



MG MGS5 EV Long Range Luxury

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (170 kW/231 PS)

Der MGS5 ist ein kompaktes Elektro-SUV der Marke MG, welche seit 2021 unter chinesischer Führung auf dem deutschen Markt agiert. Der Nachfolger des MG ZS tritt in der unteren Mittelklasse und damit in einem besonders umkämpften Segment an. Dass der auf dem deutschen Markt noch junge Hersteller das Zeug hat sich durchzusetzen, zeigen die Verkaufszahlen: Unter den Chinesen ist MG hierzulande führend. Im Test tritt der Stromer in seiner höchsten Ausbaustufe an, also mit der größeren der beiden Akkuvarianten (64 kWh Bruttokapazität) und der Variante "Luxury". Im ADAC Ecotest überzeugt der Stromer mit einem effizienten Verbrauch von 17,4 kWh pro 100 km. Die Ladefähigkeiten sowie die Reichweite sind ordentlich: Letztere liegt bei rund 415 km und von 10 auf 80 Prozent Ladestand geht es in praxistauglichen 28 Minuten. Die Fahrleistungen fallen zügig aus. Mit 231 PS und 350 Nm ist der MGS5 im Alltag mehr als ordentlich motorisiert. Positiv fällt die Verarbeitungsqualität im Innenraum auf. Die Materialqualität hingegen ist nur dort gut, wo man sie unmittelbar wahrnimmt. Kritikwürdig ist die Funktionsqualität der Laderoutenplanung und der Sprachbedienung. Während das Einplanen von Ladestopps im Testwagen entgegen der Erwartungen gar nicht funktioniert, verweigert die Sprachbedienung praktische Funktionen wie die Zieleingabe - MG arbeitet auf Nachfrage an beidem. Zudem erschwert der MG die Bedienung, da es nur wenige haptische Tasten für Alltagsfunktionen gibt. Der mit 45.640 Euro bepreiste Testwagen bietet eine umfangreiche Ausstattung - mit höherwertigen Zusatzfunktionen bei Licht, Fahrwerk und Komfort kann er aber auch gegen Aufpreis nicht dienen. **Konkurrenten:** u.a. BYD Atto 3, Kia EV3, Mini Countryman Electric, Peugeot e-3008, Skoda Elroq, Smart #1.

⊕ gute Verarbeitung im Innenraum, effizienter Verbrauch, zügige Fahrleistungen, lange Garantielaufzeiten

⊖ Laderoutenplanung funktioniert nicht, umständliche Bedienung, geringe Ausstattungstiefe, unzuverlässiger Einklemmschutz der Fenster

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 3,3

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,6
	Fahrspaß	2,2
	Preis/Leistung	k.A.

Ecotest ★★★★★

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Die Karosserie des MG ist weitgehend ordentlich gefertigt. Bei genauem Blick offenbaren sich teils schwankende Spaltmaße, welche sich aber noch im Rahmen des Akzeptablen bewegen. Die Fensterrahmen der Türen und der Kofferraumklappe verfügen nach innen hin nicht über eine Verkleidung, was den Lack ins Interieur durchscheinen lässt. Der Kofferraum ist seitlich mit Stoff ausgekleidet, was Kratzern vorbeugt - einen wertigen Eindruck macht der Bezug allerdings nicht. Erfreulich: Die Türen fallen mit einem satten Schließgeräusch ins Schloss und geöffnete Fensterscheiben klappern nicht. Der Motorraum präsentiert sich aufgeräumt, lässt aber Bereiche durchscheinen, an denen das Blech lediglich grundiert ist. Am Unterboden ist der MGS5 erfreulicherweise großflächig verkleidet, was der Aerodynamik und damit der Reichweite zugutekommt. Zudem lässt sich geräuschkämmendes Flies erkennen, was in dieser Klasse keine Selbstverständlichkeit ist. Die Verarbeitung im Innenraum ist gut und gibt kaum Anlass zur Kritik. Alle Bauteile sind solide montiert, Knarzgeräusche lassen sich nur bei beherztem Anfassen provozieren. Detail: Die Mittelkonsole mit

der integrierten Armauflage ist auffallend robust und vermittelt damit ein gutes Qualitätsgefühl. Schlecht entgratete Kanten lassen sich nur in Bereichen finden, die man nicht täglich berührt. Die Materialqualität hinterlässt einen gespaltenen Eindruck. MG versteht es, wertig anmutende Materialien nur da einzusetzen, wo man sie unmittelbar wahrnimmt. In der direkten Fahrerumgebung finden sich weiche Materialien (Türverkleidung oben, Instrumententafel oben, Mikrofaserbezug Mittelkonsole), wohingegen Bodenteppich und Fußmatten einen eher billigen Eindruck erwecken. Im Fond setzen sich die weichen Materialien nicht fort: Die obere Türbrüstung ist hart und erzeugt damit Kleinwagen-Charme. Die Dachsäulenverkleidungen müssen auch an der A-Säule ohne Stoffbezug auskommen.

⊖ Die Motorhaube wird nur mit einem einfachen Haltestab offen gehalten. Eine Gasdruckfeder würde das Öffnen der schweren Klappe erleichtern, was zum Beispiel das Nachfüllen des Scheibenwischwassers erleichtert.

3,4 Alltagstauglichkeit

Die 64 kWh große Batterie (62,1 kWh nutzbare Kapazität) des MGS5 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein dreiphasiges Typ-2-Ladekabel ist dabei. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 17,4 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine theoretische Reichweite von etwa 415 km - im Konkurrenzvergleich durchschnittlich. Das Laden über 230 V an der Haushaltssteckdose dauert mindestens 32 Stunden. An einer 11-kW-Wallbox gelingt die Vollladung in rund 7 Stunden. Während beim getesteten Long Range-Modell die maximale AC-Ladeleistung 11 kW beträgt, liegt sie bei der Standardvariante nur bei 7 kW. Vor allem wenn man häufig an öffentlichen Ladesäulen lädt (z.B. beim Einkaufen), ist das Plus an Ladeperformance praktisch. Noch deutlich schneller geht das Laden mit Gleichstrom. Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur gut 28 Minuten an einer entsprechend leistungsfähigen Ladesäule. Der MG konnte im Test eine maximale Ladeleistung von 139 kW erreichen und trifft damit exakt die Herstellerangabe. Er erreicht letztere recht schnell, hält das hohe Niveau bis fast zur Hälfte und lädt im Durchschnitt mit 110 kW. Um auch bei niedrigen Temperaturen die bestmögliche Ladeleistung zu erzielen, bietet der MG sowohl ein

automatisches Aufwärmen der Batterie bei Zieleingabe einer Schnellladesäule als auch ein manuelles Vorkonditionieren. Zum Schnellladen muss eine Ladekappe umständlich abgezogen werden - Abdeckungen zum Aufklappen wären die nutzerfreundlichere Lösung. Erfreulich: Ein mehrfarbiger LED-Ring um den Ladeport (aufgeteilt in vier Viertel) zeigt an, wie weit die Ladung fortgeschritten ist. Mit einer Länge von 4,48 m und einer Breite von 2,10 m (inkl. Außenspiegel), fällt der der MGS5 zwar noch nicht unbedingt zu lang, aber schon recht breit für knapp bemessene Umgebungen aus. Hilfreich ist der enge Wendekreis von 11,0 m. Die maximale Zuladung des 1,7 t schweren Testwagens beträgt 440 kg - das genügt in der Regel für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach mit serienmäßiger Reling sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Bei einer Panne muss man sich mit dem serienmäßigen Reifen-Reparaturset helfen, ein Ersatz- oder Notrad gibt es nicht.

⊖ Die Stützlast der optionalen Anhängerkupplung beträgt nur magere 30 kg, was für einen Fahrradträger mit einem schweren E-Bike schon knapp wird. Anhänger darf der MG nur bis zu einem Gewicht von 750 kg ziehen.

3,3 Licht und Sicht

Grundsätzlich profitiert der MG beim Thema Übersichtlichkeit von seiner klassischen SUV-Form und der erhöhten Sitzposition. Die Sicht auf den Verkehr ist damit gut, die Rundumsicht ist allerdings bestenfalls ausreichend. Letztere wird durch die breiten C-Säulen und die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen eingeschränkt, die deutlich ins Sichtfeld ragen. Das vordere Ende der Haube ist nicht einsehbar und muss abgeschätzt werden, wobei Hindernisse vor dem Fahrzeug dank der flach abfallenden Haube noch gut erkannt werden können. Nach hinten gelingt dies weitaus schlechter, da die Fensterunterkante hoch ist. Zumindest lässt sich das Ende gut abschätzen, da der hintere Überhang kurz ausfällt. Eine deutliche Erleichterung schafft die serienmäßige 360-Grad-Kamera in Verbindung mit den Einparksensoren an Front und Heck. Schade: Die Rückfahrkamera ist weder geschützt noch mit einer Reinigungsdüse ausgestattet, sodass die Sicht durch Verschmutzung schnell getrübt werden kann. Einen Parkassistenten der selbstständig in Lücken manövriert, gibt es nicht. In Sachen Lichttechnik rüstet MG den Stromer wie zu erwarten serienmäßig mit LED-Scheinwerfern aus. Letztere sind in Projektions-Bauweise aufgebaut, was im Gegensatz zu einer günstigen Reflektor-Bauart Vorteile bringt. Im Test überzeugen die Scheinwerfer mit einer guten Ausleuchtung. Nichtsdestotrotz könnte der Lichtteppich noch gleichmäßiger ausfallen und beim Abblendlicht intensiver leuchten. Der serienmäßige Fernlichtassistent arbeitet statisch und schaltet das Fernlicht bei erkannten Verkehrsteilnehmern stumpf ein und wieder aus. Einen höherwertigen Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet und so die maximale Lichtausbeute aufrechterhält, gibt es nicht. Die Leuchtweitenregulierung muss manuell an den Beladungszustand angepasst werden. Weitere Lichtfunktionen wie ein Abbiege- oder Kurvenlicht bietet der MG ebenfalls nicht. Unpraktisch: Der Innenspiegel blendet nicht automatisch ab und muss deshalb manuell betätigt werden, um eine Blendung des Fahrers zu verhindern. Die Außenspiegel besitzen ebenfalls keine Dimm-Funktion und auch keinen asphärischen Bereich, der das Sichtfeld nah am Auto vergrößert.

⊖ MG verbaut einen zu kleinen Heckwischer, der nur ein begrenztes Blickfenster freigibt. Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die für bessere Sicht und

2,2 Ein-/Ausstieg

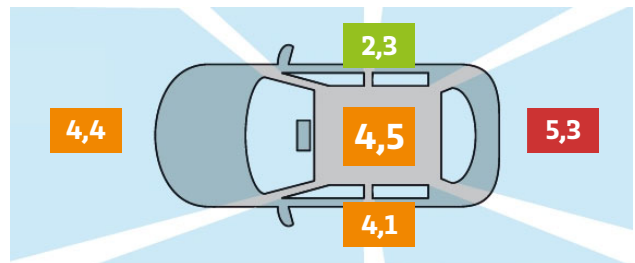
⊕ Der Einstieg in den MG klappt für Fahrer und Beifahrer recht mühelos und komfortabel. Zum einen begünstigt die SUV-typisch erhöhte Sitzposition (53 cm über der Straße, Fahrersitz ganz nach unten gestellt) den Einstieg, zum anderen geben die weit öffnenden Türen einen großen Einstiegsbereich



Aufgrund klassischer SUV-Form und erhöhter Sitzposition ist die Sicht auf den Verkehr gut, die Rundumsicht durch breite C-Säulen und nicht versenkbare Kopfstützen jedoch eingeschränkt.

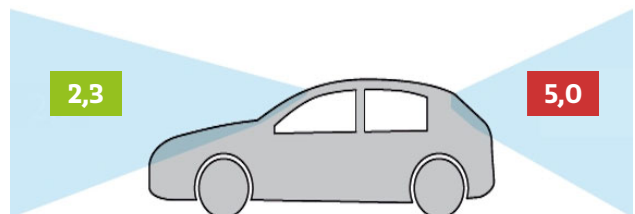
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



weniger Blendung sorgt, ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich. Die Fahrtrichtungsanzeiger Leuchten am Heck auf kleiner Fläche sehr hell und können daher den nachfolgenden Verkehr blenden.

frei. Einzige Hindernisse: Der mit der SUV-Form einhergehende erhöhte Schweller sowie die recht weit vorn befindliche B-Säule. Auch in die zweite Reihe steigt man bequem ein. Einzig die Dachlinie verläuft im Vergleich zur Sitzfläche niedrig, da man hinten deutlich höher als vorn sitzt. Das "Durchrutschen"

klappt dafür einfach, da es keinen Mitteltunnel gibt. Haltegriffe am Dachhimmel verbaut MG auf allen äußeren Sitzplätzen mit Ausnahme des Fahrerplatzes. Der MGS5 verfügt serienmäßig über ein schlüsselloses Zugangssystem mit Sensorflächen an den vorderen Türen. Ein Öffnen und Verriegeln über Annäherung bzw. Entfernen vom Fahrzeug ist nicht möglich.

2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des MG bietet im Konkurrenzvergleich ein durchschnittliches Ladevolumen. Das Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung, Ladeboden in unterer Position) beträgt 405 l. Zudem verfügt er über einen variablen Ladeboden, mit dem sich 85 l nach unten abtrennen lassen. Unter dem Ladeboden in tiefster Position befinden sich weitere 5 l Stauraum für kleine Utensilien. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst das Gepäckabteil 520 l. Alternativ lassen sich acht Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich stattliche 835 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.420 l Stauvolumen verfügbar.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist grundsätzlich gut, wobei die mit 76 cm recht hohe Ladekante das Beladen erschwert. Hat man das Ladegut aber erstmal über die Ladekante gehoben, lässt sich der Kofferraum ohne einen weiteren Absatz nahezu eben beladen. Dies bringt vor allem beim Entladen Vorteile mit sich, da das Ladegut nicht über eine Bordwand aus dem Kofferraum herausgehievt werden muss. Setzt man den variablen Ladeboden in die untere Position, entsteht eine Stufe von 12 cm. Legt man die Rücksitzbank um, ergibt sich eine nahezu ebene Fläche ohne Stufe. Eine weitere Erleichterung in der Nutzung bringt die serienmäßig elektrische Heckklappe, die via Fußkick-Geste geöffnet werden kann. Schade: Leider gibt es neben der Taste zum Schließen des Kofferraums keine weitere Taste zum Verriegeln des Fahrzeugs. Der Laderaum erweist sich dank des großen Ausschnitts als sinnvoll nutzbar, einzig eine Verstaumöglichkeit für die Hutablage wäre noch von Vorteil. Die maximale Öffnungshöhe der Heckklappe beträgt rund 190 cm und stellt nur für große Personen ein Stoß-Risiko dar. Da das Heckklappenschloss deutlich absteht, sollte man dann auf seinen Kopf achten.

⊖ Die Beleuchtung des Ladeabteils fällt mit nur einer schwachen Leuchte spärlich aus. Zudem vermissen wir eine

Nachts beleuchten die Scheinwerfer den Bereich um das Fahrzeug.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Die nutzbare Gepäckkapazität des MG variiert von 405 l (Standardvolumen) über 520 l (dachhoch) bis zu maximal 1.420 l bei umgeklappter Rückbank.



Die 76 cm hohe Ladekante erschwert die Beladung, doch die Fläche ist danach eben und die elektrische Heckklappe mit Kick-Geste erhöht den Komfort.

12-V-Steckdose im Kofferraum, die den Betrieb von Zusatzgeräten wie beispielsweise einer Kühlbox erlaubt.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitze des MGS5 sind vom Fahrgastraum aus asymmetrisch geteilt klappbar. Beim Zurückklappen der Lehne ist darauf zu achten, dass die Gurte nicht eingeklemmt werden. Im Kofferraum gibt es links und rechts je ein Fach mit Netz, um kleinere Utensilien zu verstauen. Zudem stehen Taschenhaken zur Verfügung. Ein Transport- und Schienensystem gibt es

auch gegen Aufpreis nicht. Die Verzurrsen befinden sich etwa 5 cm über der Ladefläche und ermöglichen damit das Befestigen eines Gepäcknetzes.

☹ Im Gegensatz zu manch anderem Konkurrenten, bietet der MGS5 unter der Frontklappe keinen zusätzlichen Stauraum.

2,6 INNENRAUM

3,3 Bedienung

Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Reichweite justiert werden, der Verstellumfang ist ausreichend. Die Pedale sind passend angeordnet und zwingen dem Fahrer keine unangenehme Beinhaltung auf. Der als Drehrad ausgeführte Gangwahlhebel ist auf der Mittelkonsole gut erreichbar und lässt sich deshalb einwandfrei bedienen. Der Fahrzeugstart erfolgt ohne weiteres Zutun, sobald man sich ins Auto setzt und das Bremspedal betätigt. Das Kombiinstrument ist als Display ausgeführt und stellt die Geschwindigkeit ausschließlich als Zahl dar - eine analoge Ansicht gibt es nicht. Um den Monitor nicht zu überladen und für eine bessere Sichtbarkeit zu sorgen, ist die groß dimensionierte Ladezustands- und Reichweitenanzeige auf der linken Seite ausgegliedert. Rechtsseitig zeigt der MG an, wie viel Leistung in Prozent ihm gerade abgefordert wird. Das Kombiinstrument bietet die nötigsten Informationen, leider fällt die Schrift der Bordcomputeranzeigen recht klein aus. Der 12,8-Zoll-Touchscreen des Infotainmentsystems ist passend dimensioniert, hoch angeordnet und damit gut erreichbar. Die Ablesbarkeit bei Gegenlicht fällt nur ordentlich aus, zudem reagiert die Software oftmals träge, was die Bedienung verzögert. Die Navigation durch die Bedienoberfläche wird durch dauerhaft angezeigte Schnellwahltasten für Hauptfunktionen (Home, Navigation, Einstellungen, Media) erleichtert und die Start-Ansicht gibt einen guten Überblick über alle relevanten Inhalte. Hinter der übersichtlichen ersten Ebene verbirgt sich ein großer Funktionsumfang, dessen Bedienpfade Eingewöhnungszeit benötigen. Praktische separate Tasten wie beispielsweise für die elektrische Heckklappe oder die Autohold-Funktion bietet der MG nicht, sie befinden sich in einem Swipe-Down-Menü, das man über den oberen Bildschirmrand erreicht. Immerhin: Das Lenkrad bietet unter seinen gut bedienbaren, haptischen Tasten zwei konfigurierbare Kurzwahltasten, auf die sich einige Funktionen legen lassen. Bei der ersten Begegnung verwirrend: Klickt man in die Mitte des Lautstärkereglers aktiviert dies nicht die Mute-Funktion, sondern führt einen zurück auf den Homescreen. Unpraktisch: Die USB-Anschlüsse unter der Mittelkonsole sind schlecht erreichbar und die Schminkspiegel sind auf beiden Seiten nicht



Die Bedienung kombiniert physische Bedienelemente und ein funktionsreiches Infotainment-Display. Leider gibt es häufiger Fehler in der Übersetzung der Menüpunkte.

beleuchtet. Zudem muss man sich beim Schließen der Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen. Die Klimabedieneinheit ist im Gegensatz zu vielen anderen aktuellen Modellen erfreulicherweise nicht komplett in das Zentraldisplay integriert. Sie liegt als Leiste unterhalb des Monitors und gibt einen schnellen Zugriff auf die wichtigsten Funktionen wie Temperatur, Scheibenheizung und -Lüftung. Sitz- und Lenkradheizung werden permanent im Display angezeigt - auch bei aktivierter Smartphone-Spiegelung. Allerdings: Für Detail Einstellungen (bspw. Aktivierung des Automatik-Modus) muss man ins Menü des Touchscreens.

☹ Für die Bedienung kontraproduktiv sind die stellenweise schlechten Übersetzungen die mitunter zu unsinnigen Begriffen führen. Beispielhaft: "historische Handys" oder "cluster". Und auch mit der Groß- und Kleinschreibung nimmt es der MG nicht allzu genau - hier sollte der chinesische Hersteller bessere Qualität abliefern. Hinzu kommt, dass es im Fahrzeug keine Betriebsanleitung gibt (weder gedruckt noch im Infotainment), sondern lediglich einen QR-Code zur Anzeige auf dem Smartphone - Internetverbindung vorausgesetzt. Zudem funktioniert die Sprachbedienung mangelhaft. Sie versteht zwar das Gesagte, setzt es aber in den meisten Fällen nicht um. Dies hat zur Folge, dass man beispielsweise

Navigationsziele über die viel zu klein dimensionierte Touch-Tastatur eingeben muss, was zu langen Ablenkungszeiten führt. Ebenfalls recht klein dimensioniert ist die Taste für den

Warnblinkschalter - sie sollte größer ausfallen und sich deutlicher von der Klimabedieneinheit absetzen, um auch im Notfall einfach erreichbar zu sein.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der MG ist serienmäßig mit einem Online-Navigationssystem inkl. Radio (mit DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) ausgestattet. Smartphones lassen sich über drei USB-C-Ladeanschlüsse (2x unter der Mittelkonsole, 1x am Ende der Mittelkonsole für den Fond) in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Strom versorgen. Zudem gibt es serienmäßig eine auf der Mittelkonsole gut erreichbare induktive Ladeablage für das Smartphone. Das Infotainmentsystem lässt sich eigenständig und ohne Besuch beim Händler updaten (Over-the-Air-Update) und bietet zudem einen WLAN-Hotspot. Mit einem Smartphone samt der dazugehörigen MG-App lassen sich aus der Ferne Fahrzeuginformationen abrufen (Ladezustand, Reichweite, etc.) oder Funktionen steuern (Ver- und Entriegeln,

Klimatisierung, Routenplanung). Wird der MG häufig von verschiedenen Fahrern genutzt, lassen sich Profile anlegen und verwalten. Das Löschen von privaten Daten wie beispielsweise letzten Zielen gelingt einfach.

⊖ Die Laderoutenplanung funktionierte im Testwagen nicht. Laut Preisliste verfügt der getestete MG über die genannte Funktion, welche selbstständig Lademöglichkeiten entlang der Route einplant und damit vor allem auf längeren Touren den Fahrer erheblich entlastet. Im Test quitierte das Infotainmentsystem mehrmalige Versuche mit: "Ladeplan konnte nicht erstellt werden. Bitte verwalten Sie ihre Ladebedürfnisse selbst". Vorsicht ist auch bei der Wahl der Ausstattungsvariante geboten: Gemäß der Preisliste verfügt nur die Luxury-Variante über die Laderoutenplanung.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der MG bietet auch großgewachsenen Fahrern ausreichend Platz. So reicht die Beinfreiheit für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m, die Kopffreiheit sogar theoretisch für deutlich über zwei Meter große Personen. Das subjektive Raumgefühl ist grundsätzlich gut, wird aber durch die recht hohe Seitenlinie und die wuchtige Mittelkonsole etwas

geshmälert. Ein Glasdach, das mehr Helligkeit in den Innenraum lässt, gibt es nicht, dafür ist der Himmel aber immer in einem hellen Grau ausgeführt. Eine Ambientebeleuchtung ist vorhanden, aber nicht in ihren Farben einstellbar.

2,1 Raumangebot hinten

⊕ Wie in der ersten Reihe, bietet der MG auch in der zweiten Reihe großen Personen Platz. Die Beinfreiheit würde dort für Personen von über zwei Metern Körpergröße reichen, sofern der Vordersitz passend für eine 1,85 m große Person eingestellt ist. Auch die Kopffreiheit fällt großzügig aus, erst ab etwa zwei Metern geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Einschränkungen für das Raumempfinden ergeben sich durch die breiten C-Säulen und die hohe Seitenlinie. Die Innenraumbreite reicht für zwei Erwachsene nebeneinander locker aus, für drei Leute wird es eng. Die Ambientebeleuchtung setzt sich im Fond nicht fort.



Hinten bietet der MG großzügige Bein- und Kopffreiheit für große Personen.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität fällt ordentlich aus. Eine Rücksitzbank, die sich in ihrer Längsposition oder Neigung verstellen lässt, bietet der MG leider nicht. Nichtsdestotrotz gibt es großzügige Türtaschen (auch für 1,5-l-Flaschen) in der ersten Sitzreihe, sowie groß dimensionierte Verstaumöglichkeiten in und unter der Mittelkonsole. Dazu gibt es zwei gut erreichbare

Becherhalter mit Haltenasen auf der Konsole. Das Handschuhfach ist hingegen klein dimensioniert und nicht beleuchtet, zudem präsentiert es sich in Hartplastik und ohne Abschlößmöglichkeit. Im Fond sind die Türfächer klein dimensioniert, 1-l-Flaschen passen dort geradeso hinein. Die beiden Becherhalter sind in der klappbaren Mittelarmlehne untergebracht.

Zusätzlich gibt es noch Jackenhalter sowie geschlossene Lehentaschen an der Rückseite der Vordersitze.

2,9 KOMFORT

2,9 Federung

Die Chinesen wählen für den MGS5 eine komfortorientierte Fahrwerksabstimmung, die gut zum Fahrzeugcharakter passt. Allerdings gelingt es dem konventionell aufgebauten Stahlfederfahrwerk nicht alle Unebenheiten in Gänze von den Insassen fernzuhalten. Innerorts beispielsweise folgt der MG Fahrbahnwellen merklich und beginnt leicht zu wippen. Auch auf der Autobahn spürt man immer eine leichte Unruhe im Fahrzeug; der Komfort bleibt dennoch ordentlich und steht längeren Etappen nicht wirklich entgegen. Kurvige und wellige Landstraßen gelingt es dem Fahrwerk ordentlich auszugleichen, überfordert oder gar unsicher wirkt das kompakte SUV

nie. Einzelhindernisse wie beispielsweise abgesenkte Kanaldeckel werden zumeist gut abgefedert. Wird der MGS5 aber mit tieferen Hindernissen wie Schlaglöchern konfrontiert, kommt er schnell an seine Grenzen und gibt die Unebenheit deutlich an die Insassen weiter. Beim Überfahren von Geschwindigkeitshügeln legen beide Achsen ein unterschiedliches Federungsverhalten an den Tag. Während die Vorderachse noch recht beflissen über die Schwelle rollt, erzeugt die Hinterachse einen deutlichen Ruck. Die Fahrt über Kopfsteinpflaster gelingt erfreulich positiv, da nur geringfügiges Zittern und keine härteren Schläge durchdringen.

3,3 Sitze

In der getesteten Ausstattungsvariante bietet der MG bereits serienmäßig einen elektrisch einstellbaren Fahrersitz (Höhe, Längsposition, Neigung der Rückenlehne). Zudem verfügt er über eine einfache manuelle Lordosenstütze, die mittels Hebel in ihrer Intensität verstellt wird. Der Komfort der Sitze mit Standardkonturen ist dank der angenehmen Polsterung gut, zudem bieten die Sitze einen angemessenen Seitenhalt. Die Fahrerumgebung lässt sich neben den höhenverstellbaren Kopfstützen nicht weiter an die Statur des Fahrers anpassen: Mittelarmlehne und Gurtaustritt sind fix. Positiv: die Mittelkonsole ist im Bereich der Knie leicht gepolstert. Auf der oberen Türbrüstung lassen sich die Arme auf Grund der ungünstigen Form nicht bequem ablegen. Die Sitze der zweiten Reihe sind ebenfalls ordentlich gepolstert und damit grundsätzlich

komfortabel. Allerdings fällt der Kniewinkel etwas spitz aus, was den Komfort vor allem für größere Menschen mindert. Die Armlehnen in den Türen sind erfreulich weich gepolstert, oben ist die Form unbequem. Die Sitzfläche des Mittelsitzes ist schmal, erhöht und hart, wodurch er sich nur als Notsitz auf kurzen Strecken anbietet.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich manuell nur in der Längsposition und seiner Neigung der Rückenlehne verstellen - eine Höhenverstellung ist nicht verbaut. Letztere ist in der unteren Mittelklasse zu erwarten und sollte dementsprechend selbstverständlich verbaut sein. Die fehlende Höhenverstellung entspricht der Kleinwagenklasse.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der Innenraum des MG ist gut gedämmt, was sich auch in der Messung widerspiegelt. Dort ergibt sich bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h ein Innengeräuschpegel von 65,7 dB(A). Das Motorgeräusch ist wie zu erwarten kaum wahrzunehmen, lediglich ein leises Surren der E-Maschine ist

zu hören. Deutlicher treten die Wind- und Fahrgeräusche in Erscheinung. Auf rauem Asphalt oder oberhalb der Autobahnrichtgeschwindigkeit nimmt das Geräuschniveau merklich zu.

2,5 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig zählt eine Ein-Zonen-Klimaautomatik mit drei einstellbaren Intensitätsstufen samt Umluftautomatik zum Ausstattungsumfang. In der Luxury-Variante sind zudem die Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer und auch das beheizte Lenkrad mit an Bord. Die vorderen Lüftungsdüsen lassen sich nicht unabhängig von der Richtung in der Intensität anpassen.

Der Fond wird mittels Luftauslässen am Ende der Mittelkonsole versorgt, zusätzliche Auslässe unter den Vordersitzen gibt es nicht. Die serienmäßig abgedunkelte Verglasung ab der B-Säule schützt die hinteren Insassen vor übermäßiger Sonneneinstrahlung. Praktisch: Der MG lässt sich via App vorklimatisieren.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Der permanenterregte Synchronmotor leistet bis zu 170 kW/ 231 PS und schickt ein maximales Drehmoment von 350 Nm an die Hinterräder. Damit ist der mit 1,7 t Leergewicht für ein Elektroauto nicht zu schwer geratene MGS5 mehr als ordentlich motorisiert und für sehr gute Fahrleistungen befähigt. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h

vergehen nur rund 0,8 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, rund 3,2 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h und in 4,3 s geht es von 80 auf 120 km/h. MG verspricht 6,3 s von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 190 km/h angegeben.

1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Das Ansprechverhalten des Antriebs ist auf Komfort ausgelegt, weshalb sich die Kraft anfänglich sanft aufbaut anstatt direkt das volle Drehmoment freizugeben - eine angenehme Abstimmung. Im weiteren Verlauf gibt der E-

Motor seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten allmählich nach. Der MG liefert hier eine gelungene Vorstellung ab, denn es ergeben sich keinerlei störende Vibrationen.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der MGS5 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. An die Bedienung über den Drehknopf auf der Mittelkonsole hat man sich schnell gewöhnt. Das Anfahren gelingt sensibel, das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt klappt schnell. Es gibt fünf verschiedene Rekuperationsstufen, die man über das Infotainment einstellen kann. Die höchste Stufe ermöglicht das sogenannte One-Pedal-Driving, bei dem das Fahrzeug bis in den Stillstand

rekuperiert und somit die Betätigung des Bremspedals in einigen Fällen überflüssig macht. Wippen hinter dem Lenkrad (z.B. für die Einstellung von Rekuperationsstufen) gibt es nicht, die Rekuperationsverstellung kann man aber auf eine der konfigurierbaren Tasten am Lenkrad legen. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Berganfahrhilfe sowie eine Autohold-Funktion. Letztere lässt sich nicht über eine separate Taste, aber über einen Shortcut im Menü ein- und ausschalten.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Der MGS5 legt eine weitgehend gute Fahrstabilität an den Tag - nur in einer Disziplin offenbart das chinesische SUV Verbesserungspotenzial. Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise in einem Schreckmoment auftreten kann, reagiert der MG gelassen, da sich der Aufbau weder zu stark in Bewegung setzt noch die Fahrtrichtung sich deutlich ändert. Für eine zumeist ruhige Fahrt sorgt der ordentliche Geradeauslauf. Muss der Fahrer eine zu schnell angefahrene Kurve mit einem Bremsimpuls korrigieren, reagiert der MG nicht so besonnen, wie man es sich wünscht. Das Manöver sorgt für eine deutliche Lastwechselreaktion, das Heck wird leicht und drängt. Zudem greift das ESP erst spät stabilisierend ein, sodass ein zeitiges Gegenlenken des Fahrers den MGS5 früher wieder auf Kurs bringt. Bei einem Sportwagen wäre dieses Fahrverhalten wünschenswert, ein kompaktes Alltags-SUV sollte sich hier konservativer Verhalten und dem Fahrer weniger Eingreifen abverlangen. Stimmig hingegen ist die Traktion: Das üppige Drehmoment wird auf trockenem

Asphalt gut in Vortrieb umgesetzt. Auf nasser Fahrbahn könnte die Traktionskontrolle allerdings schneller eingreifen. Im ADAC Ausweichtest wird der initiale Lenkbefehl weg vom ersten Hindernis recht direkt umgesetzt, das Zurücklenken in die Zielspur wird von Untersteuern begleitet ohne aber die markierenden Pylonen zu touchieren. Die Einfahrt in die Ausfahrgasse gelingt in neutralem Fahrzustand - hier wartet also keine Überraschung auf den Fahrer. Bei der Durchfahrt der Pylonengasse mit Fokus auf bestmögliche Präzision und Geschwindigkeit folgt das SUV der anvisierten Linie sogar recht präzise und quitiert den darauffolgenden Richtungswechsel mit fahrdynamisch aktivem Heck. Setzt man den Lenkimpuls in die Ausfahrgasse zu dynamisch an, kommt der erhöhte Aufbau in Bewegung und das Heck möchte mit Gegenlenken stabilisiert werden - bevor das ESP dies tut. Die resultierenden Durchfahrtsgeschwindigkeiten sind nicht nur gemessen am komfortablen Fahrzeugcharakter bemerkenswert hoch. Das

Elektro-SUV hat durchaus eine dynamische Note, auch wenn es sich subjektiv nicht unbedingt danach anfühlt.

2,8 Lenkung

Die Lenkung des MGS5 fühlt sich synthetisch sowie entkoppelt an und gibt dem Fahrer recht wenig Gespür für das, was an den Vorderrädern passiert. Die Bedienkräfte der Lenkung fallen im Normalmodus niedrig aus, was ein müheloses und softes Lenken ermöglicht, aber in der Konsequenz weiter an Lenkgefühl kostet. Mit 2,9 Umdrehungen vom rechten zum linken Lenkanschlag fällt die Lenkung eher indirekt aus, nichtsdestotrotz hält sich der Lenkaufwand beim Rangieren und Abbiegen in Grenzen. Die Zielgenauigkeit ist ordentlich: Der MG lässt sich auch in engen Verkehrssituationen noch passend platzieren und verlangt bei der Kurvenfahrt keine größeren Kurskorrekturen. Die Zentrierung der Lenkung ist nur mittelmäßig gut zu spüren. Innerorts kann man das etwas lose Gefühl um die Mittelstellung noch verzeihen, auf der Autobahn hingegen verliert der MG etwas an Souveränität beim Halten der Spur.

2,8 Bremse

Das Bremsgefühl fällt synthetisch aus und bietet keinen klar definierten Druckpunkt, das Ansprechverhalten ist in Ordnung. Die Rekuperationsverzögerung übernimmt je nach Einstellung moderate bis kräftigere Bremsungen, darüber hinaus gibt es einen adaptiven Rekuperationsmodus, der sich auch am vorausfahrenden Verkehr orientiert. Muss der MGS5 so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 35,7 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein ordentliches Ergebnis.

2,1 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der MG hat in der Variante Luxury serienmäßig alle für das Modell verfügbaren aktiven Sicherheitssysteme an Bord - der Umfang entspricht den Erwartungen an die untere Mittelklasse. Er warnt vor drohenden Kollisionen, Objekten im toten Winkel und vor rückwärtig nahenden Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Türen. Er leitet sowohl in niedrigen als auch hohen Geschwindigkeitsbereichen eine Notbremsung ein. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandsregeltempomat (ACC) bei, der den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug automatisch hält. Weiter gibt es einen automatischen Limiter, welcher die zulässige Fahrgeschwindigkeit entsprechend der erkannten Verkehrszeichen begrenzt. Die Spurfunktionen des MGS5 reichen vom gesetzlich vorgeschriebenen Spur-

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

verlassenswarner über den Spurhalteassistenten, der beim Verlassen der Fahrspur zurücklenkt, bis hin zum Spurführungsassistenten, der zeitweise die Fahrzeugführung übernehmen kann. Zudem warnt der Chinese bei Spurwechsel vor Hindernissen in der Zielspur (Spurwechselsassistent) und vor kreuzendem Querverkehr am Heck. Wird beispielsweise beim Rückwärtsausparken Querverkehr erkannt, leitet der MG eine Notbremsung ein. Positiv hervorzuheben ist die Funktion "MG Pilot Custom": Sie erlaubt es eine ganze Reihe an Fahrassistenteneinstellungen mit nur wenigen Klicks gesammelt anzupassen. So lassen sich oftmals ablenkende

Warntöne für verschiedene Assistenten unkompliziert ausschalten - sofern man sich von diesen gestört fühlt. Im Falle einer Notbremsung wird der nachkommende Verkehr über schnell blinkende Bremsleuchten informiert. Einen Vorteil im Alltag bietet das direkte Reifendruckkontrollsystem. Es leitet die Reifendrucke nicht indirekt über die Raddrehzahl ab, sondern misst die Reifendrucke direkt an allen vier Rädern und zeigt diese im Zentraldisplay an. Ein Druckverlust kann so schneller erkannt und dem betroffenen Rad zugeordnet werden.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der MGS5 im Bereich der passiven Sicherheit 90 Prozent der erreichbaren Punkte (Test 05/2025) - ein gutes Ergebnis. Das SUV ist mit Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Zusätzlichen Schutz bietet ein Airbag zwischen den beiden vorderen Insassen (Center-Airbag). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Körpergröße guten Schutz. Hinten lassen sich die äußeren Kopfstützen lediglich für 1,75 m große Insassen weit genug ausziehen; die mittlere Kopfstütze schützt in etwa

gleich gut. Bei einem Unfall wird über die eingebaute SIM-Karte automatisch ein Notruf abgesetzt und wenn möglich eine Sprechverbindung aufgebaut (E-Call).

⊖ Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unterhalb des Kofferraumbodens und sind bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen. Zudem ist ein Kofferraum-Trennnetz, welches die Insassen im Notfall vor herumfliegendem Ladegut schützen kann, nicht erhältlich.

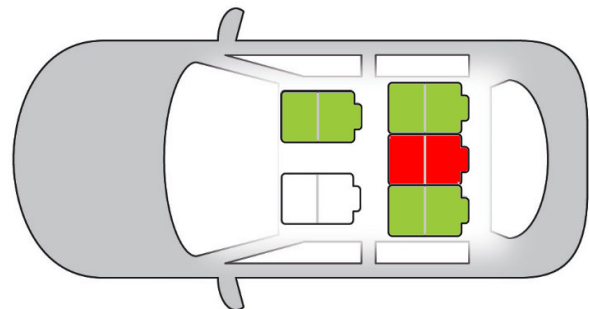
3,1 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit wird von Euro NCAP mit 89 Prozent als gut bewertet (Test 05/2025). Mit dem Gurt lassen sich Kindersitze auf dem Beifahrersitz problemlos befestigten, eine Isofix-Halterung steht auch gegen Aufpreis nicht zur Verfügung. Auf den beiden äußeren Rücksitzen gibt es Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe. Die Befestigung mittels Gurt klappt mit den vom ADAC getesteten Kindersitzmodellen nur eingeschränkt, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen - hier ist teilweise ein erhöhter Kraftaufwand erforderlich. Auf dem hinteren Mittelsitz sind laut Hersteller keine Kindersitze erlaubt.

⊖ Die Kindersicherung der Fondtüren ist zu einfach bedienbar: Sie ist nur als einfacher Schieberegler ausgeführt, der "kinderleicht" betätigt werden kann. Die Schließkräfte der Fenster auf der Beifahrerseite und im Fond fallen zu hoch aus und bieten damit keinen zuverlässigen Einklemmschutz.

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)

2,2 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgängerschutz wird im Crashtest nach Euro NCAP-Norm mit 82 Prozent der erreichbaren Punkte bewertet - ein gutes Ergebnis. Das Verletzungspotenzial an der Front ist weitgehend gut entschärft. Im Bereich seitlich der Scheinwerfer und um die A-Säulen besteht nur ein geringer

Schutz, da die Bauteile hier unnachgiebig sind. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig verbaut. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

1,1 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des ADAC Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 17,4 kWh pro 100 km ermittelt. Für ein Elektroauto der unteren Mittelklasse ist das ein guter Wert, wenngleich er unter optimalen Bedingungen ermittelt wurde. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei dreiphasiger Ladung mit 11 kW (32 A). Um die netto 62,1 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 72,7 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde,

ergibt sich für den MGS5 eine Reichweite von 415 km. Bewegt man den MG hauptsächlich innerorts, lassen sich Reichweiten von über 500 km erzielen. Bei gemäßigter Autobahnfahrt tendiert die Reichweite in Richtung 350 km. Aus den 17,4 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 87 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 54 der maximal möglichen 60 Punkte.

1,5 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. Mit einem Stromverbrauch von 17,4 kWh/100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 71 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der MGS5 im Kapitel Schadstoffe 45 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. In der Summe steht der Chinese sehr gut da und erzielt 99 Punkte - das ergibt im Ecotest die vollen fünf Sterne.

3,3 AUTOKOSTEN

3,3 Monatliche Gesamtkosten

Der MGS5 Long Range startet zu einem Preis von 43.640 Euro. In der Basisvariante "Comfort" fehlen dann allerdings nützliche Features wie beispielsweise die Laderoutenplanung, die effizienzsteigernde Wärmepumpe und der Regensensor. Wer also mehr von seinem kompakten Elektro-SUV erwartet, greift zur gut ausgestatteten Luxury-Variante ab 44.990 Euro. Die Aufpreisliste ist kurz: Zusammen mit der Metallic-Lackierung in grau kommt der Testwagen auf einen Preis von 45.640 Euro, ein attraktives Angebot. Die Unterhaltskosten fallen moderat aus. Die Kfz-Steuer ist derzeit in Deutschland für Elektroautos ausgesetzt, grundsätzlich beträgt sie 62 Euro im Jahr. Die Versicherungseinstufung fällt bei der Vollkasko mit Klasse 27 hoch aus, Haftpflicht und Teilkasko liegen bei 20 bzw. 22. Für die

Wartung sollten die Ausgaben überschaubar ausfallen, denn es gibt deutlich weniger mechanische Teile als bei einem Verbrenner und keine Ölwechsel. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist der Wertverlust. Dieser lässt sich mangels ausreichender Erfahrungswerte nur bedingt berechnen, maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. MG gibt auf das gesamte Fahrzeug eine allgemeine Garantie von üppigen sieben Jahren bzw. 150.000 km. Für den Hochvoltspeicher tritt der Garantiefall allerdings erst ein, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von rund 415 km muss man daher einen Abfall des Bewegungsradius auf rund 290 km akzeptieren - günstige Wetterbedingungen vorausgesetzt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	MGS5 EV Standard Range Comfort	MGS5 EV Long Range Comfort
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	170 (231)
Max. Drehmoment [Nm]	250	350
0-100 km/h [s]	8,0	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	16,6 kWh E	15,5 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/27/22	20/27/22
Steuer pro Jahr [Euro]	0	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	862	921
Preis [Euro]	37.990	42.990

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter

HKB = Hochdachkombi

TR = Transporter

BU = Bus

SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi

GR = Van

GE = Geländewagen

PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

FG = Flüssiggas

G = Erdgas

E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	10,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,6
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	233/480/817
• Dachlast/Anhängelast [kg]	43/431
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,28
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN	
Permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	170 kW/231 PS
Maximales Drehmoment	350 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,0 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.476/1.849/1.633 mm
Leergewicht/Zuladung	1.800/370 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	453/1.441 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	30/75 kg
Batteriekapazität (netto)	62,1 kWh
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/7 Jahre oder 150.000 km
Produktion	China, Ningde

ADAC MESSWERTE	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 102V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T 005 Enliten
Wendekreis links/rechts	10,9 m
Ecotest-Verbrauch	17,4
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 87 g/km)
Reichweite	415 km
Innengeräusch 130 km/h	65,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.730/440 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	405/835/1.420 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	125 Euro	Werkstattkosten	40 Euro
Fixkosten	217 Euro	Wertverlust	551 Euro
Monatliche Gesamtkosten	932 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/27/22		
Basispreis MGSS EV Long Range Luxury	44.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 01.04.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	45.640 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.594 km
Auffälligkeiten/Mängel	Laderoutenplanung funktioniert nicht

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. ¹ 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (Statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/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
Spurwechselassistent	Serie

INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (1-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung	1.263 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL	
AUTOTEST (ohne Autokosten)	2,0
AUTOKOSTEN	3,3

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

Stand: Oktober 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	170 kW(231 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	84 kW
maximales Drehmoment	350 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	17,4 /418 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	64 kWh/62,1 kWh
komplette Vollandung mit Ladeverlusten	72,7 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	7 Jahre, 150.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	5/Menü

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	14 % SoC
2. Warnung	9 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja (AC)
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel, Menü

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

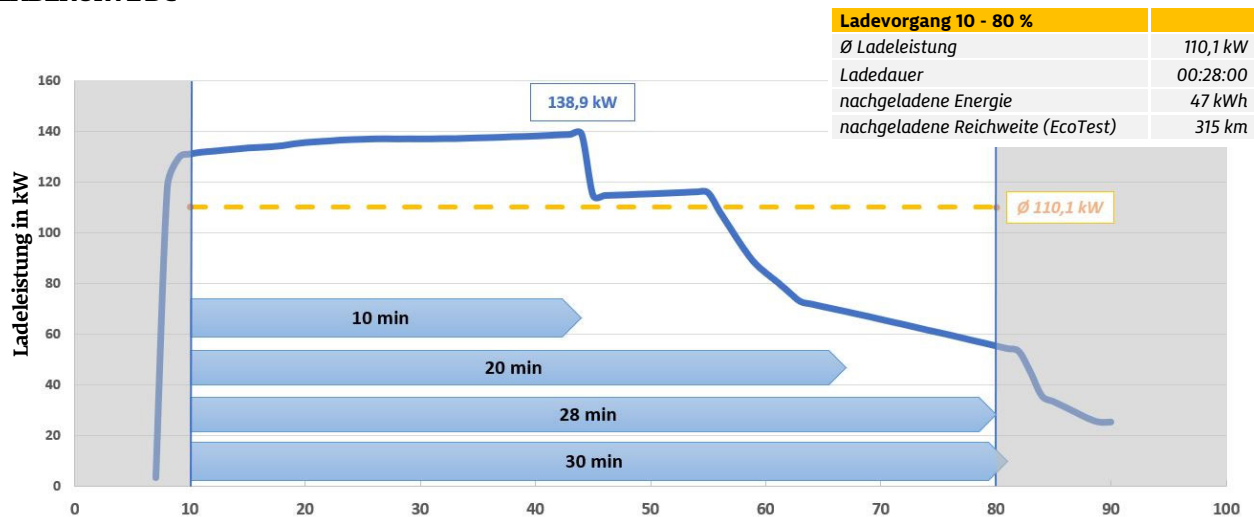
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED-Quadranten Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	56 - 31,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	56 - 10 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-			
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	17,5 - 6,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 139 kW	28 min*

LADEKURVE DC

*10 bis 80 %



NACHGELADENE REICHWEITE

Ladestand Batterie in Prozent

Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	22,2 kWh	150 km	44%
20 min	37,7 kWh	254 km	67%
30 min	47,5 kWh	320 km	81%



ADAC-Messungskursiv