



Mercedes-Benz

Communiqué de presse

9 juin 2020

Contact : francis.michel@daimler.com

Le eSprinter ouvert à la commande

- **Après le eVito, le eSprinter est la seconde étape dans l'électrification de la gamme utilitaires**
- **Deux versions 3 ou 4 batteries disponibles**
- **De 119 à 157 km d'autonomie WLTP et fonction charge rapide**
- **A partir de 55 240 € HT**
- **TCO avantageux vs versions thermiques**

Fiable, flexible et zéro émission : le nouveau eSprinter réunit tous les atouts attendus des clients flottes. Après le eVito, le eSprinter étend la stratégie d'électrification de Mercedes-Benz Vans au segment des fourgons grand volume. En France, depuis le 8 juin, l'eSprinter est ouvert à la commande. **Les deux versions de eSprinter sont lancées à partir de 55 240€ HT (41 kWh) et de 61 740€ HT (55 kWh) clés en main, batteries incluse.** Un véhicule idéal pour les professionnels livrant des marchandises localement sans émission, se rendant sur les chantiers ou effectuant des travaux de maintenance.

Flexibilité et adaptabilité aux différents profils d'utilisation

Le nouveau eSprinter couvre la plus large gamme possible d'utilisations dans la logistique urbaine. En conséquence, il est initialement proposé exclusivement en version fourgon avec un poids total autorisé en charge (PTAC) de 3500 kg. Son volume de chargement est de **11m³, comme pour le Sprinter thermique.** Tout comme la version diesel d'entrée de gamme, le moteur électrique de l'eSprinter délivre aux roues avant une puissance de 85 kW et un couple de 295 newton-mètres. Deux types de charge utile et de module de batteries permettent, en sus, de s'adapter aux différents besoins. L'autonomie, avec une capacité installée (quatre batteries) de **55 kWh** (utile : 47 kWh) est de **157 km WLTP** avec une charge utile maximale de **891 kg**. Une seconde option (à trois batteries) prend en compte d'autres priorités d'utilisation : la configuration avec une capacité installée de **41 kWh** (utile : 35 kWh) permet une autonomie de **119 kilomètres WLTP**. La charge utile maximale est alors de **1045 kg**. La fonction **charge rapide** intégrée permet de recharger environ 80 % des batteries en 30 minutes. La vitesse maximale peut être configurée pour s'adapter à la tâche à accomplir : 80 km/h, 100 km/h, voire 120 km/h. En France, elle est de 120 km/h en standard, les bridages à 80 km/h et 100 km/h sont sélectionnables en option.



Si on se base sur la **phase 2 du cycle WLTP** – faible moyenne vitesse - phase comme phase de référence (le eSprinter visant principalement des chauffeurs conduisant en ville), l'autonomie WLTP est de **133 km** (version 3 batteries) ou de **173 km** (version 4 batteries), pour une consommation – toujours en phase 2 - respective de 30,2 et 31,5 kWh/100 km.

Selon les usages, le eSprinter peut représenter **un véritable avantage en terme de TCO (Total Cost of Ownership)** ou cout total de possession. Par exemple, pour un eSprinter 41kWh (version 3 batteries) faisant 30 000 km par an pendant 3 ans, **le coût total de possession devient inférieur de manière nette à son homologue thermique le Sprinter Traction 311 empattement 39.**

Efficacité maximale grâce au programme de conduite et aux modes de récupération

La flexibilité est également décisive en matière de récupération. **Quatre modes de récupération de l'énergie générée au freinage** - « D- », « D », « D+ » et « D++ » - peuvent être choisis via les palettes de changement de vitesse au volant. En vitesse D-, la conduite est uniquement possible avec une pédale. En vitesse D++, on pourrait presque dire que le eSprinter « glisse ».

Les trois programmes de conduite « E+ », « E » et « C » sont pour leur part sélectionnés via un bouton sur la console centrale. Selon la sélection, l'eSprinter roule soit en privilégiant les performances ou l'autonomie maximale, en ajustant par exemple les capacités d'accélération du véhicule et les équipements consommateurs d'énergie telle la climatisation. Durant la phase de récupération, l'énergie est récupérée si le véhicule décélère. Par exemple, la batterie se charge lorsque la voiture est en descente plutôt que de perdre de l'énergie en freinant. Le paramètre choisi du programme de conduite et du niveau de récupération est affiché sur le tableau de bord. Cette stratégie adaptant le mode de fonctionnement au parcours emprunté permet d'optimiser au quotidien l'efficacité énergétique du eSprinter.

Principales caractéristiques du eSprinter :

	eSprinter (version 3 batteries / 4 batteries)
Puissance max. du moteur électrique (kW)	85
Couple nominal du moteur électrique (Nm)	295
Vitesse maximale jusqu'à (km/h)*	120
Émissions locales de CO ₂ (g/km)	0
Volume utile (m ³)	11
Poids brut admissible combiné (kg)	3500
Capacité de charge utile** (kg)	1045/891
Capacité de batterie utile (kWh)	35/47
Capacité de batterie installée (kWh)	41/55
Consommation électrique (kWh/100 km) en cycle mixte WLTP	34,1 / 34,9
Capacité de charge (kW)	7,4 (CA) / 20 de série, en option 80 (CC)
Autonomie électrique (km) en cycle mixte WLTP	119 / 157 km
Temps de charge avec Wallbox ou station de charge publique (recharge sur AC) (h)	Env. 6 h (CA 7,4 kW) / env. 30 min (10 à 80 %) (CC 80 kW)

* les eSprinter vendus en France ont la limitation à 120km/h (limitations à 80 km/h et 100 km/h en option).

** la charge utile dépend de la configuration du véhicule

Tout un écosystème pour la livraison électrique

Il est important pour nombre d'opérateurs de flottes d'effectuer une analyse précise de la faisabilité, de l'économie et de l'efficacité avant de passer à l'électrique. Les profils de conduite typiques, l'étendue des tournées, l'autonomie et les temps de recharge sont des paramètres décisifs nécessitant une prise en compte globale. Dans le cadre de **sa stratégie eDrive@VANS**, Mercedes-Benz Vans répond à ces besoins par un écosystème favorisant la révolution de la mobilité électrique pour les pros. Ce service présente des avantages importants, notamment des conseils sur le choix du véhicule, une assistance pour la gestion des nouveaux outils et une prise en compte des frais de fonctionnement globaux.

Avec son **application eVan Ready** (déjà disponible) et le **calculateur de coûts d'utilisation d'un véhicule électrique par rapport à un thermique** (disponible ultérieurement), Mercedes-Benz Vans met à disposition des professionnels des outils fort utiles. Ils permettent aux gestionnaires de flotte mais aussi aux chauffeurs d'utiliser les enregistrements de tous les parcours sur une certaine période pour voir si un véhicule électrique convient pour leur domaine d'utilisation et pour découvrir quelles économies pourraient être faites.

Dans les nombreux échanges avec des professionnels, on retrouve toujours des questions sur l'infrastructure de charge, particulièrement pour les plus grandes flottes : tous les véhicules peuvent-ils être chargés simultanément au dépôt ? L'alimentation électrique actuelle est-elle suffisante ou des installations supplémentaires sont-elles nécessaires ? Après tout, la décision de passer à l'électrique implique également les besoins en investissement auxquels la flotte de véhicules aura à faire face, ainsi que les économies pouvant être faites.

Infrastructure de charge : conseils et mise en place pratique

Tout comme pour le eVito, la charge d'un véhicule électrique est un domaine spécifique pour lequel il faut faire appel à un spécialiste. Pour cela et afin de pouvoir proposer à un client une solution de charge (matériels, installation) la mieux adaptée à sa demande, Mercedes-Benz France recommande en particulier deux sociétés spécialisées, **PROXISERVE** et **OTI France**. Ces deux exemples de sociétés sont des professionnels possédant un réseau sur le territoire national. Un client particulier ou professionnel peut également se rapprocher d'un électricien qualifié dans ce domaine en local

Services Mercedes PRO connect pour les flottes de véhicules électriques

Les clients du eSprinter peuvent profiter immédiatement de l'offre de Mercedes PRO connect présentée en mars 2019, particulièrement adaptée aux opérateurs souhaitant intégrer des véhicules électriques à leur flotte. Le service « **Gestion numérique eVan** » propose deux services alternatifs pouvant être utilisés. Grâce au service « Gestion à distance de la charge », les clients ont la possibilité de définir la température à l'intérieur du véhicule avant de commencer leur trajet. Cela signifie que la quantité de charge de la batterie qui aurait sinon été nécessaire pour régler la climatisation est réduite, ce qui permet une plus grande autonomie du véhicule. En utilisant l'application Mercedes PRO connect¹, les conducteurs peuvent programmer à distance des paramètres lorsqu'ils souhaitent commencer leur trajet et préciser ainsi que la température du véhicule doit être réglée à l'avance. Outre le conducteur, le gestionnaire de la flotte reçoit également toutes les informations pertinentes sur le niveau de charge de la batterie et le système de climatisation dans l'outil de gestion du véhicule.

¹ L'application Mercedes PRO ne doit pas être utilisée si le véhicule est en mouvement. Cela risquerait de distraire le conducteur, ce qui le mettrait, ainsi que les autres usagers, en danger. Les utilisateurs doivent également respecter la législation du pays dans lequel ils se trouvent.