

ESSAI DU MERCEDES EQA : LE PETIT SUV ELECTRIQUE DE MERCEDES !

écrit par Luc Vandersleyen



L'Union Européenne veut que l'électricité soit l'avenir de l'automobile et bien sûr, les constructeurs proposent de plus en plus de versions 100% électrique comme Mercedes. Malheureusement, ces versions restent très chères, surtout pour les plus petites voitures et les SUV moyens comme cette Mercedes EQA 250 que nous avons eu à l'essai. Voir aussi les véhicules électriques semblables que nous avons essayés, comme la [VW ID4](#), les [skoda Enyaq IV80 & Sportline](#) ou encore le [Mazda MX30](#).







PRESENTATION DU MERCEDES EQA 250 :

Cette version EQA 250 100% électrique et dérivée de la GLA avec laquelle elle partage la plateforme MFA2 et dispose d'une grosse batterie de 66,5 kWh placée sous le plancher. Ainsi le volume du coffre passe de 435 à 340 litres. Bien sûr, la longueur est de 4,46 m contre 4,41 m pour la GLA et l'empattement reste de 2,73 m. L'habitabilité à l'arrière n'est pas trop généreuse pour les grands gabarits et la banquette arrière est un peu basse. De plus, on retrouve le tunnel de transmission des versions thermiques (essence ou diesel).





Cependant, on retrouve **l'habitacle assez chic et bien pensé** de la GLA ou de la CLA (mettre le lien CLA 45AMG). Il y a donc la belle planche de bord de ce dernier avec **les grands écrans**

MBUX qui reçoivent une page supplémentaire pour gérer la conduite électrique avec ses différents paramètres. De plus, à l'arrière du volant, les palettes permettent de régler les décélérations et le niveau de la récupération d'énergie avec plusieurs niveaux. On peut, ainsi, arrivé à conduire comme avec une « **e-pedale** ». **Les sièges sont très confortables et la qualité des matériaux, de la finition et de l'assemblage ne souffre d'aucune critique.** L'ergonomie est également excellente avec de nombreuses commandes et interrupteurs pratiques et bien disposés.















ET DU COTE DU MOTEUR DE CETTE MERCEDES EQA 250?

Le moteur électrique de 190 ch et 375 Nm qui entraîne le train avant est de type asynchrone. Il n'utilise donc pas de terres rares, qui seront à l'avenir de plus en plus coûteuses. Malheureusement, ces moteurs sont plus énergivores. La **vitesse est limitée à 160 km/h** et le passage de 0 à 100 km/h se fait en 8,4 secondes. Le 1000 mètres départ arrêté est lui de 29,9 secondes. Les **suspensions sont classiques** avec des MacPherson à l'avant et un essieu multibras à l'arrière.







SUR LA ROUTE ?

Notre MERCEDES EQA 250 s'est montrée **agréable à conduire** avec un relativement bon dynamisme, malgré son poids de 2040 kg, **une suspension un peu ferme** et des roues de 20 pouces. Cependant, elle n'est **jamais inconfortable**. **La tenue de route est saine** et elle s'inscrit parfaitement en virage. Cependant, la puissance est limitée et cet EQA 250 demande **une conduite plutôt cool en bon père de famille**, elle n'aime pas être brusquée et perd vite l'adhérence des roues avant dans ces conditions. Les aides à la conduite sont parfois trop intrusives, mais il est arrivé qu'elles soient inopérantes lors de très fortes averses de pluie (cela arrive aussi avec d'autres marques) ! D'un autre côté, elle dispose d'une **bonne insonorisation** et à son volant, la conduite reste reposante.





CONSOMMATION ET AUTONOMIE REELLES DE CETTE EQA 250?

Au démarrage, le soir, avec des températures de l'ordre de 5°C et de la pluie, **notre consommation dépasse les 40 kWh/100 km, pour redescendre**, le véhicule chaud, à une moyenne de **31 kWh/100 km**. En journée sans pluie et avec des températures de 8°C nous sommes arrivés à une consommation de 24,9 kWh/100 km et **sur l'ensemble de notre essai nous avons 26,8 kWh/100 km, ce qui est beaucoup**. Bien sûr, le constructeur annonce 17,9 kWh/100 km, mais cela suppose certainement des conditions idéales. A titre de comparaison, cette Mercedes EQA 250 a consommer plus que sa cousine [l'EQC 400](#), essayée en été...





Au moment de prendre notre **Mercedes EQA 250**, nous avons une **autonomie de 350 km**. Le constructeur annonce 424 km... Au terme de notre essai, il nous semble plus judicieux de parier

sur 250-300 kms maximum. Pour la recharge, nous n'avons à Bruxelles que des bornes délivrant 3,7, 7,4 ou 11 kW et donc la recharge complète prendra de 22 à 7h. Ce qui n'est pas négligeable. Sur celle de 3,7 il nous a fallu **11h pour récupérer 65%** de la capacité de la batterie. Une recharge sur borne rapide DC de 150 kW mettra 37 minutes pour arriver à 80%. Un petit bémol, cependant, **le câble de raccordement** de la voiture à la borne que nous avons dans la voiture était **particulièrement court** avec ses 4 m, pas question d'être garé un peu à côté de la borne, il faut être pile devant ! Ce qui peut s'avérer difficile avec les autres voitures stationnées.





Prix de la Mercedes EQA 250 essayée

Au niveau du prix : notre **Mercedes EQA 250** coûte **49 973,00 Euros**, mais disposait de diverses options. Il y avait, ainsi :

- Peinture Gris montagne métallisé : 762,30 E
- Dispositif d'attelage : 968,00 E
- Sièges avant chauffants : 351,00 E
- Pack Night : 151,00 E
- Urban Guard protection Plus : 774,40 E
- AMG Line : 4 707 E
- Pack Avantages : 2 783,00 E
- Jantes AMG 20 pouces : 1 452,00 E
- Pack d'intégration pour smartphone : 363,00 E
- Pack d'assistance à la conduite Plus : 2 129,60 E

Soit un **Total pour la Mercedes EQA 250 essayée : 64 414,35 Euros**. Bien sûr, il faut rajouter les taxes :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	61,5€	61,5€	0€
Taxe de circulation annuelle	85,27€	85,27€	0€
Eco malus	/	0€	/

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen