターディスプレイと助手席ディスプレイを一体型にしたMBUXスーパースクリーン^{*10}サードパーティ製のアプリケーションも使うことができる最新世代のMBUX(メルセデス・ベンツ ユーザーエクスペリエンス)など、機能性と快適性を大きく向上し、デザインを一新して生まれ変わりました。

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

*10: 全モデルにオプション設定

エクステリアデザイン

新型 E クラスは伝統と先進性を融合したクルマであり、E クラスの長年にわたる歩みを受け継ぐ一方、新たなエクステリアを採用することで、メルセデス電気自動車の前衛的なトレンドセッターとの間をつなぐ架け橋のような存在となります。

新型 E クラスのエクステリアデザインは、短いフロントオーバーハングと長いボンネット、そしてグリーンハウスは大きく後退させています。ホイールベースが 2,960mm と先代モデルより 20mm 拡大されたこともあり、キャビンはゆったりとしたサイズとなりました。また、このメルセデスの伝統的なセダンの「キャブバックワード」デザインに続くリアは、均整の取れたオーバーハングを備えています。ボンネットにはアクセントとしてパワードームが設けられているほか、流れるような C ピラーがダイナミックな効果をもたらしています。

フロントのヘッドライトとフロントグリルをつなぐブラックパネルに似た部分は、ハイグロスブラック仕上げで、メルセデスの電気自動車を想起させるデザインです。3D デザインのフロントグリルは、中央のスリーポイントスターがグリルに一体化しています。シングルルーバーや周囲を縁取るクロームサラウンドなどが特徴的なデザインとなっています。

また、イルミネーテッドラジエーターグリルを E 350 e にオプション設定しています。サイドライトの機能を拡張したもので、夜間や夕暮れなどでラジエーターグリルが白く光ります。上下 2 本のファイバーバンドルは細いガラス繊維 1,000 本以上で構成されています。



サイドビューは、調和の取れたプロポーションと特徴的なキャブバックワードデザインを採用しています。また、メルセデス・ベンツのラグジュアリーモデルに採用されている格納型のドアハンドルを採用しています。キーを持った人が近づくことによって、ボディ面から自動でせり出すこのドアハンドルは、通常時はボディ面に格納されており、シンプルでクリーンな面を際立たせます。万が一の事故の場合などには自動でせり出すことで、従来どおり、強い力で外部から引っ張り、ドアを開けることができる安全性も継承されています。

サイドを別々に走る 2 本のキャラクターラインは、新型 E クラスのスポーティ性を強調するデザインで、精巧にデザインされた曲面形状の効果を最大限に引き出しています。デザインチームは「Sensual Purity (官能的純粋)」のデザイン基本思想を踏まえ、独特な光の戯れを演出する立体的で彫刻のような造形を生み出しました。なお、クロームトリムは控えめに、そしてスタイリッシュに配置されています。

リアで特徴的な部分として、ツーピース型 LED リアコンビネーションランプが挙げられます。デイデザイン、ナイトデザインのいずれも、スリーポイントスターのモチーフが採用された特別なデザインとなっています。左右のリアコンビネーションランプは中央でつながったデザインによりワイドなリアエンドを強調しています。リアエッジ部のクロームトリムも同様の効果をもたらすものです。

インテリアデザイン

新型 E クラスのインテリアは、大きなトリムパネルがダッシュボード中央まで伸びています。外観上独立しているセンターディスプレイは、このトリムのくぼんだ表面上に浮かんでいるように見えます。

全モデルにオプション設定の「MBUX スーパースクリーン」(助手席一体型ディスプレイ)を搭載している場合、大型ガラス面がセンターから助手席まで広がるデザインとなります。カバーガラスは輪郭がダイナミックにデザインされています。ガラス面の上側の輪郭に沿ってエアアウトレットの細長いノズルバンドが納められており、キャビン中央と左右両脇のエアアウトレットをつないで一体化しています。



センターコンソールはダッシュボード下部まで直線的に伸びて融合しています。前部は、カップホルダーを備えたカバー付きの小物入れが立体形状のトリムに一体化されています。後部には、パッド入りアームレストが設けられており、その下の小物入れには USB ポートがあります。

ドアセンターパネルが曲面を描きながら滑らかに流れ込むドアアームレストは、クラブハンドルやドアを閉めるグリップともなるほか、パワーウィンドウのスイッチが配置されています。もう1つのハイライトとなっているのが、宙に浮いているように見えるスイッチパネルで、ここにはドアレバーとパワーシートの操作スイッチが組み込まれています。

シートの座面とバックレストの表面の形状は内側から外側へと優美に流れ、そのレイヤーデザインのためにシートの本体から浮いているように見えます。縦方向のラインが外側の輪郭に沿って伸び、上に向けて幅を増していきます。ここで室内デザイナーが連想したのは、貝殻の有機的な美しさでした。E 200、E 220 d に標準設定のレザーARTICO 仕様では、シートは各パネルに精緻な縦方向のうねを形作る仕上げが施されます。レザーエクスクルーシブパッケージ選択時の本革(ナッパレザー)シートは、キルティングとパーフォレーションを施したシートの形をなぞるダイヤモンドステッチとなり室内の高級感を高めます。また、レザーエクスクルーシブパッケージには、シートヒーター機能とシートベンチレーター機能(運転席・助手席)が含まれ、より快適なドライブを楽しむことが可能です。E 350 e はレザーARTICO/MICROCUT(スウェード調ファブリック)を使用したシートが標準設定となります。



レザーARTICO仕様（欧州仕様）



レザーARTICO/MICROCUT仕様（欧州仕様）



本革（ナッパレザー）仕様（欧州仕様）

標準仕様では、大きなインテリアトリムが助手席まで広がり、デジタルインテリアパッケージ選択時には、助手席の前まで MBUX スーパースクリーンが広がります

ブラックアッシュウッドインテリアトリム (E 200、E 220 d に標準装備)

ブラックの光沢仕上げのアッシュウッドインテリアトリム。アッシュの特徴的な木目がアクセントとなり、濃色でありながら華のある室内空間を演出します。



ブラウンオープンポアメイプルウッドインテリアトリム (E 350 e に標準装備)

ブラウンのウッドにオープンポア(マット)仕上げを施し、アクセントとして垂直方向にアルミニウムのラインを取り入れたウッドインテリアトリム。ラグジュアリーでありながら、クールな雰囲気も併せ持つ室内空間を演出します。



ブラックピアノラッカーインテリアトリム (デジタルインテリアパッケージ選択時)

ブラックの光沢仕上げのセンタートリムに MBUX スーパースクリーンが合わさることで、落ち着いた高級感のある室内空間を演出します。



MBUX(メルセデス・ベンツ ユーザー エクスペリエンス)

これまで新世代が投入されるたびにコックピットに革命をもたらしてきたインフォテインメントシステム MBUX。2018年に発表されたMBUXは、ユーザーの体験を重視したものでした。2022年に登場した第2世代では、MBUXハイパースクリーンが登場しました。そして今回、新型Eクラスにおいて、サードパーティ製のアプリが利用可能になる等メルセデス・ベンツはMBUX開発における第3世代への大きな進化を成し遂げました。

全モデルにオプション設定の「3Dコックピットディスプレイ」は、内蔵されるドライバー側を向いた2つのカメラによって可能になりました。ドライバーの左右それぞれの視線を追跡する技術により、特殊なメガネを使用せずにドライバーに3D映像を見せることが可能です。ドライバーの視線が動いた場合、この視線追跡技術によりディスプレイに映る映像を連続的に変化させることで、常に3D表示を維持することが可能です。

新世代 MBUX その他の特長:

- 新世代 MBUX では、ディスプレイ上の主要なアイコンの表示方法が変更され、フラットなデザインで、よりシンプルに表示されます。
サードパーティ製のアプリケーションのインストールを可能にする新たなオペレーティングシステムを開発。ドライバーが車載のセルフィー&ビデオカメラ^{*11}を使えば、「Webex」や「Zoom」でビデオ会議をすることができます。^{*12}
*11: デジタルインテリアパッケージに含まれます。全モデルにオプション設定。
*12: お手持ちのスマートフォンでのテザリングが必要です。ビデオ通話を使用するには、車両が停止している必要があります。
- MBUX との組み合わせで使用する「ルーティン」。ルーティンについてメルセデス・ベンツでは原則として、機能のオートメーションを意味するものと考えています。新型Eクラスは、お客様にご活用いただける標準ルーティンのテンプレートをご用意しています。また、自分でルーティンを作成することも可能です。
- 新型Eクラスには、全モデルにMBUXエンターテインメントパッケージプラス^{*13}を設定しています。Mercedes me connectのサービス開始から1年間有効です。
*13: エンターテインメントパッケージプラスは有効期間 1年のデジタルプロダクトです。その内「In-Car アプリパス(TikTok/Webex/Zoom等のアプリケーションに接続できるサービス)はMercedes me IDと車両をペアリングしたタイミングで有効期間が開始します。

ゼロレイヤーとMBUX 拡張現実(AR)

MBUXのディスプレイとオペレーティングシステムは適応型ソフトウェアを備え、数多くのインフォテインメント機能や快適機能、車両機能について個々人に応じた提案を行います。また、ゼロレイヤーデザインを採用することで、複数のサブメニューをスクロールしたり、ボイスコマンドを出したりする必要が減少しました。状況や文脈に応じて、ホーム画面に提案が表示されるので、ドライバーは多くの操作ステップから解放されます。MBUX ARナビゲーションは、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^{*14}。

*14: 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、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。

Hi, Mercedes: 音声アシスタント

音声アシスタント「Hi, Mercedes」は、Mercedes me アプリ内のオンラインサービスを起動することで、優れた対話と学習機能を発揮します。新採用の Just Talk 機能により、音声操作をキーワードの「Hi, Mercedes」を発話せずに行うことができるようになりました^{*15}。この新機能が起動すると、ディスプレイ上部に赤いマイクのマークが表示され、車両がボイスコマンド待ちの状態となります。

Hi, Mercedes は車両機能の説明も行うもので、例えば乗員が Bluetooth によるスマートフォン接続の方法などを知りたい場合にもお手伝いします。

*15: 車内にドライバー以外の乗員がいない場合に限りです。

MBUX インテリア・アシスタント

E 350 e にオプション設定の MBUX インテリア・アシスタントは、さまざまな室内機能をジェスチャーでコントロールすることで、状況に応じたドライバー支援を実現します。前席乗員の検知を行うのは、ルーフライニング内蔵の赤外線カメラで、オーバーヘッドコントロールパネルに内蔵されています。MBUX インテリア・アシスタントは、乗員の身体の動きや身振り手振りを読み取り、対応する車両機能を起動することで適切にサポートします。このシステムは自然な手の動きや身体の動きを前後関係に応じて、あるいは乗員のリクエストにより解釈します。

音楽のストリーミング配信サービス^{*16}

主要音楽ストリーミング配信サービス (Spotify、Amazon Music、Apple Music) を MBUX インフォテインメントシステムに完全に統合した、メルセデス・ベンツの「オンラインミュージック」サービス。接続された音楽配信サービスに登録済みのアカウントへのアクセスを MBUX から行うことができます。これにより、お好みの曲やプレイリストへ簡単にアクセスできるだけでなく、何百万もの曲の中からお気に入りの音楽を検索したり、キュレーターが作成したプレイリストを利用したりすることも可能です。

*16: 5G モジュールを使用した通信になります。

パーソナライゼーション

パーソナライゼーション機能では、お客様個人のプロフィールを作成し、運転席のシートメモリーやミラー位置の設定、アンビエントライトのカラー設定、お気に入りのラジオ放送局、その他の機能を保存できるようになっています。

ヘッドユニット上のストアを介してアプリを追加

新型 E クラスでは、サードパーティー製のアプリを、お客様の好みに応じてインストールすることが可能になりました。ラインナップも今後さらに拡大が予定されています。

iPhone に対応したデジタルキーを設定^{*17}

デジタルキーを使えば、対応する iPhone をドライバーが携帯している場合、クルマの始動やロック操作が簡単に行えるようになります。キーの共有も可能で、家族や友人と新型 E クラスのデジタルキーを共用することができます。この場合、オーナーキーを設定しているユーザーはさまざまな権限を割り当てることができ、例えば許可する範囲をロック操作のみとしたり、車両の始動も可能としたりすることができます。

デジタルキーを共有するには、AirDrop®や iMessage®などのメッセージサービスを介して共有相手にキーを送信し、受信者は自分の Apple Wallet にキーを追加します。

共有後にキーを削除する場合も、オーナーは Apple Wallet または MBUX インフォテインメントシステムを使って簡単に操作できます。

*17: デジタルキーの利用には事前にスマートフォンの設定が必要です。2023年12月現在、対応する機種は、最新の iOS を搭載した iPhone 11 以上 (iPhone SE シリーズを除く)

*18: iPhone 15 シリーズは早期対応に向け準備中 (2023年12月現在)

アプリの選択肢を拡大

アプリのクルマへの導入は、これまで主にユーザーのスマートフォンからインフォテインメントシステムへミラーリングすることで行われていました。Apple CarPlay や Android Auto がその例で、クルマの走行中に携帯端末の一部機能をディスプレイ上で使用することができます。また、サードパーティ製アプリのインストールを可能にする新たなオペレーティングシステムがメルセデス・ベンツのソフトウェアチームによって開発されました。これに加え、新しいソフトウェアアーキテクチャーの採用によって、今後はアプリのクルマへの導入をこれまでよりはるかに速やかに行えるようになります。

アプリのラインアップ*19 は今後、徐々に拡大を予定しております。これにより、新型 E クラスは大幅なパーソナライゼーションが可能になりました。

新型 E クラスの発売時にラインアップされるサードパーティ製アプリには以下のようなものがあります。

- 「TikTok」(SNS)
- 「Angry Birds」(モバイルゲーム)
- 「Webex by Cisco」(ビデオ会議)
- 「Zoom」(ビデオ会議)
- 「Vivaldi」(Web ブラウザー)
- 「Pocket Casts」(ポッドキャスト)

*19: パソコンや携帯電話でご利用可能なアプリと一部機能が異なる場合があります。

室内カメラ

ダッシュボードの上には、新採用のセルフイー&ビデオカメラ(オプション設定)が設置されています。これにより、停車した状態であれば、ドライバーも Webexなどを介してオンラインのビデオ会議に参加したり、自分の写真や動画を撮影したりすることができます。また、撮影した映像や画像は USB フラッシュドライブに保存することができます。カメラは画角が広いことから、前席のサイドウィンドウや(装備によっては)パノラミックスライディングルーフなどを含め、室内のさまざまな部分をとらえることができます。これにより、まったく新しい視点で独特な画像や動画を撮影することが可能*20になりました。

*20: 室内カメラは停車中のみ利用可能。

エアロダイナミクスとエアロコースティクス(空気音響特性)

新型 E クラスは Cd 値 0.23*21 と、このセグメントとしてきわめて優れたエアロダイナミクスを達成しました。これは、先代 E クラスと同等の値です。一方、前面投影面積(A)は 2.36m²*21 で、先代の 2.34m²*21 よりわずかに大きくなっています。

*21: 欧州仕様参考値

数多くのコンピューターシミュレーションを早い段階で行うことで、完成度を高めることができました。これにより、風洞実験で必要な最適化ループの数が減少しました。デザイナーと緊密に連携するエアロダイナミクスの担当者の手によって、E クラスは数多くの改良が施されました。その中には、エアロダイナミクスを追求したホイールなど、優れた効率で評価の高いメルセデス電気自動車から採用されたものもあります。主な空力対策は以下のとおりです。

- フロントセクションに革新的なシール: ボンネット左右端のシールとフロントグリル内蔵エアロリップを初めて採用
- 特殊なスポイラーを設置(前後輪の前方)
- ボディ面に格納されるシームレスドアハンドル
- アンダーボディ: 新材料(ツーピース メインフロア=モールドオン シーリングリップ付き)の採用、形状の改良(ランプ形のスポイラーリップ、サスペンションコンポーネントに取り付けたエアロクラディング)

開発段階における空気音響特性の改善

空気音響特性の開発では、メルセデス・ベンツは常に 2 つのアプローチをとっています。1 つは、ノイズを発生源で(すべての装着部品を取り付けたクルマの外表面を気流が通過する際に)可能な限り低いレベルに抑えることであり、もう 1 つは、不可避免的に発生するウインドノイズについても、高度なシールと防音対策によって室内でほとんど感じられないレベルに低減するか、不快に感じられないようにすることです。

すでに開発の初期段階から、ノイズ発生に特に関係が深い A ピラーとドラミラーの幾何学的サイズを決める作業を開始しました。この先進開発では形状の最適化の際、気流シミュレーションとノイズ測定を組み合わせで行いました。このうちノイズ測定は、音響風洞内に設けた特殊なマイクロフォンアレイを使って実施したものです。広範な室内測定は「音響ホログラフィー」とも呼ばれるもので、メルセデス・ベンツでは室内で 64 のダブルマイクロフォンアレイ(手持ち式)を使用することで、低周波数域の問題箇所の特定を可能にしています。使用するマイクロフォンは、外部測定装置(「音響カメラ」)を含めると、500 近い数となっています。

周波数の高いウインドノイズについては、ドアやサイドウィンドウ、ドアミラーのシールにさまざまな対策を施すことで低減しました。ドアは、問題となる部分の構造剛性が増強された結果、きわめて高い速度で走行する場合でも風切音が低減されました。空隙部は発泡剤で保護することで、ホワイトボディの遮音性が改善されています。これによって、コックピット クロスメンバーやトランスミッショントンネルの複数部分、それに A ピラーと C ピラーの構造が変更されました。

パノラミックスライディングルーフ^{*22}では、ウインドディフレクターに対して細部にわたって多くの改良が施されました。また、ガラスルーフにもサイドウインドディフレクターが追加されました。その結果、ノイズや室内への風の巻き込みが低減されています。チルトポジションでは、車速に応じてガラスパネルが下降しますが、このことも、快適な室内音響特性を確保し、実際の空気抵抗を低減する効果をもたらす対策です。

*22: 全モデルにオプション設定

Burmester® 4D サラウンドサウンドシステム^{*23}

Dolby Atmos®にも対応した、合計 17 個のスピーカー、15 チャンネル、合計 730W の出力による「Burmester®4D サラウンドサウンドシステム」は、3 次元の豊かな音響にさらにもう 1 つ次元を加えた 4D サウンドをお届けします。これは、前席シートに振動を伝達するエキサイターを採用し、シートの振動を通じて音楽を表現します。

*23: 全車オプション設定。

プラグインハイブリッドモデル「E 350 e スポーツ Edition Star」

E 350 e は電気モーターの最高出力が 95kW/129PS、EV 走行換算距離(等価 EV レンジ、WLTC モード) 112km を実現しており、多くのシーンで電気のみで走行できるため、内燃エンジンをまったく使わない日も増えることになります。システム出力は、最大 230kW/312PS^{*24}となっています。

*24: 欧州仕様参考値。

この電気モーターのトルクは回転開始時から最大値の 440N・m を発生。このため、ダイナミックな走行性能が得られます。車速 140km/h までは電氣的な出力を 100%発揮できますが、140km/h を超えると緩やかな制御が働きます。

プラグインハイブリッドモデルを使用する感覚は全体として先代よりかなり電気自動車に近いものとなりました。EV 走行換算距離が 112km まで拡大したことから、日常生活の近距離では、電気自動車のように電気のみでの走行を主とし、遠距離のドライブでは、エンジンと併用することで、充電状況を気にすることなく使用することができ、利便性の高い電動モデルとなっています。

プラグイン パワートレインをきわめて有利に使えるようにするドライブモードが 2 つあります。

- 「Battery」モード: 高電圧バッテリーの充電状態を維持することを優先するモード。
- 「Electric」モード: 速度 140km/h まで EV 走行可能、アクティブディスタンスアシスト・ディストロニックが EV 走行に適応、EV 走行の際、これ以上アクセルを踏むとエンジンも使用しなければならないというモーター走行の限界点でアクセルペダルの抵抗を増してドライバーに知らせることにより、無駄なエネルギーの消費を抑えるドライビングを実現します。

減速時や下り坂で運動エネルギーを電気に変換できる回生ブレーキ機能についても、油圧ブレーキとの連係に改良が施され、回生ブレーキで得られる電力が最高 100kW となっています。D Auto モードでは、システムが交通状況に応じて回生電力のレベルを自動で選択します。エネルギー回収率(回生ブレーキの強さ)を変更したい場合は、ステアリングホイールの裏側にあるパドルスイッチを使って 3 段階で直接切り替えできます。この回生ブレーキの切り替えはスポーツモードを除くすべてのモードで行うことができます。例えば、回生ブレーキの強さを D に設定すると、ワンペダル感覚での走行が可能で、アクセルペダルから足を離すと電気モーターが発電機として働くことのみで減速し、これで多くの場合、油圧ブレーキが不要となるほどの十分な制動力が得られます。

さらにもう 1 つのハイテク装備として電動機械式のブレーキブースターが採用されており、電力回生と油圧ブレーキをきわめて高い効率で組み合わせたブレーキシステムを実現しています。さらに、減速中にはオートマチックトランスミッションが数回のギアチェンジを行います。エンジン負圧に依存しないブレーキシ

テムが、走行状況やドライバーの制動力に対する要求に応じて油圧ブレーキと回生ブレーキの制動力分担をフレキシブルに自動制御することから、最大回生電力が得られる頻度が高く、その持続時間も長くなっています。これを実現するため、ペダルの踏み込み量が一定でも油圧ブレーキの制動力を可変的に低減し、車速が低下していても回生電力が高いレベルに保たれるようにしています。なお、この自動制御による変化がドライバーに意識されることはありません。

高電圧バッテリーはメルセデス・ベンツ社で自社開発したもので、第 4 世代バッテリーファミリーに属し、先代を合理的にさらに進化させたものとなっています。セル数は 96 個パウチ型バッテリーです。バッテリーのエネルギー容量は 25.4kWh で、このうち 19.5kWh が EV 走行に使用されます。高電圧バッテリーは、エネルギー密度が高いことから、内部に冷却システムを備えています。

このため熱管理システムは、キャビンのクライメートコントロールとは独立に動作温度を制御することができます。これにより、暑い地域と寒い地域での連続運転に加え、直流電流による急速充電も可能となりました。

急速充電器 (CHAdeMO) と普通充電器対応

E 350 e は、急速充電器 (CHAdeMO) に対応しています。また、6.0kW (30A) ^{*25} の交流普通充電にも対応しているので、外出先やご自宅での様々な充電方法に対応しています。

また、車両を蓄電池として利用でき、車外へ電力を供給できる給電機能 ^{*26} (V2H、V2L) に対応しております。

*25: 日本での使用で想定される 200V・30A 充電の場合。

*26: 給電機能を利用するには、別途充電器が必要です。

日常走行での利便性がさらに向上: ルーティン

メルセデス・ベンツでは、乗る人がよく使う快適システムを覚えられるクルマを実現するため、学習機能を活用する取り組みを進めています。目標は、状況が同じ場合に車両がそれらの機能を実行すること。その結果として実現するのがパーソナライゼーションです。メルセデス・ベンツではこの革新技術の先駆けとして「ルーティン」を開発しました。

新型 E クラスには標準ルーティンのテンプレートをご用意しています。また、自分でルーティンを作成することも可能で、その場合、乗員は複数の機能や条件をリンクさせることができます。例えば、「車内温度が 12 度以下なら、シートヒーターのスイッチを入れ、アンビエントライトをウォームオレンジに設定する」などのリンク付けが行えるようになります。

デジタルベントコントロール

E 350 e にオプション設定のクライメートコントロール (前席左右後席左右独立調整) では、デジタルベントコントロールが装着されます。これは快適性を強化するもので、フロントのエアアウトレットを望ましい送風シナリオに合わせて車両が調整します。この機能はユーザープロファイルなどにより各シートに対して調整できますが、これまでどおり手動でエアアウトレットの送風方向を変えることもできます。

DIGITAL ライト (ウルトラハイビーム付き) ^{*27}

左右のヘッドライトの DIGITAL ライトは、それぞれ照明モジュールを備えています。このモジュールは 100 万個以上の微小な鏡により光を屈折させることで照射方向を定めます。このため、片側のヘッドライトあたりの解像度は 100 万画素以上となり

ますが、鏡が占める面積は親指の爪ほどの大きさです。この革新的なヘッドライトは、凹面レンズ「DIGITAL LIGHT」のレタリングなどデザイン性も高められています。

ヘッドライト片側で 100 万以上のエリアに分割可能な光を照射するため、きわめて正確な配光が可能となりました。これにより、ハイビームアシストが対向車や道路標識に光が当たらないように調整する場合の精度が、従来の 84 画素の光に比べて精度が大きく高まっており、フォグライトモードやハイウェイライト、シティライトなどの照明が最大限効果的なものとなりました。

さらに、新型 E クラスでは、日本初^{*28}の機能として「路面描画機能による車線逸脱警告」^{*29}が備わっています。これは、夜間走行時に車線を逸脱しそうになった場合に、ヘッドライトが車両前方の路面に絵(矢印)を投射することでドライバーに警告をする^{*30}ものです。



*27: 全モデルにオプション設定。

*28: 2024 年 1 月時点。自社調べ。

*29: E 350 e にオプション設定。

*30: オートハイビームとステアリングアシストが起動し、速度が 60km/h 以上の場合

リア・アクスルステアリング^{*31}

従来から、メルセデス・ベンツは高い小回り性能が美点でしたが、後輪操舵システム「リア・アクスルステアリング」を採用することで、その点がさらに進化しました。約60km/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4.5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。約60km/h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2.5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徳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。なお、セダンの最小回転半径は5.0m(非装着モデル:5.4m)を実現しています。

- 駐車モード: フロントホイールと逆方向に最大 4.5 度
- 高速域での走行安定性: フロントホイールと同方向に最大 2.5 度
- ドライビングダイナミクス向上: フロントホイールと同方向または逆方向に最大 2.5 度(約 60km/h 以上)

*31: E 350 e にオプション設定。数値は全て欧州参考値(最小回転半径を除く)

パワートレイン (全モデル電動化)

新型 E クラスのパワートレインは ISG、もしくはプラグインハイブリッドにより全ラインアップが電動化されています。

E 200 には、エンジン単体で 204PS(150kW)、320N・m を発生する、新型の 2.0 リッターの直列 4 気筒ターボエンジンの「M254」が採用されます。E 220 d には、エン

ジン単体で 197PS (145kW)、440N・m を発生する、2.0 リッターのクリーンディーゼル直列 4 気筒ターボエンジンの「OM654M」が採用されます。

両パワートレインとも、エンジンとトランスミッションの間に配置される電気モーターの ISG によって、短時間、最大で 23PS (17kW)、205N・m のブーストが可能で、従来型の E 200 と比較しても、エンジン、モーターの双方がより強力になっています。また、E 220 d においては、高トルク、省燃費が売りのクリーンディーゼルエンジンに、電気による緻密なサポートが組み合わさることで、さらにスムーズな加速感と、燃費の低減に寄与します。(E 350 e の詳細は 10 ページに記載)

なお、新型Eクラスは全モデルで、「9G-TRONICオートマチックトランスミッション」を採用しました。1速から9速までの変速比幅が広いことから、エンジン回転数が大幅に低減され、優れたエネルギー効率と快適性を実現しています。

AIRMATIC サスペンション

E 350 e のサスペンションは連続可変ダンピングシステム ADS+とエアサスペンションを組み合わせた AIRMATIC をオプション設定し、走行時に高い快適性をご提供いたします。

AIRMATICによるセルフレベルリング機構は、乗員や荷物の重さに関係なく地上高を一定に保つものですが、必要に応じて変化もさせます。

テレマティクスサービス「Mercedes me connect」

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。

「新車購入時初回有効化から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*³²: 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、コールセンターが必要に応じて消防に連絡します。

*³²: 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。

- 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、車内にある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: 車両の総走行距離、走行可能距離等の状態をアプリ等で確認できます。
- 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。

「新車購入時初回有効化から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*³³: 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リアルタイムでナビゲーション地図上に表示します。

*³³: リモートサンルーフコントロールはオプション装備のパノラミックスライディングルーフ装着車のみご利用可能。

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。

(セダン)

モデル	ステアリング	エンジン	メーカー希望小売価格*34 ()内は消費税抜き車両本体価格
E 200 アバンギャルド (ISG搭載モデル)*35	右	2.0L、直4 直噴ターボ	¥8,940,000 (¥8,127,273)
E 220 d アバンギャルド (ISG搭載モデル)*35		2.0L、直4 直噴ディーゼル ターボ	¥9,210,000 (¥8,372,728)
E 350 e スポーツ Edition Star		2.0L、直4 直噴ターボ +プラグイン ハイブリッド	¥9,880,000 (¥8,981,819)

(ステーションワゴン)

モデル	ステアリング	エンジン	メーカー希望小売価格*36 ()内は消費税抜き車両本体価格
E 200 ステーションワゴン アバンギャルド (ISG搭載モデル)*35	右	2.0L、直4 直噴ターボ	¥9,280,000 (¥8,436,364)
E 220 d ステーションワゴン アバンギャルド (ISG搭載モデル)*35		2.0L、直4 直噴ディーゼル ターボ	¥9,550,000 (¥8,681,819)

*34: 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。

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

*36: Eクラスステーションワゴンについては国土交通省の自動車型式申請中であり、発売前のため価格は予定価格となります。

なお、新型Eクラスには、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*37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「メンテナンス&保証プラス*38」をご用意しています。

*37: 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。

*38: メンテナンスサービスは総走行距離 75,000km までで終了となります。

資源保全型原材料

新型Eクラスには、部分的に資源節約型原材料(再生材料および再生可能原料)を使用しているコンポーネントが数多く採用されています。また、シート内部のウレタンフォームには今回初めて、「マスバランス方式」により認証済の再生原料が使用されています。その特性は原油から生産される原料と変わりません。このようにして、製品の品質を維持しながら、必要な化石資源の量を減らすことが可能になりました。

ジンデルフィンゲン工場における CO₂ ニュートラル型生産

メルセデス・ベンツでは 2022 年より、世界中の全自社工場で CO₂ ニュートラル型生産を実施しています。外部調達電力は再生可能エネルギー由来のもののみで、CO₂ の排出量はゼロ。加えて、自社の拠点で再生可能エネルギー発電の拡大を目指しています。ジンデルフィンゲン拠点全体では 2024 年末まで、太陽光発電のさらなる拡大に向けた投資が行われます。同拠点ではこのほか、水の消費量と廃棄物の生成量を削減する取り組みを常に進めています。



新型 E クラスセダン (欧州仕様)



新型 E クラスステーションワゴン (欧州仕様)

新型 E クラス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
- ・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」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停止した際、30 秒以内^{*39}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^{*39}）。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。

*39: 停止後の再発進までの時間は周囲の状況や走行状況により変わる場合があります。

- ・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^{*40}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。

*40: 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一定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*41。

*41: 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。

*42: 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。

*43: 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

・アクティブパーキングアシスト

アクティブパーキングアシストはタッチスクリーンを介して直感的に起動プロセスが可能になりました。

・リモートパーキングアシスト^{*43}

モバイル端末のリモートパーキングアプリによる、駐車操作が可能です。これにより、狭い駐車場等での乗り降りの際にドアの損傷を防ぎます。ドライバーは車外から 90 度傾けたスマートフォンのタッチパネルを押しリモートパーキングアシストの様子を監視します。並列駐車、縦列駐車に対応しています。

*44: E 350 e にオプション設定。

*45: 必ず普通自動車運転免許保有者が操作をしてください。

・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、誤操作の可能性のあることを警告します。

*46: 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。

*47: 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。

*48: 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。