



Mercedes-Benz

Nowy Mercedes-Benz Klasy S

Informacja prasowa

Samochodowy luksus w zupełnie nowej odsłonie

2 września 2020 r.

„Klasa S to najlepiej sprzedająca się luksusowa limuzyna na świecie. W najnowszej generacji chcemy zaoferować naszym klientom innowacyjność, bezpieczeństwo, komfort i jakość na niespotykanym dotąd poziomie” – powiedział Ola Källenius, prezes Daimler AG i Mercedes-Benz AG. „Nowa Klasa S potwierdza nasze dążenie do budowania najlepszego samochodu świata” – dodał Markus Schäfer, członek zarządów Daimler AG i Mercedes-Benz AG, odpowiedzialny za badania w Grupie Daimler i dyrektor operacyjny Mercedes-Benz Cars. W Niemczech nową Klasę S będzie można zamawiać od połowy września 2020 r., a pierwsze samochody pojawią się u dealerów w grudniu 2020 r. Wprowadzenie na rynku USA i Chin rozpocznie się w lutym 2021 r.

W kabinie Klasy S nowoczesny luksus awansuje na kolejny poziom. Jej projektanci zadbali o przyjemną atmosferę o typowym dla salonu charakterze – eleganckim, szlachetnym i z dużą ilością światła. Szczególną atrakcją jest nowa architektura deski rozdzielczej, którą wyróżniają nowoczesne wzornictwo i ergonomiczne rozplanowanie. Ale nowa Klasa S dba o dobre samopoczucie podróżujących także za sprawą wysokiego komfortu tłumienia, niskiego poziomu hałasu, szerokiej gamy programów kontroli komfortu ENERGIZING oraz skutecznego systemu filtrowania powietrza ENERGIZING.

Nowy Mercedes-Benz Klasy S w wielu obszarach stał się bardziej „inteligentny”. Cyfrowe innowacje, takie jak kolejna generacja systemu multimedialnego

MBUX (Mercedes-Benz User Experience), łączą się tu z rozwiązaniami, które jednocześnie zwiększają radość z jazdy i czynią ją bezpieczniejszą. Wśród nich: skrętna tylna oś o dużym kącie skrętu kół oraz czołowa poduszka powietrzna dla pasażerów z tyłu, a także nowa funkcja PRE-SAFE® Impulse Side, w ramach której aktywne zawieszenie E-ACTIVE BODY CONTROL może unieść nadwozie pojazdu (po obu stronach) tuż przed zbliżającym się uderzeniem w bok. Systematyczny rozwój systemów wspomagających sprawia, że nowa Klasa S czyni kolejny krok w kierunku jazdy autonomicznej – np. dzięki ulepszonym czujnikom otoczenia systemy parkowania zapewniają kierowcy jeszcze lepsze wsparcie podczas manewrowania.

MBUX: nowy wymiar personalizacji i interakcji

System informacyjno-rozrywkowy MBUX (Mercedes-Benz User Experience) jak żadna inna nowość ostatnich lat radykalnie wpłynął na sposób obsługi samochodów Mercedes-Benz. W nowej Klasie S debiutuje jego druga generacja. Zarówno w zakresie osprzętu, jak i oprogramowania poczyniono imponujące postępy: wysokojakościowe wyświetlacze (we wnętrzu może znajdować się do pięciu ekranów), częściowo w technice OLED, jeszcze bardziej ułatwiają sterowanie pojazdem oraz funkcjami z zakresu komfortu. Znacząco poszerzono możliwości personalizacji, a obsługa stała się jeszcze bardziej intuicyjna – np. nowy trójwymiarowy wyświetlacz kierowcy po raz pierwszy widok, za dotknięciem przycisku, oferuje widok przestrzenny. Autentyczny efekt 3D uzyskuje się tu bez konieczności zakładania specjalnych okularów.

Na życzenie dostępne są dwa różne wyświetlacze head-up. Większy z nich oferuje treści z wykorzystaniem rozszerzonej rzeczywistości (AR) – np. w trybie nawigacji na pasie jezdni wyświetla animowane strzałki skrętu. Obraz pojawia się w wirtualnej przestrzeni, w odległości 10 metrów przed kierowcą, a jego powierzchnia odpowiada monitorowi o przekątnej 77 cali.

Dzięki aktywacji usług online w aplikacji Mercedes me asystent głosowy „Hej Mercedes” dysponuje jeszcze bardziej rozbudowanymi zdolnościami uczenia się zwyczajów użytkownika i prowadzenia z nim dialogu. Co więcej, niektóre działania można przeprowadzić nawet bez wypowiedzania hasła aktywacyjnego „Hej Mercedes” (np. odebranie połączenia telefonicznego). „Hej Mercedes” objaśni też funkcje pojazdu i odpowie na pytania dotyczące wiedzy ogólnej. W Klasie S z obsługi głosowej można korzystać także z tyłu.

Koncepcja wymiarów i design wnętrza: przestronna atmosfera o typowym dla salonu charakterze

Klasa S od zawsze była właściwym miejscem do odbywania wygodnych podróży oraz relaksującej pracy. W nowej generacji modelu wnętrze w pełni przekształciło się w swego rodzaju azyl pomiędzy domem, a miejscem pracy. W obu wariantach – z krótkim i długim rozstawem osi – niemal wszystkie wymiary związane z komfortem są większe niż w poprzedniku, zarówno dla przednich, jak i tylnych siedzeń.

Oto najważniejsze wymiary nowej generacji Klasy S (223):

Klasa S z...	...krótkim rozstawem osi	Poprzednik	Różnica	...długim rozstawem osi	Poprzednik	Różnica
Wymiary zewnętrzne (mm)						
Długość	5179	5125	+54	5289	5255	+34
Szerokość	1954/1921*	1899	+55/+22*	1954/1921*	1899	+55/+22*
Szerokość z lusterkami	2109	2130	-21	2109	2130	-21
Wysokość	1503	1493	+10	1503	1491	+12
Rozstaw osi	3106	3035	+71	3216	3165	+51
Rozstaw kół, przód	1660	1624	+36	1660	1624	+36
Rozstaw kół, tył	1688	1637	+51	1688	1637	+51
Wymiary wewnętrzne (mm)						
Maks. miejsce nad głową, przód	1070	1069	+1	1070	1069	+1
Ilość miejsca nad głową, tył**	974/1003	958/995	+16/+8	974/1003	958/995	+16/+8
Miejsce na nogi, przód	1051	1051	0	1051	1051	0
Miejsce na nogi, tył	1004	963	+41	1115	1091	+24
Miejsce na wys. łokci, przód	1592	1554	+38	1592	1554	+38
Miejsce na wys. łokci, tył	1583	1560	+23	1572	1561	+11
Miejsce na wys. ramion, przód	1516	1516	0	1516	1516	0
Miejsce na wys. ramion, tył	1469	1499	-30	1469	1501	-32
Poj. bagażnika*** VDA (l)	550	530	+20	550	530	+20

* z wystającymi/zintegrowanymi klamkami; ** z/bez panoramicznego dachu; *** poj. bagażnika ogranicza opcjonalne wyposażenie (np. lodówka), jest też mniejsza w hybrydzie plug-in

Rewolucyjny wystrój kabiny definiuje harmonia cyfrowego i analogowego luksusu. Łączy on skojarzenia z wyszukaną architekturą wnętrz oraz wykończeniem jachtów. Deska rozdzielcza połączona z konsolą środkową zdaje się górować nad „krajobrazem” wnętrza, a jego minimalistyczny wygląd podkreśla ograniczona liczba przełączników. Precyzyjny rozdział pomiędzy górną sekcją deski rozdzielczej a efektowną ozdobną listwą podkreśla szerokość kabiny. Wśród wariantów wykończenia do wyboru jest m.in. drewno z otwartymi porami z intarsjami z prawdziwego aluminium.

Fotele: zaawansowana technika zapewnia wyjątkowy komfort na długich dystansach

Fotele dosłownie zachęcają pasażerów do siedzenia i relaksu. Trójwymiarowa powierzchnia obić nadaje im wrażenie lekkości, a poszczególne wersje wykończenia znacząco różnią się od siebie wyglądem – np. podłużne lamówki skóry Lugano wyróżnia szlachetny, awangardowy wygląd, podczas gdy romby w przypadku skóry nappa i nappa Exclusive są bardziej ekspresyjne, a zarazem klasyczne.

W przypadku przednich foteli o komfort dba aż 19 silników. Komfort to jednak nie wszystko, bo siedzenia odgrywają ważną rolę również w kwestiach bezpieczeństwa. I oczywiście zdrowia oraz dobrego samopoczucia – wszystkie fotele Klasy S mają atest kampanii „zdrowe plecy”.

Nowa Klasa S oferuje 10 różnych programów masażu. Wykorzystują one silniki wibracyjne i mogą wzmocnić efekt relaksującego masażu, bazującego na koncepcji wykorzystania gorących kamieni. W tym celu funkcja podgrzewania siedzisk i oparć współpracuje z nadmuchiwanymi komorami powietrznymi w wielokonturowych fotelach. Komory znajdują się teraz bliżej powierzchni siedzenia, dzięki czemu ich działanie jest jeszcze bardziej odczuwalne.

Pięć różnych wariantów tylnych siedzeń pozwala skonfigurować tylny przedział Klasy S jako miejsce do pracy lub odpoczynku. Nowością jest podgrzewana, dodatkowa poduszka zagłówka, dostępna dla dwóch elektrycznie regulowanych tylnych foteli. W konfiguracji szoferskiej poszerzono również zakres regulacji

i pochylenia przedniego siedzenia pasażera, a jednocześnie udoskonalono tylny rozkładany fotel.

Programy kontroli komfortu ENERGIZING: wygodna podróż przy zachowaniu dobrej kondycji

Dotknięcie przycisku lub polecenie głosowe wystarczy, by uruchomić jeden z programów kontroli komfortu ENERGIZING – element całościowej koncepcji mającej na celu zachowanie podróżujących w dobrej formie, nawet na dalekich trasach. Programy te pozwalają stworzyć we wnętrzu Klasy S odpowiednią atmosferę – np. orzeźwiającą, w przypadku pokonywania monotonnych odcinków, lub relaksującą, w przypadku podwyższonego poziomu stresu. Wirtualny trener ENERGIZING COACH może nawet zasugerować odpowiedni program rewitalizacji lub odnowy biologicznej w oparciu o dane pojazdu oraz podróży. Jeśli kierowca nosi odpowiednie urządzenie ubieralne, w swoim inteligentnym algorytmie trener uwzględnia też informacje o jakości snu i poziomie stresu. W nowej „esce” Mercedes-Benz zasadniczo udoskonalił działanie kontroli komfortu ENERGIZING – obejmuje ona m.in. innowacje takie jak masaż z wykorzystaniem wibrujących silników w fotelu czy transmisja rezonansu dzięki zastosowaniu wysokiej klasy nagłośnienia przestrzennego Burmester® 4D. Dzięki temu basy są jeszcze bardziej odczuwalne. Bezpośrednia reprodukcja rezonansu akustycznego w siedzeniach reprezentuje kolejny poziom „trójwymiarowości” nagłośnienia – to tzw. dźwięk 4D, inspirowany masażem akustycznym, regulowany osobno dla każdego miejsca w samochodzie. Aby uzyskać odpowiedni efekt, w każde oparcie wbudowano po dwa wzbudniki.

Zautomatyzowane systemy wspomagające jazdę: jeszcze większe wsparcie kierowcy

Domowe biuro już wkrótce będzie mobilne – w tym dla osób siedzących za kierownicą. Przynajmniej jeśli prowadzą one samochód spod znaku trójkramiennej gwiazdy. Mercedes-Benz chce doprowadzić Klasę S do technicznej realizacji i bezpiecznej eksploatacji w trybie warunkowo zautomatyzowanym, przy spełnieniu rygorystycznych wymogów prawnych dla tzw. poziomu 3 jazdy autonomicznej. Przewiduje się, że od drugiej połowy 2021 r. nowy system DRIVE PILOT (z ang. Pilot jazdy) w sytuacjach dużego natężenia ruchu lub w korkach, na odpowiednich odcinkach autostrad w Niemczech, pozwoli Klasie S poruszać się w trybie warunkowo zautomatyzowanym. Odciąży w ten sposób kierowcę, który będzie mógł wykonywać w tym czasie dodatkowe czynności, takie jak przeglądanie internetu czy porządki w poczcie elektronicznej za pośrednictwem samochodowego biura – In-Car Office, i zyska dzięki temu dodatkowy czas.

Z nową Klasą S Mercedes-Benz jeszcze bardziej zbliża się do realizacji swojej wizji bezwypadkowej jazdy. Kierowcę wspomagają liczne nowe lub rozbudowane systemy wspomagające – zdejmując z niego obciążenie w codziennych sytuacjach, zwiększając wygodę i bezpieczeństwo. W razie zagrożenia kolizją systemy są w stanie zareagować zgodnie z wymogami sytuacji, chroniąc także innych uczestników ruchu.

Dzięki ulepszonym czujnikom otoczenia systemy parkowania zapewniają kierowcy jeszcze lepsze wsparcie podczas manewrowania, a integracja z MBUX-em sprawia, że ich obsługa jest szybsza i bardziej intuicyjna.

Korzystając z asystenta zdalnego parkowania, kierowca może zaparkować lub opuścić miejsce parkingowe za pomocą smartfona – także w tym przypadku obsługa interfejsu została znacznie uproszczona. W przypadku wstępnej instalacji INTELLIGENT PARK PILOT (z ang. inteligentny pilot parkowania) nowa Klasa S jest przygotowana do automatycznego parkowania (AVP – Automated Valet Parking, SAE poziom 4). W połączeniu z niezbędnym wyposażeniem opcjonalnym i odpowiednią usługą Connect (w zależności od kraju) samochód dysponuje techniką pozwalającą na wjazd i wyjazd z parkingów wielopoziomowych wyposażonych w infrastrukturę AVP w trybie wysoce zautomatyzowanym, bez udziału kierowcy – pod warunkiem, że krajowe ustawodawstwo zezwala na takie działanie.

Zawieszenie: zwrotniejsze i bardziej dynamiczne prowadzenie dzięki skrętnej tylnej osi

Innowacyjne układy podwozia nowej Klasy S zapewniają imponujące wrażenia z podróży. Skrętna tylna oś (opcja) z kątem skrętu kół do 10° sprawia, że limuzyna jest równie zwrotna, co samochód kompaktowy. Nawet w przypadku Klasy S z długim rozstawem osi i napędem na wszystkie koła średnica zawracania jest o 1,9 m mniejsza i wnosi poniżej 10,9 m.

Standardowe wyposażenie obejmuje pneumatyczne zawieszenie AIRMATIC z płynną regulacją tłumienia ADS+. Opcjonalne, w pełni aktywne zawieszenie E-ACTIVE BODY CONTROL na bazie instalacji 48 V oferuje wyjątkową syntezę komfortu i zwinności. Dodatkową ochronę w przypadku zagrożenia uderzeniem w bok zapewnia funkcja PRE-SAFE® Impulse Side, która w ciągu kilku dziesiątych sekundy może podnieść nadwozie pojazdu nawet o 80 mm.

Zmniejsza to obciążenie konstrukcji drzwi – dzięki swojemu wyższemu położeniu próg może pochłoniąć bowiem więcej energii. Efekt: mniejsza deformacja kabiny pasażerskiej i ograniczenie obciążeń działających na podróżujących. Do rozpoznawania potencjalnej kolizji bocznej służą czujniki radarowe.

Design nadwozia: proporcje idealne dla klasycznej prezencji

Krótki przedni zwis, duży rozstaw osi i wyważony zwis tylny sprawiają, że Klasa S jawi się jako klasyczna limuzyna o doskonałych proporcjach. Szeroki rozstaw kół oraz zrównanie ich zewnętrznych płaszczyzn z nadkolami zapewniają muskularny wygląd. Znacznie zredukowano boczne przetłoczenia, a odpowiednio wyprofilowane płaszczyzny generują specjalne efekty świetlne. Z przodu w oczy rzuca się imponująca osłona chłodnicy oraz reflektory z typową dla Klasy S trzypunktową „sygnaturą” w postaci świateł do jazdy dziennej typową – ale subtelniejszą niż dotąd. Zupełnie nowym rozwiązaniem są zintegrowane z płaszczyzną drzwi klamki (opcja), elektrycznie wysuwane, gdy do samochodu zbliża się kierowca lub po dotknięciu powierzchni klamki. Dynamicznie stylizowany tył wyróżniają między innymi animowane funkcje świateł, dzięki którym nowa Klasa S wygląda niepowtarzalnie zarówno w dzień, jak i po zmroku.

Światła z innowacyjną techniką cyfrową

Nowa Klasa S to pierwszy seryjny Mercedes-Benz z opcjonalnymi reflektorami DIGITAL LIGHT, które mogą rzutować na nawierzchnię drogi określone symbole (np. ostrzeżenie przed rozpoznanymi robotami drogowymi w postaci symbolu koparki), ostrzegawczo kierować punktowe światło na pieszych

wykrytych na poboczu drogi lub wspomagać poruszanie się wąskimi pasami w obszarach robót drogowych poprzez rzutowanie na nawierzchni odpowiednich krawędzi.

Każdy reflektor DIGITAL LIGHT dysponuje modulem świetlnym z trzema niezwykle mocnymi diodami LED, które są załamywane i kierowane przez 1,3 mln mikroluster. Rozdzielczość oświetlenia wynosi zatem ponad 2,6 mln pikseli na jeden samochód, co pozwala na bardzo precyzyjną dystrybucję światła. W rezultacie asystent świateł drogowych przy „wycinaniu” nadjeżdżających pojazdów lub znaków drogowych z wiązki światła działa ponad 100 razy precyzyjniej niż w przypadku reflektorów 84-pikselowych.

Dzięki technice LED nowa Klasa S robi również krok naprzód w dziedzinie oświetlenia wnętrza: Mercedes-Benz po raz pierwszy wprowadza tu interaktywne oświetlenie kabiny. Aktywne oświetlenie nastrojowe (opcja) jest teraz zintegrowane z systemami wspomagającymi i może wizualnie wzmocnić emitowane ostrzeżenia, a także wysyłać informacje zwrotne od systemów komfortu.

Aerodynamika: szeroko zakrojone symulacje przepływu powietrza już we wczesnej fazie rozwoju

Z wartością współczynnika powierza C_d – od 0,22 – Klasa S jest jednym z najbardziej aerodynamicznych samochodów świata, zwłaszcza w segmencie luksusowych limuzyn. Chociaż powierzchnia czołowa (A) nowej generacji modelu nieznacznie wzrosła, do 2,5 m², współczynnik oporu powietrza jest jeszcze mniejszy niż w poprzedniku. Iloczyn współczynnika C_d i powierzchni czołowej A wynosi 0,56 m², jest zatem o 200 cm² mniejszy niż w poprzedniku

po ostatniej modernizacji. Zabiegi aerodynamiczne wpływające na nadwozie, podwozie i demontowalne elementy zapewniają dobre wyniki zarówno w tunelu aerodynamicznym, jak i podczas rzeczywistej eksploatacji. Rozległe symulacje przepływu powietrza przeprowadzono już we wczesnej fazie rozwoju, korzystając z wysokowydajnych klastrów komputerowych.

Klasa S reprezentuje również dalsze ulepszenia w zakresie aeroakustyki. Już poprzednia generacja wyróżniała się bardzo wysokim poziomem komfortu akustycznego w kabinie – a nowy model jest jeszcze cichszy. Podstawę niespotykanego komfortu w zakresie hałasu i wibracji stanowi wysoka sztywność nadwozia, jednak o ostatecznych wynikach decydują też detale. Na przykład otwory na przewody w ścianie grodziowej mają podwójne uszczelki. Aby „wypracować” odpowiednie brzmienie silnika we wnętrzu – wyrafinowane i dyskretne, izolacja ściany grodziowej obejmuje też boczne sekcje słupków A oraz podłogę samochodu. Ponadto, po raz pierwszy w niektórych częściach karoserii Mercedes-Benz zastosował piankę akustyczną.

Układ napędowy: postęp w elektryfikacji, większa efektywność

Pierwsze warianty silnikowe nowej Klasy S to 6-cylindrowe rzędowe silniki benzynowe i wysokoprężne o różnych mocach. Wkrótce dołączy do nich jednostka V8 ze zintegrowanym rozrusznikoalternatorem (ISG) i 48-woltową instalacją elektryczną, a w 2021 r. pojawi się hybryda plug-in o zasięgu w trybie elektrycznym wynoszącym około 100 kilometrów.

Gama nowej Klasy S w chwili premiery:

		S 450 4MATIC	S 500 4MATIC	S 350 d	S 350 d 4MATIC	S 400 d 4MATIC
Przekładnia	automatyczna	9G-TRONIC				
Silnik (seria, układ i liczba cyl.,)		M 256, R6		OM 656, R6		
Pojemność skokowa	Ccm	2999	2999	2925	2925	2925
Moc maks.	kW/KM	270/367	320/435	210/286	210/286	243/330
przy	obr./min	5500-6100	5900-6100	3400-4600	3400-4600	3600-4200
Dodatkowa moc z EQ Boost	kW/KM	16/22	16/22	-	-	-
Maksymalny moment obrotowy	Nm	500	520	600	600	700
przy	obr./min	1600-4500	1800-5.500	1200-3200	1200-3200	1200-3200
Dodatkowy moment obr. z EQ Boost	Nm	250	250	-	-	-
Przyspieszenie 0-100 km/h	s	5,1	4,9	6,4	6,2	5,4
Prędkość maksymalna	km/h	250	250	250	250	250

• **Wartości zużycia paliwa według cyklu WLTP**

		S 450 4MATIC	S 500 4MATIC	S 350 d	S 350 d 4MATIC	S 400 d 4MATIC
Zużycie paliwa w cyklu łączonym WLTP	l/100 km	7,8-9,5	8,0-9,5	6,4-7,7	6,5-8,0	6,7-8,0
Emisje CO ₂ w cyklu łączonym WLTP	g/km	177-215	181-216	168-204	171-211	175-211

Nadwozie i ochrona w razie wypadku: nowe czołowe poduszki powietrzne dla pasażerów z tyłu

Inteligentna konstrukcja karoserii i innowacyjne rozwiązania potwierdzają wiodącą rolę Klasy S w zakresie bezpieczeństwa biernego. Nowa karoseria o hybrydowej konstrukcji, z ponad 50-procentowym udziałem aluminium, zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa w przypadku zderzenia, a jednocześnie wyróżnia się niską masą i wysoką sztywnością.

Jedną z największych innowacji jest czołowa poduszka powietrzna dla pasażerów z tyłu (opcja), znana z pojazdu eksperymentalnego ESF 2019. Za sprawą rurowej struktury rozwija się ona szczególnie delikatnie. Podczas silnych zderzeń czołowych tylna poduszka powietrzna może znacznie zmniejszyć obciążenia działające na głowy i szyje podróżujących na zewnętrznych tylnych siedzeniach (przy zapiętych pasach bezpieczeństwa). Podczas silnego uderzenia w bok między przednimi fotelami rozkłada się natomiast nowa centralna poduszka powietrzna, zmniejszająca ryzyko zetknięcia się głowy kierowcy i pasażera. Jej uruchomienie zależy od kierunku i siły uderzenia oraz, oczywiście, zajętości przednich foteli. Poduszka jest wbudowana w oparcie fotela kierowcy od środkowej strony pojazdu.

Zrównoważony rozwój: samochód bardziej przyjazny dla środowiska

W Klasie S zastosowano ponad 98 kg komponentów wykonanych z materiałów oszczędzających zasoby naturalne. Liczba elementów zawierających recyklaty wynosi obecnie 120 – to ponad dwukrotnie więcej niż w poprzedniku. Kolejne 40 kg to komponenty wytwarzane z surowców odnawialnych. Kwestia ochrony środowiska była mocno zakotwiczona w całym procesie rozwoju nowej Klasy S,

a jej aspekty uwzględniono już w fazie koncepcyjnej. Na przykład do produkcji wykładzin podłogowych używana jest teraz nić pochodząca z recyklingu (marki ECONYL®, wytwarzana z nylonu pochodzącego z odzysku, np. ze starych sieci rybnych i resztek tkanin). Proces recyklingu pozwala ograniczyć emisję CO₂ przy produkcji nowej nici. Pozwala także na utrzymanie materiałów w obiegu.

Do pobrania również wersja skrócona oraz informacje sprzedażowe.

Kontakt:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22

Mercedes-Benz AG w skrócie

Mercedes-Benz AG odpowiada za globalną działalność biznesową Mercedes-Benz Cars i Mercedes-Benz Vans, zatrudniając na całym świecie ponad 173 000 pracowników. Prezesem Zarządu Mercedes-Benz AG jest Ola Källenius. Firma koncentruje się na rozwoju, produkcji i sprzedaży samochodów osobowych i dostawczych oraz usług. Ponadto, dzięki swoim pionierskim innowacjom, aspiruje do miana lidera w dziedzinie łączności, zautomatyzowanej jazdy oraz alternatywnych układów napędowych. Gama produktów obejmuje markę Mercedes-Benz wraz z submarkami Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach i Mercedes me, a także markę smart oraz markę produktowo-technologiczną w segmencie elektromobilności – EQ. Mercedes-Benz AG jest jednym z największych producentów osobowych aut premium. W 2019 r. sprzedał blisko 2,4 miliona samochodów osobowych i ponad 438 tysięcy pojazdów dostawczych. W swoich dwóch segmentach biznesowych stale rozwija światową sieć produkcyjną, liczącą ponad 40 zakładów na czterech kontynentach, a jednocześnie przygotowuje się do spełnienia wymogów w zakresie elektromobilności. W tym samym czasie, na trzech kontynentach, firma buduje globalną sieć produkcji akumulatorów. Decydującą rolę w obu segmentach odgrywają działania zrównoważone. Dla Mercedes-Benz AG zrównoważony rozwój oznacza generowanie wartości trwałej dla wszystkich interesariuszy: klientów, pracowników, inwestorów, partnerów biznesowych oraz całego społeczeństwa. Podstawę stanowi tu zrównoważona strategia biznesowa Daimlera, w ramach której firma bierze odpowiedzialność za ekonomiczne, ekologiczne i społeczne skutki swojej działalności biznesowej z uwzględnieniem całego łańcucha wartości.