



## 新型「E クラス クーペ」を発売

- ・ 流麗かつスポーティなエクステリア
- ・ 乗員4名が長距離ドライブでも快適に過ごせる広い室内空間
- ・ 完全自動運転にさらに近づく革新的な安全運転支援システムを標準装備

メルセデス・ベンツ日本株式会社(社長:上野金太郎、本社:東京都品川区)は、「Eクラスクーペ」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、本日より発売します。

メルセデス・ベンツ Eクラスクーペは、1968年に発表されて以来ほぼ50年の歴史の中で開発されました。初代の250 Cおよび280 CE(114/115シリーズ)から同モデルのセダンをベースに2ドアモデルとしてAピラーより後ろをクーペ専用デザインとしています。いつの時代も流麗なルーファイン、サッシュレスウインドウとBピラーレスによる広い車窓を特長としてきました。クーペでありながら乗員が快適に過ごせる室内空間とラゲッジスペースを確保し、最新の安全技術を搭載することで利便性と安全性も兼ね備えています。

新型「Eクラスクーペ」は、セダンと同様の安全性と快適性を実現し、特に混雑時や高速道路での渋滞の際に自動運転によりドライバーにかかる負担を大きく軽減する機能をはじめとした安全運転支援システム「インテリジェントドライブ」などの革新技術や、メルセデス・ベンツの最新デザインを取り入れ、流麗かつシンプルで美しい曲線美をボディサイドに取り入れたスタイリッシュなエクステリアと上質なインテリアを備えています。

### デザイン

新型 E クラスクーペの特長の 1 つは、エクステリアデザインです。メルセデスクーペの伝統のプロポーションである、流れるように美しいルーファイン、そのラインが流れ着く大胆で力強いリアエンドを踏襲しています。

フロントセクションは、ダイヤモンドグリルとパワードームを備えたボンネットによりスポーティな性格を強調しています。

サイドビューは、フロントセクションから低く立ち上がるAピラーと、高い位置を走るベルトラインとサッシュレスドアにより、メルセデスクーペ伝統のプロポーションを形成しています。控えめでシンプルなラインと官能的な面、そして陰影の効果が相まって美しくエレガントなエクステリアを表現するとともに、スポーティかつ力強さも強調しています。特にこれまではクーペ独特のリアホイールアーチの後ろまで長く伸びたドロップングラインで表現していたリアのショルダ一部を、なだらかな曲面のみで表現していることが大きな特長です。また、ベルトラインも控えめにすることで、シンプルでありながら光と影が強いコントラストを生み出し、美しく彫刻的な造形を実現しています。

リアは、メルセデスのクーペが持つすっきりと水平にトランクリッドにまで伸びる2分割構造のLEDリアコンビネーションランプが特長です。すでにセダンとステーションワゴンに搭載されている、夜間にリモコンキーで開錠すると、車幅等が約3秒間青く点灯することで乗員をお迎えする「カミングホームファンクション」に、新型Eクラスクーペではリアにも同様の機能を加えました。ドアを開錠すると、リアコンビネーションランプのLEDが車体中央側から外側に向けて順に点灯。施錠時には反対方向に点灯します。さらにいずれの場合も、上下方向の減光機能との組み合わせとなっています。

リアコンビネーションランプには、セダンとステーションワゴンにも採用されている満天の星空の輝きを想起する「クリスタルルック」を採用しています。革新的なリフレクターテクノロジーにより後続車からの視認性を高めるだけでなく、状況によって発光量を調整することで眩惑を防ぎます。

新型Eクラスクーペのインテリアは、スポーティなエモーション(感情)とラグジュアリーなインテリジェンス(知性)を融合させました。

新型Eクラスクーペの室内には2つの高精細12.3インチワイドディスプレイを設定しています。この2つのディスプレイを一枚のガラスカバーで融合したコックピットディスプレイは、空中に浮かんでいるように見え、インテリアデザインの水平方向の流れを強調する中心要素となっています。インストゥルメントクラスターとなるこのコックピットディスプレイは、ドライバーの視野に直接入るべきさまざまな情報を表示する大型ディスプレイと、センターコンソール上方にセンターディスプレイを備えています。なお、コックピットディスプレイのデザインは、「クラシック」、「スポーツ」、「プログレッシブ」の3種類の中から好みで設定することができます。

スポーティな雰囲気を出し出す装備の1つがエアアウトレットです。タービンエンジンをイメージしたフォルムを持つこの送風口は、細部にいたるまで綿密なスタイリングが施されているほか、全体がシルバーシャドー仕上げとなっています。

新型Eクラスクーペはタッチコントロール機能をステアリングに備えています。スマートフォンなどと同様にタッチセンス機能を内蔵したボタンは、縦方向および横方向のスイープに正確に反応します。メニュー項目の選択はスイープ、確定はそのままボタンを押し込むだけです。これにより、ドライバーはインフォテイメントの各機能の操作やシフトレバーなどアクセルとブレーキ以外のほとんどの操作をステアリングから手を離すことなく簡単かつ機能的に操作することができます。

先代モデルに比べてボディサイズが大型化したことで、室内空間と快適性が向上しました。特に後席レッグルーム(+74mm)と後席ショルダールーム(+34mm)、そして後席ヘッドルーム(+15mm)です。クーペならではのセパレートタイプのシート4席は、運転席もその他の席も長距離ドライブの際の快適性に優れるとともに、級感を醸成するデザインをふんだんにあしらうことで、スポーティラグジュアリークーペならではの質感を演出しています。

\*1: 数値は全て欧州仕様参考値

上質な素材と現代的な色彩があいまって生み出される、スポーティで現代的なラグジュアリー。インテリアカラーは、落ち着いたあるブラック、スポーティさを演出するレッド/ブラック、そしてEクラス専用色としてクールで洗練されたヨットスタイルを演出するベージュ/ヨットブルー<sup>\*2</sup>の3つの組み合わせをご用意しました。

\*2: E 200 クーペを除くモデルに設定

室内照明には、長寿命・節電型の LED のみを使用しています。改良型アンビエントライトも同様で、選べるカラーが 64 色と、カスタマイズの可能性を大きく広げました。なお、アンビエントライトが彩る主な部分は、ダッシュボード下部からドアパネル、センターコンソール、コックピットディスプレイ、前・後席足元などです。

## インテリジェントドライブ

メルセデス・ベンツの自動運転開発の次のステップとなる技術は、特に高速道路での渋滞の際に、自動運転機能によりドライバーにかかる負担を大きく軽減するシステムです。先行車との車間距離のみならず周囲の交通状況(車両、車線、ガードレールなど平行な物体)を常に監視して、従来よりもステアリングアシストが作動する状況が大幅に拡大しました。しかも、車線が不明瞭または表示されていない場合には先行車を追従します。また、システム起動時に高速道路上で自動停止した場合、30 秒以内(一般道は 3 秒以内)であれば自動再発進が可能となり、渋滞時のドライバーの疲労を大幅に低減します。ドライブパイロットのその他の革新技術、「アクティブレーンチェンジングアシスト」は、ドライバーがウインカーを点滅させた場合、行き先の車線に車両がないことを確認して、自動で車線を変更します<sup>\*1</sup>。さらに、走行中にドライバーが気を失うなど万が一の場合には、自動的に車線を維持しながら緩やかに減速・停止する「アクティブエマージェンシーストップアシスト」も搭載しました。

\*1:高速道路を走行中かつステアリングパイロット作動時に起動します。

メーカー希望小売価格(消費税込み)は以下の通りです。

モデル	ステアリング	エンジン	メーカー予定小売価格 ( )内は消費税抜き車両本体価格
E 200 クーペ	右	2.0L、L4 直噴ターボ	¥ 6,820,000 ( ¥ 6,314,815)
E 200 クーペ スポーツ	右	2.0L、L4 直噴ターボ	¥ 7,500,000 ( ¥ 6,944,445)
E 300 クーペ スポーツ	右	2.0L、L4 直噴ターボ	¥ 8,350,000 ( ¥ 7,731,482)
E 400 4MATIC クーペ スポーツ	右	3.0L、V6 直噴ツインターボ	¥ 10,370,000 ( ¥ 9,601,852)

\*2:上記のメーカー予定小売価格は、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。

なお、「Eクラス クーペ」には、新車購入から3年間走行距離無制限の一般保証・メンテナンスサービスと24時間ツーリングサポートを無償提供する総合保証プログラム「メルセデス・ケア」が適用されます。さらに、メルセデス・ケア終了後、有償の保証延長プログラムとして、一般保証および24時間ツーリングサポートを2年間延長する「保証プラス」と、4、5年目のメンテナンスサービスにおいて、初回車検時および4年目の点検や定期交換部品、消耗品の交換をパッケージでご提供する「メンテナンス プラス<sup>\*3</sup>」をご用意しています。

\*3: 新車登録日から59ヶ月後の応当日の前日、または総走行距離75,000km到達時のいずれか早い時点で終了となります。

### 次世代の安全運転支援システム

レーダーセンサーやステレオマルチパーパスカメラ、超音波センサーにより自車の周囲を常に監視する複合的なセンサーシステムで、先行車両、横切る車両、後方車両、対向車、歩行者などを検出、状況を判断してアクセル、ブレーキ、ステアリングを自動でアシストすることでドライバーの負担を軽減し、安全性と快適性を高める安全運転支援システム「レーダーセーフティパッケージ」に代表される「インテリジェントドライブ」が大幅に進化しました。緊急時のステアリング操作をアシストする「緊急回避補助システム」、衝突時の衝撃音から乗員の耳を保護する「PRE-SAFE® サウンド」などの新機能を採用したほか、ステアリングアシスト機能を強化した数々の運転支援システム、歩行者に加えて交差点での車両飛び出しにも対応した「アクティブブレーキアシスト」も備わり、全方位の安全性を高い次元で実現しています。

### 各モデルに最適な高効率パワートレインを搭載

#### 2.0 リッター直列 4 気筒直噴ターボエンジン (2 種類)

第 3 世代の直噴システムである BlueDIRECT テクノロジーにより、ターボチャージャー、排ガス再循環装置を組み合わせることにより、優れた動力性能と高い環境適合性を実現しています。E 200 クーペ、E 200 クーペ スポーツは、最高出力 135kW(184PS)、最大トルク 300N・m(30.6kgf・m)、E 300 クーペ スポーツは、最高出力 180kW(245PS)、最大トルク 370N・m(37.7kgf・m)を発揮し、快適なドライブを実現します。

#### 3.0 リッターV 型 6 気筒直噴ツインターボエンジン

E 400 4MATIC クーペ スポーツには、3.0 リッターV 型 6 気筒直噴ツインターボエンジンを搭載しています。V6 エンジンによる高い静粛性や滑らかなフィーリングと、最高出力 245kW(333PS)、最大トルク 480N・m(48.9kgf・m)がもたらすパワフルで優れたドライバビリティによって、心地良いドライビングを実現します。

## 新型Eクラスクーペの詳細説明

### 「インテリジェントドライブ」

#### ディスタンスパイロット・ディストロニック & ステアリングパイロット

ディスタンスパイロット・ディストロニックは、都市、郊外、高速道路などの走行時に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、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、アクセル及びブレーキを段階的に自動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。高速道路での渋滞時に自動停止した際、30 秒以内に先行車が発進した場合は、ドライバーがアクセルを踏まなくても自動で再発進します（一般道では 3 秒以内）。30 秒以上停止していた場合は、アクセルを軽く踏むかクルーズコントロールレバーを引くことで再発進が可能です。十分な車間距離が確保されている場合は設定された速度まで自動的に加速します。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。またステアリングパイロットは、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。

\*5: ディスタンスパイロット・ディストロニック作動速度範囲:0~約 210km/h 設定可能速度範囲:約 20~210km/h

\*6: 車線が不明瞭な場合のステアリングパイロット作動範囲:0~約 130km/h

高速道路走行中にステアリングパイロットが起動している際に、ドライバーがウインカーを2秒以上点滅させると、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**自動で車線を変更**します。

\*7: 作動速度範囲: 約 80km/h~180km/h (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

ステアリングパイロットが起動している状態で、ドライバーが一定時間ステアリング操作を行わない場合、ディスプレイ表示と警告音によってステアリングを握るよう促し、それでもドライバーがステアリング、アクセルやブレーキ、あるいはタッチコントロールボタン操作の反応が無い場合、さらに警告音を鳴らしながら、緩やかに減速してハザードランプを出して停止します。また、車両停止後は自動的に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。

## 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。

## アクティブブラインドスポットアシスト

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、側面衝突の危険がある時にはブレーキを自動制御して、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時など、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。

\*8: 作動速度範囲: 約 8~200km/h

\*9: 自動コース修正作動減速範囲: 約 30~200km/h

## アクティブブレーキアシスト(歩行者検知/飛び出し検知機能付)

先行車、前を横切る車両や合流してくる車両、歩行者、路上の物体などとの衝突の危険性を感知すると、ディスプレイ表示や音でドライバーに警告します。必要な場合はシステムが衝突を回避するために強力な制動力を発揮できるようにブレーキ圧を高めます。同時に、前席のシートベルトの巻き上げや助手席のシートポジション修正など、衝突時に乗員の最適な姿勢を可能な限り確保する PRE-SAFE<sup>®</sup>機能も作動します。ドライバーが反応しない場合、システムが衝突を避けられないと判断して、最大のブレーキ力で自動緊急ブレーキが作動します。衝突の回避もしくは被害軽減を効果的にサポートします。なお、交差点での車両飛び出しにも対応するようになりました。

\*10: 作動速度範囲: 約 7~250km/h

\*11: 歩行者検知機能 作動減速範囲: 約 7~70km/h

\*12: 作動速度範囲は、気象条件や道路状況等により変動することがあります

## 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、即座に自動ブレーキが作動し、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、即座に自動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自動で作動させる機能も搭載しました。 Page 6

### 緊急回避補助システム

アクティブブレーキアシストの歩行者検知機能を補う新開発のシステムです。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。

\*13: 作動速度範囲: 約 20~70km/h

### 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時速 2km/h 以上の速度が出ず、警告音によりドライバーに誤操作の可能性のあることを警告します。

\*14: 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。

\*15: 時速 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。

\*16: 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。

### リア CPA (被害軽減ブレーキ付後方衝突警告システム)

リアバンパーに設置されたレーダーセンサーが後方のクルマを監視して車間距離と接近速度から衝突の危険があると判断すると、ハザードランプを素早く点滅させて後続車のドライバーに警告するとともに、インジケーターによりドライバーに警告します。自車が停止中で後続車が十分に減速しない場合は、後方からの衝突に備えてブレーキ圧を高めます。これにより玉突き衝突の回避など二次被害の軽減をサポートします。さらにシートベルトテンショナーも作動させ、衝撃の影響の低減を図ります。

### PRE-SAFE® サウンド

システムが不可避の衝突を検知すると、車両のスピーカーから鼓膜の振動を抑制する音を発生させ、鼓膜の振動を内耳に伝えるあぶみ骨筋の反射収縮反応を引き起こします。この収縮によって衝撃音の内耳への伝達を軽減します。

### アクティブレーンキーピングアシスト

フロントウイ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自動補正ブレーキによって車両を車線内に戻そうとします。高速道路など走行車線が非常に広い場合は警告が早まるなど、状況に応じた判断が加えられ、警告の信頼性が向上しました。

\*17: 作動速度範囲: 約 60km/h~200km/h

### マルチビーム LED ヘッドライト

新型 E クラスに搭載される第二世代のマルチビーム LED ヘッドライトは、片側 84 個の LED を備えています。ステレオマルチパーパスカメラと 4 つのコントロールユニットが、理想的な配光パターンを毎秒 100 回の頻度で解析することで、きめ細かく高精度な配光を実現しました。84 個の LED は 3 段グリッド状に配置され、それぞれを個別に電子制御することで、先行車などを明るく正確に照射し続ける先進のシステムです。また、道路標識の反射が起これないよう前方を照射、雨天時に路面からの反射を抑えドライバーに見やすい

視界を提供することも可能です。さらに、対向車の眩惑防止はもちろんのこと、カーブを検知すると前もって配光パターンを制御し、カーブの先を早めに照らすとで安全性を高めます。

\*18: E 200 クーペを除くモデルに標準装備。E 200 クーペにオプション設定。

### 360° カメラシステム

フロントグリル、左右のドアミラー、リアライセンスプレート上方に4つの広角・高解像度カメラを備え、合成処理された周囲の状況をモニターに表示します。自車を真上から見ているような「トップビュー」など、車両周辺の状況が画面で確認できます。

### パーキングパイロット(縦列・並列駐車)

約 35km/h 以下で走行中、超音波センサーが左右の最適な駐車スペースを自動で検出します。自動操舵・ブレーキ・シフトチェンジ・速度コントロール機能により、自動で駐車します。複数の駐車スペースを選択することもできます。

### AGILITY CONTROL サスペンション

セレクトィブダンピングシステムを用いた AGILITY CONTROL サスペンションは、通常走行時にはしなやかで快適な乗り心地でありながら、ハードなコーナリング時など一定以上の負荷がかかった場合に、瞬時に減衰力を高められる可変ダンピングシステムです。通常走行時はオイルの一部がバイパスチャンネルを流れるため油圧抵抗が小さく、一方ハードなコーナリングなどでダンパーに急激な入力がある場合はバイパスチャンネルが自動的に閉じ、100%の減衰力を得られるため最大限の安定性が確保されます。

\*19: E 200 クーペ、E 200 クーペ スポーツ、E 300 クーペ スポーツに搭載

### マルチチャンバーエアサスペンション AIR BODY CONTROL

AIR BODY CONTROL は車速や走行条件に応じて、ダンピング特性や車高を自動的に調整する電子制御式エアサスペンションです。路面状況、運転状況、乗車人数や積載状況に応じて、減衰力を常に最適に保ちます。また、荒れた路面などではスイッチ操作で最低地上高を 15mm 高めることができます。乗車人数などによる車体姿勢の変化を補正するセルフレベルリング機能により、常に変わらないハンドリング特性を実現します。

\*20: E 400 4MATIC クーペ スポーツに搭載

### フルタイム四輪駆動「4MATIC」

全天候型フルタイム四輪駆動システム「4MATIC」によって、様々な天候や路面状況下で最適なトラクションを発揮します。オンロードでは、コーナリング時や高速走行時の高い安定性を実現します。また、オフロードや雪道などでは、タイヤの空転や横滑りを抑制し、高い操縦性や走行安定性を確保します。軽量コンパクトな設計により燃費向上にも貢献しています。

\*21: E 400 4MATIC クーペ スポーツに搭載

### 低燃費と快適性を両立させた電子制御 9 速 A/T「9 G-TRONIC」

ナインジートロニック

9 速オートマチックトランスミッション「9G-TRONIC」によって 1 つのギアが受け持つ速度域が狭くなり変速ショックとエンジン回転数を抑えることが可能となります。これによって、特に高速走行時には優れた静粛性と低燃費を実現します。



E 200 クーペ スポーツ



E 300 クーペ スポーツ



E 400 4MATIC クーペ スポーツ