



Mercedes-Benz

Tiedotusvälineille 19.3.2018

Julkaistavissa heti

Mercedes-Benz EQC ja GLC F-CELL:

Tulevat sähköautomallit ankarissa talvitesteissä

- EQC lanseerataan 2019, GLC F-CELL:ssä yhdistyvät polttokenno ja lataushybridi
- Yli 500 testin kehitysohjelma, sähköautolle oma vaativa kylmättestisarja
- Haastattelussa EQC-mallin pääinsinööri Michael Kelz (58): Pohjoinen haastoi todella

Mercedes-Benzin käynnissä oleva sähköauto-offensiivi huipentui tämän talven osalta ankariin kylmätesteihin Ruotsin Arjeplogissa Napapiirin tuntumassa. Testeissä olivat mukana esisarjaversiot uudesta EQC-täyssähköautosta sekä GLC F-CELL-polttokennomallista.



EQC:n lanseeraus tapahtuu vuonna 2019 ensimmäisenä uuden EQ-tuoteperheen sähköautomallina. GLC F-CELL puolestaan on maailman ensimmäinen sähköauto, jonka voimalinjassa hyödynnetään vetypolttokennoa sekä ulkoisesti ladattavaa akkua. Pohjois-Ruotsin talvitestien lisäksi mallien koeajoja on toistaiseksi suoritettu Etelä-Euroopassa ja Yhdysvalloissa.

Yli 500 testin kehitysohjelma, sähköautolle oma vaativa kylmätestisarja

Talvitesteillä on erityinen sijansa sähköautojen luotettavuuden ja toiminnan varmistamisessa. Arjeplogissa koeajoja ajettiin alimmillaan –35 asteen pakkasissa sekä lumipintaisilla teillä että jäällä. Mercedes-Benzin paikallisessa testikeskuksessa on käytössä useita koeajoratoja, joilla mitattiin autojen suorituskykyä jopa 20 prosentin nousuissa, pitoa erilaisissa kitka-alustoilla, auton käsittelyä sekä ajo-ominaisuuksia lähes paljailla jääpinnoilla. Pohjoisen arktiset olosuhteet muodostavat vaativimman kuviteltavissa olevan haasteen nimenomaan sähköauton voimalinjan ja avustinjärjestelmien saumattomalle toiminnalle.

Jokaisen uuden Mercedes-Benz-mallin tuotekehitykseen kuuluu testiohjelma, joka käsittää yli 500 erillistä testiä. Sähköautojen kehitysohjelmaa on lisäksi täydennetty lukuisilla, nimenomaan voimalinjan toimintaan keskittyvillä erityistesteillä. Sähköautoilun uusia haasteita ovat esimerkiksi sähkömoottorin teho ja toiminta kylmäkäynnistyksessä ja akun ollessa vielä kylmä, polttokennon kylmäkäynnistysominaisuudet, auton toimintamatka kuljettajan normaaleissa ajo-olosuhteissa, latausjohtojen käsittely, auton lämmitys ja ilmastointi ennen käynnistystä sekä voimalinjan toimintastrategia jarrutusenergian talteenoton aikana. Lisäksi on huomioitava auton käyttäytymisen ja ESP-järjestelmän vaatimat hienosäädöt.

Arjeplogin testikeskus on varustettu erityyppisillä latausjärjestelmillä, joilla voidaan simuloida sähköautojen erilaisia käyttöolosuhteita sekä erilaisten kuljettajien latauskäytäntöjä. Käytössä on sekä tavallisia kotitalouspistorasioita sekä pikalatauksen mahdollistavia wall box -latauslaitteita. Myös vedyn saanti on turvattu polttokennoautotestejä silmällä pitäen.

Haastattelussa EQC-mallin pääinsinööri Michael Kelz (58): Pohjoinen haastoi oikeasti

Teillä oli tilaisuus ajaa esisarjan EQC:llä talvitestejä Arjeplogissa. Millaisen vaikutuksen auto jätti?

Kelz: Toisaalta auto on erittäin dynaaminen ja voimakas; toisaalta se suorastaan liukuu hiljaa eteenpäin. Se on uusi ja aluksi hyvinkin epätavallinen yhdistelmä ominaisuuksia, jopa meille jotka kehitämme autoa itse. Esisarjan EQC tuntuu hyvin varmalta ja turvalliselta ajaa ja samaan aikaan niin hauska, että kuljettajan on pakko vain hymyillä jatkuvasti.

Mercedes-Benzillä on runsaasti kokemusta akkukäyttöisistä autoista. Tarjosiko se perustaa auton kehitystyölle?

Kelz: On sanomattakin selvää, että koko monivuotinen kokemuksemme sähköautoista on siirtynyt uuteen EQC:hen. Samalla auto sisältää paljon uusia innovaatioita – EQC on meille virstanpylväs tuotekehityksessä.

Mitä innovaatioita ja uusia teknisiä ratkaisuja tarkalleen tarkoitat?

Kelz: EQC on ehdottomasti huipputuote, mitä tulee voimaan, urheilullisuuteen ja käyttöominaisuuksiin. Ajojuntuma tulee niin ikään tarjoamaan asiakkaillemme sävähdyttävän kokemuksen – ei vähiten nelivedon ansiosta, jota kykenimme hienosäätämään erityisesti jääajokokeissa. Auto tarjoaa uusia innovaatioita myös telematiikassa, verkottumisessa ja latausratkaisuissa. EQC tulee todella tekemään kunniata Mercedes-Benzin sähköisen liikkumisen uudelle aikakaudelle.

Mitä muuta pohjoisen talvitestijaksoon sisältyi?

Kelz: Sen lisäksi, että testasimme auton käyttäytymistä lumella ja jäällä, sähköauton talvitesteillä on tietenkin myös toinen tarkoitus: tutkia, kuinka akku ja voimalinja selviävät alle nolla-asteen lämpötiloissa – puhumattakaan järjestelmän tehokkuudesta ja mukavuustoiminnoista kuten ilmastoinnin yhteensovittamisesta, jotka ovat ratkaisevia auton toimintamatkan kannalta. Tärkein opetus meidän Ruotsista oli, että voimme joutua odottamattomiin tilanteisiin ja oppia uutta tämän takia. Samaan ei ole mahdollisuuksia, kun tuotekehityksessä käytetään normaaleja simulointitekniologioita.

Mitkä ovat EQC:n seuraavat kehitysaskleet?

Kelz: Olemme jo päässet hyvin pitkälle. Mekaanisesti auto on jo erinomaisen valmiissa kunnossa, joten ennen mallin lanseerausta keskitymme ominaisuuksien hienosäätöön.

Lisätietoja:

Veho-konsernin media-arkisto, tiedotteet ja pienet kuvat löytyvät osoitteesta <http://news.cision.com/fi/veho-oy-ab>

Lisätietoja myös www.veho.fi ja www.mercedes-benz.fi ja <http://media.daimler.com/>.

Isot kuvat tehtaan sivuilta <http://media.daimler.com/>

Tuotteeseen liittyviä lisätietoja:

Pekka Koski, Veho Henkilöautot, lehdistöpäällikkö, puh. 0400 210 490

Pauli Eskelinen, Mercedes-Benz henkilöautoryhmä, tuotepäällikkö, puh. 010-569 2530, pauli.eskelinen@veho.fi