



## MG MG3 1.5 Hybrid+ Luxury Automatik

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (143 kW / 194 PS)

Im Vereinigten Königreich war die zweite Auflage des MG3 zuletzt das erfolgreichste chinesische Auto überhaupt. Die dritte Generation will nun das Gleiche hierzulande schaffen und drängt mit einem Kampfpfeis von unter 20.000 Euro und einer selbstbewussten Systemleistung von 194 PS in die immer größer werdende Lücke von bezahlbaren Kleinwagen. Im Test tritt der Chinese in der höchsten Ausstattungsvariante Luxury an und hebt sich doch deutlich vom Basismodell mit dem attraktiven Einstiegspreis ab. So verfügt der Testwagen zum Preis von 24.640 Euro über eine gute Komfort- und Sicherheitsausstattung, und bringt neben dem Navigationsystem mit Smartphoneanbindung, beheizten Sitzen und 360-Grad-Kamera auch einen Abstandstempomat und Spurwechselassistenten mit. Trotz der Vielfalt an Assistenzfunktionen: Im Test arbeiten das ACC und der Spurführungsassistent eher ruppig und ungeschliffen. Ebenfalls nicht ganz so geschliffen kommt die Antriebseinheit daher. Zwar überzeugt der Hybrid-Antrieb mit kräftigen Fahrleistungen und effizientem Innerorts-Verbrauch von unter 4 l/100 km, entfaltet seine Leistung aber nicht so homogen wie gewünscht. Im Innenraum überzeugt der MG3 mit einer für einen Kleinwagen hohen Sitzposition und großen Kofferraum, offenbart aber eine einfache Materialqualität. Zudem bietet er mit seiner nur komplett umlegbaren Rückbank eine bestenfalls ausreichende Innenraumvariabilität. Im Konkurrenzvergleich bleibt der MG3 ein erwägenswertes Angebot, bei genauem Hinsehen erklärt sich aber die Preisdifferenz zum Rest des Feldes. **Konkurrenten:** u.a. Mitsubishi Colt, Honda Jazz, Renault Clio, Toyota Yaris.

- +** für Kleinwagen hohe Sitzposition, recht großer Kofferraum, kräftige Fahrleistungen, attraktiver Preis
- einfache Materialqualität, schlechte Innenraumvariabilität, ungeschliffene Fahrassistenzsysteme, teils unharmonischer Antrieb, kein zuverlässiger Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **k.A.**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>3,6</b>
	Stadtverkehr	<b>3,0</b>
	Senioren	<b>2,7</b>
	Langstrecke	<b>3,0</b>
	Transport	<b>3,6</b>
	Fahrspaß	<b>2,7</b>
	Preis/Leistung	<b>k.A.</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,6 Verarbeitung

Die Karosserie des MG3 ist ordentlich gefertigt, die Bauteile sind sauber verarbeitet und passend zusammengefügt. Leider sind die Türrahmen aus mehreren Teilen zusammengesetzt und müssen ohne Verkleidung auskommen. Für gemischte Gefühle sorgen die Schließgeräusche. Während die Türen auffallend satt ins Schloss fallen, klingt die Heckklappe blechern und unsolide. Der Innenraum gefällt durch sein aufgeräumtes und unaufgeregtes Design, über die größtenteils einfachen Materialien kann das aber nicht hinwegtäuschen. Bis auf die Armauflagen und den mittleren Teil der Instrumententafel

dominiert großflächig harter Kunststoff und der Stoffbezug des Himmels wirkt nicht gerade wertig. Die Verarbeitung geht dafür weitgehend in Ordnung. Schlecht entgratete Kanten lassen sich finden, allerdings nicht in den Bereichen, die man tagtäglich berührt. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet, nur an den Seiten und unter dem Heck sind offene Bereiche.

⊖ Die Motorhaube muss umständlich angehoben und über einen Haltestab fixiert werden - eine Gasdruckfeder wäre deutlich praktischer.

### 3,6 Alltagstauglichkeit

Legt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 5,3 l/100 km zugrunde, kommt der fünfsitzige Kleinwagen mit einer Tankfüllung (36 l) theoretisch 675 km weit. Die maximale Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 460 kg - das reicht bei vier Insassen für ausreichend Gepäck. Mit der Anhängerkupplung darf man nur spärliche 500 kg ziehen, die Stützlast liegt aber bei für Kleinwagen beachtlichen 75 kg, damit steht selbst dem Transport von zwei Pedelecs auf einem entsprechenden Träger nichts im Weg. Dachlasten darf der MG3 laut Betriebsanleitung aber nicht aufnehmen. Mit seiner Länge von 4,11 m ist der MG3

ein praktisches Stadtauto, allerdings sollte man seine Breite nicht unterschätzen - sie liegt mit den Außenspiegeln bei über zwei Metern. Der Wendekreis beträgt ordentliche 10,9 m.

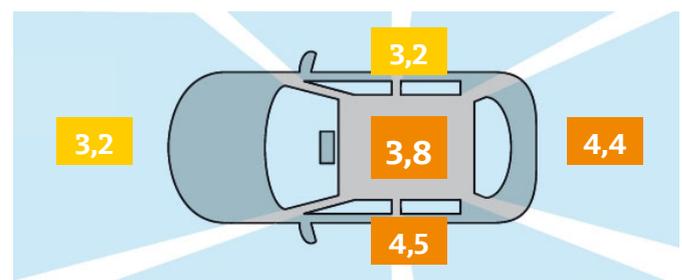
⊖ Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Tirefit-Set behelfen. Ein Wagenheber, ein Radmutternschlüssel sowie ein vollwertiges Ersatzrad sind nicht verfügbar. Zudem gibt es keinen Fehlbetankungsschutz, der eine Betankung mit dem falschen Kraftstoff verhindert.

### 2,8 Licht und Sicht

Beim MG3 verbaut MG ausschließlich in der getesteten Luxury-Ausstattung LED-Scheinwerfer. Die Lichtverteilung ist homogen, der Kontrast gut und die Reichweite praxistauglich - nur das Abblendlicht könnte noch etwas intensiver leuchten. Besondere Features wie ein Kurven- oder Abbiegelicht hat der MG nicht zu bieten, auch eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht vorhanden. Immerhin gibt es einen statischen Fernlichtassistenten, der automatisch auf- und abblendet. Die Bremslichter sind, wie die Tagfahrleuchten, in LED-Technik ausgeführt und damit reaktionsschnell und gut zu erkennen. Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt, wie für einen Kleinwagen zu erwarten, gut. Das vordere Ende der Motorhaube ist zwar nicht eindeutig einzusehen, aber dennoch recht gut abzuschätzen. Hinten deckt sich der Abschluss der inneren Fensterunterkante in etwa mit dem Fahrzeugende. Bodennahe Hindernisse vorn kann man dank der flachen Front gut erkennen, hinten fällt das etwas schwerer, weil die Heckscheibenunterkante recht weit oben liegt. Abhilfe schaffen hier die Einparkhilfe hinten sowie die serienmäßige 360-Grad-Kamera für eine Draufsicht auf den MG. Einen Einparkassistenten gibt es nicht. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man hat eine ordentliche Sicht nach draußen. Die ADAC

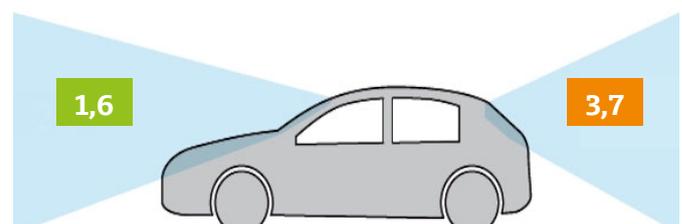
### Rundumsicht

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.



Rundumsichtmessung bescheinigt dem MG3 allerdings nur ein ausreichendes Ergebnis, was an den breiten C-Säulen und den nicht in die Rücksitzbank versenkbaren Kopfstützen liegt. Diese blockieren vor allem die Sicht nach schräg hinten erheblich. Die Sicht in den Außenspiegeln könnte ebenfalls besser sein, beide Spiegel haben keinen asphärischen Bereich und blenden nicht automatisch ab - letzteres gilt auch für den Innenspiegel.

## 2,4 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen in den MG3 gelingt relativ leicht, die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch und stören daher kaum. Die Sitzfläche befindet sich in der untersten Position 48 cm über der Fahrbahn, das ist für einen konventionellen Kleinwagen eine recht hohe Sitzposition, was den Ein- und Ausstieg erleichtert. Die ausreichend großen Türausschnitte vorn sind im Alltag praktisch. Hinten sind die Türausschnitte sowohl im Fußraum als auch im oberen Bereich nicht ganz so großzügig, was das Ein- und Aussteigen erschwert. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen zuverlässig offen gehalten, auch an leichten Steigungen. Am Dachhimmel gibt es

## 3,6 Kofferraum-Volumen

Der MG3 bietet für einen Kleinwagen einen mehr als ausreichenden Kofferraum. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 240 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 320 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 605 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.025 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden gibt es nochmal rund 10 l Fassungsvermögen für kleinteilige Utensilien.



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

drei Haltegriffe für die außen Sitzenden, nur der Fahrer muss ohne einen solchen auskommen.

⊖ Der MG3 ist mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. 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).



Der Kofferraum mit 240 Liter Volumen ist für den täglichen Einkauf ausreichend dimensioniert.

### 3,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die stets manuelle Kofferraumklappe lässt sich leicht entriegeln und öffnen, schwingt aber nicht selbständig auf. Unter der ganz geöffneten Klappe findet man bis zu einer Körpergröße von knapp 1,85 m Platz. Kommt man doch mal mit dem Heckklappenschloss in Berührung, ist es immerhin mit Kunststoff ummantelt. Zum Schließen der Klappe gibt es innen eine praktische Griffmulde in der Verkleidung. Die Ladekante befindet sich 75 cm über der Straße, innen ergibt sich eine 18 cm hohe Stufe, welche das Ausladen deutlich erschwert. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht eine hohe Stufe im Ladeboden, die das Einschleichen von langen Gegenständen behindern kann. Das Ladeabteil ist mit nur einer seitlichen LED schwach ausgeleuchtet.

### 3,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich nur als Ganzes umklappen und schränkt damit die Innenraumvariabilität deutlich ein. Zudem gestaltet sich das Umklappen umständlich, da man zeitgleich die beiden Arretierungspunkte links und rechts betätigen muss - eine Koordinationsübung, die man sich gerne ersparen würde. Außerdem müssen die Kopfstützen abgezogen werden, wenn einer der beiden vorderen Sitze ganz nach hinten gestellt ist. Beim Zurückklappen sollte man die äußeren Gurte im Auge



Die recht hohe Ladekante von 75 cm macht das Be- und Entladen etwas mühevoll.

behalten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt im Kofferraum nur einen spärlichen Taschenhaken, ansonsten kann man kleine Gegenstände nicht gezielt verstauen. Ebenso wenig gibt es eine Durchladeeinrichtung für langes Transportgut. Immerhin lässt sich ein Gepäcknetz zwischen die vier stabilen und bodennahen Verzurrösen spannen.

## 3,2 INNENRAUM

### 3,8 Bedienung

Die Pedale sind prinzipiell gut angeordnet, es fehlt aber ein Unterrutschschutz an der rechten Seite des Bremspedals. Das Drehrad zur Fahrtrichtungswahl beziehungsweise für die Neutralstellung oder die Parkposition (Taste in der Mitte) ist weitgehend selbsterklärend, aber recht tief platziert. Das Starten erfolgt nicht automatisch, wie bei den vollelektrischen MG, sondern mittels des für manche Fahrer verdeckten Startknopfes. Das Kombiinstrument ist ein hochauflösendes und gut ablesbares 7 Zoll großes Display vor dem Lenkrad, das alle Angaben digital abbildet - eine analoge Anzeigeralternative gibt es nicht. Auf den ersten Blick wirkt es überladen, es bietet aber viele sinnvolle Informationen und es sei an dieser Stelle positiv hervorgehoben, dass eine separate Instrumentenanzeige noch verbaut wird - manche Konkurrenten verzichten aus Kostengründen ganz darauf. Der 10,25-Zoll-Touchscreen des Infotainmentsystems ist hoch und übersichtlich angeordnet, das neu aufgebaute Multimedia-Menü jedoch umfangreich und im ersten Moment wenig übersichtlich. Wenigstens für die Lautstärke sowie Front- und Heckscheibenheizung gibt es noch separate physische Tasten, ansonsten werden fast alle

Funktionen über den Touchscreen gesteuert; die Lüfterstärke der Klimaautomatik kann zudem über die Lenkradtasten verstellt werden. Nicht optimal ist, dass manche Einstellungen



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.

über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen. Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der Licht- und Regensensor.

⊖ Das manuell einzustellende Lenkrad bietet einen zu geringen Verstellumfang. In der Höhe besitzt es nur wenig Spielraum, in der Länge gar keinen. Dies erschwert es unnötig, eine sichere und komfortable Sitzposition zu finden. Das

## 2,5 Multimedia/Konnektivität

Die Serienausstattung im Bereich Multimedia ist beim MG3 schon für das Einstiegsmodell nahezu vollständig, der einzige Unterschied der Luxury-Variante ist das Soundsystem mit sechs statt vier Lautsprechern. Zum Ausstattungsumfang zählen: ein Radio mit DAB-Empfang, eine Bluetooth-Freisprechanlage und ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsdaten. Für die Smartphone-Anbindung gibt es kabelgebundenes Android Auto und Apple CarPlay sowie zwei USB-Anschlüsse vorn (1x USB-C, 1x USB-A) und einen USB-A-Anschluss hinten

## 2,2 Raumangebot vorn

⊕ Für einen Kleinwagen bietet der MG3 in der ersten Reihe ein großzügiges Platzangebot, bis knapp 1,95 m große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für zwei Meter Körpergröße

## 3,1 Raumangebot hinten

Auch in der zweiten Reihe bietet der kompakte MG für seine Klasse ein gutes Raumangebot. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für knapp 1,90 m große Mitfahrer - die Kopffreiheit reicht für diese Körpergröße ebenfalls noch aus. Das subjektive Raumgefühl hingegen ist nicht sonderlich großzügig, wofür neben der hohen Seitenlinie auch die schmalen Seitenfenster sowie der dunkle Dachhimmel verantwortlich sind.

## 4,5 Innenraum-Variabilität

⊖ An einen Kleinwagen stellt man zwar keine besonderen Anforderungen hinsichtlich der Innenraumvariabilität, ein bisschen mehr dürfte der MG3 aber dennoch bieten. So ist die Rücksitzbank in keiner der verfügbaren Ausstattungsvarianten wenigstens asymmetrisch teilbar, sondern muss immer als ganzes umgelegt werden. Vorn gibt es zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind klein, nehmen aber 1-Liter-Flaschen auf. Die Becherhalter vorn besitzen keine Haltenasen und halten daher nicht jeden Inhalt

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.

an der Mittelkonsole. Die Sprachsteuerung ist recht einfach gehalten und kann nur Basisfunktionen mit vorgefertigten Sprachmustern bedienen. Zudem gibt es eine Online-Anbindung, die ein Steuern und Abrufen von Daten via Smartphone ermöglicht. Nutzerprofile kann man anlegen, benötigt dafür aber die MG-App. Differenzierte Privatsphäre-Einstellungen sind nicht möglich. Einen 12-V-Anschluss gibt es nur vorn, hinten jedoch nicht, genauso wenig eine 230-V-Steckdose.

reichen. Die Innenbreite fällt Kleinwagen-typisch nicht sonderlich großzügig aus. Das gute Raumgefühl wird lediglich durch die hohe Seitenlinie sowie den standardmäßig dunklen Dachhimmel geschmälert.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

fest. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind eher knapp bemessen und fassen höchstens 0,5-Liter-Flaschen; darüber hinaus gibt es noch Lehnentaschen. Becherhalter sucht man hinten vergebens. Das Handschuhfach ist sehr klein und weder klimatisiert noch abschließbar oder beleuchtet.

## 3,2 KOMFORT

### 3,3 Federung

Der MG3 wird in Kleinwagen-typischer Manier mit einem konventionellen Fahrwerk samt Verbundlenkerachse hinten ausgeliefert. Damit gelingt dem Chinesen ein befriedigender Kompromiss aus Fahrkomfort und Verbindlichkeit. Innerorts federt der Kleinwagen ordentlich: kurze Wellen im Fahrbahnbelag nimmt er bereitwillig auf und gibt sie nicht zu deutlich an die Insassen weiter. Für das Parieren von Einzelhindernissen bringt der MG3 mit seinen leichten 16-Zoll-Rädern mit hoher Flanke eigentlich gute Grundvoraussetzungen mit, dennoch

kann er hier nicht voll überzeugen. Beobachtet man das Federungsverhalten genauer, fällt auf, dass die beiden Achsen doch spürbar unterschiedlich auf Anregungen reagieren. Dies wirkt vor allem beim Überfahren von Einzelhindernissen unharmonisch, nicht nur auf der Rücksitzbank ist dies deutlich zu spüren. Auf Landstraße und Autobahn hingegen arbeitet das Fahrwerk erfreulich unauffällig und bietet für einen Kleinwagen einen guten Komfort.

### 3,5 Sitze

In der Ausstattungsvariante Luxury ist der Fahrersitz in seinen Grundeinstellungen (Höhe, Längsrichtung und Lehnenneigung) elektrisch einstellbar. Der Beifahrersitz wird manuell eingestellt und muss - wie in dieser Klasse durchaus üblich, aber nicht weniger ärgerlich - ohne Höhenverstellung auskommen. Eine einstellbare Lordosenstütze gibt es für beide Sitze nicht. Die angenehm gepolsterten Sitze sind gut konturiert und bieten einen angemessenen Seitenhalt. Die Sitzposition vorn

ist ok, die Mittelarmlehne lässt sich aber weder längs noch in der Höhe justieren, zudem gibt es keine Gurthöhenverstellung. Auf der nur mäßig konturierten Rückbank sitzt man dank der hohen Lehnen akzeptabel, die Oberschenkelunterstützung könnte etwas ausgeprägter sein, der Kniewinkel ist eher spitz. Der Fondmittelsitz ist zwar weich gepolstert, aber zu schmal und hat zudem höckerartige Form und ist damit unbequem.

### 3,2 Innengeräusch

Das Innengeräuschniveau des MG3 ist befriedigend und liegt auf einem für Kleinwagen durchschnittlichen Niveau. Bei 130 km/h herrscht im Innenraum ein Schalldruck von 68,8 dB(A). Da der Hybridantrieb im unteren Geschwindigkeitsbereich rein elektrisches Fahren priorisiert, dominieren dann vor allem die Abrollgeräusche und sporadisches Achspoltern bei tieferen Einzelhindernissen. Schaltet der Verbrenner zu, bleibt er

unter geringer Last zunächst lauf ruhig, tönt bei höherer Lastanforderung und niedrigem Akkustand recht deutlich. Mit einer vorausschauenden und zurückhaltenden Fahrweise kann man das Geräuschniveau aber immer auf einem angenehmen Niveau halten. Die Windgeräusche sind bei Autobahntempo deutlich zu vernehmen, wirken allerdings nie über die Maßen störend.

### 2,7 Klimatisierung

MG verbaut im MG3 eine Einzonen-Klimaautomatik. Die Intensität der Automatikregelung lässt sich allerdings nicht in Stufen variieren. Sitzheizung vorn und Lenkradheizung sowie getönte Scheiben hinten sind Serie. Die Rückbank wird mittels zweier Luftausströmer zwischen den Vordersitzen mit

Frischlufte versorgt. Zusätzlich gibt es noch eine Luftfilterfunktion, die PM 2.5-Partikel erkennt und aktiv filtert.

⊖ An den Lüftungsdüsen im Armaturenbrett kann man Ausströmrichtung und -intensität nicht getrennt voneinander regeln - hier hat MG an der Funktionalität gespart.

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

### 1,5 Fahrleistungen

⊕ Der Hybrid-Antrieb besteht aus einem 1,5-l-Vierzylinder-Saugbenziner (102 PS/128 Nm) und einem Elektromotor (136 PS/250 Nm) im Getriebegehäuse. Die Systemleistung beträgt stattliche 194 PS, das Drehmoment gibt MG mit 143 Nm an. Die

Leistung wird mittels Dreigang-Getriebe an die Vorderräder abgegeben. Bei den Fahrleistungsmessungen hat der kräftige Antrieb keine große Mühe mit den 1,3 t des Kleinwagens. Von 60 auf 100 km/h geht es in 3,9 s, von 80 auf 120 km/h geht es in

5,8 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise beim Einfädeln in den fließenden Verkehr, beschleunigt der MG3 in 1,2 s. Vor allem innerorts profitiert man dank des hohen elektrischen Fahranteils von dem schnell anliegenden und kräftigen Drehmoment des E-Motors, allerdings geht die 1,83 kWh große HV-Batterie auch wieder zügig zuneige, was ein regelmäßiges Einspringen des Verbrenners zur Folge hat. Ist die Batterie dann kurzzeitig leer, nimmt der Vortriebswillen, der alleine

vom Saugbenziner bewältigt werden muss, entsprechend ab. Für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h gibt MG 8,0 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit wird mit 170 km/h beziffert. In Summe ist der Kleinwagen wie zu erwarten kräftig motorisiert, auch wenn die maximale Systemleistung nicht zu jedem Zeitpunkt voll abgerufen werden kann.

### 3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Betrachtet man Laufkultur, Leistungsentfaltung und Ansprechverhalten des Hybrid-Antriebs, zeichnet sich ein gemischtes Bild ab. Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert, solange nur moderat Leistung von ihm abverlangt wird. Das Ansprechverhalten indes ist gut. Ist die Batterie geladen, geht es nahezu unmittelbar voran, ist sie leer, vermag der Saugbenziner ebenfalls noch zügig auf Gaspedaleingaben zu reagieren. Die Leistungsentfaltung hingegen offenbart Verbesserungspotenzial. Mit geladenem Akku

entfaltet der MG3 seine Leistung ab Start bereitwillig, allerdings fällt der Vortrieb dann ab, bis der Verbrenner mit voller Unterstützung mitwirkt. Arbeiten Verbrenner und E-Motor im Einklang, geht es auch bei Autobahntempo noch zügig voran. Kann der Elektromotor durch einen zu geringen Ladezustand der Batterie nicht mehr genug unterstützen, ist die Kraftentfaltung entsprechend der moderaten Motorleistung des Verbrenners verhalten. Die Motorakustik neigt dann bei hoher Last zum Dröhnen.

### 2,5 Schaltung/Getriebe

MG verbaut im MG3 ein Automatikgetriebe, das den Gangwechsel immer automatisch vornimmt - der Fahrer kann nicht in die Gangwahl eingreifen. Das Getriebe verfügt allerdings nur über drei Gänge, dementsprechend deutlich sind die Stufen zwischen den Übersetzungen zu spüren. Die wenigen Schaltvorgänge sind zwar weitgehend ruckfrei, gehen aber mit deutlichen Zugkraftunterbrechungen einher. Das Schaltschema mittels Drehrad in der Mittelkonsole ist nach einer kurzen

Eingewöhnung klar verständlich. Die Rekuperation bietet drei Intensitätsstufen, die man über das Infotainment oder eine Lenkradtaste einstellen kann. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Berganfahrhilfe sowie eine Autohold-Funktion. Bei 130 km/h rotiert die Kurbelwelle mit 2.900 Umdrehungen, damit suggeriert das Drehzahlniveau auf längeren Autobahnetappen noch keinen angestregten Motor.

## 3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,0 Fahrstabilität

Der MG3 legt eine ordentliche Fahrstabilität an den Tag. Auf der Autobahn folgt der kompakte Chinese zufriedenstellend der Fahrspur und lässt sich auch von Spurrillen nicht aus dem Tritt bringen. Zupft man beherzt am Lenkrad, schwingt das Volant mehr als einmal durch und der Aufbau beginnt doch recht zu wanken, dennoch beruhigt sich die Fuhre schnell wieder. Die für einen flachen Kleinwagen recht ausgeprägten Aufbaubewegungen treten auch beim ADAC Ausweichtest zum Vorschein. Das ruckartige Anlenken bringt beim Ausweichen Bewegung in den Aufbau, beim Zurücklenken in die Ausgangspur untersteuert der Chinese dann deutlich. Die indifferente und gefühllose Lenkung erschwert zudem den Ausweichvorgang,

immerhin verhärtet sie nicht. Das Heck bleibt beim Ausweichen stabil, das ESP regelt zielgerichtet, bremst aber deutlich ein. Zielt man auf eine möglichst hohe Durchfahrtgeschwindigkeit ab, profitiert der Chinese von seinem kompakten Radstand, sodass eine gewisse Fahrfreude aufkommt - besonders dynamisch ist man aber nicht unterwegs. Geht man es zu schnell an, regelt das ESP mehr als nur den Geschwindigkeitsüberschuss weg und bremst den MG3 rigoros ein. Die Traktion ist trotz der hohen Systemleistung auf der Vorderachse ordentlich, nur bei Nässe dauert es einen Moment bis die Traktionskontrolle zu wirken beginnt.

### 3,3 Lenkung

Die Abstimmung der Lenkung ist bestenfalls ordentlich gelungen. Im innerstädtischen Betrieb fällt sie mit einem erhöhten Lenkkraftniveau auf, was im Zusammenspiel mit dem dicken Lenkradkranz nicht unmittelbar zum Kleinwagencharakter passen mag. Erst bei Geschwindigkeiten unterhalb der 30 km/h nimmt das Handmoment deutlich ab, um beispielsweise das Rangieren zu erleichtern. Insgesamt wirkt die Lenkung entkoppelt und bietet zu wenig Rückmeldung über den Fahrbahnzustand und die Haftverhältnisse. Auch Zielgenauigkeit und Zentrierung könnten ausgeprägter sein. So sind beim Anpeilen der Kurve Lenkkorrekturen nötig und bei Geradeausfahrt muss immer wieder leicht korrigiert werden, um die Lenkung exakt auszumitteln. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung im Alltag direkt genug, ohne nervös zu wirken.

### 3,5 Bremse

Muss der Kleinwagen so schnell wie möglich anhalten, benötigt er aus 100 km/h dafür durchschnittlich 37,6 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - nur ein mittelmäßiges Ergebnis. Ansprechbar und Dosierbarkeit der Bremse sind in Ordnung, könnten aber definierter sein. In der höchsten Stufe kann die Rekuperationsverzögerung so manche Zwischenbremsung übernehmen, bis in den Stillstand bremst der MG3 aber wie zu erwarten nicht ab.

## 2,6 SICHERHEIT

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die Sicherheits- und Assistenzausstattung des MG3 ist bereits in der Basisausstattung umfangreich - die Variante Luxury verfügt zusätzlich über einen Totwinkel-Warner, einen Spurwechselassistent und einen Querverkehrswarner hinten. Darüber hinaus ist mit an Bord: Eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inklusive Personenerkennung, eine Verkehrszeichenerkennung (mit Übernahme in den Geschwindigkeitsbegrenzer), eine aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC), ein Stauassistent sowie ein Spurhalteassistent. Letzterer erwies sich im Test als ungeschliffen und regelte häufig gegen den Fahrer, was vor allem auf engen Landstraßen störte und Nervosität ins Fahrzeug brachte. Die Tempolimit-Anzeige arbeitete die meiste Zeit passend und hat eine zumindest ausreichende Trefferquote erzielt, um einen Mehrwert für den Fahrer zu bieten. Reichlich Optimierungspotential gibt es bei der Regelungsgüte der automatischen Distanzregelung: Insbesondere das Beschleunigen nach einem Spurwechsel erfolgt deutlich zu spät, so dass man häufiger als Hindernis wahrgenommen wird.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Zudem neigt der Lenkassistent dazu leicht in der Fahrspur zu pendeln: Andere Vertreter der Kleinwagenklasse fahren hier souveräner. Die Reifendrucke werden über Sensoren in den Reifen überwacht, was genauer funktioniert als eine

## 2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Zum Testzeitpunkt lagen für den MG3 noch keine Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest vor. Ein E-Call-System ist serienmäßig an Bord und informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte - per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden. Das kompakte Elektroauto hat serienmäßig Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags verbaut. Ein Knieairbag für Fahrer oder Beifahrer 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 für etwa 1,70 m große Personen, ihr Abstand zum Dach ist recht gering, sodass der Dachhimmel eine gewisse Abstützfunktion übernehmen kann. Die mittlere

## 3,4 Kindersicherheit

Zum Testzeitpunkt lagen für den MG3 noch keine Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest zur Kindersicherheit vor. 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. Allerdings sind hohe Kindersitze nur eingeschränkt nutzbar, da sie an die C-Säule stoßen. Verbaut man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben - eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Auf dem Mittelsitz erschwert die enge Gurtgeometrie eine sichere Montage. Die Kindersicherungen in den Fondtüren sind verbesserungswürdig, da sie sich mittels eines im Türrahmen angebrachten Schalters "kinderleicht" deaktivieren lassen.

⊖ In der Betriebsanleitung wird die Montage eines Kindersitzes auf dem Beifahrersitz ausgeschlossen. Die Schließkräfte der Fenster auf der Beifahrerseite und im Fond

## 2,8 Fußgängerschutz

Die Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest im Bereich Fußgängerschutz lagen zum Testzeitpunkt noch nicht vor. Um eine Kollision mit Personen zu verhindern bzw. die Folgen

Überwachung mittels der ABS-Sensoren. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in erhöhter Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen.

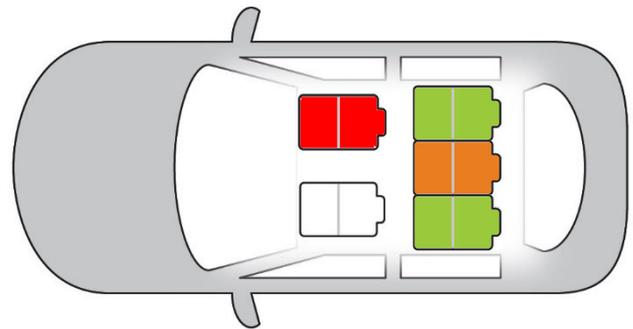
Kopfstütze der Rückbank lässt sich nicht so weit herausziehen wie die beiden seitlichen. Die Insassen auf allen Plätzen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

⊖ Für die vorderen Gurte gibt es keine Möglichkeit der Höheneinstellung. Ein Kofferraumtrennnetz bietet MG3 nicht an, es sind auch keine Haltevorrichtungen am Dachhimmel vorhanden, in die sich ein Netz einspannen lassen könnte. Warndreieck und Verbandtasche sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und dort bei beladenem Kofferraum schlecht erreichbar.

fallen zu hoch aus. Mit Schließkräften von über 100 N bieten sie keinen zuverlässigen Einklemmschutz.

### Kindersitze

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



### Notenskala

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

abzumindern, verfügt der MG3 über einen Notbremsassistenten mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung.

## 1,8 UMWELT/ECOTEST

### 2,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des MG3 Hybrid+ liegt im Ecotest bei 5,3 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 146 g/km. Im Ecotest gibt es dafür 35 von maximal 60 Punkten. Innerorts bringt die Hybridisierung dann

einen spürbaren Verbrauchsvorteil, hier liegt der Kraftstoffkonsum bei 3,7 l. Außerorts liegt er bei 4,9 l und auf der Autobahn bei hohen 7,2 l Super pro 100 km.

### 1,1 Schadstoffe

⊕ Die Abgase des MG3 werden mit einem Otto-Partikelfilter gereinigt. So kann der Chinese 49 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erzielen. In den Straßenmessungen mittels PEMS-Anlage bestätigte der MG3 seine niedrigen

Schadstoffemissionen. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten landet er somit bei 84 Punkten und erreicht damit locker vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest - ein gutes Ergebnis.

## k.A. AUTOKOSTEN

### k.A. Monatliche Gesamtkosten

Die Preise für den MG3 beginnen ab 19.990 Euro und damit unter der für viele kritischen 20.000-Euro-Schallmauer. Allerdings geht man mit der Einstiegsvariante "Standard" deutliche Abstriche bei der Ausstattung ein. Dazu zählen die einfachen Halogen-Scheinwerfer, das Fehlen von Heckscheibenwischer, Regensensor und Sitzheizung sowie schnöde 15"-Stahlfelgen. Immerhin ist die Sicherheitsausstattung auch dann schon umfangreich. Das getestete Modell Luxury bietet den größten Ausstattungsumfang und ist ab einem Preis von 23.990 Euro zu haben. Die einzige kostenpflichtige Option bleibt die

Metalliclackierung für 650 Euro Aufpreis. Mit an Bord sind viele Komfort- und Sicherheitsfeatures, die den Kleinwagen gut ausstatten. Kalkuliert man dann noch die kräftigen Fahrleistungen mit ein, avanciert der MG3 zur momentan günstigsten Alternative unter den Kleinwagen. Eine Berechnung der detaillierten Autokosten ist aufgrund der lückenhaften Datenlage zum Testzeitpunkt aber noch nicht möglich. Sicherheit gibt es bei den nicht vorhersehbaren Kosten: Die allgemeine Fahrzeuggarantie ist mit sieben Jahren bzw. 150.000 km Laufleistung überdurchschnittlich lang.

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100km pro t]*	4,1
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,4
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	184/463/785
• Dachlast/Anhängelast [kg]	-/383
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	7,39
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	64,6
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	160

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://www.GreenNCAP.com/LCA)

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

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

## HERSTELLERANGABEN

Voll-Hybrid (4-Zyl.-Benziner/Elektromotor), Euro 6e, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.490 ccm
Leistung	143 kW/194 PS
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	3-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,4 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	100 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.113/1.797/1.502 mm
Leergewicht/Zuladung	1.285/448 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	293/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/500 kg
Stützlast/Dachlast	75/- kg
Tankinhalt	36 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km
Produktion	Pukou Nanjing, China

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,6 m
Reifengröße Testwagen	195/55 R16 87H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primcay 4
Wendekreis links/rechts	10,9 m
Ecotest-Verbrauch	5,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,7/4,9/7,2 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	126 g/km (WTW* 146 g/km)
Reichweite	675 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.020 mm
Leergewicht/Zuladung	1.306/460 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	240/605/1.025 l

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.05.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	24.640 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.400 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. <sup>1</sup> 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 (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
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	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

### AUTOKOSTEN

k.A.

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

Stand: Dezember 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutaj