



**MERCEDES-EQ**

Informazione stampa  
Settembre 2021

## Nuova EQB: la mobilità elettrica in formato famiglia

Indice

### I punti principali in sintesi

EQB: principali informazioni e innovazioni..... 3

### Mobilità elettrica in formato famiglia

EQB: SUV compatto completamente elettrico con un massimo di sette posti..... 4

“Sette posti sono un valore aggiunto esclusivo in questa categoria”

EQB in primo piano: breve intervista con il Product Manager Marius Philipp ..... 8

### Estetica spigolosa e squadrata che rimanda alla trazione elettrica

EQB: design degli esterni ..... 9

### Un carattere forte in veste oro rosé

EQB: design degli interni ..... 10

### Versatile, ben equipaggiata e con spazio per un massimo di sette persone

EQB: equipaggiamento ..... 11

### Una coppia potente ed efficiente in partenza

EQB: trazione ..... 13

### Infatti la guida previdente fa risparmiare corrente e incrementa l'autonomia.

EQB: recupero di energia ..... 15

### Uno sguardo al futuro

EQB: navigazione con Electric Intelligence ..... 16

### Possibilità di viaggiare senza pensieri e senza problemi, in modo trasparente e con la certezza di poter pianificare gli spostamenti

EQB: Mercedes me Charge..... 17

Mercedes-Benz AG | 70546 Stoccarda | Germania

Telefono +49 711 17 - 0 | Fax +49 711 17 - 22244, [dialog.mb@daimler.com](mailto:dialog.mb@daimler.com) | [www.mercedes-benz.com](http://www.mercedes-benz.com)

Sede e Ufficio del registro delle imprese: Stoccarda; registro delle imprese n.: 762873 | Presidente della commissione di vigilanza: Bernd Pischetsrieder

Consiglio direttivo: Ola Källenius (Presidente)

Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Harald Wilhelm

Per ulteriori informazioni sui consumi ufficiali di corrente di autovetture nuove si rimanda alle «Linee Guida sui consumi di carburante, sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e sui consumi energetici di vetture nuove», disponibili gratuitamente presso tutti i punti vendita della Casa e presso la Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT, [www.dat.de](http://www.dat.de)).



e Mercedes-Benz, nonché MERCEDES-EQ sono marchi di Daimler AG, Stoccarda, Germania.

Strategie per una vita più lunga e ricariche più brevi	
EQB in primo piano: consigli e trucchi per la ricarica .....	18
Ampie simulazioni e accurati ritocchi nella galleria del vento	
EQB: aerodinamica .....	19
Gestione termica sofisticata con pompa di calore di serie	
EQB: climatizzazione.....	21
Disaccoppiamento sistematico e isolamento razionale	
EQB: comfort acustico e vibrazionale.....	22
Un'autentica Mercedes anche per la sicurezza passiva	
EQB: protezione degli occupanti e degli altri utenti della strada.....	24
Vigili e reattivi	
EQB: sistemi di assistenza alla guida .....	27
Concepita per la stabilità e il comfort di marcia	
EQB: assetto .....	29
Flessibile, digitale, efficiente e sostenibile	
EQB in primo piano: produzione.....	30
Dati tecnici.....	33

Le descrizioni e i dati riportati in questa cartella stampa riguardano la gamma europea delle vetture Mercedes-EQ. Sono possibili differenze specifiche per Paese.

## I punti principali in sintesi

### EQB: principali informazioni e innovazioni

#### Spazio per sette

EQB, dotata di cinque posti di serie, è disponibile a richiesta anche in versione a sette posti. In questo modo è in grado di ospitare famiglie di qualsiasi tipo e di soddisfare le più disparate esigenze di trasporto, distinguendosi dal resto delle vetture elettriche compatte. I due sedili della terza fila possono accogliere persone con statura fino a 1,65 metri e anche seggiolini.

#### Fuori compatta, dentro spaziosa

EQB (lunghezza/larghezza/altezza: 4.684/1.834<sup>1</sup>/1.667<sup>2</sup> millimetri), grazie al passo lungo di GLB (2.829 millimetri) risulta alquanto spaziosa e vanta un volume massimo del bagagliaio pari a 1.710 litri<sup>3</sup>. L'inclinazione degli schienali dei sedili della seconda fila è regolabile già di serie su più posizioni, e a richiesta questa fila può scorrere di 140 millimetri in senso longitudinale.

#### La categoria delle compatte diventa sempre più elettrica

Dopo EQA, EQB è già la seconda compatta completamente elettrica della gamma Mercedes-EQ. Al tempo stesso, EQB sarà la prima vettura di serie a trazione puramente elettrica prodotta nello stabilimento ungherese di Kecskemét. I veicoli per la Cina saranno prodotti a Pechino.

#### Ampia scelta per i clienti

La gamma comprende inizialmente i modelli EQB 300 4MATIC (consumo di corrente combinato NEDC: 16,2 kWh/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> combinate: 0 g/km)<sup>3</sup> con una potenza di 168 kW ed EQB 350 4MATIC (consumo di corrente combinato NEDC: 16,2 kWh/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> combinate: 0 g/km)<sup>3</sup> da 215 kW. Seguirà un modello a trazione anteriore. È prevista anche una versione con autonomia particolarmente elevata.

#### Estetica che rimanda alla trazione elettrica

EQB interpreta il “modern luxury” di Mercedes-EQ conferendogli carattere e personalità. L'auto presenta la mascherina Black Panel con Stella centrale tipica di Mercedes-EQ. Un altro elemento di design tipico dei modelli a trazione completamente elettrica di Mercedes-EQ è la fascia luminosa anteriore e posteriore.

#### Navigazione con Electric Intelligence

A facilitare la gestione di EQB nella vita di tutti i giorni ci pensa la navigazione con Electric Intelligence di serie, che calcola il percorso più veloce per arrivare a destinazione, tenendo conto della massima potenza di ricarica e della durata di eventuali soste per la ricarica. Inoltre la navigazione con Electric Intelligence fa in modo che la batteria ad alto voltaggio venga all'occorrenza portata alla temperatura ideale per la ricarica stessa, prima di una sosta pianificata per la ricarica.

#### Mercedes me Charge incluso per un anno

Mediante certificati di origine Mercedes-Benz garantisce per le ricariche di Mercedes me Charge l'immissione nella rete di corrente elettrica prodotta con fonti energetiche rinnovabili. Con Mercedes me Charge i clienti possono ricaricare presso più di 200.000 punti di ricarica pubblici in Europa, mentre Mercedes-Benz si preoccupa della successiva compensazione con energia elettrica “green”. Con EQB Mercedes me Charge è incluso per un anno.

---

<sup>1</sup> Esclusi i retrovisori esterni

<sup>2</sup> Dato relativo al modello a cinque posti

<sup>3</sup> I dati sul consumo di corrente (e le indicazioni che si basano su di esso) sono stati rilevati secondo NEDC con riferimento al Regolamento 692/2008/CE e secondo WLTP con riferimento al Regolamento 2017/1151/UE

## Mobilità elettrica in formato famiglia

**EQB: SUV compatto completamente elettrico con un massimo di sette posti**

Schlieren. Che si tratti di famiglia numerosa o famiglia allargata, con i suoi sette posti Nuova EQB è in grado di ospitare famiglie di ogni tipo e di soddisfare le più disparate esigenze di trasporto, distinguendosi dal resto delle vetture elettriche compatte presenti sul mercato. I due sedili della terza fila possono accogliere persone con statura fino a 1,65 metri e anche seggiolini. Nuova EQB verrà introdotta inizialmente in Europa e Cina a fine anno, mentre il lancio negli USA seguirà nel 2022. Dopo EQA, questa vettura è già la seconda compatta completamente elettrica della gamma Mercedes-EQ. Con EQA condivide, tra le altre cose, la potente ed efficiente trazione elettrica, l'intelligente recupero di energia e la navigazione previdente con Electric Intelligence.

L'offensiva elettrica di Mercedes-Benz Cars non solo prende il via, ma acquista slancio come i modelli Mercedes-EQ stessi: con EQA, EQB, la berlina business elettrica EQE e la berlina di lusso EQS, nel 2021 verranno presentati in totale quattro nuovi modelli Mercedes-EQ, a cui si aggiunge il Concept EQT come ambasciatore di un nuovo livello di prestigio nel segmento degli small van. La famiglia degli ibridi plug-in di Mercedes-Benz, che ad oggi conta più di 20 versioni di modelli, si rinnova con le varianti elettrificate di Classe C e Classe S. Per il 2021 Mercedes-Benz Cars prevede di portare al 13% circa la sua quota di modelli xEV, ossia ibridi plug-in e completamente elettrici. Inoltre i modelli "mild hybrid" con alternatore-starter e sistema a 48 V dominano l'offerta di vetture disponibili, in particolare di quelle d'alta gamma del Gruppo.

«Con Nuova EQB abbiamo progettato un SUV elettrico iconico, che riprende le forme squadrate dei nostri offroad e le proietta nel futuro. Abbiamo combinato la sua silhouette con elementi futuristici come il frontale Black Panel, conferendo all'auto il suo aspetto fuori dal comune», ha affermato Gordon Wagener, responsabile del design del Gruppo Daimler.

In Europa, il SUV compatto completamente elettrico si presenta inizialmente con i modelli EQB 300 4MATIC (consumo di corrente combinato NEDC: 16,2 kWh/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> combinate: 0 g/km)<sup>1</sup> da 168 kW ed EQB 350 4MATIC da 215 kW (consumo di corrente combinato NEDC: 16,2 kWh/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> combinate: 0 g/km)<sup>1</sup>. L'autonomia a norma WLTP è pari a 419 chilometri rispettivamente. Seguiranno altre versioni per soddisfare esigenze specifiche dei clienti, tra cui una che vanta un'autonomia particolarmente ampia.

### Spazi generosi, bagagliaio piatto e versatile

EQB va ad arricchire la fortunata famiglia di vetture compatte Mercedes ed è strettamente imparentata in particolare con due modelli: EQA, con il quale condivide l'avanzata tecnologia di trazione, e il SUV compatto GLB. Da questo ha preso in prestito il passo lungo (2.829 millimetri), l'abitacolo spazioso e versatile, e la terza fila (a richiesta) con due sedili singoli aggiuntivi.

Le dimensioni della versione a cinque posti: 4.684/1.834/1.667 millimetri (lunghezza/larghezza<sup>2</sup>/altezza). Lo spazio è generoso: per la testa nella prima fila di sedili è di 1.035 millimetri, mentre nella seconda è di 979 millimetri nel modello a cinque posti. Con 87 millimetri lo spazio libero per le ginocchia nel vano posteriore della cinque posti garantisce grande comfort. Il bagagliaio è piatto e capiente: il volume di carico, compreso tra 495 e 1.710 litri e tra 465 e 1.620 litri (rispettivamente per il modello a cinque e a sette posti), ha le qualità di una station-wagon compatta. L'inclinazione degli schienali dei sedili della seconda fila è regolabile già di serie su più posizioni, e a richiesta questa fila può scorrere di 140 millimetri in senso longitudinale. Si ottengono così fino a 190 litri di capacità in più nel bagagliaio, che ne consentono un uso versatile.

<sup>1</sup> I dati sul consumo di corrente (e le indicazioni che si basano su di esso) sono stati rilevati secondo NEDC con riferimento al Regolamento 692/2008/CE e secondo WLTP con riferimento al Regolamento 2017/1151/UE

<sup>2</sup> Esclusi i retrovisori esterni

A richiesta, EQB può disporre di una terza fila con due sedili singoli supplementari, su cui trovano comodamente posto passeggeri di altezza non superiore a 1,65 metri. La ricca dotazione per la sicurezza comprende poggiatesta estraibili, cinture di sicurezza con pretensionatori e limitatori della forza di ritenuta su tutti i sedili esterni e un windowbag laterale che protegge anche gli occupanti della terza fila. Nella terza e nella quarta fila di sedili possono essere fissati fino a quattro seggiolini complessivi, ai quali se ne aggiunge un altro sul sedile del passeggero anteriore. Per ampliare il vano bagagli è possibile abbassare i sedili della terza fila portandoli al livello del pianale.

### **Design tipico della trazione elettrica con angoli e spigoli**

EQB interpreta il “modern luxury” di Mercedes-EQ conferendogli carattere e personalità. L'auto presenta la mascherina Black Panel con Stella centrale tipica di Mercedes-EQ. Un altro elemento di design tipico dei modelli a trazione completamente elettrica di Mercedes-EQ è la fascia luminosa anteriore e posteriore. Un trasmettitore di luce orizzontale collega tra loro le due luci di marcia diurne dei fari completamente a LED e garantisce un'elevata riconoscibilità di giorno e di notte. L'organizzazione interna dei fari è dettagliata e precisa. Dettagli blu nei fari rafforzano il look tipico di Mercedes-EQ.

La parte superiore della vettura orientata alla funzionalità con parabrezza verticale garantisce il comfort nell'abitacolo. I cladding protettivi continui definiscono le proporzioni. Le spalle muscolose e ben modellate dominano la vista laterale e sono ulteriormente accentuate dalla linea di cintura crescente. Le ruote a filo con la carrozzeria conferiscono carattere a EQB e la fanno apparire incollata alla strada. In esclusiva sono disponibili cerchi in lega leggera con dimensioni massime di 20 pollici in versione bicolore o tricolore con elementi decorativi in parte di color oro rosé o blu.

Le luci posteriori a LED confluiscono direttamente nella fascia luminosa a LED che va assottigliandosi, accentuando nella vista posteriore lo sviluppo orizzontale di EQB. Inoltre il numero di targa è spostato nel paraurti, lasciando intatto il portellone posteriore ben modellato. Il mancorrente rialzato sottolinea l'elevata praticità di Nuova EQB.

L'ampio corpo della plancia portastrumenti presenta una rientranza nella zona del guidatore e del passeggero anteriore. Davanti al guidatore si trova la plancia con display widescreen, che per i comandi e la visualizzazione si affida al sistema MBUX (Mercedes-Benz User Experience). Il carattere robusto degli interni è accentuato dagli elementi tubolari in look alluminio, utilizzati come maniglia nelle porte, nella consolle centrale e nella plancia portastrumenti sul lato passeggero anteriore.

A richiamare il carattere elettrico degli interni di EQB provvedono, a seconda della versione di allestimento, un elemento decorativo retroilluminato e dettagli color oro rosé sulle bocchette di ventilazione, sui sedili e sulla chiave. La strumentazione con visualizzazioni specifiche dei modelli elettrici riprende le tonalità cromatiche dell'oro rosé e del blu.

Con un  $C_x$  che parte da 0,28, EQB dimostra di avere ottime proprietà aerodinamiche. L'area frontale  $A$  è di 2,53 m<sup>2</sup>. Tra gli interventi aerodinamici più importanti figurano il sistema di regolazione dell'aria di raffreddamento completamente chiuso nella sezione superiore, la grembialatura anteriore e quella posteriore aerodinamiche, il sottoscocca molto liscio e quasi completamente chiuso e i cerchi appositamente ottimizzati sotto il profilo aerodinamico, con gli spoiler delle ruote anteriori e posteriori adattati di conseguenza.

### **Piacere di guida e navigazione efficiente con Electric Intelligence**

Il sistema di assistenza ECO offre un recupero di energia ottimizzato in base alla situazione specifica e include nella sua strategia di efficienza i dati cartografici, il rilevamento di segnali stradali e le informazioni trasmesse dai sensori della vettura. Infatti la guida previdente fa risparmiare corrente e incrementa l'autonomia.

A facilitare la gestione di EQB nella vita di tutti i giorni ci pensa anche la navigazione con Electric Intelligence di serie, che calcola il percorso più veloce per arrivare a destinazione. Sulla base di simulazioni costanti dell'autonomia vengono presi in considerazione le soste necessarie per la ricarica e molti altri fattori, come la topografia e le condizioni meteo. Il sistema è anche in grado di reagire in modo dinamico ai cambiamenti, ad

esempio della situazione del traffico e del comportamento di guida personale. Inoltre la navigazione con Electric Intelligence fa in modo che, prima di una sosta pianificata per la ricarica, la batteria ad alto voltaggio venga all'occorrenza portata alla temperatura ideale per la ricarica stessa.

### **Tecnica di ricarica collaudata, rete estesa e corrente “green”**

A casa o alle stazioni di ricarica pubbliche EQB può essere ricaricata comodamente con un caricabatteria fino a 11 kW in corrente alternata (CA). Il tempo che serve per una ricarica completa dipende dall'infrastruttura disponibile e dalla dotazione della vettura (a seconda dei Paesi). Rispetto a una presa di corrente domestica, la ricarica ad una Mercedes-Benz Wallbox è molto più veloce.

E la ricarica diventa ancora più veloce se si utilizzano le stazioni di ricarica rapida in corrente continua (CC). A seconda del SoC (State of Charge, in italiano: livello di carica) e della temperatura della batteria ad alto voltaggio, EQB si ricarica a una delle stazioni di ricarica idonee con una potenza massima di 100 kW. In tal caso occorrono poco più di 30 minuti per portare il livello di carica dal 10 all'80%. Per la ricarica in corrente alternata e continua EQB è equipaggiata di serie in Europa e negli USA con un connettore combinato CCS (Combined Charging System) nella fiancata destra.

Con Mercedes me Charge, chi guida EQB può utilizzare una delle più estese reti di ricarica realizzate finora nel mondo, dotata attualmente di oltre 530.000 punti di ricarica in CA e CC in 31 Paesi. Grazie a Mercedes me Charge i clienti di Mercedes-EQ hanno accesso a stazioni di ricarica di diversi fornitori e possono usufruire di una funzione di pagamento integrata con addebito unico. Con EQB Mercedes me Charge è incluso per un anno.

Mediante certificati di origine, in Europa Mercedes-Benz garantisce per le ricariche di Mercedes me Charge l'immissione nella rete di corrente elettrica prodotta con fonti energetiche rinnovabili. Con Mercedes me Charge i clienti possono ricaricare presso più di 200.000 punti di ricarica pubblici in Europa, mentre Mercedes-Benz si preoccupa della successiva compensazione con energia elettrica “green”.

### **Supporto collaborativo del guidatore ed elevata sicurezza in caso di incidente**

EQB dispone di sistemi di assistenza alla guida intelligenti che aiutano attivamente il guidatore. A bordo sono presenti di serie il sistema antisbandamento attivo e il sistema di assistenza alla frenata attivo. In molte situazioni critiche quest'ultimo è capace di scongiurare una collisione o mitigarne la gravità attuando una frenata autonoma. Il sistema è in grado di frenare alle velocità tipiche della guida in città se sono presenti veicoli fermi e pedoni in attraversamento. Il pacchetto sistemi di assistenza alla guida è stato ampliato e adesso comprende, ad esempio, la funzione assistenza di svolta, la funzione corridoio di emergenza, il sistema di prevenzione degli urti laterali in presenza di ciclisti o veicoli che sorraggiungono e l'avvertimento che segnala le persone sulle strisce pedonali.

EQB si dimostra un'autentica Mercedes anche nella sicurezza passiva. Partendo dalla solida struttura della scocca di GLB si è provveduto ad adattare la carrozzeria di EQB alle esigenze particolari poste da un'auto elettrica. La batteria è posizionata in un telaio realizzato con profilati estrusi che svolge le funzioni strutturali finora assolte dalle traverse nel pianale. Nella parte anteriore della batteria un cosiddetto “scudo di protezione” impedisce che corpi estranei penetrino nell'accumulatore di energia.

Naturalmente EQB ha dovuto superare l'ampio programma di crash test del marchio. Inoltre, per la batteria e per tutti i componenti che conducono corrente si applicano severi criteri di sicurezza.

### **EQB nella rete di produzione globale**

La produzione di EQB inizierà nel 2021 in due sedi della rete di produzione globale di Mercedes-Benz Cars: nello stabilimento ungherese Mercedes-Benz di Kecskemét per il mercato mondiale e nella sede della joint venture tedesco-cinese BBAC di Pechino per il mercato locale. La preparazione all'interno degli stabilimenti, tra cui le qualifiche del personale e i lavori di conversione, è già in corso. Il SUV compatto EQB sarà la prima vettura di serie a trazione puramente elettrica prodotta in Ungheria e si affiancherà ai modelli ibridi plug-in fabbricati in quest'area.

Dall'inizio della produzione nel 2012 lo stabilimento ungherese di Mercedes-Benz ha continuato a crescere d'importanza nella rete di produzione globale di Mercedes-Benz Cars. Tra i punti di forza di questa sede produttiva di vetture compatte figura, oltre al collegamento in rete digitale, anche lo scambio diretto con lo stabilimento principale delle compatte nella fabbrica di Rastatt, nel Land del Baden-Württemberg.

I sistemi batterie per i modelli Mercedes-EQ compatti attualmente prodotti in Europa sono forniti da Accumotive, controllata di Mercedes-Benz con sede a Kamenz, e dalla fabbrica di batterie di Mercedes-Benz ubicata nella città polacca di Jawor. Entrambi gli stabilimenti sono stati progettati sin dall'inizio per essere "CO<sub>2</sub> neutrali".

## Referenti

Roger Welti, Tel.: +41 44 755 88 42, [roger.welti@daimler.com](mailto:roger.welti@daimler.com)

Roman Kälin, Tel.: +41 44 755 88 06, [roman.kaelin@daimler.com](mailto:roman.kaelin@daimler.com)

Ulteriori informazioni su **Mercedes-Benz in Svizzera** sono disponibili [qui](#). **Informazioni stampa e servizi digitali** per giornalisti e moltiplicatori sono reperibili sul nostro [Media Site Svizzera](#) e sulla nostra piattaforma online [Mercedes me media](#).

## Panoramica Mercedes Benz in Svizzera

In Svizzera e nel Liechtenstein Mercedes Benz è rappresentata da Mercedes Benz Svizzera SA, Mercedes Benz Trucks Svizzera SA, Mercedes Benz Financial Services AG ed EvoBus (Schweiz) AG, tutte affiliate di Daimler AG di Stoccarda. Le imprese offrono lavoro a oltre 600 collaboratori e, insieme a una rete di concessionari, garantiscono circa 5800 posti di lavoro. Il portafoglio include i marchi Mercedes Benz, Mercedes AMG, smart, Fuso e Setra.

“Sette posti sono un valore aggiunto esclusivo in questa categoria”

EQB in primo piano: breve intervista con il Product Manager Marius Philipp

Dal 2018, Marius Philipp è Product Manager per Mercedes-Benz e attualmente responsabile per la gamma di vetture compatte che comprende EQA e EQB. Dopo aver conseguito una doppia laurea in economia aziendale, nel 2014 il manager ventottenne ha iniziato a lavorare alla pianificazione strategica dei volumi presso Daimler. Nato in Svevia, predilige le attività sportive all'aria aperta.

*Signor Philipp, con EQA di recente è stata lanciata la prima compatta completamente elettrica della gamma di modelli Mercedes-EQ. Che risonanza ha avuto?*

Philipp: Ottima, siamo decisamente soddisfatti.

*Con EQB arriva adesso la seconda compatta completamente elettrica di Mercedes-EQ. Quali sono i punti in comune e le differenze rispetto a EQA?*

Philipp: EQB è decisamente più matura e possiede un carattere marcato. È più spigolosa e quadrata, e al tempo stesso offre una maggiore praticità e funzionalità. Con una trazione elettrica efficiente, naturalmente, è strettamente imparentata all'EQA; a questo si aggiungono tipici elementi di design di Mercedes-EQ come il frontale Black Panel. E come membri della fortunata famiglia di compatte Mercedes-Benz, EQA ed EQB condividono molti punti di forza come i moderni sistemi di assistenza alla guida e l'intuitivo sistema di infotainment MBUX (Mercedes-Benz User Experience).

*I sette posti di EQB la rendono interessante come auto per le famiglie e il tempo libero. A che tipo di clientela si rivolge?*

Philipp: dagli acquirenti di GLB abbiamo imparato che i sette posti non sempre vengono utilizzati, ma che la terza fila di sedili è più che altro una soluzione pratica di emergenza: ad esempio, quando si decide improvvisamente di dare un passaggio a un amichetto dell'asilo. Sette posti, in ogni caso, sono una vera particolarità in questa categoria.

*Allora qual è la caratteristica tipicamente Mercedes di EQB?*

Philipp: Gli alti livelli di sicurezza, il comfort acustico esemplare e la massima qualità sono le prime doti tipiche del marchio che mi vengono in mente. Anche l'immagine di pregio e la qualità dei materiali utilizzati nell'abitacolo delle nostre vetture compatte sono eccellenti. Non per niente, il collaudo nella fase di sviluppo è stato decisamente rigoroso, tanto da simulare la lunga e intensa vita di un'auto quasi a ritmo accelerato.

*Che aspetto avrebbe la “Sua” EQB se potesse configurarla per sé?*

Philipp: a mio parere, la Edition 1 con i suoi cerchi originali è perfettamente riuscita. Ma naturalmente ognuno può decidere i colori della propria EQB. Io configurerei la mia con l'allestimento AMG Line, cerchi da 20" e pacchetto Night, mentre come colore di verniciatura sceglierei nero cosmo.



## Estetica spigolosa e squadrata che rimanda alla trazione elettrica

### EQB: design degli esterni

EQB interpreta il “modern luxury” di Mercedes-EQ conferendogli carattere e personalità. L'auto presenta la mascherina Black Panel con Stella centrale tipica di Mercedes-EQ. Un altro elemento di design tipico dei modelli a trazione completamente elettrica di Mercedes-EQ è la fascia luminosa anteriore e posteriore.

#### Principali caratteristiche del design del frontale

Il moderno e ampio frontale Black Panel dona alla vettura un'immagine sicura di sé. Un trasmettitore di luce orizzontale collega tra loro le due luci di marcia diurne dei fari completamente a LED e garantisce un'elevata riconoscibilità di giorno e di notte. L'organizzazione interna dei fari è dettagliata e precisa. Dettagli blu nei fari rafforzano il look tipico di Mercedes-EQ. Il cofano motore allungato presenta discreti powerdome appena accennati.

#### Principali caratteristiche del design laterale

- EQB colpisce per le proporzioni complessivamente equilibrate con brevi sbalzi anteriori e posteriori.
- La parte superiore della vettura orientata alla funzionalità con parabrezza verticale garantisce il comfort nell'abitacolo. I cladding protettivi continui definiscono le proporzioni.
- Le spalle muscolose e ben modellate dominano la vista laterale e sono ulteriormente accentuate dalla linea di cintura crescente.
- Le ruote a filo con la carrozzeria conferiscono carattere a EQB e lo fanno apparire incollato alla strada.
- In esclusiva sono disponibili cerchi in lega leggera con dimensioni massime di 20 pollici in versione bicolore o tricolore con elementi decorativi in parte di color oro rosé o blu.
- Il mancorrente rialzato sottolinea l'elevata praticità di Nuova EQB.

#### Principali caratteristiche del design della coda

- Le luci posteriori a LED confluiscono direttamente nella fascia luminosa a LED che va assottigliandosi, accentuando nella vista posteriore lo sviluppo orizzontale di EQB.
- Il numero di targa è stato spostato nel paraurti, lasciando intatto il portellone posteriore ben modellato.
- La telecamera per la retromarcia assistita di serie è integrata nella Stella Mercedes-Benz ribaltabile automaticamente.

## Un carattere forte in veste oro rosé

### EQB: design degli interni

Il carattere robusto degli interni è accentuato dagli elementi tubolari in look alluminio, utilizzati come maniglia nelle porte, nella consolle centrale e nella plancia portastrumenti sul lato passeggero anteriore. A richiamare il carattere elettrico degli interni di EQB provvedono, a seconda della versione di allestimento, un elemento decorativo retroilluminato e dettagli color oro rosé sulle bocchette di ventilazione, sui sedili e sulla chiave. La strumentazione con visualizzazioni specifiche dei modelli elettrici riprende le tonalità cromatiche dell'oro rosé e del blu.

L'ampio corpo della plancia portastrumenti presenta una rientranza nella zona del guidatore e del passeggero anteriore. Davanti al guidatore si trova la plancia con display widescreen, che per i comandi e la visualizzazione si affida al sistema MBUX (Mercedes-Benz User Experience),

la cui configurazione può essere personalizzata con diverse opzioni. I principali vantaggi di questo sistema sono: il potente calcolatore, gli schermi e la grafica brillanti, la visualizzazione personalizzabile, il display head-up a colori, la navigazione con Realtà Aumentata, il software con funzione di autoapprendimento e le azioni vocali attivabili con la parola chiave "Hey Mercedes".

Gli indicatori della strumentazione e del display multimediale sono facilmente leggibili sui grandi schermi ad alta risoluzione. Animazioni coinvolgenti accentuano la comprensibilità della struttura intuitiva dei comandi e offrono grafici brillanti di alta qualità visiva. Nel display multimediale si possono richiamare i menu relativi alle opzioni di ricarica, al consumo di corrente e al flusso di energia dalle schede di Mercedes-EQ. La visualizzazione di destra nella strumentazione misura la potenza anziché il numero di giri del motore. In alto viene indicata la percentuale di potenza, in basso il recupero di energia. Nella strumentazione di sinistra si può capire se la destinazione è raggiungibile senza soste intermedie per la ricarica. I colori cambiano a seconda della situazione di guida: nella procedura booster, ad esempio, la visualizzazione diventa bianca.

A seconda dell'umore o degli interni il guidatore può scegliere tra quattro diversi stili di visualizzazione, a cui si aggiunge una speciale colorazione Mercedes-EQ nello stile Moderno:

- lo stile classico è la rilettura dei classici display in chiave elegante e raffinata;
- lo stile sportivo si ispira al look high-tech delle turbine, proponendo il contrasto, molto sportivo, tra il nero e il giallo;
- lo stile moderno introduce la strumentazione nel mondo digitale. Al fine di ridurre le informazioni per distrarre il meno possibile il guidatore, i valori degli strumenti circolari relativi alla velocità e alla potenza vengono visualizzati in modo dinamico solo nell'intervallo richiesto; in EQB l'accostamento cromatico è pure blue/oro rosé;
- lo stile essenziale, infine, riduce drasticamente le informazioni per favorire il relax del guidatore.

## Versatile, ben equipaggiata e con spazio per un massimo di sette persone

### EQB: equipaggiamento

Nuova EQB (lunghezza/larghezza<sup>1</sup>/altezza<sup>2</sup>: 4.684/1.834/1.667 millimetri) va ad arricchire l'apprezzata gamma di vetture compatte di Mercedes ed è affine soprattutto a due modelli: EQA, con il quale condivide l'avanzata tecnologia di trazione, e il SUV compatto GLB. Da questo ha preso in prestito il passo lungo (2.829 millimetri), l'abitacolo spazioso e versatile, e la terza fila con due sedili singoli aggiuntivi.

Lo spazio è notevole: per la testa nella prima fila di sedili è di 1.035 millimetri, mentre nella seconda è di 979 millimetri nel modello a cinque posti. Con 87 millimetri lo spazio libero per le ginocchia nel vano posteriore della cinque posti garantisce grande comfort. Il bagagliaio è piatto e capiente: il volume di carico, compreso tra 495 e 1.710 litri e tra 465 e 1.620 litri (rispettivamente per il modello a cinque e a sette posti), ha le qualità di una station-wagon compatta. L'inclinazione degli schienali dei sedili della seconda fila è regolabile già di serie su più posizioni, e a richiesta questa fila può scorrere di 140 millimetri in senso longitudinale. Si ottengono così fino a 190 litri di capacità in più nel bagagliaio, che ne consentono un uso versatile.

A richiesta, EQB può disporre di una terza fila di sedili con due sedili singoli supplementari, su cui trovano comodamente posto passeggeri di altezza non superiore a 1,65 metri. La versatilità in dettaglio

Versatilità	Cinque posti	Sette posti (a richiesta)
Seconda fila di sedili	Schienale frazionabile e ribaltabile nel rapporto 40:20:40	
	Inclinazione dello schienale regolabile su più posizioni	
	Fila di sedili scorrevole di 140 mm in senso longitudinale, piano di seduta frazionabile nel rapporto 40:60 (a richiesta)	Fila di sedili scorrevole di 140 mm in senso longitudinale, piano di seduta frazionabile nel rapporto 40:60 (di serie)
		Funzione EASY-ENTRY
Terza fila di sedili	-	Due sedili singoli a scomparsa

### Un tocco di colore: Electric Art ed Edition 1 con dettagli specifici della gamma Mercedes-EQ

Tra i numerosi equipaggiamenti di serie di EQB figurano tra l'altro i fari a LED High Performance, il climatizzatore automatico bizona, il pacchetto luci e visibilità<sup>3</sup> e un bracciolo ribaltabile nel vano posteriore con due portabevande. Sono di serie anche l'intuitivo sistema di Infotainment MBUX (Mercedes-Benz User Experience) e la navigazione con Electric Intelligence.

A richiesta, EQB è disponibile nella versione di equipaggiamento Electric Art, specifica per la gamma Mercedes-EQ. Accenti cromatici in moderno oro rosé impreziosiscono i rivestimenti in materiale ARTICO / tessuto Cupertino e le bocchette di ventilazione. L'elemento decorativo nel look a spirale è retroilluminato. La versione di equipaggiamento comprende inoltre speciali cerchi in lega leggera da 18" con verniciatura bicolore.

Dopo il lancio, solo per un periodo di tempo limitato, sarà disponibile anche l'Edition 1. Questo modello speciale in edizione limitata combina negli esterni elementi del pacchetto Night con il kit aerodinamico AMG.

<sup>1</sup> Esclusi i retrovisori esterni

<sup>2</sup> Dato relativo al modello a cinque posti

<sup>3</sup> Componenti: il gruppo di comandi sul tetto "4 punti luce" (incluso vano portaocchiali), luce dell'abitacolo/spot di lettura nel vano posteriore, illuminazione touchpad (anteriore), spot di lettura, illuminazione della consolle, luci di cortesia, luce diffusa e di segnalazione, luci di segnalazione, illuminazione delle conchiglie e maniglie delle porte, illuminazione del vano piedi, illuminazione del portabevande/cassetto portaoggetti, illuminazione scomparto multiuso

Cerchi in lega leggera AMG da 20 pollici, in rame verniciato opaco e torniti con finitura a specchio, completano il look sportivo. Gli highlight della Edition 1 negli interni sono i rivestimenti in pelle grigio neva con CYBER CUT blu, l'elemento decorativo con look a spirale retroilluminato e le bocchette di ventilazione con anello esterno color cromo argentato e anello convogliatore in blu energy.

#### **Personalizzazione: pratici pacchetti ed equipaggiamenti a richiesta**

Nei modelli Mercedes-EQ compatti, Mercedes-Benz ha semplificato la logica delle opzioni. Invece di dover scegliere tra tanti singoli equipaggiamenti a richiesta, il cliente può optare fra tre pratici pacchetti preconfigurati.

- Il **pacchetto Advanced** (compreso nell'Edition 1) integra l'equipaggiamento di serie di EQB con vari extra per il comfort e la sicurezza. Nell'abitacolo due display brillanti da 10,25" danno vita a una plancia con display widescreen. Il guidatore può contare sull'Blind Spot Assist, sul pacchetto retrovisori e sul pacchetto parcheggio con telecamera per la retromarcia assistita.
- Il **pacchetto Advanced Plus** si basa sul pacchetto Advanced, migliorando ulteriormente il comfort. Comprende il pacchetto Comfort KEYLESS-GO, il climatizzatore automatico a due zone COMFORTMATIC, un potente Sound System e il sistema di ricarica wireless per smartphone.
- Il **Pacchetto Premium** offre, oltre ai dettagli di equipaggiamento dei pacchetti Advanced e Advanced Plus, un tetto scorrevole panoramico, il Surround Sound System Burmester® e il pacchetto parcheggio con telecamera a 360°.

## Una coppia potente ed efficiente in partenza

### EQB: trazione

EQB verrà lanciata nelle versioni EQB 300 4MATIC (consumo di corrente combinato NEDC: 16,2 kWh/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> combinate: 0 g/km)<sup>1</sup> con 168 kW ed EQB 350 4MATIC da 215 kW (consumo di corrente combinato NEDC: 16,2 kWh/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> combinate: 0 g/km)<sup>1</sup>. L'autonomia a norma WLTP è pari a 419 chilometri rispettivamente. Seguiranno altre versioni per soddisfare esigenze specifiche dei clienti, tra cui una che vanta un'autonomia particolarmente ampia.

Sull'asse anteriore viene montato un generatore elettrico asincrono. Il generatore elettrico, il cambio a rapporto fisso con differenziale, il sistema di raffreddamento del motore e l'elettronica di potenza costituiscono un'unità molto compatta e altamente integrata: la catena cinematica elettrica (eATS).

Inoltre, EQB 300 4MATIC e EQB 350 4MATIC sono dotate sull'asse posteriore di un eATS con un motore sincrono ad eccitazione permanente di nuova concezione, dalla struttura particolarmente compatta. In questa tipologia di propulsori il rotore del motore in corrente alternata è dotato di magneti permanenti. I magneti, e quindi il rotore, seguono il campo elettrico alternato rotante negli avvolgimenti dello statore. Il motore è definito sincrono perché il rotore ruota con la stessa frequenza del campo magnetico dello statore. La frequenza viene adattata alla velocità richiesta dal guidatore nei convertitori dell'elettronica di potenza. Tra i vantaggi di questa tipologia costruttiva figurano gli alti livelli di densità di potenza, di rendimento e di costanza della prestazione.

Nei modelli 4MATIC la richiesta di potenza tra l'asse anteriore e quello posteriore viene regolata 100 volte al secondo in funzione della situazione di guida. La filosofia di Mercedes-EQ prevede che, per ottimizzare i consumi, venga azionato con la maggior frequenza possibile il generatore elettrico posteriore, mentre nell'esercizio a carico parziale il motore asincrono sull'asse anteriore produce solo perdite di trascinamento ridotte.

### Dati tecnici<sup>1</sup>:

		EQB 300 4MATI C	EQB 350 4MATI C
Trazione		integrale	
Motori elettrici asse anteriore/posteriore	Tipo	Motore asincrono (ASM)/ motore sincrono ad eccitazione permanente (PSM)	
Potenza (di picco)	kW	168	215
Coppia (di picco)	Nm	390	520
Accelerazione 0-100 km/h	s	8,0	6,2
Velocità max <sup>2</sup>	km/h	160	
Contenuto di energia di accumulatore, utilizzabile (NEDC)	kWh	66,5	
Consumo combinato (NEDC)	kWh/100 km	16,2	16,2
Autonomia (WLTP)	km	419	419

<sup>1</sup> I dati sul consumo di corrente (e le indicazioni che si basano su di esso) sono stati rilevati secondo NEDC con riferimento al Regolamento 692/2008/CE e secondo WLTP con riferimento al Regolamento 2017/1151/UE

<sup>2</sup> Limitata elettronicamente

Tempo di ricarica CA <sup>3</sup>	h	5:45	5:45
Tempo di ricarica CC <sup>4</sup> a una stazione di ricarica rapida	min	32	32

In fase di rilascio e in frenata i motori elettrici fungono da generatori: il movimento rotatorio meccanico viene trasformato in energia elettrica utilizzata per caricare la batteria ad alto voltaggio (recupero di energia; per i dettagli si rimanda al prossimo capitolo “Recupero di energia”).

### **Batteria: componente della gestione termica intelligente**

EQB monta una batteria agli ioni di litio con densità energetica elevata. La potente batteria ad alto voltaggio ha una tensione massima di 420 V e una capacità nominale di circa 190 Ah, con un contenuto di energia utile di 66,5 kWh.

La batteria comprende cinque moduli ed è posizionata al di sotto della cabina degli occupanti, al centro della vettura. Un alloggiamento in alluminio, insieme alla struttura della carrozzeria, protegge questo componente in caso di urti inferiori o colpi di pietrisco. Il corpo della batteria è inserito nella struttura dell'auto, quindi è integrato nel sistema di sicurezza complessivo (si rimanda al capitolo “Protezione degli occupanti e degli altri utenti della strada”).

La batteria fa parte della gestione termica intelligente di EQB. Per mantenerla quanto più a lungo possibile nell'intervallo di temperatura ottimale, all'occorrenza viene raffreddata o riscaldata attraverso una piastra posta sotto la batteria e attraversata dal liquido di raffreddamento.

Se è attivata la navigazione con Electric Intelligence, la batteria viene eventualmente preriscaldata o raffreddata anche durante la guida, così da trovarsi alla temperatura ideale quando si raggiunge una stazione di ricarica rapida: infatti, se si giunge con la batteria fredda, gran parte della potenza di ricarica viene inizialmente utilizzata per riscaldarla. In questo modo, quindi, si ottimizza il tempo di ricarica complessivo e si riduce notevolmente la sosta.

Come per tutte le altre batterie ad alto voltaggio, Mercedes-Benz rilascia un certificato relativo alle prestazioni della batteria. Il documento è valido per otto anni o per una percorrenza di 160.000 chilometri e garantisce il corretto funzionamento della batteria ad alto voltaggio, coprendone anche la perdita di capacità.

### **Gestione della ricarica: presa di corrente del veicolo CCS per corrente alternata e continua**

A casa o alle stazioni di ricarica pubbliche EQB può essere ricaricata comodamente con un caricabatteria fino a 11 kW in corrente alternata (CA). Il tempo che serve per una ricarica completa dipende dall'infrastruttura disponibile e dalla dotazione della vettura (a seconda dei Paesi). Rispetto a una presa di corrente domestica, la ricarica ad una Mercedes-Benz Wallbox è molto più veloce.

E la ricarica diventa ancora più veloce se si utilizzano le stazioni di ricarica rapida in corrente continua (CC). A seconda del SoC (State of Charge, in italiano: livello di carica) e della temperatura della batteria ad alto voltaggio, EQB si ricarica a una delle stazioni di ricarica idonee con una potenza massima di 100 kW. A quel punto occorrono circa 32 minuti per portare il livello di carica dal 10 all'80%. Per la ricarica in corrente alternata e continua EQB è equipaggiata di serie in Europa e negli USA con un connettore combinato CCS (Combined Charging System) nella fiancata destra.

<sup>3</sup> I tempi indicati si riferiscono a una ricarica completa dal 10 al 100% a una wallbox o a una stazione di ricarica pubblica (collegamento CA di almeno 11 kW, 16 A per fase).

<sup>4</sup> I tempi indicati si riferiscono a una ricarica completa dal 10 all'80% a una stazione di ricarica rapida in CC con tensione di alimentazione di 400 V e corrente minima di 300 A

Infatti la guida previdente fa risparmiare corrente e incrementa l'autonomia.

#### EQB: recupero di energia

Il sistema di assistenza ECO suggerisce al guidatore quando togliere il piede dal pedale dell'acceleratore, perché magari si sta avvicinando a un limite di velocità, e lo aiuta con la funzione sailing (fase di rilascio) e con la gestione in questo periodo mirata del recupero di energia. A questo scopo vengono utilizzati i dati cartografici, il riconoscimento dei segnali stradali e le informazioni dei sistemi di assistenza di sicurezza intelligenti (radar e telecamera stereoscopica).

Per decidere se viaggiare in modalità sailing (funzione di rilascio) con la minore resistenza all'avanzamento possibile oppure se recuperare l'energia, il sistema di assistenza ECO valuta in anticipo la situazione di guida. Lo fa considerando avvallamenti o salite oppure i limiti di velocità antistanti, che il sistema individua sulla base dei dati cartografici. Nelle sue raccomandazioni di guida e nella sua strategia d'efficienza, il sistema considera l'andamento del percorso (curve, incroci, rotatorie, pendenze), limiti di velocità e distanza dai veicoli che precedono.

Entro i suoi stessi limiti, il sistema di assistenza ECO regola il rilascio in base alla situazione non appena il guidatore toglie il piede dal pedale dell'acceleratore. Le raccomandazioni di guida vengono comunicate al guidatore anche visivamente, visualizzando sul display multimediale (oppure, se presente, sul display head-up) il simbolo di un piede che si stacca dal pedale. Contemporaneamente viene mostrato al guidatore anche il motivo della raccomandazione (ad esempio «Incrocio avanti», «Discesa avanti»).

EQB offre diverse modalità di recupero di energia. In linea di principio viene ricaricata la batteria ad alto voltaggio, trasformando il movimento rotatorio meccanico in energia elettrica.

Il guidatore può selezionare manualmente la potenza di recupero agendo su levette di innesto poste dietro al volante: con la levetta sinistra si aumenta l'intensità del recupero di energia, con la destra si diminuisce. Il guidatore può vedere nella strumentazione l'impostazione che ha appena selezionato. Sono disponibili i seguenti livelli di recupero: DAUTO (recupero di energia ottimizzato in base alla situazione mediante sistema di assistenza ECO), D+ (sailing), D (recupero di energia basso) e D- (recupero di energia medio). Se si seleziona la funzione DAUTO, questa modalità viene mantenuta anche all'avvio successivo. Per arrestare la vettura il guidatore deve come sempre azionare il freno, qualunque sia il livello di recupero impostato.

## Uno sguardo al futuro

### EQB: navigazione con Electric Intelligence

Qual è la strada da prendere? Dove si trova la prossima stazione di ricarica? Di solito queste domande si pongono al copilota. A bordo di Nuova EQB, invece, se ne occupa il sistema di assistenza intelligente. La navigazione con Electric Intelligence calcola il percorso più veloce nel dato momento, tenendo conto di numerosi fattori. Se è necessario fermarsi per ricaricare, il sistema indirizza verso una stazione di ricarica.

La navigazione con Electric Intelligence lascia intuire le sue potenzialità già dal nome: sulla base di diversi fattori il sistema pianifica in modo intelligente il percorso più veloce, includendo anche le soste per la ricarica, ed è in grado di reagire dinamicamente ai cambiamenti che subentrano, ad esempio le code. Mentre un classico calcolatore dell'autonomia si basa sul passato, la navigazione con Electric Intelligence di EQB guarda anche al futuro.

Nel calcolo del tragitto confluiscono, tra gli altri, l'autonomia elettrica attuale, il consumo di corrente momentaneo, la topografia del tragitto previsto (che influisce sul fabbisogno energetico) e le temperature presenti (che hanno effetti sul tempo di ricarica). Altri fattori sono la situazione del traffico nel tragitto pianificato e le stazioni di ricarica disponibili, con la relativa potenza. Il cliente non deve necessariamente caricare la vettura completamente, dal momento che alla stazione di ricarica riceve un'indicazione concreta del tempo di ricarica richiesto. Le stazioni di ricarica vengono pianificate in modo da garantire la modalità più conveniente rispetto al tempo di viaggio complessivo: infatti può capitare che ricaricare due volte per un breve tempo con una potenza di ricarica superiore sia più veloce di una sola ricarica più lunga.

Se l'autonomia è scarsa, il controllo attivo dell'autonomia dà consigli come "Climatizzatore OFF" o "Seleziona programma di marcia ECO". Inoltre nel programma di marcia ECO viene calcolata e rappresentata nel tachimetro una velocità di marcia più efficiente con la quale è possibile raggiungere la stazione di ricarica più vicina o la destinazione pianificata. Attivando il DISTRONIC tale velocità viene importata automaticamente. Inoltre, in questo programma di marcia si adotta una gestione previdente dell'utilizzo di energia da parte degli utilizzatori secondari, così da ridurre il fabbisogno elettrico richiesto e quindi incrementare l'autonomia in base alla situazione specifica.

Il percorso può essere pianificato in precedenza nell'app Mercedes me. Se poi viene confermato nel sistema di navigazione dell'auto prima della partenza, il percorso viene ricaricato sulla base delle informazioni aggiornate. Sostanzialmente i dati vengono aggiornati prima della partenza e successivamente ogni due minuti.

Inoltre il guidatore può anche personalizzare la navigazione con Electric Intelligence. Nell'impostazione di base, ad esempio, la capacità della batteria viene ampiamente sfruttata. Tuttavia si può selezionare una riserva di sicurezza personale per l'autonomia residua, in modo tale che, ad esempio, EQB arrivi alla stazione di ricarica con almeno un 10% di SoC rimanente o un 50% di SoC a destinazione.



**Possibilità di viaggiare senza pensieri e senza problemi, in modo trasparente e con la certezza di poter pianificare gli spostamenti**

**EQB: Mercedes me Charge**

Grazie a Mercedes me Charge i clienti di Mercedes-EQ hanno accesso a stazioni di ricarica di diversi fornitori e possono usufruire di una funzione di pagamento integrata con addebito unico. Con Mercedes me Charge i clienti possono ricaricare in modo ecologico presso più di 200.000 punti di ricarica pubblici in Europa, mentre Mercedes-Benz si preoccupa della successiva compensazione con energia elettrica "green". Con EQB Mercedes me Charge è incluso per un anno.

La corrente elettrica "green", ossia prodotta con fonti energetiche rinnovabili, è un fattore significativo all'interno del ciclo di vita di una vettura elettrica, al fine di evitare le emissioni di CO<sub>2</sub>. Infatti il 50% circa dell'impronta di CO<sub>2</sub> di una vettura elettrica a batteria sorge, nell'attuale mix di produzione elettrica dell'UE, nella fase di utilizzo, quindi nelle ricariche legate alla CO<sub>2</sub>.

Ecco come funziona Green Charging: al fine di favorire l'utilizzo di corrente prodotta con fonti energetiche rinnovabili, Mercedes-Benz utilizza certificati di origine che attestano il carattere ecologico della ricarica con un'apposita etichetta. Si assicura che per la ricarica di vetture elettriche viene immessa nella rete elettrica una quantità di corrente equivalente prodotta da fonti energetiche rinnovabili. Quindi, dopo l'effettiva ricarica, la corrente elettrica erogata è compensata da energia verde, incentivando così gli investimenti in impianti di energia rinnovabile.

Con EQB Mercedes me Charge è incluso per un anno. In questo periodo, per i clienti europei di Mercedes me Charge, il Green Charging è disponibile presso tutte le stazioni di ricarica pubbliche senza sovrapprezzo.

#### **La rete di ricarica elettrica mondiale continua a crescere**

Mercedes me Charge è una delle più estese reti di ricarica al mondo e continua a crescere: attualmente dispone di oltre 530.000 punti di ricarica in CA e CC in tutto il mondo, di cui oltre 200.000 in Europa. Solo qui si contano più di 400 diversi gestori di stazioni di ricarica pubbliche, ai cui punti di ricarica i clienti di Mercedes me Charge possono accedere.

Per farlo, con Mercedes me Charge, basta un solo contratto. Un ulteriore vantaggio di Mercedes me Charge è la funzione di pagamento integrata con addebito unico. Basta inserire la prima volta il metodo di pagamento preferito, quindi ogni ricarica viene addebitata automaticamente, anche all'estero. Le singole ricariche vengono poi raggruppate mensilmente in un'unica fattura.

Con Mercedes me Charge l'autenticazione presso le stazioni di ricarica può avvenire in tre modi: con l'app Mercedes me, con la visualizzazione sul display multimediale della vettura o con la scheda di ricarica Mercedes me Charge.

Mercedes me Charge permette anche di accedere alle stazioni di ricarica rapida della rete paneuropea di IONITY. Entro la fine del 2021, IONITY costruirà e gestirà complessivamente circa 400 stazioni di ricarica rapida lungo le principali arterie di comunicazione europee. I clienti con le varianti di EQB a trazione integrale possono utilizzare le colonnine IONITY per un anno, a partire dall'attivazione, al prezzo vantaggioso di 0,29 centesimi per kWh. Come impegno nei confronti della sostenibilità, i clienti di tutte le stazioni IONITY ricaricano la propria vettura con energia prodotta al 100% da fonti rinnovabili, per una guida a zero emissioni locali e carbon neutral.

## Strategie per una vita più lunga e ricariche più brevi

### EQB in primo piano: consigli e trucchi per la ricarica

Ogni conducente di un'auto elettrica può contribuire a prolungare la durata della batteria, rendere le soste di ricarica più piacevoli e ottimizzare i tempi di viaggio. Qui di seguito sono riportati alcuni importanti consigli e trucchi.

1. **Preclimatizzare l'auto durante la ricarica:** in questo modo si preserva l'autonomia, in quanto il fabbisogno di energia per la batteria e l'abitacolo viene coperto dalla corrente di ricarica. Su EQB, la preclimatizzazione di serie si può programmare direttamente tramite MBUX o con l'app Mercedes me. Importante da sapere: il riscaldamento del sedile è più efficiente dell'aria calda del climatizzatore.
2. **Non ricaricare completamente:** per motivi fisici e chimici, la velocità di carica scende non appena la batteria si avvicina alla sua piena capacità. Per questo, di norma, durante la ricarica rapida in CC è opportuno caricare la batteria con un caricabatterie rapido solo fino all'80% o in base all'autonomia necessaria. Questo favorisce anche la durata della batteria.
3. **Soste ai box confortevoli:** durante il viaggio, le auto elettriche andrebbero ricaricate rapidamente solo quando è davvero necessario. Le ricariche rapide costanti con potenza di carica elevata possono ripercuotersi negativamente sulla durata della batteria.
4. **Lasciare il comando al copilota:** se possibile, attivare sempre la navigazione con Electric Intelligence. Sulla base di diversi fattori il sistema pianifica in modo intelligente il percorso più veloce, includendo anche le soste per la ricarica, ed è in grado di reagire dinamicamente ai cambiamenti che subentrano, ad esempio le code. E se l'autonomia scarseggia, il sistema può darvi consigli su come guadagnare ancora un paio di chilometri.
5. **Evitare le temperature estreme:** se le batterie sono esposte a calore intenso o al gelo, la loro capacità di ricarica diminuisce rapidamente. Se possibile, quindi, bisognerebbe evitare di parcheggiare l'auto elettrica in pieno sole d'estate, preferendo l'ombra. D'inverno, il garage è ideale come area di parcheggio e ricarica. Inoltre, nei mesi invernali si raccomanda di ricaricare la batteria subito dopo un viaggio, quando non si è ancora raffreddata.
6. **Parcheggiare con metà ricarica:** se il veicolo, ad esempio dopo un lungo viaggio, non viene utilizzato per lungo tempo, si consiglia di parcheggiarlo con un livello di ricarica medio. Questo rallenta la perdita di carica della batteria.
7. **Informarsi prima:** l'app Mercedes me offre numerose funzioni utili che riguardano la ricarica. Tra queste la possibilità di filtrare i punti di ricarica in base a criteri come la disponibilità o la potenza di ricarica. Per decidere dove ricaricare la propria EQB, ci si può far aiutare da foto e da una funzione di rating. Inoltre, sulla base di un calcolo di probabilità, è ora possibile stabilire e visualizzare il possibile grado di occupazione di una data stazione di ricarica nel corso della giornata.

## Ampie simulazioni e accurati ritocchi nella galleria del vento

### EQB: aerodinamica

Con un  $C_x$  che parte da 0,28, EQB dimostra di avere ottime proprietà aerodinamiche. L'area frontale  $A$  è di 2,53 m<sup>2</sup>. Tra gli interventi aerodinamici più importanti figurano il sistema di regolazione dell'aria di raffreddamento completamente chiuso nella sezione superiore, la grembialatura anteriore e quella posteriore aerodinamiche, il sottoscocca molto liscio e quasi completamente chiuso e i cerchi ottimizzati sotto il profilo aerodinamico, con gli spoiler delle ruote anteriori e posteriori adattati di conseguenza.

Il lavoro di sviluppo aerodinamico di EQB è stato effettuato in gran parte in modalità digitale. Misurazioni finali effettuate nella galleria del vento hanno confermato l'elevata qualità della simulazione numerica. EQB si basa sulle ottime prestazioni aerodinamiche di GLB. Per via dei nuovi paraurti e del conseguente diverso angolo del diffusore si è reso necessario un nuovo set-up aerodinamico. Le separazioni del flusso d'aria sulle ruote anteriori vengono ridotte dalla conformazione del paraurti e dagli spoiler delle ruote sviluppati appositamente per EQB, con elementi cuneiformi.

Anche il rivestimento del sottoscocca è nuovo. Essendo un modello elettrico, EQB è priva di tunnel del cambio, impianto di scarico e serbatoio del carburante, ed è dotata di batteria piatta. I flussi d'aria inferiori vengono convogliati con le minime perdite possibili dalla grembialatura anteriore al rivestimento del vano motore, a tre rivestimenti della sezione principale del pianale fino all'asse posteriore, anch'esso rivestito, e al rivestimento del diffusore. Grazie al passo più lungo in confronto a EQA e alla posizione della batteria lievemente diversa, EQB possiede un ulteriore elemento di rivestimento nella sezione principale del pianale. Questo elemento chiude la fessura tra la batteria e il rivestimento dell'asse. In generale è stata riservata ampia attenzione ai dettagli: le nervature che servono alla stabilità del rivestimento del sottoscocca sono tutte in direzione longitudinale.

Anche l'apertura per l'aria di raffreddamento è stata concepita nello specifico per i modelli elettrici: dal momento che EQB necessita di meno raffreddamento rispetto a un'auto con motore a combustione interna, è stato possibile chiudere completamente la sezione superiore dell'apertura per l'aria di raffreddamento. Nella sezione inferiore si trova una tendina del radiatore regolabile.

### Gli interventi aerodinamici in sintesi

- Configurazione aerodinamica della grembialatura anteriore e posteriore.
- Spoiler delle ruote anteriori con elementi cuneiformi, spoiler delle ruote posteriori.
- Regolazione dell'aria di raffreddamento nella sezione inferiore della grembialatura anteriore, apertura superiore per l'aria di raffreddamento chiusa con superficie liscia.
- Zona del radiatore resa più ermetica per sfruttare in modo efficiente l'aria di raffreddamento.
- Guarnizioni perimetrali dei fari.
- Retrovisori esterni ottimizzati sotto il profilo aerodinamico e aeroacustico.
- Ampio spoiler sul tetto, spoiler laterali e spoilerini nelle luci posteriori.
- Sistema ottimizzato di rivestimento del sottoscocca con ampie sezioni che rivestono: vano motore, sezione principale del pianale, asse posteriore, diffusore e braccio trasversale oscillante.
- Ulteriore rivestimento dietro la batteria, per migliorare l'aerodinamica sull'asse posteriore nonostante il passo più lungo di EQB.

- Pneumatici e cerchi ottimizzati dal punto di vista aerodinamico (molte superfici chiuse, curvatura non eccessiva, aperture nell'area interna) per tutte le dimensioni.

## Gestione termica sofisticata con pompa di calore di serie

### EQB: climatizzazione

Con il suo controllo automatico della climatizzazione EQB offre il consueto comfort climatico elevato di ogni Mercedes-Benz. L'auto dispone di una sofisticata gestione termica con pompa di calore di serie. Con numerosi dettagli innovativi, come lo sfruttamento del calore residuo della trazione elettrica, il sistema è concepito per garantire grande efficienza e quindi la massima autonomia possibile. Inoltre, grazie alla preclimatizzazione, chi guida EQB non è costretto la mattina a raschiare i vetri né a salire a bordo di un'auto gelida. E anche nella massima calura estiva l'abitacolo sarà già piacevolmente fresco ancora prima di partire.

Prima della partenza è infatti possibile preclimatizzare l'abitacolo di EQB, attivando la funzione direttamente dal sistema di Infotainment MBUX o dall'app Mercedes me. Se si attiva la preclimatizzazione durante la ricarica, non si riduce l'autonomia, dal momento che il fabbisogno energetico è coperto dalla corrente di ricarica, senza attingere alla batteria.

La preclimatizzazione funziona sulla base del valore target. Ciò significa che se il guidatore imposta l'orario di partenza, all'inizio del viaggio EQB sarà climatizzata alla temperatura impostata. Il guidatore può scegliere di volta in volta un orario e una temperatura, oppure può avvalersi di un profilo settimanale. Inoltre la preclimatizzazione viene attivata automaticamente per cinque minuti non appena l'auto viene sbloccata con la chiave. Al momento dell'avvio o della conclusione della preclimatizzazione, che può durare al massimo un'ora, il guidatore riceve una notifica push.

Nel programma di marcia ECO si passa a una gestione previdente dell'utilizzo di energia da parte degli utilizzatori secondari. In questo modo il consumo di corrente si riduce, a vantaggio dell'autonomia.

### La progettazione termica efficiente riduce il fabbisogno di corrente

EQB adotta una sofisticata progettazione termica con pompa di calore di serie. Il sistema opera in modo molto efficiente: il calore residuo della trazione elettrica (convertitore CC/CA e motore elettrico) può essere impiegato per riscaldare la cabina. Così facendo si riduce il consumo di corrente della batteria da destinare al riscaldamento, incrementando l'autonomia.

Una pompa di calore – analogamente a quelle impiegate nelle abitazioni – trasporta il calore da un livello più basso a uno più alto. In questo modo il “tepore freddo”<sup>1</sup>, che si verifica spesso in una vettura elettrica, può essere usato per riscaldare l'abitacolo. Ecco una panoramica dei meccanismi d'azione della pompa di calore di EQB.

Efficiente riscaldamento successivo (“reheat”) con l'aria di ricircolo: in presenza di una quota elevata di aria di ricircolo si deve riscaldare meno aria (fresca). Per ridurre la tendenza all'appannamento, la vettura raffredda l'aria di ricircolo quanto serve e le sottrae l'umidità. Il calore sottratto viene reimpresso nell'abitacolo attraverso il condensatore elettrico raffreddato ad acqua e lo scambiatore di calore, quindi il calore viene “riciclato”.

Sfruttamento del calore residuo della catena cinematica elettrica: vedi sopra.

Sfruttamento del calore residuo della batteria ad alto voltaggio: se la temperatura della batteria è superiore a un valore soglia, il calore residuo può essere impiegato per riscaldare l'abitacolo.

---

<sup>1</sup> Temperature di alcuni gradi sopra lo zero, che non vengono percepite come calde

## Disaccoppiamento sistematico e isolamento razionale

### EQB: comfort acustico e vibrazionale

La fase di sviluppo di EQB ha puntato a raggiungere un buon equilibrio tra comfort acustico e comfort di guida. In particolare ci si è concentrati sulla rumorosità della trazione e sull'integrazione della catena cinematica elettrica. I componenti che interessano le proprietà NVH sono stati progettati nella fase di sviluppo digitale, successivamente testati nella fase hardware su banchi di prova e solo a quel punto integrati nella vettura. Come nell'edilizia, ci si è occupati inizialmente delle opere murarie/piattaforma e successivamente delle opere di finitura/isolamento. Infatti il disaccoppiamento o l'incapsulamento diretto dell'unità di trasmissione elettrica sono più efficaci degli interventi di isolamento all'interno dell'abitacolo. Tra le misure di isolamento acustico figurano il vano passeggeri chiuso, sistemi di smorzamento efficienti sulle superfici in lamiera e parti di rivestimento ad efficacia acustica.

Il cambio a una marcia integrato nella catena cinematica elettrica (eATS) dell'asse anteriore è particolarmente silenzioso, grazie a una microgeometria migliorata delle ruote dentate. Gli interventi di NVH sulla catena cinematica eATS sono stati attuati in EQB già in una prima fase di sviluppo dei componenti. L'elettronica di potenza, ad esempio, è stata rinforzata e collegata in solido con l'alloggiamento.

In una vettura a trazione elettrica viene meno la base di rumorosità a bassa frequenza prodotta da un motore a combustione interna. Di conseguenza i rumori ad alta frequenza si avvertono maggiormente. Per ovviare a questo problema, gli elementi della trazione sull'asse anteriore e su quello posteriore di EQB sono stati disaccoppiati in diversi punti. Componenti come il telaio portante sull'asse anteriore, il supporto dell'asse posteriore o gli elementi di disaccoppiamento sono stati sviluppati e ottimizzati costantemente lungo la fase di sviluppo digitale. In questo modo si è prevenuta la trasmissione della rumorosità alla carrozzeria.

Anche i gruppi ausiliari sono stati migliorati notevolmente sotto l'aspetto del comfort acustico e vibrazionale. Il compressore del fluido refrigerante, ad esempio, è stato disaccoppiato dal telaio portante insieme alla catena cinematica eATS anteriore per mezzo di elementi in metallo e gomma: viene così trasmesso meno rumore strutturale, la guida delle tubazioni del fluido refrigerante è stata adattata alla rigidità della scocca e i cuscinetti sono stati disaccoppiati al meglio. La strategia di funzionamento del compressore del fluido refrigerante evita inoltre regimi tali da compromettere il comfort acustico all'interno dell'abitacolo, senza per questo pregiudicare il comfort climatico.

### **Rumore di rotolamento contenuto grazie all'incremento mirato della rigidità e alla progettazione razionale dei cuscinetti**

Per ridurre i rumori di rotolamento gli ingegneri hanno incrementato in modo significativo la rigidità del cuscinetto guida dell'asse anteriore per mezzo di un telaio integrale compatto e resistente al taglio. Il supporto dell'asse posteriore a bracci multipli viene disaccoppiato elasticamente mediante appositi elementi. Il punto anteriore di collegamento del supporto è integrato nella struttura del cosiddetto "profilo C" e, di conseguenza, ha la rigidità necessaria per il disaccoppiamento. Per aumentare la rigidità dell'attacco al supporto dell'asse posteriore è stata integrata una traversa nell'alloggiamento multifunzione.

Il comfort di guida, specialmente quando si percorrono strade extraurbane, dipende soprattutto da una rumorosità di rotolamento contenuta. Oltre alla progettazione della struttura della carrozzeria e all'isolamento acustico, la fase di sviluppo si è concentrata anche sul comportamento di trasmissione dinamica dei singoli componenti degli assi e dei cuscinetti elastomerici. Il fuso a snodo di nuovo sviluppo permette di incrementare notevolmente la rigidità di collegamento del montante telescopico e del freno. Sull'asse posteriore si utilizzano in modo sistematico cuscinetti del supporto dell'asse che, insieme ai rinforzi rigidi sui rispettivi punti di collegamento, riducono la trasmissione del rumore. Sull'asse multilink viene impiegato un

sistema di cuscinetti che consente una maggiore ammortizzazione delle oscillazioni in direzione longitudinale, mentre la trasmissione dinamica in verticale resta limitata.

## Un'autentica Mercedes anche per la sicurezza passiva

### EQB: protezione degli occupanti e degli altri utenti della strada

Partendo dalla solida struttura della scocca di GLB si è provveduto ad adattare la carrozzeria di EQB alle esigenze particolari poste da un'auto elettrica. La batteria è alloggiata in un telaio di profilato estruso. Nella parte anteriore, un cosiddetto “scudo di protezione” impedisce che corpi estranei penetrino nell'accumulatore di energia. Naturalmente EQB ha dovuto superare l'ampio programma di crash test del marchio. Inoltre, per la batteria e per tutti i componenti che conducono corrente si applicano severi criteri di sicurezza. Trattandosi di una vera e propria auto per famiglie, nella seconda e nella terza fila (a richiesta) di sedili a bordo di EQB possono essere fissati fino a quattro seggiolini complessivi, ai quali se ne aggiunge un altro sul sedile del passeggero anteriore.

La sicurezza passiva di EQB è stata validata nel Centro tecnologico per la sicurezza delle vetture (TFS) di Mercedes-Benz. In questo moderno centro sono stati testati anche prototipi dotati di grandi batterie ad alto voltaggio simulando incidenti gravi. È stato testato anche il comportamento alla rottura del frontale Black Panel, al fine di garantire la protezione per i pedoni.

In questo senso, oltre alle disposizioni di legge in materia, sono stati soddisfatti anche requisiti e criteri di collaudo interni ricavati da scenari di incidenti reali. Ne è un esempio il cosiddetto test di caduta sul tetto. Con questa prova Mercedes-Benz verifica la rigidità del tetto, che risulta importante in caso di cappottamento. Durante il test la carrozzeria viene fatta cadere da un'altezza di 50 centimetri sulla struttura del tetto in posizione leggermente inclinata, così che inizialmente viene sollecitato solo uno dei due montanti A.

Nel centro di sviluppo sono stati testati singoli aspetti della sicurezza passiva sottoponendo a verifica i componenti della batteria. Tra i criteri di verifica figura il comportamento della batteria in caso di impatto e penetrazione di corpi estranei.

### Concetto di sicurezza per il sistema ad alto voltaggio: disattivazione automatica in caso di incidente

Le esperienze maturate da Mercedes-Benz nell'ambito delle trazioni ad alto voltaggio hanno portato a formulare un concetto di sicurezza articolato su più livelli. In caso di impatto, il sistema ad alto voltaggio può essere disattivato in modo reversibile o irreversibile in base alla gravità dell'incidente. Questo sistema di sicurezza prevede anche che la ricarica rapida (ricarica in corrente continua) si disattivi automaticamente nel caso in cui individui una collisione mentre la vettura è ferma. Oltre al sistema di monitoraggio indipendente, EQB presenta un punto di separazione speciale dal quale le squadre di soccorso possono disattivare il sistema ad alto voltaggio.

### Auto per famiglie: possibilità di montare anche cinque seggiolini

Il sistema di ritenuta più importante è la cintura di sicurezza. Guida e passeggero anteriore dispongono di cinture di sicurezza a tre punti con pretensionatori pirotecnici e limitatori della forza di ritenuta. In abbinamento al sistema PRE-SAFE® (a richiesta) i sedili anteriori sono inoltre equipaggiati con pretensionatore dell'avvolgitore reversibile a comando elettrico. I sedili posteriori più esterni della seconda fila sono dotati di cintura di sicurezza a tre punti con pretensionatore e limitatore della forza di ritenuta. Il sedile centrale in questa fila prevede una cintura automatica a tre punti standard. Il terzo divanetto, disponibile a richiesta, con due sedili singoli aggiuntivi, è dotato di poggiatesta estraibili e cinture di sicurezza con pretensionatori e limitatori della forza di ritenuta.

Nella terza e nella quarta fila di sedili possono essere fissati fino a quattro seggiolini complessivi, ai quali se ne aggiunge un altro sul sedile del passeggero anteriore.





Nuova EQB è equipaggiata, di serie, con airbag per il guidatore e il passeggero anteriore, airbag per le ginocchia del guidatore e windowbag. Questi ultimi si dispiegano a protezione della prima, della seconda e della terza fila (a richiesta) di sedili. I windowbag si protendono molto verso il montante anteriore, offrendo così un potenziale di protezione particolarmente elevato. Anche i sidebag per torace e bacino sono di serie per i sedili anteriori, mentre sono a richiesta per la seconda fila.

## Vigili e reattivi

### EQB: sistemi di assistenza alla guida

EQB dispone di sistemi di assistenza alla guida intelligenti che aiutano attivamente il guidatore. Il pacchetto sistemi di assistenza alla guida è stato ampliato e adesso comprende, ad esempio, la funzione assistenza di svolta, la funzione corridoio di emergenza, il sistema di prevenzione degli urti laterali in presenza di ciclisti o veicoli che sorraggiungono e l'avvertimento che segnala le persone sulle strisce pedonali.

A bordo sono presenti di serie il sistema antisbandamento attivo e il sistema di assistenza alla frenata attivo. Quest'ultimo interviene in molte situazioni con una frenata autonoma per scongiurare una collisione o mitigarne la gravità. Alle velocità tipiche dei centri abitati il sistema è in grado di frenare anche in presenza di veicoli fermi o pedoni che stanno attraversando, potendo così evitare una collisione a seconda della situazione specifica.

In determinate situazioni EQB è in grado di procedere in modalità parzialmente automatica. Per farlo deve sapere cosa succede nelle immediate vicinanze: i sistemi di telecamere e radar migliorati consentono alla vettura di vedere molto lontano. Inoltre, per le funzioni di assistenza alla guida EQB ricorre ai dati cartografici. Il sistema di assistenza attivo alla regolazione della distanza DISTRONIC, che fa parte del pacchetto sistemi di assistenza alla guida (a richiesta), può assistere il guidatore in molteplici situazioni sulla base del percorso specifico ed è in grado di modificare preventivamente la velocità in prossimità di curve, incroci o rotonde. Esso interagisce con il sistema di assistenza ECO. Inoltre è presente anche il sistema di assistenza attiva nella frenata di emergenza.

Il pacchetto sistemi di assistenza alla guida (a richiesta a seconda del Paese e dell'equipaggiamento) comprende tra l'altro quanto riportato qui di seguito.

- Sistema di assistenza attivo alla regolazione della distanza DISTRONIC con le funzioni:
  - frenata in presenza di veicoli fermi
  - funzione ampliata di ripartenza automatica in coda in abbinamento al sistema di assistenza al parcheggio attivo e navigazione
- Sistema di assistenza allo sterzo attivo con le funzioni:
  - sistema di assistenza attiva nella frenata di emergenza, con sbloccaggio automatico e avvio di una chiamata di emergenza al centralino di soccorso Mercedes-Benz dopo l'arresto della vettura (a seconda del Paese)
  - funzione corridoio di emergenza: in coda in autostrada a velocità inferiori a 60 km/h
- Sistema di assistenza attivo al rilevamento automatico del limite di velocità con reazione ai cambiamenti dei limiti di velocità in abbinamento al sistema di riconoscimento automatico dei segnali stradali, adattamento della velocità in funzione del percorso prima di curve, rotonde, caselli autostradali, incroci a T, svolte e uscite su autostrade o superstrade, riduzione della velocità di marcia anche in caso di "fine coda", in abbinamento a Live Traffic Navigation
- Sistema di sterzata automatica
- Sistema antisbandamento attivo
- Blind Spot Assist attivo
- Sistema di assistenza alla frenata attivo con funzione di assistenza alla svolta e agli incroci
- PRE-SAFE® PLUS: è in grado di riconoscere il rischio di tamponamento. Se il pericolo di collisione persiste, il sistema frena e blocca la vettura ferma prima dell'impatto, riducendo

così la spinta in avanti causata dall'urto e, di conseguenza, limitando il rischio di colpi di frusta.

Anche nella sua versione puramente segnaletica, il Blind Spot Assist è in grado di segnalare, a velocità ridotte, la presenza di veicoli e biciclette nella zona di pericolo. A vettura ferma, prima di scendere dall'auto, può avvertire il guidatore con una segnalazione ottica nel retrovisore esterno quando individua il passaggio di un veicolo nella zona critica. Se in quel momento il guidatore o un passeggero del vano posteriore aziona la maniglia della porta, viene emesso anche un segnale acustico di avvertimento e l'illuminazione di atmosfera nella porta lampeggia di rosso. Il requisito è che l'utente della strada abbia una velocità superiore a 7 km/h. Il sistema di prevenzione degli urti laterali del Blind Spot Assist è disponibile a vettura ferma per i tre minuti successivi al disinserimento dell'accensione. Il Blind Spot Assist attivo, compreso nel pacchetto sistemi di assistenza alla guida, può inoltre reagire a veicoli presenti nell'angolo morto e in zone critiche durante la guida mediante un intervento frenante attivo, facendo così evitare una collisione.

Sistema di riconoscimento automatico dei segnali stradali: grazie al riconoscimento delle immagini e alle informazioni della cartina stradale digitale del sistema di navigazione, si visualizzano la velocità massima ammessa ed eventualmente i divieti di sorpasso vigenti per il tratto di strada interessato. La velocità adottata viene comparata con quella massima ammessa. In base alla relativa impostazione da parte del guidatore, il superamento del limite viene segnalato con un messaggio di avvertimento ottico od ottico-acustico. Inoltre si riconoscono i divieti di accesso. Infine viene segnalata la presenza di pedoni nell'area delle strisce pedonali.

## Concepita per la stabilità e il comfort di marcia

### EQB: assetto

EQB presenta di serie un assetto Comfort con sospensioni meccaniche e asse posteriore multilink in tutte le versioni. L'assetto con regolazione adattiva dell'ammortizzazione (disponibile a richiesta) offre la possibilità di modulare il comportamento degli ammortizzatori.

Sull'asse anteriore EQB presenta una configurazione MacPherson. La guida delle singole ruote è affidata a un braccio trasversale, collocato sotto il centro ruota, a un montante telescopico MacPherson e a un tirante trasversale. Il braccio trasversale è in alluminio fucinato, che riduce le masse non sospese. I fusi a snodo sono in getto d'alluminio.

Tutte le versioni di EQB presentano un sofisticato asse posteriore a quattro bracci. I tre bracci trasversali e il braccio longitudinale delle ruote posteriori assicurano massimi livelli di stabilità e comfort, nonché perfetta dinamica longitudinale e trasversale. L'asse posteriore ha un supporto che è isolato dalla scocca grazie a elementi di disaccoppiamento.

### Due varianti di assetto: regolazione adattiva dell'ammortizzazione a richiesta

Di serie EQB presenta un assetto Comfort con sospensioni meccaniche. A richiesta è disponibile un assetto con regolazione adattiva dell'ammortizzazione, che offre al guidatore la possibilità di scegliere personalmente il comportamento degli ammortizzatori tramite il programma di marcia. Ciascuno dei quattro ammortizzatori è dotato di una valvola elettronica che regola il flusso d'olio. La regolazione del quantitativo d'olio modifica la caratteristica degli ammortizzatori. Soprattutto a velocità contenute, come ad esempio su un fondo di acciottolato, il programma Comfort può dare il meglio di sé.

Diversi sensori monitorano in modo permanente lo stato dell'assetto, la situazione di marcia e l'andatura e adeguano l'ammortizzazione di ciascuna ruota. A ciò si aggiungono le informazioni della trazione, del sistema frenante e di recupero dell'energia, dello sterzo e dei sistemi di assistenza alla guida. Nelle fasi di accelerazione, frenata o sterzata l'ammortizzazione diventa più rigida per diminuire i movimenti di beccheggio e di rollio della carrozzeria e per migliorare il carico sulle ruote e l'aderenza degli pneumatici.

### Più motricità: la trazione integrale 4MATIC

EQB 300 4MATIC (consumo di corrente combinato NEDC: 16,2 kWh/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> combinate: 0 g/km)<sup>1</sup> ed EQB 350 4MATIC (consumo di corrente combinato NEDC: 16,2 kWh/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> combinate: 0 g/km)<sup>1</sup> sono dotate di trazione integrale. 4MATIC opera con il torque shift: la coppia viene ripartita tra le due catene cinematiche eATS sull'asse anteriore e su quello posteriore 100 volte al secondo, in base alla necessità e in modo continuo. Se il guidatore non richiama l'intera potenza, il motore non utilizzato viene completamente spento per ridurre il carico di base. Quindi, in un intervallo di carico basso si impiega principalmente l'asse posteriore con il motore sincrono a eccitazione permanente (PSM), più efficiente. Le richieste di potenza superiori vengono quindi soddisfatte con l'aggiunta del motore asincrono (ASM) dell'asse anteriore.

Per garantire la massima trazione e stabilità di marcia anche su neve e ghiaccio, la strategia di funzionamento reagisce alle ruote che girano a vuoto, adattando di conseguenza la ripartizione della coppia. Dal momento che entrambi i motori vengono comandati in modo indipendente l'uno dall'altro, anche in caso di perdita di trazione su un asse si può trasferire la coppia all'altro asse, analogamente a quello che accade con un tradizionale bloccaggio del differenziale centrale.

---

<sup>1</sup> I dati sul consumo di corrente (e le indicazioni che si basano su di esso) sono stati rilevati secondo NEDC con riferimento al Regolamento 692/2008/CE e secondo WLTP con riferimento al Regolamento 2017/1151/UE

## Flessibile, digitale, efficiente e sostenibile

### EQB in primo piano: produzione

La produzione di EQB inizierà nel 2021 in due sedi della rete di produzione globale di Mercedes-Benz Cars: nello stabilimento ungherese Mercedes-Benz di Kecskemét per il mercato mondiale e nella sede della joint-venture tedesco-cinese BBAC di Pechino per il mercato locale. Mercedes-Benz punta alla leadership nelle trazioni elettriche e nei software per vetture. La sistematica elettrificazione dell'intera gamma di prodotti è un elemento fondamentale dell'orientamento strategico "Ambition 2039" e un requisito indispensabile per raggiungere l'obiettivo della neutralità carbonica. Già nel 2022 il portafoglio comprenderà otto modelli Mercedes-EQ a trazione completamente elettrica.

Dall'inizio della produzione nel 2012 lo stabilimento ungherese di Mercedes-Benz ha continuato a crescere d'importanza nella rete di produzione globale di Mercedes-Benz Cars. Tra i punti di forza di questa sede produttiva figura, oltre al collegamento in rete digitale, anche lo scambio diretto con lo stabilimento principale delle compatte nella fabbrica di Rastatt, nel Land del Baden-Württemberg.

Il SUV compatto EQB sarà la prima vettura di serie a trazione puramente elettrica prodotta in Ungheria, dove si fabbricano già i modelli CLA, CLA Shooting Brake e Classe A, tra cui anche le versioni con trazione ibrida plug-in. Moderne tecnologie industriali 4.0 caratterizzano tutte le sedi di Mercedes-Benz Cars e vengono costantemente perfezionate, consentendo agli stabilimenti di reagire con il massimo della flessibilità al mutamento delle richieste dei clienti. Inoltre, l'attenzione si concentra anche sulle nuove soluzioni digitali e sulla sostenibilità. Qui di seguito sono riportati, ad esempio, alcuni highlight tecnologici dello stabilimento Mercedes-Benz di Kecskemét.

Nel reparto carrozzeria nascono i portelloni anteriori e posteriori dei modelli compatti nelle cosiddette "celle Flex". Stazioni modulari e intercambiabili permettono di passare da un modello all'altro in brevissimo tempo.

La fabbrica Mercedes-Benz di Kecskemét, per il trasporto di componenti, si avvale anche di mezzi di trasporto senza conducente (FTF). Questi veicoli movimentano le sedi di montaggio delle ruote – e perfino intere scocche – delle vetture compatte all'interno della carrozzeria tra i singoli impianti di produzione. Questo migliora non solo l'efficienza, ma anche la sicurezza sul lavoro.

Al posto dei carrelli elevatori, nel reparto di assemblaggio si usano speciali sottotelai di rotolamento. Trasportano il materiale nella sala di montaggio indipendentemente dal vettore di carico con veicoli per la logistica flessibile, i cosiddetti treni rimorchiatori. Il 99% dei volumi di montaggio a Kecskemét sono già movimentati senza carrelli elevatori.

La moderna trasmissione dati sta progressivamente soppiantando tutta la documentazione cartacea. Questo riguarda ad esempio la documentazione di accompagnamento dei veicoli sulla catena di montaggio e i giustificativi necessari per la messa in sicurezza dei processi interni.

Già dal 2022 tutti gli stabilimenti di autovetture e veicoli commerciali di Mercedes-Benz nel mondo adotteranno la produzione "carbon neutral". Lo stabilimento Mercedes-Benz di Kecskemét ha già iniziato nel 2020 con l'acquisto di corrente CO<sub>2</sub> neutrale. Per incrementare l'efficienza energetica, inoltre, l'intera illuminazione esterna e interna è stata convertita ai diodi luminosi.

## Batterie per i modelli EQB attualmente prodotti in Europa provenienti da Kamenz e Jawor

Le batterie per le vetture elettriche di Mercedes-EQ sono fornite da una rete globale di produzione che comprende fabbriche distribuite su tre continenti. La produzione locale di batterie rappresenta un fattore di successo cruciale per l'offensiva elettrica di Mercedes-Benz.

I sistemi batterie per i modelli EQA ed EQB attualmente prodotti in Europa sono forniti da Accumotive, controllata di Mercedes-Benz con sede a Kamenz, in Sassonia, e dalla fabbrica di batterie ubicata nella città polacca di Jawor. Entrambi gli stabilimenti sono stati progettati sin dall'inizio per essere "carbon neutral".

## Grande offensiva elettrica: sei nuovi lanci di Mercedes-EQ fino al 2022

**Mercedes-Benz punta alla leadership nelle trazioni elettriche e nei software per vetture. La sistemica elettrificazione dell'intera gamma di prodotti è un elemento fondamentale dell'orientamento strategico "Ambition 2039" e un requisito indispensabile per raggiungere l'obiettivo della neutralità carbonica. Già nel 2022 il portafoglio comprenderà otto modelli Mercedes-EQ a trazione completamente elettrica. Verranno prodotti in sette sedi su tre continenti.**

A maggio 2019, la produzione di **EQC** (consumo di corrente combinato NEDC: 21,5 kWh/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> combinate: 0 g/km)<sup>1</sup> è stata integrata nel ciclo di attività produttive in serie dello stabilimento Mercedes-Benz di Brema. Solo pochi mesi dopo, presso la joint-venture di produzione tedesco-cinese Beijing Benz Automotive Co. Ltd. (BBAC) è iniziata la produzione di EQC per il mercato locale in Cina. Nel 2020 è stata avviata la produzione della monovolume premium **EQV** (consumo di corrente combinato NEDC: 27,1-26,4 kWh/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> combinate: 0 g/km)<sup>1</sup> presso la fabbrica di Vitoria, nel nord della Spagna.

Il 20 gennaio 2021 ha celebrato il suo debutto internazionale **EQA**, il primo modello derivato completamente elettrico delle vetture compatte. Concepita come modello di accesso al mondo delle auto completamente elettriche di Mercedes-EQ, EQA viene prodotta sia a Rastatt che presso la joint-venture tedesco-cinese Beijing Benz Automotive Co. Ltd. (BBAC) di Pechino per il mercato cinese.

Il 12 maggio 2021, presso la Factory 56 nello stabilimento Mercedes-Benz di Sindelfingen, è partita la produzione della berlina elettrica **EQS**: flessibile, digitale, efficiente e sostenibile. Nella nuova gamma Classe S, EQS costituisce un modello a sé stante, completamente elettrico, e si avvale per prima della nuova architettura per vetture elettriche del segmento di lusso e superiore con il marchio Mercedes-Benz. Nella Factory 56 verranno prodotti i modelli Classe S, Mercedes-Maybach Classe S ed EQS con la massima flessibilità sulla stessa catena di montaggio. Factory 56 incarna il futuro della produzione Mercedes-Benz e fissa nuovi parametri di riferimento per l'industria automobilistica.

Inoltre, nella seconda metà del 2021, lo stabilimento Mercedes-Benz di Brema e poco dopo la fabbrica di Pechino inizieranno a produrre la berlina business **EQE**. In tal modo, EQE andrà a completare il portafoglio di vetture completamente elettriche di entrambi gli stabilimenti. La fabbrica di Pechino, a quel punto, produrrà complessivamente quattro modelli Mercedes-EQ destinati al mercato locale.

Lo stabilimento Mercedes-Benz di Tuscaloosa (USA) si sta preparando alla produzione dei modelli **EQE SUV ed EQS SUV** per il 2022, che in futuro verranno realizzati sulla stessa catena di montaggio dei SUV a trazione convenzionale e ibrida plug-in.

Da parte sua, smart integra il portafoglio di vetture elettriche di Mercedes-Benz Cars con altri tre modelli. **smart EQ fortwo** (consumo di corrente combinato NEDC: 16,5 kWh/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> combinate: 0 g/km)<sup>1</sup> e **smart EQ fortwo Cabrio** (consumo di corrente combinato NEDC: 16,8 kWh/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> combinate: 0 g/km)<sup>1</sup> verranno prodotte nello stabilimento francese di Hambach e smart EQ forfour

---

<sup>1</sup> I dati sul consumo di corrente (e le indicazioni che si basano su di esso) sono stati rilevati secondo NEDC con riferimento al Regolamento 692/2008/CE e secondo WLTP con riferimento al Regolamento 2017/1151/UE

(consumo di corrente combinato NEDC: 17,3 kWh/100 km; emissioni di CO<sub>2</sub> combinate: 0 g/km)<sup>1</sup> nella fabbrica slovena di Novo Mesto. La prossima generazione di vetture elettriche smart sarà prodotta dalla joint venture smart Automobile Co., Ltd. in Cina. La joint venture è frutto di una collaborazione tra Mercedes-Benz AG e Zhejiang Geely Group (Geely Holding).

Mercedes-Benz sta per elettrificare anche il segmento dei veicoli commerciali compatti: con il Concept EQT offre infatti un'anteprima concreta del primo veicolo premium per famiglie e clienti privati orientati al tempo libero nel segmento degli small van: la Classe T e la sua variante completamente elettrica.



## EQB 300 4MATIC

<b>Trazione e batteria</b>		
Trazione		integrale
Motori elettrici	Tipo	Asse anteriore: Motore asincrono (ASM), asse posteriore: motori sincroni a magneti permanenti (PSM),
Potenza (di picco)	kW	168
Coppia (di picco)	Nm	390
Tipo di batteria/contenuto di energia utilizzabile (WLTP)	kWh	agli ioni di litio/66,5
Tensione nominale	V	367
Potenza di recupero di energia max	kW	190
Potenza di ricarica CA max (caricabatteria di bordo di serie/a richiesta)	kW	11
Tempo di ricarica CA <sup>2</sup> , trifase (11 kW)	h	5:45
Potenza di ricarica CC max	kW	100
Tempo di ricarica CC <sup>3</sup> a una stazione di ricarica rapida	min	32
Ricarica CC <sup>4</sup> : autonomia dopo 15 minuti (WLTP)	km	circa 140
<b>Organi meccanici del telaio</b>		
Asse anteriore	con sospensioni di tipo MacPherson, montante telescopico e braccio trasversale, molle elicoidali, ammortizzatori oleopneumatici bitubo, barra stabilizzatrice	
Asse posteriore	asse multilink, molle elicoidali, ammortizzatori oleopneumatici, barra stabilizzatrice	
Impianto frenante	freni a disco ant. autoventilanti, freno di stazionamento elettrico, ABS, sistema di assistenza alla frenata, ESP*	
Sterzo	servosterzo elettrico a cremagliera	
<b>Dimensioni e pesi</b>		
Numero di porte/posti		5/7
Lungh./largh./alt. <sup>5</sup>	mm	4.684/1.834/1.701
Passo	mm	2.829
Diametro di volta	m	11,7
Volume bagagliaio VDA <sup>6</sup>	L	495-1.710
Massa a vuoto <sup>7</sup> /massa totale ammessa/carico utile max	kg	2.175/2.580/405
Carico rimorchiabile (frenato/non frenato)	kg	-/-
coefficiente C <sub>x</sub> da/superficie frontale	-/m <sup>2x</sup>	0,28/2,53

1 Ultimo aggiornamento: 11 agosto 2021; i dati sul consumo di corrente (e le indicazioni che si basano su di esso) sono stati rilevati secondo NEDC con riferimento al Regolamento 692/2008/CE e secondo WLTP con riferimento al Regolamento 2017/1151/UE.

2 I tempi indicati si riferiscono a una ricarica completa dal 10 al 100% a una wallbox o a una stazione di ricarica pubblica (collegamento CA di almeno 11 kW, 16 A per fase).

3 I tempi indicati si riferiscono a una ricarica completa dal 10 all'80% a una stazione di ricarica rapida in CC con tensione di alimentazione di 400 V e corrente minima di 500 A.

4 Per stazioni di ricarica rapida CC a 500 ampere in base all'autonomia WLTP

5 Dati relativi alla versione a sette posti: 1.706 mm

6 Dati relativi alla versione a sette posti: 465-1.620 L

7 In ordine di marcia secondo UE

<b>Prestazioni, consumo e autonomia</b>		
Accelerazione 0-100 km/h	s	8,0
Velocità max	km/h	160
Consumo combinato (WLTP)	kWh/100 km	18,1
Emissioni di CO <sub>2</sub> (WLTP)	g/km	0
Consumo combinato (NEDC)	kWh/100 km	16,2
Emissioni di CO <sub>2</sub> (NEDC)	g/km	0
Autonomia max (WLTP)	km	419

## EQB 350 4MATIC

<b>Trazione e batteria</b>		
Trazione		integrale
Motori elettrici	tipo	Asse anteriore: Motore asincrono (ASM), asse posteriore: motori sincroni a magneti permanenti (PSM),
Potenza (di picco)	kW	215
Coppia (di picco)	Nm	520
Tipo di batteria/contenuto di energia utilizzabile (WLTP)	kWh	agli ioni di litio/66,5
Tensione nominale	V	367
Potenza di recupero di energia max	kW	190
Potenza di ricarica CA max (caricabatteria di bordo di serie/a richiesta)	kW	11
Tempo di ricarica CA <sup>2</sup> , trifase (11 kW)	h	5:45
Potenza di ricarica CC max	kW	100
Tempo di ricarica CC <sup>3</sup> a una stazione di ricarica rapida (CC)	min	32
Ricarica CC <sup>4</sup> : autonomia dopo 15 minuti (WLTP)	km	circa 140
<b>Organi meccanici del telaio</b>		
Asse anteriore	con sospensioni di tipo MacPherson, montante telescopico e braccio trasversale, molle elicoidali, ammortizzatori oleopneumatici bitubo, barra stabilizzatrice	
Asse posteriore	asse multilink, molle elicoidali, ammortizzatori oleopneumatici, barra stabilizzatrice	
Impianto frenante	freni a disco ant. autoventilanti, freno di stazionamento elettrico, ABS, sistema di assistenza alla frenata, ESP*	
Sterzo	servosterzo elettrico a cremagliera	
<b>Dimensioni e pesi</b>		
Numero di porte/posti		5/7
Lungh./largh./alt. <sup>5</sup>	mm	4.684/1.834/1.701
Passo	mm	2.829
Diametro di volta	m	11,7
Volume bagagliaio VDA <sup>6</sup>	L	495-1.710
Massa a vuoto <sup>7</sup> /massa totale ammessa/carico utile max	kg	2.175/2.580/405
Carico rimorchiabile (frenato/non frenato)	kg	-/-
coefficiente C <sub>x</sub> da/superficie frontale	-/m <sup>2x</sup>	0,28/2,53
<b>Prestazioni, consumo e autonomia</b>		
Accelerazione 0-100 km/h	s	6,2
Velocità max	km/h	160
Consumo combinato (WLTP)	kWh/100 km	18,1
Emissioni di CO <sub>2</sub> (WLTP)	g/km	0
Consumo combinato (NEDC)	kWh/100 km	16,2
Emissioni di CO <sub>2</sub> (NEDC)	g/km	0
Autonomia max (WLTP)	km	419

1 Ultimo aggiornamento: 11 agosto 2021; i dati sul consumo di corrente (e le indicazioni che si basano su di esso) sono stati rilevati secondo NEDC con riferimento al Regolamento 692/2008/CE e secondo WLTP con riferimento al Regolamento 2017/1151/UE.

2 I tempi indicati si riferiscono a una ricarica completa dal 10 al 100% a una wallbox o a una stazione di ricarica pubblica (collegamento CA di almeno 11 kW, 16 A per fase).

3 I tempi indicati si riferiscono a una ricarica completa dal 10 all'80% a una stazione di ricarica rapida in CC con tensione di alimentazione di 400 V e corrente minima di 500 A.

4 Per stazioni di ricarica rapida CC a 500 ampere in base all'autonomia WLTP

5 Dati relativi alla versione a sette posti: 1.706 mm

6 Dati relativi alla versione a sette posti: 465-1.620 L

7 In ordine di marcia secondo UE