

1er SUV 100% ELECTRIQUE CHEZ MERCEDES : L'EQC 400 4MATIC

écrit par Luc Vandersleyen



Mercedes – Benz prépare l'avenir avec l'EQC 400 électrique

Mercedes nous annonce, comme de nombreux constructeurs, que l'avenir sera « électrique » et que le véhicule thermique devra quitter son catalogue... En fait, les véhicules seront tous électrifiés en 2030 et l'hybridation représentera encore après cette date une grande partie de sa production. Et cela va de l'hybridation légère de 48V à l'hybride rechargeable. **Le premier véhicule zéro émission -en roulant et en ne tenant pas compte des particules fines- de Mercedes est cet SUV EQC 400 4MATIC** que nous essayons aujourd'hui et qui est arrivé sur le marché à la fin 2019.





L'EQC 400 un SUV électrique sur base du GLC

Ce 1^{er} véhicule 100% électrique de la marque a été développé à partir de la Classe GLC. Cela, bien sûr, pour des raisons économiques, mais aussi pour rassurer le conducteur grâce à une identité fidèle à la marque. Ainsi, **l'EQC partage le châssis du SUV GLC, mais aussi la chaîne de production** puisque la demande pour l'EQC est en forte augmentation, mais reste encore assez confidentielle par rapport au GLC. Ce choix, nous apporte quelques « bizarreries ». Ainsi, il reste toujours un imposant tunnel de transmission qui prend beaucoup de place aux pieds des passagers arrière alors que les nouvelles voitures électriques comme les VW ID.3 ou 4 ont un plancher parfaitement plat. D'autre part, les habillages intérieurs des portes montent au-dessus de la ceinture de caisse et cela est « caché » par une partie noire à la base des vitres...

Bien sûr, le design extérieur est un peu différent de la version thermique comme la calandre avec le bandeau lumineux qui joint les optiques. De même, à l'arrière, un bandeau lumineux joint les feux arrière.





Intérieur

Dans l'habitacle, **Mercedes a repris le tableau de bord du GLC** avec, bien sûr, de petites spécificités. Et on retrouve aussi le même volant et le même mobilier avec les mêmes finitions que dans les SUV GLC et GLE. On rassure ainsi les conducteurs qui retrouvent leurs repères et leurs habitudes. Comme d'habitude, **le conducteur profite d'une excellente position de conduite et la qualité des matériaux et de leur finition sont hauts de gamme**. On retrouve, aussi, avec beaucoup de bonheur l'immense écran MBUX à réalité augmentée qui regroupe compteurs et multimédia. Les nombreuses fonctionnalités sont faciles d'accès et peuvent être utilisées comme sur les GLC et GLE que nous venons d'essayer :

- [GLE 300d](#)
- [GLC 220d](#)
- [GLE Coupé 53 AMG](#)

Pour accéder au système, on a le choix entre l'écran tactile, le gros pavé de la console centrale ou la reconnaissance vocale intelligente.







Motorisation et recharge EQC 400

Au point de vue mécanique, nous disposons d'un moteur électrique de 150 kW et 380 Nm sur chaque essieu pour **une puissance totale de 408 ch (300 kW) avec un couple de 765 Nm**. La batterie lithium-ion, d'un poids de 652 kg est de 80 kWh. Cette dernière peut se recharger sur une borne rapide de 110 kW. Elle vient de recevoir un chargeur interne de 11 kW. Avec cela sa batterie se remplit 35% plus vite à un chargeur mural à domicile ou sur les bornes publiques. La batterie pourrait être chargée en 7h30 (ce que nous n'avons pu avoir). **Sur borne rapide en courant continu de type IONITY, la batterie se recharge en 40 minutes**. Il n'y a pas encore ce type de borne dans la région bruxelloise et sa grande banlieue ! Le temps de charge doit, en principe, être réduit pour autant qu'on ait une borne adéquate !

Durant cet essai, nous avons pu tester 2 bornes à proximité de chez nous :

- **Une de 22 kW** (séparé en 2 car il y a 2 prises dessus ça devient une borne de 11kW) sur laquelle l'ordinateur de bord indiquait une charge de 7,6 kW... cela donnait un **temps de charge de 3h30 pour +- 100kms**
- **Une borne 7kW** sur laquelle l'ordinateur de bord indiquait une charge de 7,3 kW... Pareil, **recharge de 100 kms en 3h30+-**

Il faut donc bien garder à l'esprit que ce qui est indiqué sur l'application des bornes n'est pas toujours ce que nous obtenons réellement en charge dans notre véhicule.







Châssis Mercedes EQC 400 électrique

Bien sûr, la caisse est autoporteuse avec une suspension avant à double triangles, ressorts hélicoïdaux et barre antirollis. A l'arrière, on a un essieu multibras avec des boudins pneumatiques et barre antirollis. Bien sûr, les 4 roues sont motrices, mais les roues avant sont prédominantes. Le poids de cet EQC est de 2495 kg et sa charge utile de 445 kg. Son coffre a une capacité de 500 l qui peut aller jusqu'à 1.460 litres en rabattant les dossiers des sièges arrière. L'EQC peut tracter 1.800 kg





Conduite sur route : on libère les 400 ch ou on reste sage?

Il est temps de démarrer et comme dans les versions thermiques de Mercedes, nous retrouvons le petit bouton de démarrage – la clé est à l'abri dans notre poche ! – et le changement de vitesse au volant, bien pratique. De plus il y a, ici aussi, des palettes au volant qui vont nous permettre de décélérer et par là même de recharger notre batterie. Une pression sur le démarreur, et le voyant « ready » s'allume au tableau de bord. Nous mettons le levier de vitesse sur « D » et nous démarrons. Par défaut, nous démarrons en mode « Comfort » avec une conduite qui se rapproche de celle d'un véhicule thermique avec, si on le souhaite, **un passage de 0 à 100km/h en 5,6 sec et un 1000 m départ arrêté de 27,1 sec.** Cependant, avec ce mode, on ne récupère pas beaucoup d'énergie et on consomme beaucoup.

Les démarrages sont rapides et impressionnants grâce aux 765 Nm

du couple, mais notre autonomie diminue rapidement. Bien sûr, pour ralentir et pour freiner, nous avons intérêt à utiliser les palettes au volant qui ont 4 positions : D+, Dauto, D- et D-. Evidemment, dans cette dernière, la récupération d'énergie est maximale et le frein moteur aussi. Cependant, **pour préserver l'autonomie, nous devons choisir le mode « Eco » et sélectionner « D- »** . Bien sûr le véhicule est moins réactif, voir un peu pataud. Mais une **voiture électrique devra se conduire le plus souvent en adoptant une écoconduite...** Même s'il est très amusant de démarrer franchement, il faut être sage et rouler cool avec ce genre de véhicule.







Confort routier et dynamisme

Nous constatons d'emblée que **la visibilité à droite n'est pas optimale**, ni vers l'avant avec un montant de pare-brise trop épais. Celui de $\frac{3}{4}$ arrière avec l'appui-tête du siège passager l'est également... **Malgré son poids élevé, le constructeur a pu préserver le confort et les mouvements de caisse ainsi que le roulis sont bien maîtrisés.** Et ce malgré qu'il n'y ait pas de suspension pilotée. Cependant, la suspension pneumatique arrière a été choisie pour supporter le poids de la batterie. Les passages en courbes sont efficaces, mais on souhaiterait parfois un peu plus d'agilité. En toutes circonstances, le confort des passagers est préservé et l'amortissement se révèle très efficace mais l'ensemble n'a pas de vocation sportive.







Insonorisation

Bien sûr, les casses vitesses de nos villes doivent être abordés en douceur. **L'EQC est très bas !** Cette faible garde au sol le pénalise aussi hors du bitume et l'on ne pourra s'évader que sur de très bons chemins, parfaitement plats ! D'autre part, **il est particulièrement bien insonorisé à basse vitesse**, en ville notamment, grâce à la présence d'un double vitrage efficace. Mais **sur route, les bruits de roulement sont malheureusement trop présents**. Cela peut éventuellement venir de nos pneus Pirelli Scorpion Verde de 235/50 R 20 à l'avant et de 255/45 R 20 à l'arrière.

Autonomie et consommation électrique EQC 400

Au niveau de l'autonomie, **Mercedes annonce en normes WLTP 405 km pour cet EQC 400**, mais lors de la prise du véhicule, l'autonomie indiquée était de 355 km et lors des **charges**

complètes faites sur une borne de 11 kW, nous avons relevé successivement **362, 342, 340 et 350 km**. **En roulant normalement, en ville et sur autoroute**, mais pour des distances de l'ordre de 15 km, nous avons consommé en moyenne **24,6 KWh/100 km** et avons pu descendre à **21,8 kW** en ville. Bien sûr, nous savons que **les conditions météo peuvent avoir une forte influence sur l'autonomie**, mais nos essais se sont réalisés avec des températures de 15 à 25 °C et nous n'avions pas coupé la climatisation qui fonctionnait pour nous maintenir 20 °C dans l'habitacle.

On le comprend, il ne faut pas être un « gros » rouleur lorsqu'on roule en voiture électrique où les bornes publiques – à Bruxelles- ne sont pas très puissantes, maximum 22 kW mais pour 2 véhicules. Il y a certainement des grandes surfaces ou des station services qui offrent des puissances supérieures, mais rien dans notre secteur.





Prix Mercedes EQC 400

Du point de vue du prix, notre EQC 400 4MATIC coûte 76.835 Euros auxquels il faut ajouter quelques options :

- La peinture gris graphite métallisé à 945 Euros,
- la sellerie en cuir noir à 1700 Euros,
- le dispositif d'attelage et ESP avec système de stabilisation de la remorque à 1.160 Euros,
- le Sport Edition à 3.250 Euros,
- le Pack Premium Plus à 5.600 Euros et
- les Jantes AMG de 20 pouces (5 branches doubles) à 910 Euros.

Soit, pour les options : 12.657 Euros ce qui fait **un total de 90.399,10 Euros pour le véhicule essayé.**

Taxes

En Flandre :

- TMC : 0 Euros
- Taxe annuelle : 0 Euros

En Wallonie et à Bruxelles :

- TMC : 61,50 Euros
- Taxe annuelle : 83,95

[Luc VANDERSLEYEN](#)

[Mise en page : Nicolas Vandersleyen](#)