

MG EHS

Le moins cher du marché !

Après le ZS, son SUV 100% électrique, la marque MG lance son deuxième modèle le EHS. Un SUV hybride rechargeable. Comme son petit frère, son rapport prix/équipement est un de ses atouts. Essai estival en Vivarais.

Plus imposant que le ZS, le nouveau venu du constructeur MG (désormais chinois) se positionne sur le segment supérieur. Avec ses 4,57 mètres, il dépasse même certains de ses concurrents. Hormis ses logos qui étonneront quelques nostalgiques, il offre des lignes classiques et passe-partout. Il s'accorde toutefois une petite fantaisie dans le design de la calandre qui n'est pas sans rappeler celle d'une certaine marque à l'étoile... La poupe, aux ailes rebondies, propose un hayon électrique (sur Luxury) et un coffre de 448 litres (1375 sièges arrières rabattus). La panoplie du SUV est au complet avec des skis de protection argentés ainsi que les incontournables barres de toit et autres protections d'ailes. Pour le côté sportif, l'EHS s'habille d'un bœquet et de deux sorties d'échappement. Notre ver-

sion d'essai Luxury était chaussée de pneumatiques 235/50R18 (215/60R17 pour la version Comfort).

VIE À BORD

Seulement deux finitions sont proposées avec toutefois de belle prestations en entrée de gamme. La planche de bord est d'une configuration classique, mais nous avons tout de même droit à un combiné d'instrumentation numérique de 12,3 pouces au graphisme très lisible ainsi que des aérateurs de type turbine. Bonne surprise pour la qualité des matériaux utilisés ainsi que pour leur assemblage. Peu de plastiques durs, mais abondance de parties moussées.

L'espace à bord est en corrélation avec le gabarit de la voiture. Les sièges de notre version haut de gamme sont typés sport et recouverts d'alcantara et de cuir surpiqué rouges. A l'arrière, les passa-

gers auront de l'espace aux genoux (grâce notamment à l'empattement de 2,72 m) et disposeront d'un large accoudoir central avec porte-gobelets. Pour leur confort, aérateurs et prises USB sont à portée de main.

L'écran central de 10,1 pouces accueille le multimédia et les paramètres de climatisation. Au fil de notre essai, on s'accommode de la lenteur du logiciel pour passer d'une fonction à une autre. Côté sécurité, les principales aides à la conduite sont de série sur les deux versions (reconnaissance des panneaux, freinage d'urgence, régulateur adaptatif ou encore alerte de trafic arrière et d'angle mort). La caméra de stationnement à 360° en 3 dimensions est réservée au modèle Luxury tout comme le toit ouvrant panoramique de 1,19 m², qui saura donner la lumière dans l'habitacle, ou les 64 couleurs de l'éclairage d'ambiance.



SUR LA ROUTE

Pour déplacer les presque 1800 kg, MG a équipé son EHS d'un bloc essence de 1,5 litre, turbocompressé, développant 119 kW (162 ch) et d'un moteur électrique de 90 kW (122 ch). La puissance cumulée est de 190 kW (258 ch). Vous atteindrez les 100 km/h en 6,9 secondes grâce au couple élevé. Le EHS envoie sa puissance aux roues par l'intermédiaire d'une "pseudo" boîte de vitesse automatique 10 vitesses. Fluide et quasi-inaudible, elle est composée de 6

rapports couplés au moteur thermique et de 4 rapports générés électriquement pour la partie électrique. La garde au sol de près de 15 cm n'est pas celle d'un franchisseur, mais dans la moyenne des SUV de ce type et suffisante pour monter sur les trottoirs à la sortie des écoles... Le constructeur annonce une autonomie de 52 km en tout électrique et, bonne surprise, nous en avons effectué 55 dans des conditions normales de roulage. Promesse tenue ! Un bémol toutefois, par rapport à certains de ses concu-

rents, l'impossibilité de sauvegarder la batterie pour éventuellement pouvoir traverser ultérieurement une agglomération en zéro émission. Pour recharger l'EHS, comptez 4h30 sur une borne publique.

Comfort 33 770 € et Luxury 36 200 € sont les prix imbattables de ce nouveau MG EHS qui est garanti 7 ans.

Article complet sur autowekend.wix.com/drive



Texte / Photos © Thierry ANDRE