

Prise en mains Mercedes eActros

# L'heure de la transition a réellement sonné



Après de nombreuses mises au point, place à un passage concret à la production en série. Nous nous sommes rendus à l'usine même afin de pouvoir essayer l'eActros, mais aussi d'en savoir un peu plus sur la technologie en place.

L'eActros maintient son autonomie... à condition d'adopter les bonnes habitudes de conduite.

**Technique.** La gamme se décline en eActros 300 et 400, des chiffres qui représentent l'autonomie annoncée. Il s'agit dans un premier temps d'un véhicule d'une MMA de 27 tonnes avec cabine M Classic Space. La version 400 se décline uniquement en 6x2 et possède quatre packs de batteries Li-Ion. Pour la version 300, il est logiquement possible de disposer d'une version 4x2 avec trois packs de batteries. Le moteur électrique délivre une puissance maximale de 400 kW et une puissance continue de 330 kW.

#### TROP DE FRANCHISE NUIT...

Extérieurement, le véhicule ressemble à 99 % à un Actros classique, avec une garde au sol

identique. Seule la subtile dénomination 'e' en bleu devant le mot Actros indique à quoi on a affaire. Les carénages de chaque côté dans l'empattement ont une fonction aérodynamique (c'est secondaire), mais ils assurent surtout la protection des packs de batteries. Un déplacement calculé de ces dernières est en outre prévu en cas de choc latéral violent.

**Performances.** Dès que l'on démarre, on a l'oeil attiré par l'écran de droite, qui prend la place du compte-tours. Le passage de l'aiguille à la position verticale indique que le véhicule est en route, ce qui est confirmé par le mot READY qui s'affiche dans la partie basse de l'écran. À droite de l'aiguille, on retrouve les indica-

Dans l'état actuel des choses, le coût du véhicule est le principal obstacle à déplorer.

tions de consommation (en vert), et à gauche, les informations sur le rechargement des batteries (en bleu), lors des freinages par exemple.

Au-delà du silence de fonctionnement, on retient que les accélérations peuvent être très franches pour monter sur autoroute ou dégager un carrefour. Ce n'est évidemment pas top pour l'autonomie. Cette vigueur se retrouve

aussi au freinage, quand le ralentisseur recharge les batteries sans recours aux freins classiques.

Le parcours proposé était mixte, typique d'une tournée de distribution, et le véhicule était (un peu) chargé. Au départ, l'ordinateur de bord nous annonce 86 % de charge et une autonomie de 296 km. Après une grosse heure de roulage sur 60 kilomètres, nous avons à peine utilisé 6 % des batteries. Nous avons donc 'consommé' en énergie la moitié des kilomètres parcourus. La promesse des 300 km peut donc être tenue, mais uniquement si les chauffeurs adoptent de nouvelles habitudes de conduite.

L'occasion nous a aussi été donnée de recharger les batteries. La bonne nouvelle, c'est que c'est très facile mais surtout que le processus se réalise avec un haut niveau de sécurité, au travers de plusieurs systèmes de déverrouillage des trappes ou encore l'utilisation de la clé du camion.

L'autre attraction de cette prise en mains, c'étaient les caméras MirrorCam de deuxième génération. Plus courts de 10 cm, les supports des caméras sont fiables et ceci ravira les chauffeurs. S'adaptant en permanence au contexte (notamment quand il y a des zones d'ombre), ces caméras garantissent un haut niveau de sécurité. Les possibilités de réglage sont aussi plus larges. A noter enfin que les rétroviseurs 'piéton' et 'accostage' restent

bien présents, contrairement à certains concurrents.

**SOLUTIONS DIGITALES**

Si le chauffeur a son rôle au niveau de la conduite et de la gestion de son autonomie, il faudra aussi que les gens qui gèrent les plannings soient au courant de nombreuses choses, vitales pour éviter des soucis en route. Le programme Fleetboard est là pour cela et s'enrichit de plusieurs nouvelles fonctions pour y parvenir. Au-delà des données classiques, citons les avertissements suivants : véhicule à l'arrêt, en train de charger, notification de capacité réduite à 20 %, puissance de charge et coût, nombre de cycles complets...

Un simple exemple permet de se rendre compte de la pertinence de ces très nombreuses informations : savoir que le véhicule est dans un 'bouchon', permet d'en avertir le client mais dans le cas d'un véhicule électrique, également de gérer le déchargement des batteries. A noter pour ceux qui en disposent déjà que les services Fleetboard et Uptime sont désormais intégrés et qu'un nouvel outil baptisé Logbook fait son apparition. En résumé, 'Charge Management' assiste avant la tournée, 'Mapping et Mercedes Benz Uptime' pendant la tournée tandis que le journal de bord numérique Logbook intervient après !

 PIERRE-YVES BERNARD



La recharge s'effectue en toute sécurité.



Les MirrorCams sont plus performantes dans de mauvaises conditions de luminosité.

**BON À SAVOIR**

- Premier camion 100% électrique de Mercedes
- La production en série est officiellement lancée
- MirrorCams II : plus petits, plus performants

**FICHE TECHNIQUE**

- **Dénomination** : eActros 300 / eActros 400
- **Cabine** : M Classic Space
- **Puissance moteur** : 400/330 kW
- **Transmission** : 2 rapports + 1 marche AR
- **Batteries** : lithium-ion
- **Packs batteries** : 3 ou 4
- **Autonomie** : 300 / 400 km
- **Capacité batterie** : 315 kW / 420 kW
- **Puissance de charge** : 160 kW max
- **Temps de charge de 20 à 80 %** : 1h15 / 1h40