

Essai - Mercedes-EQ EQE 350+ : Mieux que sa grande sœur la EQS ?

Après mon essai de l'EQS, la grande berline électrique de Mercedes, il me tenait à cœur de découvrir sa « petite » sœur : l'EQE. Lancer le S plus ultra, vaisseau amiral de la marque, puis décliner sa technologie vers le bas, voilà ce que sait faire Mercedes. Même plateforme, même allure avec seulement 25 cm de moins en longueur, je me demandais pourquoi ? Pourquoi deux autos aussi proches ? Laquelle des deux est en trop ? Ou sont-elles complémentaires ? Des questions auxquelles je tente de répondre par cet essai.



- 1 moteur électrique synchrone à aimants permanents
- 215 kW (292 ch)
- 565 Nm
- Boîte de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 210 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.4 sec.
- Poids : 2'355 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'946 x 2'103 x 1'510
- Conso. mesurée : 18.5 kWh/100 km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 84'300.-, mod.essayé: CHF 120'084.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte

La gamme électrique se développe chez Mercedes-Benz. Après les SUV EQC, EQA ou EQB et la berline EQS, c'est sa sœur EQE qui complète l'offre. Son gabarit, sa technologie et son tarif pourraient bien faire de l'ombre à la pionnière Tesla Model S. En attendant les déclinaisons berline de l'EQC (2024) puis de l'EQA, l'EQE se veut la voiture berline électrique la plus aboutie du moment.

Sur le segment, la concurrence se fait attendre, les constructeurs préférant lancer leurs SUV ou des sportives comme la Porsche Taycan et l'Audi e-tron GT. Voyons ce que donne cette EQE dans la vie de tous les jours.

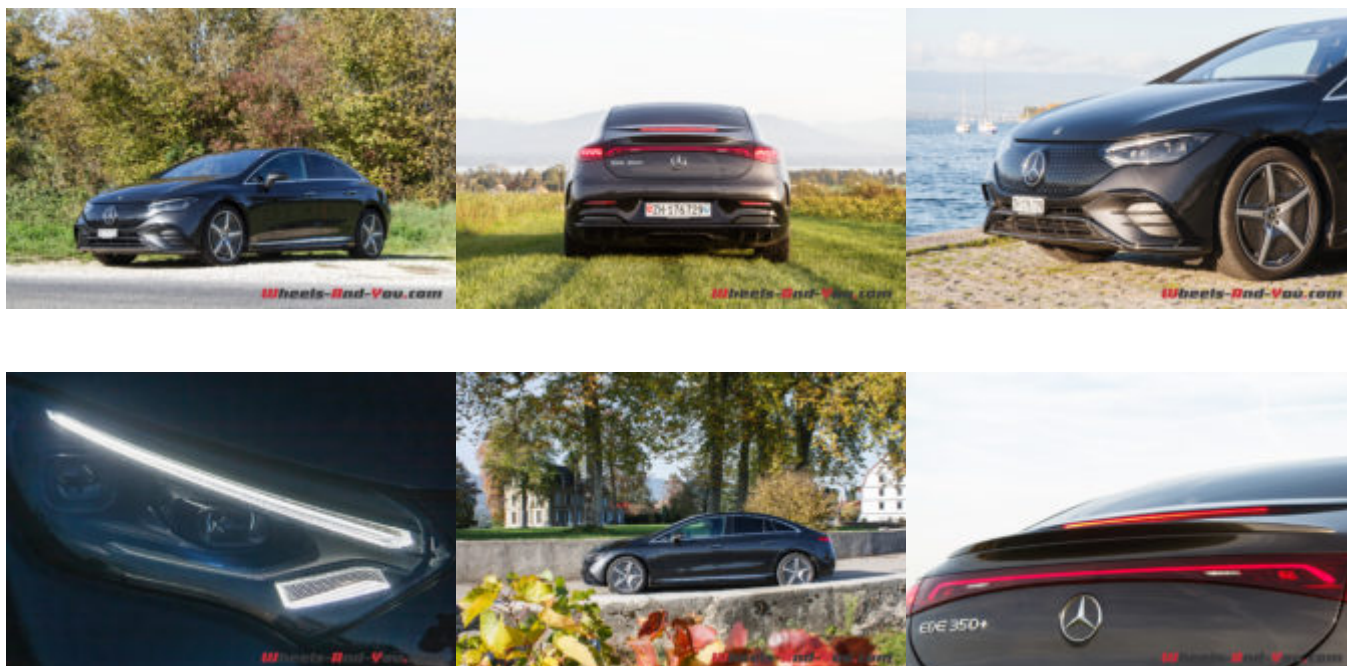


A l'extérieur

Cette EQE est bien une petite EQS. Les deux autos partagent la même plateforme EVA2 mais avec empattement plus court de 9 cm, pratiquement les mêmes lignes, les mêmes courbes avec des porte-à-faux avant et arrière limités. Cependant, l'EQE ne retient pas le hayon inauguré sur l'EQS.

J'aime beaucoup la calandre pleine, noire brillante, avec une partie de l'étoile reproduite comme dans un ciel étoilé. Le capot ne s'ouvre pas et on retrouve la trappe dans l'aile avant gauche pour le remplissage du liquide lave-glace.

L'arrière, bien large, est tout en rondeurs, avec un feu transversal sur toute sa largeur. Le Cx affiche un excellent 0.23. Sur notre modèle d'essai, l'EQE est bien posée sur de grosses roues de 20 pouces AMG au design superbe.



A l'intérieur

L'habitacle est superbe, moderne, presque futuriste. Les matériaux sont d'excellente qualité. La planche de bord intègre deux écrans. L'un de 12.3" sous les yeux du conducteur et l'autre au centre du tableau de bord, de 12.8" en position horizontale. La finition qui allie vrai bois style « Riva », laque « noir piano », cuir et aluminium est magnifique, j'aime cette association bois et haute technologie. Au total, il n'y a pas moins de huit prises USB-C disposées à des endroits stratégiques afin que chaque occupant puisse recharger smartphone ou tablette.

L'éclairage intérieur est modulable à volonté. Un effleurement sur la commande dédiée et le ciel de toit s'ouvre en deux parties. Le toit ouvrant peut s'entrebâiller ou s'ouvrir complètement. Tout est confort dans cet intérieur, des sièges aux multiples réglages et intégrant plusieurs types de massage aux sons que diffuse l'excellent système 3D-Surround Burmester.

Malgré la taille de l'auto, le coffre ne propose que 430 litres, c'est à peine plus que dans une compacte.

Le système d'info-divertissement à interface MBUX, très rapide, demande un certain temps d'adaptation tant il y a tellement d'équipements et de possibilités de personnalisation. Il intègre Apple CarPlay ou Android Auto qui fonctionnent sans fil. J'ai apprécié la « réalité augmentée » qui incruste en surimpression les

flèches de direction ou les feux tricolores des images captées par la caméra centrale. Plus besoin de lever la tête ou de se contorsionner quand vous êtes arrêté le premier au feu.

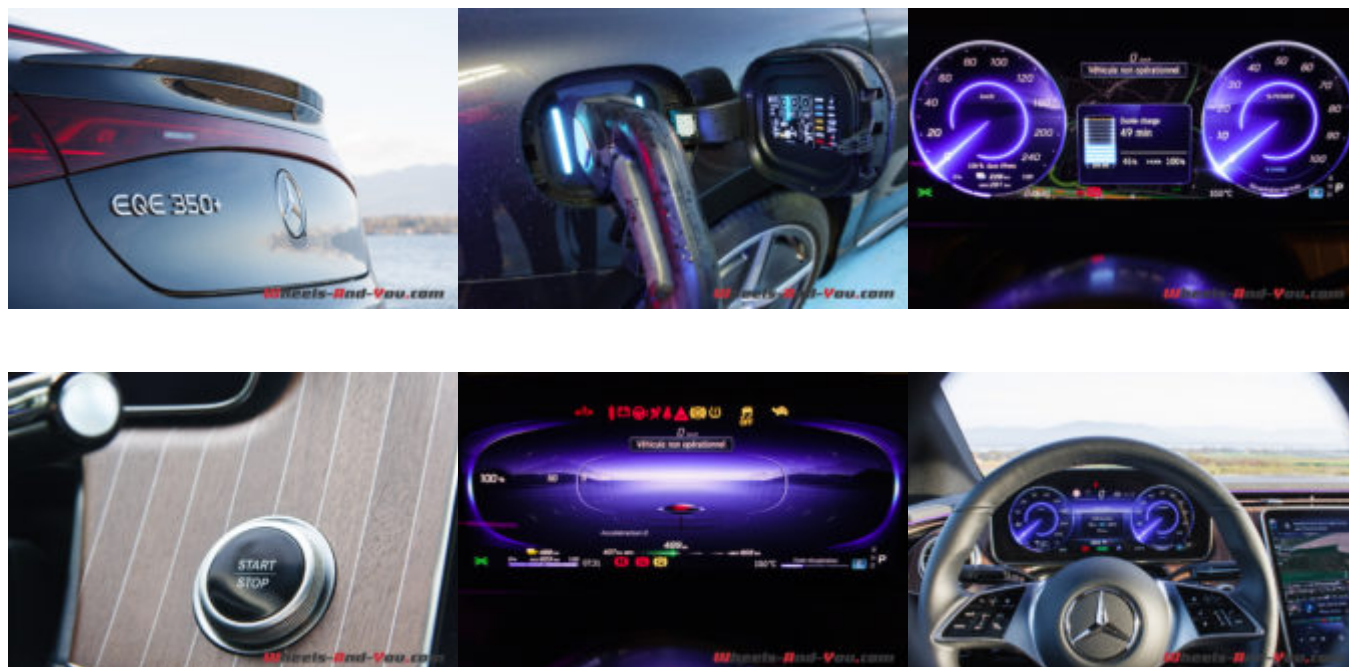


Sous le capot

Un moteur synchrone à aimants permanents, placé sur l'essieu arrière, développe 215 kW, soit l'équivalent de 292 ch. Il est alimenté par un bloc de batteries lithium-ion d'une capacité de 89 kWh net. Le couple de 565 Nm offre une réserve suffisante pour faire face à tout dépassement.

Dans notre beau pays où je roule autant en plaine qu'en montagne ou sur autoroute, les consommations moyennes relevées varient entre 17,5 et 19,5 kWh/100 km. De quoi parcourir 525 km en roulant très économiquement, soit sensiblement moins que les 650 km annoncés. Pas de souci pour partir en vacances au Tessin par exemple. Une recharge de 10 à 100% prend environ 8h30 sur une borne 11 kW et 5h sur une borne 22 kW.

Avec 6,4s sur le 0 à 100 km/h, l'EQE accélère correctement pour une limousine de 2.3 tonnes. Particularité de la 350+ de notre essai : par rapport à la 350, le fournisseur des cellules de batteries et la gestion électronique de l'ensemble offre quelques kilomètres d'autonomie en plus malgré la capacité batterie identique.



Au volant

Les poignées affleurantes sortent et j'ouvre la grande porte non assistée. La position de conduite est au top. Les très grands gabarits devront néanmoins régler leur siège au plus bas pour éviter de se taper la tête car le toit descend vite vers le pare-brise.

Je dispose de l'affichage tête haute où l'on retrouve bon nombre d'indicateurs (vitesse, GPS, limite de vitesse, etc.). Mercedes propose même plus avec le pack « Digital Light » qui utilise l'éclairage LED matriciel pour projeter des informations sur la route. On voit ainsi des pictogrammes signalant par exemple un véhicule « trop proche » ou une grue pour indiquer une zone de travaux.

L'amortissement pneumatiques « Airmatic » est royal et filtre tout sans être mou pour autant. J'ai l'impression de survoler la route à la manière d'un aéroglisseur. Disposant des roues arrière directrices, L'EQE est alerte dans les virages. La direction, asservie à la vitesse, est précise et agréable. Seul le poids se fait ressentir, notamment en décélération même si le freinage par récupération d'énergie est efficace.

Sur autoroute, les assistances de conduite semi-autonome de niveau 2 permettent un roulage relaxant. La gestion de ces aides est la meilleure que j'ai testée jusqu'à ce jour. La voiture est capable de changement de file automatique sur voies rapides mais la fonction est désactivée en Suisse où la législation ne permet pas encore la conduite autonome de niveau 3.

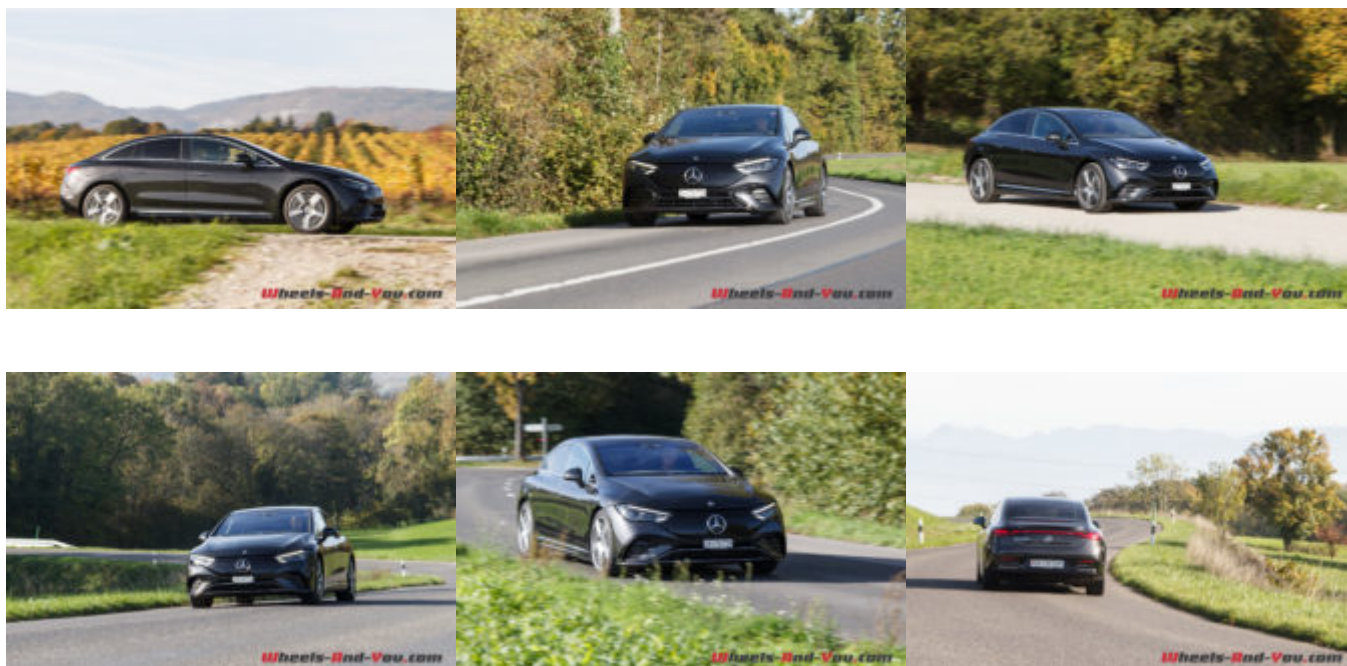
En ville, l'EQE braque court avec 10.7 m de diamètre, bien aidée par les roues arrière directrices en option qui pivotent de 4.5 à 10° selon la situation. En revanche, la rétrovision n'est pas exceptionnelle avec la petite vitre arrière. Mais les caméras sont là pour y palier. Le nec plus ultra reste l'assistant de stationnement à distance. Avec cette option, on peut se garer ou ressortir d'une place de stationnement sans être dans le véhicule, en utilisant l'application sur smartphone comme télécommande. C'est impressionnant. La voiture effectue la manœuvre de stationnement de manière entièrement automatique.

Dans cette EQE, il y a tant de fonctions disponibles que pour ne pas me distraire de la route, j'ai souvent fait appel à la commande vocale « Hey Mercedes » pour demander l'exécution d'une commande. Cela devient presque addictif et j'avais toujours quelque chose à lui demander. Plusieurs jours après en avoir rendu les clés, « elle » me manque !

Pour finir en lumière, je ne peux encore mentionner le travail effectué par les ingénieurs sur l'éclairage matriciel. Les phares restent avec un faisceau long et un cache en forme de rectangle obscurcit la partie du faisceau qui pourrait gêner le conducteur arrivant en face. Les jets de lumière en forme de glaçons qui scintillent quand on quitte la voiture peuvent paraître kitch mais j'aime !

Dernier point à détailler, le mode de récupération « D auto », capable d'ajuster la régénération selon le relief et la présence d'autres véhicules dans la circulation, est exceptionnel.





Verdict

Avec cette EQE, on entre clairement dans une nouvelle ère. Je ne suis pas un grand fan du tout électrique mais je dois dire que cette EQE ne m'a pas déçu. D'ailleurs pour conclure cet article, c'est une succession d'adjectifs qualitatifs qui me viennent à l'esprit : classe, impériale, confortable, silencieuse, reposante, efficiente et sécurisante. Conduire cette EQE est une expérience. Il y a tant d'aides à la conduite que je me suis demandé si ce n'était pas « Mercedes » qui me conduisait. Elle est déjà capable de conduite autonome de niveau 3. Tout n'est qu'une question d'infrastructures, de numérisation et d'homologations en Suisse.

L'autonomie, bien qu'inférieure à celle annoncée, est confortable et le temps de recharge sur les bornes en courant continu si rapide que l'on peut enfin envisager de traverser la Suisse dans le même timing qu'avec un moteur thermique. Partir en vacances peut être envisagé sans arrière-pensée ! Selon les options, le tarif est très Mercedes mais vous en avez pour votre argent. Garantie 10 ans ou 250'000 km pour le pack batteries, cela permet de voir venir.





Prix et options - Mercedes-EQ EQE 350+

Prix de base : CHF 84'300.-

Peinture Gris Graphite métallisé : CHF 1'300.-

AMG Line extérieur : CHF 3'300.-

Jantes alliage AMG 20'' à 5 branches : CHF 1'309.-

Pack Confort acoustique : CHF 1'121.-

Pare-brise chauffant : CHF 723.-

Intérieur Cuir noir/gris espace : CHF 2'243.-

Sièges multi contours à l'avant : CHF 1'819.-

Sièges climatisés à l'avant : CHF 960.-

Inserts décoratifs en noyer aspect pont de bateau à pores ouverts : CHF 859.-

Energizing Air Control Plus : CHF 561.-

Sièges chauffants à l'arrière : CHF 449.-

Chauffage du volant : CHF 324.-

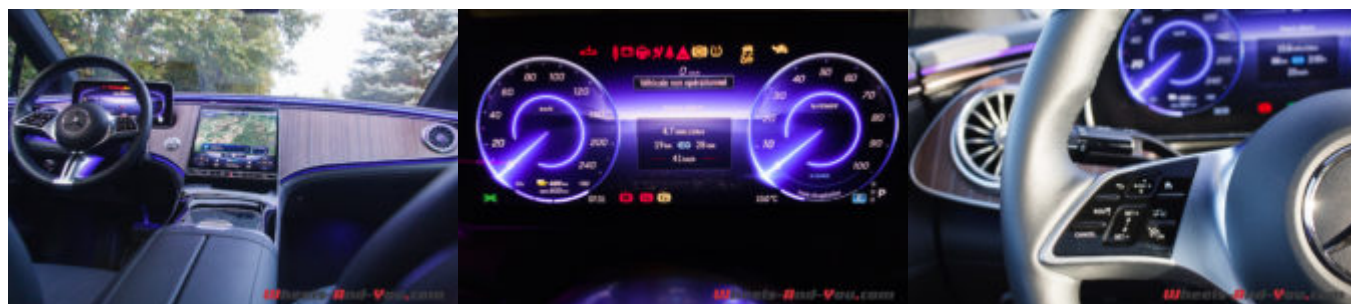
Airmatic : CHF 2'181.-

Pack stationnement avec fonctions de stationnement à distance : CHF 935.-

Les Packs : CHF 17'700.-

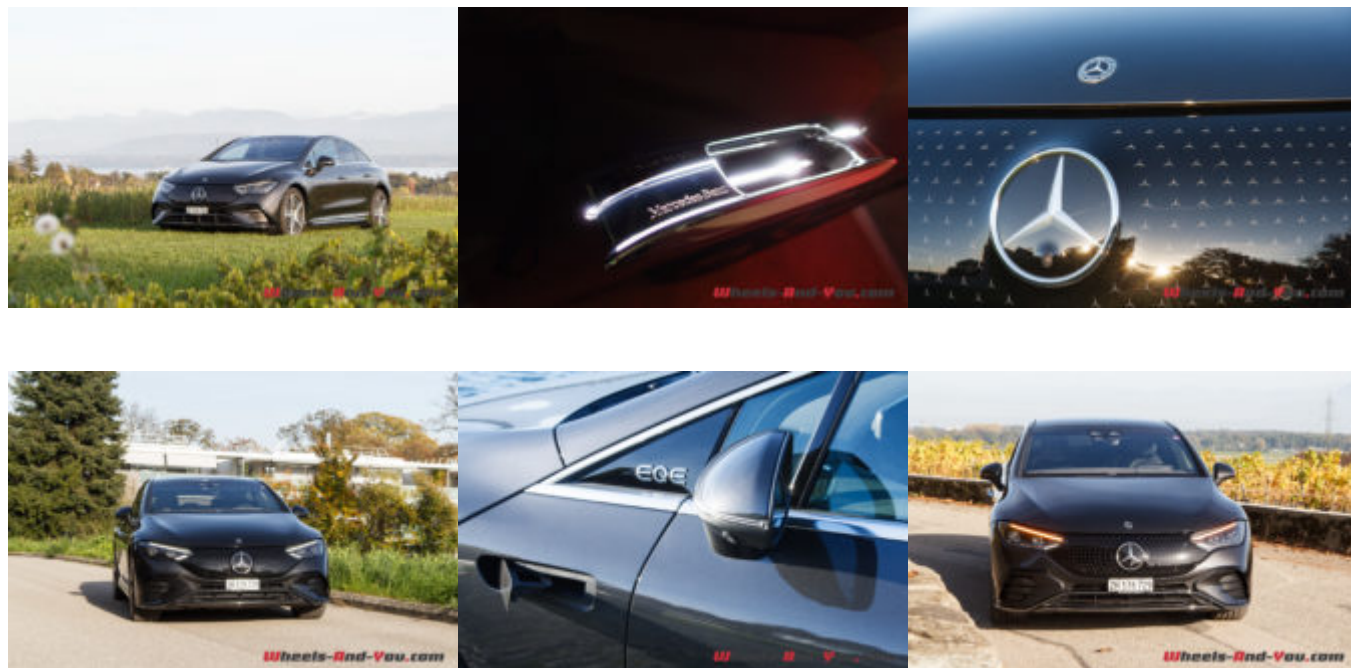
(Pack Premium Plus (Toit ouvrant panoramique, Intégration pour Smartphone, Fermeture à distance du coffre), Pack Rétroviseurs, Système de sonorisation 3D-Surround Burmester, Keyless-Go, Pack Mémoires, Protection véhicule Urban Guard Plus, Pack d'assistance à la conduite Plus, MBUX Réalité augmentée pour la navigation, Vide-poches sous la console centrale, Eclairage d'ambiance actif, Climatisation automatique Thermotronic, Pack USB Plus, Baguettes de seuil éclairées avec monogramme "Mercedes-Benz", Système de recharge sans fil pour appareils mobiles à l'avant, Affichage tête haute, Pack Affichage)

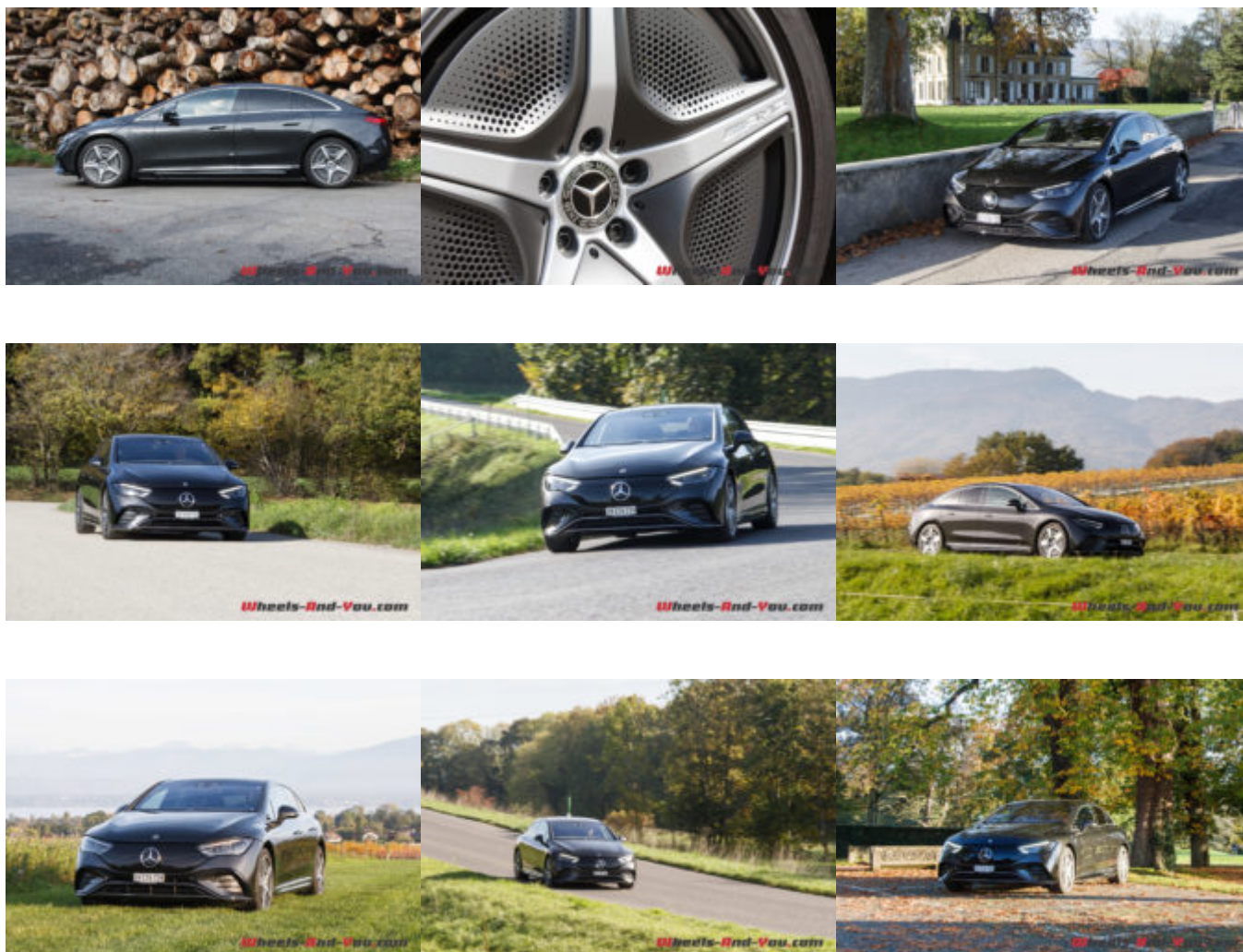
Prix TOTAL : CHF 120'084.-



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

Nos remerciements à Mercedes-Benz Schweiz AG pour le prêt de cette Mercedes-EQ EQE 350+, ainsi qu'au garage de la Marbrerie - Groupe Chevalley à Carouge/Genève pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Mercedes-EQ EQS 450+ : Rencontre du 3ème type

Essai - Mercedes-AMG C 63 S Cabriolet : La dernière du genre !

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

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-AMG SL

Nouveauté - Mercedes-Benz EQB

Nouveauté - Mercedes-EQ EQS

Présentation - Mercedes-Benz EQA

Nouveauté - Mercedes-Maybach Classe S

Nouveauté - Mercedes-Benz Classe S

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

