



MERCEDES-EQ

Informacja prasowa

5 września 2021 r.

Nowy Mercedes EQE - z dobrymi genami EQS-a

Zaledwie kilka miesięcy po premierze EQS-a marka Mercedes-EQ prezentuje kolejny model oparty na architekturze opracowanej specjalnie dla pojazdów elektrycznych – sportowo-biznesową limuzynę EQE. Oferuje ona wszystkie zasadnicze funkcje EQS-a, ale w nieco bardziej zwartej formie. Początkowo oferta obejmie dwa warianty: EQE 350 (zużycie energii WLTP: 15,7-19,3 kWh/100 km; emisja CO₂: 0 g/km) o mocy 215 kW (293 KM), a także inną wersję. Później pojawią się kolejne odmiany. Produkcja EQE będzie odbywać się w dwóch lokalizacjach globalnej sieci produkcyjnej Mercedes-Benz Cars: w niemieckiej fabryce Mercedesa w Bremie (na rynek globalny) oraz w zakładzie niemiecko-chińskiej spółki joint venture BBAC w Pekinie (na rynek lokalny). Nowy model będzie miał swoją światową premierę na wrześniowych targach IAA w Monachium, a jego globalne wprowadzenie zostanie rozłożone w czasie, ale nastąpi w okolicach połowy 2022 r.

Nowy EQE na pierwszy rzut oka: interesujące fakty i liczby

- W zależności od wyposażenia i konfiguracji zasięg WLTP może sięgać 660 km (dane wstępne).
- Moment obrotowy dostarczany do kół przez eATS (elektryczny układ napędowy) jest kontrolowany 10 000 razy na minutę i regulowany zgodnie z potrzebami. W czteronapędowych wersjach EQE – 4MATIC, które z czasem dołączą do oferty, pozwala to na znacznie szybszą reakcję niż w przypadku mechanicznego napędu na wszystkie koła.
- Na życzenie EQE jest dostępny ze skrotną tylną osią. Do wyboru są dwie wersje: z kątem skrętu tylnych kół do 4,5° i do 10°. W drugim przypadku średnica zawracania maleje z 12,5 do 10,7 m.
- Silnik elektryczny (PSM – synchroniczny, z magnesami trwałymi) przy tylnej osi ma 2 uzwojenia po 3 fazy. Sześciofazowa konstrukcja sprawia, że jest wyjątkowo mocny.
- Każdy z opcjonalnych reflektorów DIGITAL LIGHT dysponuje modułami świetlnymi z trzema niezwykle jasnymi diodami LED; ich światło jest załamywane i kierowane za pomocą 1,3 mln mikroluster. Rozdzielczość lamp wynosi zatem ponad 2,6 mln pikseli na jeden pojazd.
- Usługa Mercedes me Charge oferuje jedną z najgęstszych sieci ładowania – obejmuje ona ponad 530 000 punktów w 31 krajach świata, w tym ponad 200 000 w Europie.
- Opcjonalny MBUX Hyperscreen harmonijnie łączy kilka wyświetlaczy, tworząc imponujący zakrzywiony ekran o szerokości ponad 141 centymetrów.
- Szkło pokrywające MBUX Hyperscreen jest zakrzywione w trzech wymiarach w procesie formowania w temperaturze ok. 650°C. Proces ten pozwala uzyskać pozbawiony zniekształceń widok na całą szerokość pojazdu, niezależnie od promienia szklanej tafli.

Mercedes-Benz AG, 70546 Stuttgart, Niemcy

Telefon: +49 711 17 - 0, faks: +49 711 17 - 22244, dialog.mb@daimler.com, www.mercedes-benz.com


Siedziba i Sąd Rejestrowy: Stuttgart; rejestr handlowy nr 762873

Przewodniczący Rady Nadzorczej: Manfred Bischoff

Zarząd: Ola Källenius (Prezes), Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sajjad Khan, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Harald Wilhelm

Więcej informacji na temat oficjalnego zużycia paliwa i oficjalnych wartości emisji CO₂ nowych samochodów osobowych można znaleźć w „Przewodniku po zużyciu paliwa, emisjach CO₂ i zużyciu energii elektrycznej” dla nowych samochodów osobowych, bezpłatnie dostępnym we wszystkich punktach sprzedaży

i od Deutsche Automobil Treuhand GmbH, pod adresem www.dat.de.

 oraz Mercedes-Benz są zastrzeżonymi znakami towarowymi Daimler AG (Stuttgart, Niemcy).

- W EQE zainstalowano akumulator litowo-jonowy z 10 modułami ogniw. Osiągnięto przy tym znaczący postęp w zakresie zrównoważenia chemii ogniw: zoptymalizowany aktywny materiał składa się z niklu, kobaltu i manganu w stosunku 8:1:1.
- Opcjonalny dźwięk towarzyszący jeździe EQE jest interaktywny i reaguje na kilkanaście różnych parametrów, takich jak pozycja pedału przyspieszenia, prędkość samochodu czy aktualna rekuperacja.
- No.6 MOOD bittersweet – tak brzmi nazwa zapachu skomponowanego specjalnie dla EQE, opartego na aromacie gorzkiej czekolady. Nosi on numer 6, ponieważ pierwsze pojazdy elektryczne Mercedesa, sprzedawane pod szyldem Mercédès Electricque, dołączyły do gamy producenta w 1906 r.
- Aby dostać się do najważniejszych aplikacji MBUX, użytkownik nie musi przewijać żadnego menu – wszystko ma do dyspozycji w tzw. warstwie zerowej.
- Obszar wyświetlania opcjonalnie dostępnego większego wyświetlacza head-up odpowiada ekranowi o przekątnej 77 cali.
- Filtr HEPA (High Efficiency Particulate Air) należący do opcjonalnego pakietu wyposażenia ENERGIZING AIR CONTROL Plus, o objętości blisko 10 l, wyjątkowo skutecznie oczyszcza napływające z zewnątrz powietrze. „Wychwytuje” on do 99,75% cząstek wszystkich rozmiarów. Do neutralizacji zapachów wykorzystuje się tu ok. 600 g węgla aktywowanego. Powierzchnia adsorpcji odpowiada około 150 boiskom piłkarskim.
- Aby zapewnić dotykowe sprzężenie zwrotne, pod powierzchniami ekranu dotykowego MBUX Hyperscreen znajduje się łącznie 12 siłowników. Jeśli palec dotknie pewnych miejsc wyświetlacza, wywołują one odczuwalne wibracje.
- EQE jest również jednym z pierwszych pojazdów zbudowanych ze stali firmy Salzgitter AG, w 100% poddawalnej recyklingowi. Efekt: emisje CO₂ podczas produkcji stali walcowanej są o ponad 60% mniejsze.
- Specjalna powłoka szklanej tafli MBUX Hyperscreen ułatwia czyszczenie ekranu. Samo zakrzywione szkło składa się ze szczególnie odpornego na zarysowania krzemianu aluminium.
- 8 rdzeni procesora, 24 GB pamięci RAM i 46,4 GB przepustowości pamięci RAM na sekundę – to tylko niektóre z danych technicznych systemu MBUX.
- Na pokładzie EQE znajduje się ładowarka DC o mocy do 170 kW. W ciągu 15 min stan naładowania akumulatora pojazdu można zwiększyć nawet o 35,55 kWh – odpowiada to dodatkowemu zasięgowi WLTP sięgającemu 250 km (dane wstępne).
- Jasność ekranu MBUX Hyperscreen jest dostosowywana do warunków otoczenia za pomocą danych pomiarowych z kamery wielofunkcyjnej i dodatkowego czujnika światła.
- Obszar wyświetlania MBUX Hyperscreen dla pasażera z przodu można zindywidualizować, korzystając z nawet siedmiu profili użytkownika.
- Obsługa głosowa „Hej Mercedes” obsługuje 27 języków z rozumieniem języka naturalnego (NLU).
- Aby zapewnić wysoki poziom tłumienia hałasu i wibracji, elektryczne układy napędowe (eATS) „otula” specjalna piankowa mata. Pokrywa falownika ma „kanapkową” konstrukcję, złożoną z trzech warstw metalu i tworzywa sztucznego.

Design nadwozia

W porównaniu z luksusowym liniowcem, jakim jest EQS, nowy EQE wygląda nieco inaczej: ma nieco krótszy rozstaw osi, krótsze zwisy i bardziej wgłębione boczne profile. W skrócie, jego design przenosi koncepcję biznesowej limuzyny w przyszłość. Język projektowania Mercedes-Benz, skoncentrowany na zmysłowej przejrzystości, znajduje odzwierciedlenie w charakterystycznie wymodelowanych płaszczyznach, zredukowanych krawędziach i harmonijnych łączeniach. Tył z wyrazistym spojlerem, płaszczyzny obręczy o średnicy od 19 do 21 cali na równi z nadkolami oraz mocno zaakcentowane tylne błotniki nadają EQE atletyczny charakter.

Jeśli chodzi o gabaryty nadwozia (długość/szerokość/wysokość: 4946/1961/1512 mm), EQE jest porównywalny z CLS-em i również jest sedanem. Wnętrze wyraźnie „wyrasta” wymiarami ponad dzisiejszą Klasę E (seria 213), m.in. jeśli chodzi o szerokość na wysokości ramion z przodu (+27 mm) czy długość kabiny (+80 mm).

Nieszablonowy wystrój wnętrza i wygodna obsługa

Opcjonalny MBUX Hyperscreen sprawia, że cały zestaw wskaźników jest jednym wielkim ekranem – i decyduje o estetyce całego kokpitu oraz wnętrza. Wyświetlacze o wysokiej rozdzielczości wydają się płynnie łączyć pod wspólną szklaną osłoną.

12,3-calowy ekran OLED dla pasażera z przodu zapewnia mu własny obszar wyświetlania informacji i obsługi różnych funkcji. W Europie pasażer może oglądać dynamiczne treści, takie jak filmy i programy TV, czy przeglądać strony internetowe nawet podczas jazdy. To zasługa inteligentnej, bazującej na danych z kamery logiki blokowania: jeśli kamera wykryje, że kierowca spogląda na wyświetlacz pasażera, dla określonych treści zostanie on automatycznie przyciemniony.

Smukła taśma wentylacyjna rozciąga się u góry kokpitu, na całej jego szerokości, a po bokach uwagę zwracają dodatkowe otwory wentylacyjne o „turbinowym” wzornictwie. To przykład tzw. hiperanalogowości, która wykorzystuje kontrast pomiędzy zaawansowaną, precyzyjną mechaniką i cyfrowym światem wyświetlaczy. Na pokładzie EQE nie zabrakło najnowszej generacji systemu MBUX, niedawno wprowadzonej w EQS-ie.

Adaptacyjne oprogramowanie sprawia, że koncepcja sterowania i wyświetlania informacji całkowicie dostosowuje się do użytkownika i przedstawia mu spersonalizowane sugestie korzystania z licznych funkcji z zakresu informacji, rozrywki, komfortu czy obsługi samochodu. Dzięki tzw. warstwie zerowej użytkownik nie musi przewijać żadnych zagnieżdżonych menu ani wydawać poleceń głosowych – najważniejsze aplikacje są sytuacyjnie i kontekstowo prezentowane na głównym ekranie, w polu widzenia, zwalniając kierowcę EQE z niektórych czynności.

Efektywny układ napędowy

W pierwszej kolejności na rynek trafią dwie wersje EQE, w tym EQE 350 o mocy 215 kW (293 KM). Wszystkie warianty mają elektryczny układ napędowy (eATS) tylnej osi; później do oferty dołączą też czteronapędowe odmiany 4MATIC, wyposażone również w eATS przedniej osi. Zastosowane silniki elektryczne to silniki synchroniczne z magnesami trwałymi (PSM). Do zalet takiej konstrukcji należą: wysoka gęstość mocy, wysoka sprawność i wysoka stałość mocy. Dzięki swojej sześciofazowej konstrukcji silnik napędzający tylną oś jest wyjątkowo mocny.

Akumulator litowo-jonowy EQE składa się z 10 modułów i ma pojemność 90 kWh netto. Innowacyjne oprogramowanie do zarządzania jego pracą, opracowane we własnym zakresie przez Mercedes-Benz, jest aktualizowane bezprzewodowo (OTA). W ten sposób zarządzanie energią EQE pozostaje „aktualne” przez cały cykl życia pojazdu.

Akumulator wyróżnia znaczący postęp w zakresie zrównoważenia chemii ogniwa: zoptymalizowany materiał aktywny składa się z niklu, kobaltu i manganu w stosunku 8:1:1. Zmniejsza to zawartość kobaltu do mniej niż 10%. Ciągła optymalizacja możliwości recyklingu jest elementem całościowej strategii Mercedesa dotyczącej akumulatorów.

Kluczowe dane techniczne (wstępne)

		EQE 350
Zespół napędowy		
Silnik elektryczny	Typ	synchroniczny, z magnesami trwałymi
Moc maks.	kW	215
Moment obrotowy	Nm	530
Napięcie znamionowe	V	328,5
Ładowarka pokładowa (standard/opcja)	kW	11/22

Czas ładowania AC, trójfazowe (11/22 kW)	H	8,25/4,25
Maksymalna moc ładowania DC	kW	170
Czas ładowania na stacji szybkiego ładowania DC (10-80%)	min	32
Maksymalne zwiększenie zasięgu podczas ładowania DC po 15 min (WLTP)	km	250
Pojazd		
Długość/szerokość/wysokość	mm	4946/1961/1512
Długość/szerokość/wysokość (USA)	mm	4995/1961/1513
Rozstaw osi	mm	3120
Średnica zawracania (bez/ze skrotną tylną osią 4,5°/10°)	m	12,5/11,6/10,7
Pojemność bagażnika (VDA)	L	430
Zużycie prądu i zasięg		
Zużycie energii (WLTP)	kWh/100 km	15,7-19,3
Emisje CO ₂ (WLTP)	g/km	0
Zasięg (WLTP)	Km	545-660

Napęd EQE charakteryzują niesłabnące wysokie osiągi i możliwość odbywania wielokrotnych przyspieszeń bez spadków mocy. To między innymi zasługa wyrafinowanej koncepcji termicznej i kilku trybów odzyskiwania energii za pomocą rekuperacji. W procesie tym wysokonapięciowy akumulator jest ładowany poprzez zamianę mechanicznego ruchu obrotowego na energię elektryczną – w trybie wybiegu (jazda z odpuszczonym pedałem gazu) lub podczas hamowania. Korzystając z manetek przy kierownicy, można ręcznie wybrać jeden z trzech stopni rekuperacji (D+, D, D-), a także funkcję „żeglowania”. Ponadto do dyspozycji jest program automatyczny – DAuto – oraz ECO Assist, czyli rekuperacja zoptymalizowana pod kątem aktualnej sytuacji (w tym monitorowanie zachowania poprzedzających pojazdów aż do ich zatrzymania się, na przykład na skrzyżowaniu). W rezultacie kierowca nie musi w ogóle naciskać pedału hamulca – dosłownie jeździ przy użyciu jednego pedału.

Inteligentna nawigacja dla aut elektrycznych planuje najszybszą i najwygodniejszą trasę, biorąc pod uwagę postoje na ładowanie. Uwzględni przy tym wiele czynników i dynamicznie reaguje np. na korki czy zmianę stylu jazdy. Na ekranie systemu informacyjno-rozrywkowego MBUX pojawia się wizualizacja wskazująca, czy dostępna pojemność akumulatora jest wystarczająca, aby dojechać do celu bez ładowania.

Dopracowana aerodynamika

Od ponad trzech dekad aerodynamicy Mercedes-Benz osiągają w swojej pracy najlepsze wyniki. Obecnie światowymi rekordzistami są EQS (typoszereg V 297) ze współczynnikiem oporu powietrza Cd od 0,20 oraz Klasy A Limuzyna (V 177) i Klasa S (V 223) – tu Cd wynosi od 0,22. Decydujące dla uzyskania takich rezultatów są specjalne narzędzia symulacyjne i tunel aeroakustyczny Mercedes-Benz, oddany do użytku w 2013 r. Również EQE był tam dopracowywany. To drugi po EQS-ie samochód Mercedes-EQ zbudowany na modułowej architekturze dla aut elektrycznych klasy wyższej i luksusowej (EVA2). W związku z tym najnowsza elektryczna limuzyna dzieli ze swoim starszym bratem wiele rozwiązań z dziedziny aerodynamiki – i korzysta z jego osiągnięć. Charakterystyczny kształt nadwozia z łukowatą linią dachu i liczne zabiegi optymalizacyjne, w tym gładkie podwozie oraz przeważnie zamknięta osłona chłodnicy, zapewniają nowemu modelowi bardzo dobre współczynniki Cd. Z uwagi na krótsze zwisy i standardowe stalowe zawieszenie jego pozycja „startowa” w dziedzinie aerodynamiki nie jest jednak tak korzystna jak EQS-a.

Dla nowego modelu Mercedes oferuje również 19- i 20-calowe obręcze typu „aero”, zoptymalizowane w tunelu aerodynamicznym. Są wśród nich dwukolorowe felgi z lekkich stopów o niemal całkowicie zamkniętej powierzchni, z widocznym rantem wykończonym na wysoki połysk.

Liczne zabiegi uszczelniające i izolujące ograniczają hałas płynący od wiatru

W samochodzie elektrycznym bez typowego dźwięku układu napędowego do podróżujących dociera przede wszystkim hałas powodowany przez wiatr. Również pod tym względem nowy EQE jest jednym z najlepszych pojazdów w swojej klasie.

To zasługa mnóstwa dopracowanych detali: aby minimalizować hałasy o niskiej częstotliwości, które mogą być postrzegane jako zmniejszające komfort, liczne wnęki w karoserii wypełniono pianką akustyczną. Udoskonalone uszczelki klamek, wsporników okien i lusterek bocznych pozwoliły z kolei zredukować składowe hałasu wiatru o wysokiej częstotliwości. Szczególną uwagę zwrócono na uszczelnienia przejść pomiędzy sześciami bocznymi szybami oraz na profil słupka A ze specjalnie ukształtowanym elementem ozdobnym przy łączeniu z przednią szybą. Przy jego opracowaniu wykorzystano zarówno nowoczesne symulacje przepływu, jak i zewnętrzne pomiary hałasu za pomocą specjalnej matrycy mikrofonowej w tunelu aerodynamicznym. Zaprojektowany w ten sposób słupek A nie tylko poprawia aeroakustykę, ale jest również istotny dla uzyskania niskiego współczynnika C_d i utrzymywania szyb w czystości.

Poziom komfortu akustycznego dodatkowo zwiększa pakiet obejmujący laminowane boczne przednie szyby oraz dodatkową izolację kabiny. Szereg owiewek, osłon i uszczelki o poprawionej geometrii zapewnia skuteczne tłumienie hałasu także w przypadku panoramicznego dachu, i to pomimo dużego otworu dachowego.

Jako samochód z nadwoziem typu sedan EQE jest dobrze „przygotowany” do zapewnienia wysokiego poziomu komfortu w zakresie izolacji niepożądanych dźwięków oraz wibracji i drgań. Przyczynia się do tego m.in. zastosowanie piankowej maty wokół silników elektrycznych oraz odpowiednie rozmieszczenie magnesów wewnątrz wirników. Jednostki są podwójnie oddzielone od nadwozia za pomocą łożysk elastomerowych, a osłona falownika ma „kanapkową”, wielowarstwową konstrukcję.

W razie potrzeby jazda EQE staje się jednak doświadczeniem akustycznym: jeśli na pokładzie znajduje się system nagłośnienia przestrzennego Burmester®, model oferuje dwa tzw. krajobrazy dźwiękowe: Silver Waves i Vivid Flux. Silver Waves to zmysłowy i czysty dźwięk przeznaczony dla entuzjastów pojazdów elektrycznych, natomiast Vivid Flux jest krystaliczny, syntetyczny, a jednocześnie po ludzku przyjazny. Można je wybierać lub wyłączać za pomocą centralnego wyświetlacza. Dodatkowy krajobraz dźwiękowy – ekstrawertyczne brzmienie Roaring Pulse, przypominające potężne maszyny – można aktywować w ramach bezprzewodowych aktualizacji.

Zawieszenie pneumatyczne i skrętna tylna oś dostępne na życzenie

Zawieszenie nowego EQE, z czterowahaczową konstrukcją z przodu i układem wielowahaczowym z tyłu, jest spokrewnione z Nową Klasą S. Opcjonalnie można zamówić zawieszenie pneumatyczne AIRMATIC z adaptacyjnym systemem tłumienia ADS+. Dzięki skrętnej tylnej osi (na życzenie) nowy model jest tak zwrotny jak samochód kompaktowy. Kąt skrętu kół tylnej osi wynosi do 10°, a średnicę zawracania można zmniejszyć z 12,5 do nawet 10,7 m.

Wykorzystanie techniki bezprzewodowej (OTA) pozwala aktywować nowe funkcje pojazdu już po jego zakupie. W chwili premiery nabywcy mogą wybrać dodatkowy krajobraz dźwiękowy Roaring Pulse, dwa specjalne tryby jazdy dla młodych kierowców i personelu serwisowego, a także minigry (Sudoku, Pairs i Shuffle Puck), reflektory DIGITAL LIGHT z funkcją projekcji i animacjami oraz tryb prezentacji pojazdu. Funkcje OTA są dostępne w sklepie Mercedes me, a ich oferta będzie sukcesywnie poszerzana. Oprócz klasycznego zakupu poszczególnych funkcji zaplanowano również subskrypcje, aktywacje ograniczone czasowo oraz bezpłatne fazy próbne.

Wygodne ładowanie i duża sieć stacji

Nowa funkcja Mercedes me Charge – Plug & Charge – pozwala jeszcze wygodniej ładować akumulator EQE w wybranych publicznych punktach ładowania: po podłączeniu przewodu do gniazda proces ładowania rozpoczyna się automatycznie; nie trzeba przeprowadzać żadnego uwierzytelniania. Pojazd i stacja ładująca komunikują się bezpośrednio przez kabel.

To, czy stacja ładowania jest zgodna z Plug & Charge, można sprawdzić w widoku szczegółów punktów ładowania wyświetlanych na centralnym wyświetlaczu EQE oraz w aplikacji Mercedes me. Możliwe jest również wyszukanie odpowiednich stacji. Ta wygodna metoda uwierzytelniania będzie początkowo dostępna na stacjach szybkiego ładowania IONITY w całej Europie.

Co więcej, użytkownicy usługi Mercedes me Charge korzystają ze zintegrowanej funkcji automatycznej płatności – wystarczy tylko raz wybrać preferowaną formę płatności, a każdy proces ładowania będzie rozliczany automatycznie, także za granicą. Poszczególne ładowania są wyraźnie zaznaczone na comiesięcznym rachunku.

Mercedes me Charge oferuje jedną z największych sieci ładowania na świecie: obecnie liczy ona ponad 530 000 punktów ładowania AC i DC w 31 krajach, w tym ponad 200 000 w samej Europie. Dzięki wysokiej jakości świadectwom pochodzenia Mercedes-Benz gwarantuje, że w zamian za prąd pobierany w ramach Mercedes me Charge do sieci „powraca” energia ze źródeł odnawialnych.

Wysoki poziom bezpieczeństwa biernego i czynnego

Zasady zintegrowanego bezpieczeństwa, w szczególności podczas wypadku, obowiązują niezależnie od platformy. Podobnie jak wszystkie inne modele Mercedes-Benz, EQE ma zatem sztywną kabinę pasażerską, specjalne strefy deformacji i nowoczesne systemy bezpieczeństwa z funkcjami predykcyjnymi PRE-SAFE®.

Co więcej, fakt, że EQE opiera się na architekturze dla aut w 100% elektrycznych, otworzył nowe możliwości projektowe w zakresie bezpieczeństwa. Inżynierowie mogli na przykład wybrać dogodne miejsce do zamontowania akumulatora – w chronionym przed uderzeniami obszarze podwozia. A ponieważ na pokładzie nie ma dużej skrzyni korbowej, zachowanie podczas zderzenia czołowego mogło być modelowane jeszcze skuteczniej. Oprócz standardowych testów zderzeniowych w Centrum Techniki Bezpieczeństwa Pojazdów (TFS) sprawdzono zachowanie samochodu w różnych sytuacjach przy dodatkowym obciążeniu.

Najnowsza generacja systemów wsparcia obejmuje liczne funkcje wspomagające kierowcę. Jedną z nowości jest dodatkowe ostrzeżenie ATTENTION ASSIST o mikrośnie (w połączeniu z MBUX Hyperscreen) – system analizuje ruchy powiek kierowcy za pomocą kamery w wyświetlaczu.

Szybkie okrążenia bez wyjeżdżania z garażu: stanowiska do testowania napędu elektrycznego

Jedno szybkie okrążenie za drugim na torze Nardò w południowych Włoszech, wijące się podjazdy i zjazdy w Jurze Szwabskiej czy wielogodzinne przebijanie się przez stuttgartarckie korki – niektórzy pracownicy Mercedes-Benz doświadczają takich sytuacji na drodze dzień po dniu... nie opuszczając swoich miejsc pracy w Untertürkheim.

Mercedes-EQ testuje napędy swoich elektrycznych aut na 13 specjalnych stanowiskach testowych. Siedem z nich to wyłącznie stanowiska testowe napędów; energia pochodzi tu ze specjalnego źródła prądu stałego – tzw. symulatora akumulatora. Na sześciu stanowiskach testowanie obejmuje również akumulator oraz kompletne komponenty do ładowania pojazdu. W ten sposób elektryczne napędy można przetestować zarówno pod kątem funkcjonalności i wydajności, jak i trwałości.

Stanowiska są połączone z salą monitoringu z komputerami, które w czasie rzeczywistym informują o ewentualnych problemach. Testowanie odbywa się przez całą dobę, niemal przez cały rok, a pracownicy mają zdalny dostęp do pomiarów i w razie awarii otrzymują wiadomość na smartfon.

Kontakt dla mediów:

Tomasz Mucha, tel. +48 22 312 72 22, e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

Mercedes-Benz AG w skrócie

Mercedes-Benz AG odpowiada za globalną działalność biznesową Mercedes-Benz Cars i Mercedes-Benz Vans, zatrudniając na całym świecie ponad 170 000 pracowników. Prezesem Zarządu Mercedes-Benz AG jest Ola Källenius. Firma koncentruje się na rozwoju, produkcji i sprzedaży samochodów osobowych i dostawczych oraz związanych z pojazdami usług. Ponadto, dzięki swoim pionierskim innowacjom, aspiruje do miana lidera w dziedzinie łączności, zautomatyzowanej jazdy oraz alternatywnych układów napędowych. Gama produktów obejmuje markę Mercedes-Benz wraz z submarkami Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes-EQ, Klasą G oraz markę smart. Mercedes-Benz AG jest jednym z największych producentów osobowych aut premium. W 2020 r. sprzedał blisko 2,1 miliona samochodów osobowych i ponad 375 tysięcy pojazdów dostawczych. W swoich dwóch segmentach biznesowych stale rozwija światową sieć produkcyjną, liczącą około 35 zakładów na czterech kontynentach, a jednocześnie przygotowuje się do spełnienia wymogów w zakresie elektromobilności. W tym samym czasie, na trzech kontynentach, firma buduje globalną sieć produkcji akumulatorów. Decydującą rolę w obu segmentach odgrywa zrównoważony rozwój. Dla Mercedes-Benz AG oznacza to generowanie wartości trwałej dla wszystkich interesariuszy: klientów, pracowników, inwestorów, partnerów biznesowych oraz całego społeczeństwa. Podstawę stanowi tu zrównoważona strategia biznesowa Daimlera, w ramach której firma bierze odpowiedzialność za ekonomiczne, ekologiczne i społeczne skutki swojej działalności biznesowej z uwzględnieniem całego łańcucha wartości.