



Mercedes-Benz

Informazione stampa
Settembre 2019

EQ Power: la famiglia dei veicoli ibridi plug-in

Guida in modalità elettrica in tutti i segmenti automobilistici

Indice

I punti principali in sintesi	3
Versione breve	
EQ Power: la famiglia di veicoli ibridi plug-in Mercedes-Benz si allarga	
Guida in modalità elettrica in tutti i segmenti automobilistici	5
In primo piano: la gamma di modelli plug-in di Mercedes-Benz	
Elettrici più benzina, diesel o idrogeno	8
In primo piano: i modelli ibridi plug-in di terza generazione	
Più potenza, più autonomia, più piacere di guida	9
In primo piano: la tecnica delle ibride compatte	
Anche di traverso va tutto per il verso giusto	12
In primo piano: gestione previdente dell'utilizzo di energia	
Sfruttare meglio l'energia	14
Mercedes-Benz A 250 e	
Due modelli di Classe A con EQ Power	17
Mercedes-Benz B 250 e	
Il factotum	19
Mercedes-Benz C 300 de Station-wagon	
Un modello pensato per il lifestyle con due cuori	21
Mercedes-Benz E 300 de	
Una Classe E parsimoniosa come non mai	23

Mercedes-Benz S 560 e	
Classe S in versione ibrida	25
Mercedes-Benz GLC 300 e 4MATIC	
Libertà nella sua forma più ampia	27
Mercedes-Benz GLE 350 de 4MATIC	
Un altro passo avanti sulla strada dell'autonomia	29
Mercedes-Benz GLC F-CELL	
Un ibrido speciale con celle a combustibile	31
Mercedes-Benz Wallbox e Mercedes me Charge	
Ricarica facilitata	34
Bonus Track 1: Mercedes-Benz EQC 400 4MATIC	
Intelligenza elettrica	35
Bonus Track 2: Mercedes-Benz eVito Tourer	
Comfort elevato, alta flessibilità	37
Bonus Track 3: Mercedes-Benz EQV	
Debutto internazionale per il primo monovolume Premium a trazione elettrica	38

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

I punti principali in sintesi

Un'importante pietra miliare sulla strada verso la guida priva di emissioni

I veicoli ibridi plug-in offrono ai clienti i vantaggi di due mondi: da un lato poter viaggiare in città con la trazione elettrica pura, dall'altro poter fare affidamento sull'autonomia del motore a combustione interna per i tragitti più lunghi. Nel complesso la vettura diventa più efficiente, perché recupera energia in frenata e allo stesso tempo il motore a combustione interna può intervenire nei punti di esercizio più favorevoli.

Offensiva plug-in di Mercedes-Benz

Entro la fine del 2019 Mercedes-Benz introdurrà più di dieci modelli ibridi plug-in, che andranno dalle vetture compatte fino all'ammiraglia Mercedes-Benz Classe S. L'obiettivo è quello di poter offrire ai clienti già nel 2020 ben oltre 20 varianti di modelli.

EQ Power nel segmento delle vetture compatte

Con i modelli A 250 e (consumo di carburante ponderato 1,5-1,4 l/100 km, emissioni di CO₂ ponderate 34-33 g/km, consumo di corrente ponderato 15,0-14,8 kWh/100 km)¹, A 250 e Berlina (consumo di carburante ponderato 1,4 l/100 km, emissioni di CO₂ ponderate 33-32 g/km, consumo di corrente ponderato 14,8 -14,7 kWh/100 km)¹ e B 250 e (consumo di carburante ponderato 1,6-1,4 l/100 km, emissioni di CO₂ ponderate 36-32 g/km, consumo di corrente ponderato 15,4-14,7 kWh/100 km)¹ celebrano il loro debutto le vetture compatte dotate di trazione ibrida plug-in di terza generazione. Questi veicoli utilizzano un modulo ibrido abbinato al cambio a doppia frizione 8G-DCT.

Veicoli ibridi plug-in di terza generazione

In questi veicoli con motore montato in senso longitudinale, il propulsore elettrico è stato concepito ex novo per il cambio a doppia frizione plug-in 9G-TRONIC e si basa sul principio di un motore sincrono ad eccitazione permanente con rotore interno. In abbinamento all'elettronica di potenza, nettamente più efficiente, è stato possibile migliorare in modo significativo la densità di potenza e di coppia. Una delle principali innovazioni è rappresentata dal gruppo con frizione di esclusione del convertitore di coppia. Grazie alla batteria da 31,2 kWh, il nuovo GLE 350 de 4MATIC (consumo di carburante ponderato 1,1 l/100 km, emissioni di CO₂ ponderate 29 g/km, consumo di corrente ponderato 25,4 kWh/100 km)¹ garantisce, a fronte di uno stile di guida adeguato, un'autonomia di oltre 100 chilometri (a norma NEDC).

Gestione intelligente dell'utilizzo di energia in funzione del percorso

La gestione intelligente dell'utilizzo di energia prevede la modalità di marcia elettrica per i tratti di strada più favorevoli, prendendo in considerazione tra l'altro i dati cartografici, la topografia, i limiti di velocità e le condizioni del traffico lungo l'intero percorso programmato. Il sistema di assistenza ECO favorisce una guida corretta e il risparmio di carburante:

¹ I valori indicati sono i "valori di CO₂ NEDC" determinati ai sensi dell'articolo 2 n. 1 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi valori. L'autonomia e il consumo di corrente sono stati rilevati sulla base del Regolamento 692/2008/CE. Come base di calcolo in conformità alla legge tedesca sulla mobilità elettrica (EmoG) viene utilizzato un altro valore. Come base di calcolo della tasso di circolazione dei veicoli può essere utilizzato un valore superiore.

Per ulteriori informazioni sui consumi ufficiali di carburante e sulle emissioni di CO₂ specifiche ufficiali di autovetture nuove si rimanda alle «Linee Guida sui consumi di carburante, sulle emissioni di CO₂ 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).

Ricarica facilitata

Le vetture compatte ibride si possono ricaricare con corrente alternata o continua. Il nuovo GLE 350 de 4MATIC possiede una presa COMBO per la ricarica in corrente alternata (CA) e in corrente continua (CC). Tramite Mercedes me Charge i guidatori di un modello ibrido plug-in possono accedere a richiesta, in abbinamento con la nuovissima generazione di sistemi di Infotainment MBUX (Mercedes-Benz User Experience), a una delle più vaste reti di ricarica a livello mondiale. Grazie alla navigazione, i clienti Mercedes-Benz sono in grado di trovare facilmente queste stazioni e di rifornirsi alle colonnine di ricarica sia tramite la carta Mercedes me Charge, sia con l'App Mercedes me o direttamente dall'auto.

Versione breve

EQ Power: la famiglia di veicoli ibridi plug-in Mercedes-Benz si allarga

Guida in modalità elettrica in tutti i segmenti automobilistici

Stoccarda/Francoforte. I modelli ibridi plug-in offrono ai clienti i vantaggi di due mondi: da un lato poter viaggiare in città con la trazione elettrica pura, dall'altro poter fare affidamento sull'autonomia del motore a combustione interna per i tragitti più lunghi. Nel complesso la vettura diventa più efficiente, perché recupera energia in frenata e allo stesso tempo il motore a combustione interna può intervenire nei punti di esercizio più consoni. La gestione intelligente dell'utilizzo di energia prevede la modalità di marcia elettrica per i tratti di strada più favorevoli, prendendo in considerazione tra l'altro i dati cartografici, la topografia, i limiti di velocità e le condizioni del traffico lungo l'intero percorso programmato. I veicoli ibridi plug-in sono inoltre un'importante pietra miliare sulla strada verso la guida priva di emissioni. Mercedes-Benz Cars continua a sviluppare i suoi modelli ibridi plug-in, identificati con l'etichetta "EQ Power", che tra l'altro assicura un elevato dinamismo. EQ Power+ è invece la tecnologia ibrida ad alte prestazioni, che oggi Mercedes-AMG sta già impiegando con successo nella Formula 1 e che domani porterà sulle strade. Gli esponenti più recenti della gamma EQ Power, Classe A e Classe B, rafforzano l'offensiva plug-in di Mercedes-Benz: entro il 2020 l'azienda estenderà l'offerta ad oltre 20 modelli.

Con l'ausilio dell'App EQ Ready¹, Mercedes-Benz è in grado di rilevare la lunghezza media dei tragitti dei guidatori interessati alla mobilità elettrica. Grazie a quest'applicazione, gli automobilisti possono analizzare il proprio comportamento di guida e ricevere consigli sul modello a trazione elettrica più adatto a loro. Il risultato dimostra che

- 90 viaggi su 100 coprono una distanza inferiore a 50 chilometri,
- 96 viaggi su 100 coprono una distanza inferiore a 100 chilometri,
- 99 viaggi su 100 coprono una distanza inferiore a 400 chilometri.

parcheggi. Lo spettro della distanza media per ciascun viaggio dei guidatori interessati oscilla nei singoli mercati, spaziando da poco più di otto chilometri a Hong Kong a poco più di 27 chilometri per gli olandesi maggiormente interessati alle vetture elettriche. Ciò significa che gli attuali modelli plug-in di Mercedes-Benz potrebbero coprire molti tragitti in modalità esclusivamente elettrica.

Debutto: Classe A e Classe B con tecnica plug-in

Con i modelli A 250 e (consumo di carburante ponderato 1,5-1,4 l/100 km, emissioni di CO₂ ponderate 34-33 g/km, consumo di corrente ponderato 15,0-14,8 kWh/100 km)², A 250 e Berlina (consumo di carburante ponderato 1,4 l/100 km, emissioni di CO₂ ponderate 33-32 g/km, consumo di corrente ponderato 14,8 -14,7 kWh/100 km)² e B 250 e (consumo di carburante ponderato 1,6-1,4 l/100 km, emissioni di CO₂ ponderate 36-32 g/km, consumo di corrente ponderato 15,4-14,7 kWh/100 km)² celebrano il loro debutto le

¹ <https://www.mercedes-benz.com/de/eq/ueber-eq/eq-ready/>

² I valori indicati sono i "valori di CO₂ NEDC" determinati ai sensi dell'articolo 2 n. 1 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi valori. L'autonomia e il consumo di corrente sono stati rilevati sulla base del Regolamento 692/2008/CE. Come base di calcolo in conformità alla legge tedesca sulla mobilità elettrica (EmoG) viene utilizzato un altro valore. Come base di calcolo della tasso di circolazione dei veicoli può essere utilizzato un valore superiore.

Per ulteriori informazioni sui consumi ufficiali di carburante e sulle emissioni di CO₂ specifiche ufficiali di autovetture nuove si rimanda alle «Linee Guida sui consumi di carburante, sulle emissioni di CO₂ 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).

vetture compatte dotate di trazione ibrida plug-in di terza generazione. Il lancio dei modelli avrà luogo sempre entro l'anno.

Le nuove vetture compatte con EQ Power si caratterizzano soprattutto per il piacere di guida (elettrica) e l'idoneità all'uso quotidiano, che si riscontrano in questi dati:

- fino a 77 km di autonomia in modalità elettrica (NEDC)
- potenza elettrica di 75 kW
- potenza complessiva di 160 kW
- coppia complessiva di 450 Nm
- velocità massima di 140 km/h (modalità elettrica) / 235 km/h (complessiva; Classe A berlina compatta)
- accelerazione 0-100 km/h in 6,6 secondi (Classe A berlina compatta)
- nessuna limitazione di spazio nel bagagliaio.

Nuovo ingresso nella gamma plug-in: Mercedes-Benz GLE 350 de 4MATIC

Il prossimo modello a entrare a far parte della gamma EQ Power sarà GLE 350 de 4MATIC (consumo di carburante ponderato 1,1 l/100 km, emissioni di CO₂ ponderate 29 g/km, consumo di corrente ponderato 25,4 kWh/100 km). La sua autonomia nettamente superiore in confronto agli altri veicoli ibridi plug-in apre la strada a un piacere di guida in modalità elettrica ancora maggiore. I dati più importanti:

- autonomia in modalità elettrica di 106 km (NEDC)
- potenza elettrica di 100 kW
- potenza del sistema 235 kW/320 CV
- coppia complessiva di 700 Nm
- velocità massima fino a 160 km/h (modalità elettrica) / 210 km/h (complessiva)
- accelerazione 0-100 km/h in 6,8 secondi.

I modelli ibridi plug-in di Classe S, Classe E e Classe C, con autonomie in modalità elettrica fino a 50 km nel ciclo NEDC, sono già stati presentati lo scorso anno. Mercedes-Benz è l'unica Casa automobilistica che combina anche il motore diesel con la tecnologia plug-in nei modelli GLE, oltre che in Classe C e Classe E. Per queste due ultime serie offre sia la versione berlina che station-wagon. L'aggiornamento alla tecnologia EQ Power è imminente anche per GLC, che aprirà la strada al segmento dei SUV ibridi.

Raffinatezze tecniche: trazione ibrida plug-in con celle a combustibile

Il modello ibrido plug-in con celle a combustibile Mercedes-Benz GLC F-CELL (consumo di idrogeno ponderato: 0,91 kg/100 km, emissioni di CO₂ ponderate: 0 g/km, consumo di corrente ponderato: 18 kWh/100 km)² abbina per la prima volta a livello mondiale la propulsione con celle a combustibile alla trazione a batteria, utilizzando la ricarica esterna con tecnologia plug-in. Inoltre la vettura "si alimenta", oltre che di corrente, anche di idrogeno puro. Questo comporta una serie di vantaggi:

¹ I valori indicati sono i "valori di CO₂ NEDC" determinati ai sensi dell'articolo 2 n. 1 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi valori. L'autonomia e il consumo di corrente sono stati rilevati sulla base del Regolamento 692/2008/CE. Come base di calcolo in conformità alla legge tedesca sulla mobilità elettrica (EmoG) viene utilizzato un altro valore. Come base di calcolo della tasso di circolazione dei veicoli può essere utilizzato un valore superiore.

² I dati sul consumo di idrogeno, sul consumo di corrente e sulle emissioni di CO₂ sono stati rilevati secondo la procedura di misurazione prescritta ai sensi del Regolamento (UE) n. 692/2008.

- a un distributore di idrogeno bastano circa tre minuti per avere nuovamente a disposizione una piena autonomia di oltre 400 km
- la batteria garantisce un'ulteriore riserva di autonomia di circa 50 km
- in discesa e in frenata è possibile accumulare l'energia cinetica nella batteria (recupero di energia)
- quando serve una maggiore potenza di accelerazione, la batteria fornisce un'ulteriore spinta
- durante la ricarica della batteria alla presa di corrente è possibile utilizzare elettricità puramente rigenerativa.

Referenti

Koert Groeneveld, Comunicazione di Prodotto Mercedes-Benz Cars,
+49 711 17-92 311, koert.groeneveld@daimler.com

Markus Nast, Comunicazione di Prodotto Mercedes-Benz Cars, vetture compatte,
+49 711 17-96 357, markus.nast@daimler.com

Per ulteriori informazioni su Mercedes-Benz si rimanda ai siti Internet:

www.media.daimler.com, <https://media.mercedes-benz.com> e www.mercedes-benz.com

La strategia di business sostenibile di Daimler AG

Per Daimler, sostenibilità significa creare valore in modo duraturo per tutte le parti interessate: clienti, dipendenti, investitori, partner commerciali e la società nel suo insieme. Tutto ciò si basa sulla strategia imprenditoriale sostenibile di Daimler, con cui l'azienda si assume le proprie responsabilità per le ripercussioni a livello economico, ecologico e sociale delle sue attività commerciali, tenendo presente l'intera catena del valore.

Elettrici più benzina, diesel o idrogeno

Entro la fine del 2019 Mercedes-Benz introdurrà più di dieci modelli ibridi plug-in, che andranno dalle vetture compatte fino all'ammiraglia Mercedes-Benz Classe S. L'obiettivo è quello di poter offrire ai clienti già nel 2020 ben oltre 20 varianti di modelli. Nel complesso, attualmente Daimler prevede di poter consegnare ai clienti nel 2030 più del 50% dei cosiddetti "xEV" (veicoli dotati di trazione elettrica e ricaricabili dall'esterno) venduti in Europa; ciò dipende tuttavia da condizioni generali esterne come lo sviluppo delle infrastrutture, le preferenze individuali della clientela e il futuro sviluppo dei quadri normativi specifici del mercato.

Un'offerta completa sul mercato: elenco dei modelli ibridi plug-in già disponibili nel 2019

Modello	Consumo di carburante ponderato (l/100 km)	Emissioni di CO ₂ ponderate (g/km)	Consumo di corrente ponderato (kWh/100 km)	Autonomia in modalità elettrica (km)
A 250 e ¹	1,5-1,4	34-33	15,0-14,8	74-76
A 250 e Berlina ¹	1,4	33-32	14,8-14,7	75-77
B 250 e ¹	1,6-1,4	36-32	15,4-14,7	70-77
C 300 e Station-wagon ¹	2,0-1,7	45-39	14,8-13,9	51-56
C 300 de Station-wagon ¹	1,6-1,5	42-39	18,6-16,2	53-56
C 300 e Berlina ¹	1,9-1,6	42-36	14,3-13,4	54-58
C 300 de Berlina ¹	1,6-1,4	41-38	18,0-15,7	54-57
GLC 300 e ²	2,5-2,2	57-51	17,8-16,5	46-49
GLC 300 e Coupé ²	2,5-2,2	57-51	17,8-16,5	46-49
GLC F-CELL ³	0,91 kg H ₂ /100 km	0	18,0	427 (H ₂) 51 (batteria)
E 300 e Berlina ¹	2,1-1,8	47-41	14,9	50-54
E 300 de Berlina ¹	1,5	41	17,5	54
E 300 de Station-wagon ¹	1,7	44	19,5	52
[E 300 e (L) Cina]	non dichiarato			
GLE 350 de 4MATIC ¹	1,1	29	25,4	106
S 560 e ¹	2,6-2,5	59-57	20,3-20,0	48-50

¹ I valori indicati sono i "valori di CO₂ NEDC misurati" ai sensi dell'art. 2 n. 1 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi dati. L'autonomia e il consumo di corrente sono stati rilevati sulla base del Regolamento 692/2008/CE. Come base di calcolo in conformità alla legge tedesca sulla mobilità elettrica (E-moG) viene utilizzato un altro valore. Come base di calcolo della tassa di circolazione dei veicoli può essere utilizzato un valore superiore.

² I dati relativi al consumo di carburante, al consumo di corrente, all'autonomia e alle emissioni di CO₂ sono provvisori; essi sono stati rilevati dal Servizio tecnico per la procedura di certificazione conforme al test WLTP e sono stati correlati ai valori NEDC. L'omologazione del tipo CE e il certificato di conformità con valori ufficiali non sono ancora disponibili. Sono possibili differenze tra questi dati e quelli ufficiali.

³ I dati sul consumo di idrogeno, sul consumo di corrente e sulle emissioni di CO₂ sono stati rilevati secondo la procedura di misurazione prescritta ai sensi del Regolamento (UE) n. 692/2008.

In primo piano: i modelli ibridi plug-in di terza generazione

Più potenza, più autonomia, più piacere di guida

I sistemi di trazione ibrida dei veicoli con motore montato in senso longitudinale, passando dalla Classe C alla Classe S, come pure da GLC a GLE, appartengono già alla terza generazione presentata dal lancio della S 400 Hybrid nel 2009. L'attuale motore elettrico è stato concepito ex-novo per il cambio ibrido plug-in 9G-TRONIC ed è costruito secondo il principio dei motori sincroni ad eccitazione permanente come rotore interno. In abbinamento all'altrettanto nuova elettronica di potenza, nettamente più efficiente, è stato possibile migliorare in modo significativo la densità di potenza e di coppia. Una delle principali innovazioni in confronto al suo predecessore consiste nell'utilizzo di un gruppo con frizione di esclusione del convertitore di coppia integrata come elemento di avviamento e in un'ulteriore frizione di innesto tra il propulsore a combustione interna e il motore elettrico per la modalità di funzionamento puramente elettrica.

Una potenza massima di 90 kW (che per GLE 350 de 4MATIC sale addirittura a 100 kW) e una coppia di spunto di 440 Nm assicurano un piacere di guida indisturbato in modalità puramente elettrica, consentendo al tempo stesso di raggiungere velocità superiori a 130 km/h (GLE 350 de 4MATIC: fino a 160 km/h). Lo statore fisso è integrato nella scatola del cambio, il rotore si trova tra il flusso di potenza della frizione di innesto del motore e l'ingresso del cambio. Il raffreddamento dello statore e del rotore in funzione della necessità consente di sfruttare senza problemi la potenza di punta e quella continua del motore elettrico.

Più energia, maggiore densità di accumulo, maggiore autonomia in modalità elettrica

I modelli ibridi plug-in di attuale generazione firmati Mercedes-Benz vantano un'autonomia in modalità puramente elettrica a zero emissioni locali di circa 50 km (ciclo NEDC). GLE arriva perfino a 100 chilometri (NEDC). Determinante per questo incremento dell'autonomia in modalità elettrica è la capacità nominale aumentata a 13,5 kWh. La batteria di GLE accumula addirittura 31,2 kWh. L'evoluzione della composizione chimica delle celle dal litio-ferro-fosfato (LiFePo) al litio-nichel-manganese-cobalto (Li-NMC) ha consentito di aumentare la capacità delle celle da 22 a 37 Ah. Il sistema di batterie ad alta efficienza è prodotto da Deutsche ACCUMOTIVE, società affiliata Daimler. L'elettronica di potenza è alloggiata nel vano motore.

Caricabatteria da 7,4 kW di potenza: ricarica più rapida

Il nuovo caricabatteria raddoppia la potenza di ricarica da 3,6 kW a 7,4 kW e offre il miglior compromesso possibile tra dimensioni, peso e potenza di ricarica. Utilizzando una wallbox a corrente alternata (CA), ad esempio, è possibile ricaricare una batteria scarica in 1,5 ore circa comodamente da casa (GLE: 3 ore e 15 minuti) in modo completo. Con una comune presa di corrente di rete, la stessa operazione richiede circa cinque ore.

La ricarica in corrente continua (CC), per le vetture ibride compatte, richiede circa 25 minuti per portare il livello di carica dal 10 all'80%. GLE dispone di una presa COMBO per la ricarica in corrente alternata (CA) e corrente continua (CC), collocata sulla fiancata sinistra, simmetricamente allo sportello del serbatoio sul lato destro del veicolo. Alle apposite stazioni di ricarica CC è possibile caricare la batteria di questo veicolo in 20 minuti circa (SoC/livello di carica 10-80%) o 30 minuti (SoC 10-100%).

Climatizzazione elettrica dell'abitacolo: clima ideale ancor prima di salire a bordo

Oltre ai componenti della trazione e alla pompa di depressione del sistema frenante rigenerativo, la rete di bordo ad alto voltaggio alimenta anche il compressore frigorifero elettrico e il riscaldatore supplementare ad alto voltaggio. Entrambi consentono la preclimatizzazione dell'abitacolo sia in estate che in inverno, perché funzionano anche senza motore a combustione interna.

Modulo ibrido nel convertitore di coppia: più potente, più compatto

L'elemento centrale della meccanica di tutti i modelli ibridi plug-in di terza generazione con motore a combustione interna montato in senso longitudinale è il cambio ibrido a nove marce 9G-TRONIC, che integra nel noto cambio automatico con convertitore di coppia un modulo ibrido con convertitore integrato, frizione di innesto del motore e un potente motore elettrico. I vantaggi del cambio base, come ad esempio l'eccellente comfort di trazione, gli innesti quasi impercettibili e l'elevato carico rimorchiabile nella marcia con rimorchio, rimangono invariati. Per la modalità ibrida viene utilizzata la configurazione più potente del cambio base, con una coppia massima anche di 700 Nm per poter sfruttare le forze riunite del motore a combustione interna e del motore elettrico quando necessario. Il cambio ibrido a nove marce 9G-TRONIC si caratterizza per il rendimento elevato e contribuisce all'aumento dell'efficienza della catena cinematica soprattutto durante la marcia in modalità elettrica.

Per i veicoli con motore montato in senso trasversale e cambio a doppia frizione 8G-DCT è stato sviluppato un modulo ibrido compatto che segue gli stessi principi tecnici del componente corrispondente nei veicoli con motore longitudinale. Per ulteriori dettagli si rimanda al prossimo capitolo.

Il grande vantaggio del nuovo modulo ibrido è il design compatto, ottenuto grazie all'idea innovativa di integrare e collegare frizione di innesto del motore, smorzatori torsionali e frizione di esclusione del convertitore di coppia all'interno del rotore del motore elettrico. Nel complesso, il gruppo è solo 108 mm più lungo del cambio principale 9G-TRONIC.

A differenza del sistema di seconda generazione, in cui il motore elettrico era collegato direttamente all'ingresso del cambio e una frizione a bagno d'olio veniva utilizzata come frizione di avviamento e di innesto del motore, ora la fase di spunto e avviamento è affidata a un convertitore di coppia posto tra motore elettrico e cambio. La possibilità di rinunciare alla capacità di spunto ha consentito di migliorare la coppia della frizione di innesto del motore in posizione di disinnesto per ridurre le perdite durante la marcia in modalità elettrica.

Per ottenere il miglior isolamento possibile delle vibrazioni, nel cambio ibrido vengono utilizzati due smorzatori torsionali che attutiscono le sollecitazioni del motore a combustione interna. Il primo smorzatore di vibrazioni è montato tra motore e cambio, il secondo è stato integrato nel convertitore di coppia.

Elevate potenzialità di risparmio di CO₂: utilizzo corretto dell'ibrido plug-in

Per poter valutare l'ecosostenibilità di una vettura, gli esperti ambientali di Daimler analizzano le emissioni e il consumo di risorse per il suo intero ciclo di vita. Per questo viene stilato un bilancio ecologico che considera i principali effetti sull'ambiente – dalla produzione delle materie alla produzione e all'impiego della vettura fino al suo recupero. I dati parlano chiaro: nonostante la maggiore complessità della produzione di un ibrido plug-in, già oggi il bilancio ecologico delle emissioni di CO₂ può considerarsi positivo.

La produzione di una Mercedes-Benz con trazione ibrida plug-in di nuova generazione genera il 20% circa di emissioni di CO₂ in più per via dei componenti tecnologici, e in particolare della batteria ad alto voltaggio, rispetto a una vettura di pari potenza con trazione convenzionale. Se si utilizza la funzione plug-in con la ricarica

regolare della batteria dalla rete in modo sistematico, insieme alla maggiore efficienza in esercizio di marcia è possibile ridurre anche del 40% le emissioni di CO₂ in esercizio di marcia anche con l'attuale mix energetico. Se la batteria dell'auto è alimentata esclusivamente con corrente da fonti rinnovabili, il risparmio di CO₂ in esercizio di marcia può salire anche al 70%.

Perciò, anche se la produzione è più complessa, l'ibrido plug-in è in grado di contenere gran parte delle emissioni di CO₂ durante il ciclo di vita di un'automobile, arrivando nel migliore dei casi al 45% circa delle emissioni complessive di un motore a combustione interna. Dunque un aumento delle emissioni di CO₂ nella fase di produzione rappresenta un investimento più che giustificabile.

In primo piano: la tecnica delle ibride compatte

Anche di traverso va tutto per il verso giusto

Le vetture della categoria delle compatte di Mercedes-Benz montano il motore in posizione trasversale. Per il cambio a doppia frizione 8G-DCT è stato sviluppato un gruppo di trasmissione ibrido compatto che segue gli stessi principi tecnici del componente corrispondente nei veicoli con motore longitudinale. Una potenza di 75 kW e fino a 77 chilometri di autonomia assicurano un intenso piacere di guida in modalità elettrica.

Il motore elettrico è di tipo sincrono ad eccitazione permanente con rotore interno. Lo statore è integrato nella scatola del gruppo di trasmissione, mentre nel rotore del motore elettrico è collocata l'efficiente frizione di innesto del motore. Il raffreddamento dello statore e del rotore in funzione della necessità consente di sfruttare senza problemi la potenza di punta e quella continua del motore elettrico. Per la prima volta in Mercedes-Benz, il motore a combustione interna è avviato esclusivamente dal motore elettrico; i modelli ibridi compatti non dispongono infatti di un motorino di avviamento da 12 volt separato (starter).

Potenza complessiva elevata per un intenso piacere di guida

Il motore elettrico eroga 75 kW di potenza; insieme al motore a quattro cilindri da 1,33 litri garantisce una potenza complessiva di 160 kW (218 CV) e una coppia complessiva di 450 Nm. Grazie all'EQ Power del motore elettrico, le vetture reagiscono in modo particolarmente spontaneo alla pressione del pedale dell'acceleratore, per prestazioni di marcia di tutto rispetto: A 250 e, ad esempio, passa da 0 a 100 km/h in 6,6 secondi, e la velocità massima è di 235 km/h.

Come accumulatore dell'energia elettrica viene impiegata una batteria ad alto voltaggio agli ioni di litio dalla capacità complessiva di circa 15,6 kWh che può essere caricata da una fonte di energia elettrica esterna. Sia A 250 e che B 250 e possono essere caricate con corrente alternata o continua. La presa di corrente si trova nella fiancata destra della vettura. Se collegati a una wallbox di ricarica da 7,4 kW in corrente alternata (CA), questi modelli ibridi plug-in compatti passano da un livello di carica (SoC, Status of Charge) del 10% al 100% in 1 ora e 45 minuti. La ricarica in corrente continua (CC) richiede circa 25 minuti per portare il livello di carica dal 10 all'80%.

Le batterie sono fornite da Deutsche ACCUMOTIVE, società affiliata di Daimler al 100%. La batteria ad alto voltaggio è raffreddata ad acqua e pesa circa 150 kg.

Configurazione intelligente dell'innovativo impianto di scarico

Un impianto di scarico innovativo consente una configurazione intelligente, dal momento che non si spinge fino alla coda della vettura, bensì sbocca centralmente sotto il pianale, con il silenziatore di scarico integrato nel tunnel centrale. L'integrazione del serbatoio del carburante sull'asse lascia spazio libero dietro i sedili posteriori per la batteria ad alto voltaggio. In questo modo il volume del bagagliaio del veicolo risulta limitato solo in misura minima rispetto al rispettivo pendant senza motorizzazione ibrida. E anche l'aerodinamica trae vantaggio dalla disposizione dell'impianto, grazie al sottoscocca completamente liscio.

Poiché questi veicoli compatti adottano (in modo scalabile) la tecnica della terza generazione plug-in, dispongono anche di tutte le relative funzioni, tra le quali figura la gestione intelligente dell'utilizzo di energia in funzione del percorso, che tiene conto, ad esempio, dei dati cartografici, dei limiti di velocità e dell'andamento

dell'itinerario. Un equipaggiamento particolarmente importante per il comfort è la preclimatizzazione prima della partenza, grazie alla presenza a bordo di un compressore frigorifero elettrico. La preclimatizzazione può anche essere attivata comodamente dallo smartphone. Anche il carico rimorchiabile dei modelli ibridi compatti è considerevole, pari a 1.600 kg (frenato).

In primo piano: gestione previdente dell'utilizzo di energia

Sfruttare meglio l'energia

La gestione intelligente dell'utilizzo di energia prevede la modalità di marcia elettrica per i tratti di strada più favorevoli, prendendo in considerazione tra l'altro i dati cartografici, la topografia, i limiti di velocità e le condizioni del traffico lungo l'intero percorso programmato. Il sistema di assistenza ECO favorisce una guida corretta e il risparmio di carburante:

Con l'introduzione di MBUX (Mercedes-Benz User Experience) gli stati di esercizio finora presenti in tutti i modelli ibridi plug-in EQ Power sono stati integrati nei programmi di marcia. In ogni modello ibrido plug-in di Mercedes-Benz, ad esempio, sono disponibili i nuovi programmi di marcia «Electric» e «Battery Level». Il motore a combustione interna viene avviato, in aggiunta a quello elettrico, soltanto quando il conducente preme il pedale dell'acceleratore in kick-down. Inoltre, con il programma «Electric» è possibile selezionare il recupero di energia con i paddle dietro il volante. Le levette di innesto sul volante consentono di impostare cinque diversi livelli di recupero (D_{AUTO}, D., D, D. e D.).

Sono disponibili inoltre i programmi Comfort, ECO e Sport (modelli SUV: anche Offroad), con i quali il guidatore può dare eventualmente priorità alla guida elettrica, oppure accentuare la dinamica di marcia con la trazione combinata o privilegiare la guida con motore a combustione interna, ad esempio se desidera conservare l'autonomia in modalità elettrica.

Gestione previdente dell'utilizzo di energia: assistenza al guidatore

La tecnologia ibrida di terza generazione assiste il guidatore con una gestione della trazione intelligente e ulteriormente migliorata. Quest'ultima comprende tutti i processi che attingono alle riserve di energia di bordo e che influiscono sul consumo:

- la strategia di funzionamento ibrido, ovvero l'interazione tra motore elettrico e motore a combustione interna
- la strategia di innesto del cambio
- la gestione termica, ovvero la gestione efficiente del circuito di raffreddamento del motore a combustione interna e dei componenti elettrici per massimizzare l'autonomia in modalità elettrica
- la gestione dell'energia di recupero e
- nei modelli ibridi diesel, persino la rigenerazione del filtro antiparticolato.

Grazie al maggiore impiego dei dati del sistema di navigazione e delle informazioni fornite dalla telecamera e dai sensori radar, i modelli ibridi di terza generazione guardano oltre il campo visivo del guidatore e si preparano in anticipo alla velocità e all'andamento del percorso in funzione della situazione. Nella pianificazione dell'energia elettrica disponibile, per il recupero di energia e il condizionamento termico dei componenti della trazione vengono prese in considerazione anche situazioni come l'attraversamento di centri urbani lungo il percorso per arrivare a destinazione. Inoltre il sistema di assistenza ECO aiuta a risparmiare energia.

Sistema di assistenza ECO: strategia propulsiva in rete per un'efficienza intelligente

Chi guida in modo previdente, risparmia carburante e riduce le emissioni di CO₂. A bordo delle vetture Mercedes-Benz sono presenti sistemi di assistenza intelligenti che aiutano il guidatore in questo compito. Il sistema di assistenza ECO gli indica ad esempio quando deve togliere il piede dal pedale dell'acceleratore, perché magari si sta avvicinando a un limite di velocità, oppure gestisce in modo mirato l'utilizzo della funzione sailing (fase di rilascio) e il 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).

Nelle sue raccomandazioni di guida e nella sua strategia d'efficienza, il sistema di assistenza ECO considera le seguenti situazioni e informazioni:

- tracciato stradale (curve, incroci, rotatorie, pendenze)
- limiti di velocità
- distanza dai veicoli che precedono.

In background il sistema di assistenza ECO esegue in continuo simulazioni di guida: in funzione del livello di carica della batteria e della situazione del traffico calcola se la vettura può procedere con le minori resistenze all'avanzamento possibili rilasciando i pedali (funzione sailing), oppure se deve essere rallentata e quindi si può caricare la batteria in modo efficiente (recupero dell'energia).

Entro i limiti del sistema, 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»).

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.

- Avvallamento: la vettura individua una discesa seguita da una salita e visualizza un limite di velocità. Compare subito la raccomandazione di togliere il piede dal pedale dell'acceleratore. Non appena il guidatore dà seguito a questo consiglio, l'auto procede senza trazione. In discesa viene recuperata energia, ma solo in misura tale da rispettare il più possibile la velocità massima ammessa. Poco prima del punto più basso dell'avvallamento il recupero di energia termina per passare alla modalità sailing (fase di rilascio), così da guadagnare tutta la spinta possibile per affrontare la salita e favorire l'efficienza energetica.
- In cima a una salita: se il sistema di assistenza ECO rileva, sulla base della situazione di marcia individuale, della topografia e del limite di velocità, l'opportunità di procedere in modalità sailing, prima del raggiungimento del culmine della salita al guidatore viene visualizzato il simbolo che raccomanda di togliere il piede dal pedale dell'acceleratore. A questo punto il veicolo supera la salita in modalità sailing e successivamente sfrutta la discesa per raggiungere la velocità impostata.
- Velocità massima ammessa: se, sulla base dei dati cartografici o mediante il sistema di riconoscimento automatico dei segnali stradali, il sistema individua un limite di velocità, visualizza il consiglio di togliere il piede dal pedale dell'acceleratore. L'auto decelera, recuperando dolcemente energia, fino a raggiungere la nuova velocità, dopodiché prosegue nuovamente in modalità sailing (fase di rilascio). Allo stesso modo viene gestita la velocità quando si rilevano incroci, rotatorie e curve.

- Traffico lento: se, durante la modalità sailing (fase di rilascio), i sensori radar del sistema rilevano veicoli che precedono lentamente, la modalità sailing può interrompersi automaticamente. La decelerazione viene impostata con il recupero di energia in modo così preciso che spesso il guidatore non ha nemmeno bisogno di frenare. Se il veicolo che precede accelera di nuovo, si riattiva automaticamente la marcia in folle (sailing) per non rallentare più e mantenere il più possibile la velocità adottata. Se lo ritiene necessario, il guidatore può premere il pedale dell'acceleratore.

I veicoli ibridi ed elettrici Mercedes-Benz dispongono inoltre di un pedale dell'acceleratore a segnali tattili, che generalmente aiuta il guidatore a tenere uno stile di guida efficiente e confortevole. Un punto di resistenza del pedale, ad esempio, gli segnala la potenza elettrica massima disponibile. Se il guidatore supera questo punto di resistenza, nel modello ibrido si inserisce il motore a combustione interna. Inoltre, una contropressione percettibile nel pedale dell'acceleratore a segnali tattili gli consiglia di rilasciare l'acceleratore. Se il guidatore reagisce nel modo dovuto, il motore a combustione interna si disinserisce e si scollega dalla catena cinematica.

Un'altra particolarità dei modelli ibridi: il computer di bordo indica quanti chilometri e/o quanto tempo si è viaggiato con il motore a combustione interna disinserito, visualizzando i dati nel display multimediale. Questo induce ad utilizzare la trazione elettrica: il vantaggio conseguito non si misura soltanto in termini di riduzione dei consumi, ma anche di incremento dell'autonomia in modalità elettrica.

Due modelli di Classe A con EQ Power

L'attuale generazione di Mercedes-Benz Classe A si presenta giovane e dinamica come sempre, ma al tempo stesso matura e confortevole come mai prima d'ora. Tra le peculiarità tecnologiche di Classe A rientrano non solo il sistema MBUX (Mercedes-Benz User Experience), ma anche una serie di funzioni precedentemente appannaggio della classe di lusso. Con A 250 e (consumo di carburante ponderato 1,5-1,4 l/100 km, emissioni di CO₂ ponderate 34-33 g/km, consumo di corrente ponderato 15,0-14,8 kWh/100 km) e A 250 e Berlina (consumo di carburante ponderato 1,4 l/100 km, emissioni di CO₂ ponderate 33-32 g/km, consumo di corrente ponderato 14,8 -14,7 kWh/100 km) celebrano ora il loro debutto i primi modelli della famiglia di vetture compatte con trazione ibrida di terza generazione.

Accanto alla berlina compatta, Classe A Berlina dal 2018 va ad ampliare la gamma delle vetture compatte firmata Mercedes-Benz, completandola: insieme a Classe C, Classe E e Classe S, Mercedes-Benz può vantare una competenza nel segmento delle berline Premium quasi senza eguali. Classe A Berlina sfrutta il vantaggio della coda lunga per eguagliare il record assoluto di Cx 0,22, originariamente detenuto da CLA Coupé. In determinate situazioni Classe A può viaggiare in modalità parzialmente automatica. È dotata di sistemi di assistenza alla guida che assistono attivamente il guidatore e offre, quindi, un altissimo livello di sicurezza attiva, con alcune funzioni riprese da Classe S. A richiesta può inoltre essere equipaggiata con fari MULTIBEAM LED.

Per le vetture compatte, la tecnologia plug-in di terza generazione è stata adeguata e scalata in base al motore trasversale. I modelli con EQ Power si distinguono soprattutto per il piacere di guida (elettrica) e l'idoneità all'uso quotidiano, che si riscontrano in questi dati:

- autonomia in modalità elettrica di 74-77 km (NEDC)
- potenza elettrica di 75 kW
- potenza complessiva di 160 kW
- coppia complessiva di 450 Nm
- velocità massima di 140 km/h (modalità elettrica) / 235 km/h (complessiva; Classe A berlina compatta)
- accelerazione 0-100 km/h in 6,6 secondi (Classe A berlina compatta)
- nessuna limitazione di spazio nel bagagliaio.

Entrambi i modelli A 250 e possono essere ricaricati con corrente alternata o corrente continua. La presa di corrente si trova nella fiancata destra della vettura. Se collegati a una wallbox di ricarica da 7,4 kW in corrente alternata (CA), questi modelli ibridi plug-in compatti passano da un livello di carica (SoC, Status of Charge) del 10% al 100% in 1 ora e 45 minuti. La ricarica in corrente continua (CC) richiede circa 25 minuti per portare il livello di carica dal 10 all'80%.

Qui di seguito sono riportati i dati principali.

¹ I valori indicati sono i "valori di CO₂ NEDC misurati" ai sensi dell'art. 2 n. 1 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi dati. L'autonomia e il consumo di corrente sono stati rilevati sulla base del Regolamento 692/2008/CE. Come base di calcolo in conformità alla legge tedesca sulla mobilità elettrica (EMoG) viene utilizzato un altro valore. Come base di calcolo della tassa di circolazione dei veicoli può essere utilizzato un valore superiore.

I dati in sintesi

	A 250 e	A 250 e Ber
Numero/disposizione cilindri	4/in linea	
Cilindrata (cm ³)	1.332	
Potenza nominale motore a ciclo Otto (kW/CV a giri/min)	118/160 a 5.500 +/- 1,5%	
Coppia nominale motore a ciclo Otto (Nm a giri/min)	250 a 1.620	
Potenza nominale motore elettrico (kW)	75	
Coppia nominale motore elettrico (Nm)	300	
Potenza complessiva (kW/CV)	160/218	
Coppia complessiva (Nm)	450	
Accelerazione 0-100 km/h (s)	6,6	6,7
Velocità massima (km/h) ¹	235	240
Velocità massima motore elettr. (km/h)	140	
Consumo ponderato (l/100 km)	1,5-1,4	1,4
Emissioni di CO ₂ ponderate (g/km)	34-33	33-32
Capacità complessiva della batteria (kWh)	15,6	
Consumo di corrente ponderato (kWh/100 km)	15,0-14,8	14,8-14,7
Autonomia a trazione elettrica NEDC (km)	74-76	75-77
Autonomia a trazione elettrica WLTP (km) ²	60-68	61-69
Prezzo a partire da (euro) ³	36.943,55	37.300,55

¹ limitata elettronicamente

² AER combined. All-electrical range: autonoma puramente elettrica con batteria totalmente carica, fino al primo intervento del motore a combustione interna.

³ Prezzi consigliati non vincolanti per la Germania, inclusa IVA al 19%.

Il factotum

Classe B è l'auto (familiare) perfetta per chi cerca soprattutto spazio, comfort e sicurezza, e nonostante il suo look sportivo, offre un abitacolo più ampio di quello del modello precedente. Classe B si rivela non solo agile, ma anche più confortevole del modello precedente. Nella motorizzazione B 250 e (consumo di carburante ponderato 1,6-1,4 l/100 km, emissioni CO₂ ponderate 36-32 g/km, consumo di corrente ponderato 15,4-14,7 kWh/100 km)¹ questo factotum diventa ancora più parsimonioso e al tempo stesso più dinamico che mai.

Con i suoi interni innovativi e il design monoblocco della plancia portastrumenti, Classe B percorre ancora una volta strade nuove, dimostrando una spinta rivoluzionaria simile a quella di Classe A. Con un valore di Cx che parte da 0,24 la nuova Classe B supera addirittura il modello precedente e si pone in testa al suo segmento. Anch'essa è dotata di sistemi di assistenza alla guida che assistono attivamente il guidatore e offre, quindi, un altissimo livello di sicurezza attiva, con alcune funzioni riprese da Classe S. Con modifiche minime all'inclinazione del cuscino e dello schienale, la cinematica del sedile ENERGIZING aiuta a migliorare la postura durante il viaggio.

Per le vetture compatte, la tecnologia plug-in di terza generazione è stata adeguata e scalata in base al motore trasversale. I modelli con EQ Power si distinguono soprattutto per il piacere di guida (elettrica) e l'idoneità all'uso quotidiano, come dimostrano le principali caratteristiche del modello B 250 e con EQ Power:

- autonomia in modalità elettrica di 70-77 km (NEDC)
- potenza elettrica di 75 kW
- potenza complessiva di 160 kW
- coppia complessiva di 450 Nm
- velocità massima fino a 140 km/h (modalità elettrica) / 235 km/h (complessiva)
- accelerazione 0-100 km/h in 6,8 secondi.
- nessuna limitazione di spazio nel bagagliaio.

B 250 e si può ricaricare con corrente alternata o continua. La presa di corrente si trova nella fiancata destra della vettura. Se collegati a una wallbox di ricarica da 7,4 kW in corrente alternata (CA), questa ibrida plug-in compatta passa da un livello di carica (SoC, Status of Charge) del 10% al 100% in 1 ora e 45 minuti. La ricarica in corrente continua (CC) richiede circa 25 minuti per portare il livello di carica dal 10 all'80%.

Qui di seguito sono riportati i dati principali.

¹ I valori indicati sono i "valori di CO₂ NEDC misurati" ai sensi dell'art. 2 n. 1 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi dati. L'autonomia e il consumo di corrente sono stati rilevati sulla base del Regolamento 692/2008/CE. Come base di calcolo in conformità alla legge tedesca sulla mobilità elettrica (EmoG) viene utilizzato un altro valore. Come base di calcolo della tassa di circolazione dei veicoli può essere utilizzato un valore superiore.

I dati in sintesi

	B 250 e
Numero/disposizione cilindri	4/in linea
Cilindrata (cm ³)	1.332
Potenza nominale motore a ciclo Otto (kW/CV a giri/min)	118/160 a 5.500 +/- 1,5%
Coppia nominale motore a ciclo Otto (Nm a giri/min)	250 a 1.620
Potenza nominale motore elettrico (kW)	75
Coppia nominale motore elettrico (Nm)	300
Potenza complessiva (kW/CV)	160/218
Coppia complessiva (Nm)	450
Accelerazione 0-100 km/h (s)	6,8
Velocità massima (km/h) ¹	235
Velocità massima motore elettr. (km/h)	140
Consumo ponderato (l/100 km)	1,6-1,4
Emissioni di CO ₂ ponderate (g/km)	36-32
Capacità complessiva della batteria (kWh)	15,6
Consumo di corrente ponderato (kWh/100 km)	15,4-14,7
Autonomia a trazione elettrica NEDC (km)	70-77
Autonomia a trazione elettrica WLTP (km) ²	56-67
Prezzo a partire da (euro) ³	37.663,50

¹ limitata elettronicamente

² AER combined. All-electrical range: autonoma puramente elettrica con batteria totalmente carica, fino al primo intervento del motore a combustione interna.

³ Prezzi consigliati non vincolanti per la Germania, inclusa IVA al 19%.

Un modello pensato per il lifestyle con due cuori

Mercedes-Benz Classe C è il bestseller del marchio. La Classe C Station-wagon possiede in più tutto il fascino di un modello pensato per il lifestyle. La sua coda sportiva, anche nella versione ibrida plug-in, cela una capacità massima di carico di 1.335 litri. La nuova generazione coniuga emozione ed intelligenza. Gli interni sportivi, caratterizzati da forme fluide e da un'atmosfera prestigiosa, reinterpretano il lusso in chiave moderna. Classe C offre un'ampia scelta di modelli ibridi plug-in, in quanto il sistema EQ Power è disponibile sia in abbinamento ai motori diesel o benzina che alle versioni Berlina e Station-wagon.

Dopo il restyling del 2018, Classe C presenta molte novità negli interni: plancia digitale (31,2 cm/12,3"), display multimediale più grande (26 cm/10,25"), nuovo volante multifunzione con touch control e ampie possibilità di personalizzazione, ad es. con nuovi elementi decorativi a poro aperto. Grazie all'illuminazione di atmosfera a 64 colori e alla gestione comfort dei programmi ENERGIZING per aumentare il benessere e la condizione fisica, negli interni si respira un'atmosfera in stile lounge. Un'altra novità è il pacchetto sedili Multicontour per i sedili anteriori. Una pompa pneumatica a comando elettrico permette di regolare le imbottiture laterali e il supporto lombare; anche la funzione di massaggio è nuova.

L'autotelaio offre un'esperienza di guida personalizzabile con il nuovo assetto DYNAMIC BODY CONTROL, dotato di caratteristica di smorzamento regolabile in tre livelli e sterzo diretto sportivo o sospensioni pneumatiche AIR BODY CONTROL. E per la prima volta in questa serie sono disponibili fari MULTIBEAM LED con luce abbagliante ULTRA RANGE.

C 300 de Station-wagon (consumo di carburante ponderato: 1,6-1,5 l/100 km, emissioni di CO₂ ponderate: 42-39 g/km, consumo di corrente ponderato: 18,6-16,2kWh/100 km)¹ è un modello pensato per il lifestyle adatto a qualsiasi esigenza di impiego. Inoltre convince per le sue doti di dinamismo (0-100 km/h in 5,7 secondi), spaziosità (bagagliaio da 315-1.335 litri) e capacità di traino (carico rimorchiabile fino a 1.800 kg).

Qui di seguito sono riportati i dati principali.

¹ I valori indicati sono i "valori di CO₂ NEDC misurati" ai sensi dell'art. 2 n. 1 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi dati. L'autonomia e il consumo di corrente sono stati rilevati sulla base del Regolamento 692/2008/CE. Come base di calcolo in conformità alla legge tedesca sulla mobilità elettrica (EmoG) viene utilizzato un altro valore. Come base di calcolo della tassa di circolazione dei veicoli può essere utilizzato un valore superiore.

I dati in sintesi

	C 300 de Station-wagon
Numero/disposizione cilindri	4/in linea
Cilindrata (cm ³)	1.950
Potenza nominale motore diesel (kW/CV a giri/min)	143/194 a 3.800
Coppia nominale motore diesel (Nm a giri/min)	400 a 1.600-2.800
Potenza nominale motore elettrico (kW)	90
Coppia nominale motore elettrico (Nm)	440
Potenza complessiva (kW/CV)	225/306
Coppia complessiva (Nm)	700
Accelerazione 0-100 km/h (s)	5,7
Velocità massima (km/h) ¹	250
Velocità massima motore elettr. (km/h)	oltre 130
Consumo ponderato (l/100 km)	1,6-1,5
Emissioni di CO ₂ ponderate (g/km)	42-39
Capacità complessiva della batteria (kWh)	13,5
Consumo di corrente ponderato (kWh/100 km)	18,6-16,2
Autonomia a trazione elettrica NEDC (km)	53-56
Autonomia a trazione elettrica WLTP (km) ²	44-48
Prezzo a partire da (euro) ³	50.771,35

¹ limitata elettronicamente

² AER combined. All-electrical range: autonoma puramente elettrica con batteria totalmente carica, fino al primo intervento del motore a combustione interna.

³ Prezzi consigliati non vincolanti per la Germania, inclusa IVA al 19%.

Una Classe E parsimoniosa come non mai

Poche altre serie di modelli hanno caratterizzato un marchio e l'intero segmento superiore automobilistico per decenni come la Classe E. Questa vettura è sinonimo di comfort e sicurezza di marcia. E come sempre anche di consumi ridotti, soprattutto nelle motorizzazioni diesel. Proprio per andare incontro alle aspettative dei clienti, si è pensato di offrire Classe E con tecnologia plug-in con un diesel come motore a combustione interna. Il risultato è il modello E 300 de in versione berlina e station-wagon (consumo di carburante combinato: 1,7-1,5 l/100 km, emissioni di CO₂ ponderate: 44-41 g/km, consumo di corrente ponderato: 19,5-17,5 kWh/100 km): una Classe E non solo più intelligente, ma anche la più parsimoniosa di tutti i tempi.

Nell'estate del 2018, Mercedes-Benz Classe E è stata ampiamente rinnovata. Con i sistemi di assistenza alla guida più moderni, la serie di modelli si avvicina alla Classe S. Il sistema di assistenza attivo alla regolazione della distanza DISTRONIC e il sistema di assistenza allo sterzo attivo risultano ora ancora più confortevoli e aiutano il conducente a guidare, a mantenere la distanza di sicurezza e a sterzare; la velocità, ad esempio, viene regolata automaticamente in curva o prima di affrontare rotatorie e incroci. A richiesta sono disponibili i fari MULTIBEAM LED con 84 LED regolabili singolarmente per un'illuminazione ottimale della strada.

Questa intelligente berlina di categoria business e il suo pendant station-wagon fissano nuovi canoni estetici con un design pulito e di forte impatto emotivo e con un abitacolo esclusivo e di grande prestigio. La configurazione di comandi e display moderna e intuitiva comprende sistema multimediale con touchpad, plancia con display widescreen e display head-up. Con la chiave digitale della vettura integrata nello smartphone è possibile aprire, chiudere e avviare la vettura tramite Near Field Communication (NFC).

I modelli ibridi plug-in di Classe E mirano a un importante target delle confortevoli vetture Mercedes-Benz del segmento superiore. Si tratta di automobilisti abituati a percorrere molti chilometri, che desiderano il comfort nei lunghi viaggi e che, occasionalmente, vogliono anche poter sfruttare il carico rimorchiabile elevato (2.100 kg), oltre che guidare a zero emissioni nei centri urbani.

Il modello E 300 de, con il suo scatto da 0 a 100 km/h in 5,9 secondi, si rivela un diesel sorprendentemente dinamico. Da notare in particolare l'autonomia, soprattutto in abbinamento al serbatoio da 60 litri disponibile a richiesta che permette di percorrere oltre 1.000 chilometri tra un rifornimento e l'altro. Il motore elettrico nel modulo ibrido del cambio a nove marce 9G-TRONIC offre un EQ Power di 90 kW e mette a disposizione una coppia di 440 Nm da fermo. Quando il quattro cilindri e il motore elettrico funzionano insieme, il cambio trasmette all'asse posteriore fino a 700 Nm, limitati elettronicamente.

Qui di seguito sono riportati i dati principali.

¹ I valori indicati sono i "valori di CO₂ NEDC misurati" ai sensi dell'art. 2 n. 1 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi dati. L'autonomia e il consumo di corrente sono stati rilevati sulla base del Regolamento 692/2008/CE. Come base di calcolo in conformità alla legge tedesca sulla mobilità elettrica (EmoG) viene utilizzato un altro valore. Come base di calcolo della tassa di circolazione dei veicoli può essere utilizzato un valore superiore.

I dati in sintesi

	E 300 de Berlina
Numero/disposizione cilindri	4/in linea
Cilindrata (cm ³)	1.950
Potenza nominale motore diesel (kW/CV a giri/min)	143/194 a 3.800
Coppia nominale motore diesel (Nm a giri/min)	400 a 1.600-2.800
Potenza nominale motore elettrico (kW)	90
Coppia nominale motore elettrico (Nm)	440
Potenza complessiva (kW/CV)	225/306
Coppia complessiva (Nm)	700
Accelerazione 0-100 km/h (s)	5,9
Velocità massima (km/h) ¹	250
Velocità massima motore elettr. (km/h)	oltre 130
Consumo ponderato (l/100 km) ²	1,5
Emissioni di CO ₂ ponderate (g/km) ²	41
Capacità complessiva della batteria (kWh)	13,5
Consumo di corrente ponderato (kWh/100 km) ²	17,5
Autonomia a trazione elettrica NEDC (km)	54
Autonomia a trazione elettrica WLTP (km) ³	43-47
Prezzo a partire da (euro) ⁴	55.638,45

¹ limitata elettronicamente

² I valori indicati sono i "valori di CO₂ NEDC" determinati ai sensi dell'articolo 2 n. 1 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi valori. L'autonomia e il consumo di corrente sono stati rilevati sulla base del Regolamento 692/2008/CE. Come base di calcolo in conformità alla legge tedesca sulla mobilità elettrica (EmoG) viene utilizzato un altro valore. Come base di calcolo della tassa di circolazione dei veicoli può essere utilizzato un valore superiore.

³ AER combined. All-electrical range: autonoma puramente elettrica con batteria totalmente carica, fino al primo intervento del motore a combustione interna.

⁴ Prezzi consigliati non vincolanti per la Germania, inclusa IVA al 19%.

Classe S in versione ibrida

Ancora una volta è Classe S ad aprire la strada: il primo modello nel quale debuttano tutti i componenti ibridi plug-in dell'attuale terza generazione è una S 560 e (consumo di carburante ponderato: 2,6-2,5 l/100 km, emissioni di CO₂ ponderate: 59-57 g/km, consumo di corrente ponderato: 20,3-20,0 kWh/100 km)¹. I componenti più evoluti e le nuove funzioni preventive della gestione intelligente della trazione assicurano prestazioni elettriche migliori e, anche grazie ai tempi di ricarica più brevi, un maggior comfort. La berlina Premium vanta un'autonomia di circa 50 chilometri con la sola trazione elettrica grazie all'efficiente cambio a doppia frizione ibrido plug-in 9G-TRONIC e alla batteria agli ioni di litio. La trazione ibrida della S 560 e abbina i 270 kW (367 CV) del V6 a ciclo Otto a 90 kW di EQ Power per una potenza di sistema massima di 350 kW.

Da decenni, Classe S incarna come nessun'altra serie di modelli l'ideale automobilistico del marchio Mercedes-Benz. Con innovativi sistemi di sicurezza e assistenza alla guida, Classe S è al tempo stesso un precursore sulla strada della guida senza conducente. Tra le sue principali caratteristiche spiccano:

- perfetta atmosfera di benessere
- disponibile a passo lungo
- lussuosa postazione di lavoro nel vano posteriore
- comfort di marcia superiore grazie a un assetto innovativo
- sicurezza esemplare
- performance ecocompatibili grazie all'efficienza dei consumi e a un'eccellente aerodinamica.

Senza contare l'inclinazione naturale di Classe S: offrire in anteprima innovazioni tecnologiche che ancora nessun'altra auto possiede. La prima generazione di ibridi Mercedes-Benz risale alla S 400 Hybrid, una Classe S lanciata già nel 2009, allora equipaggiata con un motore elettrico da 15 kW montato direttamente sul motore a combustione interna senza frizione di innesto del motore. Il motore elettrico poteva così recuperare energia in frenata ed erogare un "boost" elettrico in accelerazione, ma non era sufficiente per l'avanzamento della vettura. Con la seconda generazione, il motore elettrico è già posizionato all'ingresso del cambio e può funzionare indipendentemente dal motore a combustione interna (benzina o diesel). Il primo sistema ibrido plug-in Mercedes-Benz fa il suo ingresso nel 2014 con la S 500 Plug-In Hybrid.

La trazione ibrida della S 560 e abbina i 270 kW (367 CV) del V6 a ciclo Otto a 90 kW di potenza elettrica. Ma soprattutto è in grado di percorrere, a seconda dell'equipaggiamento, circa 50 chilometri con la sola trazione elettrica grazie alla capacità di accumulo nettamente più elevata della batteria agli ioni di litio. Il sistema di batterie ad alta efficienza è prodotto per la prima volta per Classe S da Deutsche ACCUMOTIVE, società affiliata Daimler al 100%. Il convertitore CC/CC, precedentemente alloggiato nel bagagliaio, ora è integrato nella scatola dell'elettronica di potenza. Nonostante il contenuto di energia aumentato del 50% circa, la nuova batteria vanta dimensioni più compatte rispetto a quella precedente.

Qui di seguito sono riportati i dati principali.

¹ I valori indicati sono i "valori di CO₂ NEDC misurati" ai sensi dell'art. 2 n. 1 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi dati. L'autonomia e il consumo di corrente sono stati rilevati sulla base del Regolamento 692/2008/CE. Come base di calcolo in conformità alla legge tedesca sulla mobilità elettrica (EomG) viene utilizzato un altro valore. Come base di calcolo della tassa di circolazione dei veicoli può essere utilizzato un valore superiore.

I dati in sintesi

	S 560 e
Numero/disposizione cilindri	6/V
Cilindrata (cm ³)	2.996
Potenza nominale motore a ciclo Otto (kW/CV a giri/min)	270/367 a 5.500-6.000
Coppia nominale motore a ciclo Otto (Nm a giri/min)	500 a 1.800-4.500
Potenza nominale motore elettrico (kW)	90
Coppia nominale motore elettrico (Nm)	440
Potenza complessiva (kW/CV)	350/476
Coppia complessiva (Nm)	700
Accelerazione 0-100 km/h (s)	5,0
Velocità massima (km/h) ¹	250
Velocità massima motore elettr. (km/h)	oltre 130
Consumo ponderato (l/100 km) ²	2,6-2,5
Emissioni di CO ₂ ponderate (g/km) ²	59-57
Capacità complessiva della batteria (kWh)	13,5
Consumo di corrente ponderato (kWh/100 km) ²	20,3-20,0
Autonomia a trazione elettrica NEDC (km)	48- 50
Autonomia a trazione elettrica WLTP (km) ³	40-43
Prezzo (Berlina a passo lungo) a partire da (euro) ⁴	118.137,25

¹ limitata elettronicamente

² I valori indicati sono i "valori di CO₂ NEDC" determinati ai sensi dell'articolo 2 n. 1 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi valori. L'autonomia e il consumo di corrente sono stati rilevati sulla base del Regolamento 692/2008/CE. Come base di calcolo in conformità alla legge tedesca sulla mobilità elettrica (EmoG) viene utilizzato un altro valore. Come base di calcolo della tassa di circolazione dei veicoli può essere utilizzato un valore superiore.

³ AER combined. All-electrical range: autonoma puramente elettrica con batteria totalmente carica, fino al primo intervento del motore a combustione interna.

⁴ Prezzi consigliati non vincolanti per la Germania, inclusa IVA al 19%.

Libertà nella sua forma più ampia

Mercedes-Benz GLC è a suo agio su qualsiasi terreno. Questo SUV di medie dimensioni coniuga funzionalità e agilità a un design moderno. Con il suo abitacolo generoso, il modello offre livelli elevati di comfort e funzionalità. Grazie a queste molteplici doti, GLC attrae i clienti che desiderano guidare un SUV Premium con un'estrema versatilità di utilizzo. Per il nuovo model year, GLC si presenta con un design ancora più incisivo, l'intuitivo sistema di Infotainment MBUX (Mercedes-Benz User Experience) e sistemi di assistenza alla guida moderni. Con il nuovo GLC 300 e 4MATIC (consumo di carburante ponderato: 2,5-2,2 l/100 km, emissioni di CO₂ ponderate: 57-51 g/km, consumo di corrente ponderato: 17,8-16,5 kWh/100 km)¹ i clienti devono sopportare solo lievi rinunce in termini di capacità di carico. Trattandosi di un SUV a trazione integrale, anche GLC 300 e 4MATIC è perfetto per l'esercizio con rimorchio; il carico rimorchiabile equivale a 2.000 kg (frenato).

Il design degli esterni è caratterizzato da un look decisamente sportivo. Superfici modellate e dettagli incisivi come gli elementi cromati, ora presenti di serie dal frontale fino alla coda, e la mascherina del radiatore pronunciata conferiscono alla vettura il suo carattere da fuoristrada. GLC ora è dotato di fari a LED High Performance di serie, dal profilo nettamente ridisegnato che ne riduce e assottiglia le dimensioni. Di conseguenza la forma a fiaccola delle luci di marcia diurne risulta accentuata e la firma luminosa caratteristica del marchio appare ancora più riconoscibile. A richiesta sono disponibili i fari MULTIBEAM LED. Anche le luci posteriori interamente a LED di nuova concezione sono di serie.

GLC è stato progettato fin dall'inizio in modo da poter integrare una batteria con il minimo ingombro possibile. A ciò contribuiscono l'asse posteriore ribassato e la scocca predisposta per l'integrazione della batteria. Il risultato è un bagagliaio piatto e ampio, che con i suoi 395-1.445 litri si rivela solo un po' più piccolo rispetto agli altri GLC.

Qui di seguito sono riportati i dati principali.

¹ I dati relativi al consumo di carburante, al consumo di corrente, all'autonomia e alle emissioni di CO₂ sono provvisori; essi sono stati rilevati dal Servizio tecnico per la procedura di certificazione conforme al test WLTP e sono stati correlati ai valori NEDC. L'omologazione del tipo CE e il certificato di conformità con valori ufficiali non sono ancora disponibili. Sono possibili differenze tra questi dati e quelli ufficiali.

I dati in sintesi¹

	GLC 300 e 4MATIC
Numero/disposizione cilindri	4/in linea
Cilindrata (cm ³)	1.991
Potenza nominale motore a ciclo Otto (kW/CV a giri/min)	155/211 a 5.500
Coppia nominale motore a ciclo Otto (Nm a giri/min)	350 a 1.200-4.000
Potenza nominale motore elettrico (kW)	90
Coppia nominale motore elettrico (Nm)	440
Potenza complessiva (kW/CV)	235/320
Coppia complessiva (Nm)	700
Accelerazione 0-100 km/h (s)	5,7
Velocità massima (km/h) ²	230
Velocità massima motore elettr. (km/h)	oltre 130
Consumo ponderato (l/100 km)	2,5-2,2
Emissioni di CO ₂ ponderate (g/km)	57-51
Capacità complessiva della batteria (kWh)	13,5
Consumo di corrente ponderato (kWh/100 km)	17,8-16,5
Autonomia a trazione elettrica NEDC (km)	46-49
Autonomia a trazione elettrica WLTP (km) ³	39-43

¹ I dati relativi al consumo di carburante, al consumo di corrente, all'autonomia e alle emissioni di CO₂ sono provvisori; essi sono stati rilevati dal Servizio tecnico per la procedura di certificazione conforme al test WLTP e sono stati correlati ai valori NEDC. L'omologazione del tipo CE e il certificato di conformità con valori ufficiali non sono ancora disponibili. Sono possibili differenze tra questi dati e quelli ufficiali.

² limitata elettronicamente

³ AER combined. All-electrical range: autonoma puramente elettrica con batteria totalmente carica, fino al primo intervento del motore a combustione interna.

Un altro passo avanti sulla strada dell'autonomia

Lusso in chiave moderna su strada e nel fuoristrada: è questo ciò che comunica il design del nuovo GLE, grazie a proporzioni con passo lungo, sbalzi corti e grandi ruote a filo con il bordo della carrozzeria. Anche il modello ibrido plug-in Mercedes-Benz GLE 350 de 4MATIC (consumo di carburante ponderato 1,1 l/100 km, emissioni di CO₂ ponderate 29 g/km, consumo di corrente ponderato 25,4 kWh/100 km)¹ possiede una trazione integrale completamente variabile (Torque on Demand). Ciò rende GLE ancora più agile e sicuro su strada. Ma la vera e propria particolarità di questo grande SUV è la sua autonomia in modalità elettrica: grazie a una batteria con una capacità di 31,2 kWh riesce a percorrere, con uno stile di guida adeguato, più di 100 chilometri (a norma NEDC). Anche il suo motore diesel a quattro cilindri di nuovissima concezione vanta un'efficienza elevata.

L'autonomia nettamente superiore di GLE 350 de 4MATIC apre la strada a un'esperienza di guida in modalità elettrica ancora più appassionante. Una speciale conformazione della scocca sulla coda del veicolo e alcune modifiche all'asse posteriore hanno permesso di ricavare spazio sufficiente per una batteria di grandi dimensioni. Il bagagliaio non presenta dislivelli e offre una capacità di carico comunque generosa, fino ad un massimo di 1.915 litri. Ad aumentare la frequenza dei tragitti in modalità elettrica concorre non solo la notevole autonomia, ma anche la possibilità di ricaricare rapidamente la batteria durante i viaggi. A tale scopo il SUV dispone di una presa COMBO compatibile per la corrente alternata (CA) e la corrente continua (CC), collocata sulla fiancata sinistra, simmetricamente allo sportello del serbatoio sul lato destro del veicolo. Alle apposite stazioni di ricarica CC è possibile caricare la batteria in 20 minuti circa (SoC/livello di carica 10-80%) o 30 minuti (SoC 10-100%).

In qualità di maggiore esponente della famiglia EQ Power, questo modello si avvale delle tecnologie più avanzate. Ciò significa che possiede anche elevate potenzialità di recupero di energia attraverso tutte e quattro le ruote, con una conseguente coppia massima di recupero di 1.800 Nm. In questa modalità è possibile controllare la maggior parte delle situazioni di marcia solo premendo il pedale dell'acceleratore. Un altro valore record è rappresentato dal carico rimorchiabile che può arrivare fino a 3.500 kg. Il sistema di assistenza per manovra con rimorchio risulta utile soprattutto per chi non ha esperienza alla guida di veicoli con rimorchio. Il sistema regola l'angolo di sterzata della vettura motrice in modo automatico. I dati più importanti:

- autonomia in modalità elettrica di 106 km (NEDC)
- potenza elettrica di 100 kW
- potenza del sistema 235 kW/320 CV
- coppia complessiva di 700 Nm
- velocità massima fino a 160 km/h (modalità elettrica) / 210 km/h (complessiva)
- accelerazione 0-100 km/h in 6,8 secondi.

Altre caratteristiche principali di GLE 350 de 4MATIC

- L'autonomia di oltre 100 km (NEDC) stabilisce nuovi parametri di riferimento per i veicoli ibridi plug-in
- GLE è caratterizzato da una grande silenziosità. Attualmente fissa parametri di riferimento nel suo segmento per comfort acustico e assenza di vibrazioni. E questi valori possono migliorare ancora nella guida in modalità elettrica.

¹ I valori indicati sono i "valori di CO₂ NEDC" determinati ai sensi dell'articolo 2 n. 1 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi valori. L'autonomia e il consumo di corrente sono stati rilevati sulla base del Regolamento 692/2008/CE. Come base di calcolo in conformità alla legge tedesca sulla mobilità elettrica (EmoG) viene utilizzato un altro valore. Come base di calcolo della tassa di circolazione dei veicoli può essere utilizzato un valore superiore.

- Il passo lungo quasi tre metri (2.995 mm) si rivela particolarmente vantaggioso per i passeggeri posteriori, a cui offre abbondante spazio per le gambe. Nel vano posteriore il nuovo GLE riserva un'altra sorpresa inedita nel mercato dei SUV: per la prima volta la seconda fila di sedili è regolabile in modo completamente elettrico.
- Con il nuovo GLE ha debuttato l'ultimissima generazione di sistemi di assistenza alla guida di Mercedes-Benz. Il livello di sicurezza attiva risulta ulteriormente incrementato, non solo rispetto al modello precedente. Alcune funzioni di "Intelligent Drive", come il sistema di assistenza in coda attivo, sono uniche persino al di fuori del segmento dei SUV.
- Con valori di C_x a partire da 0,29, il nuovo GLE vanta la resistenza aerodinamica più bassa di tutti i SUV sul mercato, il che a sua volta contribuisce ad una maggiore autonomia.

I dati in sintesi

	GLE 350 de 4MATIC
Numero/disposizione cilindri	4/in linea
Cilindrata (cm ³)	1.950
Potenza nominale motore diesel (kW/CV a giri/min)	143/194 a 3.800
Coppia nominale motore diesel (Nm a giri/min)	400 a 1.600-2.800
Potenza nominale motore elettrico (kW)	100
Coppia nominale motore elettrico (Nm)	440
Potenza complessiva (kW/CV)	235/320
Coppia complessiva (Nm)	700
Accelerazione 0-100 km/h (s)	6,8
Velocità massima (km/h) ¹	210
Velocità massima motore elettr. (km/h)	fino a 160
Consumo ponderato (l/100 km) ²	1,1
Emissioni di CO ₂ ponderate (g/km) ²	29
Capacità complessiva della batteria (kWh)	31,2
Consumo di corrente ponderato (kWh/100 km) ²	25,4
Autonomia a trazione elettrica NEDC (km)	106
Autonomia a trazione elettrica WLTP (km) ³	90-99

¹ limitata elettronicamente

² I valori indicati sono i "valori di CO₂ NEDC" determinati ai sensi dell'articolo 2 n. 1 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153. I valori relativi al consumo di carburante sono stati calcolati sulla base di questi valori. L'autonomia e il consumo di corrente sono stati rilevati sulla base del Regolamento 692/2008/CE. Come base di calcolo in conformità alla legge tedesca sulla mobilità elettrica (EmoG) viene utilizzato un altro valore. Come base di calcolo della tassa di circolazione dei veicoli può essere utilizzato un valore superiore.

³ AER combined. All-electrical range: autonoma puramente elettrica con batteria totalmente carica, fino al primo intervento del motore a combustione interna.

Un ibrido speciale con celle a combustibile

Mercedes-Benz GLC F-CELL (consumo di idrogeno ponderato: 0,91 kg/100 km, emissioni di CO₂ ponderate: 0 g/km, consumo di corrente ponderato: 18 kWh/100 km) è un modello ibrido plug-in molto speciale, perché abbina per la prima volta l'innovativa tecnologia delle celle a combustibile con la batteria, e "si alimenta", oltre che di corrente, anche di idrogeno puro. L'interazione intelligente tra batteria e celle a combustibile, l'autonomia elevata e i tempi di rifornimento brevi rendono GLC F-CELL perfetto per compiere tutti i giorni tragitti brevi e lunghi con la sola trazione elettrica. Con una scorta di 4,4 kg di idrogeno, il SUV è in grado di produrre energia sufficiente per un'autonomia di oltre 400 km¹ in modalità ibrida nel ciclo NEDC. Solo la grande batteria agli ioni di litio assicura circa 50 km di autonomia nel ciclo NEDC. La potenza di 160 kW garantisce allo stesso tempo dinamismo e piacere di guida a emissioni locali zero.

Con GLC F-CELL, Mercedes-Benz ha compiuto un passo molto importante nello sviluppo della tecnologia delle celle a combustibile. Questo perché il sistema delle celle a combustibile, completamente nuovo, è talmente compatto da poter essere alloggiato per la prima volta nel vano motore ed è montato sui normali punti di aggancio come un motore convenzionale. Inoltre, rispetto al modello precedente, è stato ridotto del 90% l'impiego del platino nella cella a combustibile. In questo modo si risparmiano risorse e si riducono i costi di sistema, senza rinunciare alle prestazioni. Due serbatoi rivestiti in fibra di carbonio e montati nel pianale del veicolo hanno una capienza di 4,4 kg di idrogeno. Grazie alla tecnologia dei serbatoi da 700 bar, standardizzata in tutto il mondo, l'idrogeno viene pompato in soli tre minuti, praticamente alla normale velocità di rifornimento di un'auto con motore a combustione interna. Con un consumo di idrogeno pari a circa 1 kg/100 km, GLC F-CELL riesce a percorrere più di 400 chilometri con alimentazione a idrogeno nella modalità NEDC, a cui in quella ibrida si aggiungono altri 50 km circa con la batteria totalmente carica.

La batteria agli ioni di litio ha una capacità lorda di 13,5 kWh e serve anche come fonte di energia per il motore elettrico. Attraverso la tecnologia plug-in è possibile caricare comodamente la vettura collegando il caricatore da 7,4 kW a una presa di corrente domestica, a una wallbox o a una stazione di ricarica pubblica. Come il motore di propulsione – un motore asincrono con una potenza di 160 kW (217 CV) e una coppia di 375 Nm – anche il potente accumulatore compatto trova posto nella coda del SUV.

Perfetta sintonia: strategia di funzionamento con una varietà unica di combinazioni

L'innovativa trazione plug-in a celle a combustibile somma i vantaggi di entrambe le tecnologie a zero emissioni e, grazie all'intelligente strategia di funzionamento, adegua sempre in modo ottimale l'utilizzo delle due fonti di energia alla situazione che si presenta di volta in volta, influenzata anche dal programma di marcia selezionato ECO, COMFORT o SPORT.

GLC F-CELL offre tre modalità di esercizio:

HYBRID: la potenza viene ricavata da entrambe le fonti di energia. È la batteria che copre i picchi di potenza, mentre la cella a combustibile opera a range di rendimento ottimali.

F-CELL: il livello di carica della batteria ad alto voltaggio viene mantenuto costante grazie all'energia della cella a combustibile. Viene utilizzato soltanto l'idrogeno. Questa modalità è ideale per i viaggi lunghi a velocità costante.

¹ I dati sul consumo di idrogeno, sul consumo di corrente e sulle emissioni di CO₂ sono stati rilevati secondo la procedura di misurazione prescritta ai sensi del Regolamento (UE) n. 692/2008.

BATTERY: GLC F-CELL viene alimentato dalla batteria ad alto voltaggio e viaggia, così, in modalità esclusivamente elettrica a batteria. Il sistema delle celle a combustibile non è attivo. Questa è la modalità ideale per coprire brevi tragitti.

CHARGE: la carica della batteria ad alto voltaggio è prioritaria, ad esempio per raggiungere l'autonomia complessiva massima prima di fare rifornimento di idrogeno, o per creare riserve di potenza.

In tutte le modalità il sistema è dotato di una funzione di recupero che permette di recuperare l'energia in frenata e in rilascio e di immagazzinarla nell'accumulatore.

Per la batteria e per tutti i componenti che contengono idrogeno valgono norme di sicurezza particolarmente rigide e specifiche di Mercedes. Oltre alla protezione in caso di impatto, per tutti i veicoli Mercedes-Benz vengono effettuati sistematicamente ulteriori test più severi sui componenti. I componenti della trazione e i serbatoi di idrogeno del GLC F-CELL sono alloggiati in modo compatto e protetto nel vano motore e nel sottoscocca.

La consapevolezza di avere il DNA di una vera Mercedes

Nonostante il concetto di trazione fuori dal comune, le doti di praticità e il comfort di GLC F-CELL sono quelli che ci si aspetta da ogni Mercedes-Benz. Persino il bagagliaio rimane invariato, se non per un leggero gradino, e i sedili posteriori sono appena rialzati per fare spazio ai serbatoi di idrogeno. Il comfort climatico del GLC F-CELL è allo stesso livello dei modelli convenzionali, la preclimatizzazione dell'abitacolo con la corrente di ricarica fornita dalla rete è un modo intelligente per non sprecare l'autonomia. Alle temperature più basse viene sfruttato efficientemente il calore residuo delle celle a combustibile, ottimizzando così il bilancio energetico della vettura.

Grazie ai servizi Mercedes me è possibile interrogare a distanza varie informazioni sullo stato della vettura: livello del serbatoio di idrogeno, livello di carica della batteria e autonomia momentanei, chilometri percorsi, tempo di percorrenza e consumo dall'ultimo avviamento, e poi gli stessi dati dall'ultimo reset del chilometraggio parziale.

Distribuzione mirata nelle metropoli già attrezzate

Dalla fine di ottobre 2018 i primi esemplari vengono consegnati ad alcuni clienti selezionati in Germania. Si punta soprattutto alle metropoli che oggi sono già relativamente ben servite da stazioni di rifornimento di idrogeno: Berlino, Amburgo, Francoforte, Stoccarda, Monaco, Colonia e Düsseldorf. GLC F-CELL, che vanta già di serie di un equipaggiamento di tutto rispetto, è disponibile nell'ambito di un modello di noleggio full-service che comprende ad esempio tutta la manutenzione, possibili riparazioni e un pacchetto garanzia completo per tutta la durata del noleggio. Inoltre è previsto un lancio in Giappone.

Qui di seguito sono riportati i dati principali.

I dati in sintesi

	GLC F-CELL¹
Potenza nominale motore elettrico (kW)	160
Coppia nominale motore elettrico (Nm)	375
Cella a combustibile	PEM
Pieno del serbatoio di H ₂ (kg) (utilizzabili con SAE J2601, 2014 o più recente)	4,4
Accelerazione 0-100 km/h (s)	9,0
Velocità massima (km/h) ¹	160
Emissioni di CO ₂ ponderate (g/km) ²	0
Capacità complessiva della batteria (kWh)	13,5
Consumo di corrente ponderato (kWh/100 km) ²	18,0
Consumo di idrogeno ponderato in modalità ibrida (kg/100 km) ²	0,91
Autonomia a trazione elettrica NEDC (km) ²	427 (H2) 51 (batteria)
Autonomia a trazione elettrica WLTP (km)	336 (H2) 41 (batteria)

¹ limitata elettronicamente

² I dati sul consumo di idrogeno, sul consumo di corrente e sulle emissioni di CO₂ sono stati rilevati secondo la procedura di misurazione prescritta ai sensi del Regolamento (UE) n. 692/2008.

Ricarica facilitata

Ricaricare la vettura alla rete elettrica di casa, ad esempio servendosi di una Mercedes-Benz Wallbox, è comodo e semplice, ma lo è anche quando si è in viaggio. Grazie a Mercedes me Charge, a richiesta, i clienti che acquistano un veicolo ibrido plug-in Mercedes-Benz possono accedere a una delle reti di ricarica più estese al mondo. Trovare le stazioni di ricarica e pagare il rifornimento è un gioco da ragazzi. In più il sistema di Infotainment MBUX (Mercedes-Benz User Experience) aiuta il guidatore a cercare le colonnine di ricarica. La capacità del sistema MBUX di comprendere il linguaggio naturale permette di avviare la ricerca pronunciando, ad esempio, la frase «Hey Mercedes, trova le colonnine di ricarica nelle vicinanze».

L'attrattività dei veicoli elettrici è strettamente legata alla disponibilità delle infrastrutture di ricarica necessarie. A casa con la wallbox, presso i centri commerciali, al lavoro o in autostrada, le possibilità di ricaricare la batteria di un veicolo elettrico sono molteplici.

Tuttavia, gran parte delle ricariche si effettua a casa. Una wallbox non è soltanto pratica, ma è anche nettamente più veloce di una normale presa domestica, perché consente una ricarica fino a 22 kW. I modelli ibridi plug-in Mercedes-Benz di terza generazione, ad esempio, supportano fino a 7,4 kW di potenza di ricarica, perciò ricaricare questi veicoli con una wallbox è quattro volte più veloce rispetto alla ricarica con la presa domestica.

Mercedes me Charge facilita la ricarica in viaggio

Grazie a Mercedes me Charge, a richiesta, chi guida un modello ibrido plug-in con il sistema di Infotainment di ultima generazione MBUX (Mercedes-Benz User Experience) può accedere a una delle reti di ricarica più estese al mondo, con oltre 300 gestori diversi di stazioni di ricarica pubbliche solo in Europa (presenti in città, parcheggi, autostrade, centri commerciali ecc.). Grazie alla navigazione, i clienti Mercedes-Benz sono in grado di trovare facilmente queste stazioni e di rifornirsi alle colonnine di ricarica sia tramite la carta Mercedes me Charge, sia con l'App Mercedes me o direttamente dall'auto. Non è necessario stipulare contratti diversi: dopo aver impostato la prima volta il metodo di pagamento e aver eseguito una semplice procedura di autenticazione, i clienti usufruiscono di una funzione di pagamento integrata con sistema di calcolo che addebita automaticamente ogni ricarica. Le singole ricariche vengono raggruppate mensilmente in un'unica fattura.

Intelligenza elettrica

Nuova Mercedes-Benz EQC (consumo di corrente ponderato: 20,8 - 19,7 kWh/100 km, emissioni di CO₂ ponderate: 0 g/km)¹ è la prima Mercedes-Benz del brand di prodotti e tecnologie EQ. Incarnando sistematicamente l'approccio della "Human centered Innovation", offre ai Clienti una soluzione di mobilità elettrica semplice, affidabile e confortevole. La vettura sa fondere il know-how maturato in oltre 130 anni di esperienza nella costruzione di automobili con le esigenze di mobilità del futuro ed è simbolo tangibile dell'intelligenza elettronica.

Per poter sfruttare i vantaggi della trazione elettrica a zero emissioni locali, i progettisti della prima Mercedes-Benz nata sotto il brand di prodotti e tecnologie EQ hanno optato per un sistema di trazione completamente nuovo, dotato di un sistema di gestione intelligente. Sia le catene cinematiche elettriche sia la batteria sono state sviluppate su misura per Mercedes-Benz EQC. Assicurano la propulsione un motore elettrico asincrono sull'asse anteriore e uno sull'asse posteriore. Insieme, i due motori asincroni erogano una potenza massima di 300 kW e una coppia massima di 760 Nm. Ogni motore elettrico forma con il cambio a rapporto fisso con differenziale, l'impianto di raffreddamento e l'elettronica di potenza un'unità molto compatta e altamente integrata.

Il cuore di Mercedes-Benz EQC è la batteria agli ioni di litio alloggiata nel pianale. Con un contenuto di energia di 80 kWh (NEDC) e una sofisticata strategia di funzionamento, la batteria garantisce alla vettura un'autonomia in modalità elettrica di 445 - 471 km (NEDC).

Guida spensierata anche sul lungo periodo

Mercedes-Benz EQC offre una serie di utili servizi opzionali per la mobilità elettrica che mettono al riparo da brutte sorprese sul lungo periodo. Si tratta dei pacchetti assistenza e manutenzione a richiesta, che comprendono "Servizio manutenzione", "Servizio di recupero e riconsegna", "Estensione della garanzia sul veicolo" e "Pacchetto componenti soggetti a usura" e vengono proposti già all'acquisto della vettura.²

In concomitanza con il debutto di Mercedes-Benz EQC presso i concessionari sarà inoltre offerto in Germania un "Pacchetto mobilità Holiday", che permette al Cliente di usufruire di una Mercedes-Benz a noleggio con motore a combustione interna quando, ad esempio, desidera andare in vacanza con la propria auto in regioni che non dispongono ancora di una rete adeguata di stazioni di ricarica.³

EQC è dotata, di serie, di un caricabatteria raffreddato ad acqua con una potenza di 7,4 kW ed è quindi compatibile con la corrente alternata di casa e delle stazioni di ricarica pubbliche. Rispetto a una presa di corrente di rete, la ricarica con una Mercedes-Benz Wallbox è fino a tre volte più veloce. Ed è ancora più veloce con la ricarica a corrente continua (di serie per EQC), ad esempio via CCS (Combined Charging Systems) in Europa e negli Stati Uniti, come pure via CHAdeMO in Giappone o GB/T in Cina. A seconda del SoC (Status of Charge; in italiano: livello di carica), EQC si ricarica a una delle relative stazioni di ricarica con una potenza massima di 110 kW. Occorrono quindi circa 40 minuti per portare il livello di carica dal 10 all'80%.

¹ Il consumo di corrente e l'autonomia sono stati rilevati sulla base del Regolamento 692/2008/CE e dipendono dalla configurazione dell'auto.

² L'offerta è valida per la Germania e i mercati europei e può differire negli altri Paesi.

³ Per gli altri Paesi europei sono allo studio soluzioni di mobilità specifiche per i Clienti EQC che saranno rese note prossimamente.

I dati in sintesi

	EQC 400 4MATIC
Potenza nominale motori elettrici (kW)	300
Coppia nominale motore elettrico (Nm)	760
Accelerazione 0-100 km/h (s)	5,1
Velocità massima (km/h) ¹	180
Emissioni di CO ₂ ponderate (g/km)	0
Capacità complessiva della batteria (kWh)	80
Consumo di corrente ponderato (kWh/100 km)	20,8-19,7
Autonomia a trazione elettrica NEDC (km)	445-471
Autonomia a trazione elettrica WLTP (km)	
Tempo di ricarica ² alla wallbox o a una stazione di ricarica pubblica (ricarica CA) (h).	11
Tempo di ricarica ³ a una stazione di ricarica rapida (ricarica CC) (min)	circa 40
Prezzo a partire da (euro) ⁴	71.281,00

¹ limitata elettronicamente

² I tempi indicati si riferiscono a una ricarica completa dal 10 al 100% a una wallbox o a una stazione di ricarica pubblica (connessione AC di almeno 7,4 kW, 16A per fase)

³ I tempi indicati si riferiscono a una ricarica completa dal 10 all'80% a una stazione di ricarica rapida DC con tensione di alimentazione di 400V e corrente minima di 300A.

⁴ Prezzi consigliati non vincolanti per la Germania, inclusa IVA al 19%.

Comfort elevato, alta flessibilità

Guida a emissioni zero locali e bassa rumorosità a fronte di un comfort elevato per i passeggeri: eVito Tourer (consumo di corrente ponderato: 24,2 - 20,2 kWh/100 km, emissioni di CO₂ ponderate: 0 g/km)¹ è perfetto per il trasporto di persone nei centri urbani. La capacità della batteria di 41 kWh assicura un'autonomia compresa fra 156 e 186 chilometri.² Dopo sei ore di ricarica è possibile avere a disposizione l'intera autonomia³. La trazione elettrica a batteria eroga una potenza di 85 kW e una coppia massima di 295 Nm.

L'alloggiamento della batteria nel sottoscocca del eVito Tourer consente di ottenere un abitacolo spazioso senza limitazioni con un totale di otto posti più il guidatore. Il Midsize-Van può essere ordinato in due versioni di passo. La versione di base dispone di una lunghezza complessiva di 5.140 millimetri, mentre quella extralunga arriva a 5.370 millimetri.

A seconda del numero di passeggeri e del livello di comfort desiderato, eVito Tourer offre una vasta gamma di soluzioni speciali e flessibili per un trasporto di persone ad alto livello. La predisposizione dei sedili nel vano passeggeri si può adattare alle esigenze individuali con numerose configurazioni. La massa totale a terra massima corrisponde a 3.200 chilogrammi.

La mobilità elettrica globale di Mercedes-Benz Vans

Con sistemi di trazione elettrica ad emissioni zero locali, Mercedes-Benz Vans porta avanti in modo sistematico l'elettificazione del suo portafoglio di prodotti. Si comincia con eVito Furgone, seguito da eVito Tourer. Nel corso dell'anno si aggiungerà anche eSprinter. Al Salone dell'Automobile di Ginevra 2019, con il Concept EQV, Mercedes-Benz Vans ha presentato inoltre il primo monovolume con trazione esclusivamente elettrica a batteria nel segmento Premium. Il veicolo offre fino a 400 km di autonomia senza limitazioni nell'utilizzo dell'abitacolo. Il modello di serie verrà presentato al pubblico in occasione del Salone IAA di Francoforte (sul Meno).

I dati in sintesi

	eVito Tourer
Potenza massima motore elettrico (kW)	85
Potenza continuativa motore elettrico (kW)	70
Coppia nominale motore elettrico (Nm)	295
Velocità massima (km/h)	120
Emissioni di CO ₂ ponderate (g/km) ¹	0
Capacità complessiva della batteria (kWh)	41
Consumo di corrente ponderato (kWh/100 km) ¹	24,2-20,2
Autonomia a trazione elettrica NEDC (km)	156-186
Tempo di ricarica ³ alla wallbox o a una stazione di ricarica pubblica (ricarica CA) (h).	6
Prezzo Tourer a partire da (euro) ⁴	54.394,90

¹ Il consumo di corrente e l'autonomia sono stati rilevati sulla base del Regolamento 692/2008/CE e dipendono dalla configurazione del veicolo (in particolare dalla selezione della limitazione della velocità massima). L'effettiva autonomia dipende inoltre dallo stile di guida individuale, dalle condizioni stradali e del traffico, dalla temperatura esterna, dall'utilizzo del climatizzatore/riscaldamento, ecc. e pertanto può variare.

² La durata del processo di ricarica dipende dall'infrastruttura.

³ I tempi indicati si riferiscono a una ricarica completa da 0 a 100% a una wallbox o a una stazione di ricarica pubblica (connessione CA di almeno 7,4 kW, 16A per fase)

⁴ Prezzi consigliati non vincolanti per la Germania, inclusa IVA al 19%.

Debutto internazionale per il primo monovolume Premium a trazione elettrica

Al Salone di Ginevra tenutosi a marzo 2019, Mercedes-Benz Vans ha presentato il Concept EQV ancora sotto forma di studio di design. Adesso sta per debuttare la versione di serie con la denominazione Mercedes-Benz EQV (consumo di corrente ponderato: 27,0 kWh/100 km; emissioni di CO₂ ponderate: 0 g/km)¹. Come nuovo membro della famiglia Mercedes-Benz EQ, il primo monovolume Premium a trazione elettrica firmato Mercedes-Benz coniuga la mobilità ad emissioni zero con prestazioni convincenti, elevata funzionalità e design di alto livello estetico. Il debutto di Mercedes-Benz EQV di fronte al pubblico si celebrerà in occasione del Salone IAA di quest'anno (dal 12 al 22 settembre).

Tra le principali innovazioni tecniche del veicolo figurano un'autonomia di 405 chilometri¹ e la ricarica rapida della batteria ad alto voltaggio dal 10 all'80% in meno di un'ora. Inoltre Mercedes-Benz EQV offre il massimo comfort negli interni e una flessibilità senza paragoni. I clienti possono anche scegliere tra due versioni di passo.

«I monovolume Mercedes-Benz rispettano gli standard più severi in termini di funzionalità e versatilità. Anche l'EQV non scende a compromessi in questo ambito, offrendo prestazioni di marcia superiori, un look dinamico e all'avanguardia, comandi intuitivi e un abitacolo generoso: il tutto ad emissioni zero locali. In più presenta tutte le qualità tipiche del marchio e del segmento che i nostri clienti si aspettano, sia per un uso familiare che come veicolo navetta con atmosfera lounge», afferma Marcus Breitschwerdt, responsabile di Mercedes-Benz Vans.

EQV verrà integrato come veicolo di serie nel normale processo produttivo della fabbrica di Vitoria, nel nord della Spagna, dove si producono anche i modelli Classe V e Mercedes-Benz Vito. Questo consentirà una produzione flessibile e sinergica in diretta correlazione con la domanda della clientela.

Il massimo dei vantaggi grazie a una struttura intelligente

Sotto il dinamico frontale con presa di corrente integrata nel paraurti, sull'asse anteriore poggia la catena cinematica elettrica (eATS) di Mercedes-Benz EQV, con una massima potenza di 150 kW. Il motore elettrico, il cambio con rapporto di trasmissione fisso, il sistema di raffreddamento e l'elettronica di potenza costituiscono un'unità altamente integrata e compatta. L'energia proviene da una batteria agli ioni di litio alloggiata nel sottoscocca del veicolo. La sua collocazione ribassata al centro dell'auto ha inoltre effetti positivi sul comportamento di marcia di EQV. La velocità massima di 160 km/h garantisce un'andatura brillante anche fuori dal contesto urbano.

Mercedes-Benz EQV è dotato, di serie, di un caricabatteria raffreddato ad acqua con una potenza di 11 kW ed è quindi compatibile con la ricarica in corrente alternata (AC) sia a casa che alle stazioni di ricarica pubbliche. La batteria con una capacità utile di 90 kWh permette un'autonomia di 405 chilometri¹. Grazie all'alloggiamento della batteria nel sottoscocca, tutto lo spazio interno del veicolo resta pienamente disponibile, senza limitazioni nell'abitacolo. In tal modo questo monovolume completamente elettrico firmato Mercedes-Benz soddisfa i requisiti più severi in termini di funzionalità e versatilità, coprendo un'ampia gamma di possibilità di impiego.

Nel settore privato, ad esempio, le famiglie possono approfittare delle molteplici configurazioni dei sedili e della piacevole sensazione di viaggiare ad emissioni zero locali. Viceversa, ad esempio con sei sedili singoli, Mercedes-Benz EQV può trasformarsi in un veicolo navetta di rappresentanza che soddisfa tutte le esigenze del

¹ I dati sul consumo di corrente e sull'autonomia sono provvisori e sono stati rilevati dal Servizio Tecnico per l'iter di certificazione in conformità al Regolamento UN/ECE N° 101. L'omologazione del tipo CE e un certificato di conformità con valori ufficiali non sono ancora disponibili. Sono possibili differenze tra questi dati e quelli ufficiali.

trasporto di persone ad alto livello con un'esperienza di viaggio confortevole e particolarmente silenziosa. Grazie all'estrema flessibilità di montaggio di sedili singoli o panche, EQV diventa facilmente anche un veicolo a 7 o addirittura 8 posti.

MBUX a bordo di EQV: elettrico e intelligente

Il perfezionamento di MBUX specifico per EQ rappresenta una particolare novità. Nel menu principale del display multimediale da 10" ad alta risoluzione è integrata la piastrina EQ, il punto di accesso centrale agli indicatori e alle impostazioni specifiche di questi veicoli, come la corrente di ricarica, l'orario della partenza, il flusso di energia e l'istogramma dei consumi. Attraverso il display multimediale è possibile gestire anche la navigazione, le funzioni Mercedes me Charge e i programmi di marcia.

Tra i principali vantaggi di MBUX vi sono le azioni vocali intelligenti con comprensione del linguaggio naturale, che vengono attivate pronunciando "Hey Mercedes" (o, come alternativa in Germania, anche "Hallo Mercedes"). Le azioni vocali supportano molte funzioni di Infotainment (ad es. immissione della destinazione, telefonate, scelta di un brano musicale, possibilità di prendere appunti o lettura vocale, previsioni del tempo) e molte funzioni comfort (ad es. climatizzazione/luci). Il sistema MBUX, in abbinamento all'App Mercedes me, si rivela prezioso anche al di fuori del veicolo. Mentre è ancora sul divano di casa o in ufficio, infatti, il conducente di EQV può programmare la destinazione del suo viaggio, specificare l'orario di partenza e preriscaldare l'abitacolo alla temperatura desiderata.

Massima autonomia grazie al recupero intelligente dell'energia e diversi programmi di marcia

Mercedes-Benz EQV ricarica le batterie anche durante la marcia per sfruttare al massimo la propria autonomia teorica. In fase di rilascio o di frenata il movimento rotatorio meccanico viene trasformato in energia elettrica e utilizzato per caricare la batteria ad alto voltaggio (recupero di energia). Il recupero di energia dipende molto dal conducente, che può influire sul rendimento agendo sui paddle, le levette di innesto delle marce sul volante. Il paddle sinistro aumenta l'intensità del recupero di energia, il paddle destro la diminuisce. Al livello di recupero minimo, il veicolo avanza in fase di rilascio, mentre in quello massimo è possibile perfino guidare con un solo pedale. Infatti nella maggior parte delle situazioni basta la decelerazione del recupero di energia per non dover agire sul pedale del freno.

Nel livello di recupero D Auto si nota l'intelligenza di EQV: il sistema di assistenza ECO viene inserito automaticamente per aiutare il guidatore a sfruttare al massimo l'efficienza del sistema, collegando dati cartografici, riconoscimento dei segnali stradali e informazioni dei sistemi di assistenza di sicurezza intelligenti (radar e telecamera) per adeguare autonomamente il livello di recupero.

In abbinamento alla navigazione ottimizzata EQ, il controllo attivo dell'autonomia porta il conducente a destinazione anche se non si è fermato alla stazione di ricarica. In questo viene aiutato anche dal programma di marcia E+ che imposta i parametri del veicolo sulla massima autonomia.

Ecosistema di mobilità elettrica globale con numerose possibilità di ricarica

Il marchio tecnologico EQ comprende un ecosistema di mobilità elettrica globale di cui approfitta anche Mercedes-Benz EQV come nuovo membro della famiglia. Si tratta di un'offerta completa di servizi di consulenza e assistenza che spaziano dalle funzioni del veicolo, come la navigazione ottimizzata, alle infrastrutture di ricarica. Con il servizio Mercedes me Charge il Cliente ha accesso alla rete più capillare del mondo, che conta circa 300 000 stazioni di ricarica con oltre 300 gestori diversi di stazioni di ricariche pubbliche solo in Europa (in città, nei parcheggi, in autostrada, nei centri commerciali, ecc.). I clienti possono usufruire di una funzione di

pagamento integrata con un sistema semplice di calcolo degli addebiti. Mercedes me Charge permette anche di accedere alle stazioni di ricarica rapida della rete paneuropea di IONITY.

I tempi brevi di ricarica assicurano viaggi piacevoli, soprattutto in caso di tratte lunghe. Entro il 2020, IONITY costruirà e gestirà complessivamente circa 400 stazioni di ricarica rapida lungo le principali arterie di comunicazione europee. IONITY è una joint venture fondata nel novembre 2017 da BMW Group, Daimler AG, Ford Motor Company e Gruppo Volkswagen con Audi e Porsche.

Ancora più velocemente che con la presa di corrente di rete, EQV può essere ricaricata tramite la Mercedes-Benz Wallbox Home con una potenza di ricarica pari a 11 kW. In collaborazione con installatori nazionali autorizzati, Mercedes-Benz offre inoltre l'installazione semplice e rapida della Mercedes-Benz Wallbox e la sua consulenza professionale sul tema e-Mobility. La procedura risulta ancora più rapida con la ricarica in corrente continua (CC), che nel caso di EQV è offerta di serie tramite CCS (Combined Charging Systems). In Europa, EQV si ricarica a una delle relative stazioni di ricarica con una potenza massima di 110 kW. Occorrono quindi circa 45 minuti per portare il livello di carica (State of Charge) dal 10 all'80%.

Design con look originale EQ

Un elemento che accomuna tutti i veicoli EQ è il design con un look originale e all'avanguardia, caratterizzato dalla mascherina del radiatore Black Panel con lamelle cromate e dalla linea pulita della vista laterale, con cerchi in lega leggera nel design specifico EQ nel formato da 18 pollici che emanano dinamismo già a vettura ferma.

L'impronta estetica degli esterni è ripresa nell'abitacolo, dove tonalità calde come oro rosé si fondono con il look tecnologico, creando un'atmosfera accogliente. Il cuore dell'interazione tra essere umano e veicolo è rappresentato dall'intuitivo sistema Mercedes-Benz User Experience (MBUX), composto da un touchscreen da 10 pollici abbinato a un sistema di comando vocale ad apprendimento automatico e innovative funzioni di connettività.

Il colore oro rosé, simbolo di preziosità e di elettrificazione, gioca un ruolo fondamentale anche sulla plancia portastrumenti, integrando il look pelle della strumentazione in «midnight blue». Anche la configurazione dei comandi si presenta caratteristica. Nel sistema di Infotainment e nel Sound System, la tonalità oro rosé conferisce un tocco di eleganza e calore, mentre le bocchette di ventilazione sono incorniciate in «silver shadow». Le cuciture decorative in oro rosé lungo i sedili creano un piacevole contrasto.

Mercedes-Benz EQV: una nuova pietra miliare del marchio tecnologico EQ

Il marchio tecnologico EQ fondato nel 2016 da Mercedes-Benz rappresenta la logica evoluzione della mobilità elettrica. Il primo passo in questa direzione è stato compiuto con il Concept EQ. Al Salone IAA del 2017 è stata la volta del Concept EQA nel segmento delle compatte. A settembre 2018, con il SUV elettrico EQC (consumo di corrente ponderato: 20,8 – 19,7 kWh/100 km, emissioni di CO₂ ponderate: 0 g/km)² il marchio ha presentato il suo primo veicolo di serie (per maggiori dettagli si rimanda al penultimo capitolo di questa cartella stampa).

A marzo 2019, il Concept EQV ha mostrato al Salone di Ginevra un possibile ampliamento della gamma di modelli nel segmento dei monovolume Premium con un massimo di otto posti. La versione di serie attualmente presentata di Mercedes-Benz EQV rappresenta una nuova pietra miliare nell'evoluzione del marchio tecnologico EQ.

² Il consumo di corrente e l'autonomia sono stati rilevati sulla base del Regolamento 692/2008/CE. Il consumo di corrente e l'autonomia dipendono dalla configurazione dell'auto.

Dati tecnici¹

Emissioni di CO ₂ g/km	0 g/km
Consumo di corrente ponderato (kWh/100 km)	27,0
Autonomia (km)	405
Tempo di ricarica alla wallbox o a una stazione di ricarica pubblica (ricarica CA, 11 kW) (h).	<10
Tempo di ricarica a una stazione di ricarica rapida (ricarica CC, 110 kW) (min)	10-80 % SOC in <45
Trazione	Trazione anteriore
Potenza (kW/CV)	150 (204)
Coppia massima (Nm)	362
Velocità massima (km/h)	160
Batteria	agli ioni di litio
Contenuto in energia batteria (installata) (kWh)	100
Contenuto in energia batteria (utilizzabile) (kWh)	90
Lunghezza (mm)	5.140, 5.370
Passo (mm)	3.200, 3.430
Vano bagagli (a seconda di allestimento) (L)	1.030
Peso totale a terra (kg)	3.500

¹ I dati sul consumo di corrente e sull'autonomia sono provvisori e sono stati rilevati dal Servizio Tecnico per l'iter di certificazione in conformità al Regolamento UN/ECE N° 101. L'omologazione del tipo CE e un certificato di conformità con valori ufficiali non sono ancora disponibili. Sono possibili differenze tra questi dati e quelli ufficiali.