Essai – Mercedes-Benz EQC : La première étoile exclusivement électrique

Dans un monde en pleine transformation, Mercedes-Benz lance son premier véhicule 100% électrique. Sans surprise, la marque a choisi le segment SUV pour faire ses premiers pas avec une technologie qui, pour le moment, semble être la seule planche de salut de l'industrie automobile thermique. Premier essai réussi ?



- Deux moteurs électriques asynchrones
- 408 ch
- 765 Nm
- Transmission à rapport unique
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.1 sec.
- Poids : 2'495 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'774 x 1'923 x 1'625
- Conso. mesurée : 23.6 kWh/100 km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 84'900.-, mod.essayé: CHF 105'019.-

Texte et photos : Tony da Silva

Le marché du SUV est le seul qui montre encore une croissance mais, dans les derniers mois, c'est tout le secteur automobile qui a souffert. Mercedes propose un produit qui a tout pour séduire le « monde d'après »… en tout cas en Suisse avec une production d'électricité qui génère très peu de CO_2 (hydraulique à 56% et nucléaire à 38% pour 2019). Pour la France, ce mode de propulsion est également intéressant puisque pour 2019, la production nucléaire a fourni 70% de l'électricité et l'hydraulique 11%.



A l'extérieur

Comme tout SUV, l'EQC ne passe pas inaperçu et c'est encore plus vrai avec cette couleur blanche et ses roues gigantesques de 21 pouces signées AMG (option à CHF 2'016.-).

Pour le reste, rien ou presque ne trahit la nature électrique de la voiture à l'exception de l'absence de pots d'échappement. La face avant est massive et tout le monde reconnaîtra le gros logo au centre de la calandre. Toutefois, le constructeur annonce un Cx raisonnable avec un indice à 0.27. Sur la partie arrière, j'aime beaucoup la ligne de feux qui relie les deux extrêmes et permet d'alléger l'ensemble.

Enfin, sur le côté ou de ¾ avant, la dynamique est bonne avec un capot qui file d'une ligne sur la base des fenêtres et offre ainsi un peu de légèreté à l'ensemble.

Grosso modo, ce Mercedes EQC ressemble à n'importe quel SUV et, à mes yeux, c'est dommage. J'aimerais que les constructeurs soient un peu plus courageux dans leur approche sur ce nouveau type de véhicule à propulsion 100% électrique.





A l'intérieur

Sur ce point, Mercedes continue d'offrir un habitacle irréprochable avec l'adoption de larges écrans pour interagir avec le véhicule. Même si tous les boutons n'ont pas disparu, ils sont en diminution et c'est réellement un plus visuellement parlant. Le haut de la planche de bord est habillé de baguettes en aluminium et elles viennent se prolonger sur les portières. Cette finition permet d'alléger un peu l'ensemble et l'agencement est tout simplement parfait.

Les sièges sont ventilés et très confortables. Bien entendu, vu le profil du véhicule, ils n'offrent pas un maintien latéral parfait mais ils remplissent pleinement leur rôle, en particulier sur de longs trajets. La visibilité est également bonne et la qualité des matériaux est irréprochable, à l'exception du matériau utilisé pour habiller le pont et la console centrale. En effet, en standard, la finition laque de piano noire est très belle mais pour les marques de doigts, ce n'est pas terrible, sans parler du fait que les précédents journalistes n'ont pas été tendres et ça se voit. Quelques griffures sont déjà apparentes ce qui me fait penser que cette finition est un peu fragile.

A l'arrière, l'espace est aussi excellent au niveau des jambes et de la hauteur avec un diffuseur de climatisation orientable au centre et réglable indépendamment du système principal.

Enfin, le coffre n'est pas extraordinaire avec ses 500 litres. Bien entendu, il est extensible à 1'460 litres en rabattant les sièges au travers d'un simple bouton situé dans le coffre. Le modèle offre également une large trappe sous le coffre pour accéder aux accessoires de chargement comme câbles, chargeur, etc. et ils sont rangés dans des compartiments segmentés ; très pratique.








Sous le capot

La voiture est dotée de deux moteurs asynchrones totalisant 300 kW ou 408 ch, ils sont cachés sous le coffre et sous le capot avant. Contrairement à ce qui se voit chez d'autres constructeurs, le capot ne donne pas accès à un autre espace de chargement… c'est dommage.

Sous le plancher, 384 cellules d'un poids total de 650 kilos permettent d'offrir un réservoir d'électrons de 80 kWh.

Muni de quatre roues motrices, ce SUV peut adapter ses suspensions et donc le mode de conduite au travers de l'interface principale. Cinq choix sont à disposition mais pour parcourir de longs voyages, mieux vaut opter pour le mode ECO qui récupérera un maximum d'énergie lorsque la voiture sera en décélération.

Enfin, incroyable mais vrai, Mercedes annonce une consommation de 26.3 kWh/100 km mais à la fin de mon périple, je mesure 23.6 kWh/100 km. Plus de détails sur ce point derrière ci-après.





Au volant

A dessein, je profite de cette voiture électrique pour réaliser une tournée importante à travers la Suisse Romande et ainsi évaluer la contrainte liée à l'autonomie et au temps de recharge. Au programme : Lausanne, Delémont, Porrentruy, Gingins et Lausanne sur trois jours, ce qui totalise environ 500 kilomètres avec encore quelques déplacements. La voiture affichant une autonomie d'environ 374 km ou 414 km en WLTP, il est évident que je vais devoir recharger.

Heureusement, les amis chez qui je me rends ont des prises… mais uniquement de 220 volts avec 10 ampères. Il faut donc un peu jongler avec la calculette et la consommation réelle de la voiture mais aussi avec les différents itinéraires. En effet, un parcours 100% autoroutier est très énergivore comparé à une route offrant un mixte entre autoroutes et routes nationales.

Bien secondé par l'ordinateur de bord qui fait de bonnes prédictions vis-à-vis de la consommation projetée, je me lance dans ce périple et tout se déroule bien même si, à l'arrivée, le compteur affiche une autonomie de 36 km seulement. A noter que pour y parvenir, j'ai baissé ma vitesse sur autoroute lors de mon retour de 120 à 100 km/h ce qui m'a permis de gagner environ 10% d'énergie ou 8 kWh.

Et la conduite alors, elle est comment ? J'y viens ! Globalement j'apprécie de parcourir tous ces kilomètres. Confort, sécurité, assistance et silence sont autant d'éléments qui permettent de passer un bon moment à bord. Bien entendu, avec 2.5 tonnes, passer dans un mode de conduite plus sportif n'est pas très probant mais grâce à la puissance et au couple disponible immédiatement, les démarrages en mode dragster sont enivrants, les dépassements grisants et silencieux. En particulier, l'accélération est parfaitement linéaire et c'est vraiment l'avantage de ces moteurs électriques, nul besoin de rétrograder ou de « patienter » car la réactivité est immédiate.

Donc, à l'exception de cet embonpoint, les accélérations sont fulgurantes et la direction se montre ferme et particulièrement polyvalente en ville. Le seul bémol se situe sur le freinage qui se décompose en deux temps : le frein moteur qui monte en charge relativement à la force exercée sur la pédale de frein et, passé une certaine force, déclenche les freins à disque. La transition est à peine perceptible mais il faut s'habituer au système, en particulier lors de freinages intenses.





Verdict

Jusqu'à aujourd'hui, tous les constructeurs classiques ont proposé des modèles hybrides qui n'étaient pas très convaincants. Toutefois, avec l'EQC, Mercedes propose une nouvelle génération d'automobile aboutie et attractive. Non seulement la technique est maîtrisée mais en plus, au niveau de l'ordinateur de bord, des progrès importants ont été réalisés au point que la conduite est intrinsèquement liée au parcours programmé entre deux lieux. Ceci dit, j'ai aussi vu les limites de ce système et, d'une façon générale, des systèmes de conduite assistés.

Alors que je commençais à avoir une autonomie réduite, l'ordinateur de bord n'a eu de cesse de me proposer des points de recharge tout au long de mon parcours. Pire encore, alors que j'étais sur l'autoroute et que je ne sortais pas pour me rendre dans une station de recharge, l'ordinateur de bord a provoqué un ralentissement du véhicule car il pensait, à tort, que j'étais sorti de l'autoroute.

Sensation très désagréable de sentir la voiture déclencher un freinage non désiré.

Ceci dit, à l'exception de ces défauts de jeunesse, ce premier modèle 100% électrique pour Mercedes est une réussite. Bien entendu, les futurs acquéreurs doivent bénéficier d'une prise électrique et, si possible, acquérir l'option Wallbox à CHF 949.- qui offre une puissance maximale de 22 kW pour recharger complètement les batteries en quelques heures. Pour information, avec une prise 220 V et 10 A, pour recharger complètement 80 kWh, il faudra trois à quatre jours… pas très pratique.

Avec un prix de départ fixé à CHF 84'900.-, Mercedes n'offre pas l'électrification pour tous mais permet aux clients de rester fidèle à la marque avec un produit parfaitement premium. Bien sûr, à ce tarif, il faut ajouter une (longue) liste d'options et, à mon avis, c'est là que la marque se détache d'autres concurrents purement électriques : le choix est pléthorique.








<u>Prix et options – Mercedes-Benz EQC</u>

Prix de base : CHF 84'900.-

Peinture blanc diamant : CHF 2'003.-

Jantes en alliage 21 pouces AMG : CHF 2'016.-

Sièges deux tons en cuir : CHF 2'957.-

Pack Assistance à la conduite : CHF 1’693.-

AMG Line Intérieur et Exterieur : CHF 3’037.-

Climatiseur automatique THERMOTRONIC : CHF 793.-

Premium Plus Package : CHF 6’000.-

Intégration pour smartphone : CHF 471.-

Prééquipement clé numérique du véhicule pour smartphone : CHF 135.-

Prééquipement pour système de divertissement et confort : CHF 222.-

MBUX Réalité augmentée pour la navigation : CHF 336.-

Airbags latéraux à l’arrière gauche et droite : CHF 457.-

Prix TOTAL : CHF 105’019.-





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Mercedes-Benz Schweiz AG pour le prêt de ce Mercedes-Benz EQC, ainsi qu’au garage de la Marbrerie – Groupe Chevalley à Carouge/Genève pour leur soutien logistique.







A lire aussi

Essai – Mercedes-Benz Classe X 350 d 4MATIC : Le travailleur classieux

Essai – Mercedes-Benz E400 Coupé 4Matic : La rigueur élégante

Essai – Mercedes-AMG C43 Cabriolet 4MATIC : Le cabrio 4 places à la teutonne !

Essai – Mercedes-Benz GLC 250 d 4MATIC : Un sérieux renouveau

Essai – Mercedes-Benz CLA Shooting Brake 220 CDI : La Mercedes compact à la sauce break de chasse !

Essai – Mercedes-Benz GLA 220 CDI : Baroudeur chic

Essai – Mercedes-Benz A45 AMG : Star Wars

Technique – Cours de perfectionnement à la conduite

Essai – Mercedes-Benz E350 Break Bluetec 4Matic : Le supertanker

Essai – Mercedes-Benz CLA 250 : La berline étoilée en taille XS

Premier contact – Mercedes-Benz Classe C : “C” comme “concentré”

Nouveauté – Mercedes-Benz GLA

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe E

Nouveauté – Mercedes-Maybach GLS 600 4MATIC

Nouveauté – Mercedes-Benz GLB

Présentation – Mercedes-Benz Concept GLB

Présentation – Mercedes-Benz GLC F-CELL

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe B

Nouveauté – Mercedes-Benz GLE

Présentation – Mercedes-Benz EQC

Présentation – Mercedes-Maybach Ultimate Luxury

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe C Coupé et Cabriolet

Nouveauté – Mercedes-Maybach Classe S

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe C

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe G (W464)

Nouveauté – Mercedes-Benz CLS

Présentation – Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe S

Présentation – Mercedes-Benz Concept A Sedan

Nouveauté – Mercedes-AMG GLC 63 AMG 4MATIC+ et GLC 63 AMG 4MATIC+ Coupé

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe E Cabriolet

Présentation – Mercedes-Benz Concept X-Class

Nouveauté – Mercedes-Maybach G 650 Landaulet

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe E Coupé

Nouveauté – Mercedes-AMG E 63 4MATIC+ et E 63 S 4MATIC+

Nouveauté – Mercedes-Maybach S 650 Cabriolet

Présentation – Mercedes-Benz Classe E All-Terrain

Nouveauté – Mercedes-AMG GT Roadster

Présentation – Vision Mercedes-Maybach 6

Nouveauté – Mercedes-AMG GT R

Nouveauté – Mercedes Classe E Break

Nouveauté – Mercedes-Benz SLC

Nouveauté – Mercedes-Benz GLC Coupé

Nouveauté – Mercedes-AMG GLC 43 4MATIC

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe E

Nouveauté – Mercedes-Benz SLC

Nouveauté – Mercedes-Benz GLS

Nouveauté – Mercedes-Benz GLE 450 AMG 4MATIC

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe S Cabriolet

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe C Coupé

Nouveauté – Mercedes-Benz GLC

Présentation – Mercedes-Benz G 500 4×4

Economie – Mercedes-Benz change la nomenclature de ses modèles

Nouveauté – Mercedes-AMG C63

Nouveauté – Mercedes-AMG GT

Nouveauté – Mercedes-Benz S65 AMG Coupé

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe C Break

Présentation – Mercedes-Benz Concept Coupé SUV

Nouveauté – Mercedes-Benz S63 AMG Coupé

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe S Coupé

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe C

Présentation – Mercedes-Benz Concept GLA 45 AMG

Nouveauté – Mercedes-Benz GLA

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe S

Présentation – Mercedes-Benz Concept GLA

Nouveauté – Mercedes-Benz CLA 45 AMG

Nouveauté – Mercedes-Benz A 45 AMG

Nouveauté – Mercedes-Benz CLA

Nouveauté – Mercedes-Benz SL 65 AMG

Genève 2012 – Mercedes-Benz SL 63 AMG

Genève 2012 – Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté – Mercedes-Benz Classe A

Nouveauté – Mercedes-Benz SL 63 AMG

Mercedes SLS AMG Roadster à découvert !

Genève 2011 – Mercedes-Benz Classe C Coupé

Genève 2011 – Mercedes-Benz SLS AMG E-Cell






Wheels-And-Vau.com


Wheels-And-Vau.com


Wheels-And-Vau.com






Wheels-And-Vau.com