



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz EQC oraz GLC F-CELL: na drodze do seryjnej produkcji

Informacja prasowa

Rozgrzewka w krainie lodu: sprawdzian dla elektrycznej mobilności

12 marca 2018 r.

Stuttgart/Arjeplog. Mercedes-Benz rozpoczyna elektryczną ofensywę. Podczas ubiegłorocznego salonu samochodowego we Frankfurcie producent zaprezentował kamień milowy na drodze do bezemisyjnej jazdy – przedprodukcyjny model GLC F-CELL, pierwsze auto elektryczne, którego napęd łączy ogniwa paliwowe i akumulator z możliwością zewnętrznego ładowania (plug-in). Rok 2019 przyniesie rynkowy debiut EQC – pierwszego całkowicie elektrycznego Mercedesa oferowanego pod nową marką produktów i technologii EQ. W drodze do seryjnej produkcji oba prototypy pomyślnie „zaliczyły” zimowe testy na północy Szwecji.

Zanim nowy model Mercedes-Benz trafi do produkcji, musi przejść serię wymagających, żmudnych testów: prócz zimowych prób na północy Szwecji są to oczywiście letnie testy drogowe na południu Europy oraz w USA, a także długodystansowe testy odbywające się w różnych zakątkach świata.

Od dziesięcioleci Mercedes-Benz testuje każdy swój nowy model w ekstremalnych warunkach w pobliżu koła podbiegunowego – w zimowych temperaturach dochodzących do -35 stopni Celsjusza, na ośnieżonych drogach i skutych lodem jeziorach. W tym celu producent uruchomił centrum testowe w małym szwedzkim mieście Arjeplog w Laponii. Poza próbami drogowymi testy odbywają się tam na specjalnie przygotowanych torach.

Pokonywanie wzniesień o nachyleniu do 20%, tory testowe o zróżnicowanym poziomie przyczepności, tory manewrowe oraz jazda po zamrzniętym jeziorze – oto najtrudniejsze wyzwania dla układu napędowego i systemów pokładowych.

W przypadku nowego modelu Mercedes-Benz walidacja całego pojazdu obejmuje program ponad 500 indywidualnych testów. W przypadku aut elektrycznych zakres standardowych procedur uzupełnia szereg dodatkowych prób układu napędowego, opracowanych specjalnie z myślą o sprawdzeniu nowych rozwiązań. Wyzwania, przed którymi staje samochód elektryczny, to m.in.: uruchamianie silnika przy niskich temperaturach i z zimnym akumulatorem, właściwości ogniw paliwowych (stosu) przy rozruchu na zimno, zasięg pojazdu w typowych warunkach eksploatacji, używanie kabli do ładowania, działanie wstępnej wentylacji oraz strategia działania napędu wraz z rekuperacją. Do tego dochodzą specyficzne zestrojenie dynamiki jazdy oraz systemu ESP®.

Aby przetestować najróżniejsze wymagania klientów i profile ładowania akumulatora, ośrodek w Arjeplogu oferuje pełną gamę opcji „tankowania” prądu, od domowych gniazdek przez wallboxy aż po stacje szybkiego ładowania. Jest tu również stacja tankowania wodoru.

Krótki wywiad

„Kamień milowy – również pod względem rozwoju”

Pięć pytań do Michaela Kelza (58), szefa inżynierów EQC.

Panie Kelz, miał już Pan okazję pojeździć przedprodukcyjnym EQC. W skrócie – jak wrażenia z za kierownicy?

Kelz: Z jednej strony (EQC) jest mocny i dynamiczny, z drugiej – zachowuje się niczym cichy „szybowiec”. To nowe, nietypowe połączenie, nawet dla nas – projektantów. Przedprodukcyjny EQC prowadzi się bardzo pewnie i dostarcza tyle frajdy, że stale budzi szeroki uśmiech na twarzy kierowcy.

Mercedes-Benz z pewnością ma duże doświadczenie w budowie pojazdów z napędem akumulatorowym. Korzystaliście z tej wiedzy?

Kelz: Nie trzeba chyba wspominać, że EQC korzysta z naszego wieloletniego doświadczenia w budowie aut elektrycznych. Ale są tu też liczne innowacje – to dla nas kamień milowy w dziedzinie rozwoju.

Jakie innowacje i nowe rozwiązania ma Pan na myśli?

Kelz: EQC to absolutny szczyt, jeśli chodzi o moc, dynamikę i wartość użytkową. Podobnie wrażenia z jazdy – nasi klienci z pewnością będą zachwyceni, i to nie tylko za sprawą napędu na cztery koła, który możemy wypróbować na zamrzniętych jeziorach na północy Szwecji. Innowacyjne są również rozwiązania z zakresu telematyki, łączności i ładowania. EQC naprawdę zwiastuje początek nowej epoki elektromobilności w Mercedes-Benz.

Co jeszcze obejmowały zimowe testy na dalekiej północy?

Kelz: *Poza dynamiką jazdy na śniegu i lodzie zimowe testy aut elektrycznych skupiają się na tym, jak dobrze akumulator i zespół napędowy radzą sobie w mroźnych temperaturach. Oczywiście nie wspominając o aspektach efektywności i komfortu, takich jak klimatyzacja – decydujących z punktu widzenia zasięgu samochodu. Nasze najważniejsze doświadczenia ze Szwecji prowadzą się do tego, że wciąż napotykamy na nieoczekiwane sytuacje i możemy zdobyć cenne spostrzeżenia – to coś, czego nie da się osiągnąć, korzystając z dostępnych obecnie technologii symulacji.*

Jakie są kolejne etapy rozwoju EQC?

Kelz: *Za nami już kawał drogi: mechanicznie samochód jest w doskonałym punkcie, teraz koncentrujemy się na „doszlifowaniu” przed skierowaniem go do produkcji.*

Kontakt:

Aleksander Rzepecki

e-mail: aleksander.rzepecki@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22