



Utilitaires électriques

**Communiqué de  
presse**

## **L'eSprinter finalise sa campagne de tests dans le grand Nord**

vendredi 29 mars 2019

- **Les essais hivernaux en attestent : l'eSprinter est prêt**
- **Recharge, conduite, autonomie testées aux températures les plus basses**
- **Focus sur la sécurité, l'ergonomie du poste de conduite, et le comportement sur neige et glace**

Arjeplog, Suède. Les clients ont les mêmes exigences pour leur utilitaire, qu'il soit électrique ou thermique. L'un des facteurs primordiaux est une fiabilité totale, même dans des conditions rigoureuses. Les tests d'endurance hivernale de l'eSprinter se sont concentrés précisément sur ce point. Pendant plusieurs semaines, l'équipe de Développement a soumis cet utilitaire entièrement électrique à un véritable test d'endurance à Arjeplog en Suède. Sous des températures atteignant moins 30 degrés avec des routes verglacées et une neige épaisse, l'eSprinter a démontré sa fiabilité en conditions extrêmes. Le véhicule a donc franchi l'une des dernières étapes importantes qui le conduiront à son lancement au deuxième semestre 2019.

Les véhicules ont été soumis à de nombreux tests à proximité du cercle polaire. Les essais ont notamment consisté à conduire sur un lac gelé pour examiner les effets du froid extrême sur le comportement routier, l'ergonomie et le confort à l'aide d'une technologie de mesure spéciale. Le comportement lors de la phase de démarrage et la résistance aux basses températures des composants d'entraînement, des différents logiciels et des interfaces ont été testés en chambre froide.

La manière dont les véhicules réagissent aux différentes conditions climatiques est cruciale pour le fonctionnement des utilitaires électriques dans les opérations quotidiennes difficiles, par exemple dans le secteur de la livraison express. Avec une autonomie d'environ 150<sup>1</sup> kilomètres en configuration de capacité de batterie de 55 kWh, l'eSprinter est parfaitement

conçu pour les livraisons urbaines. Les tests en Suède l'ont démontré : même dans les conditions défavorables présentées ici, l'autonomie d'environ 100<sup>1</sup> km reste disponible.

Page 2

### **Mobilité électrique avec la qualité et la sécurité Mercedes-Benz, au bénéfice des chauffeurs**

Les personnes conduisant un utilitaire quotidiennement ont de fortes exigences concernant l'environnement du conducteur. C'est pourquoi la qualité et la sécurité sont tout aussi importantes pour les utilitaires électriques. Même à des températures bien en deçà de zéro, il faut pouvoir enlever la glace des vitres aussi vite que possible et chauffer efficacement la cabine. Pour cela, la température des véhicules d'essai et de leur batterie a été abaissée à l'extrême dans des **chambres froides** afin de tester le comportement du démarrage et la gestion thermique pendant les démarrages à froid. Autre élément important du test : le comportement de la recharge. L'eSprinter est pourvu d'une fonction de **charge rapide intégrée** qui lui permet de recharger environ **80 % de son énergie en 30 minutes**, un énorme atout dans le quotidien d'un utilitaire qui doit fonctionner de façon fiable quelle que soit la température.

Par ailleurs, une maniabilité fiable sur la glace et la neige, ainsi qu'une résistance des composants aux conditions hivernales sont essentielles dans les opérations quotidiennes. C'est exactement ce dont l'équipe de 30 ingénieurs, experts en électronique et mécaniciens de Mercedes-Benz Vans s'est assurée lors de nombreux tests à Arjeplog, en Suède. Leur conclusion : l'eSprinter est apte au service pour les clients, même dans des conditions arctiques.

« Encore une fois, nous avons beaucoup demandé à notre eSprinter pendant les tests finaux d'endurance hivernale, » explique **Benjamin Kaehler, Directeur de eDrive@VANs chez Daimler AG**. « Nos tests complets nous ont permis de franchir les dernières étapes de préparation à la commercialisation pour notre deuxième utilitaire entièrement électrique, après l'eVito. En particulier concernant la gestion thermique, d'une importance cruciale pour les utilitaires électriques, nous avons pu obtenir des données qui rendront l'eSprinter plus sûr et plus confortable. Nous sommes très fiers du résultat et sommes impatients de pouvoir proposer très prochainement à nos clients un produit d'une extrême fiabilité et adapté à un usage quotidien en toutes conditions. »

### **L'eSprinter à la hauteur de son jumeau thermique, référence des grands volumes**

À Arjeplog, l'eSprinter a été soumis à ses derniers tests d'endurance hivernale avant de suivre l'eVito sur le marché, au deuxième semestre 2019.

Initialement, le nouvel eSprinter sera disponible dans **en version fourgon -toit haut avec un poids total autorisé en charge (PTAC) de 3 500 kilogrammes**. Son volume de chargement est de **10,5 m<sup>3</sup>, tout comme son jumeau thermique**.

Doté d'une capacité de batterie de 55 kWh, son autonomie estimée est de 150<sup>1</sup> kilomètres, avec une charge utile maximale de 900 kilogrammes. Avec la seconde option de batterie, les clients peuvent donner la priorité à d'autres paramètres opérationnels. Une capacité de 41 kWh permet de bénéficier d'une charge utile augmentée d'environ 140 kilogrammes, pour un total de 1 040 kilogrammes, avec une autonomie d'environ 115<sup>1</sup> kilomètres. La fonction de **charge rapide intégrée** offre davantage de flexibilité ; 80 % de l'énergie de la batterie peut être rechargée en 30 minutes.

Tout comme le moteur diesel d'entrée de gamme, le moteur électrique de l'eSprinter affiche une puissance de 85 kW (114 ch) et un couple de 300 Newtons-mètres. De même que pour l'eVito, la vitesse maximale peut être configurée pour s'adapter aux usages requis et peut être réglée à 80 km/h, 100 km/h, voire 120 km/h.

<sup>1</sup>Les chiffres pour la gamme électrique sont provisoires. Aucune approbation ni aucun certificat de conformité de type CE avec des chiffres officiels ne sont encore disponibles. Des différences entre les chiffres indiqués et les chiffres officiels sont possibles.