

-  Elektro-Motor
-  31.490 €
-  118 kW/160 PS
-  324 km
-  18,9 kWh pro 100 km



MG MG4 EV Urban (54 kWh) Premium

Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse

Der MG MG4 Urban steht auf der neuen E3-Plattform des chinesischen Herstellers und ist damit kein Ableger des "normalen" MG4, sondern ein komplett eigenständiges Fahrzeug. Zum ADAC Autotest tritt der Stromer in der Top-Version an, mit der großen 53,8-kWh-LFP-Batterie im Unterboden. Gut 31.000 Euro verlangen die chinesischen Briten für das Fahrzeug – aufpreispflichtige Extras gibt es hier keine mehr. Unterm Strich leistet sich der MG im Test keine ernsthaften Schwächen, wie auch das (noch) gute Gesamtergebnis zeigt. Platz hat der Stromer insbesondere vorne zu Genüge und die wichtigsten Annehmlichkeiten sind ohnehin mit an Bord. Auf der Straße macht der MG eine gute Figur, überzeugt mit seinen Fahr- und Bremsleistungen und einem Verbrauch von 18,9 kWh/100 km bei der ADAC Verbrauchsmessung. Das Fahrwerk ist etwas straff, bietet aber dennoch genügend Langstreckenkomfort. Der Namenszusatz "Urban" relativiert die überschaubare Reichweite von lediglich 324 km. Weitaus weniger praxistauglich ist die sehr geringe Anhängelast und Stützlast. Zudem kann das Navigationssystem mit seiner derzeit nicht funktionierenden Laderoutenplanung nicht überzeugen.

- ✓ **V2L-Funktionalität, gutes Platzangebot vorn, kurzer Bremsweg, attraktiver Preis**
- ✗ **geringe Anhängelast und Stützlast, Laderoutenplanung funktioniert nicht, kein wirksamer Fenstereinklemmschutz**

ADAC Urteil

- 2,5 Autotest
- 2,1 Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 2,8 Familie
- 3,9 Stadtverkehr
- 2,6 Senioren
- 2,9 Langstrecke
- 2,9 Transport
- 2,5 Fahrspaß
- 2,3 Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. BYD Dolphin, Leapmotor B05, Nissan Leaf, VW ID.3 Neo



Alle Infos und Bilder
auch digital auf
adac.de

Inhaltsverzeichnis

3,0 Karosserie	03	2,3 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	05	2,5 Sicherheit	10
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	10
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	10
		Sicherheit ungeschützte Personen	11
2,8 Innenraum	05		
Bedienung	05	2,2 Umwelt	11
Multimedia	07	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	11
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	08	2,1 Autokosten	11
		Monatliche Gesamtkosten	11
2,9 Komfort	08	Motorvarianten	12
Federung	08	Eigenschaften des Elektroantriebs	13
Sitze	08	Fahrzeugdaten	14
Innengeräusch	08	Bilder	15
Klimatisierung	08		
1,4 Antrieb	09		
Fahrleistungen	09		
Laufkultur	09		
Getriebe	09		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

3,0 Karosserie

2,9 Verarbeitung

Die Verarbeitungsqualität des MG4 Urban liegt insgesamt auf einem ordentlichen Niveau. Sämtliche Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und die Karosserieteile sind flächig eingepasst. Lediglich die Heckklappe sitzt nicht ganz bündig in der Karosserie. Die Türrahmen sind aus mehreren Teilen zusammengefügt und unverkleidet – beides senkt die Produktionskosten. Positiv: Die Türverkleidungen sitzen sehr straff in der Tür, wodurch Klappergeräusche beim Zuwerfen der Türen für den MG ein Fremdwort sind.

Der Unterboden ist aerodynamisch günstig vollständig verkleidet und macht insgesamt einen soliden Eindruck. Sichtbares Blech hat reichlich Unterbodenschutz erhalten, was einem langen Fahrzeugleben zuträglich ist. Unschön: Blickt man vorn links in den Radkasten, lassen sich organene HV-Kabel erkennen. Hier ist eine sorgfältigere Kapselung wünschenswert.

Bis auf die bei beherzter Berührung ordentlich knarrende Armaturentafel und weitere Verkleidungsteile liegt die Verarbeitung im Innenraum auf einem guten Niveau. Kunststoffgrate lassen sich hier und da erfüllen, trüben den Eindruck aber unwesentlich.

Rein optisch macht das Cockpit ob der zahlreichen Chrom-Applikationen viel her. Bei den im Interieur verwendeten Materialien haben die chinesischen Briten aber den Rotstift angesetzt und primär harten Kunststoff verbaut. Das Armaturenbrett hat immerhin einen gepolsterten Kunstlederstreifen samt schönen Ziernähten erhalten, ist sonst aber vollständig hart. Ähnlich ist es bei den harten Türtafeln, welche zumindest weiche Armauflagen und vorn immerhin einen zusätzlichen Kunstlederstreifen aufweisen. Bereiche außerhalb des primären Sichtfeldes sind oft preisbewusst gestaltet. Hierzu zählen beispielsweise der einfach gehaltene Dachhimmel und die Sitzbezüge im Fond, die teilweise mit Klettverschluss befestigt sind. Der Kofferraum wiederum ist großzügig mit Stoff ausgekleidet.

✗ Die Frontklappe wird mit einem Haltestab offengehalten. Gasdruckfedern wären hier die nutzerfreundlichere Lösung.

3,8 Alltagstauglichkeit

Die netto 52,8 kWh große LFP-Batterie kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) oder Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ-2-Stecker ist serienmäßig dabei. Das Laden über die Haushaltssteckdose dauert bei 10 A (2,3 kW) etwa 26,5 Stunden und ist daher wenig sinnvoll, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher ausfallen als beim Laden mit 11 kW. An einer geeigneten Wallbox dauert eine Vollladung 5,5 Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS. Zwar erreicht der MG4 Urban nur maximal 87 kW Ladeleistung, allerdings hält er diese konstant bis knapp 60 Prozent SoC. Daraus resul-

tiert eine durchschnittliche Ladeleistung von über 80 kW und eine Ladedauer von 29 min, um unter idealen Bedingungen von 10 auf 80 Prozent SoC zu laden – ein ordentliches Ergebnis. Eine Batteriekonditionierung hat der MG mit an Bord, welche bei niedrigen Temperaturen die Ladezeiten verkürzen kann. Sie lässt sich aktivieren, wenn man eine Ladesäule ansteuert.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis der ADAC Verbrauchsmessung eine Reichweite von 324 km – ein ordentliches Ergebnis, insbesondere mit Blick auf den Namenszusatz "Urban". Bei Innerorts-Fahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts sind auch Reichweiten von über 400 km möglich. Bei frühherbstlichen Temperaturen oder auf der Autobahn schrumpft die Reichweite hingegen merklich.

Nicht so "Urban" sind die äußeren Abmaße des MG: knapp 4,4 m Länge und eine beachtliche Breite von 2,14 m (inklusive Außenspiegel). Der Wendekreis von 11,1 m geht in Ordnung. Die maximale Zuladung des Testwagens beträgt 460 kg, das reicht problemlos für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf die serienmäßig verbaute Dachreling dürfen 75 kg.

✓ Der Stromer unterstützt die Vehicle-to-Load-Funktion (V2L). Über einen entsprechenden Adapter können externe Elektrogeräte mit einer Leistung von bis zu 3,3 kW betrieben werden. Zudem lässt sich im Infotainment der aktuelle SoH der Batterie ablesen.

✗ Die zulässige Anhängelast liegt bei lediglich 500 kg, das ist wenig praxistauglich. Ebenfalls zu gering fällt die Stützlast von nur 45 kg auf der Anhängerkupplung aus. Hinter der Ladeklappe verbergen sich zwei zusätzliche Kappen, die umständlich vom Ladeanschluss gezogen werden müssen. Hier wäre eine Klappe über den DC-Polen die besser handhabbare Lösung. Nur dem Premium-Modell vorbehalten ist die in das Navigationssystem integrierte Laderoutenplanung. Diese quitierte allerdings für den kompletten Test-Zeitraum den Dienst und forderte uns stets dazu auf, unsere Ladebedürfnisse selbst zu verwalten. Im Falle einer Reifenpanne steht lediglich ein Reifenpannenset zur Verfügung. Weder Reifen mit Notlaufeigenschaften noch ein Ersatzrad werden angeboten.

3,4 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden ist befriedigend. Wegen der weit nach unten gezogenen Fronthaube ist ihre Vorderkante nicht sichtbar. Dafür fällt die Sicht auf niedrige Hindernisse vor dem Stromer gut aus. Das Heck ist zwar kurz und steil gehalten, allerdings erschwert das recht hoch montierte Heckfenster die Sicht nach hinten. Daher lassen sich niedrige Hindernisse hinter dem MG schlecht erkennen. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist hingegen gut. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist serienmäßig mit an Bord und erleichtert das Rangieren deutlich. Allerdings verfügt der Stromer nur hinten über Einparksensoren – da kann das Warten auf den Ton beim engen Manövrieren nach vorne fatale Folgen haben. Zudem

wäre eine Waschdüse oder ein Schutz für die hintere Kamera wünschenswert.

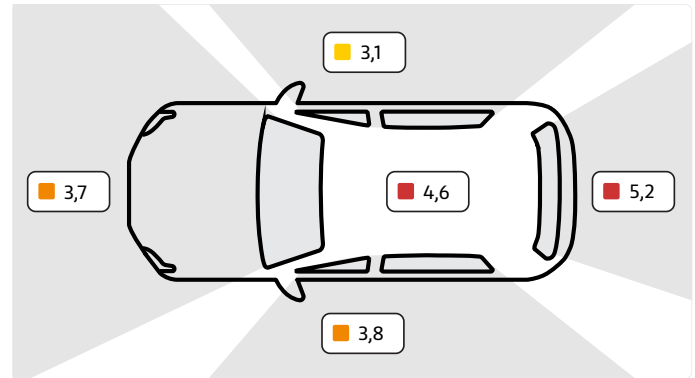
Serienmäßig sind beim MG4 Urban Voll-LED-Scheinwerfer verbaut. Die Ausleuchtung geht insgesamt in Ordnung. Nur die seitlichen Reflektionen irritieren etwas beim Durchfahren von Unterführungen o. Ä. Erweiterte Lichtfunktionen wie Kurven- oder Abbiegelicht sind generell nicht zu haben. Dafür ist der statische Fernlichtassistent Serie. Dieser kann aber aufgrund seines teils nicht nachvollziehbaren Auf- und Abblendens nicht überzeugen.



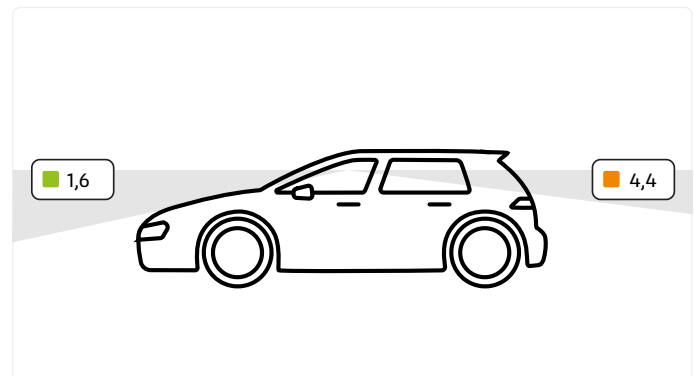
Die sehr breiten Dachsäulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

✓ Auch tagsüber sind die Rückleuchten eingeschaltet, was die Sichtbarkeit verbessert.

✗ Die ADAC Rundumsichtmessung stellt dem MG4 Urban ein schlechtes Zeugnis aus. Ursächlich hierfür sind maßgeblich die breiten C-Säulen sowie die nicht vollständig versenkbaren hinteren Kopfstützen. Über automatisch abblendende Spiegel verfügt der MG generell nicht, nur der Innenspiegel lässt sich manuell abblenden. Asphärische Bereiche in den Außenspiegeln, die zur Reduzierung toter Winkel beitragen, hat der Stromer ebenfalls nicht. Zudem vermissen wir eine Scheinwerferreinigungsanlage, welche nicht nur die eigene Sicht verbessern würde, sondern auch Blendung des Gegenverkehrs reduzieren kann. Für Blendung des Fahrers hingegen sorgt bei Sonnenlicht von hinten rechts die Chromleiste im Armaturenbrett. Eine automatische Leuchtweitenregulierung hat der MG zwar nicht, dafür gibt es aber ein gut erreichbares Rädchen links unten im Armaturenbrett.



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,3 Ein-/Ausstieg

✓ Mit 49 cm über der Straße (gemessen in der untersten Sitzposition) liegt die Sitzposition angenehm hoch und ermöglicht damit einen komfortablen Einstieg. Die Schweller sind weder zu hoch noch zu breit und stellen keine besondere Hürde dar. Generell fällt der Zustieg in die erste Reihe recht großzügig aus. Nur die schräge A-Säule und das etwas in den Einstieg ragende Armaturenbrett fallen geringfügig negativ auf.

Der Einstieg in die zweite Sitzreihe gelingt noch komfortabler, insbesondere weil die Türen sehr weit öffnen. Auf Grund der Fahrzeugarchitektur stört in der zweiten Sitzreihe kein Mittel-tunnel. Darüber hinaus beleuchten die Hauptscheinwerfer das Vorfeld beim Einsteigen.

Förderlich für den Ausstieg: Auf allen äußeren Sitzplätzen, abgesehen vom Fahrersitz, gibt es praktische Haltegriffe.

Der MG ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Die Zentralverriegelung lässt sich klassisch über Tasten an der Funkfernbedienung oder über Taster an den vorderen Türgriffen betätigen. Ein Öffnen und Schließen mittels Annäherung und Entfernung vom Fahrzeug ist nicht möglich.

✗ 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 Türrasten halten hinten nur in zwei Positionen. In der

ersten reicht der Öffnungswinkel nicht, um am Radlauf vorbeizukommen. Daher braucht es schon die zweite Position – hier kann es in Parklücken eng werden. Sowohl vorne als auch hinten dürften die Haltekräfte zudem etwas strammer ausfallen.

2,7 Kofferraum-Volumen

Das Ladevolumen des MG4 Urban fällt für seine Fahrzeugklasse ordentlich aus. Der Kofferraum fasst unterhalb der Kofferraumabdeckung und bei Ladeboden in der unteren Position 360 l. Befestigt man den variablen Ladeboden in der oberen Position, lassen sich damit 100 l abtrennen. Unterhalb des Ladebodens in unterer Position ist Platz für weitere 75 l. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst das Gepäckabteil bis zu 430 l. Alternativ können bis zu sieben handelsübliche Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich 785 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.330 l Stauvolumen verfügbar.



Mit 360 l fällt das Kofferraumvolumen des MG4 Urban ordentlich aus.

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen und schließen, allerdings schwingt sie nicht selbsttätig auf. Mit 77 cm liegt die Ladekante recht hoch über der Fahrbahn. In der oberen Position des Ladebodens stellt die Bordwand mit 6 cm keine allzu große Hürde dar. Liegt der Ladeboden in der unteren Position, ist die Bordwand rund 22 cm hoch und erschwert dann das Ausladen erheblich. Ab einer Körpergröße von knapp 1,90 m sollte man beim Beladen auf seinen Kopf achten, um sich nicht am abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen – immerhin ist es mit Kunststoff ummantelt.

2,8 Innenraum

3,2 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 unange-

✓ Das Format des Kofferraums lässt sich gut nutzen und die durch die Heckklappe freigegebene Karosserieöffnung fällt großzügig aus. Die Hutablage lässt sich bei Bedarf platzsparend unter dem Ladeboden unterbringen. Ist der Ladeboden oben, ergibt sich bei umgeklappter Rücksitzbank eine fast ebene Ladefläche, die nur leicht ansteigt.

✗ Das Ladeabteil wird nicht beleuchtet und eine praktische 12-V-Steckdose ist ebenfalls nicht vorhanden.



Die Ladekante liegt recht hoch und erschwert damit das Be- und Entladen.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt klappbar. Das Umklappen geschieht mittels gut erreichbarer Zuglaschen von der zweiten Sitzreihe aus. Beim Zurückklappen sollte man auf die Gurte achten, denn sie haben keine Halterung und können eingeklemmt werden. Im Kofferraum gibt es pro Seite eine kleine Aussparung für Utensilien. Kleine Helfer wie beispielsweise einen Taschenhaken gibt es nicht. Ebenso gibt es keine Möglichkeit, ein Gepäcknetz am Kofferraumboden zu befestigen oder längere Gegenstände durchzuladen. Darüber hinaus verzichtet MG auf einen Frunk (Stauraum unter der Frontklappe). Dort wäre das Ladekabel auch bei beladenem oder blockiertem Kofferraum stets gut zu erreichen.

nehme Beinhaltung auf. Der unbeleuchtete Gangwahlhebel hinter dem Lenkrad ist gut erreichbar und lässt sich deshalb einwandfrei bedienen. Sobald man sich ins Auto setzt und das Bremspedal betätigt, wird die Fahrbereitschaft hergestellt. Gewöhnungsbedürftig ist das Abstellen der Fahrbereitschaft über das Menü – hier wäre ein Knopf die bessere Lösung.

Das Kombiinstrument ist als 7-Zoll-Display ausgeführt und stellt die Geschwindigkeit ausschließlich als Zahl dar – eine analoge Ansicht gibt es nicht. Die Darstellung ist übersichtlich und alle im Alltag nötigen Informationen werden dargestellt, allerdings fehlt es dem Display bei starker Sonneneinstrahlung etwas an Kontrast.

Der 12,8-Zoll-Touchscreen des Infotainmentsystems ist passend dimensioniert, hoch angeordnet und damit gut erreichbar – die Ablesbarkeit bei Gegenlicht fällt aber nur ausreichend aus. Das Betriebssystem fährt recht langsam hoch und die Software reagiert öfter träge, was den Umgang etwas verzögert. Zudem fallen hin und wieder holprige Sätze oder recht sperrige Abkürzungen und Bezeichnungen auf, wie z. B. die "automatische Lenkaktivierung", die das Aktivieren der 360-Grad-Kamera bei niedrigem Tempo und betätigtem Blinker meint. Üblicherweise erschließen sich einem die Funktionen recht schnell, auch dank zahlreicher Erklärtexte und Grafiken. Insgesamt ist das Bediensystem recht übersichtlich gestaltet. Am unteren Bildschirmrand dauerhaft angezeigte Schnellwahltasten für Hauptfunktionen (Home, Navigation, Medien, Einstellungen, Telefon, 360-Grad-Kamera) und die übersichtliche Start-Ansicht erleichtern den Alltag und geben 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 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. Weitere Individualisierungsmöglichkeiten gibt es nicht. Bei der ersten Begegnung verwirrend: Klickt man in die Mitte des Lautstärke-reglers, aktiviert dies nicht die Mute-Funktion, sondern führt einen zurück auf den Homescreen.

Die Innenraumbeleuchtung fällt überschaubar aus: Vorne und hinten gibt es jeweils nur eine zentrale Leuchte und der Beifahrer-Schmickspiegel muss ohne Licht auskommen.

Zumindest gut gedacht ist der MG-Pilot, welcher sich über das Swipe-Down-Menü schnell aktivieren lässt. Allerdings muss hierzu das Fahrzeug in P sein; deaktivieren lässt er sich nur über einen Neustart des Fahrzeugs. Über den MG-Pilot lassen sich favorisierte Einstellungen der Assistenzsysteme rasch aufrufen, andernfalls müssen die akustische Tempowarnung oder der Spurhalteassistent bei Bedarf müßig in den Tiefen des Menüs deaktiviert werden.

Die Sprachsteuerung versteht erstaunlich viel, hat allerdings insbesondere beim Starten einer Routenführung deutliche Probleme mit der Umsetzung der verstandenen Befehle und kann daher nur begrenzt im Alltag unterstützen.

✓ 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. Allerdings: Für Detail Einstellungen (bspw. Aktivierung des Automatik-Modus) muss man auf den Home-Screen.

✗ Nach jedem Fahrzeugstart wünscht einem der MG halblaut einen schönen Tag oder fordert einen auf, sein Leben zu leben. Das mag anfangs recht amüsant sein – zeitnah nervt es dann aber nur noch. Das physisch gut erreichbare Rädchen für die manuelle Leuchtweitenregulierung ist unbeleuchtet und damit nachts schwer zu finden. Der MG4 Urban hat tatsächlich keinen Regensensor verbaut. Per Drehschalter am unbeleuchteten Blinkerhebel werden die einzelnen Stufen des Wischers aktiviert, die Einstellungen für die Intervallschaltung erfolgen mühsam in den Tiefen des Menüs. Zudem ist selbst tagsüber die Bedienung des Heckwischers am Blinkerhebel irritierend und bedarf weitaus mehr Aufmerksamkeit, als nötig. Eine Bordsteinautomatik können die elektrischen Spiegel nicht umsetzen und der Bordcomputer dürfte hinsichtlich der Informationsfülle üppiger ausfallen. 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 und iSMART-App samt Login vorausgesetzt.



Ein Großteil der Funktionen wird über das zentrale Touch-Display gesteuert. Insgesamt ist das Bedienkonzept recht übersichtlich gestaltet und geht nach etwas Übung flott von der Hand. Erfreulich ist die teilweise separierte Klimabedieneinheit.

2,4 Multimedia

Der MG ist serienmäßig mit einem Online-Navigationssystem samt Verkehrsinformationen in Echtzeit ausgestattet. Im Alltag erweckt das System allerdings nicht den Eindruck, dass es aktuelle Gegebenheiten in der Routenführung berücksichtigt.

✓ Ein Radio (mit DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) sind beim MG mit an Bord. Smartphones lassen sich über drei USB-C-Ladeanschlüsse (2x vorne, 1x im Fond) mit Strom versorgen. Zudem gibt es serienmäßig (nur Premium) eine auf der Mittelkonsole gut erreichbare induktive Ladeablage für das Smartphone mit 15 W Leistung. 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 iSMART-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.

✗ 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 quittierte das Infotain-

mentsystem 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 Premium-Variante – auf dem Papier – über die Laderoutenplanung.

1,9 Raumangebot vorn

✓ Der MG bietet auch großgewachsenen Fahrern ausreichend Platz. So reicht die Beinfreiheit für Personen bis zu einer Größe von knapp zwei Metern, 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 geschmälert. Ein Glasdach, das mehr Helligkeit in den Innenraum lässt, gibt es nicht. Dafür ist der Himmel aber hell ausgeführt. Eine Ambientebeleuchtung im Armaturenbrett ist vorhanden. Sie ist in ihrer Helligkeit und Farben einstellbar.

2,8 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 deutlich über zwei Metern Körpergröße reichen, sofern der Vordersitz passend für eine 1,85 m große Person eingestellt ist. Der limitierende Faktor ist hier die Kopffreiheit: Personen ab 1,9 m Größe gehen mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Insgesamt sitzt man im Fond recht weit hinten

und hat seinen Kopf neben der C-Säule. Wegen der nach hinten ansteigenden Seitenlinie werden die Seitenfenster zudem immer schmaler, sodass ein düsterer Eindruck entsteht. Leider setzt sich die Ambientebeleuchtung im Fond nicht fort. Die Innenraumbreite reicht für zwei Erwachsene nebeneinander locker aus, für drei Leute wird es eng.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

2,9 Komfort

3,0 Federung

Die Vorderräder des MG4 Urban werden von einer McPherson-Achse samt Stabilisator geführt. Hinten kommt eine einfache Verbundlenker-Konstruktion zum Einsatz. Das Fahrwerk ist komplett passiv ausgeführt, elektronische Einstellmöglichkeiten sind wie üblich in der Klasse nicht vorhanden.

Insgesamt federt der MG etwas steifbeinig und reagiert recht empfindlich auf Kanten. Zudem neigt die Karosserie zu Unruhe bei schlechter Fahrbahnqualität. Langstreckentauglich ist der Stomer dennoch und federt bei höherem Tempo auf der Autobahn recht ordentlich. Einzelne Hindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel werden allerdings deutlich an die Insassen weitergeleitet, wie auch Vibrationen bei der Überfahrt von Kopfsteinpflaster.

3,2 Sitze

Einzig dem Premium vorbehalten sind der sechsfach elektrisch einstellbare Fahrersitz (Höhe, Lehnenneigung und Längsposition). Für den Beifahrer gibt es nur die manuell vierfach einstellbare Variante und entsprechend keine Höheneinstellung. Die Konturen der Sitzlehnen und -flächen vorn sind gut gelungen und taugen problemlos für längere Reisen. Der Seitenhalt geht in Ordnung. Detaileinstellungen zur Anpassung der Sitzposition sind nicht vorhanden: Eine Gurthöhenverstellung gibt es nicht und die Mittelarmlehne ist starr positioniert – immerhin passt sie in ihrer Höhe und Länge gut zur Armauflage in der Tür. Die Kopfstützen sind starr mit der Sitzlehne verbunden, geben aber hinsichtlich ihrer Lage keinen Grund zur Beanstandung.

4,0 Innenraum-Variabilität

Um die Innenraum-Variabilität ist es mäßig bestellt. Die Rücksitzbank ist starr ausgeführt – wie in der Klasse üblich. Vorne wie hinten nehmen die Türfächer locker 1-l-Flaschen auf. Abgesehen davon dürften die Türfächer allerdings etwas größer ausfallen. Vorne in der Mittelkonsole befinden sich eine offene Ablage sowie zwei gut platzierte und nutzbare Becherhalter. Unter der Mittelarmlehne gibt es ein geschlossenes Ablagefach und unterhalb der Mittelkonsole befindet sich eine weitere offene Ablage. Ein praktisches Brillenfach, Kartenhalter in der Sonnenblende und Ablagefach links neben dem Lenkrad für Kleinkram vermissen wir hingegen.

Das Handschuhfach ist recht klein, unbeleuchtet und weder klimatisierbar noch abschließbar.

✗ Im Fond gibt es keine Lehnentaschen an den Vordersitzen sowie Becherhalter. Immerhin sind Jackenhalter vorhanden und eine kleine offene Ablage in der Mittelkonsole.

Die Rücksitzbank ist angenehm konturiert und positioniert. Der etwas unbequeme Kniewinkel lässt sich dank der großzügigen Beinfreiheit einfach ausgleichen. Die Kopfstützen lassen sich immerhin in der Höhe justieren. Der mittlere Sitz ist passabel geformt, aber spätestens wegen des schmalen Schnitts bei weitem nicht für die Langstrecke geeignet.

✗ Eine einstellbare Lordosenstütze oder einstellbare Sitzkissenneigung sind generell nicht verfügbar. Vorne und hinten lassen sich die Arme wegen der harten Türverkleidungen nicht bequem ablegen. Hinten gibt es zudem keine Mittelarmlehne.

2,7 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im MG4 Urban geht insgesamt in Ordnung. Spätestens jedoch ab Landstraßentempo dominieren Windgeräusche das akustische Ambiente, insbesondere aus dem Bereich der A-Säulen und der Frontscheibe. Die Radschalen sind aus Kunststoff und nicht beflockt, sodass Steinchen gut hörbar klimpern. Abrollgeräusche sind ebenso recht präsent. Vom Antrieb hingegen bekommt man wenig mit, wobei er stets im Hintergrund hörbar ist – unter Last mehr, aber nicht störend. Der gemessene Innengeräuschpegel bei Tempo 130 km/h geht mit 67,2 dB(A) in Ordnung.

2,6 Klimatisierung

Serienmäßig zählt eine Ein-Zonen-Klimaatomatik samt Umluftautomatik zum Ausstattungsumfang. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich allerdings nicht einstellen.

✓ Eine Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer ist mit an Bord, wobei diese nur eine Heizstufe hat und recht ungleichmäßig heizt. Eine Lenkradheizung ist ebenfalls mit an Bord, wobei die

Heizleistung etwas kräftiger ausfallen dürfte. Eine Standklimatisierung und eine effiziente Wärmepumpe sind Serie, wie auch die abgedunkelten Scheiben im Fond, die sich vollständig in den Türen versenken lassen. Der Fond wird zudem mittels

Luftauslässen am Ende der Mittelkonsole versorgt, zusätzliche Auslässe unter den Vordersitzen gibt es nicht.

✗ Die vorderen Lüftungsdüsen lassen sich nicht unabhängig von der Richtung in der Intensität anpassen.

1,4 Antrieb

1,9 Fahrleistungen

✓ Für Vortrieb sorgt eine permanenterregte Synchronmaschine mit 118 kW/160 PS und maximal 250 Nm Drehmoment an der Vorderachse. Mit dem Leergewicht des Stromers von 1,5 t hat der Antrieb keine Probleme und verhilft dem MG zu guten Fahrleistungen: Ein Überholmanöver ist schnell erledigt, knapp 4,8 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 6,9 s. MG verspricht 9,5 s von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 160 km/h elektronisch abgeregelt.

Innerorts sowieso und bis zu Landstraßentempo ist der Vortrieb mehr als ausreichend und der MG bietet genügend Reserven für kurzentschlossene Fahrmanöver. Ab Autobahntempo wird es zunehmend zäher, sodass spontane Überholmanöver etwas Planung bedürfen.

1,0 Laufkultur

✓ In puncto Laufkultur gibt es nichts auszusetzen. Vibrationen oder anderweitige Defizite sind dem Stromer ein Fremdwort und die E-Maschine gibt aus dem Stand weg ihre Leistung gleichmäßig ab. Im Sport-Modus hängt der Motor zudem gut am Gas und spricht besonders spontan an.

1,2 Getriebe

✓ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Stromer kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell und der Antrieb lässt sich tadellos vom Stand weg her dosieren, sodass präzises Rangieren problemlos klappt.

Es gibt insgesamt vier Rekuperationsstufen – da sollte für jeden Geschmack etwas dabei sein. Neben drei festen Stufen (leicht, mittel und stark) gibt es einen One-Pedal-Modus (starke Rekuperation bis in den Stillstand) sowie eine adaptive Rekuperation. Hier passt der MG automatisch die Bremswirkung an den vorausfahrenden Verkehr an, wobei nicht immer die Rekuperationsstärke vollständig nachvollziehbar ist. Eingestellt werden die Modi standardmäßig über das Bordmenü – man kann allerdings auch einen der zwei Knöpfe am Lenkrad so belegen, dass sich mit diesem die Stufen durchschalten lassen. Segeln kann der Stromer jedoch nicht, selbst in der schwächsten Stufe liegt eine leichte Bremswirkung vor.

Die serienmäßige Autohold-Funktion wird aktiviert, wenn man das Bremspedal im Stand stärker nachtritt.

2,3 Fahreigenschaften

2,5 Fahrstabilität

Im Kapitel Fahrstabilität hinterlässt der chinesische Brite unterm Strich einen ordentlichen Eindruck und besteht den anspruchsvollen Ausweichtest. Etwas aus der Ruhe bringen lässt er sich, wenn man einen Richtungswechsel zu forsch einleitet. Dann wird das Heck für einen Moment lose, um rasch vom ESP wieder eingefangen zu werden. Auch wenn ein paar Korrekturen am Lenkrad notwendig sind, bleibt der Stromer stets gut beherrschbar. Geht man es gefühlvoller am Lenkrad an, lässt sich das lebhaftes Heck gut beim Zirkeln durch den Parcours nutzen und dabei beachtliche Geschwindigkeiten erreichen. Etwas getrübt wird der dynamische Eindruck durch die ausgeprägten Wankbewegungen der Karosserie sowie des abrupt greifenden ESP, welches dadurch merklich Tempo herausnimmt.

Traktionsprobleme traten während des Tests bei trockenem Wetter nicht großartig auf. Allerdings treibt der Stromer merklich vom Kurs ab, wenn die Fahrbahn geneigt ist oder grobe Unzulänglichkeiten aufweist.

2,5 Lenkung

Das Lenkgefühl wirkt insgesamt synthetisch und die Rückmeldung fällt schwach aus. Im Sport-Modus liegt das Lenkrad etwas straffer in der Hand, was etwas mehr Fahrzeugkontrolle vermittelt. Entlang kurviger Straßen wirkt der MG etwas unpräzise. Die Zentrierung überzeugt mit einer bereits innerorts vollständigen Rückstellung und einer klar spürbaren Mittellage. 2,9 Umdrehungen kurbelt man vom einen zum anderen Lenkanschlag – damit geht der Lenkaufwand beim Parken in Ordnung.

✓ Im benutzerdefinierten Fahrmodus lässt sich die Lenkkraft in drei Stufen anpassen.

2,0 Bremse

✓ Nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 km/h steht der MG4 Urban nach 34,4 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein gutes Ergebnis. Auch die Abstimmung des Bremspedals sowie das Zusammenspiel aus Rekuperation und mechanischer Radbremse sind gut gelungen. Die Bremse lässt sich gut dosieren

und nach etwas Pedalweg mit wenig Bremswirkung wird ein Druckpunkt spürbar.

2,5 Sicherheit

2,6 Aktive Sicherheit

In puncto aktiver Sicherheit ist der MG ordentlich ausgestattet. Egal, für welche Ausstattungsvariante man sich entscheidet, es ist immer alles mit an Bord, was für den MG4 Urban verfügbar ist. Der Stromer erkennt querenden Verkehr beim Rückwärtsfahren, warnt und bremst in letzter Instanz. Vor erkannten Hindernissen beim Vor- und Rückwärtsfahren warnt er zumindest. Falls man unbedarft die Tür aufreißen will nach dem Anhalten, meldet sich der Ausstiegswarner, sofern man einen Radfahrer o. Ä. übersehen hat. Einen Tempomaten hat der MG zwar nicht an Bord, dafür aber einen Geschwindigkeitsbegrenzer samt (bei Bedarf) automatischer Übernahme erkannter Tempolimits. Der Abstandsregeltempomat ist ebenfalls Serie, kann aber nur manuell gesetzte Geschwindigkeiten halten. Zusätzlich hat der MG einen Lenkassistenten mit dabei, der bei monotoner Fahrt das Lenken angenehm unterstützt. Übersieht man jemanden beim Spurwechsel, warnt entsprechend der Spurwechselassistent. Serie ist ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Abstandsregeltempomat
-  Autobahnassistent
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend



Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich



Abstandswarnung



Tempomat



Spurwechselautomatik



Ausweichassistent



Notfallassistent



Insassenschutzsystem proaktiv

2,3 Passive Sicherheit

✓ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der MG4 Urban bei der passiven Sicherheit 87 Prozent der erreichbaren Punkte (Test 2025) – ein gutes Ergebnis. Die üblichen Front- und Seitenairbags vorn sowie ein Centerbag in der ersten Reihe sind Serie, wie auch von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags. Personen jenseits von 1,9 m Körpergröße werden durch die Kopfstützen vorn geschützt, hinten reichen sie für Personen bis knapp 1,75 m Größe. Eine Sitzbelegungserkennung für alle Sitze ist vorhanden und im Falle einer Kollision bremst der MG automatisch ab, um die Folgen einer möglichen Sekundärkollision zu mindern. Detektiert der Stromer einen möglichen Zusammenstoß mit dem rückwärtigen Verkehr, wird die Warnblinkanlage aktiviert. MG folgt nicht dem Trend, versenkte Türgriffe zu verbauen, sondern installiert bewährte Bügeltürgriffe rundum, welche bei einer Bergung die Rettung erleichtern.

✗ Die mittlere Kopfstütze im Fond bietet nur eingeschränkten Schutz, da sie sich nicht so weit herausziehen lässt wie die äußeren. Im Laderaum gibt es keine Zurrösen, mit denen schweres Gepäck gegen Verrutschen gesichert werden könnte. Verbandtasche und Warndreieck haben keinen gesonderten Platz und befinden sich daher lose unter dem Kofferraumboden, wo sie bei beladenem Gepäckabteil schlecht erreichbar sind.

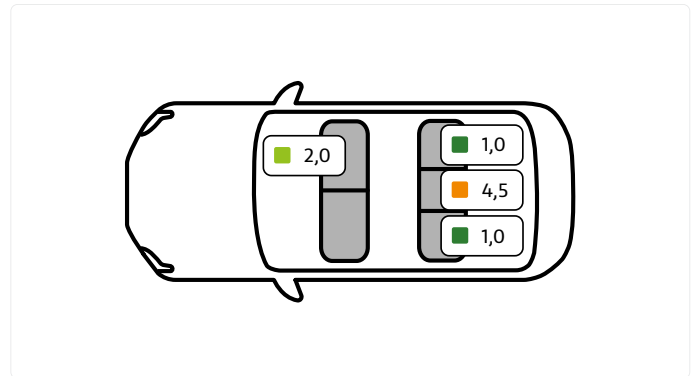
2,6 Kindersicherheit

✓ Bei der Kindersicherheit im Test nach Euro NCAP-Norm erzielt der Stromer gute 85 Prozent der erreichbaren Punkte. Insgesamt drei Kindersitze lassen sich lagestabil im MG befestigen. Vorn jedoch nur mit dem Gurt, denn es gibt keine Isofix-Anbindungen. Um eine rückwärtsgerichtete Babyschale auf dem Beifahrersitz zu installieren, muss der Airbag über das Bordmenü deaktiviert werden. Hinten auf den äußeren Sitzen

gibt es keinerlei Einschränkungen bei der Montage von Kindersitzen: Isofix-Anbindung samt i-Size-Freigabe sind vorhanden und selbst bei ausladenden Babyschalen samt Basis wird die Längsverschiebung der Vordersitze nicht nennenswert eingeschränkt. Eine Sitz- und Einbauprobe empfiehlt sich aber trotzdem vor dem Kindersitz-Kauf.

Mittels Sensoren detektiert der MG versehentlich im Fahrzeug zurückgelassene Kinder, löst einen Alarm aus und aktiviert die Klimaanlage, um Hitzegefahren zu reduzieren.

✗ Der mittlere Sitz im Fond ist nur für universelle Sitze zugelassen, die mit dem Gurt befestigt werden. Allerdings zeigte sich im Test, dass die Gurtgeometrie für eine lagestabile Befestigung ungeeignet ist. Sitzerrhöhungen sind zudem auf dem Mittelsitz nicht erlaubt. Dem MG4 Urban fehlt es rundum an einem wirksamen Fenstereinklemmschutz, die gemessenen Schließkräfte sind zu hoch und können für Verletzungen insbesondere bei Kindern sorgen. Die Kindersicherung im Fond wird über einen einfachen Schiebeschalter realisiert, der von Kindern einfach manipuliert werden kann.



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

2,2 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Beim Fußgängerschutz erzielt der MG beim Test nach Euro NCAP-Norm 85 Prozent, das ist ein gutes Resultat. Ein Notbremsassistent ist mit an Bord, welcher Radfahrer und Fußgänger erkennt.

2,2 Umwelt

2,2 Verbrauch

✓ Bei der ADAC Verbrauchsmessung liefert der MG4 Urban eine überzeugende Vorstellung ab: 18,9 kWh auf 100 km sind ein gutes Ergebnis. Geht man es gelassen an, sind bei warmer Witterung auch Verbräuche unter 15 kWh/100 km realistisch. Wird es frisch oder man fordert die E-Maschine, steigt der Verbrauch rasch auf über 20 kWh/100 km, wodurch sich die

Reichweite mit dem relativ kleinen, rund 54 kWh großen Akku drastisch reduziert.

1,9 Umwelteinfluss

✓ Ob der relativ kompakten Abmaße fällt der Bedarf an kostbarer urbaner Fläche moderat aus. Auch das Leergewicht von 1,5 t beansprucht die Infrastruktur erfreulich wenig. Das Vorbeifahrgeräusch fällt mit 66 dB(A) nur befriedigend aus.

2,1 Autokosten

2,1 Monatliche Gesamtkosten

✓ Die Preise für den MG4 Urban mit der kleineren 43-kWh-Batterie und etwas schwächeren E-Maschine beginnen bei 24.990 Euro. Wer die große Batterie möchte, muss mindestens 28.490 Euro berappen. Für das getestete Topmodell werden 31.490 Euro fällig – dafür kann man sich sogar die Farbe aufpreisfrei aussuchen. Steuerlich ist der Stromer aktuell in Deutschland von der Abgabe befreit. Die Versicherungseinstu-

fung für die Haftpflicht liegt mit der Typklasse 20 recht hoch. Für die Teil- und Vollkasko ist sie noch moderat: Für die Teilkasko wird die Typklasse 20 angesetzt, bei der Vollkasko die 19. MG schreibt ein Serviceintervall von einem Jahr bzw. 24.000 km vor und gibt auf das gesamte Fahrzeug sieben Jahre bzw. 150.000 km Garantie. Gleiches gilt für die HV-Batterie, wobei für den Garantieanspruch die Restkapazität auf unter 70 Prozent gefallen sein muss. Auf den Lack gibt es drei Jahre bzw. 72.000 km Garantie und bei Durchrostung steht der chinesische Hersteller sieben Jahre gerade.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	MG4 EV Urban (43 kWh) Active	MG4 EV Urban (54 kWh) Comfort
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	118 (160)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	55	55
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/-	250/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,5 kWh	15,3 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	41,9 (n)	52,8 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/26/20	19/26/20
Steuer pro Jahr [Euro]	56	56
Preis [Euro]	24.990	28.490

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
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

permanent erregte Synchronmaschine vorn	
Maximale Leistung	118 kW (160 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	55 kW
Maximales Drehmoment	250 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegroße kWh gesamt/nutzbar	53,9 kWh / 52,8 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	61,3 kWh
Typ/Nennspannung	Lithium-Eisenphosphat / 321 V
Garantie / garantierte Kapazität	7 Jahre, 150.000 km, 70 %

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

Rekuperation

Stufen/Einstellung	4/Menü
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Ja
Adaptive Rekuperation	Ja

Klimatisierung

Wärmepumpe	Serie
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Ja/Nein
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Nein

Laden

Maximaler Ladestand wählbar	Nein
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/n.b.
Position der Ladeklappe	vorne links
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	aufsperrn, Menü
Bidirektionales Laden	V2L bis zu 3,3 kW
Batterieconditionierung	Ja
Statusanzeige	Nein
Batterieconditionierung Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Nein
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Ja / Nein
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Ja

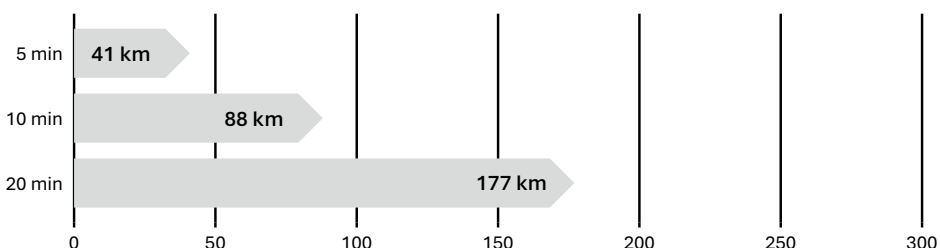
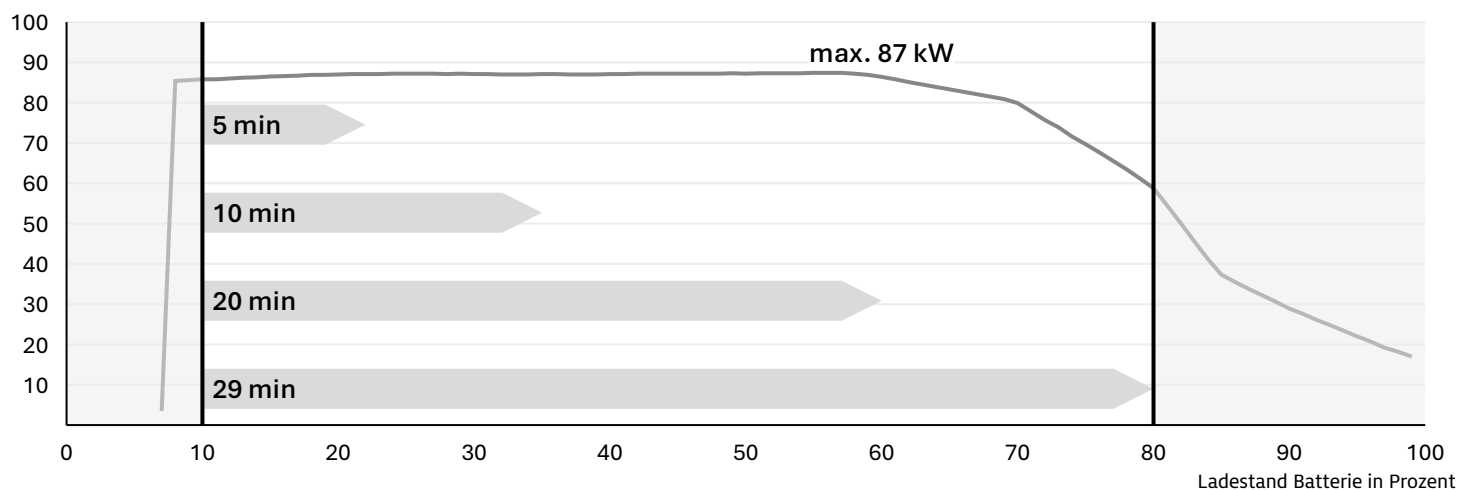
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	47 h - 26,5 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	47 h - 8,5 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	15 h - 5,5 h
DC schnell / CCS	Serie	-	bis zu 87 kW	29 min

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite

Ladeleistung in kW



Ladevorgang 10-80 %*	
Ø Ladeleistung	83,0 kW
Ladedauer	00:29
Nachgeladene Reichweite	248 km
Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	6,7 kWh / 41 km / 22 %
10 min	14,3 kWh / 88 km / 35 %
20 min	28,8 kWh / 177 km / 60 %

*ADAC Messung

Herstellerangaben

permanenterregte Synchronmaschine vorn

Leistung	118 kW/160 PS
Maximales Drehmoment	250 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,5 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	205/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.395/1.842/1.549 mm
Leergewicht/Zuladung	1.520/450 kg
Kofferraumvolumen	470/1.362 l
normal/geklappt	
Anhängelast	500/500 kg
ungebremst/gebremst	
Stützlast/Dachlast	45/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	53,9/52,8 kWh
Garantie	7 Jahre oder 150.000 km/7
Allgemein/Rost	Jahre
Produktionsort	China, Nanjing

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,8 s
Überholvorgang 80-120 km/h	6,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Reifengröße	205/50 R17 93Y
Reifen	Goodyear Eagle F1
Wendekreis (li./re.)	11,1 / 10,8 m
Autotest-Verbrauch	18,9 kWh/100 km
Reichweite	324 km
Innengeräusch 130 km/h	67,2 dB(A)
Fahrzeugbreite	2.135 mm
(inkl. Außenspiegel)	
Leergewicht/Zuladung	1.510/460 kg
Kofferraum normal	360 l
geklappt/dachhoch	785/1.330 l

Kosten

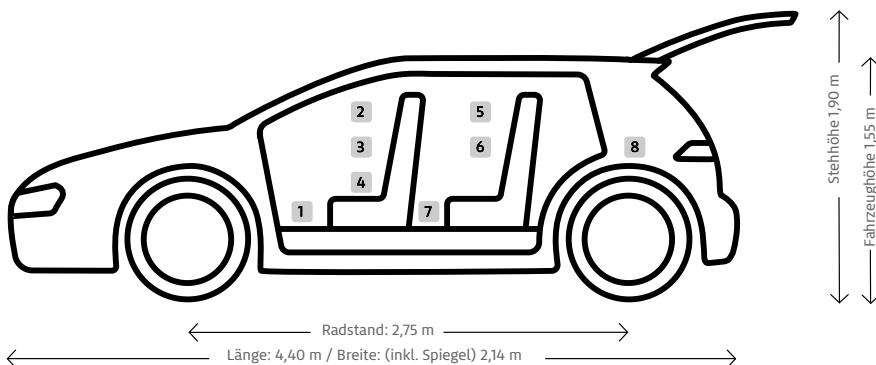
(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	122 Euro
Fixkosten	144 Euro
Werkstattkosten	40 Euro
Wertverlust	391 Euro
Monatliche Gesamtkosten	697 Euro
Steuer pro Jahr	56 Euro
Versicherungs-Typklassen	20/19/20
KH/VK/TK	
Basispreis getestete Variante	31.490 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

	EZ 27.02.2026
Testwagenpreis inkl.	31.490 Euro
Sonderausstattung	
Kilometerstand bei Testbeginn	4.180 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	SWI227-29176-1100R29; SQEUM8201VV1.0.0B06; EU_DC_T2_28_C1_20250109

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,96 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,06 m Person
- 3 Innenbreite vorn 143 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 49 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,88 m Person
- 6 Innenbreite hinten 139 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 2,20 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 360 - 1.330 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie/-
Fernlichtassistent	Serie/-
statisch/dynamisch	
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	-

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	-
Innen-/Außenspiegel	
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer	Serie/-
Fahrer-/Beifahrersitz	
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie/-
Lordosenstütze links/rechts	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-

Außen

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	2,5
Autokosten	2,1
KATEGORIE	NOTE
Karosserie	3,0
Verarbeitung	2,9
Alltagstauglichkeit	3,8
Licht und Sicht	3,4
Ein-/Ausstieg	2,3
Kofferraum-Volumen	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,3
Kofferraum-Variabilität	2,9
Innenraum	2,8
Bedienung	3,2
Multimedia	2,4
Raumangebot vorn	1,9
Raumangebot hinten	2,8
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,9
Federung	3,0
Sitze	3,2
Innengeräusch	2,7
Klimatisierung	2,6
Antrieb	1,4
Fahrleistungen	1,9
Laufkultur	1,0
Getriebe	1,2
Fahreigenschaften	2,3
Fahrstabilität	2,5
Lenkung	2,5
Bremse	2,0
Sicherheit	2,5
Aktive Sicherheit	2,6
Passive Sicherheit	2,3
Kindersicherheit	2,6
Sicherheit ungeschützte Personen	2,2
Umwelt	2,2
Verbrauch	2,2
Umwelteinfluss	1,9

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

Stand: 08.10.2026

Test und Text: Dipl.-Ing. Willy Roßmeier

Bildergalerie

