Mercedes-Benz eActros 600

Une parole est une parole !

L'eActros 600 a déjà fixé une valeur de référence en consommation d'énergie

Récemment couronné 'Truck of the Year' lors du salon de Hanovre, le Mercedes-Benz l'eActros 600 est attendu au tournant sur le terrain. Après une première prise en mains à l'usine de Worth, nous avons eu la chance de le confronter à notre parcours de test. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que cet eActros s'est joué des pronostics.

Pierre-Yves Bernard

Cabine. Extérieurement, le côté futuriste de la cabine saute aux yeux. Cela se traduit par une nouvelle calandre arrondie vers l'avant de 8 cm et par un nouveau pare-chocs. Pas encore par contre d'enjoliveurs comme pour l'Actros L. Ces derniers sont uniquement prévus pour les tailles 315 alors que l'essieu de l'eActros de 9 tonnes est en 385. La jointure cabine / châssis a été améliorée et d'autres artifices font leur apparition au-dessus du pare-brise, sur les coins de cabine, au niveau des carénages latéraux ou encore sur le bas de caisse. Le déflecteur de toit tri-dimensionnel est neuf également.

Bon à savoir

- Plus de doute, l'autonomie annoncée est bien réelle !
- Un aérodynamisme particulièrement soigné.
- Les commandes fermes sont déjà bien validées.

en haut
Détail important pour bon nombre de chauffeurs : les chaussures resteront au sec !

en bas
Les deux lignes de LED au niveau des phares avant indiquent la différence entre un Actros L et un eActros.

Fiche technique eActros 600

Moteurs	2 (électriques intégrés)
Batteries	3 packs / LFP
Capacité	3 × 207 kWh (621 kWh)
Cabine	Procabin / Big Space
Puissance	600 kWh utiles
Direction	Electrique
Suspension	Pneumatique / intégrale
Empattemen	4 000 mm
Freins	Disques toutes roues
Recharge	Jusqu'à 350/400 kW.

ProCabin

La cabine Big Space n'évolue pas à l'intérieur et il n'est toujours pas question d'une cabine allongée. Notons néanmoins que le rétroviseur 'piéton' côté passager a été maintenu, jugé non préjudiciable pour la consommation et bien ancré dans les habitudes des chauffeur. Avec la fermeture hermétique de la porte conducteur permettant de garder ses chaussures au sec dans l'embarquement, les chauffeurs ont été entendus. Il en va de même avec le Voice Control qui permet de garder ses yeux sur la route ou encore les écrans des rétroviseurs intérieurs : tout en gardant la même taille, ils offrent une plus grande surface de vision grâce à des bords réduits.

Impressions de conduite. Changement d'habitude au démarrage avec trois pressions successives sur le bouton Start pour un contrôle de tension. Ensuite, nous restons bluffés par la douceur incroyable de la conduite : dès que le frein de parc est relâché, le véhicule se met en mouvement en silence et en souplesse. Il glisse sur la route. Seuls les bruits du compresseur, du roulement des pneus ou encore du vent sont perceptibles.
Comme les moteurs électriques fournissent exactement le même couple tout le temps, finies les vibrations tandis que le ressenti des interruptions de puissance de traction et des changements de rapports est extrêmement faible.
L'eActros 600 est évidemment équipé du régulateur de vitesse Predictive Powertrain Control (PPC) et du système de contrôle de la transmission, qui sont explicitement adaptés à la propulsion électrique et utilisent désormais les informations routières du système de navigation pour mieux détecter les événements à venir. Cela permet au chauffeur d'éviter les manœuvres inutiles et d'utiliser l'énergie de la batterie de la manière la plus efficace possible.
Le moteur électrique convertit l'énergie cinétique en énergie électrique lors du freinage ou par l'actionnement actif du bras de levier en phase de roue libre. L'écran tactile permet d'activer la fonction de conduite sur une seule pédale, où la décélération par récupération d'énergie va de pair avec un actionnement réduit du frein mécanique.
Trois modes de conduite sont disponibles : Economy (85 % de force, usage possible du boost, vitesse limitée à 85 km/h), Power (100 % de force, le boost et usage autorisé du 'Kick down') et enfin Range (70 % de force, vitesse limitée à 82 km/h et pas de boost). Ce mode permet d'économiser de la batterie et s'active aussi automatiquement lorsque l'autonomie atteint les 15 %. Point que nous n'aurons pas eu l'occasion de vérifier !

Une consommation incroyablement basse

Performances et consommation. La combinaison du jour affichait un poids de 42 tonnes, le tracteur pesant à lui seul environ 11,5 tonnes. La semi était une bâchée classique sans carénage. Sur notre parcours ardennais de 170 km, et alors que nous avons eu de la pluie sur 90 % du trajet, nous avons obtenu une vitesse moyenne de 82 km/h malgré trois zones à 70 km/h sur l'E411 et la E25.
Mais c'est surtout la consommation qui constitue une révélation : 90,4 kWh / 100 km. Partis avec une charge de 100 %, et après avoir parcourus 402 km, il restait encore une autonomie de 125 km. On peut donc légitimer les 500 km en conditions réelles et cet excellent résultat va servir de référence pour les autres camions électriques..■