メルセデス EQ 初のミドルサイズセダン

MERCEDES-EQ
Press Information
2022 年 9 月 29 日

「EQE」を発表

- **90.6kWhのリチウムイオンバッテリーを搭載し航続距離624km**[*1]
- **メルセデス・ベンツ初の電気自動車専用プラットフォーム**
- **ダッシュボード全面に広がるディスプレイ“MBUXハイパースクリーン”をオプション設定**[*2]
- **最大150kWまでの急速充電（CHAdeMO）に対応**
- **外部給電器として利用可能**

*1: EQE 350+の場合。WLTCモード一充電走行距離

*2: メルセデスAMG EQE 53 4MATIC+（以下、EQE 53）にオプション設定

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、メルセデス EQ 初のミドルサイズセダン「EQE」を発表し、本日より全国のメルセデス・ベンツ正規販売店ネットワークを通じて予約注文の受付を開始します。なお、お客様への納車は本年 11 月頃を予定しております。

メルセデス・ベンツ EQE は、メルセデス EQ モデルとして初となる 3 ボックスタイプのミドルサイズセダンです。専用のプラットフォームを新たに設計・開発するだけなく、電気自動車ならではのパッケージの有用性を活かしたエクステリアデザインでは、空力という機能性も兼ね備えた先進の美しさを表現しました。空力に優れたエクステリアデザインや高効率なパワートレインがもたらす環境性能と、トランクを備えるなど優れた実用性を兼ね備えています。また、EQS に比べホイールベースが短いことと、電気自動車ならではの低重心により、EQE は操縦性も優れています。

さらに、HEPAフィルターを標準装備した空気清浄システムにより、室内の空気はクリーンに保たれます。

エクステリアデザイン

EQE のエクステリアデザインは、「ワン・ボウ」（弓）のラインのほか、キャブフォワードデザインを取り入れたスポーティなデザインが特長です。EQS よりもホイールベースが短く、ボディサイドがより絞り込まれています。ゆったりとした面の構成、継ぎ目の少なさ、そしてシームレスデザインといった「Sensual Purity（センシュアル ピュリティ）（官能的純粋）」の思想が反映されています。

フロントにエンジンやトランスミッションを縦置きする必要がないことから、メルセデス・ベンツの典型的なシルエットとは異なるキャブフォワードデザインを採用しています。

通常よりも前方に位置するAピラーと前後のショートオーバーハングにより、ゆったりとしたキャビンスペースを確保することができました。また、前後オーバーハングやフロントエンドが短い一方、リアにはトランクリッドスポイラーを採用することでダイナミックなアクセントを加えるとともに、筋肉質なショルダーラインにより、エクステリアに力強さを与えています。まさに機能性からデザインを形作る、メルセデス・ベンツの基本的な考え方によってデザインされています。

フロントフェイスは「ブラックパネル」ユニットに統合されています。ここには、超音波センサー、カメラ、レーダーセンサーなど運転支援システムのさまざまなデバイスが組み込まれていますが、それらが表から見えることはなく、クリーンで独特の存在感を放っています。また、ボンネットは左右フェンダーまで回り込んでおり、シームレスなデザインとしているだけでなく、高速巡航時にボンネットが浮く現象を抑え、空力的にも有効な機能性も備えています。左フェンダー側面のサービスフラップはウォッシャー液補充のためのもので、ボンネットは、室内用エアフィルター交換などのメンテナンス目的の場合にサービス工場でのみ開閉可能となっています。ベルトラインに配置されたドアミラーは、空力と低騒音が最適化されたデザインとしました。格納式のシームレスドアハンドルは全車に標準装備です。

「ワン・ボウ」（弓）シルエットのサイドビューとクーペのようなサッシュレスドア、高い位置をアーチ状に走るベルトラインがEQE独自のデザイン要素となっています。ドアミラーはベルトラインに配置されており、航続距離の伸長に寄与するエアロダイナミクスと低騒音を両立しています。また、トランクリッドにはスポイラーリップを設けることでスポーティな印象も与えています。リアカメラはスリーポインテッドスター裏側の、汚れが付かない位置に格納されています。LEDリアコンビネーションランプの内部は、曲線的な螺旋構造となっており、立体的に映るような工夫が施されています。リアには連続したライトバンド（光の帯）が設けられ、メルセデスEQモデルであることを強調しています。

<u>インテリアデザイン</u>

EQEは、メルセデスEQとして初めて電気自動車専用プラットフォームを採用したモデルであり、インテリアデザインにおいてデジタルな要素を取り入れています。EQE 53にオプション設定のMBUXハイパースクリーンは、EQEの象徴的な装備のひとつで、3枚の高精細パネル（コックピットディスプレイ、有機ELメディアディスプレイ、有機ELフロントディスプレイ[助手席]）とダッシュボード全体を1枚のガラスで覆うワイドスクリーンで構成されています。そのまわりを、細いシルバーのフレーム、エアアウトレットを組み込んだルーバー状のトリムなどが囲んでいます。

（MBUXハイパースクリーンの詳細は後述しております）

左右のエアアウトレットはジェットエンジンのタービンを模したデザインで、高度な精密技巧とデジタル技術を駆使したMBUXハイパースクリーンとのコントラストを通じて、アナログとデジタルの共存という遊び心豊かな演出としました。なお複雑な形状を持つタービンブレードは、エアコンの空気を効率よく配分する機能を備えています。

センターコンソールの前部はダッシュボードにつながり、下側は宙に浮いたような構造となっています。これは、電気自動車専用プラットフォームの採用により、従来のようなセンタートンネルが必要なくなったことを視覚的に示しています。

ドアパネルのデザインは、先進的な室内デザインを提案したものです。ドアパネルに取り付けたモジュール本体は宙に浮く格好で、アームレスト、ドアグリップ、ドアポケットなど、必要なものをすべて備えています。また、周囲が暗くなると自動的に

点灯するアンビエントライトが、この宙に浮くような前衛的なデザインをさらに美しく演出します。

EQE 350+には、デザインはシンプルながら造形美にこだわったシートを採用しました。サイドサポートの「ラップアラウンド」形状は、乗員の身体を支えるとともに、シートの中央部とのコントラストによる立体感を生み出しています。

オプションの AMG ラインではスポーツシートが標準となります。スリムな一体型の形状が特長でシート表面は本革のカバーを上から掛けたように見えるデザインが施されています。

シートは輪郭に沿って照明付きパイピングが施されており、夜間走行の際には雰囲気のある室内空間を演出します。

インテリアトリムには、ブラックファインストラクチャールックセンタートリム、レーザーカットバックリットトリム（メルセデス・ベンツパターン）、AMG カーボンインテリアトリム*3などを用意しています。

*3: EQE 53 にオプション設定

コックピットの機能と操作は基本的に S クラスと同様ですが、電気自動車ならではのアレンジを各部に施しています。グラフィックはすべてブルーのカラーテーマでデザインし、2 つの円形メーターを映し出すクラシックなスタイルを採用しています。走行に関係するインフォメーションは 2 つのメーターの間に表示されます。

ディスプレイの表示は複数のスタイルからカスタマイズすることが可能です。EQE 350+のスタイルは、スポーティ、クラシック、ジェントル、ナビ、アシスト、サービスの 6 つ、EQE 53 のスタイルは、TRACK PACE、 Supersport、 スポーティ、クラシック、ジェントル、ナビ、アシスト、サービスの 8 つを用意しています。

「スポーティ」は、立体的なパフォーマンスバーを採用し、走行状態（加速、減速、充電など）をエモーショナルに、そして分かりやすく表示します。「G フォースパック」は加速度の変化に応じて円盤が空間内を移動します。

ジェントルモードは、室内に静寂な雰囲気を演出する狙いから、表示内容をできるかぎり絞り込み、7 つのスクリーンカラーテーマによるアンビエントライトの色合いの変化にもマッチします。「アシスト」モードでは、車線変更や車間距離制御、標識などのインフラストラクチャー、検知した物体の識別（自動車、オートバイ、トラックなど）を表示します。

エアロダイナミクス

エアロダイナミクスについては、ディテールに対する多くの細かな作業を通じて、デザイン担当者と緊密に協力し、空気の流れを最適化しています。

このきわめて優れたエアロダイナミクスは、特にディテールに対する膨大な作業を通じて実現したものです。アンダーボディのような通常目に見えない場所にまでも徹底的に手を加えながら開発が進められました。仮想風洞内で実施した演算の回数だけでも数千回にのぼっています。以下、エアロダイナミクス開発の詳細について一部をご紹介します。

- エアロダイナミクス的に有利なサイズやジオメトリを最適化したタイヤ
- エアロダイナミクスを考慮したホイール
- フロント部に施した連続シール（サービスフラップ、ブラックパネル、ヘッドライトの間など）
- A ピラーの流線形デザイン
- トランクリッドスポイラーリップにより、リアアクスルに働く揚力と空気抵抗をともに低減

電気自動車ではパワートレインノイズが従来のクルマより小さいことから、風切り音が乗員の耳につきやすくなるため、空気音響特性がとりわけ重要になります。

快適性を損なう低周波ノイズを防ぐために、ボディの構造部の空洞部分の多くに防音発泡材が充填されています。

高周波の風切り音に対しては、ドアやウインドウのシールに特殊な防音対策を施しています。6 枚のサイドウインドウの間に施したシールは特に留意した部分です。ボディ面に格納されるドアハンドルやウインドウ支持部、取り付け位置が高いドアミラーについても、ノイズの最適化を図っています。

A ピラーには、フロントウインドウとの境目に特殊な形状のゴム製トリムを取り付けることで大幅なノイズの低減を実現しました。この開発においては、先進的な気流シミュレーションに加え、風洞内で特殊なマイクロフォン配列を使った外部ノイズ測定を支援ツールとして活用しています。このようにして生まれたAピラーは、風切り音を改善するだけでなく、Cd 値の低減やウインドウに汚れをつきにくくする上でも重要な役目を果たします。

パワートレイン

EQE 350+ はリアアクスルに電動パワートレイン（eATS）を搭載し、最高出力292PS[215kW]を発生します。航続可能距離は624km[*4]です。電気モーターには永久磁石同期モーター（PSM）が採用されています。PSMでは、ACモーターのローター（回転子）に永久磁石が取り付けられているため、ローターには通電の必要がありません。電気モーターは三相の巻線を2つ備える六相式を採用しているため、きわめて強力です。

メルセデス AMG EQE 53 4MATIC+はフロントとリアに eATS を備えており、最高出力は 625PS[460kW][*5]を発生します（RACE START 使用時は最大 687PS[505kW]）[*5]。航続可能距離は 526km[*5] です。トルクシフト機能によってフロントとリアの電気モーター間で駆動トルクの連続可変配分が行われるため、前後駆動力配分は常に効率的かつ最適化されています。

*4: WLTC モード一充電走行距離

*5: 欧州仕様参考値

インテリジェントな回生ブレーキ

EQEでは、回生ブレーキによる運動エネルギー回収をさまざまな方法で行うことができます。アクセルペダルを戻した際やブレーキペダルを踏んだ際に、高電圧バッテリーの充電を行います。加えて、ドライバーはステアリングホイールのシフトパドルを使って、回生ブレーキによる減速度を 3 段階（D+、D、D-）で設定できるほか、コースティング機能を選択することもできます。このほか、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を行う D Auto モードも選択可能です。

また、ECO アシストでは、状況に応じて回生ブレーキの最適化を実行します。最も効率的な運転スタイルとなるように減速の強弱を自動調整し、例えば先行車を検知すると、先行車との車間距離を調整しつつ先行車が停車に至るまで可能な限り追従していきます。

4MATIC+：駆動トルクを連続可変配分

4MATIC+では、トルクシフト機能によってフロントとリアの電気モーター間で駆動トルクの緻密な連続可変配分が行われます。前後の eATS は相互独立に調整可能であることから、前後輪に必要な駆動トルクを毎分 1 万回の頻度でチェックし、必要

に応じて前後の駆動力配分を最適化します。電気信号による制御のため、機械式四輪駆動システムに比べてはるかに速い反応が可能となります。

NVH（騒音、振動、ハーシュネス）

EQE は静粛性について最も厳しい設計要件が課せられました。開発の初期段階からすでにボディシェルの構造部材の一部に特殊な防音発泡材を詰める、前後の eATS を発泡材で覆って密封するなど、数多くの対策が施されました。

eATS は当初から、NVH 性能が優先事項とされました。ローター内の磁石の配置や巻線の形状なども、NVH を考慮した設計となっています。

駆動ユニットは、ラバーマウントによる二重絶縁が採用され、フロントアクスルではサポーティングフレームに、リアアクスルではサブフレームに固定されます。

大容量リチウムイオンバッテリー

EQE 350+のリチウムイオンバッテリーはエネルギー容量 90.6kWh で、これにより航続距離 624km[*6] を達成しました。バッテリーは電気自動車にとって中核を担う技術であり、メルセデスはバッテリー本体だけでなくバッテリーを管理するソフトウェアも自社開発しています。

メルセデス AMG EQE 53 4MATIC+のリチウムイオンバッテリーもエネルギー容量 90.6kWh で、航続距離 526km[*7] となります。

*6: WLTC モード一充電走行距離

*7: 欧州仕様参考値

EQEは6.0kW[*8]までの交流普通充電と、150kWまでの直流急速充電（CHAdeMO規格）に対応しています。

*8: 日本における使用で想定される200V・30A充電の場合

なお、直流急速充電（CHAdeMO 規格）の充電時間は以下の通りです。

50kW タイプ	
冷房設定 24℃の室内で、自社施設内の急速充電器にて実施した検証結果	
充電時間（10%～80%）	105 分
30 分間での充電量（10%から開始）	29%
90kW タイプ	
気温 34℃の屋外で、自社施設内の急速充電器にて実施した検証結果	
充電時間（10%～80%）	54 分
30 分間での充電量（10%から開始）	49%
150kW タイプ	
冷房設定 24 度の室内で、急速充電器メーカー開発施設の急速充電器にて実施した検証結果	
充電時間（10%～80%）	49 分
30 分間での充電量（10%から開始）	57%

*9：急速充電器(CHAdeMO 規格)で電池残量 10%から 80%まで充電するのにかかった充電時間と、30 分での充電量です（自社調べ）。
バッテリーの充電状態や温度、また充電器の設定などの諸条件によって充電制御が異なるため、必ずしもこの値を保証するものではありません。特に夏季・冬季には充電時間が長くなる場合があり、また満充電に近づくと一般的に充電電流は小さくなります。
充電器の最大出力表示は設計上の最大値であり実際の充電においては最大値に到達しない場合があります。また、e-Mobility Power ネットワークに加入している急速充電器は 30 分で充電が終了します。

もちろん安全性、耐久性、サステナビリティに関するメルセデスの厳しい基準も満たしています。メルセデス・ベンツでは、自社製高電圧バッテリーについてバッテリー証明書を発行しており、EQ ケアにより 10 年もしくは 25 万 km の性能（残容量 70%）を保証しています。

なお、EQE には新型リチウムイオンバッテリーを採用しており、ニッケル・マンガン・コバルトの使用比率が 8:1:1 となり、コバルトの含有量が 10%以下となりました。メルセデス・ベンツでは、将来的にはコバルトなどの物質の使用を全面廃止できるようにすることを目指しております。

高電圧システム

バッテリーと高電圧ケーブル、その他の高電圧コンポーネントは、事故が発生した際にメルセデス・ベンツの厳格な安全要件を満たすよう、設計・保護されています。

高電圧システムの多段階保護方式は、すでにメルセデス EQ の他のモデルでも実績を上げているもので、危険が発生すると自動で電源 OFF となるほか、バッテリーとの接続が遮断されます。高電圧システム遮断時には、残留電圧による傷害を避けるため、バッテリー以外の高電圧システムから数秒以内に確実に放電されるよう対策が施されています。

電気自動車専用プラットフォーム

メルセデス・ベンツの安全に関する内部基準は多くの場合、法的要件よりさらに厳格なものとなっています。特に衝突関連の要件は、いわゆる「Real Life Safety」の基本思想にもとづくもので、開発要件に社内事故調査の結果が反映されています。衝突安全性の検証に加え、すべてのメルセデス・ベンツ車を対象に、システムレベルで追加のコンポーネントテストも実施しています。

バッテリーはアンダーボディ内の衝突に対して保護された部分に置かれており、側面のアルミニウムの押出成型材などボディシェル構造内に組み込まれています。電動パワートレイン用モジュールには、フロントとサイドのエネルギー吸収構造と高剛性の二重壁ベースプレートを備えるハウジング内に収納され、保護効果をさらに高めています。また、日常走行に対応した多段階安全システムも搭載しています。これは、温度や電圧、絶縁状態などを監視する統合安全監視システムで、エラーが発生した場合にバッテリーを停止します。

給電機能（V2H/V2L）

日本仕様の特別な機能として、EQE から車外へ電力を供給できる双方向充電[*10]が可能です。EQE は家庭の太陽光発電システムで発電した電気の貯蔵装置[*11]となるほか、停電した場合などに、電気を家庭に送る予備電源としても利用できることになります。なお、給電は MBUX 設定画面よりバッテリー残容量 10%から 50%まで 10%単位で設定可能です。

*10: 給電機能を利用する際には、別途充放電器が必要です。

*11: V2H 機能を利用する際には、別途工事が必要です。

Mercedes me Store で機能やサービスをオンラインで購入

オンラインプラットフォームである Mercedes me Store では、ご希望のタイミングで機能を追加したり、サービスを購入することが可能です。

購入可能な機能やサービスは以下の通りです。

- ビギナードライバーモード[*12]：ドライブモード「Sports」は使えません。最高速度が約120km/hに制限され、ESP®はOFFにできません。
- バレーサービスモード[*12]：ホテルなどのバレーパーキングを使用することを想定したモードで、特性はビギナードライバーモードに似ています。最高速度を約80km/hに制限できるほか、個人プロフィールデータは許可なくアクセスできないよう保護されます。

*12: 2022 年 11 月より販売開始予定

MBUX ハイパースクリーン

EQE 53 にオプション設定している MBUX ハイパースクリーンは、左右 A ピラーの間にあるダッシュボードをほぼ埋め尽くす、大型の曲線的なスクリーンユニットです。1 枚のカバーガラスの奥にディスプレイが 3 枚あり、単一のスクリーンに融合したように見えます。また、いわゆるゼロレイヤーデザインに加え、触覚フィードバックや力覚フィードバックなどの直感的タッチ操作を採用しています。ガラスはキズが付きにくいものを採用している上、清掃も簡単にできるようコーティングが施されています。

MBUX ハイパースクリーンは、コックピットディスプレイ（画面対角サイズ：12.3 インチ）、有機 EL メディアディスプレイ（17.7 インチ）、有機 EL フロントディスプレイ［助手席］（12.3 インチ）の 3 つのディスプレイを 1 枚のガラスで覆うことで、幅 141cm にわたって広がる大きなスクリーンとしたものです。

クライメートコントロールのコントロールパネルはメディアディスプレイの下部にあります。これは常時表示されているので、運転席と助手席から温度や風力設定を直接行うことができます。

メディアディスプレイと助手席用ディスプレイには、きわめて高精細な有機 EL ディスプレイが採用されています。有機 EL ディスプレイでは個々の画素が自発光することから、使われていない画素は OFF となるため、下地がブラックとなってグラフィックの視認性が向上します。ON になっている有機 EL 画素は、見る角度や周囲の光の条件とは関係なく高い輝度で発色します。そのため常にくっきりしたコントラストが生まれます。

メディアディスプレイと助手席用ディスプレイには触覚フィードバック機能も採用されています。タッチスクリーン上の特定の点に指が触れると、アクチュエーター（センターのメディアディスプレイに 8 個、助手席用ディスプレイに 4 個内蔵）が働いて、機械式スイッチを押したときのような、はっきり分かるフィードバックを感じることができます。両ディスプレイにはさらにもう 1 つの操作支援機能として、「力覚フィードバック」が搭載されています。これは、力覚センサーとなる金属製発泡材がデバイスに内蔵されていて、ガラス面を押す力の大きさに応じて応答が変化します。MBUX が別のメニューレベルへ飛んだりするのもこの応答の 1 つです。

助手席には、専用の画面・操作部分として 12.3 インチ有機 EL ディスプレイが設けられており、走行中にもさまざまなエンターテインメントを楽しめるようになりました*13。カメラを利用した高度なブロック方式を採用しており、ドライバーが助手席用ディスプレイの方を見るとカメラがそれを認識、特定のコンテンツが表示された際、ディスプレイを自動的に減光し、見えなくなります。また、助手席が空席の場合は、デジタルのグラフィックイメージを映し出します。

*13: 走行中はテレビを除く動画コンテンツをお楽しみ頂くことができます。また、助手席乗員の Bluetooth 対応のイヤホンやヘッドセットの利用が必須となります。

USB に保存した動画コンテンツおよび WEB ブラウザを介しての動画サービスを視聴することが可能です。WEB ブラウザを介した動画サービスを利用するためには、別途モバイル機器によるテザリングテザリングが必要です。

曲面カバーガラスはキズが付きにくいケイ酸アルミニウムガラスを採用し、清掃が簡単にできるよう、その上にコーティングを施しています。指紋などの汚れが付着した場合は、マイクロファイバーの布で簡単に拭き取ることができます。また、光の反射による視認性の低下を軽減する措置も施されています。

有機 EL ディスプレイの経年劣化よる「焼き付き」現象については、これを防止するさまざまな技術的方法が採用されています。個々の画素の経年劣化プロセスを常に監視し、バックグラウンドで自動調整を行うことで補正するものです。これに加え、

表示される画像情報が目で見て分からないほどごくわすかに反時計回りに回転することで、同じ場所にかかる負荷を低減しています。

ディスプレイ間のブラック部分は裏側からカバーガラスに印刷したものです。このブラック印刷部分の色は、さまざまな光の条件の下で全体が均一に見えるよう、有機 EL ディスプレイの光反射のしかたに合わせて考えられています。

MBUX ハイパースクリーンはダッシュボード内部のクロスメンバーに直接ボルトでしっかり固定されており、構造部品として設けられているマグネシウム製支持部への接続には、アルミニウム製ブラケットが用いられています。このブラケットはハニカム構造を持っており、衝突時には変形して衝撃を吸収します。側面衝突保護の観点から、カバーガラスはドアまで達しないデザインとしました。また、激しい側面衝突に対応するため、左右端のエアアウトレットの奥に、あらかじめ破断点が設けられています。

サウンドエクスペリエンス

電気自動車は静粛性に優れていますが、EQE は乗員の好みに応じて音を楽しむこともできます。メルセデスの音響開発部門では、総合的な音響設計を行うことで、内燃機関モデルから電気自動車へのパラダイムシフトを「耳に聞こえる」ものとしました。具体的には、複数のドライビングサウンドの中からお好みのサウンドメニューを選択いただき、これがドライビングスタイルや選択中のドライブモードに応じて変化します。

浮遊汚染物質を除去する HEPA フィルター

新開発の大型 HEPA フィルター（High Efficiency Particulate Air）*14 は全車標準装備、フィルターサイズは 596×412×40mm と、DIN 規格の A2 用紙（420×594mm)とほぼ同じ、DIN A4 サイズの約 4 倍となります。約 600g の活性炭を使用した事と室内のフィルターにより、フィルターを通過した空気は不快な臭いを低減します。また、微細粉塵フィルターの吸着面積は、サッカー場約 150 面分に相当します。分離処理能力は、マイクロファイバー層により、いわゆる PM2.5～PM0.3 クラスの微粒子（粒径 2.5μm 以下）含め粒子状物質を最大 99.65%以上除去します。また、ウイルスへの対策は、室内のフィルター機能とあわせて、オーストリア研究試験研究所（OFI）の「OFI CERT」ZG-250-1（自動車向け）試験をパスしています、新品時の大型 HEPA フィルターのウィルス捕集性能は 86%以上、さまざまな温度値および湿度値による気候変化テストで劣化後のウィルス捕集性能 80%以上、新品時のバクテリア捕集性能 90%以上、気候変化テストで劣化後のバクテリア捕集性能 88%以上、ろ過後フィルターを通過したウィルス量はきわめて少なくなります。

*14 : DIN EN-1822 認証取得済み HEPA フィルター

サスペンション

EQE のサスペンションはフロントに 4 リンク式、リアにマルチリンク式を採用しています。また、連続可変ダンピングシステム ADS+とエアサスペンションを組み合わせた AIRMATIC を標準装備しています。

AIRMATIC によるセルフレベリング機構は、乗員や荷物の重さに関係なく地上高を一定に保つものですが、必要に応じて変化もさせます。例えば、コンフォートモードでは 120km/h 以上の高速走行時には 10mm、また 160km/h を超えるとさらに 10mm 車高を下げることで空気抵抗を低減し、操縦安定性を高めます。車速が落ちて 80km/h を下回ると、もとの車高に戻ります。なお、40km/h 以下では、ボタン操作

により車高を 25mm 上げることができます。ただし、50km/h 以上になると、自動で下がり通常の車高に戻ります。

リア・アクスルステアリング

EQE は小回り性能をさらに良くするためリア・アクスルステアリング（EQE 350+は最大 10 度、EQE 53 は最大 3.6 度）を採用しています。これはステアリング操作だけではなく、ブレーキやサスペンションなどの車両ダイナミクスコントロールに統合制御されています。

ダイナミックセレクト

EQE は、パワートレインや ESP®、サスペンション、ステアリングの特性を個々のドライバーが好みに合わせて変更できます。ドライブモードの切り替えは、メディアディスプレイの下端にあるスイッチで行います。EQE 350+のドライブモードの標準設定は Comfort のほか、Sports、Eco、Individual が用意されています。EQE 53 には、Comfort、Slippery、Sports、Sports+、Individual が用意されています。

パッシブセーフティ

他のメルセデス車と同様、EQE にも高剛性キャビンと専用クラッシャブルゾーン、最新のレストレイントシステムが採用されました。また、PRE-SAFE が標準装備となっています。

さらに EQE では、電気自動車専用プラットフォームの採用により、安全性の観点からもデザインの自由度が広がりました。バッテリーの搭載場所は、アンダーボディの衝突から守られる最適な場所が選ばれました。また、大きなエンジンがフロント部に搭載されないことから、前面衝突時の各部の働きについてもより正確に把握することが可能になりました。そのため、標準のクラッシュテストに加え、他のさまざまな荷重条件におけるクルマの動きについての検証と広範なコンポーネントテストが車両安全技術センター（TFS）で実施されました。

車両接近通報装置

電気自動車ならでは技術としては、低速走行する EQE に歩行者が気づきやすくなる車両接近通報装置も標準装備として採用されています。音の発生装置は右側のフロントとリアのアンダーボディにそれぞれ設けられており、車速約 30km/h 以下で、EQ モデル専用の音を出します。音は車速が上がるにつれて音量が大きく、周波数が高く変化することから、歩行者はクルマの走行状態（減速/加速）を判断することができます。

パッシブセーフティ：エアバッグ

エアバッグは SRS*15 エアバッグ（運転席、助手席）に加え、SRS*15 ニーバッグ（運転席）も標準装備となっています。SRS*15 ニーバッグは、激しい前面衝突の際、脚がステアリングコラムやダッシュボードにはさまらないよう保護することにより、負傷を防止あるいは軽減するものです。

標準装備の SRS*15 ウインドウバッグは、激しい側面衝突の際に、衝突を受けた側の A ピラーから C ピラーまでの範囲にカーテンのように広がって前後のサイドウインドウを覆います。なお、横転が検知された場合は両側とも展開します。

*15: SRS は Supplemental Restraint System（乗員保護補助装置）の略称です。

後席左右には、i-Size チャイルドセーフティシート固定装置が標準装備となっています。シートバックとシートクッションの間にアンカーを 2 個ずつ備えることで、i-Size チャイ

ルドセーフティシートを非常に速やかに、そして確実に取り付けることができます。また、リアヘッドレストの後ろにあるテザーアンカーも役立ちます。

PRE-SAFE：予防的保護機能を標準装備

EQE は、予防的乗員保護システム PRE-SAFE を標準装備しています。また、PRE-SAFE インパルスサイドは、前面衝突や後面衝突の危険に対して作動する PRE-SAFE の機能と組み合わせることにより、言わば見えないクラッシャブルゾーンをクルマの全周囲にめぐらせる装備です。

側面衝突の場合、クラッシャブルゾーンの確保は限られます。そこで、PRE-SAFE インパルスサイドは、側面衝突が差し迫っていると検知すると、衝突が発生する前に衝撃を受ける側の前席乗員を危険から遠ざけます。具体的には、フロントシートバックレストのサイドサポートに内蔵されたエアチャンバーを瞬時に膨張させることで、ドアからの距離を広げる機能です。

MBUX（メルセデス・ベンツ ユーザー エクスペリエンス）

EQEにはテレマティクスやMercedes me connectに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
- 出発時刻に合わせたプリエントリークライメートコントロールの設定
- エネルギーフローの表示
- 最大充電電流の設定

自然対話式音声認識機能を備えた「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10年または25万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*16を使用し、全国にある約 20,000 基*17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

*16: 別途お申込みが必要となります。
*17: 2022年9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。

「3 年間無料、以降7年間自動で継続されるサービス」

- 24時間緊急通報サービス*18: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。

*18: 別途ボッシュサービスソリューションズとの契約が必要です。

「3年間無料のサービス」(有料で継続可)

- リモートウインドウ＆サンルーフコントロール:スマートフォンの操作でウイ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は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*19 ( )内は消費税抜き車両本体価格
EQE 350+	右	永久磁石同期モーター 1 基 (リア)	**¥12,480,000** (¥11,345,455)
メルセデス AMG EQE 53 4MATIC+	左/右	永久磁石同期モーター 2 基 (フロント・リア)	**¥19,220,000** (¥17,472,728)

*19: 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。

EQE 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的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*21します。

*20: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 210km/h
設定可能速度範囲:約 20~210km/h

*21: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。

*22: 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~120km/h （他の車線へ回避可能な場合）

・アクティブレーンチェンジングアシスト

高速道路を走行時にアクティブステアリングアシストが起動している際に、ドライバーがウインカーを点滅させると 3 秒後に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。

*23: 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

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。

*24: 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*28。

*25: 作動速度範囲:EQE 350+は約 7~210km/h、EQE 53 は約 7~220km/h
*26: 歩行者検知機能　作動減速範囲:約 7~70km/h
*27: 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。
*28: 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。

*29: 作動速度範囲:約 20~108km/h
*30: 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、自動的には作動しません。

・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。

*31: 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ステアリング補正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。

*32: 作動速度範囲:EQE 350+は約 60~210km/h、EQE 53 は約 60~220km/h
*33: 自動コース修正作動範囲:約 30~200km/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と、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。

*34: 作動速度範囲:約 12~200km/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。

*35: 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。
*36: 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。
*37: 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。
*38: 傾斜面では本機能は作動しません。
*39: パークトロニックの機能の 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。

・メモリーパーキングアシスト

所定の A 地点(ご自宅駐車場等)と B 地点(乗降場所等)のルートを車両に記憶させることで、車両が区間の移動および駐車を行います*40。なお、ルート上に障害物を検知すると停止します。

*40: ドライバーは運転席に残る必要があります。

※本プレスリリースに記載されている仕様およびメーカー希望小売価格は、発行日現在の内容です。