

VE Info 17 l'actualité des VE et des bornes en Charente Maritime

Actualité du 17 :



La 1^{ère} rencontre de l'année s'est déroulée à la station de recharge Carrefour Energies à Angoulins (17). Une quinzaine de VE dont une douzaine de modèles différents étaient présents : BMW i3, Hyundai Kona, KIA EV6 et e-Niro, Renault ZOE et Mégane E-Tech, Nissan LEAF, Opel Corsa-e, VW id3, Seres 3, Tesla 3 et Y.

Le café, et les viennoiseries offertes par le directeur du centre commercial, ont permis d'agrémenter les discussions.



Des recharges ont été effectuées sur les bornes 75 et 300 kW avec des badges d'opérateurs ou par CB.

L'application Carrefour Energies est nécessaire pour obtenir 1 heure de recharge gratuite sur les bornes 22 kW, elle pose quelques soucis aux utilisateurs mais une mise à jour à eu lieu depuis, espérons que cela résoudra les problèmes de jeunesse rencontrés par ce nouveau réseau qui se déploie rapidement au niveau national.

Nouvelle concession MG à La Rochelle :

Le groupe Barbier a récemment inauguré une nouvelle concession MG, située entre les concessions KIA et OPEL dans le pôle auto-moto de la zone commerciale de Beaulieu, au nord de La Rochelle. Un bâtiment spacieux qui permettra d'accueillir tous les modèles de la gamme.

En 100% électrique elle est composée du SUV urbain MG ZS EV, du SUV spacieux MARVEL R, du break MG5 et de la nouvelle compacte MG4.



Essai du MG5 :



C'est le break MG5 que j'ai eu la possibilité d'essayer et avec lequel nous avons pu tester ses qualités sur un trajet majoritairement autoroutier. Depuis la mode des SUV, les breaks sont devenus rares et MG a le mérite de proposer le seul modèle 100% électrique. Ces dimensions sont de 4,60m pour la longueur, 1,82m en largeur et 1,54m en hauteur en comptant les rails de toit.

MG propose 2 batteries de technologies et de capacités différentes sur ce modèle ainsi que 2 niveaux de finition. Le modèle essayé est celui avec la « petite » batterie de 50,3 kWh de capacité brute autorisant une autonomie de 310 km suivant la norme WLTP, le moteur qui accompagne cette batterie est d'une puissance de 130 kW soit 175 ch.

La « grosse » batterie de 61,1 kWh de capacité brute propose une autonomie pouvant atteindre 400 km d'autonomie en finition confort, elle est couplée à un moteur de 115 kW soit 156 ch.

Malgré la différence de capacité de batterie entre les 2 versions, le poids annoncé est identique à 1562 kg.

Côté finition, notre modèle est une version « Luxury », la mieux équipée et la liste de ce qu'elle propose serait trop longue à énumérer.

Pour notre trajet de 194 km, nous allons utiliser toute la capacité de chargement du coffre de 479 litres qui est très logeable. Assez haut, les valises peuvent être rangées sur le côté sans perte de place.

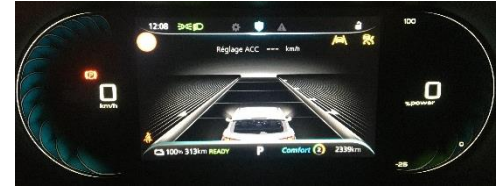


La météo est plutôt favorable avec une température de 14° au départ et 18° à l'arrivée, nous sommes donc confiants sur la possibilité d'effectuer le trajet sans recharge.

L'habitacle est accueillant avec un mélange de plusieurs matériaux comme une bande de tissu que l'on retrouve sur les portes et le tableau de bord. L'ergonomie est bien pensée, les boutons physiques importants sont présents sur le volant ou sous l'écran d'info divertissement de 10,25" qui est orienté vers le conducteur. Pour utiliser Apple Carplay, il est nécessaire de connecter le smartphone sur une prise USB située sous la console, pour Android Auto c'est en Bluetooth.

La console centrale est un peu trop massive à mon goût, on y retrouve 3 commandes dont le bouton de changement de mode (Eco, confort ou sport) et celui permettant de régler la régénération sur 3 niveaux.

Derrière le volant, le compteur numérique de 7" affiche toutes les informations nécessaires à la conduite. A gauche la vitesse, au centre beaucoup d'infos dont le % de la batterie et l'autonomie restante, les modes et les aides à la conduite et à droite ce qui ressemble à un compte tour en « %power »... pourquoi ne pas afficher la consommation instantanée en kWh ?



C'est parti pour 194 km dont 140 km d'autoroute à la vitesse de 120 km/h, le reste est constitué majoritairement de 4 voies à 90 et 110 km/h. Le régulateur adaptatif est très facile à utiliser et agréable dans son fonctionnement, il accélère et ralentit en douceur, permet d'accélérer, par exemple pour dépasser rapidement, et se recale automatiquement.



La conduite est agréable mais j'ai trouvé le maintien dans la voie trop sensible car il corrige constamment la trajectoire, il peut facilement être désactivé avec le bouton en bout du commodo des clignotants. Parmi les informations inhabituelles que l'on peut afficher au centre de l'écran, on trouve la tension de la batterie 12V et son niveau de charge, la tension et l'intensité de la batterie de traction, et aussi la vitesse du moteur !... A 120 km/h il tourne à 9400 tours/mn.

Arrivés avec 11% de batterie, nous avons eu la possibilité de recharger sur une borne de 22 kW de puissance. Le chargeur en courant alternatif de la MG5 à une puissance de 11 kW de série, ce qui a permis de recharger à 100% en seulement 4h30.

Avoir une prise à l'avant avec un véhicule de 4,60m oblige à faire attention à la distance avec les obstacles, il faut compter 20 cm minimum pour ouvrir la trappe.



Sur une borne de recharge rapide en courant continu, la puissance maximale de ce modèle est de 70 kW. Elle sera de 87 kW sur le modèle équipé de la « grosse » batterie.

MG propose de série un bouton de commande manuelle du préchauffage de la batterie pour permettre une charge optimale en arrivant sur une borne rapide.

La MG5 est aussi équipée du système V2L (Vehicule to Load) permettant de recharger un appareil électrique à partir d'un connecteur, vendu en accessoire, qui se branche sur la prise T2 de la MG5. Des équipements peu répandus sur les gammes de VE de tarif supérieur, ce qui est d'autant plus étonnant de les retrouver sur cette gamme de VE.

Si l'on cherche un point faible, on peut regretter que la qualité des caméras ne soit pas au niveau du reste car la caméra 360° est bien utile pour se garer lorsque l'on manque de visibilité à l'arrière. La reconnaissance des panneaux a aussi besoin d'une amélioration côté logiciel car nous avons roulé sur l'autoroute, à l'aller et au retour, avec un voyant indiquant une vitesse maxi de 70 km/h ou 90 km/h, elle ne fait apparemment pas bien la différence avec les panneaux des sorties.



La consommation moyenne de cet essai est de 19,9 kWh/100km, ce qui donne une autonomie de 230 km dans ces conditions. Autonomie satisfaisante pour des trajets domicile/travail quotidiens et quelques trajets plus longs.

Si l'on souhaite faire régulièrement des grands trajets et limiter les recharges, il faudra mieux alors choisir la batterie 61,1 kWh.

Pour conclure, ce MG5 est une très bonne surprise, c'est une alternative intéressante aux SUV si l'on souhaite une bonne capacité de chargement.

Remerciements à la concession MG pour le prêt du MG5.