

ESSAI : MERCEDES EQS SUV 450+ Luxury Line: UN SUV ELECTRIQUE DE LUXE !

écrit par Luc Vandersleyen



Les Mercedes électriques EQ alternent avec les Mercedes Hybrides et bientôt, le constructeur allemand sera en mesure de proposer **une gamme électrique ou hybride qui soit aussi complète que sa gamme thermique**, qui connaît, encore, un grand succès. Bien sûr, cette dernière ne sera, en principe, plus proposée en Europe après 2035, sauf si les carburants « alternatifs » seront acceptés par l'Union Européenne.





PRESENTATION DE CETTE MERCEDES EQS SUV 450+

Nous avons essayé au mois de novembre dernier, la [Mercedes EQS 350 Luxury Line](#), une luxueuse limousine, bien dessinée et silencieuse à l'usage. Notre EQS SUV partage la même plateforme EVA2 qui est développée pour les voitures électriques avec un positionnement optimal de la batterie dans le plancher. Ici aussi, comme sur l'EQS, les porte-à-faux sont réduits et les roues se trouvent aux 4 coins du véhicule qui dispose, ainsi, d'un empattement de 3,21 m. Ceci permet d'avoir un habitacle particulièrement spacieux. Les passagers de grand gabarit seront toujours à l'aise dans cette version SUV, qui offre une garde au toit à l'arrière, plus généreuse. Si cet SUV est plus haut de 21 cm, plus large de 3,3 cm, il est plus court de 9 cm. Ses dimensions, sont, en effet, de L : 5,125 m x l : 1.959 m x H : 1.718 m. Cela lui donne une allure plus massive, qui nous paraît moins harmonieuse.







Bien sûr, les 5 passagers qui pourront y prendre place seront très confortablement installés, dans un habitacle luxueux, **mais nous sommes étonnés de ne pas y avoir retrouvé le silence de**

fonctionnement de la berline. Le volume du coffre est généreux avec une banquette coulissante sur 13 cm, on dispose, ainsi, pour les bagages de 645 – 880 à 2100 litres. Il est possible d'avoir en option (+/-2.000 E) 2 sièges de plus dans le coffre, qui, alors, est réduit à 195 litres. Notre EQS SUV n'ayant que 2 roues motrices, il reste un vaste espace sous le capot pour un 2^{ème} moteur, qui n'est, malheureusement pas utilisé ici.

UN PEU DE TECHNIQUE :

Le moteur électrique synchrone à aimant permanent a une puissance de 360 ch (265 kW) avec un couple de 568 Nm. La batterie Lithium-ion est de 111,7 kWh avec un chargeur embarqué de 11 kW, ce qui permet une recharge complète en 17h sur une borne de 7,4 kW. Cependant, on peut recharger la batterie de 20 à 80% sur un chargeur rapide de 150 kW en 32 minutes. Le constructeur annonce une autonomie de 634 km. Signalons que le moteur est placé à l'arrière entre les roues motrices et que ces dernières sont directrices. Notons, aussi, que la version 4Matic dispose de la même puissance, mais a un couple de 800 Nm. Bien sûr, comme la berline, cet EQS SUV est aussi décliné en versions 500 4Matic avec 449 ch et 828 Nm et aussi, en haut de gamme, en version 580 4Matic de 544 ch et 858 Nm. Cependant, dans tous les cas la vitesse de pointe est limitée à 210 km/h. Notre version 450+ passe du 0 à 100 km/h en 6,7 secondes. Comme toujours avec les moteurs électriques, la montée en vitesse est très linéaire et nous ne retrouvons pas les sensations d'une version thermique. Malheureusement, ce gros SUV pèse 2.695 kg...







EN ROUTE AVEC CE LUXUEUX SUV 100% ELECTRIQUE :

Une fois assis derrière le volant, **nous retrouvons la finition sans défaut, l'excellente ergonomie et le très grand confort de la limousine EQS.** Bien sûr, SUV oblige, nous sommes assis un peu plus haut. La visibilité est excellente et les caméras sont très efficaces. **Nous roulons avec beaucoup d'aisance en ville.** C'est, en effet, ici, que nous avons le plus de satisfaction de conduire une voiture électrique. L'autonomie est préservée et nous circulons facilement et en silence. Par contre, ce n'est pas très rationnel de circuler en ville avec une voiture de plus de 5 m ! Nous nous élançons, donc, sur les routes et autoroutes. **Avec le Dynamic Select, nous disposons de plusieurs programmes : Eco, Confort, Sport ou Individual.** Le 1^{er} : Eco est à utiliser en ville. Le mode Sport n'est pas vraiment sport et la conduite est moins agréable. **C'est finalement le mode Confort que nous avons privilégié.**











Avec la suspension pneumatique et les amortisseurs adaptatifs, non seulement le confort est de très haut niveau, mais **l'EQS SUV est très rassurant avec une bonne tenue de route** malgré son poids. Son comportement est précis et direct mais il ne faut pas vraiment lui demander d'être dynamique. Bien sûr, cela, grâce aux roues arrière directrices. Par contre, il a fallu que nous prenions l'habitude de **la pédale de frein qui manque de progressivité** tandis que la course est trop longue. **Nous avons donc utilisé à tout moment les palettes**, qui non seulement permettent une bonne régénération, mais aussi une belle progressivité pour les ralentissements, au point que l'on peut retrouver les sensations de freinage proche de celles d'une « one pedale ». Il nous suffit, alors, d'appuyer sur la pédale de frein pour arriver à l'arrêt complet.

CONSOMMATION , AUTONOMIE ET PRIX DES CETTE MERCEDES EQS SUV 450+ :

Pendant notre semaine d'essai, nous avons parcouru quelques 710

km et **avons consommé en moyenne 26,5 kWh/100 km**. Ce qui paraît beaucoup, mais nous avons eu une nuit de gel et beaucoup de giboulées, beaucoup de pluie et nous avons parcouru beaucoup de kilomètres sur autoroute. **Notre autonomie, avec cette utilisation n'a été que de 380 km** alors que le constructeur annonçait 634 km. Nous avons conduit notre EQS SUV comme une voiture thermique en roulant au maximum des vitesses autorisées. Bien sûr, nous avons profiter de tous les équipements de confort comme le chauffage, la ventilation et bien sûr les essuie-glaces. D'autre part, on l'a vu, notre véhicule d'essai était l'EQS SUV d'entrée de gamme, mais en finition Luxury Line. Bien sûr, **il a droit à une dotation de série très complète**. Heureusement, car **son prix, sans options, est de 119.427 Euros**. On s'en doute, il y avait malgré tout quelques options :

- Habitacle cuir Nappa noir : 1.573,00E
- Sièges multicontours + coussins actifs et fonction massage : 1.766,60 E
- Dispositif d'attelage et ESP avec système de stabilisation remorque : 1.016,40 E
- Banquette arrière coulissante : 423,50 E
- Inserts décoratifs Lasercut Rétroéclairé à structure Mercedes : 350,90 E
- Pack Premium : 7.744,00 E
- Câble de charge pour prise domestique, 5 m, lisse : 290,40 E

Soit un total pour les options : 13.164,80 Euros. Le coût total de notre EQS SUV 450+ Luxury Line était, donc, de **132.591,80 Euros**





LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	61,50€	61,50€	0,00€
Taxe de circulation annuelle	92,93€	92,93€	0,00€
Eco malus	/	0€	/

[illegible]

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen