



Mercedes-Benz

Historia Mercedesów Klasy E Coupé i Kabriolet oraz ich poprzedników

Informacja prasowa

Sportowe i eleganckie dwudrzwiowe samochody w niesamowitym stylu

25 maja 2020 r.

Stuttgart. Elegancja, dynamika i luksus: w historii Mercedesa Klasy E cechy te mają swoje odzwierciedlenie w szczególności w dwudrzwiowych wersjach coupé i kabriolet. To samochody, które łączą klasyczne zalety Klasy E – wzorowe bezpieczeństwo oraz wszechstronny komfort na długich dystansach – z wyjątkową finezją i estetyką. Do dziś atuty te sprawiają, że Klasy E Coupé i Kabriolet są wyjątkowo cenione. Bezpośrednia historia tej serii modelowej rozpoczęła się ponad 50 lat temu, od coupé Strich 8 (seria 114), oraz od kabrioletu serii 124, który debiutował niemal 30 lat temu.

Coupé „Strich 8” z 1968 r. – początek wspaniałej tradycji

W listopadzie 1968 r. Mercedes-Benz zachwycił klientów, wprowadzając na rynek elegancki model z dwudrzwiowym nadwoziem. Coupé serii 114 dopełniło topową ofertę modeli serii 114/115, znanych jako „Strich 8” (nazwa pochodzi od roku debiutu – przyp. tłum.). Wyraźnie zaakcentowano to w gamie dostępnych silników: dwudrzwiowe warianty oferowano wyłącznie z jednostkami o 6 cylindrach. Tylko dla topowej wersji coupé – 250 CE – zarezerwowano motor M 114 z elektronicznie sterowanym wtryskiem paliwa Bosch D-Jetronic (**150 KM**). Redakcje dwóch magazynów motoryzacyjnych, „Motor-Rundschau” i „auto motor und sport”, osiągnęły nim prędkość 198 km/h, a pomiar szwajcarskiego „Automobil Revue” wskazał nawet 199 km/h – to wyniki, jakimi rzadko mogły wówczas pochwalić się auta osobowe.

Z technicznego punktu widzenia coupé było bardzo blisko powiązane z limuzyną, ale zdecydowanie wyróżniało się od strony designu: przednia i tylna szyba zostały bardziej nachylone, a linia dachu przebiegała o 45 mm niżej. W efekcie zabiegi te tworzyły dynamiczny profil. Z przodu i z tyłu znalazły się bezramkowe, opuszczane szyby boczne. Dzięki rezygnacji ze słupka B ogólna prezencja samochodu zdawała się szlachetniejsza i lżejsza. Harmonijny wygląd dopełniał tylny zderzak sięgający aż do nadkoli.

W 1972 r. Mercedes-Benz zaprezentował **185-konną** odmianę 280 CE – nowy topowy wariant w rodzinie coupé „Strich 8”. Do czasu zakończenia produkcji coupé z serii 114 w sierpniu 1976 r. wyprodukowano go w ponad 67 tysiącach egzemplarzy. Klienci najchętniej wybierali model 250 CE (21 787 sztuk).

C 123: sportowa elegancja dla indywidualistów

Mercedes-Benz kontynuował sukces coupé „Strich 8” w nowej generacji poprzedników Klasy E. Dwudrzwiowa seria 123 zadebiutowała w marcu 1977 r., podczas salonu samochodowego w Genewie. Oprócz 6-cylindrowych odmian 280 C i 280 CE po raz pierwszy dostępny był też wariant 4-cylindrowy – 230 C. Podobnie jak w przypadku „Strich 8”, wizualnie coupé wykazywały bliski związek z limuzynami. Były jednak jeszcze bardziej niezależne od swoich poprzedników. Miały o 40 mm niższe i, z uwagi na zmniejszony rozstaw osi, o 85 mm krótsze nadwozie. Ponadto przednia i tylna szyba były bardziej nachylone, a boczne okna – ponownie bez słupka B – mogły być całkowicie opuszczone.

Poziom wykończenia bazował na topowych limuzynach. Wszystkie trzy warianty coupé miały prostokątne reflektory, chromowane wypełnienia wlotu powietrza pod szybą czołową oraz chromowane wykończenia pod tylnymi lampami. W porównaniu z poprzednikami zastosowano jeszcze bardziej stabilny bezpieczny przedział pasażerski ze sztywniejszą konstrukcją ramy dachu, wysokowytrzymałymi słupkami dachowymi i wzmocnieniami drzwi. Absorpcja energii w przednich i tylnych strefach zgniotu została znacznie zwiększona dzięki możliwości kontrolowanego odkształcania przedniego i tylnego pasa.

We wrześniu 1977 r. do odmian 230 C (**109 KM**), 280 C (**156 KM**) i 280 CE (**177 KM**) dołączyła wersja 300 CD z 5-cylindrowym silnikiem Diesla (**80 KM**), przeznaczona na eksport do Ameryki Północnej. W 1981 r. to pierwsze wysokoprężne coupé zastąpił turbodoładowany wariant 300 CD Turbo Diesel z jednostką o mocy **125 KM**. Produkcja gaźnikowych wersji 230 C i 280 C zakończyła się w 1980 r.; do gamy dołączył wówczas wariant 230 CE z wtryskiem benzyny (**136 KM**).

Kariera C 123 zakończyła się w sierpniu 1985 r., wynikiem 99 884 sprzedanych egzemplarzy. Najradszym wariantem był 280 C – w ciągu 3,5 roku powstał w liczbie zaledwie 3704 sztuk. Najchętniej nabywcy wybierali odmianę 280 CE (32 138 egzemplarzy). Fascynacja eleganckimi, dwudrzwiowymi „123” nie przemija – o czym świadczy ich pozycja jako poszukiwanych youngtimerów.

Seria 124: pierwsza Klasa E „zrzuca” dach

W marcu 1987 r., podczas targów motoryzacyjnych w Genewie, Mercedes-Benz zaprezentował nowe coupé serii 124 – latem 1993 r. nazwane „Klasą E Coupé”. Ale sportowy, elegancki wóz o uwodzicielsko nowoczesnych liniach nie był jedynym ekskluzywnym dwudrzwiowym wariantem tej serii: w 1991 r. dołączył do niego kabriolet. Oba modele już dawno stały się cenionymi pojazdami na rynku youngtimerów.

Nowy model z serii 124 kontynuował tradycję czteromiejscowych coupé Mercedes-Benz w tym segmencie. Podobnie jak w przypadku poprzedników, za techniczny punkt wyjścia inżynierom i projektantom posłużyła limuzyna. Niemniej jednak coupé wyróżnia się niezależnością oraz sportowym, a zarazem eleganckim charakterem. Względem limuzyny rozstaw osi był mniejszy o 85 mm (wynosił 2715 mm), podobnie jak w serii 123, co podkreślało zwarte linie karoserii. Również boczne panele karoserii, dach i tył zostały istotnie zmodyfikowane. Mimo znacznych zmian w strukturze nadwozia Mercedes-Benz nie szedł na żadne kompromisy w dziedzinie bezpieczeństwa biernego: inżynierowie zrekompensowali pominięcie słupków B, wzmacniając słupki A, podłużnice i drzwi – ze szczególnie dużym udziałem stali o wysokiej wytrzymałości. Charakterystycznym elementem stylistycznym, który podkreślał wyrazistość coupé na tle innych wariantów nadwoziowych, były masywne boczne listwy drzwiowe zintegrowane z osłonami progów.

Początkowo gama silnikowa obejmowała odmiany 230 CE (**132 KM**) oraz 300 CE (**180 KM**). W 1989 r., podczas salonu samochodowego we Frankfurcie nad Menem, wprowadzono wersje zmodernizowane – w tym nowy topowy

wariant 300 CE-24 z czterozaworowym 3-litrowym motorem o mocy **220 KM**, pochodzącym ze sportowego roadstera 300 SL-24 (R 129). Kiedy na jesieni 1992 r. wprowadzono zmodernizowaną serię 124, silniki coupé całkowicie przeszły na technikę czterozaworową. W gamie dostępnych jednostek pojawiła się odmiana 320 CE (**220 KM**) z 3,2-litrowym czterozaworowym silnikiem z Klasy S serii 140.

W 1991 r. Mercedes-Benz zaprezentował elegancki kabriolet z serii 124, łączący przyjemność jazdy pod gołym niebem z mocnymi stronami „124”. Czteroosobowy model z miękkim dachem był pierwszym tego typu pojazdem marki ze Stuttgart po długiej, trwającej 20 lat przerwie. Wążący 43 kg dach korzystał z 27-elementowego systemu linek z 34 przegubami. Nawet po jego złożeniu w bagażniku pozostawało dość miejsca na bagaż. Początkowo, od wiosny 1992 r., dostępna była wersja 300 CE-24 Kabriolet.

Budując kabriolet na bazie wersji coupé, inżynierowie zadali sobie wiele trudu. Część tego wysiłku poświęcono na usztywnienie karoserii, tak aby był on równie wygodny i bezpieczny, jak pozostałe odmiany nadwoziowe. W tym celu przeprojektowano około 1000 komponentów. Elementy konstrukcyjne zostały wyprodukowane z grubszej blachy stalowej lub ze stali o wysokiej wytrzymałości. Były wśród nich również ukośne rozpórki znane z roadstera SL z serii R 129. Pakiet wdrożonych środków sprawił, że w zderzeniu czołowym, tylnym lub bocznym nowy wariant był tak samo bezpieczny jak limuzyna, kombi lub coupé. W celu ochrony w razie dachowania słupki A były wspawane; zamontowano też automatycznie rozkładane pałaki przeciwpotażowe.

Pierwsza Klasa E i topowe jednostki AMG

W czerwcu 1993 r. Mercedes-Benz zaprezentował odnowioną serię 124. Jedną z nowych cech była odświeżona osłona chłodnicy, podobna jak w Klasie S – czyli płynnie połączona z pokrywą silnika, z gwiazdą przeniesioną bezpośrednio na maskę. Gama silnikowa kabrioletu obejmowała 4-cylindrowe odmiany E 200 (**136 KM**) i E 220 (**150 KM**), a także 6-cylindrową wersję E 320 (**220 KM**). W 1993 r. zarówno coupé, jak i kabriolet wzbogaciły się o nowy, topowy wariant E 36 AMG z silnikiem o mocy **272 KM**. Tak narodziła się emocjonująca tradycja, która wciąż trwa i ma się dobrze – w postaci sportowej, eleganckiej 2-drzwiowej wersji Klasy E sygnowanej przez Mercedes-AMG. Topowe modele trafiły na rynek jesienią 1993 r. Stylistycznie wyróżniały je dyskretnie dołączone elementy karoserii: przedni spojler, osłony progów i tylny zderzak lakierowane na kolor karoserii oraz standardowe 17-calowe obręcze AMG z lekkich stopów.

W latach 1987-1996 wyprodukowano łącznie 141 498 coupé serii C 124, a od 1991 do 1997 r. powstały 33 952 kabriolety serii A 124.

Czas na CLK

Podczas salonu samochodowego w Genewie w 1993 r. Mercedes-Benz zaprezentował ekscytującą koncepcję coupé. Czteromiejscowy, dwudrzwiowy model zainicjował nowy design z „podwójnymi reflektorami”, który w produkcji seryjnej zadebiutował w 1995 r., wraz z Klasą E serii 210. Koncepcyjny model stanowił stylistyczny punkt wyjścia dla strategicznej inicjatywy produktowej i zapowiadał dynamiczny język projektowania wielu kolejnych modeli.

Potencjalni nabywcy musieli jednak uzbroić się w cierpliwość i poczekać do 1997 r. Dopiero wtedy na rynek wprowadzono CLK Coupé (seria 208), wizualnie zbliżone do pojazdu koncepcyjnego. Technicznie dwudrzwiowy model bazował na ówczesnej Klasie C (seria 202), jednak jako pełnoprawne czteromiejscowe coupé kontynuował tradycje Klasy E Coupé. W 1998 r. dołączył do niego wariant CLK Kabriolet. Paleta silnikowa sięgała od 4-cylindrowego CLK 200 (**136 KM**) do topowego modelu z jednostką V8 – CLK 430 (**279 KM**). Najmocniejszym kabrioletem był wariant CLK 320 (**218 KM**). Od 1999 r. nowym topowym wariantem w gamie coupé i kabrioletu był CLK 55 AMG (**347 KM**).

Elegancka, a przy tym sportowa seria 208 okazała się ogromnym sukcesem: w latach 1997-2002 Mercedes-Benz zbudował 233 367 CLK Coupé, a w latach 1998-2003 – 115 161 CLK Kabriolet.

Kolejna odsłona CLK

Wiosną 2002 r. zadebiutowała nowa generacja CLK – wewnętrznie oznaczona liczbą 209. Jego rolę jako niezależnej serii modelowej podkreślał design opracowany aż od ostatniego szczegółu: zjawiskowy, płynny profil, charakterystyczna osłona chłodnicy z centralnie umieszczoną gwiazdą oraz na nowo zinterpretowany wygląd podwójnych reflektorów. Wiosną 2003 r. do oferty dołączył również kabriolet serii 209, wyposażony w trójwarstwowy miękki dach, oferujący wzorową izolację termiczną i akustyczną.

Wersja coupé była oferowana z siedmioma, a kabriolet – z pięcioma silnikami do wyboru. Zakres mocy w obu przypadkach sięgał od **163 KM** do **367 KM**.

Jedną z nowatorskich propozycji był wariant CLK 270 CDI Coupé z nowoczesną 5-cylindrową jednostką wysokoprężną o mocy **170 KM**.

Postępy poczyniono również w zakresie konstrukcji. Sztywność skrętna coupé wzrosła o 40%, a kabrioletu – co ważne w przypadku pojazdów ze składanym dachem – o 12%. Ulepszono także aerodynamikę: wartość współczynnika Cd coupé wynosiła 0,28, a kabrioletu – 0,30.

Na początku lata 2005 r. model poddano kompleksowej modernizacji. W obu wariantach nadwoziowych wariant CLK 350 (**272 KM**) zastąpił poprzednie wersje CLK 320 oraz CLK 280 z jednostką V6 o mocy **231 KM**. Od tamtej pory coupé było dostępne również jako CLK 220 CDI, ze **150-konnym** silnikiem wysokoprężnym. Klienci mogli także zamówić kabriolet w wersji CLK 320 CDI.

W 2006 r. swoją premierę świętował ekskluzywny model o wysokich osiąгах – CLK 63 AMG z silnikiem o mocy **481 KM**, dostępny w obu wersjach nadwoziowych. „Wisienką na torcie” był wariant CLK 63 AMG Black Series z jednostką o mocy 373 kW (**507 KM**), oferowany wyłącznie jako coupé. Latem 2006 r. CLK 500 Coupé otrzymał nowy motor V8 o mocy 285 kW (**388 KM**).

Seria modelowa 209 przypadła do gustu jeszcze większej liczbie klientów niż pierwsza generacja CLK. W latach 2002-2008 firma zbudowała 240 878 egzemplarzy CLK Coupé, a w latach 2003-2009 wyprodukowała 140 139 sztuk CLK Kabriolet.

Wiosna 2009 r.: premiera serii modelowej 207

W marcu 2009 r. dwudrzwiowe modele oficjalnie wróciły do gamy Klasy E. Podczas genewskich targów swój debiut świętowała Klasa E Coupé z serii 207. W dziedzinach bezpieczeństwa, designu, komfortu – czyli w podstawowych „dyscyplinach” Mercedes-Benz – nowy samochód ponownie definiował standardy. Klasyczny profil coupé bez słupka B stanowił sportową interpretację dynamicznego designu ówczesnej Klasy E. Jednocześnie wersja coupé wyznaczyła nową najlepszą wartość współczynnika oporu powietrza: z C_d równym zaledwie 0,24 model ten był najbardziej aerodynamicznym seryjnym autem na świecie.

Wiosną 2010 r. w ramach serii 207 pojawił się także kabriolet. Jego dopracowany akustycznie miękki dach pozwolił uzyskać najniższy poziom hałasu w swoim segmencie, nawet przy dużych prędkościach. Opcjonalny, innowacyjny system AIRCAP, który zmniejszał zawirowania wiatru we wnętrzu, a w rezultacie także hałas, zapewniał wyjątkowy komfort nawet podczas jazdy pod gołym niebem. Opcjonalnie dostępne było też ogrzewanie okolic karku AIRSCARF – system ten umożliwiał wydłużenie sezonu jazdy z otwartym dachem, dbając o wygodę nawet przy niskich temperaturach otoczenia.

Szeroka była gama dostępnych jednostek. Obejmowała ona np. dwa nowe 4-cylindrowe warianty E 250 CDI BlueEFFICIENCY (z silnikiem Diesla) i E 250 CGI BlueEFFICIENCY (z silnikiem benzynowym). Obie te konstrukcje miały bezpośredni wtrysk paliwa i osiągały moc **204 KM**. Poprzedni benzynowy motor V6 został zastąpiony 6-cylindrowym silnikiem z bezpośrednim

wtryskiem benzyny o mocy **292 KM** (wariant E 350 CGI BlueEFFICIENCY).
Flagowym modelem był E 500 z jednostką V8 o mocy **388 KM**.

Na początku 2013 r. Mercedes-Benz zaprezentował zmodyfikowaną serię 207. Wizualnie coupé i kabriolet odpowiadały już nowemu językowi projektowania Mercedes-Benz. Poszerzono też gamę systemów wspomagających oraz listę dostępnych silników. Paleta obejmowała teraz 6 motorów benzynowych o mocy od **184 KM** do **408 KM** oraz trzy jednostki wysokoprężne generujące od **170 KM** do **252 KM**. Wersję 6-cylindrowa była po raz pierwszy oferowana jako E 400, z motorem biturbo o mocy **333 KM**.

W grudniu 2016 r. produkcja Klasy E Coupé i Kabriolet z serii 207 dobiegła końca. Od 2008 r. do 2016 r. zbudowano 221 556 egzemplarzy coupé, a w latach 2009-2016 powstało 140 925 kabrioletów.

W grudniu 2016 r. swoją globalną premierę świętowała nowa Klasa E Coupé z serii 238, oficjalnie po raz pierwszy zaprezentowana na międzynarodowych targach w Detroit w styczniu 2017 r. Kabriolet pojawił się na marcowym salonie w Genewie.

Kontakt:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22