

革新の 125 年

「発明への情熱は決して消えることはない」— ベンツ・パテントモトールヴァーゲンから 自動車の再発明まで

カール・ベンツがベルリンで独自に開発した 3 輪自動車の特許を申請したのは、1886 年。以後、この日は自動車が正式に誕生した日とされ、2011 年 1 月 29 日に 125 周年を迎えます。カール・ベンツが自動車を発明したのと同じ時期に、ゴットリーブ・ダイムラーは世界で初めての 4 輪自動車を製作していました。現在のダイムラー社との中核ブランドであり世界的な成功を収めているメルセデス・ベンツの創始者である 2 人は、このようにして互いに独自に開発を進めながら、今日のすべての乗用車やトラック、バスの土台を築き上げたのです。自動車を発明したメルセデス・ベンツはそれ以来 125 年にわたって、駆動技術から快適性や安全性、そしてデザインに至るすべての分野において、他のいかなる自動車メーカーよりも多様かつ長年にわたり自動車の開発を続けてきました。

革新は自動車メーカーにとって常に成功へのカギでしたが、これからはそのことがさらに重要な意味を持つこととなります。新しいアイデアを追い求める勇気がなければ自動車はこの世に存在しなかったでしょうし、革新がなければ進化もなかったでしょう。メルセデス・ベンツは自動車を発明したブランドとして、自動車という輸送形態の開発において常に前向きで精力的な活動を続けて来ました。例えば、カール・ベンツとゴットリーブ・ダイムラーがそれぞれ「パテントモトールヴァーゲン」と「モトキャリッジ」を発表した 1886 年以降、8 万件を超える特許申請によって技術的先進性を繰り返し実証してきました。世界初の自動車であるベンツ・パテントモトールヴァーゲンは開拓者精神のシンボルとしてきわめて大きな存在です。当時、最高レベルの技術で開発されたこの 3 輪自動車は、モビリティの新時代の幕開けをひと目で感じさせてくれるものでした。ダイムラーのモトキャリッジは 4 つの車輪を持つ初めての自動車でした。

この 2 台は、新しい章は常にメルセデス・ベンツによって加えられるという、サクセスストーリーの幕開けとなりました。当初「将来性なし」と評価された「馬なし馬車」は、後にメルセデス・ベンツとなる自動車メーカーが繰り返し生み出した画期的な発明の原点であり、「馬なし馬車」は個人の自由の象徴にまで進化しただけでなく、経済にとっても非常に影響力のある存在となったのです。世界初のバス、世界初のトラックとともに、メルセデス・ベンツの最も重要な革新には、1900 年 2 月に発表した世界初の現代的な乗用車、メルセデス 35 PS が挙げられます。

メルセデス 35 PS: 現代の乗用車すべての原型

世紀の変わり目に発表された、すべての現代的な乗用車の原型であるメルセデス 35 PS は、それまでの腰高な「エンジン付き馬車」から現代的な意味での「自動車」への移行をはっきりと示す、根本的に新しい、その後の自動車の一般的な設計概念を明確に定義づけたクルマとなりました。革新技術として決定的に重要な要素は、ロングホイールベース、ワイドなトレッド、低重心、横に寝かせたステアリングコラムでした。こうした改良点は、メルセデスで初めて実現したもので、快適で安全な運転のための基礎を作り上げることになりました。

メルセデス 35 PS のその他の特徴としては、長い車体と、フロントエンドに有機的に一体化したハニカム構造のラジエターが挙げられます。このラジエターは、それまでは一般的に解決が困難とされていたエンジン冷却の問題を最終的に解決するものでした。ラジエターがメルセデスブランドを象徴する特徴の 1 つとなっていくのはまだ後のことです。パワフルな 4 気筒エンジンは、クランクケースを軽合金製とすることで今日まで続く軽量化設計の模範となるものであり、フレームの低い部分にマウントされていました。さらに、排気バルブをカムシャフトが制御することで、動作の滑らかさ、アイドルの安定性、加速を大幅に改善していました。「エンジンはフロントに、駆動力はリアホイールに」というレイアウトの原則はその後、長期にわたり、一般的なドライブレイアウトとして定着することになります。

最初のメルセデス — 今日の自動車の先駆け

「35 PS」はメルセデスというブランド名を冠した初めてのモデルで、世界初の現代的な自動車として歴史にその名を残しています。この革新的なコンセプトのコピーを試みたメーカーは他にも多くありましたが、メルセデスがあらゆる面でそれらのクルマを上回っていることが認められました。このようにして、メルセデス・ベンツはその初期から技術と設計開発におけるリーダーとして名声を構築してきたのです。

革新の精神 — 自動車開発を支える原動力

設計に対する創造性を備えたメルセデス・ベンツは、個人のモビリティコンセプトを常に再構築すること、自動車利用の新しい分野を開拓することを目指して次々と生み出す新しいアイデアによって、自動車の進化を促進することに成功してきました。その革新の力は、メルセデス・ベンツをユニークで多様な製品ラインアップを擁する自動車メーカーへと発展させてきました。今日では、A クラスなどのコンパクトカーから S クラスなどの高級セダン、スプリンターなどのバン、シターロなどのバス、アクトロスなどの大型トラックまでさまざまなモデルが、スリーポイントド・スターを持つブランドの下で販売されています。また、スマートブランドもこのラインアップを補完しており、多くの人にとって都市を気軽に移動するのに最適なクルマ、スマートフォーツーを販売しています。今日のスマートフォーツーは、1980 年代初めに

発表されたメルセデス・ベンツのスタディモデル"short-distance transport vehicle" (短距離輸送車両)にまで、その起源を遡ることができます。この 2 シーターのコンセプトモデルを出発点として 2 通りの開発が同時進行し、1990 年代にメルセデス・ベンツ初のコンパクトカー、A クラス、そしてスマート シティクーペ(今日のスマート フォーツーの前身)として結実しました。

メルセデス・ベンツは個人のモビリティの新しいコンセプトの最先端に立ち続け、革新的な市場セグメントも切り開いてきました。例えば 1996 年に発表した SLK は、初めてのコンパクトプレミアムロードスターです。その 1 年後には、伝説の G クラスとユニモグの 4 輪駆動技術から得た経験を生かして開発した初めてのプレミアム SUV、M クラスを発表しました。直近の例では、2004 年に発売した CLS が 4 ドア・クーペというセグメントを確立しました。さらに、メルセデスモデルに搭載して初めて市場に導入した革新技術の数々は、自動車を発明したメルセデス・ベンツが、駆動技術から安全性や快適性、デザインに至るまで、自動車の開発をさらに進めるためのすべての重要な要素において、常にリーダーの役割を果たしてきたことを示しています。

メルセデス・ベンツのエンジン技術: あらゆる分野における推進力

メルセデス・ベンツは 125 年の間、エンジン技術における先駆者であり続けてきました。高速型のガソリンエンジンは、まさにその名前のおり自動車の発明の背後にある「推進力」でした。1898 年に発表されたダイムラー 8 PS "Phaeton" (フェートン)は、4 気筒エンジンを搭載した初めての市販車でした。1923 年、ベンツはディーゼルエンジンを搭載した初めてのトラックを発売しました。また時代の流れを作り出した、もう 1 つのメルセデスの革新は、1936 年に導入した乗用車での使用に適したディーゼルエンジンです。これを搭載した世界初の量産ディーゼル乗用車がメルセデス・ベンツ 260 D です。

それ以降長年にわたり、メルセデス・ベンツはディーゼルエンジンの開発において、歴史的に重要な技術革新を幾度となく実現してきました。ターボチャージャーを搭載したコモンレールディーゼル (CDI) など、数多くの革新的な技術は、出力やトルクの向上に加え、燃費と排出ガスの低減を実現しました。今日、メルセデス・ベンツブランドは、静粛で、高トルク、高効率の CDI エンジンを搭載したさまざまなモデルを市場のすべてのセグメントで販売しています。これらのエンジンは 1936 年の先駆的なディーゼルエンジンに比べ、10 分の 1 の燃料消費量で同じエンジン出力を発揮することができます。

BlueTEC: ディーゼルエンジンの排出ガスを最新ガソリンエンジン並にクリーンに

メルセデス・ベンツはさらに、ディーゼルエンジンの排出ガス、特に窒素酸化物 (NOx) を効果的に削減する技術、BlueTEC を開発しました。排出ガスに含まれる NOx の最大 90% が無害な窒素と水に変換され、最新のガソリンエンジン並にクリーンなディーゼルエンジンが実現しました。メルセデス・ベンツは BlueTEC を搭載した乗用車を 2006 年から販売しており、現在、E クラスと S クラス、そして GL クラス、R クラス、M クラスといった SUV に展開しています。

BlueTEC は当初、メルセデス・ベンツの商用車用に開発したもので、2005 年にメルセデスのトラックモデルに初めて搭載した後、乗用車用に適合させました。この BlueTEC はメルセデス・ベンツの長所の 1 つ、社内での分野横断的な技術移転の例を端的に示したもので、このような技術移転によって、お客様に多大なメリットをもたらす革新技術の、製品ラインアップ全体へのすばやく系統的な導入が促進されることとなります。

将来性の高い、最新のメルセデス・ベンツエンジン

ラグジュアリークラスで初めて走行 100km 当たり 5 リッター台の燃費を実現した S 250 CDI BlueEFFICIENCY。2010 年に発売されたこのモデルによって、内燃エンジンの将来性はさらに確かなものになりました。S クラスの 60 年以上に及ぶ輝かしい歴史の中で初めての 4 気筒エンジンとなる、このきわめて効率の高いツインターボディーゼルは、NEDC (新欧州走行サイクル) 燃費 5.7 リッター/100km (≒17.5 リッター/km) を実現しています。S 250 CDI BlueEFFICIENCY は、CO₂ 排出量 149g/km と、このクラスで 150g/km を切った初めてのモデルです。

最初の過給エンジンから最新の直噴ガソリンエンジンまで

自動車の発明者としてのメルセデス・ベンツは、ガソリンエンジンの開発においても重要な役割を果たしてきました。1920 年代初頭、ダイムラー・モトーレン・ゲゼルシャフトは、元来航空機エンジン用に開発された機械式スーパーチャージャーを自動車用に適合させて実用化しました。スーパーチャージャーの搭載により、メルセデス 6/25 PS と 10/40 PS の各モデルは、当時の競合する自然吸気モデルと比べ、大幅な出力の向上と効率の改善を果たしました。

メルセデス・ベンツは 1954 年、初めての量産 4 ストローク直噴ガソリンエンジンを伝説的スポーツカー、300 SL に搭載しました。当時、特に出力向上に寄与した直噴技術は、今日ではメルセデスの開発陣により他の手法とともに効率の向上のために使用されています。つまり、出力の向上とともに、燃費の大幅な低減のために用いられています。

現在の、そして未来の内燃エンジンに対するメルセデス・ベンツの戦略は、ガソリンエンジンとディーゼルエンジンの両方に直噴技術を使用しながら、ダウンサイジング、ターボ過給、可変バルブタイミングなどの技術を着実に応用していくことです。そして、2009年秋の新開発 4 気筒直噴ターボガソリンエンジンの E クラスへの採用を皮切りに、メルセデス・ベンツは 4 気筒から 8 気筒エンジン、そして該当するすべてのモデルシリーズでこの戦略を実行に移しました。その結果、高出力に加え、低燃費と低 CO₂ 排出を実現するモデルが生まれることとなります。

BlueDIRECT: ガソリンエンジンの燃費をディーゼル並に

高効率、S クラス、CL クラス、新型 CLS クラスに 2010 年から搭載された新世代 6 気筒および 8 気筒エンジンの共通の特徴です。各エンジンは先代と比較して、出力とトルクが向上しているにもかかわらず、燃費は、例えば新型 CLS の場合、最大で 25% 低減されています。これは燃費に関して、メルセデスの最新 BlueDIRECT 直噴ガソリンエンジンが、競合するディーゼルエンジンにさらに近づいたということを示しています。効率の向上には、ECO スタート/ストップ機能 (アイドリングストップ機能) をはじめとする、目的を明確に絞った BlueEFFICIENCY の一連の技術も貢献しています。ECO スタート/ストップ機能はすでに多くのモデルで標準装備となり、2011 年中頃までにはメルセデス・ベンツの製品ラインアップ全般にわたり、50 を超えるモデルに採用が予定されています。

代替駆動技術の先駆者

メルセデス・ベンツは、代替駆動技術の分野でもいち早く開発を開始しました。実に 1906 年、メルセデスは乗用車、トラック、バス、消防車にバッテリー電気駆動やハイブリッド駆動ユニットを初めて搭載しました。1970 年代に入り、電気駆動/ハイブリッド駆動ユニットの開発が復活し、積極的に推進されました。

こうした独自の豊富な経験に基づき、メルセデス・ベンツは最終的に排出ガスゼロのモビリティを実現するための代替駆動ユニットを搭載する一連の最新モデルを導入してきました。

そのうちの 1 つ、2009 年に発表されたラグジュアリーセダン、S 400 HYBRID は、欧州メーカーによる初のハイブリッド乗用車であり、先進のリチウムイオンバッテリーを採用した初めての量産ハイブリッドでもあります。その後、メルセデス・ベンツは、バッテリー電気駆動ユニットを搭載した A クラス E-CELL および商用車 VITO E-CELL バン、燃料電池を搭載した B クラス F-CELL といった最新鋭の電気自動車 3 モデルを次々に発表しました。電気自動車ラインアップには、さらにスマートフォーツー電気自動車も加わります。このクルマは、市街地のモビリティにおいて走行による排出ガスをゼロとした革命的な新開発として歓迎されています。

安全性: 今日の自動車のすべてにメルセデス・ベンツのエッセンスがある

自動車の安全性の開発において、メルセデス・ベンツほどの投資を行っているメーカーは世界でも例がありません。過去 70 年間、メルセデス・ベンツの安全性を担当する技術チームは、事故の原因を系統的に分析し、事故による被害を軽減し、事故を回避するための努力を行ってきました。2009 年は、安全開発を始めてから 70 周年、乗員を守る堅固なキャビンが開発されてから 50 周年、事故調査が開始されてから 40 周年と、3 つもの節目が重なり、メルセデスの広範囲に渡る取り組みがあらためて示される年となりました。

パッシブセーフティの面では、事故の際に乗員に最大限の保護が行われることを最も重視しています。その 1 つの例は、1951 年にメルセデス・ベンツが特許を取得し、1959 年に 220 S と 220 SE "Fintail models" (フィンテールモデル) で初めて量産車に採用した、クラッシュブルブーンを持つ強固なキャビンです。シートベルトと SRS エアバッグも、実際の危険性に対する創造的な安全装備としてメルセデス・ベンツが初めて量産化した革新技术の代表例です。今日ではいずれも、あらゆるドライバーの常識となっている技術です。これが、今日の自動車のすべてにメルセデス・ベンツのエッセンスが入っていると言えるゆえんです。

事故被害の軽減と事故回避

アクティブセーフティは、走行中の事故をなくすという目標を達成するための取り組みの中核となるものです。このことから、メルセデス・ベンツは事故被害の程度を軽減したり、事故の発生を防止したりできる、さまざまな革新技术を開発してきました。電子的に制御される ABS と ESP[®] はメルセデス・ベンツの開発技術であり、事故の発生を回避することに大きく貢献しました。こうした安全システムが今日ではほぼすべての乗用車に標準装備となっていることは言うまでもありません。1978 年、ABS (アンチロック・ブレーキング・システム) が 116 シリーズの S クラスに採用され、その後 1981 年には、SRS エアバッグが 126 シリーズの S クラスに導入されました。メルセデス・ベンツは 1995 年、ESP[®] (エレクトロニック・スタビリティ・プログラム) を 140 シリーズの S クラス・クーペに初めて搭載し、その後徐々にすべてのモデルシリーズに導入していきました。

メルセデス・ベンツは、1 つのシステムにアクティブセーフティとパッシブセーフティ機能を統合し、乗員に対する保護レベルを大幅に向上させることに成功した世界初の自動車メーカーです。2002 年の PRE-SAFE[®] の導入は、自動車の安全性の歴史に新たな 1 ページを開いたのです。メルセデス・ベンツでは、事故で実際に発生する状況と自社で行っている事故調査活動による調査結果に基づいて、安全技術の開発を体系的に行っています。アクティブブラインドスポットアシストまたはアテンションアシストなどの革新的なシステムは、車線変更や運転者の疲れなどの典型的な事故原因に対処するものです。

メルセデス・ベンツの安全技術史に残る主な出来事

- 1939 年 — 乗用車のための安全開発の始まり
- 1959 年 — 世界初の安全ボディ
- 1969 年 — メルセデス・ベンツ事故調査部の創設
- 1978 年 — 電子制御 ABS (アンチロック・ブレーキング・システム)
- 1980 年 — 火薬式 SRS エアバッグ、シートベルトテンショナー
- 1989 年 — 自動で上昇するロールオーバーバー
- 1995 年 — ESP[®] (エレクトロニック・スタビリティ・プログラム)
- 1996 年 — BAS (ブレーキアシスト)
- 1998 年 — ディストロニック (アダプティブクルーズコントロール)
- 1999 年 — ABC (アクティブ・ボディ・コントロール)、タイヤ空気圧警告システム
- 2002 年 — PRE-SAFE[®] 予見的乗員保護システム
- 2003 年 — アクティブライトシステム
- 2005 年 — ディストロニック・プラス、BAS プラス、ナイトビューアシスト
- 2006 年 — PRE-SAFE[®] ブレーキ、インテリジェントライトシステム
- 2009 年 — スピードリミットアシスト、レーンキーピングアシスト、ブラインドスポットアシスト、アテンションアシスト (眠気検知機能)
- 2010 年 — アクティブレーンキーピングアシスト、アクティブブラインドスポットアシスト、LED 高性能ヘッドライト

乗り心地: メルセデス・ベンツ伝統の長所

乗り心地はメルセデス・ベンツ伝統の長所です。ワイドトレッド、ロングホイールベース、最適にチューニングされたシャーシシステム。これらをベースに 1 世紀以上にわたりメルセデス・ベンツは、長距離走行時の快適性という基準を守ってきました。1931 年にはすでに、メルセデス・ベンツは 170 モデルによって、シャーシ技術の面で重要な革新を果たしました。170 モデルは 4 輪独立懸架サスペンション「スイングアクスル」を採用した初めての量産乗用車でした。まったく新しい走行感覚をもた

らしたこのサスペンションは、路面凹凸の吸収性能が高く、ロードノイズだけでなく、タイヤの振動も低減する技術でした。

その後もこの分野の先駆者であり続けたメルセデス・ベンツは、シングルジョイントスイングアクスル(1954年)、ダイアゴナルスイングアクスル(1968年)など、その後の方向性を決める新しい技術を次々と世に送り出しました。いずれも、走行安全性の改善と乗り心地の大幅な向上を両立した技術でした。また1961年には、ラグジュアリーセダンの300 SEに初めてエアサスペンションシステムを採用することで、新たなベンチマークを設定しました。1982年の終わりには、新しいコンパクトクラスの190シリーズに採用したマルチリンク式リアサスペンションが技術的に大きな反響を呼びました。この革命的なシステムは、左右ホイールに対し5本のリンクを立体的に配置することで、個別に懸架されたリアホイールの最適な動きを可能にしていました。マルチリンク式リアサスペンションはその後、メルセデス・ベンツの後輪駆動のセダン、クーペ、カブリオレ、スポーツカーすべてに採用され、多くのメーカーによって模倣されてきました。

Page 8

AIR マティック：運転の楽しさをさらに高めるエアサスペンション

1998年、Sクラスにもう1つの革新技术が登場します。それが、コイルスプリングとガス封入式ショックアブソーバーを持つ従来のスプリング/ダンパーシステムに代わり採用された、エアサスペンションとADS(アダプティブ・ダンピング・システム)から成る電子制御のAIR マティック(アダプティブ・インテリジェント・ライド・コントロール)です。AIR マティックの機能として、路面状況、走行スタイル、積載状況に応じて、各ホイールが独立して自動的に車高調整されるため、卓越した乗り心地が確保されます。

最近のメルセデス・ベンツの革新技术の中でも代表的なものにABC(アクティブ・ボディ・コントロール)があります。これは1991年にリサーチカーのC 112に搭載されて発表となり、その後1999年にCLクラス・クーペに採用された世界初のアクティブコントロールサスペンションシステムです。このシステムは、コーナリング時のバウンスやローリングまたは制動時のピッチング挙動などによって引き起こされるボディ振動を軽減するものです。ADVANCED AGILITYパッケージは2007年、新型Cクラスに初めて採用された装備です。このパッケージは、「スポーツ」と「コンフォート」の2つのシフトモードを持ち、これらのシフトモードに、各ホイールのショックアブソーバーの電子制御連続可変機構を組み入れています。

PRE-SCAN: 4つのホイールに組み込まれた「空飛ぶ絨毯」

同じく 2007 年、メルセデス・ベンツは革命的な PRE-SCAN シャーシを発表しました。これは F700 リサーチカーに搭載されたもので、システムが事前に路面状況を認識することで、路面の凹凸にきわめて敏感に反応し、従来のシャーシと比較してより効果的な補正動作を行います。これにより、F700 はいわゆる「空飛ぶ絨毯」ともいえる乗心地を得ることにほぼ成功しました。PRE-SCAN シャーシでは、ヘッドライトに組み込まれた 2 個のレーザーセンサーを「目」として使用しています。

2010 年秋発表の MAGIC BODY CONTROL シャーシは、まさに文字通り「先を見つめる」先進システムです。ウインドスクリーンのルームミラー上方に取り付けられた高感度ステレオカメラが左右の視点から前方路面を「監視」し、より詳細に路面の凹凸を認識します。高速の車載コンピュータがデータをすべてリアルタイムで処理することで、アクティブに機能する ABC シャーシを制御し、各ホイールのサスペンションセッティングを独立して調整します。このシステムにより、現在の標準的なシャーシと比較して、ボディの動きの大部分を補正することが可能となりました。

操作の快適性: インテリジェントなシステムでドライバーの生理的負担を軽減

車両操作に関して最大限の簡単さと直感性を追求するという原則は、メルセデスブランド創設時代から貫かれています。1902 年に「メルセデス・シンプレックス」という名称で登場した新型メルセデスモデルは、すでに容易な車両操作という面での先進性を訴求していました。メルセデス・ベンツでは、最高の快適性とは運転の楽しさや高品質な機能・装備をはるかに超えるものです。快適性を実現するための対策はすべて、ドライバーの体調を改善し、走行時のストレスを確実に緩和することを意図しており、そのためにさまざまな個別の対策を入念に組み合わせています。操作の快適性、人間工学、空調、低い騒音レベル、ハンドリング特性、その他の多数の要因は、ハンドルを握るドライバーの体調に影響を与え、その結果、交通状況を把握する能力に影響します。結局、ドライバーがリラックスしていなければ、安全運転はできません。

メルセデス・ベンツではこの「生理学的な快適感」と呼ばれる複雑なテーマについての研究を長年続けており、その成果を一貫して応用することで、量産車の改良を行っています。その結果、メルセデスを運転するドライバーは長時間体調が良好で、高い集中力を保つことができるということが分かっています。この分野で達成された進化の代表例は、入念に開発された、直感的に操作できる操作・表示コンセプトや高度な運転支援システムです。これらにより、自動車はドライバーとともに考えるパートナーとなっています。

メルセデス・ベンツのデザイン:

伝統と未来志向の相乗効果により進化するデザイン手法

デザインは、メルセデス・ベンツでは、ブランドの伝統への意識と将来へ向けた姿勢が相互に作用することで進化しています。1909年に発表された“ブリッツェン・ベンツ”は、自動車デザインの美的要素に決定的な影響を与えました。この記録破りのレーシングカーの革新的なデザイン手法は、空気力学的な研究成果に基づいた初めてのもので、この上ない活力を感じさせるものだったためです。 Page 10

1920年代、メルセデス・ベンツモデルは男性的で、力強いライン構成を特徴としていましたが、1930年代に入ると、デザイン手法はやさしさのある、流れるようなラインと丸みを帯びた要素へと次第に変化していきました。こうした進化を端的に表しているのが、1934年の500 Kと外見上はほぼ同じで1936年に発売された後継車の540 Kです。その無駄のないフォルムとエレガントで流れるようなラインによって、この2車は完璧な美しさを持つクルマとして認識されていました。

1953年: 現代的な自動車デザインの幕開け

1953年、メルセデス・ベンツは180モデルとともに、現代的な自動車の時代に踏み出しました。このセダンの特徴はいわゆる3ボックスデザインで、フロントエンドとキャビンの後ろでトランクルームが第3の「ボックス」を形作るものです。自立した構造を持つ「一体型構造」は剛性と耐衝撃性の強化を特徴とするだけでなく、クルマの外観も大幅に現代的に変化させました。大きく張り出したフェンダー、独立したヘッドライト、サイドステップ、短いリアオーバーハングを持つ従来のモデルと比較して、この「一体型構造」を持つモデルには、広い室内、広い視界、低い空気抵抗係数、小さい風切り音、はるかに大きいトランクルームなど、数多くの実用的なメリットもありました。

メルセデス・ベンツの卓越したモデルの多くは、自動車のデザインの進化に多大な影響を与えました。自動車デザインにおける象徴的な存在として引用されることの多い、メルセデス300 SL「ガルウイング」は、その時代の他のモデルにない血統と上品さを身にまといました。300 SLは現在でも非常に人気のあるドリームカーで、1999年には世界各地の自動車専門家による投票で「スポーツカー・オブ・ザ・センチュリー(20世紀を代表するスポーツカー)」に選ばれています。300 SLは、スリーポイントド・スターを中央に配した横長のフロントグリルを持つ初めての市販モデルでした。この新しいフロントデザインは、その後すべてのSLツーリングスポーツカーのトレードマークとなっています。

1959年発売のいわゆる220、220 S、220 SE "Fintail models" (フィンテールモデル)も、機能とエレガンスを統合した真似のできないフォルムで新しい基準を作り出しました。正式には「マーカー」と呼ばれたテールフィンには、美しい上に駐車にも

便利で、全方位の視界の広さとともに、ユーザーの嗜好の変化を先取りした装備でした。

実証済みのスタイリング要素と新しいアイデアの融合

Page 11

今日のメルセデスモデルは、明確なブランドの個性の中のモデルごとの特性として、メルセデスの過去のモデルからスタイリングの要素を取り込むことが多くあります。例えば、現行 E クラスファミリーの曲線を描くラインは 1950 年代の「一体型構造」モデルを思い起こさせるものであり、SL のフィンと側面の開口部は 1950 年代に見られる基本的なフォルムです。しかし、こうした伝統的なスタイリングの要素にはすべて現代的なアレンジがなされています。このようにして、メルセデス・ベンツは短命に終わりがちな流行のレトロデザインとは常に一線を画しています。メルセデス・ベンツのデザイナーは、ブランドの実証済みのスタイリング要素を新しいアイデアと融合させることで、メルセデスモデルの豊かな伝統に焦点を当て、常にデザインを進化させています。

メルセデス・ベンツは、メルセデスを常にメルセデスであると認識させるための長期的なデザイン戦略を推進しています。この取り組みの中でメルセデスのデザイナーは、洗練されたデザイン手法を用い、各モデルを一目でメルセデス・ベンツであると認識可能にする要素に、各モデル特有の個性的なデザイン思想を融合させています。これにより、各モデルは、それぞれが個性的なキャラクターを持つこととなります。例えば、SUV モデルはセダン、クーペ、スポーツカーとは明確に異なっています。

こうして最終的に生まれるのが、スタイリングの独自性と明確なブランドの個性の魅力的な融合、そして、あらゆる細部にまで生かされる、モダンながら決して「流行モノ」ではないメルセデス・ベンツのデザイン手法です。

メルセデス・ベンツは、同じ原則をインテリアデザインにも適用し、系統的に運用しています。車両のキャラクターに応じて、素材の品質、フォルムとスタイリングの要素が開発され、モデルシリーズと各モデル特有の手法に合わせた形で仕上げられています。ここでも、すべてを画一化することよりも個々の特性と全体を調和させることが明確に優先されます。インテリアデザインは、車両全体のデザインの中で次第にその重要性を高めつつあり、将来にわたり魅力的な美しさを保ち続けることにこれまで以上に貢献しています。自動車のインテリアはオーナーが長い時間を過ごすリビングスペースと捉えられているのです。

メルセデス・ベンツの特徴的なデザイン手法に新しい解釈を加える

メルセデス・ベンツの将来的なデザイン手法は、技術面とデザイン面のメルセデスの主張を 1 台にまとめたリサーチカー、F 800 Style に垣間見ることができます。F 800 Style の外観は、長いホイールベース、短いオーバーハング、官能的に流れるルーフラインを特徴としています。エキサイティングでクーペ風のサイドシルエットは、バランスの取れたプロポーションと相まって、スタイリッシュでスポーティな外観を演出し、メルセデス・ベンツのデザイン手法をさらに発展させています。

創造的思考の余地

創造性は自動車の発明者、メルセデス・ベンツの 125 年の歴史でも特に重視されてきた項目です。ドイツのエンジニアリングとシュヴァーベンシュヴァーベンの創造力が世界的な象徴的ブランドを生み出しました。メルセデス・ベンツは、自由に発想し作業できる余地を確保し、革新の源が枯渇しないようにすることで、創造性を発展させています。

常に革新力を維持するためメルセデス・ベンツは、研究開発部門のスタッフがさまざまな専門分野から得たノウハウを結集し、世界的な知識ネットワークを構築しています。昨年は、申請した特許件数が最も多いプレミアムカーメーカーの地位を維持することができました。合計で 2,070 件申請した特許件数のうち、半数以上が環境技術関連、720 件(35%)が駆動システム関連のものでした。特に、エネルギー効率や排出ガス後処理、燃料電池/バッテリー技術に関する分野で大幅な前進が見られました。研究開発に大きな投資を続けることで、メルセデス・ベンツは長期的に高水準の革新力をさらに維持するための基盤作りを行っています。

メルセデス・ベンツ：世界中で最も価値あるラグジュアリーブランド

系統だった革新戦略を実行することで、メルセデス・ベンツは世界の最も価値あるブランドの中で主導的な位置を占めています。これは 2010 年に行われたさまざまな最新の調査結果からも明らかになっており、「最も価値あるドイツ・ブランド」、「最も価値ある世界的なプレミアムカーブランド」、「最も価値ある世界的なラグジュアリーブランド」という 3 つの категория の評価で、メルセデスが特別な位置づけを獲得していることが確認されました。

「最高のクルマを」— 過去、現在、未来

カール・ベンツはこう言っています。「The love of inventing never dies (発明への情熱は決して消えることはない)」と。そして、ゴットリーブ・ダイムラーは、「The best or nothing (最善か、無か)」という有名な言葉を残しています。メルセデス・ベンツはこうした基本理念に 125 年間忠実に行動してきました。メルセデスの重要な推進力

の 1 つである革新の精神は、個人のモビリティを将来の世代にも保証し、それぞれのお客様のニーズに合った最適なクルマをお届けするという目標とともに、メルセデスの企業文化に変わることなく、そして深く根差しています。この革新はメルセデス・ベンツの系統だった研究活動を基盤としており、そのため、1970 年代初めには独立した研究部門を正式に設立しました。現在、メルセデス・ベンツには 1 万 9,000 人も研究者と開発者からなる、自前のグローバルな知識ネットワークがあります。この開拓者精神、専門知識、意欲にあふれ、幅広い分野をカバーするシンクタンクを使い、メルセデス・ベンツは世界で最も優れた自動車を将来にわたりお届けしていきます。

Page 13