



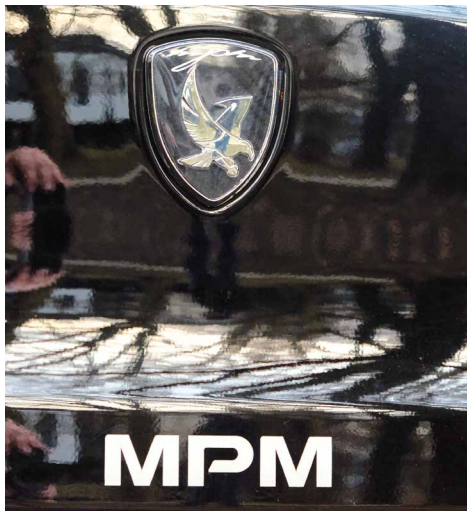
Imparfaite, mais
attachante



Fondé en 2015, MPM Motors est un constructeur français installé en région parisienne qui propose depuis 2017 un unique modèle, la PS160 renommée depuis peu Erelis. Une voiture qui puise ses gènes dans la TagAZ Aquila, une voiture au patrimoine génétique russo-coréen et à l'histoire agitée (voir encadré). Relativement discret pour le moment, MPM Motors bénéficie toutefois d'un bouche-à-oreille croissant sur Internet, les forums et pages Facebook relayant l'histoire atypique de cette aventure industrielle.

Des lignes spectaculaires et originales

Cela faisait longtemps que nous souhaitions essayer cette voiture et c'est une fois encore Borel qui nous a permis de réaliser ce premier test grandeur nature. Le spécialiste du gaz travaille en effet avec MPM pour proposer une version GPL de l'Erelis et nous a confié le volant d'un des premiers exemplaires directement reçus de l'usine. Le pari du constructeur est de proposer des modèles avec un fort parti-pris esthétique et des lignes audacieuses. Mission accomplie avec cette voiture dont



Une fois n'est pas coutume, nous prenons aujourd'hui le volant d'une voiture qui n'est pas une Dacia mais dont vous nous avez réclamé l'essai à de nombreuses reprises. Souvent présenté comme « l'autre » low-cost du marché, le constructeur français MPM met à jour sa PS160 qui devient Erelis avec son moteur 1.2 PureTech de 130 chevaux.

  Olivier Duhautoy

les lignes ne plairont peut-être pas à tout le monde, mais qui tranche radicalement avec la production automobile généraliste. Sortie en 2013 sous badge TagAZ Aquila, la PS160 devenue Erelis n'a pas pris une ride et son look de coupé à quatre portes fait son petit effet.

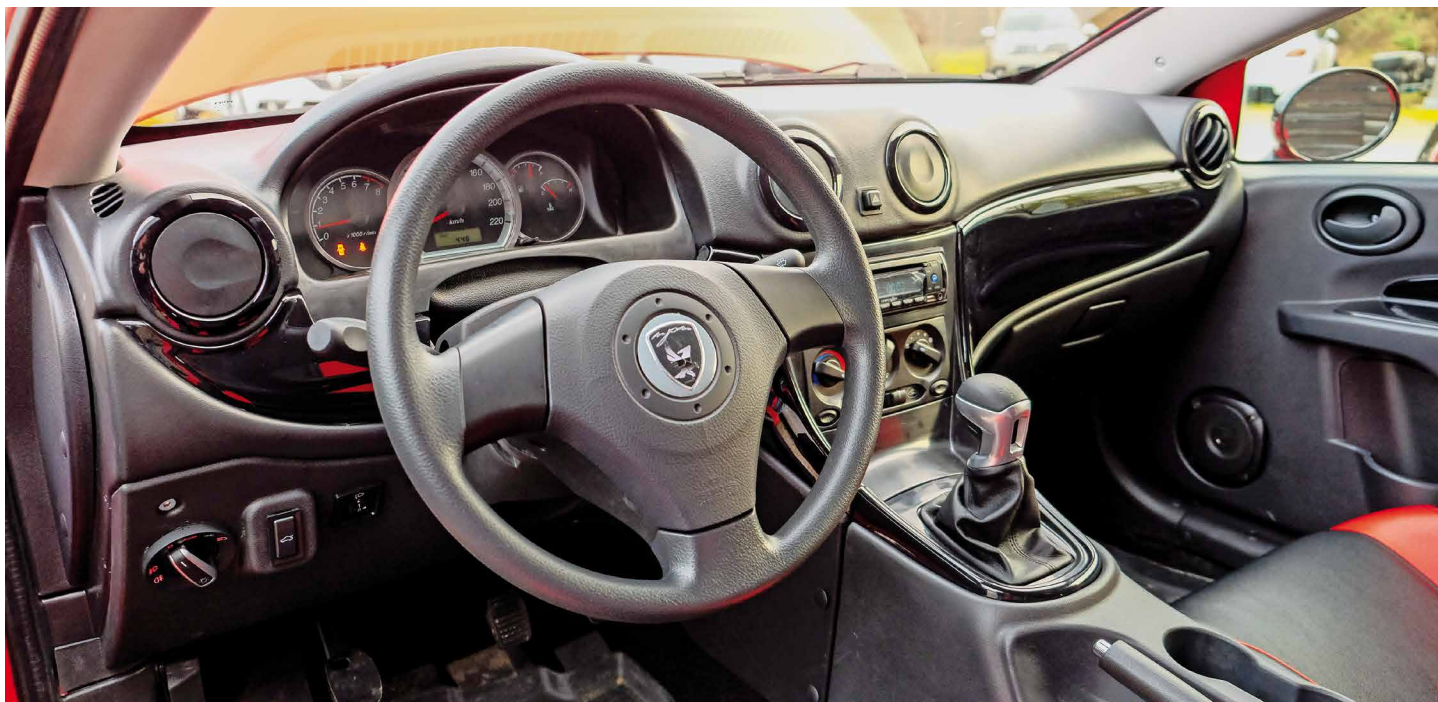
Les amateurs de discrétion repasseront, ce n'est de toute façon pas à eux que s'adresse cette voiture qui peut se parer de couleurs vives comme un magnifique orange, le vert, le jaune ou le rouge pétant de notre essai. Le site permet d'ailleurs de configurer la robe de l'Erelis qui peut recevoir des livrées bicolores optionnelles et plusieurs modèles de jantes. Lorsque l'on s'approche de plus près, on ne peut que remarquer les ajustages de carrosserie qui ne sont pas encore au niveau de la production des constructeurs bien établis. Les progrès sont toutefois réels par rapport aux exemplaires que nous avons pu observer il y a plusieurs mois et, selon le constructeur, chaque modèle qui sort est plus abouti

que le précédent. L'entreprise a d'ailleurs développé un original système de commercialisation à prix cassé de ses préséries, à destination de clients qui passeront outre les défauts d'assemblage en contrepartie d'un tarif canon.

Un positionnement atypique

L'Erelis semble toutefois arriver à une sorte de maturité, même si certains défauts sont encore grossiers comme les joints de phares qui bâillent ou les jours entre certains éléments de l'originale carrosserie en matériaux composites. Malgré un gabarit respectable (4,68 mètres), les portes arrière sont minuscules et offrent un accès limité aux places arrière dont la garde au toit, très basse, les rend quasiment inutilisables par un adulte. L'intérieur est, comme chez Dacia, composé presque exclusivement de plastiques durs. Le dessin de la planche de bord est un peu daté, mais pas désagréable ; on retrouve quelques gênes





coréens avec par exemple le combiné d'instrumentation en provenance directe de l'époque Daewoo-Chevrolet. En revanche, les assemblages sont un peu laxistes lorsque l'on est habitué aux standards Dacia... Là encore les choses se sont améliorées depuis plusieurs mois et il faut toujours garder en tête que ce constructeur quasi artisanal ne dispose ni des équipes ni du budget d'un grand groupe automobile : il serait injuste de trop lui tenir rigueur de ces défauts, d'autant que la marque les assume totalement et joue la transparence envers ses clients. Malgré de jolis sièges baquets de série, la position de conduite est perfectible notamment pour les grands gabarits et le pédalier, certes amélioré, est encore trop décalé. L'équipement est complet avec la climatisation, quatre vitres électriques, l'allumage automatique des feux, l'autoradio MP3 et une alarme de série !

Performante et rigoureuse

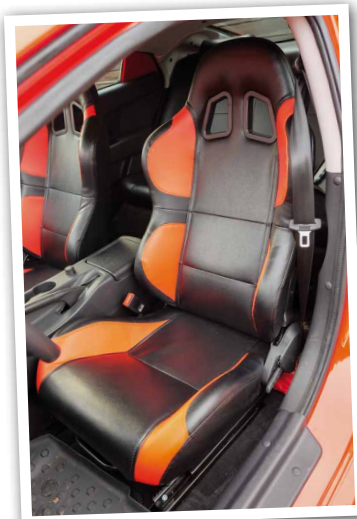
Sous le capot, les « anciennes » TagAz Aquila et MPM PS160 recevaient un moteur Mitsubishi de conception ancienne : ce 1.6 atmosphérique de 106 chevaux à la fiabilité proverbiale proposait des performances

ternes et un bilan CO₂ catastrophique avec 158 g/km d'émissions qui grevaient sérieusement le budget global. MPM a donc pris le taureau par les cornes et est allé démarcher des constructeurs afin de trouver un moteur : c'est PSA qui fournit désormais le moderne 1.2 PureTech dans sa version 130 chevaux. Ce moteur trois cylindres turbocompressé offre 230 Nm de couple et évidemment des émissions bien plus raisonnables (137 g/km, malus de 473 euros). Déjà à son aise sous le capot des Peugeot et Citroën, il offre à la MPM un agrément sans commune mesure avec l'ancien bloc et colle nettement mieux à l'image sportive suggérée par les lignes de la voiture. Les accélérations sont franches et les reprises très efficaces, bien aidées par le poids contenu de la voiture de 1 240 kilos seulement. L'autre excellente surprise de l'Erelis est son comportement très sain : la structure tubulaire offre une réelle efficacité et une belle rigidité de la caisse, tandis que les trains roulants réagissent au doigt et à l'œil. Sur parcours sinueux, la voiture est un vrai régal et vire à plat de virage en virage sans jamais mettre son train avant (eh oui, c'est une traction !) en défaut. Du très bon travail, d'autant que la voiture s'avère étonnamment confortable malgré une monte en 18 pouces. Elle ne trépide pas et avale sans broncher les irrégularités de la route.

Ce bilan quasi idyllique est toutefois terni par le principal point noir de l'auto, selon nous : son insonorisation qui semble inexistante. Malgré la relative discrétion de la mécanique,

ARTISANALE

MPM ne prétend pas rivaliser avec les constructeurs généralistes et encore moins les premium. L'intérieur de l'Erelis est plutôt bien dessiné, mais la finition apparaît assez légère. Les progrès sont néanmoins réels depuis les premiers modèles de présérie.



Comportement et tenue de route
Moteur agréable
Ligne plaisante
Tarif



Insonorisation insuffisante
Finition intérieure et extérieure
Habitabilité arrière





De la TagAZ Aquila à l'Erelis

Fondée en 1997, TagAZ était une usine automobile située en Russie à Taganrog, près de l'Ukraine, et détenue par le groupe russe Doninvest, lui-même propriété de l'homme d'affaires Mikhail Paramonov. TagAZ a notamment assemblé pour le marché russe des Citroën Berlingo rebaptisés Orion M, plusieurs modèles sous licence Daewoo commercialisés sous la marque Doninvest, des modèles Chery (un constructeur chinois) sous marque Vortex, ainsi que des SsangYong sous marque TagAZ. Les relations étroites entre la Corée (et notamment Daewoo) et Doninvest donnèrent lieu au projet, dans les bureaux d'études coréens, de la TagAZ Aquila. Originalité de la voiture : une structure châssis-cage tubulaire recouverte d'une carrosserie composite. La voiture sort en 2013, mais l'aventure tourne court puisque Doninvest (et TagAZ) fait faillite en 2014. Un an plus tard, c'est en France que l'on retrouve les deux fils du fondateur de Doninvest : ils créent alors la société MPM (dont les initiales font référence à Mikhail Paramonov) et relancent le projet Aquila, d'abord baptisé PS160 avant de devenir Erelis en 2018.

ATYPIQUE !

Malgré ses presque 4,70 mètres de long et ses quatre portes, l'Erelis offre une habitabilité arrière compliquée et un accès étroit au coffre à bagages. Ni sportive ni familiale, son positionnement est difficile à définir.

LE CHÂSSIS ET LE MOTEUR DE L'ERELIS OFFRENT UN PLAISIR DE CONDUITE INATTENDU À CE NIVEAU DE PRIX !

on a l'impression de rouler avec le moteur sur les genoux, tandis que les bruits d'air omniprésents permettent de compenser l'absence de limiteur de vitesse ! Le mobilier n'est pas avare en grincements divers et le moindre gravillon projeté dans les passages de roue se transforme en roulement de batterie. Les Logan de 2005 n'étaient pas des modèles d'insonorisation mais passeraient pour des limousines de luxe à côté des MPM...

Une belle aventure

Au terme de cet essai, l'Erelis nous laisse donc un sentiment mitigé. Elle souffre sans doute plus de son insonorisation que de sa finition, explicable et excusable. Son positionnement est difficile à définir : vendue comme une auto low-cost qui se défend de toute velléité sportive par son constructeur, elle offre néanmoins beaucoup de plaisir au volant. Sa longue carrosserie à quatre portes la classe comme une familiale, mais ses places arrière sont peu utilisables et son coffre d'un volume respectable souffre

d'un accès tarabiscoté. Impossible donc d'hésiter entre une Erelis et une Logan pour un conducteur souhaitant une berline pratique et routière ! Cela tombe bien : ce n'est pas la vocation de la marque, qui préfère jouer sur le coup de foudre pour une auto originale, bien dessinée, aux prestations routières étonnantes.

Le tarif est fixé à 16 990 euros (+ 473 euros de malus), sans véritable concurrence. La version GPL développée par Borel est quant à elle commercialisée à 18 990 euros, avec à la clef de solides économies sur le budget carburant. Les clients seront de toute façon sans doute déjà convaincus d'avance, séduits par la démarche courageuse et originale de ce petit constructeur. Rien que pour cela, MPM et son Erelis méritent d'avoir une chance au milieu d'un marché dominé par la standardisation, d'autant que les projets ne manquent pas, avec de nouveaux modèles à venir et même une version de course de l'Erelis. À suivre, donc ! ■

Motorisation

1.2 Puretech 130 //
3 cylindres, atmosphérique, 13 soupapes //
Injection directe //
1199 cm³ //
130 ch (96 kW) à 5500 tr/min //
230 Nm à 1750 tr/min //

Boîte de vitesses

Manuelle, 6 rapports //

Dimensions

4684 x 1860 x 1383 (L x l x h en mm) //
Empattement : 2750 mm //

Masses

Masse à vide mini/maxi : 1240 kg //

Capacités

Coffre en 5 places : 380 l //
Réservoir : 55 l (essence) //

Consommations constructeur

Mixte : 6,3 l/100 //
Émissions : 137 g/km CO₂ //
Malus : 473 € //