



MG ZS EV Luxury

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (105 kW/143 PS)

Unter der ehemals britischen Automarke MG (Morris Garages) vertreibt mittlerweile der chinesische Staatskonzern SAIC (Shanghai Automotive Industry Corporation) diverse Fahrzeuge in Europa. So wurde aus dem einstigen ZS (Limousine und Kombi der Jahre 2001 bis 2005) nun ein Elektro-SUV der unteren Mittelklasse, das seit Anfang 2021 unter der Bezeichnung ZS EV erhältlich ist.

Wir testeten den Fünftürer in der Top-Ausstattung Luxury, die mit einem stolzen Grundpreis von 33.990 Euro startet. Die Leistung des 143 PS starken Permanentmagnet-Synchronmotors mit einem maximalen Drehmoment von bis zu 353 Nm liefert in der Stadt und über Land ordentlichen Vortrieb, oberhalb von 100 km/h flaut die Beschleunigung jedoch spürbar ab – bei abgeregelten 140 km/h ist für das über 1,5 t schwere Elektroauto dann Schluss. Mit einer Batteriekapazität von 44,5 kWh (brutto) sollen gemäß Hersteller Reichweiten von bis zu 263 km möglich sein. Im ADAC Ecotest geht dem Chinesen jedoch bereits nach rund 220 km der Saft aus – das ist wenig, dürfte dennoch für viele Anforderungen ausreichend sein. Und sollte das Ziel weiter entfernt liegen, kann man den Fünfsitzer serienmäßig an CCS-Schnellladesäulen (DC) nachladen – im Test betrug die Ladeleistung bis zu 68 kW, von 10 bis 80 Prozent war der MG in 40 min. geladen.

Im Innenraum dominieren vorrangig harte und weniger kostenintensive Materialien. An der Funktionsausstattung wurde jedenfalls nicht gespart, denn der ZS EV ist als Luxury wirklich reichlich mit Komfort- und Sicherheitsextras wie beispielsweise Notbremsassistent, Navigationssystem, Panorama-Glasdach und Rückfahrkamera ausgestattet. Lediglich die Metallic-Lackierung steht dann noch als Option zur Verfügung. Die allgemeine Fahrzeugbedienung ist recht übersichtlich und weitgehend intuitiv, allerdings erfordert das Touchdisplay viel Treffsicherheit. Mitunter geben die einen oder anderen Übersetzungen in den Tiefen der Menüs allerdings zunächst Rätsel auf.

Das Elektro-SUV ist in der Ausstattungsvariante Luxury ab 33.990 Euro erhältlich – angesichts der Ausstattung, des teuren Antriebs sowie der Batterie für ein Fahrzeug der Kompaktklasse ein attraktiver Preis. Allerdings muss der Käufer doch einige gravierende Schwächen in Kauf nehmen, von der Qualität der europäischen Konkurrenten ist der MG ZS doch ein gutes Stück entfernt. **Konkurrenten:** u. a. Citroen e-C4, KIA e-Niro, Mazda MX-30.

- + **lange Garantie (7 Jahre), angemessenes Platzangebot, gute Fahrleistungen, umfangreiche Komfort- und Serienausstattung, guter Insassenschutz**
- **hohe Schließkräfte an Fenstern (Fond und Beifahrerseite), Beifahrersitz nicht höhenverstellbar, Halogenscheinwerfer mit ungenügender Ausleuchtung, geringe Reichweite, schlechte Rundumsicht, hohe Ladekante, keine Stütz- und Anhängelast zulässig, Fondmittelsitz ohne Kopfstütze**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,5**

AUTOKOSTEN **k.A.**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,3
	Langstrecke	3,0
	Transport	2,9
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	k.A.

Ecotest **★★★★☆**

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,7 Verarbeitung

Die Karosserie des ZS EV hat MG passabel gefertigt, die Bauteile sind sauber verarbeitet und ordentlich zusammengesetzt, sodass die Spalten weitgehend gleichmäßig und schmal verlaufen. Leider sind die Türrahmen aus mehreren Teilen zusammengesetzt, daher sieht man an den Kanten unschöne Schweißnähte. Der Innenraum gefällt durch sein aufgeräumtes und unaufgeregtes Design, über die teilweise einfachen Materialien kann dieses aber nicht ganz hinwegtäuschen; so hinterlässt der Innenraum einen billigen Gesamteindruck. Fein gemacht dagegen, weil mit weichen Oberflächen versehen, ist die Oberseite des Armaturenbretts.

3,8 Alltagstauglichkeit

Die maximal mögliche Zuladung des Testwagens liegt bei 415 kg – das reicht für vier Personen und etwas Gepäck. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen Lasten von bis zu insgesamt 75 kg transportiert werden. Die noch moderate Außenlänge von 4,31 m und der Wendekreis von 11,6 m machen den ZS EV für den Stadtverkehr recht gut geeignet, auch die Breite fällt mit 2,04 m (inklusive der Außenspiegel) nicht zu üppig aus. Die Position des Ladeanschlusses ist zentral unter dem Markenemblem an der Fahrzeugfront gut positioniert, allerdings beeinträchtigt die nach dem Druck auf das Emblem nach vorn und oben schwenkende Abdeckung die Erreichbarkeit des Anschlusses. Der Ladestecker ist während des Ladevorgangs vor unbefugtem Abziehen gesichert.

⊖ Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs eine theoretische Reichweite von etwa 220 km – ein mäßiger Wert, für die meisten Alltagsbedürfnisse allerdings durchaus ausreichend. Innerorts ist das Elektroauto besonders effizient, hier sind dann Reichweiten von bis zu 260 km möglich.

Die Lithium-Ionen-Batterie (im Unterboden) hat laut Hersteller eine Kapazität von 44,5 kWh (brutto), für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 46,4 kWh benötigt. Der ZS EV kann über das fahrzeugseitige Wechselstromladesystem (AC) zweiphasig mit maximal 6,6 kW geladen

3,5 Licht und Sicht

Die Enden des SUV kann man recht gut überblicken, lediglich die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem ZS EV allerdings eine lediglich ausreichende Sicht nach draußen; ungünstig sind hauptsächlich die breiten C-Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen, die den Blick nach hinten und

Die Verarbeitung ist passabel, schlechte Fahrbahnen verursachen allerdings Knarz- und Klappergeräusche.

⊖ Die Türen scheppern, wenn sie mit heruntergefahrenen Seitenscheiben ins Schloss fallen. Die Haltegriffe schnellen beim Loslassen nahezu ungebremst in ihre Ruheposition zurück.

Die Motorhaube muss umständlich angehoben und über einen Haltestab fixiert werden – Gasdruckfedern wären deutlich praktischer. Untypisch für ein Elektro-SUV ist der Unterboden nahezu unverkleidet und daher aerodynamisch nicht optimiert – hier dominiert das große Batteriegehäuse.

werden, sodass selbst an einer 22-kW-Wallbox der Ladevorgang über sieben Stunden dauert. An einer herkömmlichen Haushaltssteckdose (Schuko mit 2,3 kW) vergehen bis zu 24 Stunden. Der Stromer verfügt serienmäßig über eine CCS-Ladedose für eine Gleichstromladung (DC) – allerdings liegt die maximale Ladeleistung von bis zu 68 kW beim Testwagen lediglich über einen begrenzten Zeitraum an und wird ab einem Ladezustand von circa 25 Prozent sukzessive und in mehreren Stufen auf bis zu 6 kW reduziert (bei 94 Prozent SOC). Das leere Batteriesystem ist daher zwar nach rund 45 Minuten zu circa 80 Prozent geladen, für die restlichen 20 Prozent sind dann allerdings erneut rund 45 Minuten erforderlich – die vollständige Ladung ist nach etwa 1,5 Stunden abgeschlossen.

Ab Werk kommt der Chinese mit einem Reifenreparaturset, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Not- oder Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel ist nicht zu haben, zudem sind Anhänger- und Stützlasten unzulässig.



Die sehr breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

schräg hinten beeinträchtigen. Die etwas erhöhte Sitzposition hilft, den umgebenden Verkehr besser zu überblicken. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten – einen asphärischen Bereich bieten sie nicht. Ebenso blendet der Innenspiegel nicht automatisch ab.

In jedem Fall praktisch sind die serienmäßigen Parksensoren hinten sowie die Rückfahrkamera.

⊖ Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn mit ihrer gelblichen Lichtfarbe zwar passabel aus, allerdings ist die Lichtintensität gering und Streulicht vorhanden. Viele Konkurrenten bieten mittlerweile bereits serienmäßig gute LED-Scheinwerfersysteme. Dieses gibt es leider auch gegen Aufpreis ebenso wenig wie Kurvenlicht, Abbiegelichtfunktion, automatische Leuchtweitenregulierung oder Scheinwerferreinigungsanlage. Die Rücklichter sind ebenfalls nicht in LED-Technik ausgeführt, wodurch beispielsweise die Bremslichter weniger schnell ansprechen.

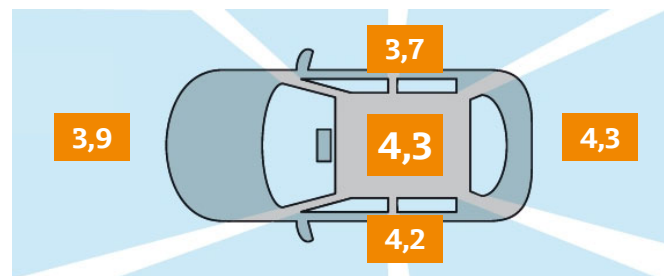
Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Spurwechsel mit aktiviertem Warnblinker (z. B. beim Aufschließen am Stauende) kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

Die Rückfahrkamera wird nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der

Rückfahrkamera eingeschränkt. Parksensoren vorn, ein 360-Grad-Kamerasystem oder ein Einparkassistent sind für den MG nicht erhältlich.

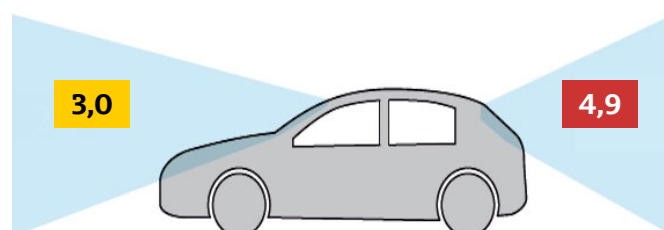
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Beim ZS EV befinden sich die vorderen Sitzflächen mit 57 cm in günstiger Höhe über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt), was Vorteile beim Ein- und Aussteigen mit sich bringt. Außerdem sind die Türausschnitte hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt auch etwas höher und ist nicht besonders schmal ausgeführt. Hinten ist der Türausschnitt im Fußbereich schmaler, doch insgesamt steigt man auch hier bequem ein und aus. Praktisch: Der Mittelunnel ist recht flach gehalten, was das Durchrutschen erleichtert. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne auskommen. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Fünftürer serienmäßig an Bord; das Keyless-System lässt sich jedoch nicht deaktivieren.

2,4 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 395 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 520 l. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu neun handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 780 l verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.290 l Volumen

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

Die Türen werden vorn wie hinten in nur zwei Positionen gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nur in den Rastpositionen zuverlässig.



Immerhin 395 l Gepäck passen in den Kofferraum des MG.

vorhanden. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, kann man damit etwa 95 l des Laderaums nach unten abtrennen.

3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht. Die Klappe lässt sich manuell leicht anheben, auch das Schließen funktioniert dank der Griffmulde gut. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Ladekante liegt aber mit 75 cm recht hoch über der Straße; das Gepäck muss beim Beladen weit angehoben werden. Befindet sich der doppelte Ladeboden in der oberen Position, befindet sich die Ladekante 7 cm oberhalb der Ladefläche. In der unteren Position muss das Gepäck beim Ausladen über die innenliegende Stufe von rund 21 cm gehoben werden.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Auch der mittlere Gurt macht keine Umstände, weil er direkt am Rücksitz befestigt ist. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist sowohl aus dem Innenraum als auch vom Kofferraum aus möglich, allerdings erfordert die Entriegelung durch das Ziehen an der seitlichen Schlaufe oben an der Rücksitzlehne etwas Kraft und Geschick. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen – Gurthalterungen sind nicht vorhanden. Es gibt links und rechts im

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung befindet sich ein Stauraum mit einem zusätzlichen Volumen von 20 l – ideal für das serienmäßige Ladekabel.

⊖ Die Heckklappe öffnet nicht sonderlich hoch, bereits 1,80 m große Personen laufen Gefahr, unliebsame Bekanntschaft mit dem hervorstehenden Heckklappenschloss zu machen. Der Kofferraum wird nur von einer Lampe auf der rechten Seite ausgeleuchtet – das ist zu wenig, weil dann unpraktisch, wenn im Ladeabteil schon Gepäck liegt und dieses das Licht abdeckt. Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche im Verbund mit dem Kofferraumboden in oberer Position. Für die ausgebaute Hutablage gibt es keine Verstaumöglichkeit im Kofferraum, zudem kann man den aufgestellten Kofferraumboden nicht fixieren.

Gepäckraum ein kleines Fach, praktische Taschenhaken sucht man vergebens; die Staufächer unter dem Kofferraumboden fassen in der Summe etwa 20 l.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz bietet MG nicht an, es sind auch keine Haltevorrichtungen am Dachhimmel vorhanden, in die sich ein Netz einspannen lassen könnte. Zudem fehlen entsprechende Verzurrösen, um eine Ladungssicherung am Kofferraumboden vorzunehmen.

2,9 INNENRAUM

2,9 Bedienung

Das Lenkrad kann manuell lediglich in der Höhe und nicht in der Weite eingestellt werden. Die Pedale sind prinzipiell gut angeordnet, es fehlt aber ein Unterrutschschutz an der rechten Seite des Bremspedals. Das Drehrad zur Fahrtrichtungswahl beziehungsweise für den Leerlauf oder die Parkposition (Taste in der Mitte) liegt gut zur Hand und ist weitgehend selbsterklärend. Die Aktivierung der Systeme erfolgt über einen Start-Stopp-Knopf am Armaturenbrett, der je nach Sitzposition und Statur vom Lenkrad etwas verdeckt wird.

Das Kombiinstrument ist klar gezeichnet und einwandfrei ablesbar. Der 8-Zoll-Touchscreen ist recht tief angeordnet, das Multimediamenü etwas unübersichtlich und umfangreich. Die Touchfunktion ersetzt dabei haptische Bedienelemente für das Multimediasystem, mit Ausnahme des Drehreglers für die Lautstärke. Nicht optimal ist, dass zudem manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen.



Der Innenraum ist ordentlich verarbeitet, die Materialanmutung genügt aber keinesfalls gehobenen Ansprüchen. Bei der Bedienung wechseln Licht und Schatten, aber insbesondere das langsam reagierende Multimediasystem kann nicht überzeugen.

Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und lässt sich mit klassischen Drehreglern und Tasten gut bedienen. Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik – letztere gibt es leider nur für das Fahrerfenster. Ausgerechnet die hinteren Fenster, an denen meist die Kinder sitzen, müssen ohne Automatik und ohne Einklemmschutz auskommen.

⊕ Am Lenkrad befindet sich eine konfigurierbare Favoritentaste für den Schnellzugriff auf einen der folgenden Menüpunkte: Fahrzeug, Home oder Smartphone.

⊖ Das Multimediasystem reagiert teilweise recht träge auf Touchbefehle, zudem kommen in den Menüpunkten deutsche und englische Begriffe vermischt zum Einsatz – teilweise mit fragwürdigen Übersetzungen. So deaktiviert man beispielsweise verschiedene Assistenzsysteme mit dem Begriff „Nahe“ statt „Aus“. Die Menüstruktur des Touchdisplays ist

3,0 Multimedia/Konnektivität

Beim ZS EV Luxury haben die Chinesen alles an Multimediaausstattung serienmäßig verbaut, was für das Modell lieferbar ist. Die Serienausstattung umfasst ein Radio mit DAB+-Empfang, eine Bluetooth-Freisprechanlage wie auch das Navigationssystem. Man kann die Spracherkennung eines kompatiblen Smartphones nutzen, für die Kopplung sind Android Auto und Apple CarPlay serienmäßig. Es gibt zwei USB-Anschlüsse vorn und einen hinten an der Mittelkonsole.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für knapp 1,90 m große Personen. Wobei die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für fast 2,00 m große Menschen ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und für ein

3,1 Raumangebot hinten

Der Fünfsitzer bietet angemessenen Platz auf der Rückbank – solange es sich nur zwei Erwachsene bequem machen wollen; bei dreien wird es aufgrund der nur durchschnittlichen Innenbreite recht eng. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter auch circa 1,85 m große Personen sitzen – wobei Beinfreiheit reichlich zur Verfügung steht und lediglich die Kopffreiheit einschränkend wirkt. Das Raumgefühl hinten ist insgesamt in Ordnung.

⊕ Das serienmäßige Panorama-Glasdach reicht bis über den Fondbereich.

unübersichtlich, und manche Funktionen liegen in den Tiefen des Systems, entsprechend hoch ist der Gewöhnungsaufwand. Der Lichtschalter ist unbeleuchtet und als Drehschalter in den Blinkerhebel integriert. Den Bediensatelliten für die Geschwindigkeitsregelsysteme kann man nicht einsehen, sodass man die Bedienung so lange erlernen muss, bis man sie „blind“ beherrscht.

Das Klimabedienteil ist etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen von der Fahrbahn abgewendet werden muss. Zudem bietet das Bedienteil keine Anzeige der aktuellen Einstellungen. Die Einstellungen werden recht klein im oberen Bereich des Hauptdisplays angezeigt. Die Temperatureinstellung lässt sich nur über eine Farbkodierung abschätzen – blau für Temperatur reduzieren, weiß für Temperatur halten und rot für Temperatur erhöhen. Bei Veränderungen der Einstellungen werden diese für einen kurzen Zeitraum groß im Hauptdisplay angezeigt.

⊖ Das Elektro-SUV bietet keine vernetzten Funktionen, sodass man weder die Batterieladung verwalten, den Innenraum vorklimatisieren noch Fahrzeuginformationen wie Standort, Reifendruck, Ladestatus und Reichweite abrufen kann.

Einen 12-V-Stromanschluss im Kofferraum gibt es leider ebenso wenig wie eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone.

Fahrzeug der unteren Mittelklasse angemessen. Man hat ein angenehmes Raumgefühl auf den vorderen Plätzen. Das serienmäßige Panorama-Glasdach lässt viel Licht in den Innenraum.



Im Fond finden aufgrund einer eingeschränkten Kopffreiheit Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

3,5 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Fahrzeuge in seiner Klasse belässt es auch der Elektro-MG in puncto Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen 1-l-Flaschen problemlos auf. Direkt vor der Mittelarmlehne befindet sich ein Ablagefach, dessen Inhalt mit einem Rollo vor neugierigen Blicken geschützt werden kann.

Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind ausreichend bemessen und nehmen ebenfalls 1-l-Flaschen auf. Zudem sind an den Vordersitzen geschlossene Lehnentaschen vorhanden, Becherhalter sucht man jedoch vergeblich. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und wird weitgehend von der sehr dicken Bordmappe ausgefüllt; es ist weder klimatisiert noch abschließbar oder beleuchtet.

3,5 KOMFORT

3,2 Federung

⊕ Der ZS EV ist mit einem konventionellen Fahrwerk ausgestattet, eine adaptive Dämpferregelung ist nicht erhältlich. Die Fahrwerksabstimmung ist recht straff, um starke Karosseriebewegungen des höheren Aufbaus zu verhindern. Das SUV liegt somit insgesamt satt auf der Straße und verarbeitet lange Wellen gut, ohne allzu sehr nachzuschwingen. Kurze Wellen werden ebenfalls angemessen absorbiert, auf schnell aufeinanderfolgenden Anregungen

neigt das Fahrwerk zu einer leichten Stuckerneigung. Einzelhindernisse schluckt die Federung ordentlich, könnte aber innerorts noch feinfühlicher ansprechen – mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich dies jedoch.

⊖ Kopfsteinpflaster ist durch starkes Wummern im Innenraum akustisch belastend, ansonsten wird es angemessen absorbiert.

3,5 Sitze

In der getesteten Ausstattung Luxury ist der MG mit einer elektrischen Sitzverstellung (Länge, Höhe und Lehnenneigung) für den Fahrersitz ausgestattet. Selbst gegen Aufpreis ist weder eine Memory-Funktion noch eine einstellbare Lordosenstütze erhältlich. Sitzlehnen und -flächen sind vorn angemessen geformt und konturiert – der Seitenhalt ist insgesamt zufriedenstellend. Sitzflächenlänge und Lehnenbreite sind nicht einstellbar, so lässt sich der Seitenhalt nicht optimieren oder an unterschiedliche Staturen anpassen. Die Mittelarmlehne lässt sich weder längs noch in der Höhe einstellen. Hinten geht es weniger komfortabel zu, zumindest die äußeren

beiden Plätze erfüllen jedoch Standard-Ansprüche. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten entsprechend kaum Seitenhalt – das müssen die Türen übernehmen. Insgesamt ergibt sich dennoch eine ordentliche Sitzposition.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nicht in der Höhe einstellen. Hinten ist keine Mittelarmlehne erhältlich, der mittlere Sitz ist hart gepolstert und zudem drückt die Lehne unangenehm im Lendenbereich.

2,9 Innengeräusch

Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche, wenn der Verbrennungsmotor gut gedämmt ist und nicht gerade unter hoher Last arbeiten muss. Folglich ergeben sich auch bei Elektroautos Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in konventionell angetriebenen Fahrzeugen unterscheiden. Es kommt beim Auto grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat MG einen passablen Job gemacht, bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 68,8 dB(A) – das ist ein zufriedenstellender Wert, den aber auch

konventionell angetriebene Fahrzeuge problemlos erreichen. Im Detail betrachtet erklärt sich der etwas erhöhte Wert beim Chinesen, denn es fehlt beispielsweise eine Dämmung in den Radhäusern, die die Abrollgeräusche der Reifen mildert, oder ein höherwertiger Dachhimmel, der mehr Schall schlucken könnte. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche bei Autobahntempo auf.

4,0 Klimatisierung

Der MG ist lediglich mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet, in der Luxury-Ausstattung ist auch eine Sitzheizung vorn an Bord.

⊖ Wenn das SUV mit beheizten Frontsitzen (Serie in Luxury) ausgestattet ist, entfallen zwei Schnellwahltasten für die Luftverteilung. Der Fondbereich hat keine zusätzlichen Ausströmer und partizipiert daher lediglich über die vorderen

Luftausströmer von der fahrzeugseitigen Klimatisierung. Die beiden inneren Ausströmer haben keinen Drehregler zum Regulieren der Luftmenge.

Zusätzliche Annehmlichkeiten wie eine in dieser Fahrzeugklasse selbstverständliche Klimaautomatik, Sitzbelüftung vorn, Sitzheizung hinten, Lenkradheizung, getönte Fondscheiben oder Standklimatisierung (untypisch für ein Elektroauto) sind nicht erhältlich.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Bis zu 105 kW beziehungsweise 143 PS leistet der Elektromotor (dreiphasiger Permanentmagnet-Synchronmotor) und gibt ein maximales Drehmoment von 353 Nm an die Vorderräder ab – diese Leistung ist trotz des hohen Fahrzeuggewichts von fast 1,6 t deutlich zu spüren, besonders die spontane Reaktion ist beeindruckend. Von 15 auf 30 km/h beschleunigt das Elektro-SUV in weniger als einer Sekunde. Auch darüber geht es zügig voran. Von 60 bis 100 km/h – ein

typischer Überholvorgang – vergehen lediglich 4,9 s. Erst über 100 km/h lässt die Leistung spürbar nach, bis dann bereits bei 140 km/h der Geschwindigkeitsbegrenzer einschreitet. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h verspricht der Hersteller 8,2 s. Per Fahrmodus-Schalter in der Mittelkonsole kann zwischen den Fahrmodi „Eco“, „Normal“ und „Sport“ ausgewählt werden, sodass der MG beispielsweise noch spontaner auf Gasbefehle reagiert.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, gibt seine

Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und bei dann hohen Drehzahlen spürbar nach.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab (bis zu 9.800 1/min), daher benötigt der Kompaktwagen kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen, und die Beschleunigung verläuft vollkommen ruckfrei. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell.

Die drei Rekuperationsstufen („Heavy“, „Moderate“ und

„Light“) kann man per KERS (Kinetic Energy Recovery System)-Schalter in der Mittelkonsole auswählen. Die Rekuperation ist allerdings nicht bis zum Stillstand aktiv, sodass das Fahrzeug mit dem Bremspedal abgebremst werden muss. Über weite Strecken ist die Verzögerung mit dem Elektromotor ausreichend, sodass die Scheibenbremsen am Auto seltener eingesetzt werden müssen.

3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 Fahrstabilität

Der MG bietet eine insgesamt ordentliche Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern recht schnell wieder. Das hohe Gewicht wirkt dämpfend und sorgt für eine gewisse Trägheit. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität nur wenig. Aufbaubewegungen und leichtes Wippen nach Bodenwellen sind etwas erhöht. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt sich zwar eine Lastwechselreaktion, diese wird

bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt das SUV gut beherrschbar und ist sicher unterwegs.

Im ADAC Ausweichtest präsentiert sich der ZS EV nicht wirklich dynamisch und quitiert das erste Anlenken mit Untersteuern, anschließend drängt das Heck nach außen. Das ESP stabilisiert den Wagen effektiv, dabei wird aber recht deutlich

Geschwindigkeit abgebaut. Daher sind auch keine hohen Durchfahrsgeschwindigkeiten möglich – eine sichere, aber wenig dynamische Abstimmung.

⊖ Bei Nässe bekommt der Chinese seine Kraft über die Vorderräder kaum auf die Straße.

3,1 Lenkung

Die Lenkung reagiert etwas verzögert auf Lenkbefehle, bietet aber eine angemessene Rückmeldung und vermittelt ein passables Gefühl. Um die Mittellage könnte das Rückstellmoment, gerade bei niedrigeren Geschwindigkeiten, ausgeprägter sein, ansonsten kann man im Alltag entspannt und unaufgeregt unterwegs sein. Die Zielgenauigkeit gefällt und ist auch auf kurvigen Landstraßen angemessen. Die Lenkung hat MG insgesamt recht direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind 2,7 Umdrehungen erforderlich.

⊕ Über den Fahrmodus-Schalter („Eco“, „Normal“ und „Sport“) kann die Lenkungsunterstützung etwas verändert werden.

⊖ Bei schnellen Lenkmanövern, wie beispielsweise beim Rangieren, erhöht sich der Kraftaufwand oftmals.

3,5 Bremse

Für eine Elektroautobremse, die auch teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des ZS EV lediglich passabel abgestimmt. Man hat ein etwas synthetisches Gefühl, im Alltag ist die Bremse zwar ordentlich dosierbar, allerdings spürt man den Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors auf die der Radbremsen deutlich. So sind Ansprechen und Dosierbarkeit nicht ideal. Muss das SUV so schnell wie möglich anhalten, benötigt es dafür durchschnittlich 37,6 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ebenfalls ein mittelmäßiges Ergebnis.
























⊖ Gerade auf den letzten Metern bis zum Stillstand ist die Dosierbarkeit der mechanischen Bremse nicht recht überzeugend.

2,4 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In der Luxury-Ausstattung ist die Sicherheits- und Assistenzausstattung sehr umfangreich – alles, was verfügbar ist, bringt der ZS EV serienmäßig mit. Es gibt eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inklusive Personenerkennung, eine Verkehrszeichenerkennung, eine aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC), einen Stauassistenten sowie einen Spurhalteassistenten mit Warnfunktion oder Lenkungseingriff. Die Testwagen-Ausstattung umfasst zudem

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

den Spurwechselassistenten, der auch beim Ausparken mit den Radarsensoren am Heck den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Die Reifendrucke werden über Sensoren in den Reifen überwacht, was genauer funktioniert als eine Überwachung mittels der ABS-Sensoren. Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die

3,1 Passive Sicherheit - Insassen

Der ZS EV erzielt im Crashtest nach Euro NCAP-Norm gute 90 Prozent der maximalen Punkte im Bereich passive Sicherheit und erhält insgesamt eine Fünf-Sterne-Bewertung (Test: September 2019). Ein E-Call-System ist serienmäßig an Bord und informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte – per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden. Das Elektro-SUV hat serienmäßig Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags verbaut. Ein Knieairbag für den Fahrer ist nicht zu haben. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von etwa 1,90 m einen guten Schutz. Die hinteren Kopfstützen reichen allerdings nur für etwa 1,65 m große Personen, ihr Abstand zum Dach ist aber recht gering, sodass der Dachhimmel

2,6 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der MG auf gute 85 Prozent der möglichen Punkte (Test: September 2019). Die äußeren Rücksitze eignen sich gut zur Befestigung von Kindersitzen; das gelingt praktisch über Isofix inklusive i-Size-Freigabe oder mit den Gurten. Die Gurtgeometrie ist für die meisten Sitze passend, um eine stabile Befestigung zu erreichen.

Der Beifahrersitz eignet sich ebenfalls gut für Kindersitze, bietet aber keine Isofix-Halterung. Um Babyschalen entgegen der Fahrtrichtung einbauen zu dürfen, lassen sich die Airbags der Beifahrerseite über einen Schlüsselschalter deaktivieren.

⊖ Die Schließkräfte an den elektrischen Fensterhebern auf der Beifahrerseite sowie im Fond sind zu hoch, hier besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden.

Nutzt man im Fond eine platzinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

3,5 Fußgängerschutz

Das Verletzungsrisiko für Passanten ist bei einer Kollision mit dem Chinesen recht hoch: Nur mäßige 64 Prozent der Punkte (Test: September 2019) kann der ZS EV im Crashtest nach Euro

Notsituation aufmerksam zu machen. Anschließend wird automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet.

⊖ Nach einem Reifenwechsel muss ein MG-Servicebetrieb die direkte Reifendruck-Überwachung zurücksetzen – das ist wenig kundenfreundlich.

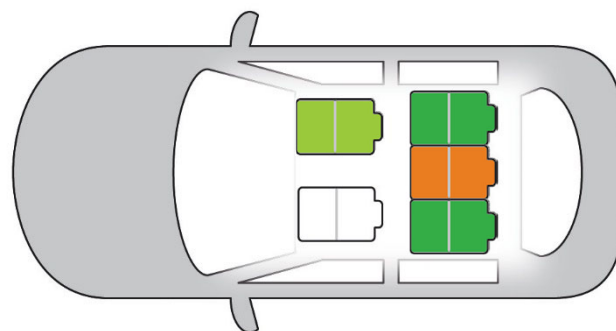
eine gewisse Abstützfunktion übernehmen kann. Die Insassen auf den Vordersitzen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Fahrgäste wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

⊖ Für den mittleren Fondplatz gibt es keine Kopfstütze. Im Kofferraum fehlen stabile Verzurrösen, die eine Ladungssicherung über Kreuz ermöglichen würden. Warndreieck und Verbandtasche sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und dort bei beladenem Kofferraum schlecht erreichbar.

Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6–1,5) gut (1,6–2,5) befriedigend (2,6–3,5)
ausreichend (3,6–4,5) mangelhaft (4,6–5,5)

NCAP-Norm erreichen. Hauptkritikpunkte sind die steifen A-Säulen sowie der zentrale Bereich zwischen den Scheinwerfern, die den Kopf beziehungsweise das Becken eines

angefahrenen Fußgängers nur eingeschränkt schützen. Der Notbremsassistent erkennt gefährdete Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer, sodass ein Zusammenstoß verhindert oder zumindest dessen Folgen abgeschwächt werden können.

⊕ Das Elektro-SUV gibt bei niedrigen Geschwindigkeiten ein gut hörbares, aber nicht zu aufdringliches Geräusch von sich, um Fußgänger auf sich aufmerksam zu machen.

2,0

UMWELT/ECOTEST

1,5

Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch des ZS EV liegt im ADAC Ecotest bei 20,7 kWh pro 100 km (innerorts etwa 17,8, außerorts 20,5 und auf der Autobahn 25,7 kWh/100 km) – die Verbrauchswerte berücksichtigen die Ladeverluste. Damit liegt der MG annähernd auf dem Niveau eines vergleichbaren VW ID.3. Um die 44,5 kWh fassende Batterie (brutto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, sind 46,4 kWh erforderlich.

Aus den 20,7 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 104 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des ADAC Ecotest 45 von 60 möglichen Punkten.

2,5

Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden, wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 20,7 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 84 mg/km verbunden – dafür gibt es einige Punkte Abzug, sodass der ZS EV lediglich 35 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der Chinese gut da – mit insgesamt 80 Punkten erhält er vier Sterne im ADAC Ecotest.

k.A.

AUTOKOSTEN

Der MG ZS EV kann die Standard-Kostenbewertung des ADAC Autotest nicht durchlaufen, da weder die dafür erforderlichen Daten vorliegen noch der Restwertverlauf seriös abgeschätzt werden kann. Bei einem Elektroauto sind die Gesamtkosten grundsätzlich von einer gewissen Unsicherheit über die Haltbarkeit der Batterien geprägt.

Der MG ZS EV ist in der Basisausstattung Comfort ab einem Grundpreis von 31.990 Euro erhältlich – das ist für ein E-Fahrzeug der unteren Mittelklasse ein attraktiver Preis. Zudem kann sich die Serienausstattung samt Notbremssystem, adaptiver Geschwindigkeitsregelung, Spurhalteassistent, Navigationssystem sowie schlüssellosem Zugangssystem wahrlich sehen lassen.

In der getesteten Luxury-Ausstattung gibt es das Elektro-SUV

ab 33.990 Euro, das dann noch beispielsweise einen Totwinkelassistenten, einen Regensensor, Sitzheizung vorn sowie ein Panorama-Schiebedach bietet.

⊕ Von den genannten Preisen kann man aktuell die Umweltprämie abziehen. Wird der Elektro-MG bis 31.12.2025 erstmals zugelassen, entfällt für das rein elektrisch angetriebene Fahrzeug in den ersten zehn Jahren zusätzlich die Kfz-Steuer.

MG gibt sieben Jahre Fahrzeuggarantie bis 150.000 km, zehn Jahre gegen Durchrostung und sieben Jahre auf den Lack. Die Antriebsbatterie hat eine siebenjährige Garantie bis 150.000 km, allerdings wird eine Restkapazität von 70 Prozent der zu Beginn vorhandenen Kapazität garantiert.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	105 kW (143 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	68 kW
maximales Drehmoment	353 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,7 kWh/100 km / 170 km

BATTERIE

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	44,5 kWh/40 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	46,42 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	7 Jahre, 150.000 km / 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B Batterie voll)	reduziert
Stufen / Einstellung	3/KERS-Schalter

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	nein
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	nein
Standklimatisierung	nein
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	nein/nein

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	1. Warnung bei 50 km 2. Warnung und roter Bereich ab 25 km
Leistungsreduzierung	ja, ab 25 km Restreichweite
Notfallstrecke bei Neustart	bis 20 km

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	front, mitte
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ 2	einphasig, 230 V, 30 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

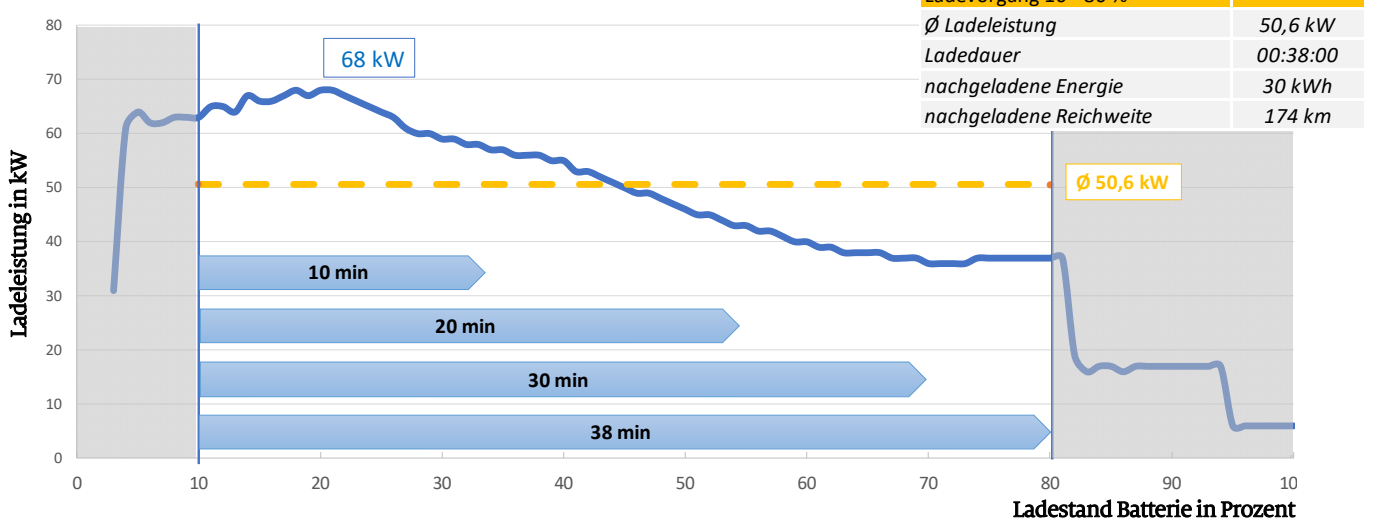
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	nein

LADEMÖGLICHKEITEN

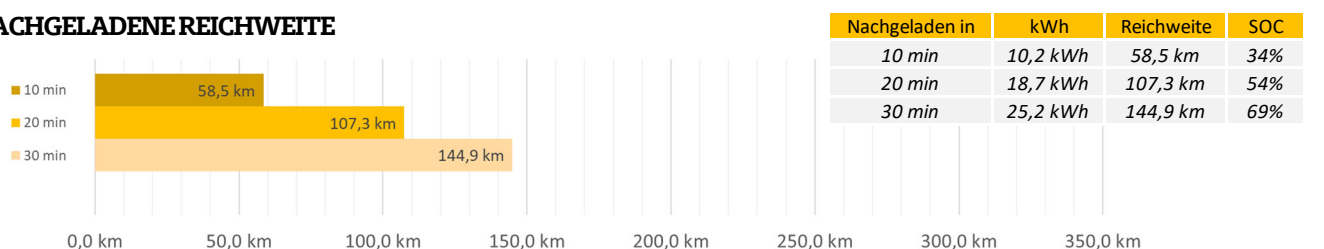
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	16 A	3,6 kW	10 - 12 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	-	28 A	6,6 kW	7 - 8 h
Typ 2	-	-	-	-	-
Typ 2	-	-	-	-	-
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 50 kW	30 - 40 min.*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektro, Elektrofahrzeug	
Hubraum	-
Leistung	105 kW/143 PS bei 0 1/min
Maximales Drehmoment	353 Nm bei 0 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	18,6 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,45 m²/0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.314/1.809/1.644 mm
Leergewicht/Zuladung	1.518/448 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	448/1.166 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Batteriekapazität	44,50 kWh
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/10 Jahre
Produktion	China, Zhengzhou

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37,6 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3ST
Wendekreis links/rechts	11,6/11,6 m
EcoTest-Verbrauch	20,7 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 104 g/km)
Reichweite	220 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.550/416 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/780/1.290 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.11.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	34.640 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.009 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. † Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/-
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar (40:60)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

k.A.

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Motor/Antrieb	1,2
Verarbeitung	3,7	Fahrleistungen	1,6
Alltagstauglichkeit	3,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	3,5	Schaltung/Getriebe	0,9
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	3,3
Kofferraum-Volumen	2,4	Fahrstabilität	3,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,5	Lenkung	3,1
Kofferraum-Variabilität	3,3	Bremse	3,5
Innenraum	2,9	Sicherheit	2,4
Bedienung	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	3,1
Raumangebot vorn	2,4	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	3,1	Fußgängerschutz	3,5
Innenraum-Variabilität	3,5	Umwelt/EcoTest	2,0
Komfort	3,5	Verbrauch/CO ₂	1,5
Federung	3,2	Schadstoffe	2,5
Sitze	3,5		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	4,0		

Stand: März 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer