

# UN 4x4 100% ELECTRIQUE : LE MERCEDES G 580 EQ-Technology « Edition ONE » !

écrit par Luc Vandersleyen



En novembre dernier, nous avons pu essayer la dernière évolution du **MERCEDES G**. Il s'agissait de la version **V8 63 AMG Mild Hybrid** de 585 ch à 6000 tr/min et 850 Nm de couple dès 2500 tr/min. **Aujourd'hui**, nous avons en main la **version 100% électrique** qui dispose de **587 ch** avec un couple de 1.164 Nm ! Sous le capot, c'est un peu moins noble, mais **l'habitacle est toujours aussi somptueux et confortable**. Si le **système MBUX** est toujours **de dernière génération**, il y a quelques aménagements pour la traction 100% électrique. La **grosse batterie** nécessaire à faire évoluer ce très lourd 4x4 est **intégrée dans le châssis en échelle** qui est conservé. Cette batterie de **727 kilos** a une **capacité de 116 kWh** utile et elle est là pour alimenter **4 moteurs électriques** qui sont placés sur les essieux respectifs pour entraîner individuellement chacune des roues. **Les 216 cellules de la batterie** sont enfermées **dans un caisson étanche** très solide et le G 580 EQ-Technology peut, ainsi, être immergé sans problème dans 85 cm d'eau. C'est un peu plus que les versions thermiques (70 cm). Avec cette grosse batterie, le centre de gravité est abaissé, mais la capacité du coffre est, aussi, en retrait de 20 litres et la garde au sol de 250 mm est uniforme sous l'ensemble du 4x4. Bien sûr, il se déplace en silence, mais il est possible d'enclencher un son simulant le bruit du V8 essence. Par contre, **ce gros 4x4 a perdu sa roue de secours** et **à sa place**, nous avons un petit **coffre « carré arrondi »** dans lequel est placé le **câble de recharge pour borne**. Bien pratique !







## **PRESENTATION DE NOTRE MERCEDES G 580 EQ-Technology « Edition ONE » :**

A la mise en route de notre Mercedes G 580 EQ Technology, c'est le silence complet et nous pouvons démarrer en douceur. Mais, nous pouvons aussi enfoncer l'accélérateur et passer du 0 à 100 km/h en 4,7 secondes ! La vitesse maxi étant limitée électroniquement à 180 km/h. On l'a vu avec la version V8, depuis 2018, le Classe G a évolué et est devenu plus civilisé. Ici, avec cette version électrique, il a gardé sa carrosserie de 4x4 pur et dur avec seulement de petites modifications esthétiques. Ainsi, au niveau de la calandre, qui est maintenant pleine, on peut, en option, en avoir une avec grille qui rappelle celle des versions thermiques. Sur le pare-choc avant les ouïes d'aération sont fermées puisque la traction électrique n'a pas besoin d'être fortement ventilée. Il y a, aussi, un petit profilé au niveau de l'avant du toit, qui était déjà sur le V8 et de petites prises d'air à l'avant des ailes

arrière. Sinon, nous retrouvons, bien sûr, les roues indépendantes à l'avant et l'essieu arrière rigide (De Dion) des versions thermiques.









Cependant, la révolution se trouve avec le passage à la traction 100% électrique. Pour celle-ci, les ingénieurs de Mercedes ont opté pour l'utilisation de 4 moteurs synchrones à aimants permanents de 147 ch chacun. Les évolutions tout terrain ne sont pas oubliées et s'il n'y a plus les 3 blocages de différentiel, il y a encore une réduction sur chaque moteur. Ce G peut même rouler en douceur grâce à un mode de régulation de la vitesse jusqu'à 2 km/h. D'autre part, les blocages de différentiel sont remplacés par une gestion électronique, mais les concepteurs ont été encore plus loin avec le pilotage individuel des roues. On peut, ainsi, grâce au « G-Steering », bloquer une roue, celle à l'intérieur du virage, afin de braquer plus court. Mais, il est aussi possible de faire un demi-tour sur place grâce au « G-Turn ». Dans ce cas, les roues droites et gauches tournent dans le sens inverse. Bien sûr, cet exercice ne peut se faire que sur terrain meuble et est tout-à-fait à proscrire sur l'asphalte. Evidemment, tout est géré par l'électronique. Rappelons que le diamètre de braquage est important avec ses 13,6 m et n'oublions pas que ce G électrique est vraiment très lourd avec ses 3085 kg à vide. La version V8

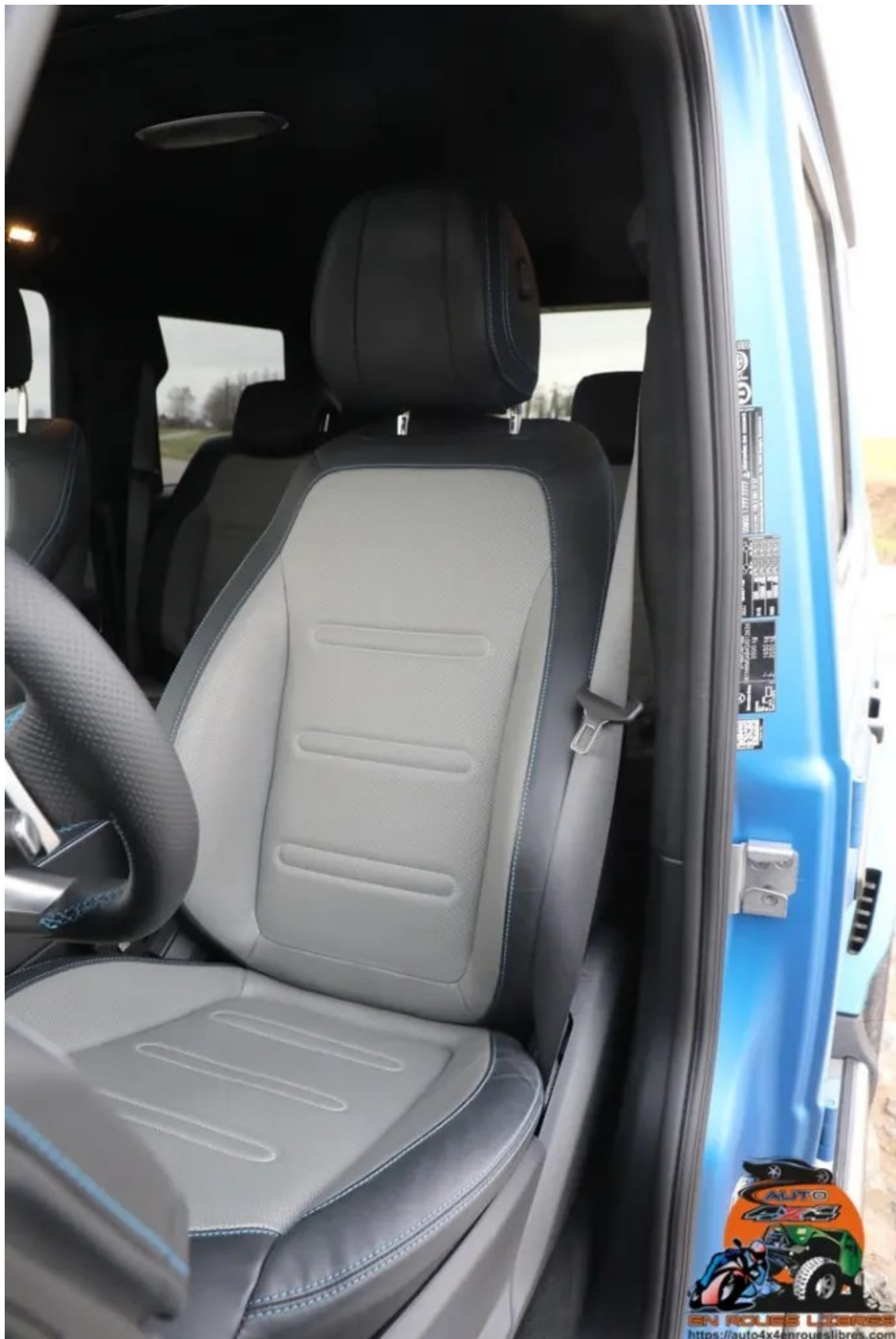
était déjà très lourde avec ses 2640 kg (3300 kg en charge). En charge, notre G 580 ne pourra dépasser les 3500 kg pour se conformer aux réglementations. Comme signalé le coffre n'a plus que 620 l et en rabattant les dossiers des sièges arrière - réglables en inclinaison- nous n'avons plus que 1920 litres et il y a toujours 2 niveaux. Il mesure toujours 4,86 m de long, 1,931 m de large et 1,976 m de haut. Pour les nostalgiques de la version V8 AMG, l'option G-Roar imite, via une barre de son, les rugissements de la mécanique thermique avec une certaine réussite.











# EN ROUTE AVEC NOTRE MERCEDES G 580 EQ-Technology « Edition ONE » :

Dès la mise en route, nous roulons en silence et notre Mercedes G électrique roule **facilement en ville**, malgré son poids et son **gabarit**, on évolue avec facilité grâce à la **position haute** qui nous **offre une excellente visibilité**. Pour les manœuvres de **stationnement**, nous sommes très bien **aidés par les excellentes caméras**. Sur route, on se trouve **très confortablement installés dans un véritable salon** et nous disposons des dernières technologies d'aides à la conduite. Sur les **autoroutes**, il est **souverain** avec un petit bruit aérodynamique. Bien sûr, il est **très lourd et cela se ressent sur les petites routes sinueuses**, mais la puissance et le couple lui permettent d'être **très dynamique**. Malheureusement, son **autonomie d'environ 320 km -en hiver-** et sa consommation **limitent nos grands déplacements**. Il faudra **bien préparer son voyage** si on veut partir loin !









**Hors des sentiers battus**, nous étions certains de retrouver les qualités de franchiseur des versions thermiques. Bien sûr, comme sur la version V8 essayée en novembre, nous avons le même type de **pneus** : **ici, des Dunlop Sport Maxx**, au profil **plutôt routier**. De plus les **chemins** que nous avons empruntés étaient **détrempés** et ce **G électrique** est **particulièrement lourd**. Quelle ne fut pas notre **surprise d'avoir des difficultés à faire avancer notre G** sur une très faible pente d'herbe détrempe. Nos 4 roues patinaient. Tout au long de notre randonnée, nous avons regretté de ne pouvoir « prendre la main » sur l'électronique, qui empêchait de pouvoir « lancer » le véhicule pour gravir une pente. Bien sûr, nous avons des pneus route. Bien sûr, les chemins étaient détrempe. Bien sûr, il est très lourd. Il est, donc, toujours important d'avoir des pneus adaptées au type de terrain! Nous étions loin de la compétence des G thermique en tout terrain. Et finalement, hors asphalte, nous avons consommé 52 kWh/100 km ! Il faudra, aussi, faire attention à ne pas trop nous éloigner sur les chemins. Il n'y a pas encore de bornes de recharge dans la nature... Par contre la fonction « **G-Steering** » est bien pratique sur les

**chemins** et l'on peut tourner avec une facilité déconcertante. L'autre fonction « **G-Turn** » fonctionne aussi très bien, mais pour faire demi-tour, il faut non seulement être sur terrain meuble et avoir de l'espace. Ce dernier point n'est pas évident, sur les chemins qui nous font passer entre les champs...









## **LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE MERCEDES G 580 EQ-Technology « Edition ONE » :**

Au cours de notre semaine d'essai, nous avons consommé en moyenne 38 kWh/100 km avec un minimum de 35,1 kWh/100 km sur route. En ville, nous étions à 41 kWh/100 km et en tout terrain, nous avons consommé 52 kWh/100 km. En rechargeant notre G à 100%, nous avons une autonomie maximale de 335 km. Bien sûr, au cours de notre essai, les températures allaient de -3 à +5° C. Le constructeur annonce une autonomie de l'ordre de 450 km. Nous en sommes assez loin. D'autre part, si la recharge sur borne rapide de 200 kW peut se faire de 20 à 80% en 32 minutes, la recharge sur borne de 7,4 kW, telles qu'on les trouve à Bruxelles se fera en... 18h30, Mercedes n'ayant prévu en AC qu'un chargeur de 11 kW ! Ainsi, pour récupérer 100 km, il nous fallait plus de 5h...







D'autre part, hors des sentiers, avec une autonomie d'à peine 220 km, nous ne pouvons pas trop nous éloigner d'un réseau routier équipé de bornes rapides !

Du Côté du prix, notre **MERCEDES G 580 EQ-Technology « Edition ONE »** valait **200.557,50 Euros** avec quelques petites options, comme la calandre, les inserts décoratifs dans le pare-choc AV et le Pack confort chaleur à **1.755 Euros TVAC**.





## LES TAXES :

|                              | Bruxelles | Wallonie | Flandre |
|------------------------------|-----------|----------|---------|
| Taxe de mise en circulation  | 61,50€    | 61,50€   | 0,00€   |
| Taxe de circulation annuelle | 100,98€   | 100,98€  | 0,00€   |
| Eco malus                    | /         | 0€       | /       |
| ██████                       | ██████    |          |         |

|                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| ████████████████████         |                              |
| ████████                     |                              |
| ████████████████             | ████████████████████         |
| ████████████                 | ████████████████             |
| ████████████████████         | ████████████████████████████ |
| ████████                     | ████████████████████████████ |
| ████████████████████         | ████████████████████████████ |
| ████████████                 | ████████                     |
| ████████████████████████████ | ████████████████████████████ |
| ████████                     | ████████████████████████████ |
| ████████████████████████████ |                              |
| ████████████████████         |                              |

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen











