



## MG ZS EV Maximum Range Luxury

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (115 kW / 156 PS)

Es klingt für alle mit ein paar Jahren Erfahrung auf dem Automobilmarkt wohl immer noch verrückt, aber der Bereich von 30.000 bis 40.000 Euro kann in Sachen Elektromobilität ohne Weiteres als absolute preisliche Einstiegsklasse angesehen werden. Unter 30.000 Euro gibt es nicht einmal eine Handvoll Autos auf dem Markt. So muss man den MG ZS EV also eigentlich genauso betrachten, wie man noch vor wenigen Jahren einen Kleinwagen vom Schlage eines VW up betrachtet hat.

Aus dieser Warte sind dann die nicht gerade piekfeine Verarbeitung, die unterdurchschnittliche Materialqualität sowie der fehlende Feinschliff bei Bedienung und Fahrverhalten auch eher zu verschmerzen. Zumindest bekommt man einen zwar etwas beliebig, aber modern gestalteten Wagen in der absolut angesagten Klasse der Kompakt-SUV, der genügend Platz für die meisten Alltagsaufgaben und einen effizienten Antrieb bietet: Mit 19,6 kWh auf 100 km (inkl. Ladeverluste) ist der Chinese mit dem englischen Firmennamen eines der sparsameren Autos im ADAC Ecotest. Außerdem ist der getestete Wagen in der Luxury-Version sehr üppig ausgestattet, den Preis von 39.990 Euro für die Variante mit der größeren Batterie kann man kaum noch in die Höhe treiben, denn das einzige werksseitig anwählbare und kostenpflichtige Extra ist die Metalliclackierung für 650 Euro. Vom Kaufpreis abziehen kann man derzeit noch die Elektroauto-Förderung der deutschen Bundesregierung. **Konkurrenten:** u.a.: BYD Atto 3 EV, Citroen e-C4, Kia Niro EV, Mazda MX-30, SsangYong Korando e-Motion.

- ⊕ **lange Garantie (7 Jahre), angemessenes Platzangebot, sparsamer Antrieb, umfangreiche Komfort- und Serienausstattung**
- ⊖ **Bedienkonzept mit Schwächen, nur Fahrersitz mit Höhenverstellung, schaukeliges Fahrwerk, in vielen Details offensichtlich vom Sparzwang diktierte Verarbeitung und Materialauswahl**

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **2,5**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,7</b>
	Stadtverkehr	<b>3,4</b>
	Senioren	<b>2,3</b>
	Langstrecke	<b>2,8</b>
	Transport	<b>2,9</b>
	Fahrspaß	<b>2,7</b>
	Preis/Leistung	<b>2,5</b>

Ecotest ★★★★★

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,6 Verarbeitung

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

### 3,5 Alltagstauglichkeit

Die maximal mögliche Zuladung des Testwagens liegt bei 418 kg – das reicht für vier Personen und etwas Gepäck. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen Lasten von bis zu insgesamt 75 kg transportiert werden. Die noch moderate Außenlänge von 4,32 m und der Wendekreis von 11,6 m machen den ZS EV für den Stadtverkehr recht gut geeignet, auch die Breite fällt mit 2,04 m (inklusive der Außenspiegel) nicht zu üppig aus. Die Position des Ladeanschlusses ist an der Fahrzeugfront gut gewählt, seit dem Facelift zum Modelljahr 2022 sind zudem Klappen statt einer billig wirkenden Gummikappe über den Anschlüssen verbaut: Das passt. Die größere der beiden Lithium-Ionen-Batterie (im Unterboden) hat laut Hersteller eine Kapazität von 69,9 kWh brutto, nutzbar sind 65,7 kWh. Für eine vollständige Ladung werden bei unserem Testwagen inklusive Ladeverlusten 73,8 kWh benötigt. Der ZS EV Luxury kann über das fahrzeugseitige Wechselstromladesystem (AC) mit maximal 11 kW geladen werden, sodass der Ladevorgang an einer Wallbox rund sechseinhalb Stunden dauert. An einer herkömmlichen Haushaltssteckdose (Schuko mit 2,3 kW) vergehen anderthalb Tage. Der Stromer verfügt serienmäßig über

### 3,5 Licht und Sicht

Die Enden des SUV kann man recht gut überblicken, lediglich die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem ZS EV allerdings eine lediglich ausreichende Sicht nach draußen; ungünstig sind hauptsächlich die breiten C-Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen, die den Blick nach hinten und schräg hinten beeinträchtigen. Die etwas erhöhte Sitzposition hilft, den umgebenden Verkehr besser zu überblicken. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten – einen asphärischen Bereich bieten sie nicht. Ebenso blendet der Innenspiegel nicht automatisch ab.

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

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

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

eine CCS-Ladedose für eine Gleichstromladung (DC) – die maximale Ladeleistung liegt in unserem Test bei bis zu 84 kW, die über einen recht langen Zeitraum anliegen. Erst ab einem Ladezustand von rund 50 Prozent wird die Ladeleistung etwas reduziert.

⊖ Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 19,6 kWh auf 100 km eine theoretische Reichweite von etwa 375 km – ein vergleichsweise mäßiger Wert, für die meisten Alltagsbedürfnisse allerdings durchaus ausreichend. Wer auch mit weniger Reichweite gut klarkommt, kann für einen 4.000 Euro niedrigeren Kaufpreis die Version mit rund 50 statt 70 kWh Batteriekapazität kaufen. Ab Werk kommt der Chinese mit einem Reifenreparaturset, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Not- oder Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel ist nicht zu haben. Die Anhängelast beträgt schmale 500 kg, egal ob der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt oder nicht.



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

In jedem Fall praktisch sind die serienmäßigen Parksensoren hinten sowie das 360-Grad-Kamerasystem. Seit dem Facelift sind serienmäßig LED-Scheinwerfer verbaut, die eine angenehme Lichtfarbe bieten. In Sachen Lichtverteilung sind sie Mittelmaß, die manuelle Leuchtweiteneinstellung ist hingegen nicht zeitgemäß.

## 2,1 Ein-/Ausstieg

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

⊖ 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](http://www.adac.de/keyless).

Die Türen werden vorn wie hinten in nur zwei Positionen gehalten; auch dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand in gewünschter Stellung.

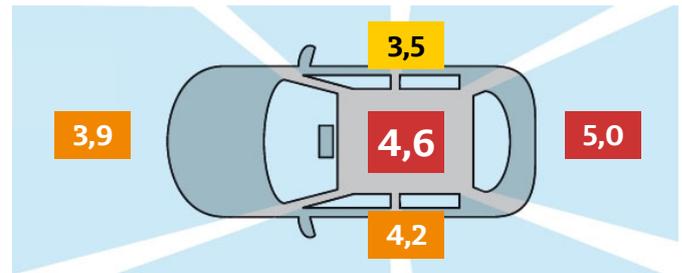
## 2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 395 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 520 l. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu neun handelsübliche Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 780 l verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.290 l Volumen vorhanden. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, kann man damit etwa 80 l des Laderaums nach unten abtrennen. Unter dem Kofferraumboden befindet sich ein Stauraum für das serienmäßige Ladekabel.

⊖ Die Rückfahrkamera wird nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt. Parksensoren vorn oder ein Einparkassistent sind für den MG nicht erhältlich.

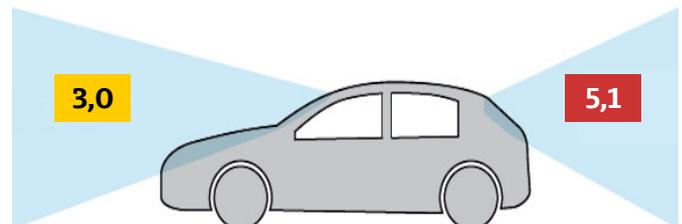
## Rundumsicht

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



## Vorderes und hinteres Nahfeld

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



Immerhin 395 l Gepäck passen in den Kofferraum des MG.

### 3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht. Die Klappe lässt sich manuell leicht anheben, auch das Schließen funktioniert dank der Griffmulde gut. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Ladekante liegt aber mit 79 cm recht hoch über der Straße; das Gepäck muss beim Beladen weit angehoben werden. Befindet sich der doppelte Ladeboden in der oberen Position, befindet sich die Ladekante 7 cm oberhalb der Ladefläche. In der unteren Position muss das Gepäck beim Ausladen über die innenliegende Stufe von rund 21 cm gehoben werden.

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

### 3,1 Kofferraum-Variabilität

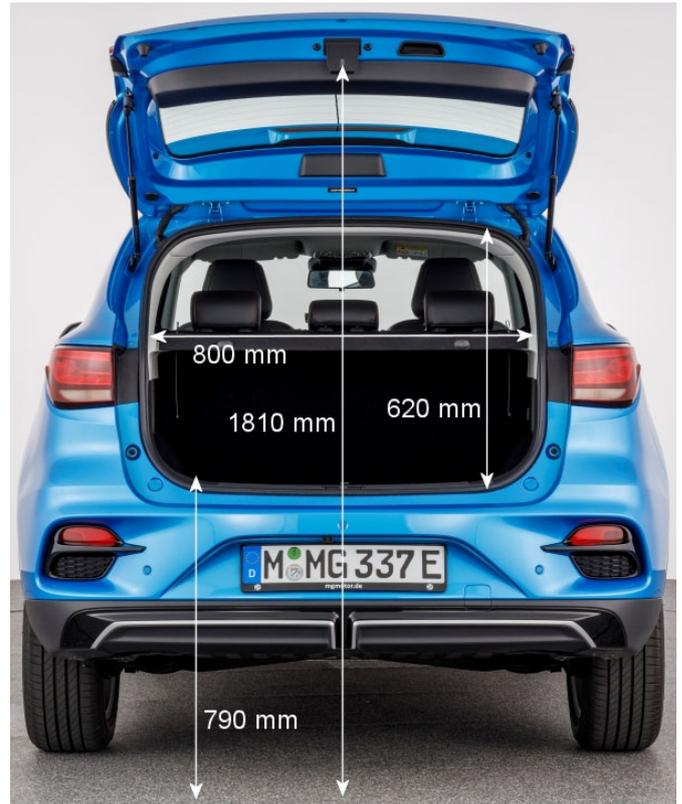
Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Auch der mittlere Gurt macht keine Umstände, weil er direkt am Rücksitz befestigt ist. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist sowohl direkt an der Rückbank als auch vom Kofferraum aus möglich, allerdings erfordert die Entriegelung durch das

## 3,0 INNENRAUM

### 3,5 Bedienung

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

Das Kombiinstrument ist klar gezeichnet und einwandfrei ablesbar. Der 10-Zoll-Touchscreen des Infotainmentsystems ist recht tief angeordnet, das neu aufgebaute Multimediamenü -



Die hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums doch recht mühsam.

Ziehen an der seitlichen Schlaufe oben an der Rücksitzlehne etwas Kraft und Geschick. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen – Gurthalterungen sind nicht vorhanden. Es gibt links und rechts im Gepäckraum ein kleines Fach, praktische Taschenhaken sucht man vergebens.

wie auch das alte schon - unübersichtlich und umfangreich. Die Touchfunktion ersetzt dabei haptische Bedienelemente für das Multimediasystem, mit Ausnahme des Wippschalters für die Lautstärke. Nicht optimal ist, dass zudem manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen. Das Klimabedienteil ist mit dem Facelift 2022 fast komplett verschwunden, für viele Funktionen muss nun im Menü getippt und gewischt werden.

Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik – letztere gibt es

leider nur für das Fahrerfenster. Ausgerechnet die hinteren Fenster, an denen meist die Kinder sitzen, müssen ohne Automatik und ohne Einklemmschutz auskommen.

⊖ Das Multimediasystem reagiert teilweise recht träge auf Touchbefehle, zudem kommen in den Menüpunkten deutsche und englische Begriffe vermischt zum Einsatz – teilweise mit fragwürdigen Übersetzungen. Die Menüstruktur des Touchdisplays ist unübersichtlich, und manche Funktionen liegen in den Tiefen des Systems, entsprechend hoch ist der Gewöhnungsaufwand. Der Lichtschalter ist unbeleuchtet und als Drehschalter in den Blinkerhebel integriert. Den Bediensatelliten für die Geschwindigkeitsregelsysteme kann man nicht einsehen, sodass man die Bedienung so lange erlernen muss, bis man sie „blind“ beherrscht.

## 2,1 Multimedia/Konnektivität

Beim ZS EV Luxury haben die Chinesen alles an Multimediaausstattung serienmäßig verbaut, was für das Modell lieferbar ist. Die Serienausstattung umfasst ein Radio mit DAB+-Empfang, eine Bluetooth-Freisprechanlage wie auch das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsdaten. Kabelgebundenes Android Auto und Apple CarPlay sind dabei, ebenso eine induktive Ladeschale und eine recht einfach gehaltene Sprach-

## 2,6 Raumangebot vorn

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

## 3,1 Raumangebot hinten

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

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

## 3,3 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Fahrzeuge in seiner Klasse belässt es auch der Elektro-MG in puncto Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind



Der Innenraum ist ordentlich verarbeitet, die Materialanmutung kann den Zwang zur Kostenreduzierung allerdings nicht kaschieren. Bei der Bedienung wechseln Licht und Schatten, aber insbesondere das langsam reagierende Multimediasystem kann nicht überzeugen.

steuerung. Ein fahrzeugseitiger Hotspot kann aufgebaut werden. Es gibt zwei USB-Anschlüsse vorn und einen hinten an der Mittelkonsole. Das Elektro-SUV bietet vernetzte Funktionen, sodass man zum Beispiel die Batterieladung verwalten, den Innenraum vorklimatisieren oder auch Fahrzeuginformationen wie Standort und Reichweite abrufen kann.

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



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

ausreichend groß und nehmen 1-l-Flaschen problemlos auf. Direkt vor der Mittelarmlehne befindet sich ein Ablagefach, dessen Inhalt mit einem Rollo vor neugierigen Blicken

geschützt werden kann.

Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind zumindest ausreichend bemessen und nehmen ebenfalls 1-l-Flaschen auf.

Zudem sind an den Vordersitzen geschlossene Lehnentaschen vorhanden. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und wird weitgehend von der sehr dicken Bordmappe ausgefüllt; es ist weder klimatisiert noch abschließbar oder beleuchtet.

## 3,1 KOMFORT

### 2,9 Federung

⊕ Der ZS EV ist mit einem konventionellen Fahrwerk ausgestattet, eine adaptive Dämpferregelung ist nicht erhältlich. Die Fahrwerksabstimmung ist betont weich geraten, so werden innerstädtische Unebenheiten wie etwa Kanaldeckel gut geschluckt. Allerdings hat man es etwa übertrieben, wie

man spätestens bei höheren Tempi auf der Autobahn, aber auch auf welligen Landstraßen herausfindet: Der ZS kommt hier ins Taumeln und wirkt wenig souverän. Insgesamt kann man mit dem Fahrwerk leben, aber es fehlt merklich am Feinschliff.

### 3,5 Sitze

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

Hinten geht es wie üblich weniger komfortabel zu, zumindest die äußeren beiden Plätze erfüllen jedoch Standard-Ansprüche. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten entsprechend kaum Seitenhalt – das müssen die Türen übernehmen. Insgesamt ergibt sich dennoch eine ordentliche Sitzposition.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nicht in der Höhe einstellen.

### 2,5 Innengeräusch

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

67,2 dB(A) – das ist ein zufriedenstellender Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge problemlos erreichen. Im Detail betrachtet erklärt sich der etwas erhöhte Wert beim Chinesen, denn es fehlt beispielsweise eine Dämmung in den Radhäusern, die die Abrollgeräusche der Reifen mildert, oder ein höherwertiger Dachhimmel, der mehr Schall schlucken könnte. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche bei Autobahntempo auf.

### 3,2 Klimatisierung

Der MG ist mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, auch eine Sitzheizung vorn ist immer an Bord. Die Standklimatisierung lässt sich über die MG-App am Smartphone auch aus der Ferne ansteuern.

⊖ Die beiden inneren Ausströmer haben keinen Drehregler zum Regulieren der Luftmenge.

Zusätzliche Annehmlichkeiten wie Sitzbelüftung vorn, Sitzheizung hinten, Lenkradheizung oder getönte Fondscheiben sind nicht erhältlich.

## 1,2 MOTOR/ANTRIEB

### 1,6 Fahrleistungen

⊕ Bis zu 115 kW beziehungsweise 156 PS leistet der Elektromotor (dreiphasiger Permanentmagnet-Synchronmotor) und gibt ein maximales Drehmoment von 280 Nm an die Vorderräder ab – diese Leistung ist trotz des hohen Fahrzeuggewichts von über 1,6 t völlig ausreichend, gerade im Bereich bis 100 km/h. Von 15 auf 30 km/h beschleunigt das Elektro-SUV in rund einer Sekunde. Auch darüber geht es zügig

voran. Von 60 bis 100 km/h – ein typischer Überholvorgang – vergehen lediglich 4,3 s. Von 80 auf 120 km/h kann unser Testwagen in 6,0 s spurten. Erst über 100 km/h lässt die Leistung spürbar nach, bis dann bei 175 km/h der Geschwindigkeitsbegrenzer einschreitet. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h verspricht der Hersteller 8,6 s.

### 1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

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

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

### 0,9 Schaltung/Getriebe

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

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

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

## 3,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,2 Fahrstabilität

Der MG bietet eine insgesamt ordentliche Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern recht schnell wieder. Das hohe Gewicht wirkt dämpfend und sorgt für eine gewisse Trägheit. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität nur wenig. Aufbaubewegungen und leichtes Wippen nach Bodenwellen sind etwas erhöht. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt sich zwar eine Lastwechselreaktion, diese wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt das SUV gut beherrschbar und ist sicher unterwegs.

Im ADAC Ausweichtest präsentiert sich der ZS EV nicht

wirklich dynamisch und quitiert das erste Anlenken mit Untersteuern, anschließend drängt das Heck nach außen. Das ESP stabilisiert den Wagen effektiv, dabei wird viel Geschwindigkeit abgebaut. Daher sind auch keine hohen Durchfahrergeschwindigkeiten möglich – eine sichere, aber wenig dynamische Abstimmung.

⊖ Bei Nässe bekommt der Chinese seine Kraft nicht besonders gut dosiert und somit über die Vorderräder kaum auf die Straße.

### 3,3 Lenkung

Die Lenkung reagiert etwas verzögert auf Lenkbefehle, bietet nicht allzu viel Rückmeldung, vermittelt aber ein für die Fahrzeugkategorie passables Gefühl. Um die Mittellage könnte das Rückstellmoment, gerade bei niedrigeren Geschwindigkeiten, ausgeprägter sein, ansonsten kann man im Alltag entspannt und unaufgeregt unterwegs sein. Die Zielgenauigkeit gefällt

und ist auch auf kurvigen Landstraßen angemessen. Die Lenkung hat MG durchschnittlich übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind 2,7 Umdrehungen erforderlich.

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

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

### 3,2 Bremse

Muss das SUV so schnell wie möglich anhalten, benötigt es aus 100 km/h dafür durchschnittlich 37 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein mittelmäßiges Ergebnis. Ebenfalls mittelmäßig ist die fehlende Integration des Bremspedals in die Rekuperation. Das bedeutet, der ZS rekuperiert in drei vorwählbaren Stufen, die Stärke der Rekuperation kann aber nicht zusätzlich über das Bremspedal verändert werden, wie es bei Elektroautos eigentlich Stand der Technik ist. Möchte man mit wenig automatischer Rekuperation fahren, weil einem das One-Pedal-Driving nicht zusagt, rekuperiert man fast gar nicht mehr - auch dann nicht, wenn man über das Bremspedal verzögert. So wird Energie verschwendet und das Elektroauto eines seiner größten Vorteile beraubt: Die Energierückgewinnung.

## 2,6 SICHERHEIT

### 2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheits- und Assistenzausstattung ist sehr umfangreich – vieles, was verfügbar ist, bringt schon die Basisvariante des ZS EV serienmäßig mit. Es gibt eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inklusive Personenerkennung, eine Verkehrszeichenerkennung (mit Übernahme in den Geschwindigkeitsbegrenzer), eine aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC), einen Stauassistenten sowie einen Spurhalteassistenten. Die Serienausstattung des ZS Luxury umfasst zudem den Spurwechselassistenten, der auch beim rückwärts Ausparken mit den Radarsensoren am Heck den kreuzenden Verkehr überwacht und vor Gefahren warnt. Die Reifendrucke werden über Sensoren in den Reifen überwacht, was genauer funktioniert als eine Überwachung mittels der ABS-Sensoren. Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen. Anschließend wird automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet.

### 2,9 Passive Sicherheit - Insassen

Der ZS EV erzielt im Crashtest nach Euro NCAP-Norm gute 90 Prozent der maximalen Punkte im Bereich passive Sicherheit und erhält insgesamt eine Fünf-Sterne-Bewertung (Test: September 2019). Ein E-Call-System ist serienmäßig an Bord und informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte

## 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	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	-/Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	direkt messend

– per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden. Das Elektro-SUV hat serienmäßig Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags verbaut. Ein Knieairbag für den Fahrer ist nicht zu haben. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von etwa 1,90 m einen guten Schutz. Die hinteren Kopfstützen reichen allerdings nur für etwa 1,65 m große Personen, ihr Abstand zum Dach ist aber recht gering, sodass der Dachhimmel eine gewisse Abstützfunktion übernehmen kann. Die Insassen auf den Vordersitzen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Fahrgäste wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt

ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Seit dem Facelift zum Modelljahr 2022 gibt es endlich eine Kopfstütze für den mittleren Fondplatz. Leider ist sie nicht so weit nach oben herausziehbar wie die beiden äußeren.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz bietet MG nicht an, es sind auch keine Haltevorrichtungen am Dachhimmel vorhanden, in die sich ein Netz einspannen lassen könnte. Zudem fehlen entsprechende Verzurrösen, um eine Ladungssicherung am Kofferraumboden vorzunehmen. Warndreieck und Verbandtasche sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und dort bei beladenem Kofferraum schlecht erreichbar.

## 2,7 Kindersicherheit

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

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

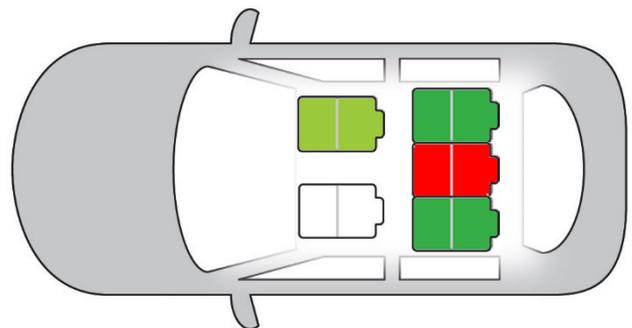
⊖ Die Schließkräfte an den elektrischen Fensterhebern auf der Beifahrerseite sowie im Fond sind zu hoch, hier besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden.

Nutzt man im Fond eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben – wie immer ist eine

Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam. Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstig gelegenen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen.

### Kindersitze

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



### Notenskala

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

## 3,7 Fußgängerschutz

Das Verletzungsrisiko für Passanten ist bei einer Kollision mit dem Chinesen recht hoch: Nur mäßige 64 Prozent der Punkte (Test: September 2019) kann der ZS EV im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreichen. Hauptkritikpunkte sind die steifen A-Säulen sowie der zentrale Bereich zwischen den Scheinwerfern, die für den Kopf beziehungsweise das Becken eines angefahrenen Fußgängers ein hohes Verletzungsrisiko darstellen. Der Notbremsassistent erkennt gefährdete Verkehrsteil-

nehmer wie Fußgänger und Radfahrer, sodass ein Zusammenstoß verhindert oder zumindest dessen Folgen abgeschwächt werden können.

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

## 1,4 UMWELT/ECOTEST

### 0,9 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch des ZS EV liegt im ADAC Ecotest bei 19,6 kWh pro 100 km – die Verbrauchswerte berücksichtigen die Ladeverluste. Daraus errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 98 g pro km, unter Berücksichtigung des CO<sub>2</sub>-

Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des ADAC 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 19,6 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 80 mg/km verbunden – dafür gibt es einige Punkte Abzug, sodass der ZS EV lediglich 41 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der Chinese sehr gut da – mit insgesamt 92 Punkten erhält er volle fünf Sterne im ADAC Ecotest.

## 2,5 AUTOKOSTEN

### 2,5 Monatliche Gesamtkosten

Der MG ZS EV ist in der Basisausstattung Comfort und mit der kleineren Batterie ab einem Grundpreis von 33.990 Euro erhältlich – das ist für ein E-Fahrzeug der unteren Mittelklasse heutzutage tatsächlich ein attraktiver Preis. Zudem kann sich die Serienausstattung samt Notbremssystem, adaptiver Geschwindigkeitsregelung, Spurhalteassistent, Navigationssystem sowie schlüssellosem Zugangssystem wahrlich sehen lassen.

In der getesteten Luxury-Ausstattung und der größeren Batterie gibt es das Elektro-SUV für 39.990 Euro, das dann zusätzlich beispielsweise einen Totwinkelassistenten, einen 360-Grad-

Kamera, eine induktive Ladeschale sowie ein Panorama-Schiebedach bietet.

⊕ Von den genannten Preisen kann man aktuell die Umweltprämie abziehen. Wird der Elektro-MG bis 31.12.2025 erstmals zugelassen, entfällt für das rein elektrisch angetriebene Fahrzeug bis 2030 zusätzlich die Kfz-Steuer. MG gibt sieben Jahre Fahrzeuggarantie bis 150.000 km, zehn Jahre gegen Durchrostung und sieben Jahre auf den Lack. Die Antriebsbatterie hat eine siebenjährige Garantie bis 150.000 km, allerdings wird nur eine Restkapazität von 70 Prozent der zu Beginn vorhandenen Kapazität garantiert.

**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	ZS EV Standard Range Comfort	ZS EV Maximum Range Comfort
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	130 (178)	115 (156)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	280/0	280/0
0-100 km/h [s]	8,6	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	17,3/17,3 kWh E	17,8/17,8 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/20	18/22/20
Steuer pro Jahr [Euro]	62	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	645	687
Preis [Euro]	33.990	37.990

## 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	115 kW (156 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	73 kW
maximales Drehmoment	280 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,6 kWh/100km/376 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	69,9 kWh/65,7 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	73,8 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	7 Jahre, 150.000 km, 70%

### REKUPERATION

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

### 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	19% Ladezustand rot, 7% "Batteriezustand niedrig, Bitte laden", Batt. Symbol gelb, 2% "Bitte laden", Batt. Symbol rot blinkend
Leistungsreduzierung	n.b.

### LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	rechte Front
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel, Menü

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

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

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

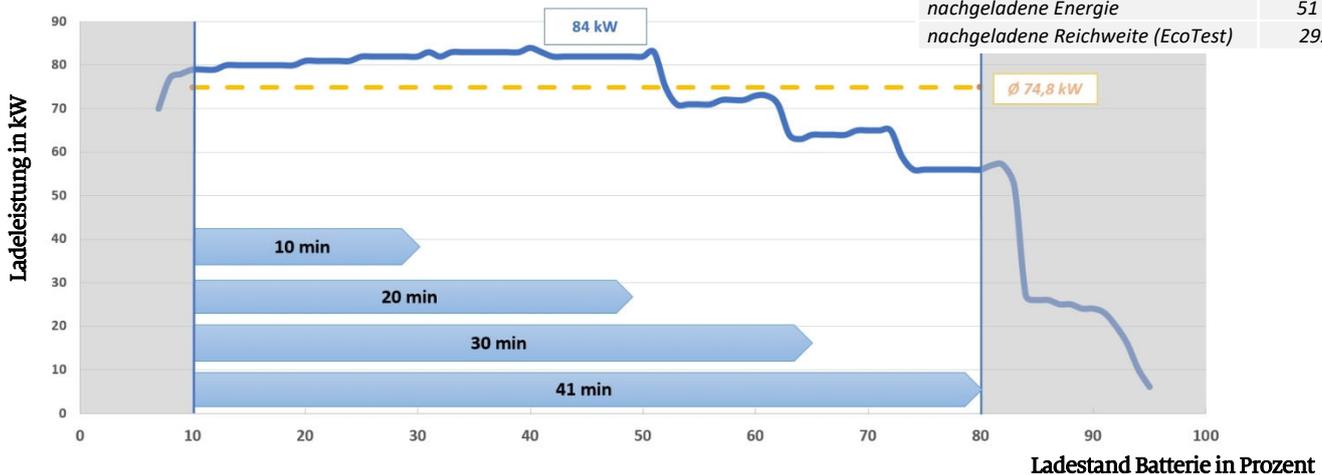
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (A, V)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (4 Balken am Ladeanschluss)

### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	57 - 32 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	57 - 10 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	18 - 6,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 84 kW	41 min

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE



Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	13,3 kWh	76 km	30%
20 min	27 kWh	155 km	49%
30 min	39 kWh	224 km	65%

## HERSTELLERANGABEN

Elektrofahrzeug, permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	115 kW/156 PS
Maximales Drehmoment	280 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,8 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	-
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.323/1.809/1.649 mm
Leergewicht/Zuladung	1.620/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	448/1.166 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/500 kg
Stützlast/Dachlast	50/75 kg
Batteriekapazität	70 kWh
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km
Produktion	n.b.

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 94V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3st
Wendekreis links/rechts	11,6/11,6 m
Ecotest-Verbrauch	19,6 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 98 g/km)
Reichweite	375 km
Innengeräusch 130 km/h	67,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.652/418 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/780/1.290 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>135 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>65 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>106 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>406 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	711 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/20		
Basispreis ZS EV Maximum Range Luxury	39.990 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.01.1900
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.963 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.908 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](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 des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

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



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/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	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar (40:60)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: Dezember 2023  
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.