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

Mobilité électrique se dénomme EQ chez Mercedes-Benz. Après les EQA, EQC et EQV la marque à l'étoile allemande nous propose sa version S : l'EQS. Fleuron de la marque voici la limousine électrique dans toute sa splendeur.

- 1 moteur électrique synchrone à aimants permanents
- 245 kW (333 ch)
- 568 Nm
- Boîte de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 210 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.2 sec.
- Poids : 2'725 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'220 x 1'930 x 1'510
- Conso. mesurée : 20.8 kWh/100 km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 141'000.-, mod.essayé: CHF 191'357.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte

Leader mondial dans cette catégorie en moteur thermique, il était impensable que Mercedes laisse le terrain vide dans ce segment en mode électrique. Il se

positionne ainsi sur ce créneau avec une limousine où luxe et technologies modernes règnent.

Voyons comment le tout électrique a sa place dans ce monde luxueux et si cela ne va pas à l'encontre de la philosophie première en termes d'écologie. Pour cet essai nous avons la « petite » EQS, une propulsion forte de 333 ch. En route.

A l'extérieur

De profil, avant d'imaginer voir une Mercedes, je vois ce qui pourrait être une soucoupe volante posée sur quatre grandes et superbes roues à bâtons de 21 pouces.

En effet, on s'éloigne de sa sœur la Classe S. Le capot est bien plus court, plus plongeant le pare-brise très incliné avec, à la place de la traditionnelle malle séparée, un hayon. Le capot avant est « condamné ». Il ne s'ouvre qu'en atelier. Une trappe située sur l'aile avant gauche permet de faire l'appoint de lave-glace en cas de besoin.

La face avant reprends le style de la marque actuelle avec en plus une calandre noire fermée comme il se doit sur un véhicule électrique, tout en intégrant les feux lumineux. Le gros logo est flanqué en son centre. Tout cet « emballage » fait de rondeurs est plus dicté par une soufflerie que par un designer. Ça a au moins le mérite de rendre la voiture plus fluide et moins mastodonte que sa longueur de 5,21 mètres le laisserait présager.

Les ingénieurs de chez Mercedes ont bien travaillé sur cette inédite plateforme qui ne servira qu'à des voitures électriques (SUV, EQE,…). Elle est la voiture de série la plus aérodynamique du monde avec un Cx de 0,20. Pour cela le soubassement est caréné et les poignées de porte affleurantes. Il ne manque que des rétroviseurs caméra. Même si on s'éloigne de la Classe S, elle en impose et ne laisse pas indifférent. Certains la trouvent insipide, les anciens apprécient ses

rondeurs et sa classe. A vous de juger.

A l'intérieur

Dès l'ouverture de la lourde porte assistée, deux choses me sautent aux yeux : la luminosité et l'espace à bord, ainsi qu'une dalle géante nommée Hyperscreen. Cette dernière s'étend sur toute la largeur intérieure de la voiture. Soit 1,41 mètre et 2'432 cm² d'écran. Trois en tout, deux de 12,3 pouces et un au centre de 17,7 pouces. Ils sont traités contre les reflets et protégés des rayures. Le passager gère et personnalise son écran. Il peut, en jumelant ses écouteurs, écouter sa propre musique ou visionner sa vidéo. L'ergonomie et la rapidité de ces écrans est incroyable. Tout est géré par l'innovant système MBUX intégrant un processeur à 8 cœurs et une mémoire RAM de 24 Gigas. Cette option à CHF 8'971.- peut paraître chère, mais une EQS sans ces écrans perdra tout son côté high-tech.

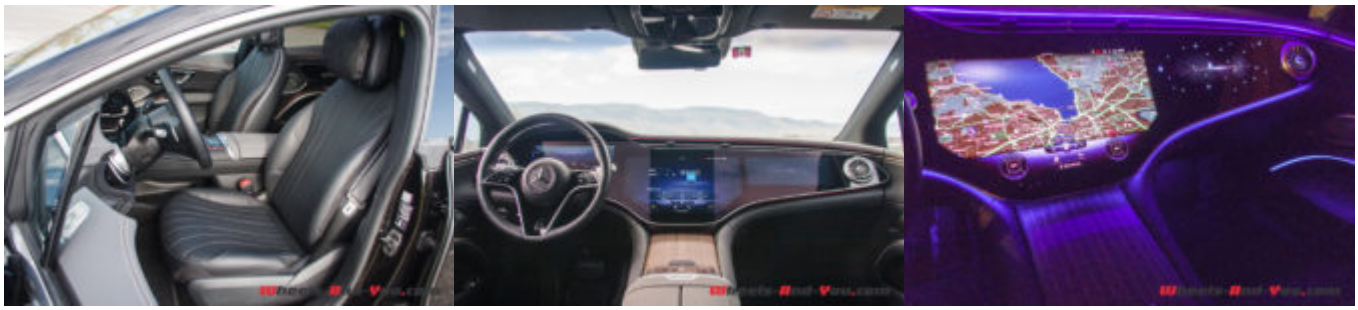
La nuit venue, l'intérieur dévoile un vrai spectacle fait de multiples LED parfaitement placées et qui s'illuminent selon l'ambiance choisie, allant du rose girly au vert espoir en passant par le bleu d'un ciel d'été. Tout n'est qu'harmonie et moi qui n'affectionne pas du tous les écrans, je suis bluffé et conquis. Vraiment magnifique.

A l'avant les matériaux – cuir, aluminium, bois… – et ajustement sont parfaits et de qualité. J'adore la console centrale en noyer aspect pont de bateau. En

revanche j'ai à redire sur la qualité de certains plastiques mal cachés, notamment sous les sièges avant que, certes, seuls les passagers arrière pourraient entrevoir. Il aurait été de bon ton d'y loger d'élégants reposes pieds. Un détail, mais n'oublions pas qu'il s'agit d'une limousine qui sera amenée à transporter des passagers arrière. D'autant que, avec 3,21 mètres d'empattement, ces derniers auront toute la place pour leurs jambes. En revanche, les plus grands devront se courber un peu, la faute à ce toit fuyant bas vers l'arrière. Conducteur et passager avant disposent de sièges multi-réglables équipés d'appui-tête secondés par un coussin moelleux, profitant ainsi d'un confort ultime.

L'accès au coffre arrière est facilité par le hayon assisté électriquement et qui peut s'ouvrir et se fermer via la clé ou un bouton dédié. La gestion des câbles de recharge n'est en revanche pas aisée car ils se trouvent sous le plancher. J'attends encore le constructeur qui saura les placer intelligemment. Mais il faut avouer que la plupart des conducteurs de cette EQS iront directement sur les bornes rapides. La filtration de l'air extérieur a été optimisée, ainsi 99,6 % des pollens, poussières fines et autres microparticules ne passent pas.

Notre EQS possède de multiples caméras, surveillant ainsi ses occupants et permettant de détecter les baisses d'attention. Le volant propose de multiples fonctions accessibles par des touches tactiles qui, à l'usage, ne font pas l'unanimité.



Sous le capot

Un moteur synchrone développant 245 kW, soit l'équivalent de 333 ch, est alimenté par un bloc de batteries lithium-ion d'une capacité de 107,8 kWh. Ce dernier a une gestion logicielle très poussée avec une mise à jour à distance tout au long du cycle de vie de la voiture. En recharge rapide, il me faut 60 minutes pour retrouver 80% de la capacité totale, soit 580 kilomètres d'autonomie. Une consommation mixte mesurée 20,8 kWh/100km en circulation intensive et en utilisant beaucoup d'options énergivores telles que le massage des sièges et le chauffage.

A aucun moment je ne stresse en me disant : « vais-je en avoir assez pour finir ma route ? ». Normal, je n'entreprends pas de trajet au long cours. Ainsi, j'ai toujours plus de 100 kilomètres d'autonomie d'affichés à l'écran. Sur petits trajets, cela permet une gestion souple. Avec davantage de temps, je serais volontiers parti sur un roadtrip de 1'000 kilomètres, juste pour me conforter sur le fait que rouler « propre » sur de longues distances est maintenant envisageable.

Malgré le poids, les accélérations sont franches avec un 0 à 100 km/h établi en 6,2 secondes.

Au volant

La superbe et lourde clé en forme de galet dans ma poche, je vois les poignées de porte s'étirer de la carrosserie et la porte conducteur s'ouvre automatiquement à mon arrivée.

Immersion à bord de ce vaisseau amiral badgé d'une étoile. Une fois que vous êtes enregistré, l'EQS vous reconnait et une voix féminine répondant au nom original de Mercedes vous souhaite le bonjour et vous demande si vous allez bien. L'ensemble des commandes se règle selon votre taille et vos désirs. Contact et levier sur D, la voiture s'élance. La direction est ferme et précise. Tout le reste est douceur et silence. Seul le toit ouvert en grand pourra venir ternir cette quiétude. Le double vitrage feuilleté, disponible en option et qui équipe notre modèle d'essai, concourt à ce calme.

Le gabarit, une fois dans l'œil, ne pose aucun problème. De multiples caméras veillent. Laissez-vous conduire et assister par toutes les aides disponibles. Plusieurs modes de conduite sont proposés. Le Sport, plus dynamique mais pas obligatoire, laisse vite place au mode Normal. Là où cela devient intéressant, c'est à l'utilisation des palettes droite et gauche qui permettent de récupérer ou pas de l'énergie au lever de pieds. A gauche c'est la fonction freinage accru, à droite il y a une régénération normale ou nulle.

En mode nulle, vous êtes en roue libre et la voiture semble survoler la route. A se demander où sont passés les 2'700 kg de cette limousine. C'est bluffant. Les irrégularités de la route sont si bien filtrées qu'il faut apprendre à se méfier et de ne pas s'emporter sur l'accélérateur sous peine d'avoir du mal à se stopper car, malgré un bon système de freinage à disques flottants, le poids est bien là et parfois l'ABS se fait sentir. D'où l'intérêt d'utiliser un peu ou beaucoup le pouvoir de freinage qu'offre cette palette gauche et de jouer du frein moteur, cela tempèrera le sous virage et l'action de l'ESP. De plus, le ralentissement se fait en douceur et les passagers ne se retrouvent pas projetés vers l'avant comme dans certains autres modèles de voitures électriques. La pédale de frein est plus ou moins spongieuse et ne donne pas un bon retour. C'est lié au choix du niveau de récupération d'énergie (forces de régénération). Mais on s'y habitue vite.

Niveau manœuvres, avec les aides visuelles et détecteurs, si vous avez la place en longueur, faire un créneau est un jeu d'enfant, d'autant que le véhicule braque comme une citadine grâce aux roues arrière directrices de 4,5° en série et jusqu'à 10° en option. Avec ce système, sur petite route, l'EQS enchaîne les virages serrés avec la dextérité d'une petite voiture.

Côté confort, l'amortissement vous laissera blotti dans votre siège comme dans un cocon et ce quelles que soient les aspérités de la route. Pour parfaire cette

ambiance ouatée, vous pouvez héler « Hey Mercedes » et lui demander de changer l'ambiance lumineuse, monter ou éteindre le chauffage, gérer les appels téléphoniques ou encore votre destination… Tout ce que propose l'écran centrale, Mercedes l'exécute. Un jour je lui avoue être fatigué. Mercedes me répond qu'il faudrait m'arrêter mais qu'en attendant elle va lancer le programme vitalité. J'ai droit à un massage dynamique des fesses, du dos et des épaules accompagné d'une musique et d'images appropriés. Tout pour me relaxer. Avec l'EQS on a envie que la distance entre le point A et le point B soit la plus longue possible.

Verdict

La Mercedes-EQ EQS est LA limousine luxueuse électrique du moment. Elle est l'efficience même de ce qui se fait de mieux sur ce segment. Avec l'EQS, le superlatif est un adjectif qualificatif absolu. Aucun autre constructeur n'a osé proposer un tel gabarit à part sous forme de SUV. Tesla avec son Model S ne fait pas dans le luxe et ne propose pas de tels écrans. Plus sportives, la Porsche Taycan et l'Audi e-Tron GT ne boxent pas dans la même catégorie. Pour notre

région, je recommanderais la EQS 580 4Matic qui encore plus de sérénité sur sol neigeux ou difficile.

Tout le savoir-faire Mercedes est réuni dans cet immense cocon, offrant ainsi un nouveau luxe, celui du silence à bord sur longue distance. Faut-il encore hésiter entre thermique et électrique ? A vous de choisir.

<u>Prix et options – Mercedes-EQ EQS 450+</u>

Prix de base : CHF 145’367.-

Jantes alliage AMG 21’’ multibranches : CHF 1’745.-

Inserts décoratifs en noyer aspect pont de bateau à pores ouverts : CHF 3’365.-

Hyperscreen MBUX: CHF 8’971.-

AMG Line extérieur : CHF 5’200 .-

PACK PREMIUM PLUS : CHF 15’800.-

Pack Arrière Executive : CHF 5’800.-

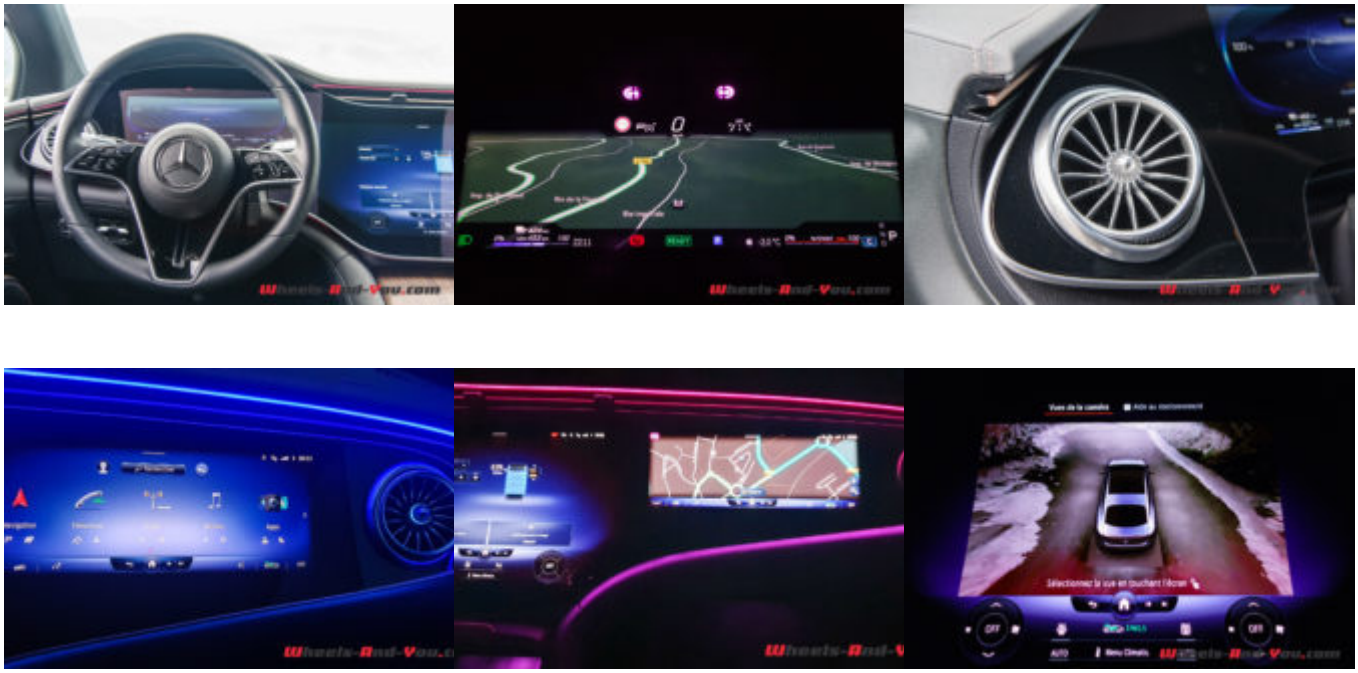
Vitrage feuilleté, teinté et insonorisant en verre feuilleté réfléchithermique et réfl. les IR : CHF 1’433.-

Réalité augmentée MBUX affichage tête haute : CHF 1’383.-

Assistant Intérieur MBUX : CHF 673.-

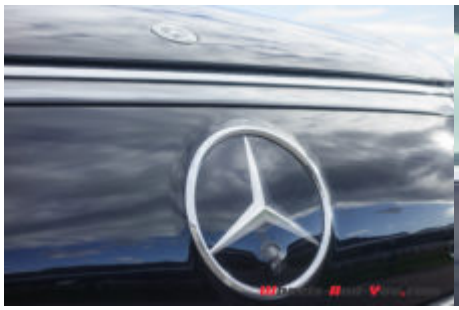
Direction d’essieu arrière : CHF 1’620.-

Prix TOTAL : CHF 191’357.-



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

Nos remerciements à Mercedes-Benz Schweiz AG pour le prêt de cette Mercedes-EQ EQS 450+, ainsi qu’au garage de la Marbrerie – Groupe Chevalley à Carouge/Genève pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com