



## MG Marvel R Electric Performance

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (212 kW/288 PS)

Der MG Marvel R hinterlässt im ADAC Autotest einen zwiespältigen Eindruck. Einerseits muss man den Chinesen großen Respekt zollen. Das schicke Elektro-SUV wartet mit einem wertigen Interieur auf. Hier muss sich der MG nicht verstecken und lässt selbst einen vergleichbaren Audi Q4 e-tron hinter sich. Zudem punktet der Marvel R mit sicheren Fahreigenschaften und einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung. Im Euro NCAP-Crashtest erzielt er ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis - die Zeiten, als chinesische Modelle wie ein Lego-Auto an der Wand zerschellten, gehören längst der Vergangenheit an. Kritik verdient allerdings die Abstimmung manches Assistenzsystems, vor allem der Spurhalteassistent greift teils unvorhersehbar und gefährlich stark in die Lenkung ein. Beim Antrieb betreibt MG beim Topmodel Marvel R Performance einen großen Aufwand. Drei E-Motoren und ein Zweigang-Getriebe klingen toll, sind in diesem Segment einzigartig. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei stattlichen 200 km/h, 0 auf 100 km/h sind in unter 5 s erledigt. Doch diese Werte lassen sich nur im Sport-Modus abrufen, in den anderen Modi geht es der MG deutlich gemächlicher an. Hinzu kommt, dass sowohl der Verbrauch (22,8 kWh/100 km inkl. Ladeverluste) als auch die maximale Ladeleistung (84 kW) unterdurchschnittlich ausfallen. Als Reiseauto kann der Marvel R nicht glänzen, dafür fallen der Kofferraum und die Zuladung zu gering aus. Für 50.990 Euro bekommt man ein gefälliges und ordentlich gemachtes Elektro-SUV, das bei Effizienz, Ladeleistung sowie der Software des Bediensystems und der Assistenzsysteme noch Nachholbedarf hat. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q4 e-tron, Ford Mustang Mach-E, KIA EV6, Tesla Model Y, VW ID.4.

- ⊕ wertiges Interieur, sichere Fahreigenschaften, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- ⊖ träge Touchscreen-Reaktionen und Software-Bugs, unterdurchschnittliche CCS- Ladeleistung, kein Frunk, schlecht funktionierender Spurhalteassistent

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **3,3**

### Zielgruppencheck

|  |                |            |
|--|----------------|------------|
|  | Familie        | <b>2,7</b> |
|  | Stadtverkehr   | <b>3,9</b> |
|  | Senioren       | <b>2,6</b> |
|  | Langstrecke    | <b>2,8</b> |
|  | Transport      | <b>2,8</b> |
|  | Fahrspaß       | <b>2,0</b> |
|  | Preis/Leistung | <b>2,8</b> |

Ecotest ★★★★★☆

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,6 Verarbeitung

⊕ Der Marvel R schneidet im Kapitel Verarbeitung durchaus respektabel ab. Die Karosserie ist sauber gefertigt, die Produktion haben die Chinesen offensichtlich im Griff. Da müssen Konkurrenten wie das Tesla Model Y oder der Ford Mustang Mach-E hintenanstehen. Auch im Innenraum ist MG seh- und spürbar um eine wertiges Ambiente bemüht. Die Oberseiten und mittleren Bereiche des Armaturenbretts sowie der vorderen und hinteren Türverkleidungen sind mit einem lederartigen Bezug samt schicker Kontrastnähte verkleidet. Pianolackflächen sowie Umrandungen in Chromoptik werten das Interieur zusätzlich auf. Die A- und B-Säulen sind mit Stoff verkleidet, das Handschuhfach sowie das Ablagefach unter der Mittelarmlehne mit edlem Filz ausgekleidet - davon können Fahrer eines VW ID.4 oder Audi Q4 e-tron nur träumen. Die

Becherhalter in der Fondmittelarmlehne liegen nicht offen, sondern befinden sich unter einer wertigen Verkleidung, die sich gedämpft öffnet. Das ist nur ein Beispiel dafür, welche Anstrengungen MG unternommen hat, um den Kunden ein wertiges Interieur zu bieten.

⊖ Der billig wirkende Teppich im Fußraum und Kofferraum fällt angesichts des schicken Interieurs deutlich ab. Im unteren Bereich findet man ausschließlich harten und kratzempfindlichen Kunststoff vor. Die Kontrastnähte der Echtledersitze verlaufen mitunter schief, zudem sind aus dem Innenraum beim Überfahren von Unebenheiten teils deutliche Knistergeräusche aus dem Innenraum zu vernehmen.

### 3,7 Alltagstauglichkeit

Die Ladeklappe befindet sich hinten rechts. Die Abdeckungen für die Anschlüsse werden lediglich von Kunststoffschnüren gehalten und hängen lieblos herunter - das kann man besser lösen. Die brutto 69,9 kWh große Batterie des MG kann mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Das Laden über die Haushaltssteckdose (230 V, 10 A) dauert etwa 33 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa sieben Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS. Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert an einer entsprechend leistungsfähigen Ladesäule 42 Minuten. Dabei lädt der MG im Schnitt mit bescheidenen 74 kW, die maximale Ladeleistung lag lediglich bei 84 kW. Dies ist im Vergleich zu den meisten Konkurrenten ein unterdurchschnittlicher Wert. Der Akku lässt sich über das Fahrzeugmenü vorkonditionieren, um beim Schnellladen speziell bei tiefen Temperaturen höhere Ladeleistungen zu erzielen. Eine automatische Vorkonditionierung bei Auswahl einer Ladesäule im

Navigationssystem bietet der Stromer allerdings nicht. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von 325 km. Die maximale Zuladung des 1.972 kg schweren Testwagens beträgt 401 kg - das ist für ein FamiliensUV nicht sonderlich viel. 75 kg dürfen davon auf der serienmäßigen Dachreling transportiert werden.

⊕ Der Marvel R ist serienmäßig mit der „Vehicle-to-Load“-Funktion (V2L) ausgerüstet, mit der der MG andere E-Autos oder externe elektrische Geräte mit 230-V-Wechselspannung und bis zu 2,5 kW versorgen kann, sofern der Akku des SUV ausreichend geladen ist.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne kann der Marvel R lediglich mit einem serienmäßigen Tirefit-Set aufwarten. Ein Not- oder gar Ersatzrad ist ebenso wenig zu haben wie Reifen mit Notlaufeigenschaften. Die zulässige Anhängelast fällt mit maximal 750 kg für ungebremste und gebremste Anhänger bescheiden aus. Gleiches gilt für die zulässige Stützlast, die lediglich 50 kg beträgt.

### 3,0 Licht und Sicht

Der Marvel R ist ab Werk mit einem LED-Projektionssystem ausgestattet, das nachts für eine ordentliche Fahrbahnausleuchtung sorgt, auch wenn das Abblendlicht etwas heller und weiter leuchten dürfte. Die Lichtfunktionen beschränken sich allerdings auf den statischen Fernlichtassistent. Ein Abbiege-licht ist ebenso wenig erhältlich wie eine Kurvenlichtfunktion oder eine adaptive Lichtverteilung. Zudem erfolgt die Leuchtweitenregulierung manuell und auf eine Scheinwerferreinigungsanlage wurde verzichtet. Man sieht: An die Qualität und Funktionsfülle der Top-Scheinwerfersysteme von Konkurrenten wie dem VW ID.4 oder dem BMW iX3 reicht der MG bei weitem nicht heran. Der automatisch abblendende Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Parksensoren vorn und hinten sind ebenso Serie wie ein 360-Grad-Kamerasystem. Ein Parkassistent ist jedoch nicht zu haben.

⊕ Der Fahrer sitzt SUV-typisch etwas erhöht und hat damit eine gute Sicht auf den umliegenden Verkehr. Aktiviert man die Warnblinkanlage, lässt sich dennoch die Fahrtrichtung über den Blinkerhebel anzeigen - das ist bei asiatischen Automobilen eher selten möglich.

### 2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Mit seiner SUV-typisch höheren Karosserie bietet der Marvel R Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen mit 57 cm sehr günstig über der Straße, die Türausschnitte sind zudem breit und hoch. Auch hinten kann man dank der breiten Türen leicht ein- und aussteigen. Vorn wie hinten stört kein Mitteltunnel, man kann also leichter von einer zur anderen Seite durchrutschen. Am Dachhimmel gibt's drei Haltegriffe – der Fahrer muss leider ohne auskommen. Die vorderen Türen werden an drei, die hinteren Türen an zwei Positionen sicher gehalten. Neben den Front- und Heckleuchten erhellen LED-Spots in den Außenspiegeln bei Dunkelheit zusätzlich den seitlichen Fahrzeugbereich.

⊖ 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](http://www.adac.de/keyless).

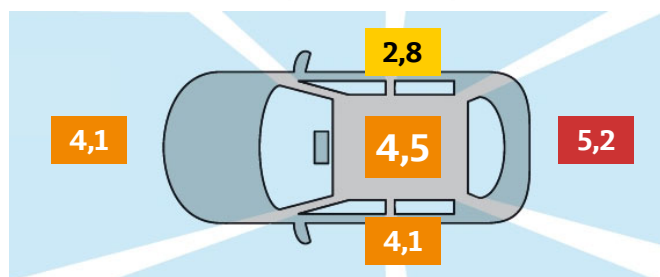
⊖ Die Rundumsichtmessung bescheinigt dem MG lediglich ein ausreichendes Ergebnis. Verantwortlich hierfür sind die breiten D-Säulen, die nicht versenkbaren Fondkopfstützen sowie die große Kameraeinheit oberhalb des Innenspiegels, die den Blick nach oben - beispielsweise auf eine Ampel - versperrt.



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

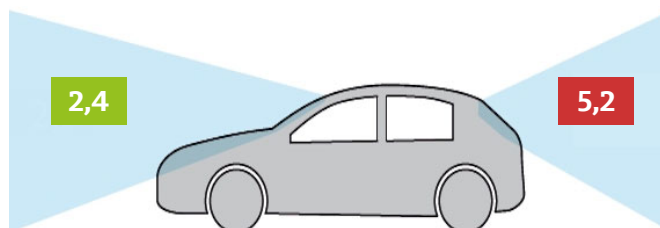
### Rundumsicht

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.



## 2,7 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 340 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 490 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 795 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.380 l Volumen zur Verfügung.

⊖ Die Allrad-Variante besitzt im Gegensatz zum Hecktriebler keinen Frunk unter der Fronthaube.

## 2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet und schließt elektrisch per Tastendruck oder per Fußschwenk unter die Heckschürze. Ladeboden und Ladekante befinden sich auf einer Höhe. Dies erleichtert das Be- und Entladen ebenso wie die nur leicht ansteigenden, umgeklappten Rücksitzlehnen. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format.

⊖ Die Ladekante liegt hohe 80 cm über der Fahrbahn, was besonders das Beladen erschwert. Die Heckklappe öffnet nicht

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine Durchlademöglichkeit hat der Marvel nicht zu bieten - auch nicht gegen Aufpreis. Der Klappmechanismus ist einfach und problemlos bedienbar. Für die Gurte gibt es keine extra Halterungen, zudem besteht die Gefahr, dass sie beim Zurückklappen der Lehnen eingeklemmt und u. U. beschädigt werden. Verstaumöglichkeiten im Kofferraum sind rar gesät: MG belässt es bei einem Taschenhaken, einem Ablagenetz in der linken Seitenwand sowie dem Staufach unter dem Ladeboden, das allerdings kaum der Rede wert ist und nur kleine Gegenstände aufnehmen kann.



Der Kofferraum mit 340 Liter Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse von durchschnittlicher Größe. Genug Platz für das Gepäck oder den täglichen Einkauf ist vorhanden.

sonderlich hoch, sodass bereits 1,75 m große Personen darauf achten müssen, sich den Kopf nicht am abstehenden Kofferraumschloss zu stoßen. Mit nur einer Lampe wird der Kofferraum bei Dunkelheit nur mäßig ausgeleuchtet.



Die Ladekante mit einer Höhe von knapp 80 cm macht das Be- und Entladen des Kofferraums recht mühsam.



## 2,6 INNENRAUM

### 3,3 Bedienung

Das Cockpit macht einen übersichtlichen Eindruck und wird von dem durchgehenden Lüftungsband sowie dem 19,4 Zoll großen Zentralscreen dominiert, der sehr an die Ausführung der aktuellen Mercedes-Modelle erinnert. Wie bei den meisten Neuerscheinungen werden auch im Falle des Marvel R die meisten Funktionen über den großen Touchscreen gesteuert. Er ist griffgünstig platziert, allerdings reicht er auch weit herunter, die Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen ist dadurch groß. Die Menüstruktur des Infotainmentsystems ist flach und erschließt sich dem Nutzer recht schnell. MG hat auch die Klimasteuerung samt der Bedienflächen für die Sitzheizung in den Touchscreen integriert. Immerhin sind die entsprechenden Bedienflächen stets am unteren Rand zu sehen und müssen nicht erst separat aufgerufen werden, auch wenn die Einstellung beispielsweise der Temperatur mit einem konventionellen Drehregler schneller und beinahe blind von der Hand geht. Das 12,3 Zoll große, digitale Kombiinstrument ist als TFT-Display ausgeführt. Das Kombiinstrument lässt sich nur wenig anpassen, zudem sind die dargestellten Ziffern und Symbole vergleichsweise klein. Insgesamt geht die Ablesbarkeit aber dennoch in Ordnung. Der Getriebewählhebel befindet sich gut erreichbar auf der hoch platzierten Mittelkonsole und ist als praktischer Drehregler ausgeführt.

⊖ Der Touchscreen reagiert oftmals verzögert oder teils gar nicht, wenn man das Display nicht nachdrücklich genug berührt. Einige Begriffe im Menüsystem erschließen sich dem Fahrer nicht auf Anhieb, hier sollte der Übersetzungsdienst nochmals nacharbeiten. Hinzu kommt, dass das System mit

einigen Software-Fehlern negativ auffiel. So war es beispielsweise nicht möglich, einen anderen Radiosender auszuwählen. Der Bedienhebel für die adaptive Geschwindigkeitsregelung befindet sich unterhalb des linken Lenkstockhebels, wo dessen Beschriftung nicht zu sehen ist. Man muss seine Funktion daher "blind" beherrschen und zudem für die Bedienung jedes mal die Hand vom Lenkrad nehmen - das ist unpraktisch. Ebenfalls ungünstig platziert sind die Tasten für die elektrische Handbremse sowie die Autohold-Funktion - beide befinden sich links unten am Armaturenbrett und sind dort nicht nur für den Fahrer schlecht zu sehen, v. a. aber für den Beifahrer etwa im Notfall nicht zu erreichen.



Der Innenraum ist solide verarbeitet, die Materialanmutung ist zufriedenstellend. Bei der Bedienung wechseln Licht und Schatten, aber insbesondere das langsam reagierende Multi-mediasystem kann nicht überzeugen.

### 1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Marvel R Performance bringt serienmäßig ein Bose-Soundsystem mit neun Lautsprechern, AM-, FM-, DAB- und Online-Radioempfang sowie Bluetooth-Audiostreaming und Freisprecheinrichtung mit. Smartphones lassen sich per Apple-CarPlay und Android Auto auf dem Mittendisplay darstellen, allerdings muss man dafür einen der vier USB-Anschlüsse nutzen. Das ist schade, da der Marvel R auch eine induktive Lademöglichkeit ab Werk mit bringt, die allerdings unpraktisch im Fach unter der Mittelarmlehne untergebracht

ist. Ebenfalls serienmäßig ist ein Online-Navigationssystem sowie die Möglichkeit, per Smartphone-App aus der Ferne Fahrzeuginformationen abzurufen oder gewisse Fahrzeugfunktionen (u. a. Standklimatisierung, Fahrzeug öffnen/schließen) zu steuern.

⊖ Das Navigationssystem integriert keine Ladesäulen in die Routenführung, man kann lediglich Ladesäulen in der Fahrzeugumgebung anzeigen lassen.

### 1,6 Raumangebot vorn

⊕ Vorn bietet der Marvel R gute Platzverhältnisse und bietet selbst für zwei Meter große Hünen ausreichend Platz. Auch

subjektiv fühlt sich der breite und lichte Innenraum großzügig an.

## 2,4 Raumangebot hinten

Das Raumangebot im Fond ist ordentlich und wird durch die mäßige Kopffreiheit begrenzt, die lediglich für rund 1,90 m große Insassen ausreicht. Dies ist schade, da die Beinfreiheit selbst für 2,10 m große Mitfahrer ausreichen würde.

⊕ Die Innenbreite und das Raumgefühl sind gut, letztere profitiert auch vom großen Glasschiebedach, das auf Wunsch viel Licht in den Innenraum lässt.

## 3,1 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Eine verschiebbare Rückbank oder in der Neigung einstellbare Lehnen gibt es nicht.

⊕ Das Angebot an Ablagen ist gut, man findet kleine wie große, offene wie geschlossene. Das Handy kann rutschfest verstaut und gleichzeitig kabellos geladen werden. Allerdings muss man dafür die Mittelarmlehne öffnen, was sich im Alltag als unpraktisch erweist. Praktisch ist hingegen die große Ablagemöglichkeit unterhalb des Zentraldisplays. Allerdings vermissen wir ein Brillenfach am Dachhimmel. Das



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

beleuchtete und mit Filz ausgekleidete Handschuhfach ist nicht sonderlich groß und zudem weder kühl- noch abschließbar. Hinten lassen sich kleinere Gegenstände in den geschlossenen Lehnentaschen, den wenn auch kleinen Türfächern sowie im mit Filz verkleideten Ablagefach in der Mittelarmlehne verstauen - zwei Becher können dort wie üblich ebenfalls abgestellt werden.

## 2,8 KOMFORT

### 2,9 Federung

Unter der Karosserie stecken vorn McPherson-Federbeine, hinten ist eine Mehrlenkerachse verbaut. Adaptive Dämpfer sind wie bei den meisten asiatischen Fahrzeugen nicht erhältlich. Das Fahrwerk ist tendenziell weich abgestimmt, dennoch spricht es insbesondere innerorts steifbeinig an.

Unebenheiten dringen spürbar in den Innenraum durch, unterteilt von deutlich vernehmbarem Achspoltern. Mit zunehmender Geschwindigkeit bessern sich Ansprechverhalten und Absorptionsvermögen, auf der Autobahn stellt sich ein angenehmer Langstreckenkomfort ein.

### 3,2 Sitze

Die vorderen Ledersitze lassen sich elektrisch verstellen, der Fahrersitz verfügt zusätzlich über eine Memory-Funktion und eine manuelle Lendenwirbelstütze. Die Sitze sind durchaus bequem, jedoch nur mäßig konturiert, der Seitenhalt fällt mäßig aus. Hinzu kommt, dass sich besonders bei langen Strecken die fehlenden Einstellmöglichkeiten (u. a. Sitzneigung, längsverstellbare Kopfstützen, ausziehbare Sitzauflage) negativ bemerkbar machen. Positiv: Sowohl die vorderen Armauflagen in den Türen als auch die starre Mittelarmlehne sind bequem

gepolstert. Der Sitzkomfort im Fond geht in Ordnung, auch wenn die Knie etwas angewinkelt werden müssen und sich die Kopfstützen nicht verstellen lassen.

⊖ Für den Beifahrersitz gibt es keine Höhenverstellung. Im Fond lassen sich die Kopfstützen nicht in der Höhe verstellen. Hinzu kommt, dass durch die Polsterung der Rückbank etwas Hartes - vermutlich eine Metallstrebe - zu spüren ist.

## 2,7 Innengeräusch

⊕ Das Innengeräuschniveau ist wie bei E-Autos üblich aufgrund der nahezu lautlosen Arbeitsweise des E-Antriebs sehr niedrig – allerdings nur solange man die Autobahn meidet. Bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die

Windgeräusche deutlich zu, dann ist es im Innenraum des Marvel R auch nicht leiser als in einem vergleichbaren Verbrennermodell. Bei Tempo 130 beträgt Geräuschpegel im Innenraum 67,0 dB(A) - ein durchschnittlicher Wert.

## 2,0 Klimatisierung

⊕ Der Marvel R bietet eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik sowie - typisch für ein E-Auto - auch eine Standklimatisierung, mit deren Hilfe sich der Innenraum vorwärmen oder -kühlen lässt. Zudem verwöhnt der MG die vorderen Insassen mit beheizbaren sowie belüfteten Sitzen. Eine Lenkradheizung oder beheizbare Fondsitze sind jedoch nicht zu haben. Die Fondinsassen dürfen sich über separate Luftausströmer in der Mitte sowie getönte Scheiben freuen.

⊖ Die Luftausströmer im Armaturenbrett sind unpraktisch gestaltet. Es fehlt die Möglichkeit, die Menge des Luftstroms zu

regulieren - man kann die Lüftungsdüsen lediglich aus- oder abwählen. Hinzu kommt, dass die Luftaustrittsrichtung nicht wie üblich über einen Schieber oder Ähnliches frei gewählt werden kann, sondern man dafür extra das Klimamenu aufrufen muss und dort eine der hinterlegten Optionen (u. a. Fokus auf Insassen, Schwenken des Luftstroms) auswählen kann. Hier ist MG weit über das Ziel hinausgeschossen, konventionelle Lüftungsdüsen mit separaten Drehreglern für die Luftmenge wären die praktischere und deutlich günstigere Lösung.

## 1,3 MOTOR/ANTRIEB

### 1,6 Fahrleistungen

⊕ Der Marvel R hat drei E-Motoren - zwei davon an der Hinterachse, einer befindet sich an der Vorderachse. Gemeinsam leisten sie bis zu 288 PS/212 kW und ein maximales Drehmoment 665 Nm. Jedoch nur, wenn man zuvor den Sport-Modus auswählt. In den anderen Fahrmodi wird die Leistung deutlich reduziert. Die Fahrleistungen werden im ADAC Autotest im standardmäßig aktivierten Fahrmodus ermittelt. Dies ist im Falle des Marvel R der Normal-Modus, in dem die Leistung auf rund 200 PS/150 kW gedrosselt ist. Vom Stand weg geht es trotzdem zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,6 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden

Verkehr. Beim Zwischenspur geht es der Marvel R deutlich gemächlicher an, hier macht sich das Leergewicht von knapp 2,0 t bemerkbar. Von 60 auf 100 km/h genehmigt sich das SUV 4,7 s, von 80 auf 120 km/h 6,4 s. Zum Vergleich: Der mit 1,6 t deutlich leichtere und 156 PS/115 kW leistende MG5 ist in beiden Disziplinen (4,1 s/5,7 s) schneller. MG gibt für den Marvel R Performance für den Sprint aus Stand auf 100 km/h rasante 4,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird erst bei 200 km/h elektronisch abgeregelt, allerdings muss der Fahrer auch hierfür erst den Sport-Modus anwählen. Im Normalmodus ist bei 170 km/h Schluss.

### 1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt weit überlegen, sodass auch der MG einen sehr guten Antriebskomfort bietet. Vibrationen seitens des E-Motors sind nicht zu spüren. Der Motor zieht besonders vom Start weg gut

durch und gibt seine Leistung spontan und gleichmäßig ab. Akustisch kann der Marvel R nicht vollauf überzeugen. Im unteren Geschwindigkeitsbereich sind die E-Motoren etwas zu hören, das können viele Konkurrenten besser.

### 1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Aktuell haben nur der Porsche Taycan und der technisch weitgehend identische Audi e-tron GT ein Zweigang-Getriebe im Bereich der E-Fahrzeuge verbaut - und nun auch der Marvel R, obwohl dieser preislich in einer völlig anderen Liga spielt. Dieses soll einerseits für eine bessere Beschleunigung und andererseits bei höheren Geschwindigkeiten für niedrigere Drehzahlen und dadurch einen geringeren Verbrauch sorgen. Die Fahrstufe wird über einen Drehregler auf der Mittelkonsole angewählt, den man leicht für den Lautstärkereglern halten

kann. Nach kurzer Gewöhnung funktioniert die Bedienung jedoch vollkommen problemlos. Eine Autohold-Funktion ist serienmäßig.

⊖ Schaltet das Getriebe bei ca. 90 km/h vom ersten in den zweiten Gang, macht sich dies unter Volllast mit einer leichten Zugkraftschwankung bemerkbar. Die Beschleunigung lässt etwas nach, ist jedoch weit entfernt von einem Schaltruckern.

## 3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,6 Fahrstabilität

Der MG hinterlässt fahrwerksseitig eine ordentliche Figur. Den anspruchsvollen ADAC Ausweichtest meistert er dank des gezielt und effektiv regelnden Stabilitätsprogramms problemlos und sicher - hier verdient der Marvel R durchaus Lob. Fahrtdynamisch darf man an das SUV allerdings keine allzu hohen Ansprüche stellen. In Folge der kräftigen Wankneigung und der nur mäßig präzisen und gefühlsarmen Lenkung kommen dabei wenig Fahrspaß auf, die erzielbaren Geschwindigkeiten fallen durchschnittlich aus. Am Geradeauslauf und der Fahrstabilität gibt es wenig auszusetzen. Das Fahrverhalten ist untersteuernd ausgelegt: Fährt man zu rasch in eine Kurve, schiebt das SUV über die Vorderräder und baut damit Geschwindigkeit ab.

⊕ Die Traktion ist dank des automatisch zuschaltenden Allradantriebs tadellos.

### 3,4 Lenkung

Die Lenkung ist infolge der hohen Lenkkräftunterstützung sehr leichtgängig, worunter das Lenkgefühl und die Rückmeldung leiden. Auch die Lenkpräzision ist verbesserungswürdig und leidet neben der Wankneigung auch am verzögerten Seitenkraftaufbau der Hinterachse. Die Nulllage dürfte besser erfühlbar sein, zudem stellt das Lenkrad nicht vollständig in die Nulllage zurück. Mit 2,8 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht zu indirekt übersetzt.

### 3,2 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt das SUV 36,8 m (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen). Das ist ein ordentlicher Wert, mehr aber auch nicht. Das Bremspedal fühlt sich etwas teigig an, die Dosierbarkeit ist dadurch nicht optimal.

## 2,5 SICHERHEIT

### 1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In puncto aktiver Sicherheit schneidet der Marvel R gut ab, ohne die Systemfülle der besten in seinem Segment zu erreichen. Dafür sind sämtliche verfügbaren Assistenten bereits ab Werk an Bord. Das System ist mit einem radarbasierten Notbremssystem ausgerüstet, im Falle einer Vollbremsung warnt das adaptive Bremslicht folgende Fahrzeuge. Der in der Front verbaute Radarsensor ist zusätzlich für die Funktion der adaptiven Geschwindigkeitsregelung

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

|                                                                                     |                                                  |                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|------------------------|
|    | ESP                                              | Serie                  |
|    | Abstandswarnung                                  | nicht erhältlich       |
|    | Kollisionswarnung                                | Serie                  |
|    | City-Notbremssystem                              | Serie                  |
|    | Vorausschauendes Notbremssystem                  | Serie                  |
|    | Vorausschauender Kreuzungsassistent              | nicht erhältlich       |
|    | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem        | Serie                  |
|    | Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren        | Serie                  |
|   | Geschwindigkeitsbegrenzer                        | Serie                  |
|  | Tempomat                                         | nicht erhältlich       |
|  | Abstandsregeltempomat                            | Serie                  |
|  | Autobahn-/Stauassistent                          | Serie                  |
|  | Verkehrszeichenerkennung                         | Serie                  |
|  | Spurassistent                                    | nicht erhältlich/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 | nicht erhältlich/Serie |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem                       | Serie (direkt)         |



zuständig, die bis 150 km/h arbeitet und eine gewisse Zeit auch nach dem Anhalten das Anfahren übernimmt und die Funktion eines Stauassistenten umfasst. Ebenfalls serienmäßig an Bord sind ein Totwinkelwarner samt Querverkehrserkennung, Spurhalteassistent sowie eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung, die eine automatische Limiterfunktion ermöglicht. Eine Ausstiegs- und Müdigkeitswarnung sowie das direkt messende

## 2,5 Passive Sicherheit - Insassen

Im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm schneidet der MG Marvel R beim Insassenschutz mit 80 Prozent der erreichbaren Punkte gut ab und fährt insgesamt ein Vier-Sterne-Ergebnis ein. Das SUV wartet ab Werk mit Front-, - vorderen Seitenairbags, von vorn nach hinten reichenden Kopfairbags sowie einem Centerbag zwischen den Vordersitzen auf. Seitenairbags für die Fondinsassen oder Knieairbags sind nicht zu haben. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen zwar nur für Personen bis 1,65 m, der geringe Abstand zum Dachhimmel verhindert allerdings ein Überstrecken des Kopfes. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Die

## 2,8 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Marvel R 75 Prozent der maximal möglichen Punkte für die Kindersicherheit - ein durchschnittliches Ergebnis. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, nur zu hoch sollten diese nicht bauen. Fixieren lassen sich Kindersitze mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken), auch eine i-Size-Freigabe ist vorhanden.

⊖ Für den Beifahrersitz und den mittleren Fondsitz ist die Montage von Kindersitzen seitens des Herstellers nicht zugelassen. Die Kindersicherung für die Fondtüren wird über einen Kipphel in den Türen betätigt, den auch Kinder bedienen können.

## 4,4 Fußgängerschutz

⊖ Der Fußgängerschutz fällt beim Marvel R unterdurchschnittlich aus. Das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß liegt hauptsächlich im äußeren Bereich der Windschutzscheibe sowie an der Haubenvorderkante auf hohem Niveau. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann das SUV somit lediglich 55 Prozent der möglichen Punkte erzielen.

Reifendruckkontrollsystem komplettieren die umfangreiche Assistenzausstattung des Marvel R.

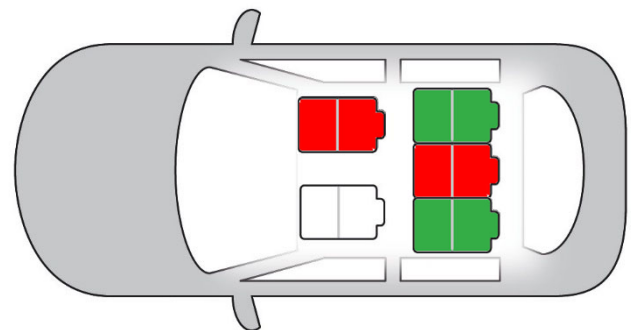
⊖ Der Spurhalteassistent greift teils unvorhersehbar, übereifrig und zu stark ein. Das darf nicht sein und kann zu gefährlichen Fahrsituationen führen. Hier muss MG dringend nachbessern.

Multikollisionsbremse bringt das Fahrzeug im Falle eines Unfalls schnellstmöglich zum Stehen und mildert damit die Folgeschäden.

⊖ Der Marvel besitzt keine Ösen, mit deren Hilfe sich Gegenstände im Gepäckraum sicher verzurren lassen - hier sollte MG dringend nachbessern. Hinzu kommt, dass für das SUV kein Gepäcktrennnetz erhältlich ist, mit dem sich der Gepäck- vom Fahrgastraum separieren lässt. Warndreieck und Verbandkasten sind im Fach unter dem Ladeboden verstaut und unter Umständen schlecht zu erreichen. Für den mittleren Fondplatz hat der MG lediglich eine feste Nackenstütze verbaut, die zudem viel zu kurz geraten ist.

## 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)

Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden. Ein Akustiksystem, das bei E-Autos verpflichtend an Bord ist, macht auf dieses bei niedrigen Geschwindigkeiten aufmerksam.

2,0

## UMWELT/ECOTEST

1,5

### Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest kommt der Marvel R mit serienmäßiger Wärmepumpe auf einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 22,8 kWh pro 100 km inklusive der Ladeverluste. Zum Vergleich: Der ebenfalls allradgetriebene und mit 299 PS/200 kW ähnlich leistungsstarke Skoda Enyaq RS iV begnügt sich mit 19,5 kWh/100 km. Die Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei

dreiphasiger Ladung mit 16 A; um die brutto 70 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 74,5 kWh benötigt. Aus den 22,8 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 114 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig ab Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest gute 45 von 60 möglichen Punkten.

2,5

### Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit

einem Stromverbrauch von 22,8 kWh/100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 93 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Marvel R im Schadstoffkapitel 34 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt der Chinese auf 79 Punkte, wofür es im Ecotest vier von fünf möglichen Sternen gibt.

3,3

## AUTOKOSTEN

3,3

### Monatliche Gesamtkosten

Der MG Marvel R Performance kostet 50.990 Euro - abzüglich des Umweltbonus. Die Kfz-Steuer beträgt jährlich nur 68 Euro, allerdings erst ab dem Jahr 2031, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind ungünstig, besonders die Vollkaskoeinstufung (Typklasse 28) schlägt stark zu Buche. Die

Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Zur Inspektion soll der MG alle 24.000 km oder zwölf Monate - je nachdem, was zuerst eintritt. Die Chinesen geben auf Fahrzeug, Akku, Antriebseinheit und Durchrostung eine Garantie von sieben Jahren bzw. 150.000 km.

| Typ                                        | Marvel R Electric<br>Luxury | Marvel R Electric<br>Performance |
|--------------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| Aufbau/Türen                               | SUV/5                       | SUV/5                            |
| Zylinder/Hubraum [ccm]                     | -/-                         | -/-                              |
| Leistung [kW (PS)]                         | 132 (180)                   | 212 (288)                        |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min             | 410/0                       | 665/0                            |
| 0-100 km/h [s]                             | 7,9                         | 4,9                              |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h]               | 200                         | 200                              |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP) | 19,4 kWh E                  | 20,9 kWh E                       |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)      | 0/0                         | 0/0                              |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK              | 18/28/23                    | 18/28/23                         |
| Steuer pro Jahr [Euro]                     | 68                          | 68                               |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro]             | 827                         | 932                              |
| Preis [Euro]                               | 46.990                      | 50.990                           |

## 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

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

|                                   |                       |
|-----------------------------------|-----------------------|
| maximale Leistung                 | 212 kW (288 PS)       |
| Dauerleistung nach Fahrzeugschein | 105 kW                |
| maximales Drehmoment              | 665 Nm                |
| Ecotest Verbrauch/Reichweite      | 22,8 l/100km / 326 km |

### BATTERIE

|                                        |                          |
|----------------------------------------|--------------------------|
| Batteriegröße gesamt/nutzbar           | 72 kWh/69,9 kWh          |
| komplette Vollladung mit Ladeverlusten | 74,5 kWh                 |
| Garantie/garantierte Kapazität         | 7 Jahre, 150.000 km, 70% |

### REKUPERATION

|                                                              |                       |
|--------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll) | ja                    |
| Stufen / Einstellung                                         | 3/Taste Mittelkonsole |

### KLIMATISIERUNG

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

### WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

|                                |                                                                                                    |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Warnbeginn bei leerer Batterie | 15% Batt. gelb, 5% "niedr. Batt.-Stand, bitte Aufladen", 1% "Batterieleistung erschöpft, Anhalten" |
| Leistungsreduzierung           | -                                                                                                  |
| Notfallstrecke bei Neustart    | -                                                                                                  |

### LADEMÖGLICHKEITEN

|                         |                 |
|-------------------------|-----------------|
| einstellbarer Ladestopp | ja              |
| regelbare Ladeleistung  | nein            |
| Position der Ladeklappe | hinten rechts   |
| Entriegelung Ladekabel  | Menü, Schlüssel |

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

|        |                         |        |
|--------|-------------------------|--------|
| Schuko | einphasig, 230 V, 10 A  | Option |
| Typ2   | dreiphasig, 230 V, 16 A | Option |

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

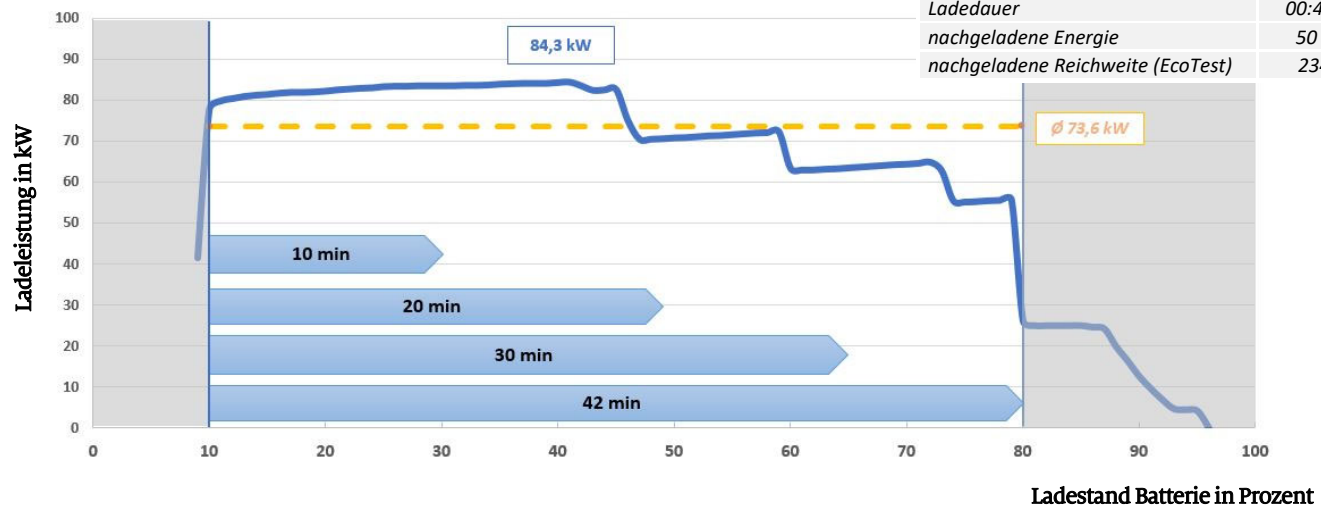
|                                         |         |
|-----------------------------------------|---------|
| Ladestand in Prozent / Restkilometer    | ja/ja   |
| Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen | nein/ja |
| Anzeige momentane Ladeleistung          | nein    |
| Ladeanzeige von außen sichtbar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

### LADEMÖGLICHKEITEN

| Steckertyp         | Anschluss             | Ausstattung | Ladestrom | Leistung     | Ladezeit      |
|--------------------|-----------------------|-------------|-----------|--------------|---------------|
| Haushaltssteckdose | einphasig, 230 V, AC  | Serie       | 6 - 10    | 1,3 - 2,3 kW | 57,5 - 32,5 h |
| Typ 2              | einphasig, 230 V, AC  | Serie       | 6 - 32    | 1,3 - 7,4 kW | 57,5 - 10 h   |
| Typ 2              | zweiphasig, 230 V, AC |             |           |              |               |
| Typ 2              | dreiphasig, 230 V, AC | Serie       | 6 - 16 A  | 4,1 - 11 kW  | 18 - 7 h      |
| DC Schnell         | CCS                   | Serie       |           | bis zu 85 kW | 42 min        |

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE





## HERSTELLERANGABEN

|                                                                |                         |
|----------------------------------------------------------------|-------------------------|
| Drei permanenterregte Synchronmotoren (einen vorn/zwei hinten) |                         |
| Leistung                                                       | 212 kW/288 PS           |
| Maximales Drehmoment                                           | 665 Nm                  |
| Kraftübertragung                                               | Allrad aut. zuschaltend |
| Getriebe                                                       | Reduktionsgetriebe      |
| Höchstgeschwindigkeit                                          | 200 km/h                |
| Beschleunigung 0-100 km/h                                      | 4,9 s                   |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP)                                    | 20,9 kWh                |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß                                       | 0 g/km                  |
| Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert                               | k.A./0,3                |
| Klimaanlage Kältemittel                                        | R1234yf                 |
| Reifengröße (Serie vo./hi.)                                    | 235/45 R19              |
| Länge/Breite/Höhe                                              | 4.674/1.919/1.613 mm    |
| Leergewicht/Zuladung                                           | 1.920/453 kg            |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt                              | 357/1.396 l             |
| Anhängelast ungebremst/gebremst                                | 750/750 kg              |
| Stützlast/Dachlast                                             | -/75 kg                 |
| Batteriekapazität brutto/netto                                 | 72,0/69,9 kWh           |
| Garantie Allgemein/Rost                                        | 7 Jahre oder 150.000 km |
| Produktion                                                     | China, Shanghai         |

## ADAC Messwerte

|                                             |                        |
|---------------------------------------------|------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 4,7 s                  |
| Elastizität 60-100 km/h                     | -                      |
| Drehzahl bei 130 km/h                       | -                      |
| Bremsweg aus 100 km/h                       | 36,8 m                 |
| Reifengröße Testwagen                       | 235/45 R19 99V         |
| Reifenmarke Testwagen                       | Michelin Primacy 4     |
| Wendekreis links/rechts                     | 11,5 m                 |
| Ecotest-Verbrauch                           | 22,8 kWh/100 km        |
| Stadt/Land/BAB                              | k.A.                   |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest            | 0 g/km (WTW* 114 g/km) |
| Reichweite                                  | 325 km                 |
| Innengeräusch 130 km/h                      | 67,0 dB(A)             |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)         | 2.135 mm               |
| Leergewicht/Zuladung                        | 1.972/401 kg           |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch         | 340/795/1.380 l        |

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

|                                          |                 |                        |                 |
|------------------------------------------|-----------------|------------------------|-----------------|
| <b>Betriebskosten</b>                    | <b>152 Euro</b> | <b>Werkstattkosten</b> | <b>140 Euro</b> |
| <b>Fixkosten</b>                         | <b>150 Euro</b> | <b>Wertverlust</b>     | <b>487 Euro</b> |
| Monatliche Gesamtkosten                  | 930 Euro        |                        |                 |
| Steuer pro Jahr                          | 68 Euro         |                        |                 |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK        | 18/28/23        |                        |                 |
| Basispreis Marvel R Electric Performance | 50.990 Euro     |                        |                 |

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

|                                        |                                                                                  |
|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| Pressefahrzeug                         | EZ: 28.10.2021                                                                   |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 49.015 Euro                                                                      |
| Km-Stand bei Testbeginn                | 4.075 km                                                                         |
| Auffälligkeiten/Mängel                 | diverse Software-Fehler und Funktionsstörungen (Infotainment, Radio, Heckklappe) |

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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung der Kraftstoffe entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeuge) möglich. \* Steuer nach WLTP.

## 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

MG Marvel R Electric Performance

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

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

### SICHERHEIT

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

### INNEN

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

### AUSSEN

|                              |             |
|------------------------------|-------------|
| Anhängerkupplung (Zubehör)   | ab 780 Euro |
| Metalllackierung             | Serie       |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | Serie       |

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

3,3

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

Stand: Januar 2023  
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner