



Mercedes-Benz

Informacja prasowa

26 kwietnia 2023 r.

Pomost między światami – tradycją oraz cyfryzacją: nowy Mercedes-Benz Klasy E

- Sprzedaż w Europie rozpocznie się latem 2023 r.
- Połowa wszystkich wariantów dostępnych w Europie to hybrydy plug-in czwartej generacji
- Wciągające, interaktywne i inteligentne doświadczenie samochodowej rozrywki

Od ponad 75 lat Klasa E wyznacza standardy dla luksusowych limuzyn klasy średniej wyższej. W 2023 r. Mercedes-Benz otwiera kolejny rozdział w historii swoich biznesowych limuzyn: najnowsza Klasa E (seria 214) wytycza szlak dla przejścia od silnika spalinowego do napędu elektrycznego. Równocześnie nowa architektura elektroniki zapewnia wszechstronne cyfrowe doświadczenie użytkownika. Pierwsze egzemplarze Klasy E Limuzyna trafią do europejskich salonów jesienią 2023 r.

Klasyczne proporcje nadwozia

Nowa Klasa E ma proporcje klasycznej trójbryłowej limuzyny: krótki przedni nawis, długa pokrywa silnika, cofnięta kabina i proporcjonalny nawis z tyłu. Ostonę chłodnicy z reflektorami łączy błyszcząca powierzchnia przypominająca czarny panel – to nawiązanie do modeli Mercedes-EQ. Trójwymiarowa ostona chłodnicy może być progresywna albo klasyczna, w zależności od linii wyposażenia. Nowa Klasa E jest standardowo wyposażona w wysokowydajne reflektory LED. Opcjonalnie dostępne są reflektory DIGITAL LIGHT, bez lub z funkcją projekcji. Wszystkie warianty lamp wyróżnia charakterystyczna sygnatura świetlna, widoczna zarówno w świetle dziennym, jak i po zmroku. Typowo dla Mercedes-Benz światła do jazdy dziennej swoim kształtem przypominają brwi. Na pokrywie silnika znalazły się wyraziste przetłoczenia.

Widok z profilu szczególnie dobrze ukazuje harmonijne proporcje nowej Klasy E. Na życzenie nabywcy mogą zamówić zlicowane klamki drzwi, znane z luksusowych modeli Mercedes-Benz. Usportowiony charakter limuzyny podkreślają dwa osobne przetłamania płaszczyzn – tzw. linie charakterystyczne.

Do kluczowych elementów stylistycznych tylnego pasa należą dwuczęściowe lampy LED o specjalnym wzornictwie: motyw gwiazdy w obu modułach świetlnych zapewnia Klasie E niepowtarzalny wygląd w dzień i w nocy.

Mercedes-Benz Group AG | 70546 Stuttgart | telefon +49 7 11 17-0 | faks +49 7 11 17-2 22 44 | dialog@mercedes-benz.com | group.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart | Siedziba i Sąd Rejestrowy: Stuttgart, nr w Rej. Handl.: 19360

Prezes Rady Nadzorczej: Bernd Pischetsrieder

Zarząd: Ola Källenius, Prezes; Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Hubertus Troska, Harald Wilhelm

Więcej informacji na temat oficjalnego zużycia paliwa i oficjalnych wartości emisji CO₂ nowych samochodów osobowych można znaleźć w „Przewodniku po zużyciu paliwa, emisjach CO₂ i zużyciu energii elektrycznej” dla nowych samochodów osobowych, bezpłatnie dostępnym we wszystkich punktach sprzedaży

i od Deutsche Automobil Treuhand GmbH, pod adresem www.dat.de.



oraz Mercedes-Benz są zastrzeżonymi znakami towarowymi Mercedes-Benz Group AG (Stuttgart, Niemcy).

Bardzo dobre właściwości aerodynamiczne

Z wartością współczynnika oporu powietrza Cd od 0,2310 nowa Klasa E reprezentuje znakomity standard w swoim segmencie. Tym samym dorównuje wartości osiągniętej przez poprzedniczkę w chwili wprowadzenia jej na rynek. Powierzchnia czołowa A nowej Klasy E wynosi 0,236 m² i jest nieco większa niż poprzedniej generacji (0,234 m²).

Superekran MBUX Superscreen jako wizytówka wnętrza

Deska rozdzielcza zapewnia cyfrowe doświadczenie obsługi. Jeśli Klasa E jest wyposażona w opcjonalny wyświetlacz dla pasażera z przodu, rozległa szklana powierzchnia superekranu MBUX Superscreen rozciąga się aż do centralnego wyświetlacza. Osobny moduł stanowi zestaw wskaźników umieszczony w polu widzenia kierowcy. Egzemplarze bez wyświetlacza dla pasażera wyróżnia ozdobne wykończenie sięgające konsoli środkowej. Nad jego wklęsłą powierzchnią zdaje się unosić wizualnie odseparowany centralny ekran.

Przednia część panelu instrumentów jest rozświetlona listwą aktywnego nastrojowego (ambientowego) oświetlenia otoczenia, która biegnie od przedniej szyby przez drzwi, podkreślając imponującą przestrzeń. Pozornie swobodnie unoszący się panel obsługi w górnej części bocznych drzwi nawiązuje do szklanych powierzchni wyświetlaczy.

Konsola środkowa została zaprojektowana jako jednolita całość, która łączy się z dolną partią deski rozdzielczej. Pod trójwymiarowym elementem ozdobnym w przedniej części znajduje się schowek z uchwytami na pojemniki z napojami, a dalej zlokalizowano miękko wyściełany podłokietnik.

Kontury powierzchni siedziska i oparcia zdają się elegancko płynąć od wewnątrz na zewnątrz. Pionowe linie podążają za zewnętrznym kształtem, rozszerzając się ku górze.

Jeśli chodzi o przestronność, Klasa E należy do faworytów swojego segmentu. Kierowca ma o 5 mm więcej miejsca nad głową niż w poprzedniku. Pasażerowie z tyłu czerpią szczególne korzyści z powiększonego o 2 cm rozstawu osi: przestrzeń na kolana i maksymalna przestrzeń na nogi wzrosły, odpowiednio, o 10 i 17 mm. O 25 mm zwiększono szerokość wnętrza na wysokości łokci z tyłu – wartość 1519 mm to niemal poziom Klasy S. Pojemność bagażnika wynosi aż 540 litrów.

Połowa wariantów silnikowych to hybrydy typu plug-in

Dzięki systematycznej elektryfikacji i inteligentnemu downsizingowi najnowsza Klasa E wyznacza nowe standardy w zakresie efektywności. Połowa wszystkich wariantów to hybrydy plug-in czwartej generacji. Innymi słowy, trzy z sześciu wersji Klasy E łączą w sobie zalety samochodów z motorem spalinowym oraz elektrycznym.

Silniki spalinowe to cztero- i sześciocyldrowe jednostki z aktualnej modułowej rodziny silników Mercedes-Benz FAME (Family of Modular Engines). Gama napędowa odgrywa główną rolę w elastyczności międzynarodowej sieci produkcyjnej, z elektryfikacją dostosowaną do potrzeb.

Jako tzw. łagodne (miękkie) hybrydy zarówno motory wysokoprężne, jak i benzynowe korzystają nie tylko z turbodoładowania, ale i ze wsparcia zintegrowanego rozrusznikoalternatora (ISG). Dzięki nowemu akumulatorowi moc silnika elektrycznego wzrosła z 15 do 17 kW, a jego moment obrotowy, który przekłada się na dodatkową siłę napędową w ramach funkcji boost – do 205 Nm.

Gama nowej Klasy E w momencie wprowadzenia na rynek w Europie (silniki spalinowe/mild-hybrid):

		E 200	E 220 d	E 220 d 4MATIC
Pojemność skokowa	cm ³	1999	1993	1993
Moc maksymalna	kW/KM	150/204	145/197	145/197
przy	obr./min	5800	3600	3600
Dod. moc silnika elektr. (boost)	kW/KM	17/23	17/23	17/23
Maksymalny moment obrotowy	Nm	320	440	440
przy	obr./min	1800-4000	1800-2800	1800-2800
Dod. moment obr. (boost)	Nm	205	205	205
Zużycie paliwa w cyklu mieszanym (WLTP)	l/100 km	6,4-7,3	4,8-5,5	4,9-5,7
Emisje CO ₂ w cyklu mieszanym (WLTP)	g/km	144-166	125-143	130-149
Przyspieszenie 0-100 km/h	s	7,5	7,6	7,8
Prędkość maksymalna	km/h	240	238	234

Od chwili rynkowej premiery nowa generacja biznesowej limuzyny Mercedes-Benz będzie oferowana co najmniej z trzema hybrydowymi wariantami plug-in z napędem czwartej generacji. Za sprawą 129-konnego silnika elektrycznego i nawet ponad 100-kilometrowego zasięgu w trybie całkowicie elektrycznym w wielu przypadkach będą one mogły przez wiele dni poruszać się po drogach wyłącznie siłami prądu, bez użycia jednostki spalinowej. Wkrótce pojawią się kolejne hybrydy plug-in z silnikami wysokoprężnymi.

Gama nowej Klasy E w momencie wprowadzenia na rynek w Europie (hybrydy plug-in):

		E 300 e	E 300 e 4MATIC	E 400 e 4MATIC
Pojemność skokowa	cm ³	1999	1999	1999
Moc maks., silnik spalinowy	kW/KM	150/204	150/204	185/252
Maks. moment obrotowy, silnik spalinowy	Nm	320	320	400
Moc silnika elektrycznego	kW/KM	95/129	95/129	95/129
Moment obr. silnika elektr.	Nm	440	440	440
Moc systemowa	kW/KM	230/313	230/313	280/381
Systemowy moment obr.	Nm	550	550	650
Pojemność akumulatora	kWh	25,4	25,4	25,4
Prędkość maksymalna	km/h	236	234	250
Przyspieszenie 0-100 km/h	s	6,4	6,5	5,3
Zużycie paliwa w cyklu mieszanym, ważone (WLTP)	l/100 km	0,5-0,8	0,6-0,9	0,6-0,9
Zużycie energii elektrycznej w cyklu mieszanym, ważone (WLTP)	kWh/100 km	18,4-20,7	19,2-21,6	19,2-21,6
Emisje CO ₂ w cyklu mieszanym, ważone (WLTP)	g/km	12-18	14-20	14-20
Zasięg w trybie elektr. (EAER, cykl mieszany; WLTP)	km	97-115	95-109	95-109

Opcjonalnie dostępne zawieszenie AIRMATIC i skrętna tylna oś

Dynamiczne prowadzenie nowej Klasy E w istotnej mierze wynika z precyzyjnego prowadzenia przednich kół – to rezultat zastosowania czterowahaczowego zawieszenia. Zoptymalizowane wielowahaczowe zawieszenie tylnej osi (konstrukcja pięciowahaczowa) zapewnia doskonałą kontrolę nad kołami i znakomitą stabilność na prostej. Na obu osiach sprężyny i amortyzatory łączą się w pojedyncze kolumny – nie biorą udziału w zadaniach prowadzenia kół, dlatego zawieszenie z odpowiednią wrażliwością reaguje na zmieniający się stan nawierzchni. Ramy pomocnicze przedniej i tylnej osi izolują zawieszenie oraz nadwozie od wibracji i hałasów. Łagodne hybrydy są standardowo wyposażone w zawieszenie AGILITY CONTROL ze stalowymi sprężynami oraz systemem selektywnego tłumienia, które jest o 15 mm niższe niż w hybrydach plug-in.

Opcjonalnie nowa Klasa E jest dostępna z pakietem technologicznym, który obejmuje zawieszenie pneumatyczne AIRMATIC z bezstopniową regulacją tłumienia ADS+ oraz skrętną tylną oś. Zawieszenie AIRMATIC z kolumnami pneumatycznymi i adaptacyjnymi amortyzatorami ADS+ bardzo starannie tłumi wszelkie nierówności. Dodatkowo oferuje funkcję poziomowania, utrzymując stałą odległość od nawierzchni niezależnie od obciążenia pojazdu – a w razie potrzeby może też regulować prześwit.

Nowa Klasa E jest szczególnie zwrotna i stabilna dzięki opcjonalnej skrętnej tylnej osi, której towarzyszy bardziej bezpośrednie przełożenie układu kierowniczego osi przedniej. Kąt skrętu tylnych kół wynosi do 4,5 stopnia. Efekt: średnica zawracania mniejsza nawet o 90 cm (wersje 4MATIC; odmiany z napędem na tył: -80 cm).

Imponująca, wciągająca rozrywka

W Klasie E muzykę, gry i przesyłane strumieniowo treści można odbierać niemal wszystkimi zmysłami. Dzięki cyfrowym innowacjom jej wnętrza zapewnia nowy wymiar personalizacji i interakcji. Jednocześnie architektura elektroniczna bardziej bazuje na oprogramowaniu, a mniej na sprzęcie.

Za funkcje obliczeniowe wcześniej realizowane przez osobne domeny odpowiada teraz jeden procesor. Ekrany i system informacyjno-rozrywkowy MBUX współdzielą nowy, bardzo mocny centralny komputer pokładowy. Ta forma usieciowienia poprawia wydajność oraz szybkość strumieni danych.

Nowa Klasa E będzie oferowana z pakietem MBUX Entertainment Plus. Obejmuje on usługi Mercedes me connect i pakiet danych od zewnętrznego dostawcy. W zależności od rynku stosowany jest moduł komunikacyjny z technologią transmisji 5G. Standard telefonii komórkowej 5G umożliwia znacznie szybsze przesyłanie danych niż LTE/UMTS.

Cyfrowy klucz do samochodu dostępny na iPhone'a i Apple® Watcha

Cyfrowy klucz do samochodu sprawia, że do uruchomienia i zamknięcia Klasy E wystarczy mieć ze sobą kompatybilne urządzenie mobilne. To nie wszystko: za pośrednictwem różnych cyfrowych kanałów można udostępniać klucz członkom rodziny lub przyjaciołom. Właściciel ma przy tym wybór – przyznaje jedynie dostęp do samochodu lub zezwala na jego prowadzenie. Klasa E potrafi rozpoznawać kilku użytkowników jednocześnie, a cyfrowy klucz może być współużytkowany przez maksymalnie 16 osób. Na rynkach, na których dostępne są usługi Mercedes me connect, wstępna instalacja cyfrowego klucza stanowi element odpowiedniego pakietu KEYLESS-GO.

Muzyka staje się widzialna: wizualizacja dźwięku

Nowe aktywne nastrojowe (ambientowe) oświetlenie otoczenia z wizualizacją dźwięku sprawia, że podróżujący nową Klasą E odbierają muzykę nawet trzema zmysłami: fragmenty utworów i dźwięki z filmów lub aplikacji

mogą być słyszane (w razie potrzeby z technologią Dolby Atmos®), odczuwane (za pomocą rezonujących przetworników opcjonalnego systemu dźwięku przestrzennego Burmester® 4D), a teraz także „widziane”. Wizualizacja odbywa się za pomocą listwy świetlnej aktywnego nastrojowego (ambientowego) oświetlenia – to nowa opcja w Klasie E. Na przykład szybkie basowe sekwencje mogą powodować gwałtowne zmiany oświetlenia, a łagodne rytmy tworzą subtelnie łączące się świetlne krajobrazy.

Pasażer z przodu ma imponujące opcje rozrywki. Dostępny na życzenie dodatkowy wyświetlacz może prezentować dynamiczne treści, takie jak telewizja lub strumieniowo przesyłane wideo – nawet wtedy, gdy spogląda na niego kierowca. To efekt zastosowania zaawansowanej, bazującej na kamerze funkcji przetaczania obrazu, która w razie potrzeby zmniejsza jego jasność, a tym samym ryzyko rozproszenia uwagi kierowcy.

Nowe aplikacje zewnętrznych firm oraz kamera do selfie i wideo

Ekspersi ds. oprogramowania Mercedes-Benz opracowali nową warstwę kompatybilności, która umożliwi instalację aplikacji innych firm. W dniu premiery Klasy E na centralnym wyświetlaczu mogą być dostępne następujące aplikacje: platforma rozrywkowa TikTok, gra Angry Birds, aplikacja do wideokonferencji Webex i aplikacja biurowa Zoom, a także przeglądarka Vivaldi. Ponadto portal rozrywkowy ZYNC (opcja) oferuje strumieniowe przesyłanie wideo, treści na żądanie, interaktywne doświadczenia, lokalne programy wideo, sport, wiadomości, gry i wiele więcej – zarówno na centralnym ekranie, jak i na wyświetlaczu dla pasażera. Wszystko za pośrednictwem jednego interfejsu użytkownika.

Kolejną nowością jest kamera do selfie i wideo (część opcjonalnego superekranu MBUX SuperScreen) zamontowana u góry deski rozdzielczej. Podczas postoju kierowca może uczestniczyć w wideokonferencjach online m.in. za pośrednictwem aplikacji Webex, robić zdjęcia oraz nagrywać filmy. W późniejszym czasie funkcja ma być dostępna także dla pasażera z przodu.

System MBUX zapewnia jeszcze większy komfort obsługi. Inteligentne sterowanie głosowe można teraz aktywować bez hasła kluczowego „Hej Mercedes”. Gdy funkcja jest włączona, na wyświetlaczu pojawia się czerwony symbol mikrofonu. Oznacza to, że samochód jest gotowy i czeka na polecenia.

Dodatkowa wygoda na co dzień: rutynowe czynności

Mercedes-Benz pracuje nad tym, aby dzięki sztucznej inteligencji (AI) samochód uczył się, z których elementów wyposażenia z zakresu komfortu często korzystają podróżujący. W powtarzających się okolicznościach AI może później automatyzować ich aktywację. W chwili debiutu nowej Klasy E klienci będą mogli korzystać z szablonów takich rutynowych czynności lub samodzielnie tworzyć odpowiednie procedury, łącząc szereg funkcji oraz warunków uruchomienia. Przykład: „Włącz podgrzewanie fotela i ustaw oświetlenie wnętrza na ciepły, pomarańczowy odcień, jeśli temperatura w kabinie spadnie poniżej 12 stopni Celsjusza”.

Dla lepszego samopoczucia: kontrola komfortu ENERGIZING COMFORT i klimatyzacja automatyczna THERMOTRONIC z Digital Vent Control (opcje)

Kojące dźwięki, mobilizujący masaż, aktywujące światło – Mercedes-Benz oferuje kompleksowy program wellness z różnorodnie konfigurowanymi programami kontroli komfortu ENERGIZING COMFORT i indywidualnymi zaleceniami wirtualnego trenera ENERGIZING COACH. W Klasie E debiutuje nowa funkcja: program zapobiegający chorobie lokomocyjnej ENERGIZING COMFORT może pomóc dotkniętym nią pasażerom w złagodzeniu objawów. W perspektywie średniookresowej planowana jest funkcja biofeedbacku ENERGIZING COACH, która ma szansę ograniczyć uczucie stresu poprzez ćwiczenia oddechowe.

W przypadku automatycznej klimatyzacji THERMOTRONIC (opcja) dodatkowy komfort zapewnia nowa funkcja cyfrowego sterowania wentylacją – Digital Vent Control, która automatycznie dostosowuje pozycje przednich nawiewów do pożądanego scenariusza. Dysze można ustawiać również w tradycyjny sposób, czyli ręcznie.

Liczne systemy wspomagające

Bogate standardowe wyposażenie Klasy E z zakresu aktywnego bezpieczeństwa obejmuje m.in. Aktywnego asystenta odległości DISTRONIC (adaptacyjny tempomat), Asystenta uwagi ATTENTION ASSIST (monitorowanie zmęczenia), Aktywnego asystenta utrzymania pasa ruchu, Pakiet parkowania z kamerą cofania oraz Asystenta ograniczeń prędkości. Stan i aktywność poszczególnych systemów są prezentowane w pełnoekranowym widoku odpowiedniego trybu zestawu wskaźników.

Bazując na kamerze, ATTENTION ASSIST oferuje teraz ostrzeżenie o rozproszeniu uwagi kierowcy na trójwymiarowym zestawie wskaźników (opcja): jeśli wzrok kierowcy przez kilka sekund nie jest skupiony na drodze, system może ostrzec go akustycznie i wizualnie. Jeśli kierowca nadal nie zwróci uwagi na sytuację na drodze, nastąpi drugie ostrzeżenie, a w kabinie rozlegnie się ciągły sygnał ostrzegawczy. Gdy kierowca dalej nie będzie reagować, system może zainicjować awaryjne zatrzymanie pojazdu.

Opcjonalny Pakiet wspomagania bezpieczeństwa jazdy Plus obejmuje m.in. Aktywnego asystenta układu kierowniczego, który pomaga w utrzymaniu pasa ruchu. Klasa E może teraz automatycznie uruchamiać się ponownie po dłuższym postoju nie tylko w korkach na drogach szybkiego ruchu, ale także w ruchu miejskim i na drogach pozamiejskich. Kolejna nowość: jeśli asystent nie jest już aktywny, ponieważ oznaczenia pasów ruchu są zbyt słabo widoczne, zasygnalizuje to kierowcy wibracjami kierownicy.

Wyrafinowana koncepcja nadwozia i skoordynowane systemy bezpieczeństwa

Koncepcja bezpieczeństwa Klasy E bazuje na nadwoziu ze szczególnie sztywną kabiną pasażerską i specjalnie odkształcającymi się strukturami zderzeniowymi. Odpowiednio przystosowano do tego systemy ochronne, m.in. pasy bezpieczeństwa oraz poduszki powietrzne. W razie wypadku można je aktywować w taki sposób, aby ich działanie było adekwatne do sytuacji.

Oprócz poduszek powietrznych dla kierowcy i pasażera z przodu standardem jest poduszka kolanowa po stronie kierowcy. Podczas poważnego zderzenia czołowego może ona chronić nogi przed kontaktem z kolumną kierownicy lub deską rozdzielczą. Standardowe kurtyny powietrzne są w stanie zmniejszyć ryzyko uderzenia głową w boczną szybę lub kontaktu z okolicznymi przedmiotami. Kurtyny po obu stronach mogą zostać aktywowane w przypadku wykrycia dachowania. W razie silnego uderzenia w bok boczne poduszki powietrzne mogą chronić nie tylko głowę, ale i oślaniać klatkę piersiową – także na zewnętrznych tylnych siedzeniach (opcja).

Ponadto, w zależności od kraju, Klasę E wyposażono w centralną poduszkę powietrzną. Standardem dla wszystkich siedzeń zewnętrznych są pirotechniczne napinacze pasów i ograniczniki siły napięcia.

Materiały oszczędzające zasoby

Liczne komponenty Klasy E są częściowo wykonane z materiałów oszczędzających zasoby (recyklaty i surowce odnawialne). Podstawowe fotele mają tapicerkę, która łączy niebarwioną wełnę alpaki oraz materiał pochodzący z recyklingu. W piance siedzeń po raz pierwszy zastosowano certyfikowane surowce z recyklingu, zgodnie z podejściem bilansu materiałowego. Ich właściwości nie odbiegają od surowców produkowanych z ropy naftowej. Pozwala to zmniejszyć zapotrzebowanie na zasoby kopalne przy zachowaniu jakości produktu.

Produkcja w zakładzie w Sindelfingen z neutralnym bilansem CO₂

Od 2022 r. produkcja we wszystkich fabrykach Mercedes-Benz na całym świecie odbywa się z neutralnym bilansem emisji CO₂. Pozyskiwana z zewnątrz energia elektryczna pochodzi wyłącznie ze źródeł odnawialnych, a zatem jest generowana bezemisyjnie. Ponadto firma dąży do zwiększenia produkcji energii odnawialnej we własnych lokalizacjach. Do końca 2024 r. w całej lokalizacji Sindelfingen realizowane będą inwestycje w dalszą rozbudowę fotowoltaiki. Kolejnym celem fabryki jest systematyczne zmniejszanie zużycia wody i ilości wytwarzanych odpadów.

Klasa E – wieloletnia historia sukcesu

Od 1946 r. Mercedes-Benz wyprodukował ponad 16 milionów samochodów klasy średniej wyższej. Dziedzictwo Klasy E sięga jednak samych początków marki. Firmy, z których później powstał Mercedes-Benz, wprowadziły na rynek pojazdy podobnego formatu już na początku XX wieku.

Kiedy producent wznowił działalność po drugiej wojnie światowej, do oferty wrócił wprowadzony w 1936 r. model 170 V (W 136). Nowe rozwiązania otrzymał model 180 (W 120) z 1953 r., tzw. Ponton, wyposażony w nadwozie samonośne. W 1961 r. pojawiły się czterocyldrowe wersje „Skrzydłaka” (W 110). W 1968 r. nastąpił kolejny ważny krok – zadebiutował Mercedes „Stroke/8” (W 114/115). Jeszcze większe sukcesy świętowała kolejna seria modelowa – 123, pokazana w 1976 r.

Po raz pierwszy nazwę „Klasa E” nosiła seria 124, produkowana w latach 1984-1995. Nową nomenklaturę wprowadzono w połowie 1993 r. Podwójne reflektory i innowacyjna technologia były wizytówką serii 210, zaprezentowanej w 1995 r. Na początku 2002 r. zadebiutowała Klasa E serii 211, a w 2009 r. pojawiła się Klasa E 212 (Limuzyna i Kombi) oraz 207 (Kabriolet i Coupé). W 2016 r. Mercedes-Benz przedstawił Klasę E serii 213, od 2017 r. po raz pierwszy dostępną również w wersji All-Terrain. Ponadto oferowane są warianty Coupé i Kabriolet serii 238.

Kontakt dla mediów:

Tomasz Mucha, tel. +48 22 312 72 22, e-mail: tomasz.mucha@mercedes-benz.com

Najważniejsze informacje o Mercedes-Benz AG

Mercedes-Benz Group AG jest jedną z odnoszących największe sukcesy firm motoryzacyjnych na świecie. Dzięki Mercedes-Benz AG grupa jest jednym z wiodących światowych dostawców wysokiej klasy samochodów osobowych i aut dostawczych z segmentu premium. Mercedes-Benz Mobility AG oferuje finansowanie, leasing, subskrypcję oraz wynajem pojazdów, zarządzanie flotą, cyfrowe usługi ładowania i płatności, pośrednictwo ubezpieczeniowe, a także innowacyjne usługi z zakresu mobilności. Założyciele firmy, Gottlieb Daimler i Carl Benz, przeszli do historii, gdy w 1886 r. wynaleźli samochód. Mercedes-Benz – jako pionier samochodowej inżynierii – postrzega kształtowanie przyszłości mobilności w bezpieczny i zrównoważony sposób zarówno jako swoją motywację, jak i obowiązek. Firma koncentruje się zatem na innowacyjnych i ekologicznych rozwiązaniach technicznych oraz technologiach, jak również na budowie bezpiecznych, doskonałych pojazdów, urzekających i inspirujących. Mercedes-Benz nadal systematycznie inwestuje w rozwój efektywnych układów napędowych i wyznacza kurs na całkowicie elektryczną przyszłość: marka spod znaku trójramiennej gwiazdy dąży do tego, by do 2030 r., o ile pozwolą na to warunki rynkowe, przejść na napędy w pełni elektryczne. Przechodząc od priorytetu prądu do koncepcji „tylko prąd”, wiodący na świecie koncern motoryzacyjny przyspiesza swój rozwój w kierunku całkowicie elektrycznej, opartej na oprogramowaniu przyszłości. Jego wysiłki koncentrują się również na inteligentnej łączności pojazdów, autonomicznej jeździe i nowych koncepcjach mobilności. Mercedes-Benz traktuje to bowiem jako swoją aspirację oraz zobowiązanie do wywiązywania się z odpowiedzialności wobec społeczeństwa i środowiska. Firma sprzedaje swoje pojazdy i świadczy usługi niemal we wszystkich krajach świata, a jej zakłady produkcyjne znajdują się w Europie, Ameryce Północnej i Łacińskiej, Azji oraz Afryce. Oprócz Mercedes-Benz, najcenniejszej luksusowej marki motoryzacyjnej na świecie (źródło: badanie Interbrand, 3.11.2022 r.), portfolio obejmuje marki: Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes-EQ i Mercedes me, a także marki Mercedes-Benz Mobility: Mercedes-Benz Bank, Mercedes-Benz Financial Services oraz Athlon. Spółka jest notowana na giełdach we Frankfurcie i Stuttgarcie (symbol MBG). W 2022 r. grupa zatrudniła około 170 000 pracowników i sprzedała około 2,5 miliona pojazdów. Jej przychody wyniosły 150,0 mld euro, a EBIT – 20,5 mld euro.