



MERCEDES-EQ

Press Information

2022年7月14日

多様なライフスタイルにフィットする新しいコンセプトの電気自動車

「EQB」を発売

- ・ 最大7人乗り^{*1}の電気自動車
- ・ 66.5kWhのリチウムイオンバッテリーを搭載し航続距離最大520km^{*2}を実現
- ・ 用途に合わせた多彩なシートアレンジが可能
- ・ 全国222のサービス拠点でアフターサービスを受けることが可能

*1: 安全上の理由から3列目シートの対応身長が左右とも165cm以下となっています。

*2: EQB 250の場合。WLTCモード充電走行距離

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、電気自動車第3弾となる「EQB」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。

EQBは、全長 4,685 mm、全幅 1,835 mm、全高 1,705 mmと日本の道路環境下において取り回しのよいサイズでありながら、2,830mmと長いホイールベースを活かした最大7名の乗車^{*3}や大きな荷物も搭載できるなど日常の使い勝手も両立させた電気自動車です。また、最大520 km^{*4}(WLTCモード)と十分な航続距離を実現しています。そして、これまでのメルセデス・ベンツの特長である安全性、操縦安定性、快適性、利便性、品質などを高いレベルで並立させています。さらにお客様が電気自動車を購入するに際しての不安を解消する数々のサービスもご用意しております。7人乗り^{*4}で積載性に優れており、ご家族やご友人と過ごすあらゆるライフスタイルにフィットする、新しいコンセプトの電気自動車です。

*3: 3列目シートは身長165cmが上限

*4: EQB 250の場合。WLTCモード充電走行距離

パワートレインと航続距離

「EQB」はフロントアクスルに新設計の永久磁石同期モーターが搭載され前輪を駆動する「EQB 250」と、フロントアクスルに非同期モーターを1基、リアアクスルに永久磁石同期モーターを1基搭載し四輪駆動を実現する「EQB 350 4MATIC」の2モデルをご用意しました。永久磁石同期モーター内の交流モーターのローターには、複数の永久磁石が取り付けられており、この磁石がステーター巻線内の交流の回転電場に追従することで、ローターが回転します。この方式のメリットは、出力密度、効率、出力定常性がいずれも高いことが挙げられます。

EQB 350 4MATICにおいては、前後アクスル間のパワーバランスを走行状況に応じて毎秒100回の頻度で高度に調整します。リアの電気モーターをメインとして、フロントの電気モーターを高負荷時等にサポートとして使うことで電力量消費率を最適化すると同時に、フロントアクスルの非同期モーターの部分負荷域における引きずり損失を最小限に抑えることを基本思想としています。

EQB 250の最高出力は190PS(140kW)、最大トルクは385N・mを、EQB 350 4MATICの最高出力は292PS(215kW)、最大トルクは520N・mを発揮します。十分な加速力を持ちながら、従来の自動車からの乗り換えであっても違和感を感じないスムーズな制御がされています。

高電圧バッテリーはリチウムイオン電池を採用しており、前後アクスル間のフロア部に搭載されています。容量は66.5kWh、航続距離はEQB 250が520km^{*5}、EQB 350 4MATICが468km^{*5}となります。

6.0kW^{*6}までの交流普通充電と、100kWまでの直流急速充電(CHAdcMO規格)に対応しています。また、電気自動車でありながら、先進性の表現だけでなく、これまでのメルセデス・ベンツの特長である安全性、操縦安定性、快適性、利便性、品質などを高いレベルで実現しています。

*5: WLTC—充電走行距離

*6: 日本における使用で想定される200V・30A充電の場合

効率的な回生制御

EQBは、航続距離を伸ばすために、大型の高電圧バッテリーを採用するだけでなく、効率的な回生制御を採用しています。

回生ブレーキの強度は 4 段階の手動設定が可能です。パドルは左側が回生レベルの上昇、右側が低減のスイッチとなっており、以下の段階が設けられています。

- D+ : コーステイング
- D : 軽度の回生ブレーキ
- D- : 中程度の回生ブレーキ
- D Auto : 前走車との車間距離、登坂・降坂などの道路状況などを加味し、最適な強度の回生ブレーキ

なお、完全に停車させるときは、回生ブレーキの設定に関係なく、これまでと同様のブレーキ操作を行う必要があります。

デザイン

EQBのデザインは、メルセデス・ベンツのデザインの基本思想である「^{センシュアル} Purity (官能的純粋)」をより先進的に表現する「プログレッシブ・ラグジュアリー」というコンセプトの下にまとめられています。

エクステリアデザインは、前後のオーバーハングが短く、タイヤをボディの4隅に配置して居住空間を最大限確保するという機能的パッケージを大切にしながらも、筋肉質でエモーショナルな都市型SUVの洗練されたプロポーションです。

フロントには、中央にスリーポイントスターを配したブラックパネルグリルを採用しています。水平に伸びる光ファイバーのデイトムランニングライトの帯はフルLEDヘッドライトにつながり昼夜を問わず容易に識別できるデザインとなっています。AMGラインパッケージを選択すると、フロントのブラックパネルグリルにハイグロスブラックのフレームとツインルーバーがあしらわれ、引き締まったスポーティな印象を与えます。

サイドビューは、輪郭のはっきりしたショルダ一部が特徴で、後方にくにしながらってリヤフェンダー周辺に筋肉質な印象を与えるベルトラインが安定感を強調しています。全体としてメルセデス・ベンツの都市型SUVの特徴であるシンプルな造形でありながら、力強い動力性能やスタビリティの高い操縦性などを想起させる佇まいが与えられています。

リアエンドにおいても、メルセデスEQ独自のデザインを取り入れています。LEDリアコンビネーションランプはライトストリップと途切れることなく一体化しており、リアエンドの幅を強調するデザインとなっています。

インテリアにもEQ独自のデザイン要素が採用されています。アルミニウムルックのチューブ形状デザインがドアやコンソール、助手席側のダッシュボードに施され、グラブハンドルとしての機能を備えつつ、室内のしっかりとしたしつらえを強調しています。前席エアアウトレットやクルマのキーなどに見られるローズゴールドの色彩は、モーターのコイルの色をモチーフにしたもの⁷で、電気自動車であることをさりげなく主張する演出です。高精細画面のコックピットディスプレイとセンターディスプレイにさまざまな情報を読み取りやすく表示し、MBUX(メルセデス・ベンツ・ユーザー・エクスペリエンス)により操作する方法はEQBIにも踏襲されています。センターディスプレイにある「メルセデスEQ」のアイコンに触れると、充電に関する選択や電力消費、エネルギーフローなどのメニューが現れます。コックピットディスプレイの右側は、エンジン回転計に代えて電力計となっており、上部に使用される電力の割合(%)、下部にエネルギー回収の状況を表示します。左側のメーターには、途中で充電する必要なく目的地まで走行可能かどうかを表示することもできます。

⁷: AMGラインパッケージ装着時はローズゴールドではなくシルバーとなります。

ユーティリティ

EQBIはスクエアで車高が高く、かつ2,830mmと長いホイールベースを活かして、乗員が快適にくつろぐことができる、広い室内空間を実現しています。

2列目シートは、140mm調整が可能な60:40分割の前後スライド機構を備えており、後ろにスライドさせて乗員に広くて快適なレッグスペースを提供したり、前にスライドさせて積載性を向上したりすることが可能です。

3列目シート⁸は、2列目シートのバックレストにあるロック解除レバーを操作することで、2列目シートが前に倒れてスライドし、ワンタッチで乗り降りすることが可能となります。また、3列目シートを使用しない場合は、折り畳んでラゲッジスペースとして利用することが可能です。

2列目シートと3列目シートにはISOFIX対応固定装置およびトップテザーアンカー(固定ポイント)により最大4つのチャイルドセーフティシートを取り付けることができます。

フロントのセンターコンソールやフロントセンターアームレスト内にUSB Type-Cポートを備えており、モバイル端末を充電することができるだけでなく、モバイル端末内に保存されている、お気に入りの曲を楽しむことができます。

⁸: 安全上の理由から対応身長が左右とも165cm以下となっています。

エアロダイナミクス

電気自動車にとってエアロダイナミクスは、空気抵抗を少なくし空気の流れをスムーズにすることにより航続距離の延長が期待できる重要な性能のひとつです。EQBは一見するとGLBのスタイリングのように映りますが、GLBで確立された優れたエアロダイナミクスをさらに進化させています。バンパーをEQB専用の意匠としたことによる空気の流れの変化に対応するよう、前後エプロンの形状変更など、随所にあらたに手を加えています。さらに、空力特性や風切り音の低減を考慮したドアミラー、ボディ下側を流れる空気を整流するために刷新したアンダーボディパネル、ルーフスポイラー、リヤコンビネーションランプの整流エッジなど、空気をスムーズに流すための改良が細部にまで及んでいます。これらの空力の最適化により、Cd値は最小で0.28を実現しました。

クライメートコントロール

EQBのクライメートコントロールは、他のメルセデス・ベンツ モデルと同様の快適な空調制御です。ヒートポンプを採用しており、暖房システムのために消費するバッテリー電力を大幅に軽減することが期待できます。また、プリエントリークライメートコントロールも装備しています。これは、乗車前にMBUXやMercedes meアプリから操作可能で、出発時刻を入力しておく、冬にはウインドウの霜を除去したり、夏にはあらかじめ室内を快適な温度にしておくこともできます。ECOモード走行時には、室内の快適性を損なうことなく、クライメートコントロールを緻密に自動制御することにより、消費電力を効率的に抑え航続距離の延長に寄与するようになっています。

低騒音・低振動(NVH)

電気自動車は内燃機であるエンジンが発生する低周波ノイズがなくなるいっぽうで、電動パワートレインに起因する高周波ノイズがより際立つ傾向にあります。EQBの開発では、静粛性と乗り心地のよさを高いレベルでバランスさせることが目標となりました。そのために、デジタル開発段階から適切な設計を行い、ハードウェア段階では走り込みによるテストを繰り返し、駆動する部分の振動を抑える源流対策と防音対策の両面でNVH(ノイズ/バイブレーション/ハーシュネス)の大幅な低減を実現しています。モーターと補機類を一体化したeATSについては、サブフレームとの結合部分のマウントやラバーブッシュの設計に低周波ノイズの抑制の知見を盛り込むことで、電動パワートレインをしっかりと固定しつつNVHの軽減も達成しています。空調に関しても、コンプレッサーの振動や騒音を抑える工夫を施しています。

ロードノイズとタイヤノイズの低減は、主にサブフレームやサスペンションのマウント部の設計を見直すことにより、各部の剛性をアップするとともに、ボディや室内にノイズや振動を伝えにくくする効果をもたらしています。

セーフティ

駆動用の高電圧バッテリーは堅牢なフレームの中に納められており、従来アンダーフロアのクロスメンバーが担っていた構造部材としての機能も果たしています。バッテリー前部に設けたバッテリーガードは、異物の混入を防ぐことでバッテリーを保護しています。

EQBのクラッシュテストは、メルセデス・ベンツの通常の非常に厳格なプログラムに従って実施されました。バッテリーとすべての通電部品に対する厳しい要件も同様に適用されています。

また、安全運転支援システムも標準装備とし、アクティブセーフティも追求しています。(詳細は7ページ以降に記述)

MBUX(メルセデス・ベンツ ユーザー エクスペリエンス)

EQBにはテレマティクスやMercedes me connectにも次のMercedes-EQ専用のプログラムが用意されます。

- Electric Intelligence ナビゲーション
- 充電ステーション情報
- 出発時刻・プリエントリークライメートコントロールの設定
- エナジーフローや電費情報の表示
- 最大充電電流の設定

また、自然対話式音声認識機能を備えた、対話型インフォテインメントシステム「MBUX」では、従来の会話の他、「充電ステーションを探して」、「出発時刻を8時に設定して」など、電気自動車固有の機能にも対応しています。

さらに「Electric intelligence ナビゲーション」は、ナビゲーションのマップデータから得た勾配情報、充電ステーションの位置情報、車両の充電状況及び気温情報などを総合的に判断し、どこで充電すべきかも含めた適切なルートを案内します。また、充電ステーションの情報をナビゲーション上に表示することができます。

安心のEVカーライフと充電サービス「Mercedes me Charge」

初めて電気自動車の保有を検討されるお客様の不安を一掃することができる、安心のプログラムを揃えました。

- 1) 新車購入から5年間または10万kmのいずれか早い方まで、一般保証修理/定期メンテナンス(点検整備の作業工賃・交換部品)/24時間ツーリングサポートが無償で提供される保証プログラム「EQケア」が適用。高電圧バッテリーは8年または16万km以内で、サービス工場の診断機により高電圧バッテリー残容量が70%に満たないと診断された場合の保証を付帯
- 2) 納車時に車載される専用の充電カード^{*9}を使用し、全国にある約 20,000 基^{*10}の提携充電器を利用可能。お申込みから 1 年間は月額基本料金及び充電料金が無料

^{*9}: 別途お申込みが必要となります。

^{*10}: 2022年7月 自社調べ

テレマティクスサービス「Mercedes me connect」

自動車が通信することによりお客様の利便性を向上する先進的なテレマティクスサービス「Mercedes me connect」は、「安心・安全」と「快適」の側面からお客様のカーライフをサポートします。

「安心安全サービス」(提供期間:最長10年間)

- 24時間緊急通報サービス:事故検知時(エアバッグ、シートベルトテンショナー展開時)または車内にあるSOSボタン押下時に、コールセンターが消防に連絡します。
- 24時間故障通報サービス:ツーリングサポートが必要な際に、meボタンを押すとツーリングサポートセンターにつながります。
- リモート(車両)ステータス確認:車両の走行距離、バッテリー残量、平均電費等の状態をアプリ等で確認できます。
- Send2Car: スマートフォンから、ナビゲーションの目的地を遠隔設定できます。

「快適サービス」(提供期間:3年間[有料で継続可])

- リモートウィンドウ & サンルーフコントロール:スマートフォンの操作でウィンドウやスライディングルーフの開閉ができます。
- リモートドアロック&アンロック:スマートフォンの操作で車両ドアのロック、アンロックができます。
- 駐車位置検索:駐車した車両の位置をアプリの地図上に表示します。
- オフストリートパーキング(オンライン駐車場情報):駐車場の場所だけでなく空車情報もオンラインでナビゲーション地図上に表示します。

ラインアップ

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	パワートレイン	メーカー希望小売価格*11 ()内は消費税抜き車両本体価格
EQB 250	右	永久磁石同期モーター 1基 (フロント)	¥7,880,000 (¥7,163,637)
EQB 350 4MATIC	右	非同期モーター1基 (フロント) 永久磁石同期モーター 1基 (リア)	¥8,700,000 (¥7,909,091)

*11: 上記のメーカー希望小売価格は、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。メーカー希望小売価格は参考価格です。価格は販売店が独自に定めておりますので、詳しくは各販売店にお問い合わせ下さい。

EQB に搭載される安全運転支援システムの詳細説明

「インテリジェントドライブ」

高度化されたステレオマルチパーパスカメラとレーダーセンサーの働きにより周囲の交通状況をよりの確に把握することができるようになり、機能が大きく強化されました。

- ・アクティブディスタンスアシスト・ディストロニック（自動再発進機能付）
- ・アクティブステアリングアシスト

「アクティブディスタンスアシスト・ディストロニック（自動再発進機能付）」は、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、高速道路などの走行時に先行車を認識して、速度に応じて車間距離を調節します。減速が必要な場合、アクセルおよびブレーキを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。また、新たに停止している先行車の検知も可能となりました。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。

自動再発進機能も備わり、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、またはステアリング上のスイッチを使用して再発進が可能です。

「アクティブステアリングアシスト」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^{*13}します。

*12: アクティブディスタンスアシスト・ディストロニック(自動再発進機能付) 作動速度範囲: 0~約 160km/h
設定可能速度範囲: 約 20~160km/h

*13: 車線が不明瞭な場合のアクティブステアリングアシスト作動範囲: 0~約 130km/h

- ・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。

*14: 作動速度範囲: 約 7km/h~130km/h（他の車線へ回避不可の場合）

作動速度範囲: 約 7km/h~100km/h（他の車線へ回避可能な場合）

- ・アクティブエマージェンシーストップアシスト

アクティブステアリングアシストが起動している際に、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、警告灯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/ブレーキ、タッチコントロールボタンの操作の反応が無い場合は、さらに警告音を鳴らしながら、緩やかに減速して停止します。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。

*15: アクティブステアリングアシストが ON の場合に作動します。

また、作動条件や減速力は道路状況や運転状況等により異なります。

・アクティブブレーキアシスト(歩行者/飛び出し/右折時対向車検知機能付)

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。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します。また、対向車線を横切って右折しようとするときに、対向車線を直進してくる車と衝突する危険がある場合、通常の車速範囲内であれば自動ブレーキが作動します^{*19}。

*16: 作動速度範囲: 約 7~160km/h

*17: 歩行者検知機能 作動減速範囲: 約 7~70km/h

*18: 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。

*19: センターライン(実線、破線、白色、黄色いずれでも可)のある道路で、ドライバーによる進路変更の意思表示があり(ウインカー操作)、かつ車線境界を越えずに車両を停止させることが可能な場合。

・緊急回避補助システム

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。

*20: 作動速度範囲: 約 20~70km/h

*21: 本システムはドライバーがステアリングの緊急操作を行うことで作動する機能であり、自動的に作動しません。

・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。

*22: 道路標識の検知は道路状況や気象状況、標識の種類等によって正しく作動しない場合があります。

・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。なお、破線の車線走行時には隣車線の車両もしくは対向車と衝突の危険がある場合にのみ作動します。

*23: 作動速度範囲: 約 60km/h~160km/h

・アクティブブラインドスポットアシスト(降車時警告機能付)

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てることを警告します。さらに、30km/h 以上で走行時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。また、イグニッションオフから 3 分間、障害物が後方から近づくと、サイドミラー外側の警告灯が点灯し、さらにドアを開けようとする、警告音を発することで、死角から近づく障害物と、開けたドアが接触することを防止する「降車時警告機能」を追加しました。

*24: 作動速度範囲: 約 12~160km/h

*25: 自動コース修正作動減速範囲: 約 30~160km/h

ドライバーを支援するその他のシステム

・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があることを警告します。

*26: 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。

*27: 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。

*28: 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。

*29: 傾斜面では本機能は作動しません。

*30: パークトロンニックの機能の ON にした時にのみ作動します。

・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、車両周辺の状況が直観的に把握できます。