



## MERCEDES-EQ

Persinformatie  
15 november 2021

### De nieuwe EQB: elektromobiliteit in gezinsverpakking

#### Inhoud

#### De belangrijkste punten op een rij

De EQB: de essentiële informatie en innovaties ..... **Error! Bookmark not defined.**

#### Elektrische mobiliteit voor het hele gezin

De EQB: volledig elektrische compacte SUV met maximaal zeven zitplaatsen ..... 4

#### ”Zeven zitplaatsen vormen een uniek verkoopargument in deze klasse”

De EQB onder de loep: kort interview met Product Manager Marius Philipp ..... 7

#### Elektro-esthetiek met scherpe lijnen en hoeken

De EQB: het exterieurdesign ..... 8

#### Robuust karakter meets roségoud

De EQB: het interieurdesign ..... **Error! Bookmark not defined.**

#### Veelzijdig, royaal uitgerust en plaats voor zeven personen

De EQB: de uitrustings eigenschappen ..... 110

#### Krachtig en efficiënt duo bij de introductie

De EQB: het aandrijfsysteem ..... **Error! Bookmark not defined.**

#### Anticiperend rijden bespaart elektriciteit en vergroot de actieradius

De EQB: de recuperatie ..... **Error! Bookmark not defined.** 4

#### Blik in de toekomst

De EQB: de navigatie met Electric Intelligence ..... **Error! Bookmark not defined.**

#### Comfortabel reizen met transparantie en planningszekerheid

De EQB: Mercedes me Charge ..... **Error! Bookmark not defined.**

#### Strategieën voor een langere levensduur en kortere laadstops

De EQB onder de loep: tips & tricks voor het laden ..... **Error! Bookmark not defined.**

#### Uitgebreide simulatie en finetuning in de windtunnel

De EQB: de aerodynamica ..... **Error! Bookmark not defined.**



Geavanceerd thermomanagement met standaard warmtepomp	
De EQB: de airconditioning .....	19
Consequente loskoppeling en uitgebreide isolatie	
De EQB: het geluids- en trillingscomfort (NVH) .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Een echte Mercedes-Benz, ook op het gebied van passieve veiligheid	
De EQB: de bescherming van de inzittenden en overige weggebruikers	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Alert en snel	
De EQB: de rijassistentiesystemen .....	22
Ontworpen voor rijstabiliteit en rijcomfort	
De EQB: het onderstel.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Flexibel, digitaal, efficiënt en duurzaam	
De EQB onder de loep: de productie.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Zes Mercedes-EQ introducties tot 2022	
De EQB: het grote elektro-offensief.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Technische gegevens .....	287

De beschrijvingen en gegevens in deze persmap zijn van toepassing op het Europese modelgamma van Mercedes-EQ. Details kunnen van land tot land verschillen.

## De belangrijkste punten op een rij

### De EQB: de belangrijkste informatie en innovaties

#### Plaats voor zeven

De EQB biedt standaard vijf zitplaatsen en is optioneel leverbaar als zevenzitter. Hij biedt dan ook plaats aan uiteenlopende gezinssamenstellingen en transportbehoeften. Daarmee neemt hij een uitzonderlijke positie in onder de compacte elektroauto's. De twee zitplaatsen op de derde zitrij kunnen worden gebruikt door personen met een lengte tot 1,65 meter en ook kinderzitjes kunnen daar worden bevestigd.

#### Compact van buiten, ruim van binnen

De EQB (lengte/breedte/hoogte: 4.684/1.834<sup>1</sup>/1.667<sup>2</sup> mm) biedt een royale hoeveelheid ruimte en een maximaal bagageruimtevolume van 1.710 liter dankzij de lange wielbasis van de GLB (2.829 mm)<sup>2</sup>. De achterbankleuning op de tweede zitrij kan standaard meertraps in hoek worden versteld en deze rij is optioneel 140 mm in lengterichting te verschuiven.

#### De compacte klasse wordt steeds elektrischer

Na de EQA is de EQB de tweede volledig elektrische compacte auto van Mercedes-EQ. Tegelijkertijd wordt hij het eerste volledig elektrisch aangedreven productiemodel uit de fabriek in Kecskemét, Hongarije.

#### Klanten hebben de keuze

Het aanbod omvat in eerste instantie de EQB 300 4MATIC (stroomverbruik gecombineerd WLTP: 18,2 - 19,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-emissie gecombineerd: 0 g/km)<sup>3</sup> met 168 kW en de EQB 350 4MATIC (stroomverbruik gecombineerd WLTP: 18,2 - 19,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-emissie gecombineerd: 0 g/km)<sup>3</sup> bij 215 kW/292 pk.

#### Elektro-esthetiek

De EQB interpreteert de progressieve luxe van Mercedes-EQ op een gedurfde en karaktervolle wijze. Hij heeft de voor Mercedes-EQ kenmerkende Black Panel-grille met geïntegreerde ster. Een ander onderscheidend designkenmerk van de volledig elektrische Mercedes-EQ modellen is de lichtband voor en achter.

#### Navigatie met Electric Intelligence

De standaard navigatie met Electric Intelligence draagt bij aan de moeiteloze bediening van de EQB in het dagelijks verkeer. Het systeem berekent de snelste route naar de bestemming, rekening houdend met het maximale laadvermogen van de accu en de duur van mogelijke laadstops. Bovendien zorgt de navigatie met Electric Intelligence ervoor dat de HV-accu desgewenst vóór een geplande laadstop op een optimale laadtemperatuur wordt gebracht.

#### Een jaar Mercedes me Charge inbegrepen

Mercedes-Benz garandeert door middel van hoogwaardige certificaten van oorsprong dat energie uit hernieuwbare energiebronnen aan het net wordt toegevoerd ter compensatie van stroom die via Mercedes me Charge wordt geladen. Met Mercedes me Charge kunnen klanten laden bij meer dan 200.000 openbare laadstations in heel Europa, waarbij Mercedes-Benz zorgt voor een compensatie achteraf door middel van groene stroom. Bij de EQB is een jaar lang Mercedes me Charge inbegrepen.

---

<sup>1</sup> Exclusief buitenspiegels

<sup>2</sup> Specificaties voor vijfpersoons uitvoering

<sup>3</sup> Het stroomverbruik (en data die daarop zijn gebaseerd) is vastgesteld op basis van Commissie Regelgeving (EC) 692/2008 voor NEDC and Commissie regelgeving (EU) 2017/1151 voor WLTP

## Elektromobiliteit in gezinsverpakking

De EQB: de volledig elektrische compacte SUV met maximaal zeven zitplaatsen

Of het nu gaat om een gezin met kinderen of een groep volwassenen: als zevenzitter biedt de nieuwe EQB plaats aan uiteenlopende gezinssamenstellingen en transportbehoeften. Daarmee neemt hij een uitzonderlijke positie in onder de compacte elektroauto's. De twee zitplaatsen op de derde zitrij kunnen worden gebruikt door personen met een lengte tot 1,65 meter, en ook kinderzitjes kunnen daar worden bevestigd. De introductie in China is gepland voor eind dit jaar, gevolgd door de Amerikaanse introductie in 2022. Na de EQA is het al de tweede volledig elektrische compacte auto van Mercedes-EQ. De krachtige en efficiënte elektrische aandrijving, slimme energierecuperatie en voorspellende navigatie met Electric Intelligence zijn slechts enkele van de kenmerken die hij met de EQA gemeen heeft.

Het elektro-initiatief van Mercedes-Benz Cars komt in een stroomversnelling, met dezelfde snelheid als Mercedes-EQ zelf: met de EQA, de EQB, de elektrische businesslimousine EQE en de luxe limousine EQS worden in 2021 in totaal vier nieuwe modellen van Mercedes-EQ gepresenteerd, plus de Concept EQT als voorbode van een nieuw hoog kwaliteitsniveau in het segment van de compacte bestelwagens. Voor 2021 verwacht Mercedes-Benz Cars het xEV-aandeel, dat wil zeggen van plug-in hybrids en volledig elektrische modellen, te verhogen tot ongeveer 13 procent. Bovendien versterken mild-hybrids met startdynamo en 48V-systeem het productgamma, vooral onder de luxemodellen van het merk.

“Met de nieuwe EQB hebben we een iconische elektrische SUV gecreëerd die over het DNA van onze hoekige offroad-modellen beschikt en dit transformeert naar de toekomst. We combineren het opvallende silhouet met futuristische elementen, zoals het Black Panel-front, en creëren zo de bijzondere look van dit model”, aldus Gordon Wagener, Chief Design Officer van Daimler Group.

In Europa wordt de volledig elektrische compacte SUV gelanceerd als EQB 300 4MATIC (stroomverbruik gecombineerd WLTP: 18,2 – 19,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-emissie gecombineerd: 0 g/km)<sup>1</sup> met 168 kW/228 pk en als EQB 350 4MATIC met 215 kW/292 pk (stroomverbruik gecombineerd WLTP: 18,2 – 19,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-emissie gecombineerd: 0 g/km)<sup>1</sup>. De actieradius volgens WLTP is in beide gevallen 397 – 416 km. Er volgen nog meer varianten om aan de specifieke eisen van klanten te voldoen, waaronder een versie met een extra grote actieradius.

### Royale ruimte en variabele, vlakke bagageruimte

De EQB verrijkt de succesvolle compacte line-up van Mercedes-Benz en is nauw verwant aan met name twee modellen in het bijzonder: de EQA, waarmee hij de geavanceerde aandrijftechnologie deelt, en de compacte SUV GLB. Aan dit model ontleent de EQB zijn lange wielbasis (2.829 mm), het ruime en variabele interieur en de optionele derde zitrij met twee extra afzonderlijke zitplaatsen.

De afmetingen van de vijfzitter: 4.684/1.834/1.667 mm (lengte/breedte<sup>2</sup>/hoogte). De hoeveelheid ruimte is royaal: de hoofdruimte op de eerste zitrij bedraagt 1.035 mm, op de tweede zitrij van de vijfzitter 979 mm. Met 87 mm is de knieruimte achterin de vijfzitter comfortabel. De bagageruimte is vlak en ruim: het bagageruimtevolume van 495-1.710 of 465-1.620 liter (cijfers voor respectievelijk vijf- en zevenzitter) heeft het niveau van dat van een middenklasse estate. De achterbankleuning op de tweede zitrij kan standaard meertraps in hoek worden versteld, optioneel is deze rij 140 mm in lengterichting te verschuiven. Zo kan de bagageruimte tot 190 liter worden vergroot en op een veelzijdige manier worden gebruikt.

Als optie beschikt de EQB over een derde zitrij met twee extra afzonderlijke zitplaatsen. De zitplaatsen bieden personen tot een lengte van 1,65 meter een comfortabele hoeveelheid ruimte. Tot de uitgebreide

<sup>1</sup> Het stroomverbruik (en data die daarop zijn gebaseerd) is vastgesteld op basis van Commissie Regelgeving (EC) 692/2008 voor NEDC en Commissie regelgeving (EU) 2017/1151 voor WLTP

<sup>2</sup> Exclusief buitenspiegels

veiligheidsuitrustingen behoren uittrekbare hoofdsteunen, veiligheidsgordels met gordelspanners en gordelkrachtbegrenzers op alle buitenste zitplaatsen en windowbags die ook de passagiers op de derde zitrij beschermen. Op de tweede en derde zitrij kunnen in totaal vier kinderzitjes worden bevestigd, plus nog één op de voorpassagiersstoel. Om de bagageruimte te vergroten, kunnen de stoelen van de derde zitrij in de bagageruimtebodemplaat worden verzonken.

### **Elektro-esthetisch design met scherpe lijnen en hoeken**

De EQB interpreteert de progressieve luxe van Mercedes-EQ op een gedurfde en karaktervolle manier. Het model heeft de voor Mercedes-EQ kenmerkende Black Panel-grille met geïntegreerde ster. Een ander onderscheidend designkenmerk van de volledig elektrische Mercedes-EQ modellen is de lichtband voor en achter. Een horizontale glasvezelstrip verbindt de dagrijverlichtingsunits van de volledige led-koplampen en zorgt zowel overdag als 's nachts voor een hoge mate van herkenbaarheid. Het binnenwerk van de koplampen is hoogwaardig, gedetailleerd en precies uitgevoerd. Blauwe kleuraccenten in de koplampen versterken de Mercedes-EQ uitstraling.

Het functionele 'greenhouse' met rechtopstaande voorruit zorgt voor een comfortabel interieur. Rondom lopende claddings dragen bij aan een harmonieus uiterlijk. De gespierde en sensueel vormgegeven schouderpartij domineert het zijaanzicht, dat nog wordt versterkt door de verhoogde bovenkant van de portieren. De vlak op de wielkasten aansluitende velgen geven de EQB een krachtige en zelfverzekerde uitstraling. Exclusief voor dit model zijn lichtmetalen velgen tot 22" in bicolor of tricolor, deels met roségoudkleurige of blauwe accenten.

De led-achterlichten gaan naadloos over in de taps toelopende led-lichtband. Daardoor ziet de EQB er aan de achterzijde nog breder uit. Bovendien is de kentekenplaat in de bumper geïntegreerd, wat een fraai vormgegeven achterklep oplevert. De dakreling onderstreept de hoge gebruikswaarde van de nieuwe EQB.

Het grote dashboard heeft een uitsparing in het bestuurders- en voorpassagiersgedeelte. Voor de bestuurder bevindt zich de widescreen cockpit, met bediening en weergave via MBUX (Mercedes-Benz User Experience). Het interieur heeft een robuust karakter door buisvormige elementen in aluminiumlook. Deze bevinden zich als handgrepen in de portieren, op de middenconsole en in het dashboard aan voorpassagierszijde.

Afhankelijk van de Line geven in het interieur het spectaculair van achteren verlicht sierdeel en de roségoudkleurige accenten op de luchtuitstroomopeningen, stoelen en voertuigsleutel hints naar het elektrische karakter van de EQB. De instrumenten, met hun specifiek op elektroauto's afgestemde aanduidingen, grijpen terug op dezelfde kleurstelling met roségoudkleurige en blauwe accenten.

De EQB biedt een zeer goede luchtweerstand met een  $c_w$ -waarde vanaf 0,28. Het frontale oppervlak A bedraagt in totaal 2,53 m<sup>2</sup>. Tot de belangrijkste aerodynamische maatregelen behoren het aan de bovenkant volledig gesloten koelluchtregelsysteem, de stromingsgeoptimaliseerde voor- en achterskirt, de zeer gladde, vrijwel volledig gesloten voertuigbodemplaat, speciaal geoptimaliseerde aeroovelgen en daarop aangepaste voor- en achterwielspoilers.

### **Efficiënt rijplezier en navigatie met Electric Intelligence**

De ECO-assistent biedt een recuperatieproces dat voor de specifieke situatie is geoptimaliseerd. Het integreert navigatiegegevens, verkeersbordenherkenning en informatie van de voertuigsensoren in zijn efficiëntiestrategie. Anticiperend rijden bespaart energie met als resultaat een grotere actieradius.

De standaard navigatie met Electric Intelligence draagt bij aan de moeiteloze bediening van de EQB in het dagelijks verkeer. Het systeem berekent de snelste route naar de bestemming, rekening houdend met het maximale laadvermogen van de accu en de duur van mogelijke laadstops. Op basis van voortdurende actieradius-simulaties houdt het systeem rekening met eventueel noodzakelijke laadstops en met tal van andere factoren, zoals de topografie en het weer. Het systeem kan ook dynamisch reageren op veranderingen in bijvoorbeeld verkeerssituaties of de persoonlijke rijstijl. Bovendien zorgt navigatie met Electric Intelligence

ervoor dat de HV-accu vóór een geplande laadstop desgewenst op een optimale laadtemperatuur wordt gebracht.

### **Geavanceerde laadtechniek, groot netwerk en compensatie via groene stroom**

De EQB kan thuis of bij openbare laadstations met behulp van de boordlader comfortabel worden geladen met wisselstroom (AC) tot 11 kW. De laadtijd die nodig is voor een volledige lading hangt af van de beschikbare infrastructuur en de landspecifieke voertuiguitrusting. Het laden aan een Mercedes-Benz wallbox gaat aanzienlijk sneller dan aan een stopcontact thuis.

Laden gaat nóg sneller met gelijkstroom (DC) bij snellaadstations. Afhankelijk van de SoC (State of Charge) en de temperatuur van de HV-accu laadt de EQB aan een geschikt laadstation met een vermogen tot 100 kW. De laadtijd bedraagt dan 32 minuten van 10-80 procent SoC. Voor AC- en DC-laden is de EQB in Europa en de VS standaard uitgerust met een CCS-connector (Combined Charging Systems) in de rechter zijwand.

Via Mercedes me Charge kunnen EQB-rijders gebruikmaken van wat momenteel het grootste laadnetwerk ter wereld is: dit omvat meer dan 600.000 AC- en DC-laadstations in 31 landen, waarvan meer dan 200.000 in Europa. Met Mercedes me Charge kunnen Mercedes-EQ klanten comfortabel gebruikmaken van de laadstations van verschillende aanbieders en profiteren van een geïntegreerde betaalfunctie met eenvoudige facturatie.

Mercedes-Benz garandeert door middel van hoogwaardige Certificaten van Oorsprong dat energie uit hernieuwbare energiebronnen aan het net wordt toegevoerd ter compensatie van stroom die via Mercedes me Charge wordt geladen. Met Mercedes me Charge kunnen klanten laden bij meer dan 200.000 openbare laadstations in heel Europa, waarbij Mercedes-Benz zorgt voor compensatie achteraf door middel van groene stroom.

### **Coöperatieve bestuurdersondersteuning en hoog niveau van crashveiligheid**

De EQB beschikt over intelligente rijassistentiesystemen met coöperatieve bestuurdersondersteuning. De actieve spoorassistent en de actieve remassistent zijn standaard ingebouwd. In veel kritieke situaties kan de actieve remassistent een aanrijding voorkomen of de ernst ervan beperken door autonoom te remmen. Het systeem is ook in staat om te remmen voor stilstaande voertuigen en overstekende voetgangers bij typische stadssnelheden. De uitgebreide functies van het rijassistentiepakket omvatten bijvoorbeeld de afslagfunctie, de noodrijbaanfunctie, de uitstapwaarschuwingsfunctie die de bestuurder waarschuwt voor passerende fietsers of voertuigen, en een waarschuwing wanneer voetgangers in de buurt van een zebra-pad worden gedetecteerd.

Ook op het gebied van passieve veiligheid is de EQB een echte Mercedes. Voortbouwend op de robuuste carrosseriestructuur van de GLB, werd de carrosserie van de EQB aangepast aan de speciale vereisten van een elektroauto. De accu bevindt zich in een frame van geëxtrudeerde profielen. Dit neemt een structurele functie op zich die tot nu toe werd vervuld door de dwarsbalken in de voertuigbodemplaat. Een accubescherming aan de voorzijde van de accu voorkomt dat de energieopslagunit wordt doorboord door vreemde voorwerpen.

Natuurlijk moest de EQB het gebruikelijke uitgebreide crashtestprogramma van het merk doorstaan. Er gelden ook strenge eisen voor de accu en alle onderdelen die stroom geleiden.

### **De EQB in het wereldwijde productienetwerk**

De productie van de EQB start in oktober 2021 in twee fabrieken die deel uitmaken van het wereldwijde productienetwerk van Mercedes-Benz Cars: in de Hongaarse fabriek in Kecskemét voor de wereldmarkt en in de Duits-Chinese joint venture BBAC in Beijing voor de lokale markt. De voorbereidingen, met inbegrip van de kwalificatie van het personeel en de verbouwingswerkzaamheden, zijn reeds van start gegaan. De compacte SUV EQB wordt het eerste volledig elektrische productiemodel uit Hongarije en zal een aanvulling vormen op de plug-in hybrids die daar worden gebouwd.

Sinds de start van de productie in 2012 is het belang van de Hongaarse Mercedes-Benz fabriek binnen het wereldwijde productienetwerk van Mercedes-Benz Cars voortdurend toegenomen. Tot de sterke punten van het productienetwerk voor compacte auto's behoort naast de digitale connectiviteit ook de directe uitwisseling met de hoofdfabriek voor compacte auto's in Rastatt, Baden-Württemberg.

De accusystemen voor de in Europa geproduceerde compacte Mercedes-EQ modellen worden geleverd door de Mercedes-Benz dochteronderneming Accumotive in Kamenz en door de accufabriek in Jawor, Polen. Beide fabrieken zijn zo ontworpen dat ze van meet af aan CO<sub>2</sub>-neutraal werken.

## ”Zeven zitplaatsen vormen een uniek verkoopargument in deze klasse”

### De EQB onder de loep: kort interview met Product Manager Marius Philipp

Marius Philipp is sinds 2018 Product Manager bij Mercedes-Benz en momenteel verantwoordelijk voor de familie compacte auto's inclusief de EQA en EQB. Na het afronden van een dubbele studie in bedrijfskunde ging de 28-jarige in 2014 bij Daimler aan de slag in strategische volumeplanning. De geboren Swaab houdt van outdooractiviteiten.

#### *De EQA – de eerste volledig elektrische compacte auto van Mercedes-EQ – is onlangs geïntroduceerd. Hoe was de reactie?*

Philipp: Heel goed, we zijn zeer tevreden. Van januari tot en met juni 2021 werden ongeveer 39.000 volledig elektrische modellen afgeleverd (+291,4 procent), waaronder meer dan 19.000 exemplaren (+469,4 procent) van EQA, EQC en EQV (stroomverbruik gecombineerd: 27,1-26,3 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-emissie gecombineerd: 0 g/km)<sup>1</sup>.

#### *De EQB is nu de tweede volledig elektrische compacte auto van Mercedes-EQ. Wat zijn de overeenkomsten en de verschillen met de EQA?*

Philipp: De EQB is duidelijk meer 'volwassen' en heeft een eigen karakter. Hij is scherper, hoekiger en biedt tegelijkertijd meer bruikbaarheid en functionaliteit. Qua efficiënte elektrische aandrijving is hij natuurlijk nauw verwant aan de EQA en heeft hij ook de designkenmerken van Mercedes-EQ, zoals het Black Panel-front. En als leden van de succesvolle compacte-autofamilie van Mercedes-Benz delen de EQA en EQB ook veel sterke punten, zoals de geavanceerde rijassistentiesystemen en het intuïtief te bedienen infotainmentsysteem MBUX (Mercedes-Benz User Experience).

#### *De zeven zitplaatsen van de EQB maken hem aantrekkelijk als gezins- vrijetijdsauto. Hoe ziet het gebruikersgedrag eruit?*

Philipp: We hebben van GLB-kanten vernomen dat de zevenzitsfunctie niet altijd wordt gebruikt, maar dat de derde zitrij meer een praktische back-up is: als een vriendje van de kleuterschool bijvoorbeeld spontaan meegaat om te spelen. Zeven zitplaatsen zijn in ieder geval uitzonderlijk in deze klasse.

#### *Wat is typisch Mercedes aan de EQB?*

Philipp: De eerste merktypische deugden die in me opkomen zijn het hoge veiligheidsniveau, het voorbeeldige geluidscomfort en de premium kwaliteit. De kwaliteit van de gebruikte materialen in het interieur van onze compacte auto's is uitmuntend. Het testen in de ontwikkelingsfase is niet voor niets extreem inspannend en simuleert een zware, lange autolevensduur, maar dan versneld.

#### *Hoe zou 'uw' EQB eruitzien als u deze zelf mocht configureren?*

Philipp: Wat mij betreft is de Edition 1 met zijn unieke velgen zeer goed geslaagd. Maar natuurlijk bepaalt iedereen zelf welke kleuraccenten hij voor zijn EQB wil. Ik zou mijn EQB configureren als AMG Line, met 20" velgen, het nightpakket en als lak kosmoszwart kiezen.

---

<sup>1</sup> Het stroomverbruik is vastgesteld op basis van Commissie Regelgeving (EC) 692/2008.



## Elektro-esthetiek met scherpe lijnen en hoeken

### De EQB: het exterieurdesign

De EQB interpreteert de progressieve luxe van Mercedes-EQ op een gedurfde en karaktervolle manier. Het model heeft onder meer de voor Mercedes-EQ kenmerkende Black Panel-grille met geïntegreerde ster. Een ander onderscheidend designkenmerk van de volledig elektrische Mercedes-EQ modellen is de lichtband voor en achter.

### Belangrijkste kenmerken van het frontdesign:

- Het progressieve en brede Black Panel-front zorgt voor een zelfverzekerde uitstraling.
- Een horizontale glasvezelstrip verbindt de dagrijverlichtingsunits van de volledige led-koplampen en zorgt zowel overdag als 's nachts voor een hoge mate van herkenbaarheid,.
- Het binnenwerk van de koplampen is hoogwaardig, gedetailleerd en precies uitgevoerd.
- Blauwe kleuraccenten in de koplampen versterken de Mercedes-EQ-uitstraling.
- De uitgerekte motorkap heeft discreet aangegeven powerdomes.

### Belangrijkste kenmerken van het flankdesign:

- De EQB maakt indruk met zijn uitgebalanceerde totale proporties, met korte overhangen voor en achter.
- Het functionele 'greenhouse' met rechtopstaande voorruit zorgt voor een comfortabel interieur. Rondom lopende claddings dragen bij aan een harmonieus uiterlijk.
- De gespierde en sensueel vormgegeven schouderpartij domineert het zijaanzicht, dat nog wordt versterkt door de verhoogde bovenkant van de portieren.
- De vlak op de wielkasten aansluitende velgen geven de EQB een krachtige en zelfverzekerde uitstraling.
- Exclusief voor dit model zijn lichtmetalen velgen tot 22" in bicolor of tricolor, deels met roségoudkleurige of blauwe accenten.
- De forse dakreling onderstreept de hoge gebruikswaarde van de nieuwe EQB.

### Belangrijkste kenmerken van de achterzijde:

- De LED-achterlichten gaan naadloos over in de taps toelopende led-lichtband. Daardoor ziet de EQB er aan de achterzijde nog breder uit.
- De kentekenplaat is in de bumper geïntegreerd, wat een fraai vormgegeven achterklep oplevert.
- De standaard achteruitrijcamera is geïntegreerd in automatisch uitklappende ster.

## Robuust karakter meets roségoud

### De EQB: het interieurdesign

Het robuuste karakter van het interieur wordt onderstreept door buisvormige elementen in aluminium look. Deze bevinden zich als handgrepen in de portieren, op de middenconsole en in het dashboard aan de voorpassagierszijde. Afhankelijk van de Line geven in het interieur het spectaculair van achteren verlicht sierdeel en de roségoudkleurige accenten op de luchtuitstroomopeningen, stoelen en voertuigsleutel hints naar het elektrische karakter van de EQB. De instrumenten, met hun specifiek op elektroauto's afgestemde aanduidingen, grijpen terug op dezelfde kleurstelling met roségoudkleurige en blauwe accenten.

Het grote dashboard heeft een uitsparing in het bestuurders- en voorpassagiersgedeelte. Voor de bestuurder bevindt zich de widescreen cockpit, met bediening en weergave via MBUX (Mercedes-Benz User Experience).

MBUX kan individueel worden geconfigureerd met behulp van verschillende opties. Belangrijkste voordelen van het systeem: de krachtige computer, heldere schermen en graphics, een aanpasbare weergave, fullcolour head-up display, navigatie met augmented reality, zelflerende software en spraakbediening die wordt geactiveerd door het commando "Hey Mercedes".

De informatie in het combi-instrument en op het mediadisplay is goed leesbaar op de grote hoge-resolutie schermen. Een aantrekkelijke presentatie onderstreept de begrijpelijkheid van de intuïtieve bedieningsstructuur en biedt heldere graphics in hoge visuele kwaliteit. Via het Mercedes-EQ icoon in het mediadisplay kunnen menu's worden opgeroepen voor de laadopties, het stroomverbruik en de energiestroom. Het rechterdisplay in het combi-instrument is een wattmeter in plaats van een toerenteller. Het bovenste deel toont het percentage van het vermogen, het onderste deel de energierugwinning/recuperatie. In het linkerdisplay kan worden aangegeven of de bestemming kan worden bereikt zonder tussentijdse laadstop. De kleuren veranderen afhankelijk van de rijdsituatie: tijdens het boosten verandert het display bijvoorbeeld in wit.

Afhankelijk van de stemming, of passend bij het interieur, heeft de gebruiker keuze uit vier verschillende weergavestijlen. De Progressive-variant bevat een speciaal Mercedes-EQ kleurenschema:

- Modern Classic is de evolutie van de klassieke weergavestijl in een elegant-lichte, fraaie materiaalkwaliteit.
- Sport heeft een hightech turbinelook met sportieve zwart/gele contrasten.
- Progressive vertegenwoordigt een moderne interpretatie van een combi-instrument in de wereld van digitale displays. Om de weergave tot het strikt noodzakelijke te beperken en om een gerichte informatieopname mogelijk te maken, worden de weergavewaarden van de ronde instrumenten voor snelheid en power telkens alleen in het vereiste bereik dynamisch weergegeven. In de EQB is de kleur hier pure blue/roségoudkleurig.
- Ingetogen vermindert de hoeveelheid informatie aanzienlijk en helpt de bestuurder om te ontspannen.

## Veelzijdig, royaal uitgerust en plaats voor zeven personen

### De EQB: de uitrusting

De nieuwe EQB (lengte/breedte/hoogte: 4.684/1.834 /1.667 mm) verrijkt de succesvolle compacte line-up van Mercedes-Benz en is nauw verwant aan met name twee modellen: de EQA, waarmee het model de geavanceerde aandrijftechnologie deelt, en de compacte SUV GLB. Aan dat model ontleent de EQB zijn lange wielbasis (2.829 mm), het ruime en variabele interieur en de derde zitrij met twee extra afzonderlijke zitplaatsen.

De hoeveelheid ruimte is royaal: de hoofdruimte op de eerste zitrij bedraagt 1.035 mm, op de tweede zitrij van de vijfzitter 979 mm. Met 87 mm is de knieruimte achterin de vijfzitter comfortabel. De bagageruimte is vlak en ruim: het bagageruimtevolume van 495-1.710 of 465-1.620 liter (cijfers voor respectievelijk vijf- en zevenzitter) heeft het niveau van dat van een middenklasse estate. De achterbankleuning op de tweede zitrij kan standaard meertraps in hoek worden versteld, optioneel is deze rij 140 mm in lengterichting te verschuiven. Zo kan de bagageruimte tot 190 liter worden vergroot en op een veelzijdige manier worden gebruikt.

Als optie (standaard in China) beschikt de EQB over een derde zitrij met twee extra afzonderlijke zitplaatsen. De zitplaatsen bieden personen tot een lengte van 1,65 meter een comfortabele hoeveelheid ruimte.

### De variatiemogelijkheden in detail:

Variatie	Vijfzitter	Zevenzitter (optie)
Tweede zitrij	Achterbankleuning in de verhouding 40:20:40 deel- en neerklapbaar	
	Meervoudige verstelmogelijkheid hoek rugleuning achterbank	
	Zitrij 140 mm in lengterichting te verschuiven, bank in verhouding 40:60 deelbaar (optie)	Zitrij 140 mm in lengterichting te verschuiven, bank in verhouding 40:60 deelbaar (standaard)
		EASY ENTRY-functie
Derde zitrij	-	Twee afzonderlijke zitplaatsen die in de grond kunnen worden verzonken

### Electric Art en Edition 1 met Mercedes-EQ specifieke details

De uitgebreide standaarduitrusting van de EQB omvat high-performance led-koplampen, automatische THERMATIC automatische airconditioning, licht- en zichtpakket en opklapbare armsteun achter met twee bekerhouders. Ook standaard zijn het intuïtief te bedienen infotainmentsysteem MBUX (Mercedes-Benz User Experience) en navigatie met Electric Intelligence.

Gedurende een beperkte periode na de introductie is de Edition 1 beschikbaar. Het exterieur van dit limited speciale model combineert elementen van het nightpakket met AMG-styling. 20" lichtmetalen AMG-velgen, matkoper en glansgedraaid, ronden de sportieve uitstraling af. Highlights in het interieur van de Edition 1 zijn de lederen bekleding in nevgrijs met CYBER CUT blauw, het van achteren verlichte sierdeel in spiraallook en luchtuitstroomopeningen met buitenring in zilverchrom en binnenring in energyblauw.

## Krachtig en efficiënt duo bij de introductie

### De EQB: het aandrijfsysteem

De EQB start als EQB 300 4MATIC (stroomverbruik gecombineerd WLTP: 18,2 - 19,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-emissie gecombineerd: 0 g/km)<sup>1</sup> met 168 kW en als EQB 350 4MATIC met 215 kW (stroomverbruik gecombineerd WLTP: 18,2 - 19,1 kWh/ 100 km; CO<sub>2</sub>-emissie gecombineerd: 0 g/km)<sup>1</sup>. De actieradius volgens WLTP is in beide gevallen 397 - 416 km.

Op de vooras wordt een asynchroonmotor gebruikt. De elektromotor, een transmissie met vaste overbrengingsverhouding met differentieel, het koelsysteem en de vermogenselektronica vormen een sterk geïntegreerde, zeer compacte eenheid - de elektrische aandrijflijn (eATS).

Daarnaast hebben de EQB 300 4MATIC en EQB 350 4MATIC ook een eATS op de achteras met een nieuw ontwikkelde permanent bekrachtigde synchroonmotor. Het systeem is extreem compact van ontwerp. Bij een permanent bekrachtigde synchroonmotor is de rotor van de AC-motor voorzien van permanente magneten. De magneten - en dus de rotor - volgen het roterende wisselstroomveld in de statorwikkelingen. De motor wordt synchroon genoemd omdat de rotor met dezelfde snelheid draait als het magnetische veld van de stator. In de frequentieomvormers van de vermogenselektronica wordt de frequentie aangepast aan het door de bestuurder gevraagde toerental. De voordelen van dit ontwerp zijn onder meer een hoge vermogensdichtheid, een hoog rendement en een hoge outputconsistentie.

In de 4MATIC-versies wordt de vermogensbehoefte tussen de voor- en achteras honderd keer per seconde intelligent geregeld, afhankelijk van de rij situatie. De filosofie van Mercedes-EQ is om het verbruik te optimaliseren door de elektromotor op de achteras zo vaak mogelijk te gebruiken, terwijl de asynchroonmotor op de vooras slechts minimale weerstandsverliezen genereert bij deellast.

Technische gegevens<sup>1</sup>:

		EQB 300 4MATIC	EQB 350 4MATIC
Lay-out aandrijfsysteem		vierwielaandrijving	
Elektromotor voor-/achteras	Type	asynchroonmotor (ASM)/permanent bekrachtigde synchroonmotor (PSM)	
Vermogen (piek)	kW	168	215
Koppel (piek)	Nm	390	520
Acceleratie 0-100 km/h	sec.	8,0	6,2
Topsnelheid <sup>2</sup>	km/h	160	
Bruikbare accucapaciteit (WLTP)	kWh	66,5	
Verbruik gecombineerd (WLTP)	kWh/100 km	18,2 - 19,1	18,2 - 19,1
Actieradius (WLTP)	km	416	416
AC-laadtijd <sup>3</sup>	uur	5:45	5:45
DC-laadtijd <sup>4</sup> bij snellaadstation	min.	32	32

In de overrun-modus of tijdens het remmen veranderen de elektromotoren in dynamo's: hun mechanische rotatie wordt omgezet in elektrische energie die wordt gebruikt om de HV-accu op te laden - een proces dat recuperatie wordt genoemd (voor details zie hoofdstuk 'Recuperatie').

<sup>1</sup> Het stroomverbruik (en data die daarop zijn gebaseerd) is vastgesteld op basis van Commissie Regelgeving (EC) 692/2008 voor NEDC en Commissie regelgeving (EU) 2017/1151 voor WLTP.

<sup>2</sup> Elektronisch begrensd.

<sup>3</sup> De laadtijden zijn voor een 10-100% volle lading via een wallbox of publiek laadpunt (AC-aansluiting met ten minste 11 kW, 16 A per fase).

<sup>4</sup> De laadtijden zijn voor een 10-80% volle lading bij een DC snellaadstation met een voltage van 400 V, kracht ten minste 300 A.

### **De accu: onderdeel van het intelligente thermomanagement**

De EQB is uitgerust met een lithium-ion-accupakket met een hoge energiedichtheid. Hij heeft een maximale spanning van 420 V en – bij een nominaal vermogen van ongeveer 190 Ah – een bruikbare energiec capaciteit van 66,5 kWh.

Het accupakket is opgebouwd uit vijf modules en bevindt zich onder het passagierscompartiment in het midden van de auto. Een aluminium behuizing en de carrossierestructuur van de auto zelf beschermen het accupakket tegen mogelijk contact met de grond en tegen losse steenslag. De accubehuizing is onderdeel van de voertuigstructuur en daarmee een integraal onderdeel van het crashconcept (zie hoofdstuk 'Bescherming van de inzittenden en overige weggebruikers').

Het accupakket maakt deel uit van het intelligente thermomanagement van de EQB. Om ervoor te zorgen dat het altijd binnen het optimale temperatuurbereik wordt gehouden, kan het pakket naar behoefte worden gekoeld of verwarmd via een koelmiddel-gevoede plaat onder de accu.

Wanneer de navigatie met Electric Intelligence geactiveerd is, kan het accupakket ook tijdens het rijden worden voorverwarmd of gekoeld om ervoor te zorgen dat het zich binnen het ideale temperatuurvenster voor een snellaadstation bevindt. Aan de andere kant: als de accu koud is wanneer de auto het snellaadstation bereikt, wordt een aanzienlijk deel van de laadcapaciteit in eerste instantie alleen gebruikt om hem op te warmen. Het netto-effect is het optimaliseren van de laadtijd – belangrijk, als middel om de laadstop aanzienlijk te verkorten.

Net als voor alle andere HV-accu's geeft Mercedes-Benz een accucertificaat af en biedt daarmee een prestatiegarantie. Deze garantie is acht jaar geldig of een afgelegde afstand van 160.000 km en garandeert een goed werkende HV-accu: het certificaat dekt ook capaciteitsverlies in de accu.

Laadmanagement: CCS-laadaansluiting voor zowel wisselstroom als gelijkstroom

De EQB kan thuis of bij openbare laadstations met behulp van de boordlader comfortabel worden geladen met wisselstroom (AC) tot 11 kW. De laadtijd die nodig is voor een volledige lading hangt af van de beschikbare infrastructuur en de landspecifieke voertuiguitrusting. Het laden aan een Mercedes-Benz wallbox gaat aanzienlijk sneller dan aan een stopcontact thuis.

Laden gaat nóg sneller met gelijkstroom (DC) bij snellaadstations. Afhankelijk van de SoC (State of Charge) en de temperatuur van de HV-accu laadt de EQB aan een geschikt laadstation met een vermogen tot 100 kW. De laadtijd bedraagt dan 32 minuten van 10-80 procent SoC. Voor AC- en DC-laden is de EQB in Europa en de VS standaard uitgerust met een CCS-connector (Combined Charging Systems) in de rechter zijwand.

## Anticiperend rijden bespaart elektriciteit en vergroot de actieradius

### De EQB: de recuperatie

De ECO-assistent coacht de bestuurder met berichten wanneer het gaspedaal kan worden losgelaten, bijvoorbeeld omdat er een snelheidslimiet nadert, en met functies als 'zeilen' en specifieke aansturing van de recuperatie. Hiervoor worden navigatiegegevens, verkeersbordenherkenning en informatie van de intelligente veiligheidsassistenten (radar en stereocamera) gekoppeld en verwerkt.

De ECO-assistent berekent voorspellend de rij situatie wanneer wordt besloten om ofwel met de laagste weerstand te rijden dan wel juist energie te recupereren. Voorbeelden zijn kuilen in de weg, drempels of snelheidslimieten die het systeem herkent uit de kaartgegevens. Het houdt rekening met het verloop van de weg (bochten, kruispunten, rotondes, hellingen), snelheidslimieten en afstand tot voorliggers in de rijadviezen en efficiëntiestrategie.

Binnen de grenzen van het systeem neemt de ECO-assistent de functies over zodra de bestuurder de voet van het gaspedaal haalt. De bestuurder krijgt daartoe ook een visuele aanwijzing: door het tonen van een 'voet van het gaspedaal'-symbool in het mediadisplay (of indien aanwezig, in het head-up display). Tegelijkertijd geeft een graphic de bestuurder de reden voor de aanbeveling (bijvoorbeeld 'Naderend kruispunt' of 'Naderende afdaling').

De EQB biedt verschillende niveaus van energierugwinning door middel van recuperatie. In algemene zin omvat het proces het opladen van de HV-accu door de mechanische rotatie in de overrun-modus of tijdens het remmen om te zetten in elektrische energie.

De bestuurder kan de recuperatiefunctie handmatig selecteren met behulp van schakelpaddles achter het stuurwiel. De twee schakelpaddles achter het stuurwiel kunnen worden gebruikt om het recuperatieniveau te beïnvloeden. De schakelpaddle aan de linkerkant verhoogt het recuperatieniveau, de schakelpaddle aan de rechterkant verlaagt het. De bestuurder kan de geselecteerde instelling zien in het combi-instrument. De volgende recuperatiefasen zijn beschikbaar: DAuto (situatie-geoptimaliseerde recuperatie via de ECO-assistent), D+ (zeilen), D (lage recuperatie) en D- (gemiddelde recuperatie). Als de DAuto-functie is geselecteerd, blijft deze modus behouden wanneer de auto opnieuw wordt gestart. Om af te remmen tot stilstand moet de bestuurder de rem normaal activeren, ongeacht de recuperatiefase.

## Een blik in de toekomst

### De EQB: de navigatie met Electric Intelligence

Welke kant op? En waar is het volgende laadstation? De klassieke verantwoordelijkheden van de copiloot. In de nieuwe EQB wordt deze taak uitgevoerd door een reeks intelligente assistenten. Navigatie met Electric Intelligence berekent de snelst mogelijke route, rekening houdend met verschillende factoren. Als een laadstop nodig is, wordt de bestuurder naar een laadstation geleid.

Wat navigatie met Electric Intelligence betreft, zegt de naam het al. Het systeem houdt op een intelligente manier rekening met tal van factoren om de snelste route te plannen, inclusief laadstops, en kan zelfs dynamisch reageren op veranderingen, bijvoorbeeld files. Terwijl een conventionele actieradiuscalculator uitgaat van gegevens uit het verleden, kijkt de navigatie met Electric Intelligence in de EQB naar de toekomst.

Bij de berekening van de route wordt rekening gehouden met bijvoorbeeld de elektrische actieradius, het huidige stroomverbruik, de topografie van de voorgestelde route (vanwege de energiebehoefte) en de temperatuur aldaar (vanwege de duur van het laden). Andere factoren zijn de verkeerssituatie langs de geplande route, evenals de aldaar beschikbare laadstations en hun capaciteit. De klant hoeft niet altijd een volledig acculading mee te nemen, maar krijgt een specifiek advies over de benodigde laadtijd bij het laadstation. De laadstops worden gepland op de manier die het meest gunstig is voor de totale reistijd: onder bepaalde omstandigheden kan het zijn dat twee korte laadstops met een hogere laadcapaciteit verlopen dan één lange laadsessie.

Als de actieradius kritiek wordt, geeft de actieve actieradiusbewaking advies, zoals 'Airconditioning uit' of 'Selecteer rijprogramma ECO'. Daarnaast berekent het systeem in het rijprogramma ECO een efficiëntere rij snelheid waarmee het volgende laadstation of de bestemming zoals gepland kan worden bereikt, en geeft dit weer in de snelheidsmeter. Als DISTRONIC geactiveerd is, wordt deze snelheid automatisch ingesteld. In deze rijstand schakelt het systeem ook over naar een intelligente bedrijfsstrategie voor de nevenverbruikers om hun stroombehoefte te verminderen en zo de actieradius te vergroten als de situatie dit vereist.

De routeplanning kan vooraf worden uitgevoerd in de Mercedes me-app. Ervan uitgaande dat dit vervolgens wordt bevestigd in het navigatiesysteem van de auto voordat de reis begint, wordt de route opnieuw geladen met deze laatste informatie. In principe worden de gegevens vóór het begin van elke rit en daarna om de 2 minuten bijgewerkt.

De bestuurder kan de navigatie met Electric Intelligence ook individueel aanpassen. In de basisinstelling wordt bijvoorbeeld de accucapaciteit voor een groot deel benut. Voor de resterende actieradius kan echter een persoonlijke veiligheidsbuffer worden gekozen, zodat de EQB bijvoorbeeld een gewenste SoC van minimaal 10 procent bij het laadstation of een SoC van 50 procent bij aankomst op de bestemming in de reis meeneemt.

## Comfortabel reizen met transparantie en planningszekerheid

### De EQB: Mercedes me Charge

Met Mercedes me Charge kunnen Mercedes-EQ klanten gemakkelijk gebruikmaken van de laadstations van verschillende providers, terwijl ze ook profiteren van een geïntegreerde betalingsfunctie met eenvoudige facturatieprocessen. Met Mercedes me Charge kunnen klanten met een zuiver ecologisch geweten laden bij meer dan 250.000 openbare laadstations in Europa, aangezien Mercedes-Benz zorgt voor een latere compensatie in de vorm van groene stroom.

Groene stroom, dat wil zeggen elektriciteit uit hernieuwbare bronnen, is een belangrijke factor in de levenscyclus van een elektroauto als middel om CO<sub>2</sub>-emissies te voorkomen. Dit komt omdat ongeveer 50 procent van de CO<sub>2</sub>-voetafdruk van een accu-elektrische auto wordt gegenereerd in de gebruiksfase, op basis van de huidige EU-elektriciteitsmix, dus als gevolg van laadprocessen waarbij CO<sub>2</sub> wordt opgewekt.

Hoe Green Charging werkt: om het gebruik van elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen te bevorderen, gebruikt Mercedes-Benz Certificaten van Oorsprong om het laadproces te 'vergroenen', waarvan de kwaliteit wordt bepaald door een eco-energielabel. Dit zorgt ervoor dat een gelijkwaardige hoeveelheid elektriciteit uit hernieuwbare bronnen aan het net wordt geleverd ter compensatie van het laden van een elektroauto. De energiehoeveelheden die voor het laden worden gebruikt, worden dus na het eigenlijke laadproces gecompenseerd met groene stroom, wat ook mogelijkheden biedt om te investeren in duurzame energiecentrales. Bij de EQB is een jaar Mercedes me Charge inbegrepen.

### Het wereldwijde laadnetwerk blijft groeien

Mercedes me Charge is één van 's werelds grootste laadnetwerken en breidt zich voortdurend uit: het omvat momenteel ongeveer 530.000 AC- en DC-laadpunten wereldwijd, waarvan meer dan 200.000 in Europa. Alleen al hier zijn er meer dan 400 verschillende exploitanten van openbare laadstations, waarvan de laadpunten toegankelijk zijn voor Mercedes me Charge-klanten.

Met Mercedes me Charge laden klanten sinds 2021 altijd groen bij elk openbaar laadstation van dit netwerk in heel Europa. Hoogwaardige Garanties van Oorsprong garanderen dat een gelijkwaardige hoeveelheid energie uit hernieuwbare bronnen aan het stroomnet wordt teruggeleverd als er via Mercedes me Charge aan wordt onttrokken.

Mercedes-Benz Nederland zorgt er met een lokaal Green Charging-initiatief, als aanvulling op het bovenstaande, bovendien voor dat alle laadsessies met de EQB voor 200.000 km CO<sub>2</sub>-neutraal zijn, ongeacht de locatie of laadservice. Om dit te realiseren worden voor iedere in Nederland geregistreerde EQB vooraf Garanties van Oorsprong ingekocht. Deze Garanties van Oorsprong garanderen dat een gelijkwaardige hoeveelheid energie uit hernieuwbare bronnen aan het stroomnet wordt geleverd. Dit lost een belangrijke uitdaging in de dagelijkse praktijk op: het is immers niet altijd duidelijk of de auto met groene energie wordt geladen. De Garanties van Oorsprong zijn uitsluitend afkomstig van zon- en windparken in Nederland, waarmee een duurzame bijdrage aan het lokale leefmilieu geleverd wordt.



## Strategieën voor een langere levensduur en kortere laadstops

### De EQB onder de loep: tips & tricks voor het opladen

Elke bestuurder van een elektroauto kan helpen de levensduur van het accupakket te verlengen, laadstops aangenamer te maken en de reistijd te optimaliseren. Hier zijn enkele belangrijke tips & tricks:

1. Gebruik preconditionering tijdens het laden: dit bespaart actieradius, omdat de energie die nodig is om de accu en het interieur op de juiste temperatuur te houden, wordt gedekt door de laadstroom. De standaard preconditionering in de EQB kan rechtstreeks via MBUX of via de Mercedes me-app worden geprogrammeerd. Belangrijk om te weten: met stoelverwarming rijdt u zuiniger dan met warme lucht uit de airconditioning.
2. Niet volledig laden: vanwege fysieke en chemische redenen neemt de laadsnelheid af naarmate het accupakket zijn volledige capaciteit nadert. Daarom is het bij DC-snelladen meestal zinvol om de accu met een snellader slechts tot 80 procent of zoveel als nodig voor de actieradius te laden. Dit is ook goed voor de levensduur van het accupakket.
3. Neem de tijd voor laadstop: elektroauto's moeten tijdens een rit alleen snel worden geladen als het echt nodig is. Constant snelladen met hoge laadvermogens kan een negatief effect hebben op de levensduur van de accu.
4. Vertrouw op de copiloot: activeer indien mogelijk altijd de navigatie met Electric Intelligence. Reden daarvoor is omdat het systeem op intelligente wijze rekening houdt met tal van factoren om de snelste route te plannen, inclusief laadstops, en dynamisch kan reageren op veranderingen zoals files. En als de resterende actieradius krap wordt, kan het systeem tips geven over hoe de bestuurder nog een paar kilometer kan winnen.
5. Vermijd extreme temperaturen: als accu's worden blootgesteld aan intense hitte of extreme kou, neemt hun laadcapaciteit snel af. Zet een elektroauto indien mogelijk daarom in de zomer niet in de brandende zon, maar in de schaduw. In de winter is een garage ideaal om te parkeren en te laden. Daarnaast is het in de winter aan te raden om het accupakket direct na een rit te laden, voordat de accu tijd heeft gehad om af te koelen.
6. Houd hem halfvol: als de auto voor een langere periode niet wordt gebruikt, bijvoorbeeld omdat u voor een lange reis weg bent, kan de auto het beste met een gemiddeld laadniveau worden geparkeerd. Dit vertraagt het ladingverlies in de accu.
7. Vooraf informatie zoeken: de Mercedes me-app biedt veel handige functies op het gebied van laden. Deze omvatten een filteroptie waarmee de laadpunten kunnen worden gesorteerd op criteria als beschikbaarheid of laadcapaciteit. Bij de beslissing waar de EQB moet worden geladen, kunnen foto's en een beoordelingsfunctie helpen. Ook wordt op basis van een kansberekening bepaald hoe groot de kans is dat een bepaald laadpunt in de loop van de dag bezet is.

## Uitgebreide simulatie en finetuning in de windtunnel

### De EQB: de aerodynamica

Met een  $c_w$ -waarde vanaf 0,28 noteert de EQB een zeer goede waarde. De frontale oppervlakte A bedraagt in totaal 2,53 m<sup>2</sup>. Tot de belangrijkste aerodynamische maatregelen behoren het volledig gesloten koelluchtregelsysteem in het bovenste gedeelte, de aerodynamisch efficiënte voor- en achterskirt, een zeer gladde, bijna volledig gesloten bodemplaat, speciaal geoptimaliseerde aerovelgen en speciale voor- en achterwielspoilers.

De aerodynamische ontwikkeling van de EQB gebeurde grotendeels digitaal. De daaropvolgende metingen in de windtunnel bevestigden de hoge kwaliteit van de numerieke simulatie. De EQB bouwt voort op de zeer goede aerodynamische basis van de GLB. Een nieuwe aerodynamische setup was nodig vanwege de nieuwe bumpers en – als gevolg daarvan – de gewijzigde diffusorhoek. Luchtstroomscheiding bij de voorwielen is verminderd door de vorm van de bumper en het ontwerp van de wielspoilers met hun wigvormige profielen, die speciaal voor de EQB zijn ontwikkeld.

Ook de bodemplaat is nieuw. Als elektroauto heeft de EQB geen transmissietunnel, uitlaat en brandstoftank nodig. Deze elementen worden vervangen door een vlakke accu. De luchtstroom langs de onderkant van de carrosserie wordt vrijwel ongehinderd vanaf de voorskirt over de onderplaat van de motorruimte en de drie hoofdvoerpanelen over de eveneens gesloten achteras en diffusor geleid. Vanwege de langere wielbasis in vergelijking met de EQA en de iets andere accupositie heeft de EQB een extra paneel in de bodemplaat. Dit sluit de opening tussen de accu en de as-beplating. Over het algemeen is er veel aandacht besteed aan details: de ribben die bijvoorbeeld de ondervloer versteviging geven, lopen allemaal van voor naar achter.

Ook de koelluchtinlaat is specifiek voor een elektroauto ontworpen: aangezien de EQB minder koeling nodig heeft dan een auto met verbrandingsmotor, was het mogelijk om het bovenste gedeelte van de koelluchtinlaat volledig af te sluiten. Het onderste gedeelte is voorzien van een verstelbare grillejaloerie.

### De aerodynamische maatregelen op een rij:

- Aerodynamisch ontwerp van de voor- en achterskirt.
- Wielspoilers met wigvormig profiel voor, wielspoilers achter.
- Koelluchtregelsysteem in het onderste gedeelte van de voorskirt, vlak paneel dat de bovenste luchtinlaat omsluit.
- Verbeterde afdichting van het grillegebied om een efficiënt gebruik van de koellucht te garanderen.
- Afdichting in de buurt van de koplampen.
- Aerodynamisch en aero-akoestisch geoptimaliseerde buitenspiegels.
- Grote dakspoiler, zijspoilers en luchtstroomgeleiders in de achterlichten.
- Geoptimaliseerd bodemplaatconcept inclusief grote panelen die motorruimte, hoofdvoer, achteras, diffusor en veerpoten afsluiten.
- Extra panelen achter het accupakket om de doorstroming rond de achteras te verbeteren vanwege de grotere wielbasis van de EQB.
- Aerodynamisch geoptimaliseerde velgen (veel gesloten oppervlakken, minimale concaafheid, openingen in het binnenste gedeelte) en banden voor alle velgmaten.

## Geavanceerd warmtemanagement met standaard warmtepomp

### De EQB: de airconditioning

Met standaard automatische airconditioning biedt de EQB hetzelfde hoge klimaatcomfort als elke Mercedes-Benz. Hiervoor beschikt hij standaard over een uitgekiend warmtemanagement met warmtepomp. Met zijn talrijke innovatieve details, zoals het hergebruik van de restwarmte van het elektrische aandrijfsysteem, is het systeem geconfigureerd voor uitzonderlijke efficiëntie en dus een maximale actieradius. Preconditionering zorgt er ook voor dat EQB-rijders 's ochtends niet de voorruit hoeven te krabben of in een ijskoude auto hoeven te stappen. En zelfs bij hoge zomertemperaturen wordt het interieur voor vertrek tot een aangenaam niveau gekoeld.

Het is mogelijk om de preconditionering voor het interieur van de EQB in te stellen voordat de rit begint. Deze functie wordt rechtstreeks via MBUX of via de Mercedes me-app aangestuurd. Door gebruik te maken van preconditionering tijdens het laadproces blijft de actieradius behouden, aangezien de energiebehoefte wordt geleverd via de laadstroom die de actieradius niet beïnvloedt.

Preconditionering gaat uit van streefwaarden. Dit betekent dat wanneer de bestuurder een vertrektijd invoert, de EQB tijdig voor het begin van de reis de vooraf ingestelde temperatuur instelt. De bestuurder kan dit ofwel individueel voor elke rit en elk traject van de rit doen, ofwel met behulp van een weekprofiel. De preconditionering wordt ook automatisch gedurende 5 minuten geactiveerd zodra de auto met de sleutel wordt ontgrendeld. Wanneer de preconditionering, die maximaal een uur kan werken, start of stopt, ontvangt de bestuurder een bijbehorende pushmelding.

In het rijprogramma ECO schakelt het systeem ook over op een intelligente strategie voor de nevenverbruikers. Dit vermindert de stroombehoefte, waardoor de actieradius wordt vergroot voor de specifieke situatie.

### Efficiënte thermo-architectuur vermindert de energiebehoefte

De EQB heeft een uitgekiende thermo-architectuur die standaard een warmtepomp bevat. Het systeem werkt zeer efficiënt: de restwarmte van de elektrische aandrijving (omvormer en elektromotor) kan worden benut om het interieur te verwarmen. Dit vermindert het verbruik van accuvermogen voor het verwarmingssysteem drastisch, waardoor de actieradius wordt vergroot.

Een warmtepomp – bekend van de huistechniek – transporteert de warmte van een laag naar een hoger temperatuurniveau. Dit betekent dat 'koude thermische energie'<sup>1</sup>, die bijzonder vaak voorkomt in elektroauto's, kan worden benut om het interieur te verwarmen.

### Een overzicht van het werkingsmechanisme van de warmtepomp van de EQB:

- Efficiënt naverwarmen met luchtrecirculatie: door een hoog aandeel recirculatielucht hoeft er minder (verse) lucht te worden verwarmd. Om het beslaan van de ruiten te verminderen, koelt de auto de recirculatielucht af, waardoor vocht wordt afgevoerd. De onttrokken warmte wordt via de watergekoelde condensor en de warmtewisselaar teruggevoerd naar het interieur. Met andere woorden, de warmte wordt gerecycled.
- Benutten van restwarmte van de elektrische aandrijflijn: zie hierboven.
- Benutten van restwarmte van de HV-accu: als de temperatuur van de accu boven een gedefinieerde drempelwaarde stijgt, kan de restwarmte worden benut om het interieur te verwarmen.

---

<sup>1</sup> Temperaturen slechts enkele graden boven nul die niet als warm ervaren worden.

## Consequente loskoppeling en uitgebreide isolatie

### De EQB: het geluids- en trillingscomfort (NVH)

Het ontwikkelingsdoel bij de EQB was het creëren van een balans tussen geluid en rijcomfort op een hoog niveau. De focus lag met name op het ontwerp van het aandrijfgeluid en de integratie van de elektrische aandrijflijn. NVH-relevante componenten (Noise, Vibration, Harshness) werden dienovereenkomstig ontworpen in de digitale ontwikkelingsfase, vastgezet op testbanken in de hardwarefase en pas daarna geïntegreerd in het voertuig. Net als bij het bouwen van een huis hebben ze eerst de casco/platform en later het interieur/isolatie onder handen genomen. Ontkoppelen of direct inkapselen van de elektrische aandrijving is namelijk effectiever dan isolerende maatregelen in het interieur. De geluidsisolerende maatregelen omvatten een gesloten passagierscompartiment, efficiënte dempingssystemen op de plaatstalen oppervlakken en akoestisch effectieve bekledingsdelen.

De eentraps transmissie, die een integraal onderdeel vormt van de elektrische aandrijflijn op de vooras (eATS), werkt bijzonder soepel dankzij de verbeterde microgeometrie van de versnellingen. NVH-maatregelen aan de eATS werden in een vroeg stadium van de ontwikkeling van componenten in de EQB verwerkt. Zo werd de vermogenslektronica verstevigd en vast verbonden met de behuizing.

In een elektrisch aangedreven auto ontbreekt het laagfrequente achtergrondgeluid dat hoort bij een verbrandingsmotor, waardoor hoogfrequente geluiden duidelijker naar voren kunnen komen. De voor- en achterasaandrijvingen van de EQB zijn daarom op meerdere punten geïsoleerd. Componenten zoals het draagframe van de vooras, het subframe van de achteras en zelfs de rubberlagers werden tijdens de digitale ontwikkelingsfase ontwikkeld en voortdurend geoptimaliseerd. Deze inspanningen zorgen ervoor dat er geen storende geluiden in de auto hoorbaar zijn.

Zelfs nevenaggregaten werden aanzienlijk verbeterd op het gebied van geluid- en trillingscomfort. Zo werd bijvoorbeeld de aircocompressor samen met de voorste eATS ontkoppeld van het draagframe door middel van met rubber verlijmd metalen elementen. Om het contactgeluid te verminderen, werden de airconditioningleidingen aangepast om de stijve elementen in de carrosserie te volgen en werden de lagerpunten zoveel mogelijk ontkoppeld. Bovendien vermijdt de software van de aircocompressor motortoerentallen die een nadelige invloed zouden kunnen hebben op het geluidsniveau in het interieur. Dit heeft geen effect op het klimaatcomfort.

### Laag rijgeluid dankzij gericht verhoogde stijfheid en een uitgekiend lagerconcept

Om het rolgeluid te verminderen, hebben de engineers een compacte, integrale bevestiging geïntroduceerd die de inleidende stijfheid bij het geleidingslager op de vooras aanzienlijk heeft verhoogd. Het subframe van de multilink achteras is bovendien elastisch ontkoppeld door rubberlagers. De voorste subframeverbinding is geïntegreerd in de C-ringstructuur en heeft daardoor de nodige stijfheid voor ontkoppeling. Om de stijfheid van de achterste subframeverbinding te vergroten, werd een dwarsbalk geïntegreerd in de multifunctionele uitsparing.

Voor een hoog rijcomfort, vooral bij het rijden op provinciale wegen, is een laag rolgeluid essentieel. Naast het ontwerp van de carrosseriestructuur en de geluidsisolatie was het ontwikkelingswerk gericht op het dynamische transmissiegedrag van de afzonderlijke ascomponenten en elastomeerlagers. De nieuw ontwikkelde fusee voor de vooras maakt het mogelijk om de verbindingstijfheid voor de veerpoot en de rem aanzienlijk te vergroten. Subframelagers worden overal op de achteras gebruikt. Samen met de verstevigingen op de verschillende verbindingpunten, vermindert dit het binnendringen van geluid. Het lagerconcept dat bij de multilink as wordt gebruikt, maakt een grotere trillingsdemping in lengterichting mogelijk, terwijl de dynamische overbrenging in verticale richting beperkt blijft.

## Een echte Mercedes-Benz, ook op het gebied van passieve veiligheid

### De EQB: de bescherming van de inzittenden en overige weggebruikers

Voortbouwend op de robuuste carrosseriestructuur van de GLB, werd de carrosserie van de EQB aangepast aan de speciale vereisten van een elektroauto. De accu bevindt zich in een frame van geëxtrudeerde profielen. Een accubescherming aan de voorzijde van de accu voorkomt dat de energieopslagunit wordt doorboord door vreemde voorwerpen. Natuurlijk moest de EQB het gebruikelijke uitgebreide crashtestprogramma van het merk doorstaan. Ook aan de accu en aan alle elektrische componenten worden strenge eisen gesteld. Als een echte gezinsauto biedt de EQB plaats aan maximaal vier kinderzitjes op de tweede en derde (optioneel) zitrij, plus nog één op de voorpassagiersstoel.

De ongevalveiligheid van de EQB is gevalideerd in het Mercedes-Benz Technologiezentrum Fahrzeugsicherheit (TFS). In dit ultramoderne crashcenter werden ook prototypen met grote elektroaccu's onder strenge crashomstandigheden getest. Het Black Panel-front werd ook getest op zijn breukgedrag om te voldoen aan de vereisten voor voetgangersbescherming.

In alle aspecten van de voertuigconfiguratie die relevant zijn bij een ongeval, is naast de wettelijke vereisten ook rekening gehouden met interne testvereisten en testcriteria die zijn afgeleid van de bevindingen van real-life ongevalsscenario's. Een voorbeeld hiervan is de zogeheten dakvaltest. Mercedes-Benz controleert hiermee de stijfheid van het dak, een belangrijke factor bij het over de kop slaan. Bij de dakvaltest valt de carrosserie van een hoogte van 50 cm onder een lichte hoek op de dakconstructie, zodat aanvankelijk slechts één van de twee A-stijlen wordt belast.

In het ontwikkelingscenter werden individuele aspecten van de ongevalveiligheid getest in componenttests die met de accu werden uitgevoerd. De testcriteria omvatten bijvoorbeeld het accugedrag bij schokbelastingen of bij het binnendringen van vreemde voorwerpen.

### Veiligheidsconcept voor het HV-systeem: automatische uitschakeling bij een crash mogelijk

De uitgebreide ervaring van Mercedes-Benz met HV-aandrijfsystemen heeft geleid tot een meertraps veiligheidsconcept. Het HV-systeem kan bij een aanrijding reversibel of irreversibel (omkeerbaar of onomkeerbaar) worden uitgeschakeld, afhankelijk van de ernst van het ongeval. Een ander kenmerk van dit uitgebreide veiligheidsconcept is dat het laadproces automatisch wordt onderbroken als een botsing wordt gedetecteerd terwijl de auto stilstaat bij een snellaadstation (DC-laden). Naast dit zelfstandig functionerende bewakingssysteem is de EQB voorzien van een speciaal afkoppelpunt waarmee reddingswerkers het HV-systeem kunnen uitschakelen.

### Gezinsauto: er kunnen maximaal vijf kinderzitjes worden bevestigd

Het belangrijkste beveiligingssysteem is de veiligheidsgordel. De bestuurder en voorpassagier hebben een driepunts veiligheidsgordel met pyrotechnische gordelspanner en gordelkrachtbegrenzer. In combinatie met het PRE-SAFE®-systeem (optie) zijn de voorstoelen bovendien uitgerust met elektrisch reversibele gordelspanners. De buitenste achterzitplaatsen op de tweede zitrij hebben elk een driepuntsgordel met gordelspanner en gordelkrachtbegrenzer. De middelste gordel op deze zitrij is een standaard automatische driepuntsgordel. De optionele derde zitrij met twee extra stoelen heeft uitschuifbare hoofdsteunen en veiligheidsgordels met gordelspanner en gordelkrachtbegrenzer.

Er kunnen in totaal maximaal vier kinderzitjes op de tweede en derde zitrij worden bevestigd, plus nog één op de voorpassagiersstoel.

De nieuwe EQB is standaard uitgerust met airbags voor de bestuurder en voorpassagier, een kniebag voor de bestuurder en windowbags. De windowbags bedekken de eerste, tweede en optionele derde zitrij. Ze strekken zich ver naar voren uit tot aan de A-stijl en bieden zo een bijzonder hoog beschermingspotentieel. Thorax-/pelvisbags voorin zijn eveneens standaard en als optie leverbaar voor de tweede zitrij.

## Alert en snel

### De EQB: de rijassistentiesystemen

De EQB beschikt over intelligente rijassistentiesystemen met coöperatieve bestuurdersondersteuning. De uitgebreide functies van het rijassistentiepakket omvatten bijvoorbeeld de afslagfunctie, de noodrijbaanfunctie, de uitstapwaarschuwingfunctie die de bestuurder waarschuwt voor passerende fietsers of voertuigen, en een waarschuwing wanneer voetgangers in de buurt van een zebrapad worden gedetecteerd.

De actieve spoorassistent en de actieve remassistent zijn standaard ingebouwd. In veel kritieke situaties kan de actieve remassistent een aanrijding voorkomen of de ernst ervan beperken door autonoom te remmen. Het systeem is ook in staat om te remmen voor stilstaande voertuigen en overstekende voetgangers bij typische stadssnelheden.

In bepaalde situaties kan de EQB gedeeltelijk automatisch rijden. Hiervoor houdt hij de verkeerssituatie nauwlettend in de gaten. Dankzij verbeterde camera- en radarsystemen kan hij ver vooruit kijken. De EQB gebruikt ook kaart- en navigatiegegevens voor assistentiefuncties. Zo kan de actieve afstandsassistent DISTRONIC de bestuurder als onderdeel van het optionele rijassistentiepakket in tal van situaties routegebaseerde ondersteuning bieden en de snelheid voorspellend en comfortabel aanpassen, bijvoorbeeld bij het naderen van bochten, kruispunten of rotondes. Daarbij werkt het samen met de ECO-assistent. Ook aan boord is bijvoorbeeld de actieve noodstopassistent.

### Het rijassistentiepakket (optionele uitrusting varieert per land en uitrusting) omvat:

- Actieve afstandsassistent DISTRONIC met de functies:
  - Remmen voor stilstaande voertuigen,
  - Verlengde automatische herstart in een file in combinatie met actieve parkeerassistent en navigatie.
- Actieve stuurassistent met de functies:
  - Actieve noodstopassistent – met automatische ontgrendeling en noodoproep naar de Mercedes-Benz noodoproepcentrale wanneer de auto tot stilstand komt (verschilt per land),
  - Noodrijbaanfunctie: bij file op snelwegen bij snelheden onder 60 km/h.
- Actieve snelheidsassistent met reactie op veranderende snelheidslimieten in combinatie met verkeersbordenassistent, routegebaseerde snelheidsaanpassing voor bochten, rotondes, tolhuisjes, T-splitsingen en voor het op- en afrijden van de snelweg – in combinatie met Live Traffic Navigation, ook snelheidsvermindering bij het naderen van de staart van een file.
- Uitwijkstuurassistent.
- Actieve spoorassistent.
- Actieve dodehoekassistent
- Actieve remassistent met afslag- en kruisingsfunctie

Zelfs in zijn puur aanwijzende kan de dodehoekassistent bij lage snelheden waarschuwen voor voertuigen, inclusief fietsen, in de gevarenzone. Als de auto stilstaat, kan het systeem de bestuurder vóór het uitstappen via een visuele waarschuwing in de buitenspiegel aangeven dat er een voertuig voorbijrijdt in het kritieke gebied. Als de bestuurder of passagier op de achterbank op dat moment de portiergreep bedient, klinkt er een extra akoestische waarschuwing en knippert de sfeerverlichting in het portier rood. De passerende weggebruiker moet op dat moment sneller rijden dan 7 km/h. De uitstapwaarschuwingfunctie van de dodehoekassistent is beschikbaar wanneer de auto stilstaat en tot 3 minuten na het uitschakelen van het contact. Tijdens het rijden kan de actieve dodehoekassistent, die deel uitmaakt van het rijassistentiepakket, ook reageren op voertuigen in de dode hoek en in kritieke gebieden door actief te remmen en zo een aanrijding voorkomen

Verkeersbordenassistent: met behulp van beeldherkenning en informatie uit de digitale wegenkaart van het navigatiesysteem worden de toegestane maximumsnelheid en eventuele inhaalverboden weergegeven. De gereden snelheid wordt vergeleken met de toegestane snelheid. Wanneer de bestuurder de juiste instellingen selecteert, wordt er bij elke snelheidsoverschrijding een visueel/visueel-akoestisch waarschuwingssignaal gegeven. Inrijverboden worden ook erkend. Bovendien waarschuwt het systeem voor voetgangers die in de buurt van zebra's worden gedetecteerd.

## Ontworpen voor rijstabiliteit en rijcomfort

### De EQB: het onderstel

De EQB is standaard uitgerust met een comfortonderstel met stalen veren en alle versies hebben een multilink achteras. Het onderstel met adaptief verstelbare demping (optie) biedt de bestuurder de mogelijkheid om zelf een dempingskarakteristiek te kiezen.

De EQB is voorzien van een MacPherson-vooras. De wielen worden geleid door draagarmen onder elk wielhart, de MacPherson-veerpoten en twee trekstangen. De draagarm is gesmeed uit aluminium. Dit vermindert de onafgeveerde massa. De fusees zijn vervaardigd uit gegoten aluminium.

Alle EQB's hebben een geavanceerde vierarmige achteras. De drie dwarsstangen en één draagarm aan elk achterwiel zijn geconfigureerd voor maximale rijstabiliteit, rijcomfort, dwars- en langsdynamiek. De achteras wordt ondersteund door een subframe dat van de carrosserie is ontkoppeld met behulp van rubberlagers.

### Twee onderstelvarianten: optioneel adaptief verstelbare demping

De EQB heeft standaard een comfortonderstel met stalen veren. Een onderstel met adaptief verstelbare demping is als optie leverbaar. Dit biedt de bestuurder de mogelijkheid om zelf een dempingkarakteristiek via het rijprogramma te selecteren. Een klep in elk van de vier schokdempers wordt elektronisch bediend om de oliestroom te regelen. De dempingkarakteristiek wordt gewijzigd door de regeling van de oliestroom. Het rijprogramma Comfort komt vooral tot zijn recht bij lage snelheden, bijvoorbeeld op een klinkerweg.

Meerdere sensoren monitoren continu de onderstelstatus, rijsituatie en rijstijl van de bestuurder en passen de demping aan elk individueel wiel aan. Ze geven ook informatie over het aandrijfsysteem, het recuperatie- en remsysteem, de besturing en de rijassistentiesystemen. De demping wordt specifiek verstijfd tijdens acceleratie-, rem- of stuurmanoeuvres om duiken en overhellen te verminderen, en om de wielbelasting en het contact van de banden met de ondergrond te verbeteren.

### Meer tractie: de vierwielaandrijving 4MATIC

De EQB 300 4MATIC (stroomverbruik gecombineerd WLTP: 18,2 - 19,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-emissie gecombineerd: 0 g/km)<sup>1</sup> en EQB 350 4MATIC (stroomverbruik gecombineerd WLTP: 18,2 - 19,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-emissie gecombineerd: 0 g/km)<sup>1</sup> hebben beide vierwielaandrijving. Het 4MATIC-systeem maakt gebruik van Torque Shift: de verdeling van het koppel wordt naar behoefte 100 keer per seconde continu variabel aangepast tussen de twee elektromotoren op de voor- en achteras. Als de bestuurder niet het volledige vermogen vraagt, wordt de niet benodigde motor volledig uitgeschakeld om de basisbelasting te verminderen. In een laag belastingsbereik wordt daarom vertrouwd op de achteras met de efficiëntere, permanent bekrachtigde synchronomotor (PSM). Aan hogere prestatie-eisen wordt voldaan door de extra activering van de asynchroonmotor (ASM) op de vooras.

Om ook op sneeuw en ijs maximale tractie en rijstabiliteit te garanderen, reageert de bedrijfsstrategie op doorslippende wielen en past het de koppelverdeling dienovereenkomstig aan. Aangezien de twee motoren onafhankelijk van elkaar worden aangestuurd, sluit een verlies aan tractie op één as niet uit dat er koppel naar de andere as wordt gestuurd - net zoals bij een conventioneel centraal sperdifferentieel.

---

<sup>1</sup> Het stroomverbruik (en data die daarop zijn gebaseerd) is vastgesteld op basis van Commissie Regelgeving (EC) 692/2008 voor NEDC en Commissie regelgeving (EU) 2017/1151 voor WLTP.



## Flexibel, digitaal, efficiënt en duurzaam

### De EQB onder de loep: de productie

De productie van de EQB start in oktober 2021 in twee fabrieken die deel uitmaken van het wereldwijde productienetwerk van Mercedes-Benz Cars: in de Hongaarse fabriek in Kecskemét voor de wereldmarkt en in de Duits-Chinese joint venture BBAC in Beijing voor de lokale markt. Mercedes-Benz streeft naar de leidende positie in elektrische aandrijvingen en voertuigsoftware. De systematische elektrificatie van het gehele productportfolio is een centraal onderdeel van de strategische focus 'Ambition 2039' en een basisvoorwaarde op weg naar CO<sub>2</sub>-neutraliteit. Tegen 2022 omvat het portfolio acht volledig elektrische Mercedes-EQ modellen.

Sinds de start van de productie in 2012 is het belang van de Hongaarse Mercedes-Benz fabriek binnen het wereldwijde productienetwerk van Mercedes-Benz Cars voortdurend toegenomen. Tot de sterke punten van het productienetwerk voor compacte auto's behoort naast de digitale connectiviteit ook de directe uitwisseling met de hoofdfabriek voor compacte auto's in Rastatt, Baden-Württemberg.

De compacte SUV EQB wordt het eerste volledig elektrische productiemodel uit Hongarije. Daar worden al de CLA Coupé, CLA Shooting Brake en A-Klasse geproduceerd, waaronder ook de varianten met plug-in hybrid aandrijving. Moderne Industry 4.0-technologieën onderscheiden alle productielocaties van Mercedes-Benz Cars en worden voortdurend verder ontwikkeld. Hierdoor kunnen de fabrieken met maximale flexibiliteit inspelen op veranderende klantwensen. Daarnaast ligt de focus stevig op nieuwe digitale oplossingen en duurzaamheid. Hier enkele technologische highlights van de Mercedes-Benz fabriek in Kecskemét:

- In de carrosseriebouw ontstaan de voor- en achterkleppen van de compacte modellen in zogeheten flexcellen. Modulaire, uitwisselbare stations maken het mogelijk om binnen zeer korte tijd tussen modellen te wisselen.
- De fabriek in Kecskemét maakt onder meer gebruik van bestuurderloze transportvoertuigen om onderdelen te vervoeren. Deze verplaatsen de wielkasten – en zelfs hele carrosserieën – van de compacte modellen binnen de carrosseriebouw tussen de afzonderlijke productielijnen. Dit verbetert zowel de efficiëntie als de veiligheid op de werkplek.
- In de montagehal worden in plaats van vorkheftrucks speciale rolplateaus gebruikt. Onafhankelijk van de materiaalcontainer brengen deze het materiaal als flexibele transporttreinen via vaste trajecten de montageplaats in. Zo'n 99 procent van de montagewerkzaamheden in Kecskemét is al vorkheftruckvrij.
- Moderne gegevensoverdracht vervangt geleidelijk aan alle papieren documentatie. Dit omvat bijvoorbeeld de documentatie die elke auto op de lijn vergezelt en de verificatiegegevens voor interne processen.

Tegen 2022 zullen alle Mercedes-Benz personen- en bestelwagenfabrieken wereldwijd CO<sub>2</sub>-neutraal produceren. De fabriek in Kecskemét is al in 2020 begonnen met het inkopen van CO<sub>2</sub>-neutrale elektriciteit. Om de energie-efficiëntie te verbeteren is ook de gehele buiten- en binnenverlichting omgebouwd naar led-verlichting.

### Accu's voor de in Europa geproduceerde EQB komen uit Kamenz en Jawor

De accu's voor de elektroauto's van Mercedes-EQ worden geleverd door een wereldwijd accuproductienetwerk met fabrieken op drie continenten. Lokale accuproductie is een belangrijke succesfactor voor het elektro-offensief van Mercedes-Benz.

De accusystemen voor de in Europa geproduceerde EQA en EQB, zijn afkomstig van Mercedes-Benz-dochter Accumotive in Kamenz, Saksen, en van de accufabriek in Jawor, Polen. Beide fabrieken zijn van meet af aan ontworpen om CO<sub>2</sub>-neutraal te werken.

## Zes Mercedes-EQ introducties tot 2022

### De EQB: het grote elektro-offensief

Mercedes-Benz streeft naar de leidende positie in elektrische aandrijvingen en voertuigsoftware. De systematische elektrificatie van het gehele productportfolio is een centraal onderdeel van de strategische focus 'Ambition 2039' en een basisvoorwaarde op weg naar CO<sub>2</sub>-neutraliteit. Tegen 2022 omvat het portfolio acht volledig elektrische Mercedes-EQ modellen die worden geproduceerd op zeven locaties, op drie continenten.

In mei 2019 werd de productie van de EQC (stroomverbruik gecombineerd WLTP: 22,4-24,9 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-emissie gecombineerd: 0 g/km)<sup>1</sup> geïntegreerd in de lopende serieproductie in de Mercedes-Benz fabriek in Bremen. Slechts een paar maanden later startte de Duits-Chinese productie-joint venture Beijing Benz Automotive Co. Ltd. (BBAC) met de productie van de EQC voor de lokale markt in China. In 2020 begon de productie van de elektrische premium-MPV, de **EQV** (stroomverbruik gecombineerd WLTP: 28,2 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-emissie gecombineerd: 0 g/km)<sup>1</sup> in Vitoria, Noord-Spanje.

De **EQA** vierde op 20 januari 2021 zijn wereldpremière als eerste volledig elektrische afgeleide van de compacte auto's. De EQA vormt de instap in de volledig elektrische autowereld van Mercedes-EQ. De EQA wordt geproduceerd in Rastatt en voor de Chinese markt bij de Duits-Chinese productie-joint venture Beijing Benz Automotive Co. Ltd. (BBAC) in Beijing.

Op 12 mei 2021 startte de productie van de elektrische limousine **EQS** in Factory 56 in de Mercedes-Benz fabriek in Sindelfingen – in een flexibel, digitaal, efficiënt en duurzaam proces. In het nieuwe S-Klasse gamma is de EQS de op zichzelf staande, volledig elektrische variant en gebruikt hij als eerste de nieuwe elektroarchitectuur voor elektroauto's in de luxe- en topklasse bij Mercedes-Benz. In Factory 56 worden de S-Klasse, de Mercedes-Maybach S-Klasse en de EQS volledig flexibel op dezelfde lijn geproduceerd. Factory 56 belichaamt de toekomst van de productie bij Mercedes-Benz en creëert nieuwe maatstaven voor de automobielbouw.

Daarnaast start de Mercedes-Benz fabriek in Bremen in de tweede helft van 2021 met de productie van de businesslimousine **EQE**, kort daarna gevolgd door de fabriek in Beijing. De EQE vormt daarmee een aanvulling op het puur elektrische portfolio van de twee fabrieken. De fabriek in Beijing produceert dan in totaal vier Mercedes-EQ modellen voor de lokale markt.

De Mercedes-Benz fabriek in Tuscaloosa (VS) bereidt zich voor op de productie van de **EQE SUV** en **EQS SUV** in 2022, die in de toekomst op dezelfde lijn worden geproduceerd samen met SUV's met conventionele en plug-in hybrid aandrijfsystemen.

De smart completeert het elektrische portfolio van Mercedes-Benz Cars met nog eens drie modellen. De smart EQ fortwo (stroomverbruik gecombineerd WLTP: 15,7-17,0 kWh/100 km, CO<sub>2</sub>-emissie gecombineerd: 0 g/km)<sup>1</sup> en smart EQ fortwo cabrio (stroomverbruik gecombineerd WLTP: 16,1-17,3 kWh/100 km, CO<sub>2</sub>-emissie gecombineerd: 0 g/km)<sup>1</sup> worden geproduceerd in Hambach, Frankrijk, en de smart EQ forfour (stroomverbruik gecombineerd WLTP: 16,3-17,7 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-emissie gecombineerd: 0 g/km)<sup>1</sup> rolt in Novo Mesto, Slovenië, van de lijn. De volgende generatie elektrische smarts wordt geproduceerd door de joint venture smart Automobile Co., Ltd. in China. De joint venture is een samenwerking tussen Mercedes-Benz AG en de Zhejiang Geely Group (Geely Holding).

---

<sup>1</sup> Het stroomverbruik (en data die daarop zijn gebaseerd) is vastgesteld op basis van Commissie Regelgeving (EC) 692/2008 voor NEDC and Commissie regelgeving (EU) 2017/1151 voor WLTP.

En ook in het segment van de compacte bestelwagens wordt Mercedes-Benz elektrisch: de Concept EQT geeft concrete aanwijzingen over het eerste premiummodel voor gezinnen en vrijetijdsgerichte particuliere klanten in het segment van de compacte bestelwagens: de T-Klasse en zijn volledig elektrische variant.

## EQB 300 4MATIC

<b>Aandrijving en accu</b>		
Aandrijving		Vierwielaandrijving
Elektromotor(en):	Type	Vooras: asynchroonmotor (ASM), Achteras: permanent bekrachtigde synchroonmotor (PSM)
Max. vermogen (piek)	kW	168
Max. koppel (piek)	Nm	390
Type accu/buikbare energie (WLTP)	kWh	Lithium-ion/66,5
Voedingsspanning	volt	367
Recuperatiecapaciteit, max.	kW	190
AC-laadcapaciteit, max. (onboard lader, standaard/optioneel)	kW	11
AC-laadtijd <sup>2</sup> , driefase (11 kW)	uur	5:45
DC-laadcapaciteit, max.	kW	100
DC-laadtijd <sup>3</sup> bij snellaadstation	min.	32
DC-laden <sup>4</sup> : actieradius na 15 minuten (WLTP)	km	circa 140
<b>Onderstel</b>		
Vooras	MacPherson-as met veerpoten en dwarsgeplaatste draagarmen, schroefveren, dubbele gasgevulde schokdempers, stabilisator	
Achteras	Multilink-as, schroefveren, gasgevulde schokdempers, stabilisator	
Remsysteem	Inwendig geventileerde schijfremmen voor, elektrische parkeerrem, ABS, remassistent, ESP*	
Stuurinrichting	Elektrisch bekrachtigde tandheugelstuurbevestiging	
<b>Afmetingen en gewichten</b>		
Aantal portieren/zitplaatsen		5/7
Lengte/breedte/hoogte <sup>5</sup>	mm	4.684/1.834/1.701
Wielbasis	mm	2.829
Draaicirkel	m	11,7
Bagageruimtevolume, VDA <sup>6</sup>	l	495-1.710
Leeggewicht <sup>7</sup> /max. toegestaan gewicht/max. belading	kg	2.175/2.580/405
Max. trekgewicht (geremd/ongeremd)	kg	-/-
Cw-waarde vanaf/frontaal oppervlakte	-/m <sup>2</sup>	0,28/2,53
<b>Prestaties, verbruik en actieradius</b>		
Acceleratie 0-100 km/h	sec.	8,0
Topsnelheid	km/h	160
Verbruik gecombineerd (WLTP)	kWh/100 km	18,2 - 19,1
CO <sub>2</sub> -emissie gecombineerd (WLTP)	g/km	0
Max. actieradius (WLTP)	km	416

<sup>1</sup> Per 11 augustus 2021; het stroomverbruik (en data die daarop gebaseerd zijn) zijn vastgesteld op basis van Regelgeving 692/2008/EC voor NEDC en Regelgeving 2017/1151/EU voor WLTP.

<sup>2</sup> De laadtijden zijn voor een 10-100% laadsessie via een wallbox of openbaar laadstation (AC-aansluiting met ten minste 11 kW, 16 A per fase).

<sup>3</sup> De laadtijden zijn voor een 10-80% laadsessie bij een DC-snellaadstation met een vermogen van 400 V, capaciteit ten minste 500 A.

<sup>4</sup> Bij DC-snellaadstations met 500 A gebaseerd op WLTP-actieradius.

<sup>5</sup> Waarde voor zevenpersoons uitvoering: 1.706 mm.

<sup>6</sup> Waarde voor zevenpersoons uitvoering: 465-1.620 l.

<sup>7</sup> Rijklaar volgens EU.

<b>Aandrijving en accu</b>		
Aandrijving		Vierwielaandrijving
Elektromotor(en):	Type	Vooras: asynchroonmotor (ASM), Achteras: permanent bekrachtigde synchroonmotor (PSM))
Max. vermogen (piek)	kW	215
Max. koppel (piek)	Nm	520
Type accu/buikbare energie (WLTP)	kWh	Lithium-ion/66,5
Voedingsspanning	volt	367
Recuperatiecapaciteit, max.	kW	190
AC-laadcapaciteit, max. (onboard lader, standaard/optioneel)	kW	11
AC-laadtijd <sup>2</sup> , driefase (11 kW)	uur	5:45
DC-laadcapaciteit, max.	kW	100
DC-laadtijd <sup>3</sup> bij snellaadstation	min.	32
DC-laden <sup>4</sup> : actieradius na 15 minuten (WLTP)	km	circa 140
<b>Ophanging</b>		
Vooras	MacPherson-as met veerpoten en dwarsgeplaatste draagarmen, schroefveren, dubbele gasgevulde schokdempers, stabilisator	
Achteras	Multilink-as, schroefveren, gasgevulde schokdempers, stabilisator	
Remsysteem	Inwendig geventileerde schijfremmen voor, elektrische parkeerrem, ABS, remassistent, ESP*	
Stuurinrichting	Elektrisch bekrachtigde tandheugelstuurbevestiging	
<b>Afmetingen en gewichten</b>		
Aantal portieren/zitplaatsen		5/7
Lengte/breedte/hoogte <sup>5</sup>	mm	4.684/1.834/1.701
Wielbasis	mm	2.829
Draaicirkel	m	11,7
Bagageruimtevolume, VDA <sup>6</sup>	L	495-1.710
Leeggewicht <sup>7</sup> /max. toegestaan gewicht/max. belading	kg	2.175/2.580/405
Max. trekgewicht (geremd/ongeremd)	kg	-/-
Cw-waarde vanaf/frontaal oppervlakte	-/m <sup>2</sup>	0,28/2,53
<b>Prestaties, verbruik en actieradius</b>		
Acceleratie 0-100 km/h	sec.	6,2
Topsnelheid	km/h	160
Verbruik gecombineerd (WLTP)	kWh/100 km	18,2 - 19,1
CO <sub>2</sub> -emissie gecombineerd (WLTP)	g/km	0
Max. actieradius (WLTP)	km	416

<sup>1</sup> Per 11 augustus 2021; het stroomverbruik (en data die daarop gebaseerd zijn) zijn vastgesteld op basis van Regelgeving 692/2008/EC voor NEDC en Regelgeving 2017/1151/EU voor WLTP.

<sup>2</sup> De laadtijden zijn voor een 10-100% laadsessie via een wallbox of openbaar laadstation (AC-aansluiting met ten minste 11 kW, 16 A per fase).

<sup>3</sup> De laadtijden zijn voor een 10-80% laadsessie bij een DC-snellaadstation met een vermogen van 400 V, capaciteit ten minste 500 A.

<sup>4</sup> Bij DC-snellaadstations met 500 A gebaseerd op WLTP-actieradius.

<sup>5</sup> Waarde voor zevenpersoons uitvoering: 1.706 mm.

<sup>6</sup> Waarde voor zevenpersoons uitvoering: 465-1.620 l.

<sup>7</sup> Rijklaar volgens EU.

**Contactinformatie:**

Lydia Altena, +31 (0)6-23936565, [lydia.altena@daimler.com](mailto:lydia.altena@daimler.com)

Meer informatie over Mercedes-Benz vindt u op:

<https://media.mercedes-benz.nl>

[www.facebook.com/mercedesbenz.nl](http://www.facebook.com/mercedesbenz.nl)

[http://twitter.com/mercedesbenz\\_nl](http://twitter.com/mercedesbenz_nl)

[http://instagram.com/mercedesbenz\\_nl/](http://instagram.com/mercedesbenz_nl/)

<http://youtube.com/MercedesBenzCars>

[http://mb4.me/MB\\_Pinterest](http://mb4.me/MB_Pinterest)

P075

**Mercedes-Benz AG in één oogopslag**

Mercedes-Benz AG is verantwoordelijk voor de wereldwijde activiteiten van Mercedes-Benz Cars en Mercedes-Benz Vans met meer dan 170.000 medewerkers wereldwijd. Ola Källenius is voorzitter van de raad van bestuur van Mercedes-Benz AG. De onderneming richt zich op de ontwikkeling, productie en verkoop van personenwagens en bestelwagens, alsmede voertuigerelateerde services. Bovendien streeft de onderneming naar een leidende rol in elektromobiliteit en voertuigsoftware. Het productportfolio omvat het merk Mercedes-Benz met de submerken Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes-EQ, G-Klasse, alsmede het merk smart. Het merk Mercedes me biedt toegang tot de digitale services van Mercedes-Benz. Mercedes-Benz AG is een van de grootste fabrikanten van premium personenwagens. In 2020 werden circa 2,1 miljoen personenwagens en bijna 375.000 bestelwagens verkocht. In deze twee divisies breidt Mercedes-Benz AG zijn wereldwijde productienetwerk met zo'n 35 fabrieken op vier continenten continu verder uit en richt zich daarbij op de eisen die aan elektromobiliteit worden gesteld. Tegelijkertijd bouwt de onderneming zijn wereldwijde netwerk voor accuproductie op drie continenten verder uit. Duurzaamheid is de leidraad van de Mercedes-Benz strategie en betekent voor de onderneming het creëren van duurzame waarde voor alle belanghebbenden: klanten, medewerkers, investeerders, zakelijke partners en de samenleving als geheel. De basis hiervoor is de duurzaamheidsstrategie van Daimler. In deze strategie neemt de onderneming de verantwoordelijkheid op zich voor de economische, ecologische en sociale gevolgen van zijn bedrijfsactiviteiten en heeft het oog voor de gehele waardeketen.