



MERCEDES-EQ

Presse-Information
September 2021

Der neue EQB: Elektromobilität in der Familienpackung

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze

Der EQB: die wesentlichen Informationen und Innovationen 3

Elektromobilität in der Familienpackung

Der EQB: vollelektrisches Kompakt-SUV mit bis zu sieben Sitzplätzen 4

„Siebensitzigkeit ist Alleinstellungsmerkmal in dieser Klasse“

Der EQB unter der Lupe: Kurzinterview mit Produktmanager Marius Philipp 8

Elektro-Ästhetik mit Ecken und Kanten

Der EQB: das Exterieurdesign 9

Robuster Charakter trifft auf roségold

Der EQB: das Interieurdesign 10

Vielseitig einsetzbar, gut ausgestattet und mit Platz für bis zu sieben

Der EQB: die Ausstattung 11

Leistungsstarkes und effizientes Doppel zum Auftakt

Der EQB: der Antrieb 13

Wer vorausschauend fährt, spart Strom und verlängert die Reichweite

Der EQB: die Rekuperation 15

Blick in die Zukunft

Der EQB: die Navigation mit Electric Intelligence 16

Entspanntes, unkompliziertes Reisen mit Transparenz und Planungssicherheit


Der EQB: Mercedes me Charge 17

Strategien für ein längeres Leben und ein kürzeres Laden

Der EQB unter der Lupe: Tipps und Tricks rund ums Laden 18

Mercedes-Benz AG | 70546 Stuttgart | Deutschland
Telefon +49 711 17 - 0 | Fax +49 711 17 - 22244, dialog.mb@daimler.com | www.mercedes-benz.com
Sitz und Registergericht: Stuttgart; HRB-Nr. 762873 | Vorsitzender des Aufsichtsrats: Bernd Pischetsrieder
Vorstand: Ola Källenius (Vorsitzender)
Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Harald Wilhelm

Weitere Informationen zum offiziellen Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch“ neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.

 und Mercedes-Benz sowie MERCEDES-EQ sind Marken der Daimler AG, Stuttgart, Deutschland.

Umfangreiche Simulation und viel Feinschliff im Windkanal Der EQB: die Aerodynamik	19
Ausgeklügeltes Thermomanagement mit serienmässiger Wärmepumpe Der EQB: die Klimatisierung	20
Konsequente Entkopplung und aufwändige Isolierung Der EQB: der Geräusch- und Schwingungskomfort (NVH)	21
Ein echter Mercedes auch bei der Passiven Sicherheit Der EQB: der Insassen- und Partnerschutz.....	22
Aufmerksam und reaktionsschnell Der EQB: die Fahrassistenzsysteme.....	23
Ausgelegt auf Fahrstabilität und -komfort Der EQB: das Fahrwerk.....	25
Flexibel, digital, effizient und nachhaltig Der EQB unter der Lupe: die Produktion	26
Sechs neue Mercedes-EQ Anläufe bis 2022 Der EQB: die grosse Elektrooffensive.....	28
Technische Daten.....	29

Beschreibungen und Daten dieser Pressemappe gelten für das europäische Modellprogramm von Mercedes-EQ. Länderspezifische Abweichungen sind möglich.

Das Wichtigste in Kürze

Der EQB: die wesentlichen Informationen und Innovationen

Platz für Sieben

Der EQB bietet serienmässig fünf Sitzplätze und ist optional als Siebensitzer erhältlich. Dann bietet er Platz für viele Familienkonstellationen und unterschiedlichste Transportbedürfnisse. Damit hat er eine Ausnahmestellung unter den kompakten Elektroautos. Die beiden Sitzplätze in Reihe drei können von Personen bis 1,65 Metern Körpergrösse genutzt werden, auch die Montage von Kindersitzen ist dort möglich.

Aussen kompakt, innen grosszügig

Der EQB (Länge/Breite/Höhe: 4.684/1.834¹/1.667² Millimeter) hat dank des langen Radstands des GLB (2.829 Millimeter) ein grosszügiges Platzangebot und ein maximales Kofferraumvolumen von 1.710 Liter². Die Lehnen der Sitze in der zweiten Reihe sind serienmässig in mehreren Stufen in der Neigung verstellbar, auf Wunsch ist diese Reihe um 140 Millimeter in der Länge verschiebbar.

Die Kompaktklasse wird immer elektrischer

Nach dem EQA ist der EQB bereits der zweite vollelektrische Kompakte von Mercedes-EQ. Zugleich wird er das erste rein elektrisch angetriebene Serienfahrzeug aus dem ungarischen Werk Kecskemét sein. Die Fahrzeuge für China werden in Peking produziert.

Die Kunden haben die Wahl

Die Palette umfasst zunächst EQB 300 4MATIC (Stromverbrauch kombiniert NEFZ: 16,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)³ mit 168 kW und als EQB 350 4MATIC (Stromverbrauch kombiniert NEFZ: 16,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)³ mit 215 kW. Ein Frontriebler folgt. Auch eine besonders reichweitenstarke Version ist geplant.

Elektro-Ästhetik des Designs

Der EQB interpretiert den Progressiven Luxus von Mercedes-EQ auf eine kantige und besonders charakterstarke Weise. Er besitzt den für Mercedes-EQ typischen Black-Panel-Grill mit Zentralstern. Weiteres, prägnantes Designmerkmal der vollelektrischen Fahrzeugwelt von Mercedes-EQ ist das Leuchtenband vorne und hinten.

Navigation mit Electric Intelligence

Zum mühelosen Umgang mit dem EQB im Alltag trägt die serienmässige Navigation mit Electric Intelligence bei. Sie kalkuliert den schnellsten Weg ans Ziel und berücksichtigt dabei maximale Ladeleistung und Dauer möglicher Ladestopps. Darüber hinaus sorgt die Navigation mit Electric Intelligence dafür, dass vor einem geplanten Ladestopp die Hochvolt-Batterie bei Bedarf auf eine ladeoptimale Temperatur gebracht wird.

Ein Jahr Mercedes me Charge inklusive

Mercedes-Benz garantiert mittels hochwertiger Herkunftsnachweise, dass für über Mercedes me Charge geflossene Lademengen Strom aus erneuerbaren Energien ins Netz eingespeist wird. Mit Mercedes me Charge können Kunden europaweit an über 200.000 öffentlichen Ladepunkten laden, Mercedes-Benz sorgt dort für den nachträglichen Ausgleich durch Grünstrom. Beim EQB ist ein Jahr Mercedes me Charge inklusive.

1 Ohne Außenspiegel

2 Angabe für Fünfsitzer

3 Der Stromverbrauch (und darauf basierende Angaben) wurden auf Grundlage der VO 692/2008/EG nach NEFZ und der VO 2017/1151/EU nach WLTP ermittelt

Elektromobilität in der Familienpackung

Der EQB: vollelektrisches Kompakt-SUV mit bis zu sieben Sitzplätzen

Schlieren. Ob grosse Kleinfamilie oder kleine Grossfamilie: Als Siebensitzer bietet der neue EQB Platz für viele Familienkonstellationen und unterschiedlichste Transportbedürfnisse. Damit hat er eine Ausnahmestellung unter den kompakten Elektroautos. Die beiden Sitzplätze in Reihe drei können von Personen bis 1,65 Metern Körpergrösse genutzt werden, auch die Montage von Kindersitzen ist dort möglich. Der neue EQB startet in Europa und China Ende des Jahres, die Markteinführung in den USA folgt 2022. Nach dem EQA ist er bereits der zweite vollelektrische Kompakte von Mercedes-EQ. Mit dem EQA verbinden ihn unter anderem der leistungsstarke und effiziente Elektroantrieb, die clevere Rekuperation und die vorausschauende Navigation mit Electric Intelligence.

Die Elektrooffensive von Mercedes-Benz Cars beschleunigt so antrittsstark wie die Modelle von Mercedes-EQ selbst: Mit EQA, EQB, der elektrischen Businesslimousine EQE und der Luxuslimousine EQS werden 2021 insgesamt vier neue Modelle von Mercedes-EQ vorgestellt, hinzu kommt das Concept EQT als Vorbote einer neuen Hochwertigkeit im Small-Van-Segment. Die Plug-in-Hybridfamilie von Mercedes-Benz, aktuell bestehend aus mehr als 20 Modellvarianten, wird mit elektrifizierten Derivaten der C-Klasse und der S-Klasse erneuert. Für 2021 geht Mercedes-Benz Cars davon aus, den xEV-Anteil, also von Plug-in-Hybriden und vollelektrischen Fahrzeugen, auf etwa 13 Prozent zu steigern. Darüber hinaus erobern Mild-Hybride mit Starter-Generator und 48-Volt-System die Angebotspalette besonders der Luxus-Fahrzeuge des Konzerns.

„Mit dem neuen EQB haben wir einen ikonischen Elektro-SUV entworfen, der die eckigen Formen unserer Offroader aufnimmt und in die Zukunft projiziert. Wir kombinieren seine signifikante Silhouette mit futuristischen Elementen wie der Black-Panel-Front und schaffen so den aussergewöhnlichen Look dieses Fahrzeugs“, sagt Gordon Wagener, Chief Design Officer Daimler Group.

In Europa startet das vollelektrische Kompakt-SUV als EQB 300 4MATIC (Stromverbrauch kombiniert NEFZ: 16,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)¹ mit 168 kW und als EQB 350 4MATIC mit 215 kW (Stromverbrauch kombiniert NEFZ: 16,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)¹. Die Reichweiten nach WLTP betragen jeweils 419 Kilometer. Weitere Varianten für spezielle Kundenwünsche werden folgen, darunter eine besonders reichweitenstarke Version.

Grosszügiges Platzangebot und variabler, ebener Kofferraum

Der EQB bereichert die erfolgreiche Kompaktwagenfamilie von Mercedes und ist insbesondere mit zwei Modellen eng verwandt: mit dem EQA, dessen fortschrittliche Antriebstechnologie er teilt, und mit dem Kompakt-SUV GLB. Von diesem stammen der lange Radstand (2.829 Millimeter), der geräumige und variable Innenraum und die optionale dritte Sitzreihe mit zwei zusätzlichen Einzelsitzen.

Die Masse des Fünfsitzers: 4.684/1.834/1.667 Millimeter (Länge/Breite²/Höhe). Das Platzangebot ist grosszügig. Die Kopffreiheit in der ersten Sitzreihe beträgt 1.035 Millimeter, in der zweiten sind es beim Fünfsitzer 979 Millimeter. Mit 87 Millimetern erreicht die Kniefreiheit im Fond des Fünfsitzers ein komfortables Mass. Der Kofferraum ist eben und geräumig: Das Ladevolumen hat mit 495 bis 1.710 bzw. 465 bis 1.620 Litern (Angaben für Fünf- bzw. Siebensitzer) die Qualitäten eines kompakten Kombis. Die Lehnen der Sitze in der zweiten Reihe sind serienmässig in mehreren Stufen in der Neigung verstellbar, auf Wunsch ist diese Reihe um 140 Millimeter in der Länge verschiebbar. Dadurch lässt sich der Kofferraum in verschiedenen Schritten um bis zu 190 Liter vergrössern und vielseitig nutzen.

Auf Wunsch verfügt der EQB über eine dritte Sitzreihe mit zwei zusätzlichen Einzelsitzen. Die Sitze bieten Personen bis zu einer Körpergrösse von 1,65 Metern bequem Platz. Zur umfangreichen Sicherheitsausstattung

¹ Der Stromverbrauch (und darauf basierende Angaben) wurden auf Grundlage der VO 692/2008/EG nach NEFZ und der VO 2017/1151/EU nach WLTP ermittelt

² Ohne Außenspiegel

gehören ausziehbare Kopfstützen, Sicherheitsgurte mit Gurtstraffern und -kraftbegrenzern auf allen äusseren Sitzplätzen und ein auch die Passagiere in der dritten Sitzreihe abdeckender seitlicher Windowbag. In den Sitzreihen zwei und drei können insgesamt bis zu vier Kindersitze befestigt werden, dazu noch ein weiterer auf dem Beifahrerplatz. Zur Vergrößerung des Gepäckraums können die Sitze der dritten Reihe bündig im Ladeboden versenkt werden.

Elektro-Ästhetik des Designs mit Ecken und Kanten

Der EQB interpretiert den Progressiven Luxus von Mercedes-EQ auf eine kantige und besonders charakterstarke Weise. Er besitzt den für Mercedes-EQ typischen Black-Panel-Grill mit Zentralstern. Weiteres, prägnantes Designmerkmal der vollelektrischen Fahrzeugwelt von Mercedes-EQ ist das Leuchtenband vorne und hinten. Ein horizontaler Lichtleiter verbindet die beiden Tagfahrleuchten der Voll-LED-Scheinwerfer miteinander und sorgt für eine hohe Wiedererkennbarkeit bei Tag wie Nacht. Das Innere der Scheinwerfer ist hochwertig, detailliert und präzise ausgeführt. Blaue Farbakzente im Scheinwerfer bestärken das Mercedes-EQ typische Erscheinungsbild.

Das funktionsorientierte Greenhouse mit aufrechter Frontscheibe ermöglicht das komfortable Innenraumangebot. Umlaufende und schützende Claddings gliedern die Gesamtproportion. Die muskulöse und sinnlich modellierte Fahrzeugschulter dominiert die Seitenansicht, was durch den Anstieg der Bordkante nochmals verstärkt wird. Aussenbündig positionierte Räder verleihen dem EQB einen kraftvollen Charakter und selbstbewussten Stand auf der Strasse. Exklusiv gibt es bis zu 20 Zoll grosse Leichtmetallräder in Bi- oder Tri-Color-Design mit zum Teil roségoldfarbenen oder blauen Dekorelementen.

Die LED-Heckleuchten gehen nahtlos in das sich verjüngende LED-Leuchtenband über. Das untermalt in der Heckansicht die horizontale Breitenwirkung des EQB. Ausserdem ist das Kennzeichen in den Stossfänger ausgelagert, was eine schön modellierte Heckklappe ermöglicht. Die geständerte Dachreling unterstreicht den hohen Nutzwert des neuen EQB.

Der grosse Körper der Instrumententafel hat im Fahrer- und Beifahrerbereich einen Ausschnitt. Vor dem Fahrer befindet sich ein Widescreen-Cockpit, Bedienung und Darstellung erfolgen über MBUX (Mercedes-Benz User Experience). Den robusten Charakter des Interieurs unterstreichen Rohrelemente in Aluoptik. Sie sitzen als Griff in den Türen, in der Mittelkonsole und in der Armaturentafel auf der Beifahrerseite.

Hinweise auf den elektrischen Charakter im Interieur des EQB geben abhängig von der Ausstattungslinie ein spektakulär hinterleuchtetes Zierteil und roségoldfarbene Dekorelemente an den Lüftungsdüsen, Sitzen und dem Fahrzeugschlüssel. Die Instrumente mit elektroautospezifischen Anzeigen greifen das Farbkonzept mit roségoldfarbenen und blauen Elementen auf.

Mit einem c_w -Wert ab 0,28 erreicht der EQB einen sehr guten Wert. Die Stirnfläche A beträgt 2,53 m². Zu den wichtigsten aerodynamischen Massnahmen zählen das im oberen Bereich komplett geschlossene Kühlluftregelsystem, die strömungsgünstige Front- und Heckschürze, ein sehr glatter, nahezu vollständig geschlossener Unterboden, speziell optimierte Aero-Räder und darauf angepasste Radspoiler vorne und hinten.

Effizienter Fahrspass und Navigation mit Electric Intelligence

Der ECO Assistent bietet eine situationsoptimierte Rekuperation. Er bezieht Navigationsdaten, Verkehrszeichenerkennung und Informationen der Fahrzeugsensoren in seine Effizienzstrategie mit ein. Denn wer vorausschauend fährt, spart Strom und verlängert die Reichweite.

Zum mühelosen Umgang mit dem EQB im Alltag trägt ebenso die serienmässige Navigation mit Electric Intelligence bei. Sie kalkuliert den schnellsten Weg ans Ziel. Auf Basis laufender Reichweiten-Simulationen werden dabei nötige Ladestopps ebenso berücksichtigt wie zahlreiche weitere Faktoren, etwa die Topografie und das Wetter. Auch auf Änderungen zum Beispiel der Verkehrssituation und des persönlichen Fahrverhaltens kann das System dynamisch reagieren. Darüber hinaus sorgt die Navigation mit Electric

Intelligence dafür, dass vor einem geplanten Ladestopp die Hochvolt-Batterie bei Bedarf auf eine ladeoptimale Temperatur gebracht wird.

Ausgereifte Ladetechnik, grosses Netzwerk und Ausgleich durch Grünstrom

Zu Hause oder an öffentlichen Ladestationen kann der EQB mit Hilfe des Onboard-Laders komfortabel mit bis zu 11 kW mit Wechselstrom (AC) aufgeladen werden. Die jeweilige Ladezeit für eine Vollladung hängt von der verfügbaren Infrastruktur und der länderspezifischen Fahrzeugausstattung ab. Wesentlich schneller als an einer Haushaltssteckdose erfolgt das Laden an einer Mercedes-Benz Wallbox.

Und noch schneller geht es an Schnellladestationen mit Gleichstrom (DC). Abhängig vom SoC (State of Charge, deutsch: Ladezustand) sowie der Temperatur der Hochvoltbatterie lädt der EQB an einer entsprechenden Säule mit einer maximalen Leistung von bis zu 100 kW. Die Ladezeit beträgt dann etwas mehr als 30 Minuten von 10-80 Prozent SoC. Für das AC- und DC-Laden ist der EQB in Europa und den USA serienmässig mit einem CCS-Kombistecker (Combined Charging Systems) in der rechten Seitenwand ausgerüstet.

Über Mercedes me Charge werden EQB Fahrer eines der grössten Ladenetzwerke weltweit nutzen können: Aktuell verfügt es über 530.000 AC- und DC-Ladepunkte in 31 Ländern. Über Mercedes me Charge bekommen Mercedes-EQ Kunden bequem Zugang zu Ladesäulen verschiedener Anbieter und profitieren von einer integrierten Bezahlungsfunktion mit einfacher Abrechnung. Beim EQB ist ein Jahr Mercedes me Charge inklusive.

Mercedes-Benz garantiert in Europa mittels hochwertiger Herkunftsnachweise, dass für über Mercedes me Charge geflossene Lademengen Strom aus erneuerbaren Energien ins Netz eingespeist wird. Mit Mercedes me Charge können Kunden europaweit an über 200.000 öffentlichen Ladepunkten laden, Mercedes-Benz sorgt dort für den nachträglichen Ausgleich durch Grünstrom.

Kooperative Unterstützung des Fahrers und hohe Crashesicherheit

Der EQB verfügt über intelligente Fahrassistenzsysteme mit kooperativer Unterstützung des Fahrers. Serienmässig an Bord sind der Aktive Spurhalte-Assistent sowie der Aktive Brems-Assistent. Letzterer hat in vielen kritischen Situationen die Fähigkeit, mit einer autonomen Bremsung eine Kollision zu verhindern oder ihre Schwere zu vermindern. Auch auf stehende Fahrzeuge und querende Fussgänger kann das System bei stadttypischen Geschwindigkeiten bremsen. Erweiterte Funktionen des Fahrassistenz-Pakets sind beispielsweise die Abbiegefunktion, die Rettungsgassenfunktion, die Ausstiegswarnfunktion vor herannahenden Radfahrern oder Fahrzeugen sowie die Warnung vor erkannten Personen im Bereich von Zebrastreifen.

Auch bei der Passiven Sicherheit ist der EQB ein echter Mercedes. Aufbauend auf der soliden Rohbaustruktur des GLB wurde die Karosserie des EQB den besonderen Erfordernissen eines Elektroautos angepasst. Die Batterie sitzt in einem Rahmen aus Strangpressprofilen. Dieser übernimmt Strukturaufgaben, die bislang die Querträger im Boden hatten. Im vorderen Bereich der Batterie kann ein sogenanntes Batterieschutzschild den Energiespeicher vor dem Eindringen von Fremdkörpern bewahren.

Selbstverständlich musste der EQB das gewohnt umfangreiche Crashtestprogramm der Marke absolvieren. Darüber hinaus gelten für die Batterie und für alle Bauteile, die Strom führen, strenge Sicherheitsvorgaben.

Der EQB im globalen Produktionsnetzwerk

Die Produktion des EQB läuft im September 2021 an zwei Standorten des globalen Produktionsnetzwerks von Mercedes-Benz Cars an: im ungarischen Mercedes-Benz Werk Kecskemét für den Weltmarkt und im deutsch-chinesischen Joint-Venture BBAC in Peking für den lokalen Markt. Die Vorbereitungen in den Werken, darunter Mitarbeiterqualifizierungen und Umbauarbeiten, laufen bereits. Der Kompakt-SUV EQB wird das erste rein elektrisch angetriebene Serienfahrzeug aus Ungarn sein und das dort produzierte Plug-in-Hybrid-Portfolio ergänzen.

Das ungarische Mercedes-Benz Werk hat seit dem Produktionsstart im Jahr 2012 seine Bedeutung im globalen Produktionsnetzwerk von Mercedes-Benz Cars stetig ausgebaut. Zu den Stärken des Kompaktwagen-Produktionsverbunds zählt neben der digitalen Vernetzung auch insbesondere der direkte Austausch mit dem Lead-Werk für die Kompaktwagen im baden-württembergischen Rastatt.

Die Batteriesysteme für die aktuell in Europa produzierten kompakten Mercedes-EQ Modelle liefern die Mercedes-Benz Tochter Accumotive in Kamenz sowie die Batteriefabrik im polnischen Jawor. Beide Fabriken wurden von Beginn an CO₂-neutral konzipiert.

Ansprechpartner:

Roger Welti, Tel.: +41 44 755 88 42, roger.welti@daimler.com

Roman Kälin, Tel.: +41 44 755 88 06, roman.kaelin@daimler.com

Weitere Informationen zu **Mercedes-Benz in der Schweiz** sind [hier](#) verfügbar. **Presse-Informationen** und Digitale Services für Journalisten und Multiplikatoren finden Sie auf unserer [Media Site Schweiz](#) oder auf der Online-Plattform [Mercedes me media](#).

„Siebensitzigkeit ist Alleinstellungsmerkmal in dieser Klasse“

Der EQB unter der Lupe: Kurzinterview mit Produktmanager Marius Philipp

Seit 2018 ist Marius Philipp Produktmanager bei Mercedes-Benz und aktuell für die Kompaktwagenfamilie inklusive EQA und EQB verantwortlich. Nach seinem dualen BWL-Studium hat der 28-Jährige 2014 in der strategischen Volumenplanung bei Daimler begonnen. Der gebürtige Schwabe liebt Outdoor-Aktivitäten.

Herr Philipp, mit dem EQA ist vor kurzem der erste vollelektrische Kompakte der Modellfamilie von Mercedes-EQ gestartet. Wie gross ist die Resonanz?

Philipp: Sehr gut, wir sind ausgesprochen zufrieden. Von Januar bis Juni 2021 wurden rund 39.000 vollelektrische Fahrzeuge ausgeliefert (+291,4 Prozent), darunter mehr als 19.000 Einheiten (+469,4 Prozent) von EQA, EQC und EQV (Stromverbrauch kombiniert: 27,1-26,3 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)¹.

Mit dem EQB folgt jetzt der zweite vollelektrische Kompakte von Mercedes-EQ. Wo liegen die Gemeinsamkeiten, wo die Unterschiede zum EQA?

Philipp: Der EQB ist deutlich erwachsener und besitzt einen ausgeprägten Charakter. Er ist kantiger, eckiger und bietet zugleich mehr Nutzwert und Funktionalität. Beim effizienten Elektroantrieb ist er mit dem EQA natürlich eng verwandt, hinzu kommen typischen Designmerkmale von Mercedes-EQ wie die Black-Panel-Front. Und als Mitglieder der erfolgreichen Kompaktwagenfamilie von Mercedes-Benz teilen EQA und EQB viele Stärken wie die modernen Fahrassistenzsysteme und das intuitiv bedienbare Infotainmentsystem MBUX (Mercedes-Benz User Experience).

Die sieben Sitze des EQB machen ihn als Familien- und Freizeitauto attraktiv. Wie sieht denn das Nutzerverhalten aus?

Philipp: Wir haben von den Käufern des GLB gelernt, dass die Siebensitzigkeit gar nicht immer genutzt wird, sondern die dritte Sitzreihe eher ein praktisches Back-up ist: zum Beispiel, wenn spontan ein Kindergartenfreund mitkommen möchte. Sieben Sitze sind jedenfalls eine wirkliche Besonderheit in dieser Klasse.

Was ist denn typisch Mercedes am EQB?

Philipp: Das hohe Sicherheitsniveau, der vorbildliche Geräuschkomfort und die Premium-Qualität fallen mir da als erste markentypischen Tugenden ein. Wertanmutung und die Qualität der im Innenraum verwendeten Materialien unserer Kompaktwagen sind spitze. Nicht umsonst ist die Erprobung in der Entwicklungsphase ausgesprochen strapaziös und simuliert quasi im Zeitraffer ein hartes, langes Autoleben.

Wie würde „Ihr“ EQB aussehen, wenn Sie ihn selbst konfigurieren?

Philipp: Aus meiner Sicht ist die Edition 1 mit den einzigartigen Felgen sehr gut gelungen. Aber natürlich entscheidet jeder selbst, mit welchen Farbakzenten er seinen EQB ausstattet. Ich würde meinen EQB als AMG Line, mit 20-Zoll-Felgen und Night-Paket konfigurieren und als Lackierung kosmoschwarz wählen.

¹ Der Stromverbrauch wurde auf Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt.

Elektro-Ästhetik mit Ecken und Kanten

Der EQB: das Exterieurdesign

Der EQB interpretiert den Progressiven Luxus von Mercedes-EQ auf eine kantige und besonders charakterstarke Weise. Er besitzt den für Mercedes-EQ typischen Black-Panel-Grill mit Zentralstern. Weiteres, prägnantes Designmerkmal der vollelektrischen Fahrzeugwelt von Mercedes-EQ ist das Leuchtenband vorne und hinten.

Die wichtigsten Merkmale des Frontdesigns:

- Die progressive und breitenbetonte Black-Panel-Front sorgt für einen selbstbewussten Auftritt.
- Ein horizontaler Lichtleiter verbindet die beiden Tagfahrleuchten der Voll-LED-Scheinwerfer miteinander und sorgt für eine hohe Wiedererkennbarkeit bei Tag wie Nacht.
- Das Innere der Scheinwerfer ist hochwertig, detailliert und präzise ausgeführt.
- Blaue Farbakzente im Scheinwerfer bestärken das Mercedes-EQ typische Erscheinungsbild.
- Die gestreckte Motorhaube besitzt dezent angedeutete Powerdomes.

Die wichtigsten Merkmale des Seitendesigns:

- Der EQB besticht durch seine ausbalancierte Gesamtproportion mit kurzen Überhängen vorne und hinten.
- Das funktionsorientierte Greenhouse mit aufrechter Frontscheibe ermöglicht das komfortable Innenraumangebot. Umlaufende und schützende Claddings gliedern die Gesamtproportion.
- Die muskulöse und sinnlich modellierte Fahrzeugschulter dominiert die Seitenansicht, was durch den Anstieg der Bordkante nochmals verstärkt wird.
- Aussenbündig positionierte Räder verleihen dem EQB einen kraftvollen Charakter und selbstbewussten Stand auf der Strasse.
- Exklusiv gibt es bis zu 20 Zoll grosse Leichtmetallräder in Bi- oder Tri-Color-Design mit zum Teil roségoldfarbenen oder blauen Dekorelementen.
- Die geständerte Dachreling unterstreicht den hohen Nutzwert des neuen EQB.

Die wichtigsten Merkmale des Heckdesigns:

- Die LED-Heckleuchten gehen nahtlos in das sich verjüngende LED-Leuchtenband über. Das untermalt in der Heckansicht die horizontale Breitenwirkung des EQB.
- Das Kennzeichen ist in den Stossfänger ausgelagert, was eine schön modellierte Heckklappe ermöglicht.
- Die serienmässige Rückfahrkamera ist in den automatisch ausklappenden Mercedes-Benz-Stern integriert.

Robuster Charakter trifft auf roségold

Der EQB: das Interieurdesign

Den robusten Charakter des Interieurs unterstreichen Rohrelemente in Aluoptik. Sie sitzen als Griff in den Türen, in der Mittelkonsole und in der Armaturentafel auf der Beifahrerseite. Hinweise auf den elektrischen Charakter im Interieur des EQB geben abhängig von der Ausstattungslinie ein spektakulär hinterleuchtetes Zierteil und roségoldfarbene Dekorelemente an den Lüftungsdüsen, Sitzen und dem Fahrzeugschlüssel. Die Instrumente mit elektroautospezifischen Anzeigen greifen das Farbkonzept mit roségoldfarbenen und blauen Elementen auf.

Der grosse Körper der Instrumententafel hat im Fahrer- und Beifahrerbereich einen Ausschnitt. Vor dem Fahrer befindet sich ein Widescreen-Cockpit, Bedienung und Darstellung erfolgen über MBUX (Mercedes-Benz User Experience).

MBUX ist mit Hilfe verschiedener Optionen individuell konfigurierbar. Die wichtigsten Vorteile des Systems: der leistungsstarke Rechner, brillante Bildschirme und Grafiken, individualisierbare Darstellung, vollfarbiges Head-up-Display, Navigation mit Augmented Reality, lernfähige Software und die mit dem Schlüsselwort „Hey Mercedes“ aktivierbare Sprachsteuerung.

Die Anzeigen für Kombiinstrument und Media-Display lassen sich auf den grossen, hochauflösenden Bildschirmen leicht ablesen. Emotionale Inszenierungen unterstreichen die Verständlichkeit der intuitiven Bedienstruktur und bieten brillante Grafiken in hoher visueller Qualität. Im Media-Display lassen sich über die Mercedes-EQ Kachel Menüs zu Ladeoptionen, Stromverbrauch und Energiefluss aufrufen. Die rechte Anzeige im Kombiinstrument ist ein Leistungs- statt Drehzahlmesser. Oben wird die prozentuale Power angegeben, unten die Energierückgewinnung/Rekuperation. Im linken Instrument lässt sich einblenden, ob das Ziel ohne Zwischenstopp zum Laden erreicht werden kann. Die Farben ändern sich je nach Fahrsituation: Bei einem Boost-Vorgang beispielsweise wechselt die Anzeige zu weiss.

Der Nutzer kann je nach Stimmung oder passend zum jeweiligen Interieur aus vier visuell unterschiedlichen Stilen wählen, bei Progressive steht eine spezielle Mercedes-EQ Farbhaltung zur Verfügung:

- Modern Classic ist die Weiterentwicklung einer klassischen Anzeige in elegant-leichter und edler Materialität.
- Sport präsentiert sich in einer High-Tech-Turbinen-Optik in sportlichem Schwarz/Gelb-Kontrast.
- Progressive stellt eine moderne Übersetzung eines Kombiinstrumentes in die digitale Anzeigenwelt dar. Im Sinne entlastender Reduktion und fokussierter Informationswahrnehmung werden die Anzeigewerte der Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Power dynamisch nur im jeweils erforderlichen Bereich angezeigt. Beim EQB ist die Farbhaltung hier pure blue/roségoldfarben.
- Dezent-Modus reduziert die Informationen stark und trägt so zur Entspannung des Fahrers bei.

Vielseitig einsetzbar, gut ausgestattet und mit Platz für bis zu sieben

Der EQB: die Ausstattung

Der neue EQB (Länge/Breite¹/Höhe²: 4.684/1.834/1.667 Millimeter) bereichert die erfolgreiche Kompakwagenfamilie von Mercedes und ist insbesondere mit zwei Modellen eng verwandt: mit dem EQA, dessen fortschrittliche Antriebstechnologie er teilt, und mit dem Kompakt-SUV GLB. Von diesem stammen der lange Radstand (2.829 Millimeter), der geräumige und variable Innenraum und die dritte Sitzreihe mit zwei zusätzlichen Einzelsitzen.

Das Platzangebot ist grosszügig: Die Kopffreiheit in der ersten Sitzreihe beträgt 1.035 Millimeter, in der zweiten sind es beim Fünfsitzer 979 Millimeter. Mit 87 Millimetern erreicht die Kniefreiheit im Fond des Fünfsitzers ein komfortables Mass. Der Kofferraum ist eben und geräumig: Das Ladevolumen hat mit 495 bis 1.710 bzw. 465 bis 1.620 Litern (Angaben für Fünf- bzw. Siebensitzer) die Qualitäten eines kompakten Kombis. Die Lehnen der Sitze in der zweiten Reihe sind serienmässig in mehreren Stufen in der Neigung verstellbar, auf Wunsch ist diese Reihe um 140 Millimeter in der Länge verschiebbar. Dadurch lässt sich der Kofferraum in verschiedenen Schritten um bis zu 190 Liter vergrössern und vielseitig nutzen.

Auf Wunsch verfügt der EQB über eine dritte Sitzreihe mit zwei zusätzlichen Einzelsitzen. Die Sitze bieten Personen bis zu einer Körpergrösse von 1,65 Metern bequem Platz. Hier die Variabilität im Detail:

Variabilität	Fünfsitzer	Siebensitzer (Option)
Zweite Sitzreihe	Sitzlehne im Verhältnis 40:20:40 teil- und umklappbar	
	Lehnenneigung mehrstufig verstellbar	
	Sitzreihe um 140 mm in der Länge verschiebbar, Sitzfläche im Verhältnis 40:60 teilbar (Option)	Sitzreihe um 140 mm in der Länge verschiebbar, Sitzfläche im Verhältnis 40:60 teilbar (Serie)
	EASY-ENTRY Funktion	
Dritte Sitzreihe	-	Zwei versenkbare Einzelsitze

Farbe bekennen: Electric Art und Edition 1 mit Mercedes-EQ spezifischen Details

Zur umfangreichen Serienausstattung des EQB zählen unter anderem LED High Performance-Scheinwerfer, Klimatisierungsautomatik THERMATIC, das Licht- und Sicht-Paket³ sowie im Fond eine klappbare Armlehne mit zwei Cupholdern. Serienmässig an Bord sind ferner das intuitiv bedienbare Infotainmentsystem MBUX (Mercedes-Benz User Experience) sowie die Navigation mit Electric Intelligence.

Auf Wunsch ist der EQB in der Mercedes-EQ spezifischen Ausstattungsversion Electric Art erhältlich. Farbakzente in modernem roségold zieren die Polsterung in Ledernachbildung ARTICO / Stoff Cupertino und die Lüftungsdüsen. Das Zierelement in Spiraloptik ist hinterleuchtet. Zur Ausstattungslinie gehören ferner besondere, bicolor lackierte 18-Zoll-Leichtmetallräder.

Nur für einen bestimmten Zeitraum nach Markteinführung gibt es die Edition 1. Dieses limitierte Sondermodell verbindet im Exterieur Elemente des Night-Pakets mit AMG Styling. 20-Zoll AMG Leichtmetallräder, kupfer matt lackiert und glanzgedreht, runden den sportlichen Auftritt ab. Highlights der Edition 1 im Interieur sind die Polsterung in Leder neivagrau mit CYBER CUT blau, das Zierelement Spiraloptik hinterleuchtet sowie Lüftungsdüsen mit Aussenring in silberchrom und Luftführungsring in energyblau.

¹ Ohne Außenspiegel

² Angabe für Fünfsitzer

³ Bestandteile: Dachbedieneinheit „Vier Lichtsteine“ (inklusive Brillenfach), Innenraumleuchte/Leseleuchte im Fond, Touchpadbeleuchtung (vorn), Leseleuchten, Konsolenauflicht, Make-up-Leuchten, Signal- und Umgebungsleuchte, Signal-Ausstiegs-Leuchten, Griffschalen-/Zuziehgriffbeleuchtungen, Fußraumbeleuchtungen, Cupholder-/Ablagefachbeleuchtung, Beleuchtung des Spontanablagefachs

Individuell ausstatten: praktische Pakete und Optionen

Beim den kompakten Mercedes-EQ Modellen hat Mercedes-Benz die Angebotslogik vereinfacht. Statt sich zwischen vielen einzelnen Sonderausstattungen entscheiden zu müssen, hat der Kunde die Wahl zwischen drei praxisnah vorkonfigurierten Paketen:

- Das **Advanced-Paket** (enthalten bei der Edition 1) ergänzt die Serienausstattung des EQB um Komfort- und Sicherheitsextras. Im Innenraum verschmelzen zwei 10,25-Zoll-Displays zu einem Widescreen-Cockpit. Der Fahrer wird unterstützt vom Totwinkel-Assistenten, dem Spiegel-Paket sowie dem Park-Paket mit Rückfahrkamera.
- Das **Advanced-Plus-Paket** baut auf dem Advanced-Paket auf und steigert den Komfort abermals. Bestandteile sind das KEYLESS-GO Komfort-Paket, die Zwei-Zonen-Klimaautomatik THERMOTRONIC, ein klangstarkes Soundsystem sowie die kabellose Smartphone-Aufladung.
- Das **Premium-Paket** bietet zusätzlich zu den Ausstattungsdetails der Advanced- und Advanced-Plus-Pakete ein Panorama-Schiebedach, das Burmester® Surround-Soundsystem und das Park-Paket mit 360°-Kamera.

Leistungsstarkes und effizientes Doppel zum Auftakt

Der EQB: der Antrieb

Der EQB startet als EQB 300 4MATIC (Stromverbrauch kombiniert NEFZ: 16,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)¹ mit 168 kW und als EQB 350 4MATIC mit 215 kW (Stromverbrauch kombiniert NEFZ: 16,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)¹. Die Reichweiten nach WLTP betragen jeweils 419 Kilometer. Weitere Varianten für spezielle Kundenwünsche werden folgen, darunter eine besonders reichweitenstarke Version.

An der Vorderachse kommt eine Asynchronmaschine zum Einsatz. Die E-Maschine, ein Getriebe mit fester Übersetzung samt Differenzial, das Kühlsystem sowie die Leistungselektronik bilden dabei eine hochintegrierte, kompakte Einheit – den elektrischen Antriebsstrang (eATS).

Zusätzlich besitzen EQB 300 4MATIC und EQB 350 4MATIC an der Hinterachse einen eATS mit einer neu entwickelten permanenten Synchronmaschine. Diese baut besonders kompakt. Bei permanenten Synchronmaschinen ist der Rotor des Wechselstrommotors mit Permanentmagneten bestückt. Die Magnete – und damit der Rotor – folgen dem umlaufenden Wechselstromfeld in den Wicklungen des Stators. Synchron heißt der Motor, weil sich der Rotor mit der Frequenz des Stator-Magnetfelds dreht. Die Frequenz wird in den Frequenzumrichter der Leistungselektronik an die Geschwindigkeitsanforderungen des Fahrers angepasst. Zu den Vorteilen dieser Bauart zählen hohe Leistungsdichte, hoher Wirkungsgrad sowie hohe Leistungskonstanz.

Die Leistungsanforderung zwischen Vorder- und Hinterachse wird bei den 4MATIC Versionen je nach Fahr-situation 100-mal pro Sekunde intelligent geregelt. Mercedes-EQ Philosophie ist es, zur Verbrauchsoptimierung möglichst häufig die hintere E-Maschine zu betreiben, während die Asynchronmaschine an der Vorderachse im Teillastbetrieb nur geringe Schleppverluste erzeugt.

Technische Daten¹:

		EQB 300 4MATIC	EQB 350 4MATIC
Antrieb		Allrad	
E-Maschinen Vorder-/Hinterachse	Typ	Asynchronmaschine (ASM)/ Permanentmagnet Synchronmaschine (PSM)	
Leistung (Spitze)	kW	168	215
Drehmoment (Spitze)	Nm	390	520
Beschleunigung 0-100 km/h	s	8,0	6,2
Höchstgeschwindigkeit ²	km/h	160	
Akku-Energieinhalt, nutzbar (NEFZ)	kWh	66,5	
Verbrauch kombiniert (NEFZ)	kWh/100 km	16,2	16,2
Reichweite WLTP	km	419	419
AC-Ladezeit ³	h	5:45	5:45
DC-Ladezeit ⁴ an Schnellladestation	min	32	32

Im Schub- oder Bremsbetrieb werden die Elektromotoren zu Generatoren: Ihre mechanische Drehbewegung wird in elektrische Energie gewandelt und zum Laden der Hochvolt-Batterie verwendet – es wird also rekuperiert (Details siehe Kapitel „Die Rekuperation“).

¹ Der Stromverbrauch (und darauf basierende Angaben) wurden auf Grundlage der VO 692/2008/EG nach NEFZ und der VO 2017/1151/EU nach WLTP ermittelt

² Elektronisch abgeregelt

³ Die Ladezeiten entsprechen 10-100% Vollladung bei Verwendung einer Wallbox oder öffentlichen Ladestation (AC-Anschluss mit mindestens 11 kW, 16 A pro Phase)

⁴ Die Ladezeiten entsprechen 10-80% Vollladung bei Verwendung einer DC-Schnellladestation mit Versorgungsspannung 400 V, Strom mindestens 300 A

Die Batterie: Teil des intelligenten Thermomanagements

Der EQB besitzt eine Lithium-Ionen-Batterie mit hoher Energiedichte. Sie hat eine Maximalspannung von 420 V und verfügt mit einer Nominalkapazität von rund 190 Ah über einen nutzbaren Energieinhalt von 66,5 kWh.

Die Batterie umfasst fünf Module und ist unterhalb der Passagierkabine in der Fahrzeugmitte angeordnet. Ein Aluminiumgehäuse sowie die Karosseriestruktur schützen das Bauteil bei einem eventuellen Aufsetzen und gegen Steinschlag. Das Batteriegehäuse ist Teil der Fahrzeugstruktur und damit in das Crashkonzept integriert (siehe Kapitel „Der Insassen- und Partnerschutz“).

Die Batterie ist Teil des intelligenten Thermomanagements des EQB. Damit sie möglichst immer im optimalen Temperaturfeld ist, wird sie nach Bedarf über eine kühlmitteldurchströmte Platte unter der Batterie gekühlt oder erwärmt.

Ist die Navigation mit Electric Intelligence aktiviert, wird die Batterie gegebenenfalls auch während der Fahrt vorgewärmt oder gekühlt, um im idealen Temperaturfenster für eine Schnellladestation zu sein. Wird die Schnellladestation hingegen mit kalter Batterie erreicht, wird ein Grossteil der dortigen Ladeleistung zunächst zum Heizen verwendet. Dadurch wird die Ladezeit insgesamt optimiert – wichtig, um den Ladestopp deutlich zu verkürzen.

Mercedes-Benz stellt wie für alle anderen Hochvolt-Batterien ein Batteriezertifikat und somit ein Leistungsversprechen aus. Es gilt bis zu einer Laufzeit von acht Jahren oder einer Laufleistung von 160.000 Kilometern und garantiert eine einwandfrei funktionierende Hochvolt-Batterie: Das Zertifikat deckt auch einen Kapazitätsverlust der Batterie ab.

Das Lademanagement: CCS-Ladedose für Wechsel- und Gleichstrom

Zu Hause oder an öffentlichen Ladestationen kann der EQB mit Hilfe des Onboard-Laders komfortabel mit bis zu 11 kW mit Wechselstrom (AC) aufgeladen werden. Die jeweilige Ladezeit für eine Vollladung hängt von der verfügbaren Infrastruktur und der länderspezifischen Fahrzeugausstattung ab. Wesentlich schneller als an einer Haushaltssteckdose erfolgt das Laden an einer Mercedes-Benz Wallbox.

Und noch schneller geht es an Schnellladestationen mit Gleichstrom (DC). Abhängig vom SoC (State of Charge, deutsch: Ladezustand) sowie der Temperatur der Hochvoltbatterie lädt der EQB an einer entsprechenden Säule mit einer maximalen Leistung von bis zu 100 kW. Die Ladezeit beträgt dann 32 Minuten von 10-80 Prozent SoC. Für das AC- und DC-Laden ist der EQB in Europa und den USA serienmässig mit einem CCS-Kombistecker (Combined Charging Systems) in der rechten Seitenwand ausgerüstet.

Wer vorausschauend fährt, spart Strom und verlängert die Reichweite

Der EQB: die Rekuperation

Der ECO Assistent coacht den Fahrer durch Hinweise, wann er den Fuss vom Fahrpedal nehmen kann, etwa weil ein Geschwindigkeitslimit folgt, und unterstützt durch Funktionen wie Segeln und gezielte Steuerung der Rekuperation. Dafür werden Navigationsdaten, Verkehrszeichenerkennung und Informationen der Intelligenten Sicherheitsassistenten (Radar und Stereokamera) vernetzt genutzt.

Bei der Entscheidung, ob möglichst widerstandsarm gesegelt oder eher rekuperiert werden soll, berechnet der ECO Assistent vorausschauend die Fahrsituation. Beispiele sind hier Senken oder Kuppen oder vorausliegende Tempolimits, die das System anhand der Kartendaten erkennt. Dabei bezieht er Streckenverlauf (Kurven, Kreuzungen, Kreisverkehre, Gefälle), Geschwindigkeitsbegrenzungen und Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen in seine Fahrempfehlungen und Effizienzstrategie ein.

Innerhalb der Systemgrenzen regelt der ECO Assistent den Schub situationsgerecht, sobald der Fahrer den Fuss vom Fahrpedal nimmt. Den Hinweis, dies zu tun, erhält er auch optisch: durch die Einblendung eines Symbols „Fuss vom Pedal“ im Media-Display (beziehungsweise, wenn vorhanden, im Head-up-Display). Zugleich wird dem Fahrer durch eine Grafik der Grund der Empfehlung (beispielsweise „Kreuzung voraus“, „Gefälle voraus“) angezeigt.

Der EQB bietet mehrere Varianten der Energierückgewinnung mittels Rekuperation. Grundsätzlich wird dabei die Hochvolt-Batterie geladen, indem im Schub- oder Bremsbetrieb die mechanische Drehbewegung in elektrische Energie gewandelt wird.

Der Fahrer kann die Rekuperationsleistung über Schaltwippen hinter dem Lenkrad manuell wählen. Mit den beiden Schaltpaddles hinter dem Lenkrad kann er die Rekuperation beeinflussen. Mit der linken Wippe wird die Stärke der Rekuperation erhöht, mit der rechten verringert. Welche Einstellung er gerade gewählt hat, kann der Fahrer im Kombiinstrument sehen. Folgende Rekuperationsstufen sind möglich: DAuto (situationsoptimierte Rekuperation über ECO Assistenten), D+ (Segeln), D (schwache Rekuperation) und D- (mittlere Rekuperation). Bei Wahl der Funktion DAuto bleibt dieser Modus bei Neustart erhalten. Zum Anhalten muss der Fahrer in jeder Rekuperationsstufe wie gewohnt die Bremse betätigen.

Blick in die Zukunft

Der EQB: die Navigation mit Electric Intelligence

Wo geht es lang? Und wo ist die nächste Ladesäule? Klassische Aufgaben eines Copiloten. Im neuen EQB übernehmen intelligente Assistenten diesen Job. Die Navigation mit Electric Intelligence kalkuliert die aktuell schnellste Route unter Berücksichtigung zahlreicher Faktoren. Ist ein Ladestopp nötig, wird zu einer Ladestation navigiert.

Bei der Navigation mit Electric Intelligence ist der Name Programm. Denn sie plant auf Basis zahlreicher Faktoren intelligent die schnellste Route inklusive Ladestopps und kann auch dynamisch auf Änderungen wie beispielsweise Staus reagieren. Während ein klassischer Reichweitenrechner von der Vergangenheit lebt, blickt die Navigation mit Electric Intelligence des EQB also in die Zukunft.

Unter anderem fließen in die Berechnung der Route die aktuelle elektrische Reichweite, der momentane Stromverbrauch, die Topografie der geplanten Route (wegen des Energiebedarfs) und die dortigen Temperaturen (wegen der Ladedauer) ein. Weitere Faktoren sind die Verkehrssituation auf der geplanten Strecke sowie die dort verfügbaren Ladestationen und ihre Ladeleistung. Der Kunde muss nicht immer zwingend vollladen, sondern erhält an der Ladestation eine konkrete Empfehlung der benötigten Ladezeit. Die Ladestationen werden so eingeplant, wie es am günstigsten in Bezug auf die Gesamtreisezeit ist: Denn unter Umständen kann zwei Mal kurz Laden mit höherer Ladeleistung schneller sein als einmal lange Laden.

Wird die Reichweite knapp, gibt die Aktive Reichweiten-Überwachung Tipps wie „Klimaanlage aus“ oder „ECO Fahrprogramm wählen“. Zudem wird im Fahrprogramm ECO eine effizientere Fahrgeschwindigkeit errechnet und im Tacho dargestellt, mit der die nächste Ladestation oder das Ziel wie geplant erreichbar ist. Beim Aktivieren der DISTRONIC wird diese Geschwindigkeit automatisch übernommen. Zusätzlich wird in diesem Fahrprogramm ebenfalls auf eine intelligente Betriebsstrategie der Nebenverbraucher umgestellt, um den anfallenden Strombedarf zu reduzieren und damit die Reichweite situativ zu erhöhen.

Die Routenplanung kann im Voraus in der Mercedes me App erfolgen. Wird sie vor Fahrtantritt im Navigationssystem des Fahrzeugs bestätigt, wird die Route anhand der aktuellen Informationen neu geladen. Grundsätzlich werden die Daten vor Fahrtantritt und dann alle zwei Minuten aktualisiert.

Darüber hinaus kann der Fahrer die Navigation mit Electric Intelligence auch individuell anpassen. In der Grundeinstellung wird die Batteriekapazität beispielsweise sehr weit ausgenutzt. Für die Rest-Reichweite lässt sich aber ein persönlicher Sicherheitspuffer wählen, sodass der EQB beispielsweise die Reise mit mindestens noch 10 Prozent SoC an der Ladesäule oder mit 50 Prozent SoC am Ziel plant.

Entspanntes, unkompliziertes Reisen mit Transparenz und Planungssicherheit

Der EQB: Mercedes me Charge

Über Mercedes me Charge bekommen Mercedes-EQ Kunden bequem Zugang zu Ladesäulen verschiedener Anbieter und profitieren von einer integrierten Bezahlungsfunktion mit einfacher Abrechnung. Mit Mercedes me Charge können Kunden europaweit an über 200.000 öffentlichen Ladepunkten in Europa ökologisch laden, Mercedes-Benz sorgt für den nachträglichen Ausgleich durch Grünstrom. Beim EQB ist ein Jahr Mercedes me Charge inklusive.

Grünstrom, also Strom aus erneuerbaren Energien, ist im Lebenszyklus eines Elektroautos ein signifikanter Faktor, um CO₂-Emissionen zu vermeiden. Denn rund 50 Prozent des CO₂-Fussabdrucks eines batterieelektrischen Fahrzeugs entstehen beim aktuellen EU-Strommix in der Nutzungsphase, folglich aufgrund von CO₂-behafteten Ladevorgängen.

So funktioniert Green Charging: Um die Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien zu fördern, verwendet Mercedes-Benz Herkunftsnachweise zur Vergrünung des Ladevorgangs, deren Qualität durch ein Ökostromlabel definiert wird. Das stellt sicher, dass für das Laden von Elektrofahrzeugen eine äquivalente Strommenge aus erneuerbaren Energien ins Stromnetz eingespeist wird. Geladene Energiemengen werden also nach dem eigentlichen Ladevorgang durch Grünstrom ausgeglichen und darüber hinaus Anreize zur Investition in erneuerbare Energieanlagen geschaffen.

Beim EQB ist ein Jahr Mercedes me Charge inklusive. Für europäische Mercedes me Charge Kunden erfolgt Green Charging an allen öffentlichen Ladepunkten in diesem Zeitraum ohne Aufpreis.

Das weltweite Ladenetzwerk wächst weiter

Mercedes me Charge ist eines der grössten Ladenetzwerke weltweit und wächst stetig: Aktuell verfügt es über 530.000 AC- und DC-Ladepunkte weltweit, davon über 200.000 in Europa. Allein hier sind es über 400 verschiedene Betreiber von öffentlichen Ladestationen, zu deren Ladepunkten die Kunden von Mercedes me Charge Zugang erhalten.

Hierfür ist mit Mercedes me Charge nur ein einziger Vertrag notwendig. Weiterer Vorteil von Mercedes me Charge ist die integrierte Bezahlungsfunktion mit einfacher Abrechnung. Der Kunde hinterlegt einmalig seine Zahlungsmethode. Jeder Ladevorgang wird dann automatisch abgebucht – auch im Ausland. Die einzelnen Ladevorgänge werden monatlich in einer übersichtlichen Rechnung zusammengestellt.

Die Authentifizierung an den Ladestationen ist bei Mercedes me Charge auf dreifache Weise möglich: über die Mercedes me App, über die Anzeige auf dem Media-Display des Fahrzeugs oder über die Mercedes me Charge Ladekarte.

Mercedes me Charge ermöglicht auch den Zugang zu den Schnellladestationen des paneuropäischen Schnellladenetzes von IONITY. Entlang der Hauptverkehrsachsen in Europa wird IONITY bis Ende 2021 insgesamt rund 400 Schnellladestationen errichten und betreiben. Kunden der Allradvarianten des EQB können die IONITY Säulen ab Aktivierung ein Jahr lang zum Vorteilspreis von 0,29 Cent pro kWh nutzen. Als Bekenntnis zur Nachhaltigkeit laden Kunden an allen IONITY-Chargern 100 Prozent erneuerbare Energie für lokal emissionsfreies und CO₂-neutrales Fahren.

Strategien für ein längeres Leben und ein kürzeres Laden

Der EQB unter der Lupe: Tipps und Tricks rund ums Laden

Jeder Fahrer eines Elektroautos kann dazu beitragen, die Lebensdauer der Batterie zu verlängern, Ladestopps angenehmer zu gestalten und die Reisezeit zu optimieren. Hier wichtige Tipps und Tricks:

1. **Auto während des Ladens vorklimatisieren:** Das ist reichweitemenschonend, denn der Energiebedarf fürs Temperieren von Batterie und Innenraum wird über den Ladestrom abgedeckt. Die serienmäßige Vorklimatisierung lässt sich beim EQB direkt über MBUX oder über die Mercedes me App programmieren. Wichtig zu wissen: Effizienter als mit Warmluft aus der Klimatisierung fährt man mit Sitzheizung.
2. **Nicht ganz volltanken:** Aus physikalischen und chemischen Gründen nimmt die Ladegeschwindigkeit ab, sobald sich die Batterie ihrer vollen Kapazität nähert. Daher ist es in der Regel beim DC-Schnellladen sinnvoll, den Akku mit einem Schnellladegerät nur auf bis zu 80 Prozent oder entsprechend der benötigten Reichweite aufzuladen. Auch ist das günstig für die Lebensdauer der Batterie.
3. **Boxenstopp mit Gemütlichkeit:** Nur wenn es auf einer Reise wirklich notwendig ist, sollte man Elektroautos schnell laden. Ständiges Schnellladen mit hohen Ladeleistungen kann sich negativ auf die Lebensdauer des Akkus auswirken.
4. **Dem Copiloten das Kommando:** Nach Möglichkeit immer die Navigation mit Electric Intelligence aktivieren. Denn sie plant auf Basis zahlreicher Faktoren intelligent die schnellste Route inklusive Ladestopps und kann dynamisch auf Änderungen wie beispielsweise Staus reagieren. Und wird die Reichweite knapp, kann sie Tipps geben, wie sich noch ein paar Kilometer herausholen lassen.
5. **Extreme Temperaturen vermeiden:** Werden Batterien starker Hitze oder strenger Kälte ausgesetzt, nimmt ihre Ladekapazität schnell ab. Nach Möglichkeit sollte man sein Elektroauto im Sommer also nicht in der prallen Sonne parken, sondern besser im Schatten abstellen. Im Winter ist eine Garage als Park- und Ladeplatz ideal. Ausserdem empfiehlt es sich im Winter, die Batterie direkt nach einer Fahrt aufzuladen, wenn die Batterie noch nicht wieder ausgekühlt ist.
6. **Halbvoll abstellen:** Wird das Fahrzeug zum Beispiel wegen einer Fernreise eine längere Zeit nicht benutzt, sollte es mit mittlerem Ladezustand geparkt werden. Das verlangsamt den Ladeverlust des Akkus.
7. **Im Vorfeld informieren:** Die Mercedes me App bietet viele hilfreiche Funktionen rund ums Laden. Dazu gehört die Filter-Möglichkeit, die eine Sortierung der Ladepunkte nach Kriterien wie Verfügbarkeit oder Ladeleistung ermöglicht. Bei der Entscheidung, wo man den EQB auflädt, können Fotos sowie eine Rating-Funktion helfen. Wie stark im Tagesverlauf die jeweilige Ladestation voraussichtlich ausgelastet ist, wird jetzt ebenfalls auf Basis einer Wahrscheinlichkeitsberechnung ermittelt und angezeigt.

Umfangreiche Simulation und viel Feinschliff im Windkanal

Der EQB: die Aerodynamik

Mit einem c_w -Wert ab 0,28 erreicht der EQB einen sehr guten Wert. Die Stirnfläche A beträgt $2,53 \text{ m}^2$. Zu den wichtigsten aerodynamischen Massnahmen zählen das im oberen Bereich komplett geschlossene Kühlluftregelsystem, die strömungsgünstige Front- und Heckschürze, ein sehr glatter, nahezu vollständig geschlossener Unterboden, optimierte Aero-Räder und darauf angepasste Radspoiler vorne und hinten.

Die Aerodynamik-Entwicklung des EQB fand in grossem Umfang digital statt. Abschliessende Messungen im Windkanal bestätigten die hohe Qualität der numerischen Simulation. Der EQB baut auf der sehr guten aerodynamischen Basis des GLB auf. Unter anderem aufgrund der neuen Stossfänger und einem daraus resultierenden anderen Diffusorwinkel war ein neues aerodynamisches Set-up nötig. Die Ablösungen der Luftströmung an den Vorderrädern werden durch die Formgebung des Stossfängers und die Auslegung der speziell für den EQB entwickelten Radspoiler mit keilförmigen Anlaufkörpern reduziert.

Auch die Verkleidung des Unterbodens ist neu. Als Elektrofahrzeug kommt der EQB ohne Getriebetunnel, Abgasanlage und Tank aus und besitzt dafür eine glattflächige Batterie. Die Unterströmung wird möglichst verlustfrei von der Frontschürze über die Motorraumverkleidung und drei Hauptbodenverkleidungen auf die ebenfalls verkleidete Hinterachse und die Diffusor-Verkleidung geleitet. Wegen des im Vergleich zum EQA längeren Radstandes und der etwas anderen Batterieposition besitzt der EQB ein zusätzliches Verkleidungsteil im Hauptboden. Dieses verschliesst den Spalt zwischen Batterie und Achsverkleidung. Generell wurde Details viel Aufmerksamkeit geschenkt: So liegen die Rippen, die der Stabilität der Unterbodenverkleidung dienen, alle in Längsrichtung.

Elektroautospezifisch wurde ebenso die Kühlluftöffnung konzipiert: Da der EQB weniger Kühlung benötigt als ein Auto mit Verbrennungsmotor, konnte der obere Bereich der Kühlluftöffnung komplett geschlossen werden. Im unteren Bereich sitzt eine regelbare Kühlerjalousie.

Die aerodynamischen Massnahmen in der Übersicht:

- Strömungsgünstige Gestaltung der Front- und Heckschürze
- Radspoiler mit keilförmigem Anlaufkörper vorne, Radspoiler hinten
- Kühlluftregelsystem im unteren Bereich der Bugschürze, glattflächig geschlossene obere Kühlluftöffnung
- Verbesserte Abdichtung des Kühlerumfelds zur effizienten Nutzung der Kühlluft
- Abdichtung des Scheinwerferumfelds
- Aerodynamisch und aeroakustisch optimierte Aussenspiegel
- Grosser Dachspoiler, Seitenspoiler und Abrisskanten in den Heckleuchten
- Optimiertes Unterbodenverkleidungskonzept mit grossflächigen Verkleidungen für Motorraum, Hauptboden, Hinterachse, Diffusor sowie Federlenker
- Zusätzliche Verkleidung hinter der Batterie, um die Umströmung an der Hinterachse auch für den grösseren Radstand des EQB zu verbessern
- Aerodynamisch optimierte Räder (viele geschlossene Flächen, keine zu starke Schüsselung, Öffnungen im inneren Bereich) und Reifen für alle Radgrössen.

Ausgeklügeltes Thermomanagement mit serienmässiger Wärmepumpe

Der EQB: die Klimatisierung

Mit seiner serienmässigen Klimaautomatik bietet der EQB den hohen Klimakomfort jedes Mercedes-Benz. Dafür verfügt er über ein ausgeklügeltes Thermomanagement mit serienmässiger Wärmepumpe. Mit zahlreichen innovativen Details wie der Nutzung der Abwärme des elektrischen Antriebs ist das System auf hohe Effizienz und damit möglichst lange Reichweite ausgelegt. Darüber hinaus ermöglicht die Vorklimatisierung, dass EQB Fahrer morgens weder Scheiben kratzen noch in ein eiskaltes Fahrzeug steigen müssen. Und selbst in der grössten Sommerhitze ist das Auto vor Fahrtantritt bereits angenehm heruntergekühlt.

Vor dem Start kann beim EQB der Innenraum vorklimatisiert werden. Bedient wird diese Funktion direkt über MBUX oder über die Mercedes me App. Die Vorklimatisierung während des Ladevorgangs zu nutzen, ist reichweitchenschonend. Denn der Energiebedarf wird dann über den Ladestrom abgedeckt und verringert nicht die Reichweite.

Die Vorklimatisierung arbeitet zielwertgesteuert. Das heisst: Gibt der Fahrer seine Abfahrtszeit ein, wird der EQB zum Fahrtbeginn auf die voreingestellte Temperatur klimatisiert. Das kann der Fahrer entweder einzeln für jede Fahrt und jeden Fahrtabschnitt tun oder mit Hilfe eines Wochenprofils. Ausserdem wird die Vorklimatisierung automatisch für fünf Minuten aktiviert, sobald das Fahrzeug per Schlüssel entriegelt wird. Wird die maximal einstündige Vorklimatisierung gestartet oder beendet, erhält der Fahrer eine entsprechende Push-Benachrichtigung.

Im Fahrprogramm ECO wird auf eine intelligente Betriebsstrategie der Nebenverbraucher umgestellt. So wird der Strombedarf reduziert und damit die Reichweite situativ erhöht.

Effiziente Thermoarchitektur senkt Strombedarf

Der EQB besitzt eine ausgeklügelte Thermoarchitektur mit serienmässiger Wärmepumpe. Das System arbeitet sehr effizient: Die Abwärme des elektrischen Antriebs (Inverter und E-Motor) kann für die Kabinenheizung genutzt werden. Das senkt den Bedarf an Batteriestrom für die Heizung enorm und erhöht die Reichweite.

Eine Wärmepumpe – auch aus der Haustechnik bekannt – transportiert die Wärme von einem niedrigen auf ein höheres Temperaturniveau. Auf diese Weise können „kalte Wärmen“¹, die gerade beim Elektrofahrzeug häufig vorkommen, für die Heizung des Innenraums nutzbar gemacht werden. Die Wirkmechanismen der Wärmepumpe des EQB in der Übersicht:

Effizientes Wiederaufheizen (Reheat) mit Umluft: Durch einen hohen Umluft-Anteil muss weniger (Frisch-)Luft aufgeheizt werden. Um die Beschlagneigung zu verringern, kühlt das Fahrzeug die Umluft entsprechend und entzieht ihr so Feuchtigkeit. Die entzogene Wärme wird über den wassergekühlten Kondensator und den Heizwärmetauscher dem Innenraum wieder zugeführt, die Wärme wird also „recycled“.

Nutzung der Abwärme des elektrischen Antriebsstrangs: siehe oben.

Nutzung der Abwärme aus der Hochvolt-Batterie: Liegt die Temperatur der Batterie oberhalb eines Schwellenwerts, kann die Abwärme für die Heizung des Innenraums verwendet werden.

¹ Temperaturen von einigen Graden über Null, die nicht als warm empfunden werden

Konsequente Entkopplung und aufwändige Isolierung

Der EQB: der Geräusch- und Schwingungskomfort (NVH)

Entwicklungsziel beim EQB war es, auf hohem Niveau eine Balance aus Geräusch- und Fahrkomfort zu schaffen. Besonders im Fokus standen die Gestaltung des Antriebsgeräuschs und die Integration des elektrischen Antriebsstrangs. NVH-relevante Bauteile wurden in der digitalen Entwicklungsphase entsprechend ausgelegt, in der Hardware-Phase auf Prüfständen abgesichert und erst dann ins Fahrzeug integriert. Wie beim Hausbau kümmerte man sich zunächst um Rohbau/Plattform und später um Innenausbau/Isolierung. Denn eine Entkoppelung oder unmittelbare Kapselung der elektrischen Antriebseinheit ist effektiver als Dämmmassnahmen im Innenraum. Zu den Massnahmen der Schallisolation gehören ein geschlossener Fahrgastraum, effiziente Dämpfungssysteme auf den Blechflächen und akustisch wirksame Verkleidungsteile.

Das in den elektrischen Antriebsstrang (eATS) der Vorderachse integrierte, einstufige Getriebe läuft dank einer verbesserten Mikrogeometrie der Verzahnung besonders leise. NVH-Massnahmen an den eATS wurden beim EQB bereits in einer frühen Phase der Entwicklung der Bauteile umgesetzt. So wurde zum Beispiel die Leistungselektronik versteift und mit dem Gehäuse fest verbunden.

Bei einem elektrisch angetriebenen Fahrzeug fehlt der tieffrequente Geräuschteppich eines Verbrennungsmotors. Dadurch könnten hochfrequente Geräusche stärker hervortreten. Vorderachs- und Hinterachsantrieb des EQB sind darum mehrfach entkoppelt. Bauteile wie zum Beispiel der Tragrahmen an der Vorderachse, der Fahrschemel an der Hinterachse oder auch die Gummilager wurden entlang der digitalen Entwicklungsphase entwickelt und immer weiter optimiert. Dadurch werden keine störenden Geräusche in die Fahrzeugkarosserie eingetragen.

Selbst Nebenaggregate wurden intensiv in Hinblick auf Geräusch- und Schwingungskomfort verbessert. Der Klimakompressor beispielsweise wurde zusammen mit dem vorderen eATS durch Gummimetallemente vom Tragrahmen entkoppelt. Damit weniger Körperschall übertragen wird, wurde die Führung der Klimaleitungen an die Steifigkeiten des Rohbaus angepasst und Lagerstellen bestmöglich entkoppelt. Die Betriebsstrategie des Klimakompressors vermeidet darüber hinaus Drehzahlen, die dem Geräuschkomfort im Innenraum abträglich wären. Das geht nicht zu Lasten des Klimakomforts.

Niedriges Abrollgeräusch dank gezielt erhöhter Steifigkeit und ausgeklügeltem Lagerkonzept

Um die Abrollgeräusche zu verringern, haben die Ingenieure die Einleitungssteifigkeit am Führungslager der Vorderachse durch einen kompakten, schubsteifen Integralträger deutlich erhöht. Der Fahrschemel der Mehrlenkerhinterachse wird zudem durch Gummilager elastisch entkoppelt. Die vordere Fahrschemelanbindung ist in die C-Ring-Struktur integriert und hat deshalb die zur Entkopplung erforderliche Steifigkeit. Zur Erhöhung der Einleitungssteifigkeit der hinteren Fahrschemelanbindung wurde ein Querträger in die Multifunktionsmulde integriert.

Für einen hohen Fahrkomfort speziell während der Fahrt auf Landstrassen ist ein niedriges Abrollgeräusch massgeblich. Neben der Auslegung der Karosseriestruktur und der Schallisolation lag bei der Entwicklung der Schwerpunkt auf dem dynamischen Übertragungsverhalten der einzelnen Achskomponenten und Elastomerlager. Der neu entwickelte Vorderachsschenkel erlaubt, die Anbindungssteifigkeit für Federbein und Bremse deutlich zu steigern. An der Hinterachse werden durchgängig Fahrschemellager verwendet. Das reduziert zusammen mit den Versteifungen an den jeweiligen Anbindungspunkten den Geräuscheintrag. Am Schwertlenker wird ein Lagerkonzept eingesetzt, das eine grössere Schwingungsdämpfung in Längsrichtung ermöglicht, während die dynamische Übertragung in der Vertikalen begrenzt bleibt.

Ein echter Mercedes auch bei der Passiven Sicherheit

Der EQB: der Insassen- und Partnerschutz

Aufbauend auf der soliden Rohbaustruktur des GLB wurde die Karosserie des EQB den besonderen Erfordernissen eines Elektroautos angepasst. Die Batterie sitzt in einem Rahmen aus Strangpressprofilen. Im vorderen Bereich kann ein sogenanntes Batterieschutzschild den Energiespeicher vor dem Eindringen von Fremdkörpern bewahren. Selbstverständlich musste der EQB das gewohnt umfangreiche Crashtestprogramm der Marke absolvieren. Darüber hinaus gelten für die Batterie und für alle Bauteile, die Strom führen, strenge Sicherheitsvorgaben. Als echtes Familienauto können im EQB in den Sitzreihen zwei und drei (optional) bis zu vier Kindersitze befestigt werden, dazu noch ein weiterer auf dem Beifahrerplatz.

Die Unfallsicherheit des EQB wurde im Mercedes-Benz Technologiezentrum Fahrzeugsicherheit (TFS) validiert. In diesem modernen Crashtestzentrum wurden auch Prototypen mit grossen Elektrobatterien unter harten Crashbedingungen getestet. Auch die Black-Panel-Front wurde in puncto Bruchverhalten getestet, um den Anforderungen an den Fussgängerschutz zu genügen.

Bei der unfallrelevanten Fahrzeugauslegung wurden neben den gesetzlichen Vorgaben zusätzlich interne Prüfanforderungen und Prüfkriterien berücksichtigt, die sich aus dem realen Unfallgeschehen ableiten lassen. Ein Beispiel dafür ist der sogenannte Dachfalltest. Damit überprüft Mercedes-Benz die Dachsteifigkeit, die z.B. bei einem Überschlagunfall wichtig ist. Beim Dachfalltest fällt die Karosserie aus 50 Zentimeter Höhe in leichter Schräglage auf die Dachstruktur, sodass anfangs nur eine der beiden A-Säulen belastet wird.

Im Entwicklungszentrum wurden einzelne Aspekte der Unfallsicherheit in Komponentenprüfungen der Batterie getestet. Zu den Prüfkriterien zählte unter anderem das Batterieverhalten bei Stossbelastung und beim Eindringen von Fremdkörpern.

Sicherheitskonzept für das Hochvolt-System: automatische Abschaltung im Crashfall möglich

Die umfangreichen Erfahrungen von Mercedes-Benz mit Antrieben im Hochvolt-Bereich haben zu einem mehrstufigen Sicherheitskonzept geführt. Das Hochvolt-System kann bei einem Crash je nach Unfallschwere reversibel oder irreversibel abgeschaltet werden. Zum umfassenden Sicherheitskonzept gehört auch, dass der Ladevorgang automatisch abgeschaltet wird, wenn im Stand während des Schnellladens (DC-Laden) ein Aufprall erkannt wird. Zusätzlich zum autark arbeitenden Überwachungssystem ist der EQB mit einer speziellen Trennstelle ausgerüstet, über die Rettungskräfte das Hochvolt-System abschalten können.

Familienauto: Montage von bis zu fünf Kindersitzen möglich

Das wichtigste Rückhaltesystem ist der Sicherheitsgurt. Fahrer und Beifahrer verfügen über Dreipunkt-Sicherheitsgurte mit pyrotechnischen Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzung. In Verbindung mit dem PRE-SAFE® System (Sonderausstattung) sind die Frontsitzplätze darüber hinaus mit elektrisch reversiblen Gurtaufrollstraffern ausgestattet. Die Fondsitze an den beiden äusseren Plätzen in Reihe zwei verfügen jeweils über einen Dreipunktgurt mit Aufrollstraffer und Gurtkraftbegrenzung. Der mittlere Gurt in dieser Reihe ist ein Standard-Dreipunkt-Automatikgurt. Die auf Wunsch erhältliche dritte Sitzbank mit zwei zusätzlichen Einzelsitzen besitzt ausziehbare Kopfstützen sowie Sicherheitsgurte mit Gurtstraffern und -kraftbegrenzern.

In den Sitzreihen zwei und drei können insgesamt bis zu vier Kindersitze befestigt werden, dazu noch ein weiterer auf dem Beifahrerplatz.

Der neue EQB ist serienmässig mit Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Fahrer-Knieairbag und Windowbags ausgestattet. Die Windowbags decken die erste und zweite sowie die optionale dritte Sitzreihe ab. Sie reichen sehr weit nach vorne an die A-Säule und bieten auf diese Weise ein besonders hohes Schutzpotenzial. Thorax-Pelvis-Sidebags sind vorne ebenfalls serienmässig und in der zweiten Reihe als Sonderausstattung erhältlich.

Aufmerksam und reaktionsschnell

Der EQB: die Fahrassistenzsysteme

Der EQB verfügt über intelligente Fahrassistenzsysteme mit kooperativer Unterstützung des Fahrers. Erweiterte Funktionen des Fahrassistenz-Pakets sind beispielsweise die Abbiegefunktion, die Rettungsgassenfunktion, die Ausstiegswarnfunktion vor herannahenden Radfahrern oder Fahrzeugen sowie die Warnung vor erkannten Personen im Bereich von Zebrastreifen.

Serienmässig an Bord sind der Aktive Spurhalte-Assistent sowie der Aktive Brems-Assistent. Letzterer hat in vielen Situationen die Aufgabe, mit einer autonomen Bremsung eine Kollision zu verhindern oder ihre Schwere zu vermindern. Auch auf stehende Fahrzeuge und querende Fussgänger kann das System bei stadttypischen Geschwindigkeiten bremsen und sogar situationsabhängig Kollisionen vermeiden.

In bestimmten Situationen kann der EQB teilautomatisiert fahren. Dafür hat er das Verkehrsumfeld genauestens im Blick: Verbesserte Kamera- und Radarsysteme lassen ihn weit vorausschauen. Ausserdem nutzt der EQB Karten- und Navigationsdaten für Assistenz-Funktionen. So kann der Aktive Abstands-Assistent DISTRONIC als Teil des optionalen Fahrassistenz-Pakets den Fahrer in einer Vielzahl von Situationen streckenbasiert unterstützen und die Geschwindigkeit komfortabel vorausschauend vor z.B. Kurven, Kreuzungen oder Kreisverkehren anpassen. Er interagiert hierbei mit dem ECO Assistent. Hinzu kommt u.a. der Aktive Nothalt-Assistent.

Zum Fahrassistenz-Paket (länder- und ausstattungsabhängige Sonderausstattung) gehören unter anderem:

- Aktiver Abstands-Assistent DISTRONIC mit den Funktionen:
 - Bremsen auf stehende Fahrzeuge,
 - Erweitertes automatisches Wiederanfahren im Stau in Verbindung mit Aktivem Park-Assistenten und Navigation,
- Aktiver Lenk-Assistent mit den Funktionen:
 - Aktiver Nothalt-Assistent – mit automatischer Entriegelung und Absetzen eines Notrufs an die Mercedes-Benz Notrufzentrale nach Stillstand des Fahrzeugs (länderabhängig),
 - Rettungsgassenfunktion: im Stau auf Autobahnen bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h.
- Aktiver Geschwindigkeitslimit-Assistent mit Reaktion auf Änderung der Geschwindigkeitsbegrenzung in Verbindung mit dem Verkehrszeichen-Assistent, streckenbasierte Geschwindigkeitsanpassung vor Kurven, Kreisverkehren, Mautstellen, T-Kreuzungen sowie vor dem Abbiegen/Abfahren von Autobahnen/Schnellstrassen – Reduktion der Fahrgeschwindigkeit auch bei Streckenevent „Stauende“, in Verbindung mit Live Traffic Navigation,
- Ausweich-Lenk-Assistent,
- Aktiver Spurhalte-Assistent,
- Aktiver Totwinkel-Assistent,
- Aktiver Brems-Assistent mit Abbiege- und Kreuzungsfunktion,
- PRE-SAFE® PLUS: kann eine drohende Heckkollision erkennen. Bei anhaltender Kollisionsgefahr kann das System das stehende Fahrzeug vor einer Heckkollision festbremsen und damit das Risiko eines Schleudertraumas durch Reduzierung des aufprallbedingten Vorwärtsrucks minimieren.

Bereits in seiner rein anzeigenden Ausführung kann der Totwinkel-Assistent bei niedrigen Geschwindigkeiten vor Fahrzeugen, unter anderem auch Fahrrädern, im Gefahrenbereich warnen. Im Stillstand vor dem Aussteigen kann er mit einer optischen Warnung im Aussenspiegel signalisieren, dass ein Fahrzeug im kritischen Bereich vorbeifährt. Betätigt der Fahrer oder Rücksitzpassagier in diesem Moment den Türgriff, ertönt zusätzlich eine akustische Warnung und die Ambientebeleuchtung in der Tür blinkt rot. Dabei muss sich der vorbeifahrende Verkehrsteilnehmer mit mehr als 7 km/h bewegen. Die Ausstiegswarnfunktion des Totwinkel-Assistenten ist bei stehendem Fahrzeug und bis zu drei Minuten nach dem Ausschalten der Zündung verfügbar. Der Aktive Totwinkel-Assistent, Bestandteil des Fahrassistenz-Pakets, kann darüber

hinaus während der Fahrt mit einem aktiven Bremsengriff auf Fahrzeuge im toten Winkel sowie im kritischen Bereich reagieren und damit eine Kollision vermeiden.

Verkehrszeichen-Assistent: Durch Bilderkennung und Informationen der digitalen Strassenkarte des Navigationssystems werden die zulässige Höchstgeschwindigkeit und eventuell gültige Überholverbote für den aktuellen Streckenabschnitt angezeigt. Die gefahrene Geschwindigkeit wird mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verglichen. Bei entsprechender Einstellung durch den Fahrer wird die Überschreitung durch eine optisch/optisch-akustische Warnmeldung signalisiert. Zusätzlich werden Einfahrverbote erkannt. Ausserdem erfolgt eine Warnung vor erkannten Fussgängern im Bereich von Zebrastreifen.

Ausgelegt auf Fahrstabilität und -komfort

Der EQB: das Fahrwerk

Serienmässig besitzt der EQB ein Komfortfahrwerk mit Stahlfederung und in allen Versionen eine Mehrlenker-Hinterachse. Das Fahrwerk mit adaptiver Verstelldämpfung (Sonderausstattung) bietet die Möglichkeit, das Dämpferverhalten selbst zu wählen.

An der Vorderachse verfügt der EQB über eine MacPherson-Konstruktion. Die Radführung übernehmen ein Querlenker unterhalb der Radmitte, das MacPherson-Federbein und eine Spurstange. Der Querlenker ist ein Alu-Schmiedeteil. Das verringert die ungefederten Massen. Die Achsschenkel sind aus Aluguss.

Alle EQB besitzen eine aufwändige Vierlenker-Hinterachse. Die drei Quer- und ein Längslenker pro Hinterrad sind für ein Höchstmass an Fahrstabilität und -komfort, Längs- und Querdynamik abgestimmt. Die Hinterachse wird von einem Fahrschemel getragen, der vom Rohbau durch Gummilager entkoppelt ist.

Zwei Fahrwerksvarianten: adaptive Verstelldämpfung auf Wunsch

Serienmässig besitzt der EQB ein Komfortfahrwerk mit Stahlfederung. Optional ist ein Fahrwerk mit adaptiver Verstelldämpfung erhältlich. Dieses bietet dem Fahrer die Möglichkeit, das Dämpferverhalten über das Fahrprogramm selbst zu wählen. In jedem der vier Stossdämpfer wird jeweils ein Ventil elektronisch angesteuert, das den Ölfluss regelt. Durch die Regelung der Ölflussmenge verändert sich die Dämpfercharakteristik. Insbesondere bei geringen Geschwindigkeiten wie beispielsweise auf einer Strecke mit Kopfsteinpflaster kann das Comfort-Programm seine Stärke ausspielen.

Mehrere Sensoren erfassen permanent den Fahrwerkszustand, die Fahrsituation sowie die Fahrweise des Fahrers und passen die Dämpfung radindividuell an. Hinzu kommen Informationen des Antriebs, Rekuperations- und Bremssystems, der Lenkung und der Fahrassistenzsysteme. Bei Beschleunigungs-, Brems- oder Lenkvorgängen wird die Dämpfung ausserdem gezielt härter, um Nick- und Wankbewegungen des Aufbaus zu verringern und Radlasten und Bodenkontakt der Reifen zu verbessern.

Mehr Traktion: der 4MATIC Allradantrieb

EQB 300 4MATIC (Stromverbrauch kombiniert NEFZ: 16,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)¹ und EQB 350 4MATIC (Stromverbrauch kombiniert NEFZ: 16,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)¹ besitzen Allradantrieb. Die 4MATIC arbeitet mit Torque Shift: Das Drehmoment wird 100-mal pro Sekunde bedarfsgerecht und stufenlos zwischen den beiden eATS an Vorder- und Hinterachse verteilt. Wird vom Fahrer nicht die volle Leistung abgerufen, wird zur Reduktion der Grundlast die nicht benötigte Maschine vollständig abgeschaltet. Bei einem niedrigen Lastbereich wird daher hauptsächlich auf die Hinterachse mit der effizienteren permanentenregten Synchronmaschine (PSM) gesetzt. Höhere Leistungsbedarfe werden zusätzlich mit der Asynchronmaschine (ASM) an der Vorderachse abgedeckt.

Um auch auf Schnee und Eis immer maximale Traktion und Fahrstabilität zu gewährleisten, reagiert die Betriebsstrategie auf durchdrehende Räder und passt die Drehmomentverteilung entsprechend an. Da beide Maschinen unabhängig voneinander angesteuert werden, kann auch bei Traktionsverlust an einer Achse weiterhin ein Drehmoment auf der jeweils anderen Achse gestellt werden - ähnlich wie bei einer konventionellen Mittendifferenzialsperre.

¹ Der Stromverbrauch (und darauf basierende Angaben) wurden auf Grundlage der VO 692/2008/EG nach NEFZ und der VO 2017/1151/EU nach WLTP ermittelt

Flexibel, digital, effizient und nachhaltig

Der EQB unter der Lupe: die Produktion

Die Produktion des EQB läuft im September 2021 an zwei Standorten des globalen Produktionsnetzwerks von Mercedes-Benz Cars an: im ungarischen Mercedes-Benz Werk Kecskemét für den Weltmarkt und im deutsch-chinesischen Joint-Venture BBAC in Peking für den lokalen Markt. Mercedes-Benz strebt die führende Position bei Elektroantrieben und Fahrzeug-Software an. Die konsequente Elektrifizierung des gesamten Produktportfolios ist ein zentraler Baustein der strategischen Fokussierung „Ambition 2039“ und Grundvoraussetzung auf dem Weg zu CO₂-Neutralität. Bereits im Jahr 2022 wird das Portfolio acht vollelektrische Mercedes-EQ Modelle umfassen.

Das ungarische Mercedes-Benz Werk hat seit dem Produktionsstart im Jahr 2012 seine Bedeutung im globalen Produktionsnetzwerk von Mercedes-Benz Cars stetig ausgebaut. Zu den Stärken des Produktionsverbunds zählen neben der digitalen Vernetzung auch insbesondere der direkte Austausch mit dem Lead-Werk für die Kompaktwagen im baden-württembergischen Rastatt.

Der Kompakt-SUV EQB wird das erste rein elektrisch angetriebene Serienfahrzeug aus Ungarn sein. Dort werden bereits CLA, CLA Shooting Brake und A-Klasse hergestellt, darunter auch die Versionen mit Plug-in-Hybridantrieb. Moderne Industrie 4.0-Technologien prägen alle Standorte von Mercedes-Benz Cars und werden kontinuierlich weiterentwickelt. So können die Werke mit einem Maximum an Flexibilität auf veränderte Kundenwünsche reagieren. Daneben liegt der Fokus auf neuen digitalen Lösungen und Nachhaltigkeit. Hier beispielhaft einige technologische Highlights im Mercedes-Benz Werk Kecskemét:

In der Rohbauhalle entstehen die Front- und Heckklappen der Kompaktmodelle in so genannten Flex-Zellen. Modulare, tauschbare Stationen machen es möglich, innerhalb kürzester Zeit zwischen den Modellen zu wechseln.

Das Mercedes-Benz Werk Kecskemét setzt beim Transport von Teilen unter anderem auf fahrerlose Transportfahrzeuge (FTF). Diese bewegen die Radkästen – und sogar ganze Rohkarosserien – der Kompakten innerhalb des Rohbaus zwischen den einzelnen Produktionsanlagen. Das verbessert neben der Effizienz auch die Arbeitssicherheit.

Anstelle der Stapler kommen in der Montagehalle spezielle Rolluntergestelle zum Einsatz. Sie befördern das Material unabhängig vom Ladungsträger mit flexiblen Logistikzugfahrzeugen, so genannten Routenzügen, in die Montagehalle. 99 Prozent der Montageumfänge in Kecskemét sind bereits staplerfrei.

Moderne Datenübertragung ersetzt sukzessive die gesamte Dokumentation auf Papier. Das betrifft beispielsweise die Begleitdokumentation der Fahrzeuge am Band und die Belege für die Absicherung interner Prozesse.

Schon 2022 werden alle eigenen Mercedes-Benz Pkw- und Van-Werke weltweit CO₂-neutral produzieren. Das Mercedes-Benz Werk Kecskemét hat bereits 2020 mit dem Bezug von CO₂-neutralem Strom begonnen. Zur Steigerung der Energieeffizienz wurde ausserdem die gesamte Aussen- und Innenbeleuchtung auf LED-Leuchtmittel umgestellt.

Batterien für die aktuell in Europa gefertigten EQB stammen aus Kamenz und Jawor

Die Batterien für die Mercedes-EQ Elektrofahrzeuge liefert ein globaler Batterie-Produktionsverbund mit Fabriken auf drei Kontinenten. Die lokale Batteriefertigung ist ein zentraler Erfolgsfaktor für die Elektro-Offensive von Mercedes-Benz.

Die Batteriesysteme für die aktuell in Europa produzierten EQA und EQB stammen von der Mercedes-Benz Tochter Accumotive im sächsischen Kamenz sowie aus der Batteriefabrik im polnischen Jawor. Beide Fabriken wurden von Beginn an CO₂-neutral konzipiert.

Sechs neue Mercedes-EQ Anläufe bis 2022

Der EQB: die grosse Elektrooffensive

Mercedes-Benz strebt die führende Position bei Elektroantrieben und Fahrzeug-Software an. Die konsequente Elektrifizierung des gesamten Produktportfolios ist ein zentraler Baustein der strategischen Fokussierung „Ambition 2039“ und Grundvoraussetzung auf dem Weg zu CO₂-Neutralität. Bereits im Jahr 2022 wird das Portfolio acht vollelektrische Mercedes-EQ Modelle umfassen. Sie werden an sieben Standorten auf drei Kontinenten produziert.

Im Mai 2019 wurde die Produktion des **EQC** (Stromverbrauch kombiniert NEFZ: 21,5 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)¹ im Mercedes-Benz Werk Bremen in die laufende Serienfertigung integriert. Nur wenige Monate später ist beim deutsch-chinesischen Produktions-Joint Venture Beijing Benz Automotive Co. Ltd. (BBAC) die Produktion des EQC für den lokalen Markt in China angelaufen. 2020 startete die Produktion der elektrischen Premium-Grossraumlimousine **EQV** (Stromverbrauch kombiniert NEFZ: 27,1-26,4 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)¹ im nordspanischen Vitoria.

Der **EQA** hat am 20. Januar 2021 als erstes vollelektrisches Derivat der Kompaktwagen seine Weltpremiere gefeiert. Der EQA bildet den Einstieg in die vollelektrische Fahrzeugwelt von Mercedes-EQ. Produziert wird der EQA in Rastatt sowie beim deutsch-chinesischen Produktions-Joint Venture Beijing Benz Automotive Co. Ltd. (BBAC) in Peking für den chinesischen Markt.

Am 12. Mai 2021 ist in der Factory 56 im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen die Fertigung der Elektro-Limousine **EQS** gestartet – flexibel, digital, effizient und nachhaltig. Im neuen S-Klasse Programm ist der EQS das eigenständige, vollelektrische Mitglied und nutzt als Erster die neue Elektroarchitektur für Elektrofahrzeuge der Luxus- und Oberklasse bei Mercedes-Benz. In der Factory 56 werden die S-Klasse, die Mercedes-Maybach S-Klasse und der EQS vollflexibel auf der gleichen Linie produziert. Die Factory 56 verkörpert die Zukunft der Produktion bei Mercedes-Benz und setzt neue Massstäbe für den Automobilbau.

Darüber hinaus beginnen noch in der zweiten Jahreshälfte 2021 das Mercedes-Benz Werk Bremen und kurz darauf das Werk Peking mit der Produktion der Business-Limousine **EQE**. Der EQE ergänzt damit das rein elektrische Portfolio der beiden Werke. Das Werk Peking wird dann insgesamt vier Mercedes-EQ Modelle für den lokalen Markt produzieren.

Das Mercedes-Benz Werk in Tuscaloosa (USA) bereitet sich auf die Produktion des **EQE SUV** und **EQS SUV** im Jahr 2022 vor, die künftig zusammen mit SUVs mit konventionellem Antrieb und Plug-in-Hybridantrieb auf der gleichen Linie produziert werden.

Der smart vervollständigt das elektrische Mercedes-Benz Cars Portfolio mit drei weiteren Modellen. Der **smart EQ fortwo** (Stromverbrauch kombiniert NEFZ: 16,5 kWh/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)¹ und **smart EQ fortwo Cabrio** (Stromverbrauch kombiniert NEFZ: 16,8 kWh/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)¹ werden im französischen Hambach und der smart EQ forfour (Stromverbrauch kombiniert NEFZ: 17,3 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)¹ im slowenischen Novo Mesto gefertigt. Die nächste Generation von smart Elektrofahrzeugen wird im Joint Venture smart Automobile Co., Ltd. in China produziert. Das Gemeinschaftsunternehmen ist ein Zusammenschluss der Mercedes-Benz AG und der Zhejiang Geely Group (Geely Holding).

Und auch im Segment der kleinen Vans wird Mercedes-Benz elektrisch: Mit dem Concept EQT gibt es einen konkreten Ausblick auf das erste Premium-Fahrzeug für Familien und freizeitorientierte Privatkunden im Small-Van-Segment: die T-Klasse und ihre vollelektrische Variante.

¹ Der Stromverbrauch (und darauf basierende Angaben) wurden auf Grundlage der VO 692/2008/EG nach NEFZ und der VO 2017/1151/EU nach WLTP ermittelt

EQB 300 4MATIC

Antrieb und Batterie		
Antrieb		Allrad
E-Maschine(n)	Typ	Vorderachse: Asynchronmaschine (ASM), Hinterachse: Permanenterregte Synchronmaschinen (PSM),
Leistung (Spitze)	kW	168
Drehmoment (Spitze)	Nm	390
Batterietyp/nutzbarer Energieinhalt (WLTP)	kWh	Lithium-Ionen/66,5
Nennspannung	V	367
Rekuperationsleistung max.	kW	190
AC-Ladeleistung max. (Onboardlader Serie/Option)	kW	11
AC-Ladezeit ² , dreiphasig (11 kW)	h	5:45
DC-Ladeleistung max.	kW	100
DC-Ladezeit ³ an Schnellladestation	min	32
DC-Laden ⁴ : Reichweite nach 15 Minuten (WLTP)	km	ca. 140
Fahrwerk		
Vorderachse	MacPherson-Achse mit Federbein und Querlenker, Schraubenfedern, Zweirohr-Gasdruckstossdämpfer, Stabilisator	
Hinterachse	Mehrlenkerachse, Schraubenfedern, Gasdruckstossdämpfer, Stabilisator	
Bremsanlage	Scheibenbremsen vorne innenbelüftet, elektrische Feststellbremse, ABS, Bremsassistent, ESP*	
Lenkung	Elektrisch unterstützte Zahnstangenservolenkung	
Masse und Gewichte		
Anzahl Türen/Sitzplätze		5/7
Länge/Breite/Höhe ⁵	mm	4.684/1.834/1.701
Radstand	mm	2.829
Wendekreis	m	11,7
Kofferraumvolumen VDA ⁶	L	495-1.710
Leergewicht ⁷ /zul. Gesamtgewicht/max. Zuladung	kg	2.175/2.580/405
Zul. Anhängelast (gebremst/ungebremst)	kg	-/-
c _w -Wert ab/Stirnfläche	-/m ²	0,28/2,53
Fahrleistungen, Verbrauch und Reichweite		
Beschleunigung 0-100 km/h	s	8,0
Höchstgeschwindigkeit	km/h	160
Verbrauch kombiniert (WLTP)	kWh/100 km	18,1
CO ₂ -Emissionen (WLTP)	g/km	0
Verbrauch kombiniert (NEFZ)	kWh/100 km	16,2
CO ₂ -Emissionen (NEFZ)	g/km	0
Max. Reichweite WLTP	km	419

1 Stand 19. August 2021; der Stromverbrauch (und darauf basierende Angaben) wurden auf Grundlage der VO 692/2008/EG nach NEFZ und der VO 2017/1151/EU nach WLTP ermittelt

2 Die Ladezeiten entsprechen 10-100% Vollladung bei Verwendung einer Wallbox oder öffentlichen Ladestation (AC-Anschluss mit mindestens 11 kW, 16 A pro Phase)

3 Die Ladezeiten entsprechen 10-80% Vollladung bei Verwendung einer DC-Schnellladestation mit Versorgungsspannung 400 V, Strom mindestens 500 A.

4 An DC-Schnellladesäulen mit 500 Ampere auf Basis der WLTP-Reichweite

5 Angabe für Siebensitzer: 1.706 mm

6 Angaben für Siebensitzer: 465-1.620 L

7 Fahrfertig nach EU

EQB 350 4MATIC

Antrieb und Batterie		
Antrieb		Allrad
E-Maschine(n)	Typ	Vorderachse: Asynchronmaschine (ASM), Hinterachse: Permanenterregte Synchronmaschinen (PSM),
Leistung (Spitze)	kW	215
Drehmoment (Spitze)	Nm	520
Batterietyp/nutzbarer Energieinhalt (WLTP)	kWh	Lithium-Ionen/66,5
Nennspannung	V	367
Rekuperationsleistung max.	kW	190
AC-Ladeleistung max. (Onboardlader Serie/Option)	kW	11
AC-Ladezeit ² , dreiphasig (11 kW)	h	5:45
DC-Ladeleistung max.	kW	100
DC-Ladezeit ³ an Schnellladestation (DC)	min	32
DC-Laden ⁴ : Reichweite nach 15 Minuten (WLTP)	km	ca. 140
Fahrwerk		
Vorderachse	MacPherson-Achse mit Federbein und Querlenker, Schraubenfedern, Zweirohr-Gasdruckstossdämpfer, Stabilisator	
Hinterachse	Mehrlenkerachse, Schraubenfedern, Gasdruckstossdämpfer, Stabilisator	
Bremsanlage	Scheibenbremsen vorne innenbelüftet, elektrische Feststellbremse, ABS, Bremsassistent, ESP*	
Lenkung	Elektrisch unterstützte Zahnstangenservolenkung	
Masse und Gewichte		
Anzahl Türen/Sitzplätze		5/7
Länge/Breite/Höhe ⁵	mm	4.684/1.834/1.701
Radstand	mm	2.829
Wendekreis	m	11,7
Kofferraumvolumen VDA ⁶	L	495-1.710
Leergewicht ⁷ /zul. Gesamtgewicht/max. Zuladung	kg	2.175/2.580/405
Zul. Anhängelast (gebremst/ungebremst)	kg	-/-
c _w -Wert ab/Stirnfläche	-/m ²	0,28/2,53
Fahrleistungen, Verbrauch und Reichweite		
Beschleunigung 0-100 km/h	s	6,2
Höchstgeschwindigkeit	km/h	160
Verbrauch kombiniert (WLTP)	kWh/100 km	18,1
CO ₂ -Emissionen (WLTP)	g/km	0
Verbrauch kombiniert (NEFZ)	kWh/100 km	16,2
CO ₂ -Emissionen (NEFZ)	g/km	0
Max. Reichweite WLTP	km	419

1 Stand 19. August 2021; der Stromverbrauch (und darauf basierende Angaben) wurden auf Grundlage der VO 692/2008/EG nach NEFZ und der VO 2017/1151/EU nach WLTP ermittelt

2 Die Ladezeiten entsprechen 10-100% Vollladung bei Verwendung einer Wallbox oder öffentlichen Ladestation (AC-Anschluss mit mindestens 11 kW, 16 A pro Phase)

3 Die Ladezeiten entsprechen 10-80% Vollladung bei Verwendung einer DC-Schnellladestation mit Versorgungsspannung 400 V, Strom mindestens 500 A.

4 An DC-Schnellladesäulen mit 500 Ampere auf Basis der WLTP-Reichweite

5 Angabe für Siebensitzer: 1.706 mm

6 Angaben für Siebensitzer: 465-1.620 L

7 Fahrfertig nach EU