

Mercedes EQB

Familial et survolté

Dans la galaxie «E» des modèles électriques Mercedes-Benz, on retrouve une – presque – vieille connaissance: l'EQB. Plus consensuel que ses congénères EQ, il se veut aussi l'ami des familles électrifiées.



MERCEDES

De 0 à 100 km/h en 6.2 secondes et des reprises sacrément énergiques!

Il est vrai qu'au premier coup d'œil, il est bien difficile de distinguer notre EQB de son très proche cousin thermique GLB. Les observateurs remarqueront cependant la calandre occultée, les feux spécifiques et le bandeau lumineux qui court sur la face avant. Le concept est identique pour les optiques arrière, où le pare-choc est lui aussi spécifique au modèle. Pour le reste, c'est kif-kif. La raison est simple, l'EQB, à l'inverse des membres de la famille EQ au-dessus de lui, conserve la même plate-forme que le modèle thermique; inutile de s'en offusquer, c'est un choix pragmatique dès lors que la base choisie est bien née.

A l'intérieur, hormis les menus et l'affichage spécifiques à la propulsion électrique, rien ne distingue l'EQB du GLB. Ou du moins, on n'a rien trouvé. Ce constat met en exergue l'ingéniosité dont Mercedes a fait preuve pour intégrer batterie et moteur supplémentaire sur le train arrière sans péjorer l'espace à bord. La place est telle qu'il est même possible d'équiper l'EQB de deux assises en troisième rangée dans le coffre,

cas presque unique dans le segment. Autrement, la capacité d'emport va de 495 à 1710 litres.

Notre EQB 350 4Matic s'équipe donc de deux moteurs, un sur chaque essieu, dont la puissance cumulée atteint 292 ch pour un couple très généreux de 520 Nm. De quoi assurer un 0 à 100 km/h en 6,2 secondes et des reprises sacrément énergiques. La distribution de la puissance sur les quatre roues est gérée par l'électronique en fonction de l'adhérence de la chaussée et de la conduite. Sur ce point, l'EQB préfère nettement une conduite en bon père de famille que celle d'un papa pressé.

Le roulis est tout de même prononcé et la direction, avare en informations bien que précise, n'incite résolument pas à l'arsouille. En revanche, comme dans toute Mercedes, le confort est royal et les bruits aérodynamiques quasi inexistantes. On apprécie également la gestion de la régénération électrique au moyen des palettes, qui va de la roue libre au ralentissement bien marqué. La batterie de 66,5 kWh autorise théori-

quement une autonomie de 423 km. Dans les faits, nous avons rarement dépassé les 350 km sur un parcours mixte. La puissance de charge maxi aussi est relativement limitée, en regard de la concurrence: 11 kW sur le courant alternatif, 100 kW sur le courant continu. Enfin, il y a le prix: dès 59 100.- francs pour l'EQB 250 et 64 700.- francs pour notre modèle d'essai 350 4Matic. Montant qu'il convient de majorer avec quelques options indispensables, qui font flirter la facture finale avec les 80 000.- francs. Ce n'est pas le choc électrique, mais on n'en est pas loin. ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage d'images

