



Martijn Verhoef
21 juni 2021

Veel voor minder

Ineens was daar de herleving van het illustere MG. Hoewel de Britse grondslag die het merk zo beroemd maakte ver te zoeken is, bleek het een slimme zet van de Chinese autofabrikant SAIC om de bekende naam weer te voeren in Europa. Lichte sportauto's en andere snelle jongens zijn nog even ver te zoeken in de MG showroom, maar met de betaalbare elektrische cross-over ZS weet het merk in een aantal Europese landen mooie verkoopcijfers neer te zetten. Dat smaakt naar meer, moeten ze in Shanghai hebben gedacht.

Vandaar dat de plug-in hybride EHS inmiddels ook te verkrijgen is. In tegenstelling tot het kleinere broertje wordt de EHS nog bijgestaan door een benzinemotor. Bijzonder, omdat bij de reïncarnatie van MG werd gesproken over een merk dat zich puur op elektrische auto's zou concentreren. Deze EHS kan dus wel eens de enige nieuwe MG zijn die nog voorzien is van een verbrandingsmotor. Kan de auto opboksen tegen het hevige SUV-geweld in het D-segment? Wij zochten het uit.



Inwisselbaar

Naast binnenruimte, motorisering en veiligheidsopties is het ontwerp van een auto een goed argument om tot aankoop over te gaan. Bij MG hebben ze zoveel stijlkenmerken van andere auto's gecombineerd dat er allicht iets uitspringt dat je aanspreekt. Heel origineel komt het eindproduct daardoor niet over, want we zien dat er leentjebuurt is gespeeld bij onder andere Mazda en Mercedes-Benz. Het resultaat is een combinatie van verschillende auto's, maar het betekent wel dat er een serieuze SUV is neergezet. Qua afmetingen valt de auto keurig binnen het hoge D-segment, wat betekent dat de auto op moet boksen tegen een Peugeot 3008 en Volkswagen Tiguan.

Niet alleen qua grootte kan de auto zich daar prima aan meten, ook qua uitstraling weet de auto met de diamond grille, het vele chroom en heuse imitatie skid plates zijn mannetje te staan. De auto is bovendien voorzien van volledige ledverlichting en dynamische richtingaanwijzers voor de finishing touch. Juist doordat MG goed keek naar andere modellen uit het segment, laat de EHS geen grote punten liggen als het om uiterlijk gaat. Het is alleen jammer dat de standaard wielen van de geteste Luxury,

ondanks hun grootte van 18 inch, behoorlijk wegvallen in de flinke wielkasten.



Goed gedaan

Vanbinnen is het evengoed zoeken naar kenmerkende ontwerpstijlen van MG. Ook hier lijken de sterke eigenschappen van andere automodellen gecombineerd te zijn, om zo een geslaagd resultaat neer te zetten. En eerlijk is eerlijk: dat is goed gelukt, want de afwerking, gebruikte materialen en uitstraling zijn ook hier in orde. Het geheel staat op een hoger plan dan bij broertje ZS, wat gezien het hogere segment waarin de EHS opereert niet meer dan wenselijk is. Als we de auto vergelijken met directe concurrenten, kunnen we niet anders dan concluderen dat MG haar zaakjes goed op orde heeft. We beschikken over een digitaal scherm achter de tellers, een prima verstelbaar stuurwiel en een fraaie automaatpook die doet denken aan de bediening van de ZF-bak in BMW's en Alfa Romeo's. Het dashboard is voorzien van een laag kunstleder en de inzetpanelen met geborsteld aluminium-look maken de hoogwaardige uitstraling compleet.

Een aantal bedieningsknopjes voelt dan wel weer goedkoper aan dan we zouden verwachten, maar het eindoordeel is meer dan positief. Het scherm achter het stuur biedt een weergave van snelheid, de aandrijflijn en natuurlijk de rijgegevens. Het beeld is vrij statisch, want je kunt niet veel aanpassen in indeling of weergave. De afleesbaarheid is echter prima in orde. Het centrale scherm van het multimediasysteem is iets minder goed afleesbaar wanneer de zon er op schijnt, maar door de grote bedieningsknoppen merk je daar in het gebruik niet zoveel van. Verwacht niet de rekenkracht van directe concurrenten, want het systeem heeft soms wat extra tijd nodig om naar een bepaald menu of functie te gaan. Overigens is het ook mogelijk om de smartphone op het scherm te projecteren, wat een prima alternatief is voor de ietwat gebrekkige navigatie aan boord.



Ruimte genoeg

Niet alleen de bekleding van dashboard en deurpanelen voelt goed aan, ook de bekleding van de sportstoelen en achterbank is goed gedaan. Let niet op de kitcherige gestanste tekst op de hoofdsteunen, dat zal je in de Nederlandse versies niet

terugvinden. De zitting van de voorstoelen zouden nog langer mogen zijn, maar de bestuurdersstoel is in ieder geval uitgebreid te verstellen. Aan de instellingen van de passagiersstoel kun je minder aanpassen, wat betekent dat je altijd op dezelfde hoogte zit. Op de achterbank is het voor twee volwassenen prima toeven, want ondanks het standaard aanwezige panoramadak heb je genoeg hoofdruimte. Door de uitsparingen in de voorstoelen kun je de benen ook prima kwijt. De middelste inzittende moet het met beduidend minder ruimte doen, maar dat is bij de concurrentie niet anders.

De ruimte in de kofferbak wordt voor een gedeelte opgeslokt door het batterijpakket onder de bodem, wat maakt dat de totaalinhoud met 448 liter niet ruim bemeten is. Toch is de bak daarmee ruimer dan de eveneens plug-in hybride Peugeot 3008. Met een zwaai leg je bovendien de achterbank plat, zodat langwerpige lading eenvoudig door te schuiven is. Toch niet genoeg? De EHS mag een geremde aanhanger trekken van maximaal 1.500 kg.



Wispelturig

Zoals gezegd is de EHS misschien wel de laatste auto van het merk met een verbrandingsmotor, maar de Chinezen maken het zich er niet gemakkelijk vanaf. In het vooronder is een bijdetijdse 1.5 liter viercilinder benzinemotor geplaatst die er ruim 160 pk weet uit te persen. De aandrijving vindt plaats op de voorwielen en wordt bijgestaan door een elektromotor die 122 pk op de voorwielen loslaat, mits de batterij is opgeladen. Het gecombineerde vermogen bedraagt 258 pk en dat maakt de 1.700 kg wegende EHS op papier een snelle jongen.

Vertragende factor is echter de versnellingsbak van zes versnellingen op de benzinemotor en twee verzetten op de elektromotor heeft. Zelfs in de volledige elektrische modus voel je de auto inhouden om naar een volgende verzet te gaan, iets dat heel onnatuurlijk aanvoelt en bovendien de snelheid uit het proces haalt. Het vergt echt wat gewenning om soepel met de cross-over te rijden, omdat de auto soms anders reageert dan je zou verwachten. Dat onvoorspelbare komt dus met name door de versnellingsbak, want de overschakeling van benzine- naar elektromotor en vice versa verloopt verder moeiteloos.

Je haalt bovendien een behoorlijke afstand op alleen elektrokracht, want we reden zo'n 45 kilometer volledig elektrisch. Het is jammer dat de auto niet volledig elektrisch start, waardoor je de eerste kilometers altijd op de benzinemotor rijdt. Pas na enige tijd kun je de elektrische modus activeren. Je merkt dat het verbruik exponentieel toeneemt als alleen de benzinemotor aan het werk is, wat regelmatig laden echt het devies maakt. Als je eenmaal gewend bent aan de rijeigenschappen van de EHS, dan blijkt dat de auto een prima acceleratie biedt. Zeker op tussensprintjes voelt de auto vlot aan en ben je sneller dan het gemiddelde verkeer. Zowel de besturing als wegligging zijn weinig meeslepend, wat het geheel vrij ongevoelig aan doet voelen. Maar de auto is dan ook overduidelijk ingesteld op comfort en dat weet de EHS overtuigend te bieden.



Tel uit je winst

De MG EHS is leverbaar vanaf 34.990 euro en dat maakt de auto een heel aantrekkelijk geprijsde plug-in hybride. Bovendien biedt de auto een hele uitgebreide standaarduitrusting, met onder meer MG Pilot (veiligheidssystemen en adaptieve cruise control). De Luxury kost twee mille extra, maar wat ons betreft is dit uitrustingspakket het meer dan waard. Zo krijg je het panoramadak, dat geopend kan worden. Maar ook de extra verstelbare stoelen, een elektrisch bedienbare achterklep en een 360 graden camera worden dan geplaatst. Tel uit je winst.

In het overvolle segment van SUV's en cross-overs is het vechten om een plekje. Waar de EHS met zijn ietwat inwisselbare uiterlijk er niet echt uitspringt, pakt de auto wel punten met zijn ruime interieur, prima afwerking en krachtige aandrijving. Waar vind je nog meer een 258 pk sterke PHEV SUV voor minder dan 35.000 euro? Flink wat vermogen, ruimte en luxe voor je geld dus.

Plus

- + Veel vermogen, luxe en ruimte voor je geld
- + Comfortabel karakter
- + 1.500 kg trekvermogen

Min

- Inwisselbaar uiterlijk
- Wispelturige versnellingsbak
- Niet starten zonder benzinemotor