



MG MG5 Electric Maximum Range Luxury

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (115 kW/156 PS)

Der MG5 ist der erste erhältliche vollelektrische Kombi - blendet man den extrem teuren und wenig nutzwertorientierten Porsche Taycan Sport Turismo einmal aus. Konkurrenz droht ihm erst Anfang 2023, dann kommt der Opel Astra Sports Tourer Electric auf den Markt. Der 4,60 m lange Kompakt-Kombi des chinesischen Herstellers MG tritt in der Top-Ausführung mit dem größeren der beiden erhältlichen Akku-Ausführungen (brutto 61,1 kWh) und einem 115kW/156 PS leistenden E-Motor an der Vorderachse an. Damit kommt der Kombi im ADAC Ecotest 315 km, der Verbrauch fällt mit 19,7 kWh/100 km (inkl. der Ladeverluste) vergleichsweise hoch aus. An der Schnellladesäule lässt es der Stromer gelassen an: Die maximale Ladeleistung liegt im Test bei 88 kW, um den Akku von 10 auf 80 Prozent zu laden, genehmigt sich der Chinese im Ladetest 37 Minuten. Um die Kombiqualitäten ist es beim MG durchschnittlich bestellt: Das Kofferraumvolumen beträgt 425 bis maximal 1.365 l, die maximale Zuladung liegt bei vergleichsweise bescheidenen 437 kg. Gleiches gilt für die maximale Anhängelast, die bei gebremsten wie ungebremsten Hängern lediglich 500 kg beträgt. Wenig auszusetzen gibt es hingegen an den Fahreigenschaften: Der Fronttriebler überzeugt mit guter Fahrstabilität und absolviert den anspruchsvollen ADAC Ausweichtest auch dank der effektiven ESP-Regelung problemlos. Einer allzu sportlichen Fahrweise stehen die gefühllose Lenkung und die ausgeprägte Wankneigung entgegen. MG stellt mit dem MG5 einen respektablen Kompakt-Kombi auf die Räder. In puncto Verbrauch, Ladeleistung und der Softwares des Infotainmentsystems sollten die Chinesen nochmals nachbessern.

Konkurrenten: Opel Astra Sports Tourer Electric.

- ⊕ flotte Fahrleistungen, gute Serienausstattung, sichere Fahreigenschaften
- ⊖ geringe Anhängelast, kein Frunk, einfache Materialauswahl, mäßige Effizienz und Ladeleistung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,4

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	2,3
	Langstrecke	3,0
	Transport	2,8
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,5 Verarbeitung

Bei der Verarbeitung schneidet der MG5 durchschnittlich ab. Die Karosserie ist ordentlich gefertigt, mehrteilige Türrahmen, der unverkleidete Heckfensterrahmen oder der nur vorn und in der Mitte verkleidete Unterboden künden doch recht deutlich vom einem hohen Kostendruck. Das Interieur ist solide verarbeitet und macht dank der serienmäßigen Kunstleder-sitze, der Stoffeinsätze am Armaturenbrett, der blauen Akzentlinien, der Einsätze in Chrom- und Aluminiumoptik sowie

Pianolackflächen einen durchaus wohnlichen Eindruck. Bei genauerem Hinsehen stellt man jedoch fest, dass selbst die Oberfläche des Armaturenbretts aus hartem Kunststoff gefertigt ist - gleiches gilt für die Türverkleidungen. Positiv: Der Kofferraum ist auch an den Seiten mit robustem Filz verkleidet - viele asiatische Modell setzen hier auf kratzempfindliches Hartplastik.

3,6 Alltagstauglichkeit

Der MG5 ist ein sogenannter „Nasenlader“, die Ladeklappe befindet sich an der Fahrzeugfront. Die 61,1 kWh große Batterie des MG5 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ-2-Stecker ist optional an Bord. Das Laden über die Haushaltssteckdose (230 V, 10 A) dauert etwa 27 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 5,5 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 37 Minuten. Dabei lädt der MG5 im Schnitt mit bescheidenen 72 kW, die maximale Ladeleistung lag lediglich bei 88 kW. Praktisch: Der Akku lässt sich über das Fahrzeugmenü vorkonditionieren, um beim Schnellladen höhere Ladeleistungen zu erzielen. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von 315 km. Die maximale Zuladung des mit 1.580 kg für ein E-Auto vergleichsweise leichten

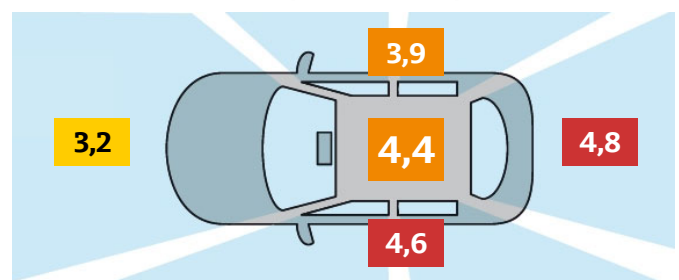
MG5 beträgt 437 kg - ein durchschnittlicher Wert. 75 kg dürfen davon auf der serienmäßigen Dachreling transportiert werden.

⊕ Der MG5 bietet serienmäßig mit der „Vehicle-to-Load“-Funktion (V2L), mit der der MG5 andere E-Autos oder externe elektrische Geräte mit 230 V Wechselspannung und bis zu 2,2 kW versorgen kann, sofern der Akku des Kombis ausreichend geladen ist.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne kann der MG5 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 500 kg für ungebremste und gebremste Anhänger sehr bescheiden aus. Gleiches gilt für die erlaubte Stützlast, die 50 kg beträgt.

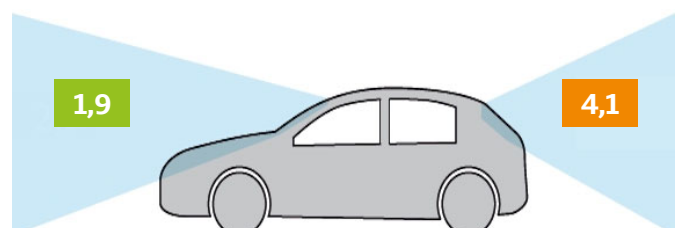
Rundumsicht

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.



3,1 Licht und Sicht

Der MG5 ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgerüstet. Diese bieten zwar eine gute Fahrbahnausleuchtung, bis auf den statischen Fernlichtassistenten jedoch keine weiteren Lichtfunktionen. Wünschenswert wären neben einer dynamischen Leuchtweitenregulierung und einer Scheinwerferreinigungsanlage vor allem eine Abbiegelichtfunktion. Sehr gute Lichtsysteme in diesem Segment bieten inzwischen auch Kurvenlicht und einen dynamischen Fernlichtassistenten. Das Abschlusslicht in den Heckleuchten setzt ebenfalls auf LED-Technik, die Bremslichter sind allerdings ebenso wie die Blinker rundum als Halogenlampen ausgeführt - das ist inkonsequent. Die Karosserie lässt sich ordentlich abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist und die Heckscheibe vom Fahrer weit entfernt ist.

⊕ Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion ebenso wenig erhältlich wie ein asphärisches Glas, das den toten Winkel verkleinert. Der MG5 ist serienmäßig mit Parksensoren hinten sowie einem 360-Grad-Kamerasystem ausgestattet, Parksensoren vorn und ein Parkassistent sind hingegen nicht zu haben. Aktiviert man die Warnblinkanlage, lässt sich dennoch die Fahrtrichtung anzeigen - das ist bei asiatischen Automobilen eher selten möglich.

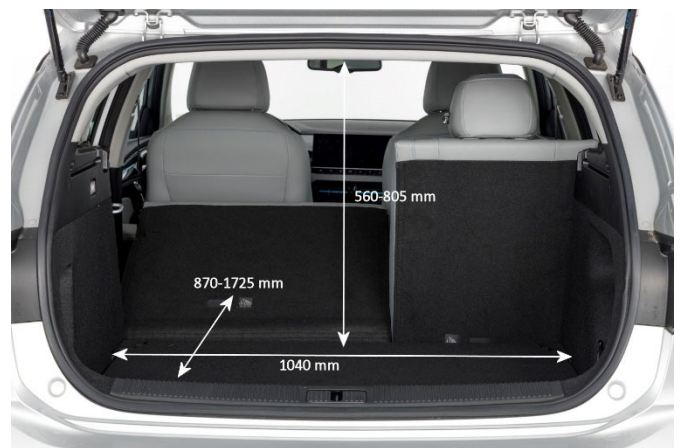
⊖ Die Rundumsichtmessung bescheinigt dem MG5 lediglich ein ausreichendes Ergebnis. Verantwortlich hierfür sind die breiten D-Säulen, die nicht versenkbaren Fondkopfstützen sowie die große Kameraeinheit oberhalb des Innenspiegels, die den Blick nach oben - beispielsweise auf eine Ampel - versperrt.



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

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Einstieg vorn und hinten gelingt vor allem dank der angenehmen Sitzhöhe der Vordersitze (49 cm über der Fahrbahn in unterster Position) und der ebenfalls leicht erhöhten Rücksitzbank. Zudem öffnen die Türen weit und geben eine ausreichend große Öffnung frei. Im Fond gibt es keinen Mittelunnel - praktisch beim Durchrutschen und gut für den Mitfahrer auf dem Mittelsitz. Auf den den äußeren Sitzplätzen finden sich oben am Dachhimmel Haltegriffe, den für den Fahrersitz hat sich MG leider gespart.



Der Kofferraum mit 425 Liter Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse überdurchschnittlich. Es ist genügend Platz für das Gepäck oder den täglichen Einkauf vorhanden.

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen fällt auch für einen Kompakt-Kombi gut. Das Standvolumen beträgt 425 l. Fährt man die Laderaumabdeckung ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 560 l. Alternativ kann man in dieser Konfiguration auch neun Getränkekästen unterbringen. Klappt man alle Rücksitze um und beschränkt sich auf den Raum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 780 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Stauraums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.365 l Volumen verfügbar.

3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe gibt eine große Öffnung frei, auch wenn sich diese im unteren Bereich etwas verjüngt. Ein elektrischer Antrieb, wie ihn viele Kompaktkombis zumindest optional bieten, ist für den MG nicht zu haben. In der Heckklappenverkleidung befinden sich zwei praktische Griffmulden zum Zuziehen, auch wenn Griffe die bessere Lösung wären. Der Kofferraum ist mit seinen glattflächigen Seitenwänden gut nutzbar.



Die Ladekante mit einer Höhe von 77 cm macht das Be- und Entladen des Kofferraums doch recht mühsam.

⊖ Dass die Chinesen keine allzu große Kombi-Tradition haben, merkt man u. a. an der ansteigenden Ladefläche bei umgeklappten Rücksitzlehnen, der mit nur einer LED

schwachen Ausleuchtung des Kofferraums und der fehlenden Möglichkeit, die Laderaumabdeckung unter der Ladeboden zu verstauen.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen, eine praktische Durchreiche ist nicht zu haben. Die Handhabung fällt recht leicht, bei Unachtsamkeit können dabei allerdings die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden. Zum Verstauen kleinerer Gegenstände findet man im Kofferraum

zwei Seitenfächer mit Netz sowie Platz unter dem variablen Ladeboden, sofern sich dieser in der oberen der beiden Position befindet. Vermisst werden Taschenhaken oder Ösen, um ein Spannetz zu anzubringen.

2,7 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Das Cockpit macht einen übersichtlichen Eindruck und wirkt dank der wenigen Tasten sehr aufgeräumt. Wie bei den meisten Neuerscheinungen werden auch im Falle des MG5 die meisten Funktionen über ein großes Zentraldisplay gesteuert. Es ist sicht- sowie griffgünstig platziert und zudem zum Fahrer geneigt. Die Menüstruktur des Infotainmentsystems ist flach und erschließt sich dem Nutzer recht schnell. Allerdings hat MG auch die Klimasteuerung in den Touchscreen integriert, was sich als sehr umständlich erweist. Denn um das Klimamenü aufzurufen muss man zunächst das Grundmenü und anschließend "AC" anwählen, erst dann lässt sich beispielsweise die Temperatur oder die Luftverteilung ändern. Dort versteckt sich auch die Bedienung der Sitzheizung, separate Tasten für deren Bedienung wären im Alltag deutlich praktischer. Das digitale Kombiinstrument besitzt in der Mitte ein TFT-Display. Links davon wird die Geschwindigkeit ausschließlich digital angezeigt, auf der rechten Seite wird die aktuell abgerufene oder zurückgewonnene Leistung dargestellt. Zwar bietet das Kombiinstrument keine Individualisierungsmöglichkeiten, an der Ablesbarkeit gibt es allerdings wenig zu kritisieren. Der Getriebewählhebel befindet sich gut erreichbar auf der hoch platzierten Mittelkonsole und ist als praktischer Drehregler ausgeführt.

⊖ Wie bereits im MG Marvel reagiert der Touchscreen auch im MG5 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 - wie bereits beim MG Marvel R - mit einigen Software-Fehlern negativ auffiel. So war es beispielsweise nicht möglich, einen anderen Radiosender als den ausgewählten anzuhören. 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.



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

2,7 Multimedia/Konnektivität

Die Konnektivitätsausstattung fällt durchschnittlich aus. Der MG5 bringt serienmäßig ein Audiosystem mit sechs 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. 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.

⊖ Eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone ist für den MG5 nicht zu haben. Das Navigationssystem integriert

keine Ladesäulen in die Routenführung, das Navi kann lediglich Ladesäulen in der Fahrzeugumgebung anzeigen.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe bietet der MG5 den Insassen ein gutes Raumangebot, das selbst für bis zu 1,95 m große Personen ausreicht. Bei der durchschnittlichen Innenbreite merkt man

jedoch, dass der Chinese der Kompaktklasse entstammt. Das gute Raumgefühl wird allenfalls durch die erhöhte Seitenlinie etwas geschmälert.

3,0 Raumangebot hinten

Im Fond geht es nicht ganz so geräumig zu wie vorn. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht zwar die Beinfreiheit selbst für 2,0 m große Insassen. Die Kopffreiheit genügt allerdings lediglich für rund 1,85 m große Mitfahrer, hier wirkt sich die hoch positionierte Rückbank negativ aus.

Das Raumgefühl geht in Ordnung, allerdings befindet kommt die C-Säule dem Kopf der außen Sitzenden recht nahe und große Füße finden unter dem linken Vordersitz kaum Platz.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität beschränkt sich wie bei Kompakt-Kombis üblich auf das Umklappen der Rücksitzlehnen. Dafür entschädigt der MG5 mit zahlreichen, gut nutzbaren Ablagemöglichkeiten. Hier sticht besonders das große Fach unter der freischwebenden Mittelkonsole hervor. Auch die Türfächer sind ausreichend groß, zudem lassen sich vorn wie hinten je zwei Becher verstauen. Das Handschuhfach fällt hingegen recht klein aus und lässt sich weder abschließen noch klimatisieren.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

3,1 KOMFORT

2,9 Federung

Das Fahrwerk mit Verbundlenkerachse hinten offeriert insgesamt einen durchaus passablen Federungskomfort. Ohne adaptive Dämpferregelung werden Fahrbahnunebenheiten dank der tendenziell soften Fahrwerksabstimmung und der

recht langen Federwege ordentlich absorbiert. Auf der Autobahn führt dies zwar zum Nachschwingen bei tiefen Bodenwellen, dafür verkneift sich der Kombi störendes Stuckern auf welligem Fahrbahnbelag.

3,4 Sitze

Die Vordersitze im MG5 bieten nur einen durchschnittlichen Sitzkomfort. In der Luxury-Ausführung ist der Stromer mit Kunstlederbezügen sowie elektrischen Sitzverstellung für den Fahrersitz sowie einer manuellen Lordosenstütze ausgestattet. Der Beifahrersitz ist manuell verstellbar, zudem fehlt neben der Lordosenstütze vor allem eine Höhenverstellung. Die Polsterung ist vergleichsweise weich, der Seitenhalt fällt aufgrund der mäßigen Konturierung unterdurchschnittlich aus. Die Sitzposition wird durch die nur dünn gepolsterte Armauflage in

den Türen, die nicht verstellbare Mittelarmlehne und die nicht höhenverstellbaren Gurte beeinträchtigt. Die Sitzbank in Reihe zwei ist weich gepolstert und mäßig konturiert, punktet aber mit guter Oberschenkelauflege und einem dank der erhöhten Sitzposition angenehmen Kniewinkel. Auch hinten sind die Armauflagen in den Türen kaum gepolstert, die ausklappbare Mittelarmlehne entschädigt zumindest teilweise dafür.

3,2 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 stark zu,

dann geht es im Innenraum des MG5 lauter zu als in vielen Konkurrenzmodellen mit Verbrenner unter der Haube. Bei Tempo 130 beträgt Geräuschpegel im Innenraum 69,4 dB(A) - ein recht hoher Wert.

2,8 Klimatisierung

Der MG5 bietet ab Werk eine Einzonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik. Für die Fondinsassen gibt es zwar einen zentralen Luftausströmer, allerdings befindet sich dieser sehr weit unten befindet und die Austrittsrichtung ist nicht veränderbar. Für die kalten Tage ist der MG mit einer lediglich einstufigen Sitzheizung für die Vordersitze ausgestattet, für die Fondsitze und das Lenkrad ist eine Heizfunktion nicht erhältlich.

⊕ Wie bei den meisten E-Autos üblich lässt sich der Innenraum vorklimatisieren, d.h. vorwärmen oder -kühlen.

⊖ Die Luftausströmer kommen ohne Drehregler aus, mit deren Hilfe sich die Luftmenge regulieren lässt. Unter der Vordersitzen finden sich wie sonst üblich keine Luftausströmer.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Der 156 PS/115 kW leistende E-Motor sorgt im knapp 1,6 t schweren MG5 für muntere Fahrleistungen. Der Sprint von 15 auf 30 km/h gelingt in einer Sekunde. Etwas gemächlicher geht es außerorts zu, dennoch wird der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) in flotten 4,1 s erledigt. Von 80 auf 120 km/h geht es bei Bedarf in 5,7 s. Zum Vergleich:

Ein 155 PS starker Ford Focus Turnier mit einem Turbobenziner unter der Haube benötigt dafür fast eine Sekunde länger. Oberhalb von 130 km/h lässt der Vortrieb dann merklich nach, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 185 km/h - viele Elektromodelle werden deutlich eher abgeregelt. MG gibt für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h mit 8,3 s an.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt weit überlegen, sodass auch der MG5 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.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt – das bringt hinsichtlich Schaltkomfort die Bestnote. Die gewünschte Fahrstufe wird über einen Drehregler auf der Mittelkonsole ausgewählt. Die

Bedienung geht nach kurzer Umgewöhnung problemlos von der Hand. Rangieren und Anfahren gelingen ebenfalls tadellos. Berganfahrhilfe und Autohold-Funktion sind Serie und verhindern ein ungewolltes Zurückrollen des Fahrzeugs.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der MG5 hinterlässt fahrwerksseitig eine ordentliche Figur. Den anspruchsvollen ADAC Ausweichtest meistert er dank des gezielt und effektiv regelnden Stabilitätsprogramms problemlos und sicher - hier verdient der MG5 Lob. Auch die erzielbaren

Durchfahrsgeschwindigkeiten sind durchaus beachtlich, auch wenn sich der Stromer als Folge der kräftigen Wankneigung und der nur mäßig präzisen Lenkung dabei nicht sonderlich dynamisch anfühlt. Auch am Geradeauslauf und der

Fahrstabilität gibt es wenig auszusetzen. Das Fahrverhalten ist untersteuernd ausgelegt: Fährt zu rasch in eine Kurve, schiebt der Kombi über die Vorderräder und baut damit Geschwindigkeit ab. Selbst die Traktion - oftmals eine Schwachstelle von E-Autos mit Frontantrieb - geht in Ordnung. Das liegt neben dem vergleichsweise leistungsschwachen E-Motor auch an der sensibel regelnden Antriebsschlupfregelung.

⊖ Durch die um die Mittellage schwammige, gefühllose Lenkung und die verzögert Seitenkraft aufbauende Hinterachse fällt es mit dem MG5 schwer, bei höheren Geschwindigkeiten einen sauberen Strich zu fahren. Die ständigen Lenkkorrekturen stören besonders auf längeren Etappen.

3,1 Lenkung

Die Lenkung ist infolge der hohen Lenkkraftunterstützung 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 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht zu indirekt übersetzt, der Lenkaufwand besonders innerorts hält sich damit in Grenzen.

3,0 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der MG5 36,3 m (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen). Das ist ein durchschnittlicher Wert. Das Bremspedal fühlt sich etwas teigig an, die Dosierbarkeit ist dadurch nicht optimal.















3,0 SICHERHEIT

3,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der MG5 hat die wesentlichen Fahrerassistenzsysteme serienmäßig an Bord, an die besten Konkurrenten reicht er in diesem Kapitel jedoch nicht heran. Der Stromer bringt ab Werk ein Notbremsystem (bis 80 km/h) samt Kollisionswarner, eine radbasierte adaptive Geschwindigkeitsregelung (bis 150 km/h) sowie einen Spurhalteassistenten serienmäßig mit. Auch eine Verkehrszeichenerkennung, ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem sowie ein adaptives Bremslicht gehören zum Serienumfang. Totwinkelassistent samt Querverkehrserkennung, Kreuzungsassistent oder Müdigkeitswarner sind für den MG jedoch nicht zu haben.

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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

3,0 Passive Sicherheit - Insassen

Zum Zeitpunkt der Berichterstellung stand kein Crashtest-Ergebnis zur Verfügung. Der MG5 ist mit Front- und Seitenairsteuerungsanlagen vorn sowie von vorn nach hinten reichenden Kopfairbags. Vorn schützen die Kopfstützen Personen bis 1,90 m Größe. Die Kopfstützen hinten reichen nur für 1,75 m große Personen aus.

⊖ Die Kopfstütze des Mittelsitzes lässt sich nicht weit genug herausziehen, um erwachsene Personen ausreichend vor

einem Schleudertrauma zu schützen. Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unter dem Ladeboden und sind dort u. U. schlecht zu erreichen. Im Kofferraum vermisst man Zurrösen, um lose Gegenstände mithilfe eines Netzes oder Gurten fixieren zu können. Auch ein Trennnetz- oder -gitter ist für den Kombi nicht zu haben.

2,2 Kindersicherheit

Zum Zeitpunkt der Berichterstellung stand kein Crashtest-Ergebnis zur Verfügung.

⊕ Im MG5 findet man Isofix-Befestigungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken auf den beiden äußeren Plätzen der Rückbank, dort lassen sich geeignete Sitze gut befestigen. Auf eben diesen hinteren Sitzen sowie auf dem Beifahrersitz können Kindersitze auch mit den Gurten befestigt werden, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. Die Beifahrerairbags können über einen Schlüsselschalter am

Armaturenbrett deaktiviert werden, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden. Eine Isofix-Vorrichtung gibt es für den Beifahrersitz nicht. Der Mittelsitz auf der Rückbank eignet sich nur schlecht für Kindersitze, dort gibt es keine Isofix-Halterungen, die Gurtlänge ist eingeschränkt und die Gurtanlenkpunkte ungünstig.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich dank der Kipphebel "kinderleicht" deaktivieren.

3,3 Fußgängerschutz

Zum Zeitpunkt der Berichterstellung stand kein Crashtest-Ergebnis zur Verfügung. Aufgrund des fehlenden Motorblocks unter der Fronthaube und des nachgiebig gestalteten Stoßfängers sollte das Verletzungsrisiko nicht zu hoch sein. Um

Kollisionen mit Fußgängern und Fahrradfahrern verhindern zu können, verfügt das Notbremssystem über eine entsprechende Erkennung.

1,4 UMWELT/ECOTEST

0,9 Verbrauch/CO2

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 19,7 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 57,7-kWh-Batterie (Nettowert) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 61,9 kWh benötigt. Damit ist der MG5 für ein E-Auto seiner Größe nicht sonderlich effizient. Zum Vergleich: Ein mit 325 PS

deutlich stärkeres Tesla Model 3 kommt mit 16,8 kWh/100 km aus. Aus den 19,7 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 98 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest 51 von 60 möglichen Punkten.

1,9 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO2-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 19,7 kWh/100

km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 80 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der MG5 41 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können auch heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe erreicht der Testwagen mit 91 Punkten - wenn auch knapp - die Maximalausbeute von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

2,4 AUTOKOSTEN

2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der MG5 ist ab 35.490 Euro zu haben, für die getestete Variante mit großem Akku in der Luxury-Ausführung sind mindestens 39.990 Euro fällig - abzüglich des Umweltbonus. Die Kfz-Steuer beträgt jährlich nur 62 Euro, allerdings erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind noch moderat, die Haftpflicht liegt bei günstigen 14, die Teilkasko bei 24 und die Vollkasko bei 21. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Zur Inspektion soll der MG5 alle 24.000 km oder 12 Monate - je nachdem, was zuerst eintritt. Die Chinesen geben auf Fahrzeug, Akku, Antriebseinheit und Durchrostung eine Garantie von sieben Jahren bzw. 150.000 km.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	MG5 Electric Standard Range	MG5 Electric Maximum Range
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5
Leistung [kW (PS)]	130 (177)	115 (156)
Max. Drehmoment [Nm]	280	280
0-100 km/h [s]	8,3	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	17,9 kWh E	17,5 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/24/21	14/24/21
Steuer pro Jahr [Euro]	62	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	642	678
Preis [Euro]	35.490	38.490

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

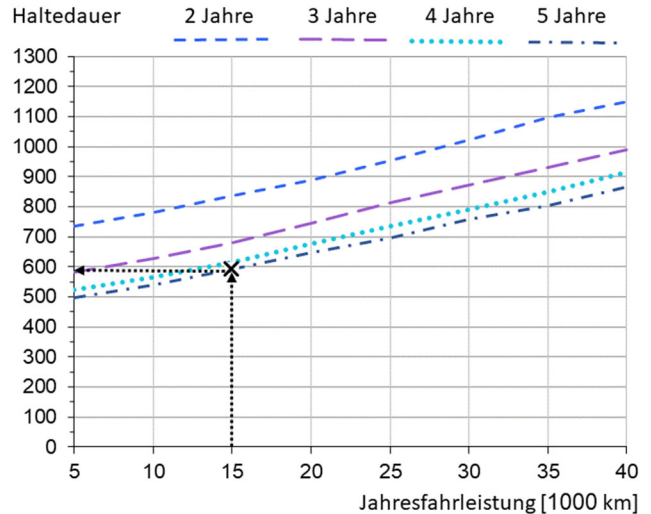
Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 703 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	115 kW (156 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	73 kW
maximales Drehmoment	280 Nm
Ecotest Verbrauch / Reichweite	19,7 kWh/100km / 315 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	61,1 kWh/57,7 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	61,9 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	7 Jahre, 150.000 km

REKUPERATION

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

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie:
RRW 40 km "Reserve" Batt. gelb, 15% Batt. gelb blinkt, RRW 20km "Ladezustand niedrig", 0% "Batt. Strom wird entladen, Bitte sicher anhalten"

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	Nein
Position der Ladeklappe	Vorne Mitte
Entriegelung Ladekabel	Menü

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

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

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

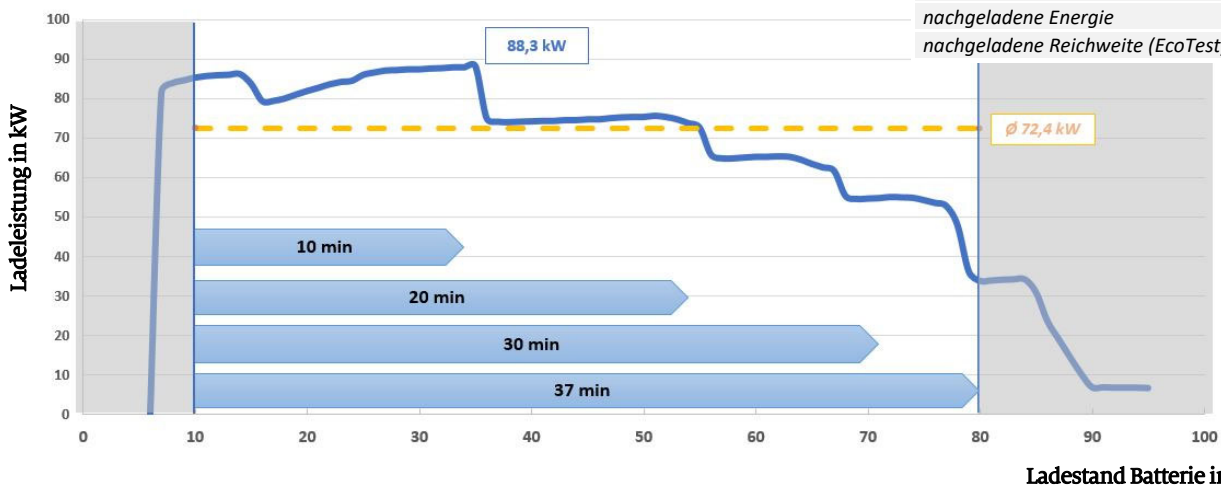
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja A, V
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja In 25% Blöcken am Ladeanschluss

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	47,5 - 27 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	47,5 - 8,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	15 h - 5,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 87 kW	37 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	72,4 kW
Ladedauer	00:36:50
nachgeladene Energie	43 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	234 km

NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor an der Vorderachse	
Leistung	115 kW/156 PS
Maximales Drehmoment	280 Nm
Kraftübertragung	Vorderradantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,9 kWh
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A./0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.600/1.818/1.543 mm
Leergewicht/Zuladung	1.562/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	479/1.367 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/500 kg
Stützlast/Dachlast	50/75 kg
Batteriekapazität	61,1 kWh
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km
Produktion	China, Shanghai

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3 ST
Wendekreis links/rechts	11,4/11,5 m
Ecotest-Verbrauch	19,7 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 98 g/km)
Reichweite	315 km
Innengeräusch 130 km/h	69,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.060 mm
Leergewicht/Zuladung	1.580/437 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	425/780/1.365 l

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

Betriebskosten	136 Euro	Werkstattkosten	68 Euro
Fixkosten	106 Euro	Wertverlust	393 Euro
Monatliche Gesamtkosten	703 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/24/21		
Basispreis MG5 Electric Maximum Range Luxury	39.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.06.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.640 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.736 km
Auffälligkeiten/Mängel	Radiosender lässt sich nicht verstellen

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

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 MG5 Electric Maximum Range Luxury

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	-

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	-
Metalllackierung	650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,4

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

Stand: Dezember 2022
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner