



MG MG4 Electric Extended Range Trophy

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(180 kW / 245 PS)

Darf's ein bisschen mehr sein? Das hatte MG vielleicht im Sinn und hat in seinen MG4 eine größere Batterie hineingepackt und gleich die Leistung des Heckmotors erhöht. Mit der von 64 kWh auf 77 kWh vergrößerten Batterie steigt die Reichweite im ADAC Ecotest auf respektable 440 km. Auch die Fahrleistungen legen spürbar und messbar zu. Dass der MG4 Electric Extended Range 180 km/h statt bisher 160 km/h fahren darf, ist dabei nur eine Randnotiz. Der Verbrauch dagegen ändert sich kaum, mit 18,4 kWh/100 km ist der kompakte Stromer immer noch genügsam, wenngleich das für Fahrten unter sehr günstigen Bedingungen gilt. Denn insbesondere Kälte, aber auch Geschwindigkeiten jenseits der 100 km/h setzen der Reichweite deutlich zu.

Ansonsten sind die Unterschiede zwischen dem MG4 in Luxury Ausstattung und der Extended Range Variante im Trophy-Trim sehr gering und erschöpfen sich im Grunde in der Möglichkeit, den Trophy auch mit schwarz abgesetztem Dach bestellen zu können. Selbst der Gewichtsunterschied liegt bei weniger als 100 kg.

Unterwegs gefällt der hohe Antriebskomfort und das angemessen komfortable Fahrwerk, das nur mit harten Kanten noch ein wenig überfordert scheint. Keine Glanzstunde ist die Abstimmung der Assistenten, wobei insbesondere die Verkehrszeichenerkennung wie auch der Spurhalteassistent nun einen besseren Job als vor einem halben Jahr machen. Die Klimaautomatik konnte im Testwagen eine voreingestellte Temperatur auch über längere Strecken weitgehend konstant halten - warum aber immer noch ein etwa fünf Grad großer Versatz zwischen eingestellter und eingeregelter Temperatur bleibt, ist ein Rätsel. Jedoch ist ein solcher Versatz bei chinesischen Autos in den Tests schon öfter aufgefallen.

Für den reichweitenstarken, gut ausgestatteten MG4 möchte der Hersteller knapp 46.000 Euro haben - eine Menge Geld. Im Konkurrenzumfeld aber fair eingepreist, wenn man nicht bis ins Detail auf eine gelungene Feinabstimmung besteht. **Konkurrenten:** u.a. Cupra Born, Hyundai Kona Electric, KIA EV3, Opel Astra Electric, Peugeot e-308, VW ID.3.

- +** umfangreiche Ausstattung, hoher Antriebskomfort, sehr flotte Fahrleistungen, praktikable Reichweite, gute Ladeleistung
- Assistenten mit Optimierungspotenzial, mäßige Materialqualität für dieses Preissegment, hinten fehlen Lüftungsdüsen

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **3,1**

Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,4
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest **★★★★★**

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,0 Verarbeitung

Die Karosserie des MG4 ist ordentlich gefertigt, die Bauteile sind sauber verarbeitet und passend zusammengesetzt. Leider sind die Türrahmen aus mehreren Teilen zusammengesetzt und müssen ohne Verkleidung auskommen. Der Innenraum gefällt durch sein aufgeräumtes und unaufgeregtes Design, über die teilweise einfachen Materialien kann das aber nicht ganz hinwegtäuschen; so hinterlässt der MG4 im Inneren einen eher schlichten Gesamteindruck. Fein gemacht dagegen, weil mit weichen Oberflächen versehen, ist die Oberseite des Armaturenbretts. Die Verarbeitung geht in Ordnung, schlechte

Fahrbahnen verursachen allerdings sporadisch Klappergeräusche.

- ⊕ Den Unterboden haben die Entwickler vorbildlich verkleidet, er ist damit aerodynamisch optimiert und gut vor Schmutz geschützt.
- ⊖ Die Motorhaube muss umständlich angehoben und über einen Haltestab fixiert werden – eine Gasdruckfeder wäre deutlich praktischer.

3,4 Alltagstauglichkeit

Die 77-kWh-Batterie (brutto) des MG4 Extended Range kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die typische "Haushaltssteckdose" (Schuko) kostet Aufpreis, das Typ-2-Ladekabel für Wallboxen und öffentliche AC-Ladestationen ist Serie.

Das Laden mit 230 V dauert über 35 Stunden, ergibt 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 gut sieben-einhalb Stunden (bei 11 kW) bis elf Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur 34 Minuten an einer Ladesäule, die wenigstens 150 kW Ladeleistung bietet. Die maximale Ladeladeleistung von bis zu 144 kW wird aber nur unter günstigen Bedingungen erreicht, ab 30 % SoC sinkt sie dann kontinuierlich ab. Um die Schnellladeleistung im Winter zu verbessern, kann man im Fahrzeugmenü die Batterieheizung manuell starten.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von gut 440 km - ein praxistauglicher Wert, der aber nur bei sommerlichen Temperaturen und zurückhaltender Fahrweise erreicht wird. Ist der Autobahnanteil höher oder die Umgebungstemperatur kälter, dann reduziert sich die Reichweite deutlich. Bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (bis

100 km/h) und ohne Heizung sind auch Reichweiten von über 500 km möglich.

Die erlaubte Zuladung beim Testwagen liegt bei mäßigen 443 kg - das reicht für vier Erwachsene und etwas Gepäck. Als Dachlast sind bis zu 75 kg zulässig, eine Dachreling gibt es nicht. Die moderate Außenlänge von 4,29 m und der praxistaugliche Wendekreis von knapp 10,9 m machen den MG4 für die Stadt gut geeignet, auch die Breite fällt mit 2,05 m (inkl. Außenspiegeln) nicht zu groß aus.

Es gibt für den MG4 einen optionalen Adapter für den Ladeanschluss, über den elektrische Geräte angeschlossen und mit bis zu 2,3 kW versorgt werden können (V2L); das reicht, um einen Tischgrill zu betreiben oder ein E-Bike aufzuladen.

- ⊖ Zum Laden via CCS-Stecker muss man die Kappe vom unteren Teil der Ladedose abziehen - das ist eine unnötig umständliche Lösung, eine kleine Klappe wäre deutlich sinnvoller im Alltag. Als Anhängelast sind nur bis 500 kg zugelassen, egal ob der Anhänger eine eigene Bremse hat oder nicht. Die Stützlast von 50 kg ist auch knapp bemessen, wenn man z.B. einen Fahrradträger und E-Bikes transportieren möchte - in diesem Fall wird nur eines der schweren Räder mitfahren können. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es ist nur ein Reifenreparatur-Set serienmäßig an Bord; Wagenheber, und Schraubenschlüssel gibt es nicht.

3,6 Licht und Sicht

Bei den Scheinwerfern setzt MG auf ein LED-Lichtsystem. Die Ausleuchtung ist gut, die homogene Lichtverteilung, der gute Kontrast und die praxistaugliche Reichweite gefallen - nur das Fernlicht könnte gleichmäßiger leuchten. Kurvenlicht oder Abbiegelicht gibt es nicht. Die Steuerung des Fernlichts kann dem Assistenten überlassen werden, der automatisch auf- und abblendet. Die Bremslichter sind ebenfalls in LED-Technik

ausgeführt und damit gut zu erkennen sowie reaktionsschnell. Die Fahrzeugecken lassen sich nur mäßig abschätzen - hinten etwas besser als vorn, weil man die vordere Kante nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorn kann man gut sehen, hinten fällt das erheblich schwerer, weil die Heckscheibenunterkante weit oben liegt. Kameras rundum für ein Bild aus der Vogelperspektive sind Serie, ebenso Parksensoren - allerdings

nur am Heck; einen Parkassistenten gibt es folglich auch nicht. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man hat eine ordentliche Sicht nach draußen. Zumindest nach vorn und zur Seite, nach schräg hinten sieht man schlecht raus. Das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wider, die dem MG4 ein mangelhaftes Zeugnis ausstellt; vor allem nach hinten und hinten rechts stören das schmale Heckfenster und die breite C-Säule. Die Sicht in den Außenspiegeln könnte ebenfalls besser sein, beide Spiegel haben keinen asphärischen Bereich und sind überdies recht klein. Der Innenspiegel selbst ist groß genug und blendet automatisch ab - jedoch kann auch er die durch die kleine Heckscheibe eingeschränkte Sicht nach draußen nicht umgehen.

⊖ Es ist sehr wichtig, dass die Autohersteller zumindest eine automatische Leuchtweitenregulierung verbauen und keine Regelungslücken in den Typgenehmigungsvorschriften ausnutzen. Jedoch: Die automatische Leuchtweitenregulierung wie auch die Scheinwerferreinigungsanlage sind für den MG4 nicht lieferbar.

2,6 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich vorn wie auch hinten insgesamt bequem. Der Schweller ist nicht zu hoch, allerdings recht breit, weshalb ein weiter Schritt zum Ein- und Aussteigen notwendig ist. Großgewachsene müssen vorn darauf achten, sich den Kopf nicht an der schräg verlaufenden A-Säule zu stoßen. Die Sitzfläche des Fahrersitzes befindet sich 47 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt), das geht in Ordnung. Hinten sind die Türen bis auf den Fußraumbereich breit genug und die Dachlinie gerade, nur der etwas in den Einstiegsbereich ragende Radkasten engt ein wenig ein beim Einsteigen. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen zuverlässig offen gehalten, auch an leichten Steigungen. Am Dachhimmel gibt es drei Haltegriffe für die außen Sitzenden, nur der Fahrer muss ohne einen solchen auskommen.

⊖ Der MG4 Electric Trophy ist mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das Fahrzeug kann

3,5 Kofferraum-Volumen

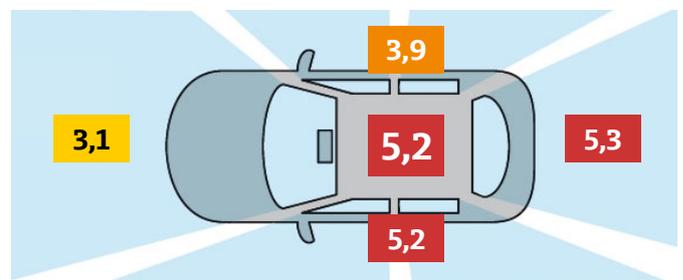
Auch in der Extended Range Variante fasst der Gepäckraum des MG4 250 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 340 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen



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

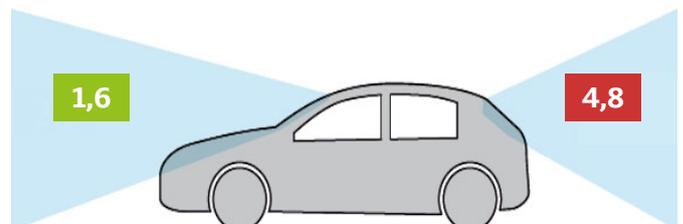
Rundumsicht

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.



über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

empfehlenswert), lassen sich bis 635 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.060 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, die 55 l kann man z.B. für die Ladekabel, Warndreieck, Verbandskasten und Reifen-Reparaturset nutzen.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die Griffmulde an der Innenseite der Klappe ist ausreichend praktisch, ein richtiger Griff wäre aber günstiger. Personen bis gut 1,80 m Größe müssen sich nicht um ihren Kopf sorgen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Groß gewachsene Menschen sollten aber dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil das abstehende Heckklappenschloss eine schmerzhaft "Berührung" mit sich bringen kann.

Die Ladekante liegt knapp 70 cm über der Straße und damit nicht sonderlich günstig. Innen dagegen stört keine Stufe beim Be- und Entladen, die Kante von einem Zentimeter ist nicht der Rede wert. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe links stört etwas. Sehr Schade: eine 12-V-Steckdose ist für den Kofferraum nicht erhältlich, so kann man beispielsweise eine Kühlbox nicht mit Strom versorgen.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Eine Durchladeluke in der Lehne für lange Gegenstände gibt es nicht. Das Umklappen der beiden Lehnenteile gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Im Kofferraum gibt es links und rechts kleine Fächer bzw. Netze sowie an der rechten Seite eine Taschenhaken in der Verkleidung. Verzurrösen sucht man vergebens, so lässt sich kein Gepäcknetz in Bodennähe einspannen.

2,9 INNENRAUM

3,1 Bedienung

Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Reichweite 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 die Neutralstellung oder die Parkposition (Taste in der Mitte) liegt gut zur Hand und ist weitgehend selbsterklärend. Die Aktivierung der Systeme erfolgt automatisch, wenn man sich ins Auto setzt und das Bremspedal betätigt. Da das aber nicht immer fehlerfrei und auf Anhieb gelingt, wäre ein klassischer Startknopf die praktikablere Wahl.

Das Kombiinstrument ist ein hochauflösendes und gut ablesbares 7 Zoll großes Display vor dem Lenkrad, das alle Angaben digital abbildet - eine analoge Anzeigealternative gibt es nicht. Auf den ersten Blick wirkt es überladen, es bietet aber viele sinnvolle Informationen und es sei an dieser Stelle positiv



Lediglich 250 l Gepäck passen in den Kofferraum des MG4.



Größere Personen stoßen sich recht schnell am vorstehenden Schloß der nicht sehr weit öffnenden Heckklappe.



Recht nüchtern präsentiert sich der ordentlich verarbeitete Innenraum. Die Bedienung verlangt nach einer Eingewöhnungsphase. Hier bietet sich noch deutlich Raum für Verbesserungen.

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 inkl. Klimatisierung über den Touchscreen gesteuert. Nicht optimal ist, dass zudem manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen.

Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der Licht- und Regensensor sowie die

elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik vorn und hinten - damit ist auch ein sensibler Einklemmschutz für alle Plätze umgesetzt, um insbesondere Kinder vor Verletzungen zu schützen.

⊖ 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.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Trophy-Ausstattung ist alles an Infotainment verbaut, was es aktuell im MG4 gibt. Die Serienausstattung umfasst ein Radio mit DAB+-Empfang, ein Online-Radio, 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 Sprachsteuerung. Ein fahrzeugseitiger Hotspot kann aufgebaut werden. Es gibt zwei USB-Anschlüsse vorn (1x USB-C, 1x USB-A) und einen USB-A-Anschluss hinten an der Mittelkonsole. Das Elektroauto bietet Online-Funktionen, sodass man zum Beispiel die Batterieladung verwalten, den Innenraum vorklimatisieren oder auch Fahrzeuginformationen wie Standort und

Reichweite via Smartphone abrufen kann. 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. Die sechs serienmäßigen Lautsprecher klingen ordentlich, ein höherwertiges Soundsystem mit mehr Lautsprechern ist nicht erhältlich.

⊖ MG hat beim MG4 ursprünglich mit Over-the-Air-Updates geworben, das inzwischen aber wieder eingestellt. Kunden müssen für Software-Updates in die Werkstatt und teilweise dafür auch bezahlen.

2,7 Raumangebot vorn

Das Platzangebot vorn geht in Ordnung, ist aber nicht ganz so großzügig wie bei manchem Konkurrenten. Grund ist der weniger weite Längseinstellbereich der Vordersitze. So reicht die Beinfreiheit für Personen bis etwa 1,90 m Größe. Die Kopffreiheit ist ungleich üppiger, sie würde selbst für 2,10 m große Menschen genügen. Breit genug ist der Innenraum vorn

durchaus, so dass man das Raumangebot als großzügig empfindet. Ein Schiebe- oder Panoramadach ist auch gegen Aufpreis nicht zu haben.

3,2 Raumangebot hinten

Auf den Rücksitzen haben fast 1,85 m große Personen Platz, selbst dann, wenn die Vordersitze für ebenfalls 1,85 m große Menschen eingestellt sind; begrenzend wirkt hier die Beinfreiheit, die Kopffreiheit endet bei knapp 1,90 m Körpergröße. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist angemessen, auch wenn sich der Kopf nah an der C-Säule befindet.



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

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität im Innenraum des MG4 beschränkt sich auf asymmetrisch geteilt umklappbare Rücksitzlehnen. Vorn gibt es zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Im Dachhimmel findet sich sogar ein Brillenfach. 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 sowie jeweils zwei kleine Smartphone-Taschen an den Rückseiten der Vordersitze. Becherhalter sucht man hinten vergebens. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

3,0 KOMFORT

3,1 Federung

Für den MG4 gibt es nur eine Fahrwerkskonfiguration mit konventionellen Dämpfern, ein Sportfahrwerk oder elektronisch geregelte Komponenten sind nicht verfügbar. Immerhin ist hinten eine aufwendigere Mehrlenkerachse verbaut. Der Testwagen rollt serienmäßig mit üppigen 18 Zoll-Rädern vor. Der schmale Querschnitt der Reifen lässt kleinere Anregungen und Kanten deutlicher zu den Insassen durchdringen. So federt der kompakte MG4 innerorts ganz passabel, kurzweilige Fahrbahn und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen aber recht deutlich in den Innenraum durch. Mit zunehmender Geschwindigkeit spricht die Federung williger an, auf

langen Bodenwellen schwingt die Karosserie kurz nach; Querkannten in der Fahrbahn können die Karosserie und die Innenausstattung schon mal bis ins Mark erschüttern. Auf der Landstraße werden die Unebenheiten ordentlich geschluckt, die Aufbaubewegungen bleiben in angenehmen Grenzen. Auf der Autobahn kann man lange Strecken entspannt absolvieren, nur ab und an sorgen regelmäßige Bodenwellen für eine leichte Stuckerneigung. Insgesamt bietet der MG4 eine passende Fahrwerksabstimmung, wenngleich gerade harte Kanten das Optimierungspotenzial für feineres Ansprechen zeigen.

3,3 Sitze

Fahrer- und Beifahrersitz können längs eingestellt und deren Lehne justiert werden - alles manuell. Eine Höheneinstellung gibt es nur für den Fahrersitz, der Beifahrersitz muss ohne auskommen - in dieser Fahrzeugklasse und erst recht in der Preiskategorie erfüllt das nicht die Erwartungen. Zumal beide Sitze überdies ohne einstellbare Lordosenstütze auskommen müssen. 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. Auf der nur mäßig konturierten Rückbank sitzt man dank der hohen Lehnen akzeptabel, die Oberschenkelunterstützung könnte aber etwas ausgeprägter sein. Der Fondmittelsitz ist zwar weich gepolstert, er hat aber eine höckerartige Form und ist damit unbequem.

2,9 Innengeräusch

Bei den meisten Autos dominieren oberhalb von 30 km/h Abroll- und später Windgeräusche, da sieht es bei Elektroautos nicht viel anders als bei Modellen mit Verbrenner aus. Folglich ergeben sich bei Elektroautos ebenfalls Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in gut gedämmten Verbrennerautos 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 68,6 dB(A) - das ist ein zufriedenstellender Wert, den aber auch mit Verbrennungsmotor angetriebene Fahrzeuge erreichen. Der Fahrzeugboden ist gut verkleidet, dennoch sind auf rauen Fahrbahnbelägen die Abrollgeräusche recht deutlich zu hören. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche im Bereich der A-Säulen bei Autobahntempo auf.

2,6 Klimatisierung

MG verbaut im MG4 eine Einzonen-Klimaautomatik. Die Intensität der Automatikregelung lässt sich in drei Stufen variieren, allerdings ist das Gebläse schon in der mittleren Stufe zu

kräftig. Weit größer ist das Problem der Temperaturregelung: Die Vorwahl von 21 °C führt zu starker Kühlung des Innenraums, egal wie kalt es draußen und im Innenraum ist. Erst bei

einer Vorwahl zwischen 25 und 27 °C wird der Innenraum angenehm geheizt. Inzwischen kann die Klimaautomatik die Temperatur auch über einen längeren Zeitraum besser halten, d.h. man muss bei der Vorwahl nur selten nachregeln, weil es zu warm oder zu kalt aus den Lüftungsdüsen käme. Eine Umluftautomatik ist Serie, ebenso Sitzheizung vorn und Lenkradheizung sowie getönte Scheiben hinten. Sitzheizung hinten und belüftete Vordersitze sind nicht verfügbar. Der

Innenraum kann vorklimatisiert werden, entweder per App oder durch einen Timer im Infotainmentsystem.

⊖ An den Lüftungsdüsen im Armaturenbrett kann man Ausströmrichtung und -intensität nicht getrennt voneinander regeln - hier hat MG an der Funktionalität gespart. Die Rückbank muss ganz ohne Lüftungsdüsen auskommen, weder unter noch zwischen den Vordersitzen gibt es Luftausströmer.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet bis zu 180 kW (245 PS) und gibt ein maximales Drehmoment von 350 Nm ab - deutlich mehr Leistung als die Variante mit der kleineren Batterie. Das spürt man auch, der MG4 Electric Extended Range schiebt noch schneller nach vorn als der ohnehin potente 64-kWh-Bruder, selbst oberhalb von 120 km/h geht die Beschleunigung munter weiter. Und das trotz des hohen Fahrzeuggewichts von knapp 1,8 Tonnen. Beide Leistungsstufen des Elektromotors im MG4 "überfallen" nicht mit ihrer Leistung, dafür zieht der MG aber

nachdrücklich bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche durch. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur rund 0,8 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, rund 3,3 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h, in 4,4 s geht es von 80 auf 120 km/h. MG verspricht rasante 6,5 s von null auf 100 km/h und regelt die Höchstgeschwindigkeit bei 180 km/h ab.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt selbst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann höheren Drehzahlen kaum nach. MG liefert hier eine gelungene Vorstellung ab,

denn es ergeben sich keinerlei störende Motorgeräusche - nur leichte Vibrationen sind je nach Tempo und Leistungsabforderung zu spüren.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der MG4 Electric Extended Range wie die meisten Stromeer kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über den handtellergroßen Drehknopf auf der Mittelkonsole hat man sich schnell gewöhnt. Es gibt vier

verschiedene Rekuperationsstufen, die man über das Infotainmentmenü oder eine Lenkradtaste einstellen kann; die höchste Stufe ermöglicht praktisch ein sogenanntes One-Pedal-Driving. Paddels am Lenkrad (z.B. für die Einstellung von Rekuperationsstufen) gibt es nicht. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die Berganfahrhilfe sowie eine Autohold-Funktion.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Die Ingenieure haben die Fahrwerksabstimmung des MG4 Extended Range gut hinbekommen. Der Hecktriebler liegt sicher auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei. Entspanntes Fahren ist damit gut möglich. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich Wanken oder Nicken in Grenzen, wobei auf langen Bodenwellen ein gewisses Nachwippen auffällt, was wohl den Komforteindruck

verstärken soll. Dagegen spricht letztlich nur das spröde Ansprechen auf Kanten und Einzelhindernisse. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen treten dank Hinterradantrieb kaum auf und wenn dann werden sie von der effektiven Traktionskontrolle schnell eingebremst. Beim ADAC Ausweichtest liefert der MG4 eine gute Vorstellung ab. Er reagiert spontan auf Lenkbefehle, geht dabei zunächst in leichtes Übersteuern über, was rechtzeitig vom ESP

eingebremst wird. Die Untersteuerneigung ist gering. Dadurch bleibt der Kompakte gut beherrschbar. Das ESP regelt allgemein etwas später, dann aber energisch und effektiv, so dass sich auch dank des niedrigen Schwerpunkts ein sicheres Gefühl für den Fahrer ergibt. Fahrdynamisch kann der MG4 überzeugen, denn durch die leichte Übersteuerneigung und den späteren ESP-Einsatz ergibt sich ein etwas "loses" Heck, das Fahrspaß erlaubt. Im Grenzbereich bleibt der Chinese aber sicher. Trotz seines Gewichts fühlt sich der MG4 recht dynamisch an, man hat ein gutes Gefühl der Fahrzeugkontrolle und kann kleine Lenkkorrekturen auch während des Ausweichvorgangs umsetzen.

2,5 Lenkung

Die Abstimmung der elektromechanischen Servolenkung ist ordentlich gelungen. Sie ist nicht zu leichtgängig, was je nach Fahrernaturrell besser oder schlechter passt. Besonders viel Rückmeldung darf man aber nicht erwarten, die Lenkung wirkt insgesamt entkoppelt. Die angepeilte Linie auf kurvigen Landstraßen trifft man meist auf Anhieb, trotzdem wünscht man sich bisweilen eine klarere Zentrierung. Von Anschlag zu Anschlag kurbelt man im MG4 knapp drei Lenkradumdrehungen, das ist vergleichsweise viel.

2,2 Bremse

⊕ Das Bremsgefühl ist im Alltag teilweise etwas synthetisch und damit gewöhnungsbedürftig, man stellt sich aber schnell darauf ein. Der Übergang zwischen Rekuperation und Radbremsen ist gut kaschiert und praktisch nicht zu spüren. Das Pedalgefühl ist gleichmäßig, bietet aber keinen klar definierten Druckpunkt. Man hat nur den Pedalweg mit zunehmend größerem Widerstand. Das Ansprechen der Bremse ist gut, die Dosierbarkeit alltagstauglich. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der MG4 so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 34,3 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein gutes Ergebnis.

2,6 SICHERHEIT

2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die Sicherheits- und Assistenzausstattung ist sehr umfangreich – alles, was es für den MG4 gibt, bringt die Trophy-Ausstattung 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Spurhalteassistenten. Die Serienausstattung des MG4 Trophy 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 die Bremslichter in erhöhter Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen.

Im Vergleich zum erst MG4 im ADAC Autotest haben die

Assistenten einen besseren Eindruck hinterlassen. Der Spurhalteassistent war nun weniger übergriffig und energisch, hat weniger gegen den Fahrer geregelt. Die Tempolimit-Anzeige arbeitete die meiste Zeit und hat eine zumindest ausreichende Trefferquote erzielt, um einen Mehrwert für den Fahrer zu bieten. Reichlich Optimierungspotential gibt es nach wie vor bei der Regelungsgüte der automatischen Distanzregelung: Insbesondere das Beschleunigen nach einem Spurwechsel erfolgt deutlich zu spät, so dass man häufiger als Hindernis wahrgenommen wird.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der MG4 erzielt im Crashtest nach Euro NCAP-Norm noch gute 83 Prozent der maximalen Punkte im Bereich passive Sicherheit und erhält insgesamt eine Fünf-Sterne-Bewertung (Test: Dezember 2022). 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 1,95 m einen guten Schutz. Die hinteren Kopfstützen reichen für etwa 1,75 m große Personen, ihr Abstand zum Dach ist recht gering, sodass der Dachhimmel eine gewisse Abstützfunktion übernehmen kann. Die mittlere 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 MG4 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.

2,3 Kindersicherheit

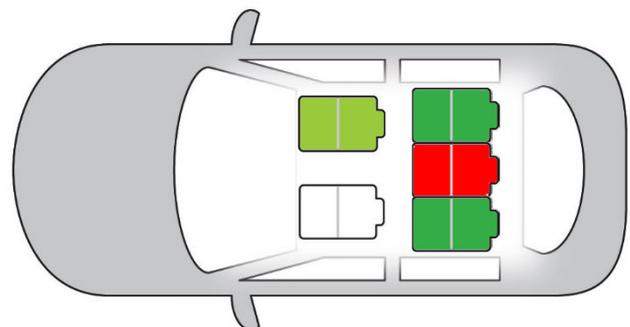
⊕ Der MG4 bekommt für die Kindersicherheit 80 Prozent der erreichbaren Punkte. Laut Bedienungsanleitung eignen sich alle drei hinteren Plätze und der Beifahrersitz zur Gurt-Montage universeller Kindersitze aller Altersgruppen. Der Beifahrerfrontairbag kann serienmäßig per Schlüsselschalter deaktiviert werden.

Kindersitze können auf den äußeren Fondplätzen mit dem serienmäßigen Isofix-System samt Ankerhaken lagestabil befestigt werden, diese Sitze haben auch eine i-Size-Freigabe. Hat man auf einem der hinteren äußeren Sitze einen raumgreifenden Kindersitz wie zum Beispiel einen samt Basis und Fußstütze eingebaut, ist der Verstellbereich des Sitzes davor eingeschränkt. Wie immer gilt: Eine Probemontage vor dem Kauf ist angeraten.

⊖ Auf dem mittleren Fondsitz kann man einen Kindersitz per Gurt kaum sicher 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)

2,8 Fußgängerschutz

Der MG4 erzielt im Crashtest beim Fußgängerschutz 75 Prozent der Punkte und schneidet damit zufriedenstellend ab. Der

serienmäßige City-Notbremsassistent kann auch Fußgänger und Radfahrer erkennen und damit eine Kollision oder

wenigstens die Schwere des Aufpralls reduzieren. Bei niedrigen Geschwindigkeiten gibt der MG wie inzwischen alle

Stromer ein künstliches Geräusch von sich, damit er von Passanten deutlicher wahrgenommen wird.

1,2 UMWELT/ECOTEST

0,7 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von guten 18,4 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 77-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 81,4 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den MG4 mit der 77-kWh-Batterie eine Reichweite von 440 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die

Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine durch die flache Karosserie vorteilhafte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Aus den 18,4 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 92 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 53 Punkte.

1,7 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 18,4 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 75 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der MG4 Extended Range im Bereich Schadstoffe 43 von 50 Punkten erhält. In der Summe steht der MG einwandfrei da, weil er 96 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest locker volle fünf Sterne.

3,1 AUTOKOSTEN

3,1 Monatliche Gesamtkosten

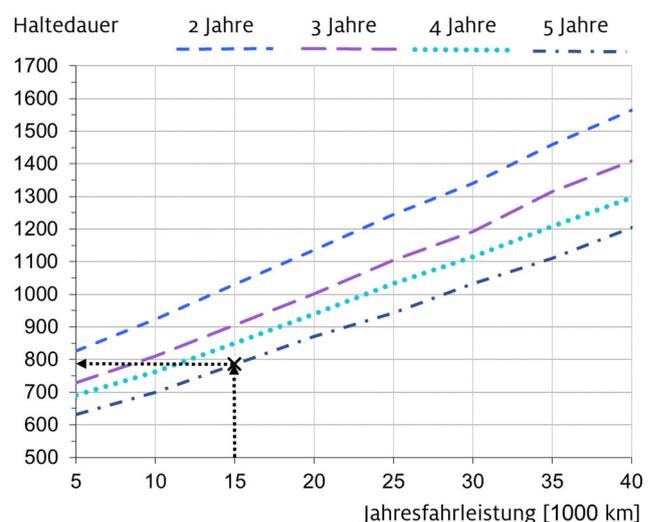
Der Grundpreis für den MG4 Electric Extended Range in der Trophy-Ausstattung liegt bei knapp 46.000 Euro - ein stolzer Betrag und alles andere als ein Schnäppchen. Allerdings ist die Ausstattung sehr umfangreich, umfasst praktisch alle Details, die für den MG4 lieferbar sind.

Die Unterhaltskosten sind voraussichtlich relativ günstig, denn beispielsweise an Kfz-Steuer werden jährlich nur 68 Euro fällig - aber erst nach 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind teilweise günstig; die Haftpflicht-Einstufung liegt bei 17, die Teilkasko bei 21 und die Vollkasko bei 24. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt.

Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss mangels umfassender Erfahrungswerte noch mehr geschätzt werden, als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 785 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



ab; MG gibt auf das ganze Auto üppige sieben Jahre Garantie bis 150.000 km - das ist eine Ansage. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass im Falle des HochvoltSpeichers ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70

Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 440 km muss man einen Abfall der Reichweite auf rund 310 km akzeptieren, ehe die Garantie greift.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	MG4 Electric Standard	MG4 Electric Comfort	MG4 Electric Extended Range Trophy	MG4 Electric XPOWER
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	150 (204)	180 (245)	320 (435)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/0	250/0	350/0	600/0
0-100 km/h [s]	7,7	7,9	6,5	3,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160	180	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	17,0 kWh E	16,0 kWh E	16,5 kWh E	18,7 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/24/21	17/24/21	17/24/21	17/24/21
Steuer pro Jahr [Euro]	62	62	68	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	642	697	783	k.A.
Preis [Euro]	34.990	39.990	45.990	46.990

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]	10,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,5 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	142/360/600
• Dachlast/Anhängelast [kg]	42/283
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	7,87
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	56,3
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	111

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	180 kW (245 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	90 kW
maximales Drehmoment	350 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	18,4 kWh/100km/442 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	77 kWh/74,4 kWh
komplette Volla ladung mit Ladeverlusten	81,4 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	7 Jahre, 150.000 km

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	n.b.
Stufen / Einstellung	5/Menü, Lenkradtaste

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	14 % "Ladezustand niedrig - Bitte laden"
	0% "Ladezustand niedrig: Fzg sicher anhalten"
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel, Menü

LADEKABEL

ANSCHLUSS

SERIE / OPTION

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

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

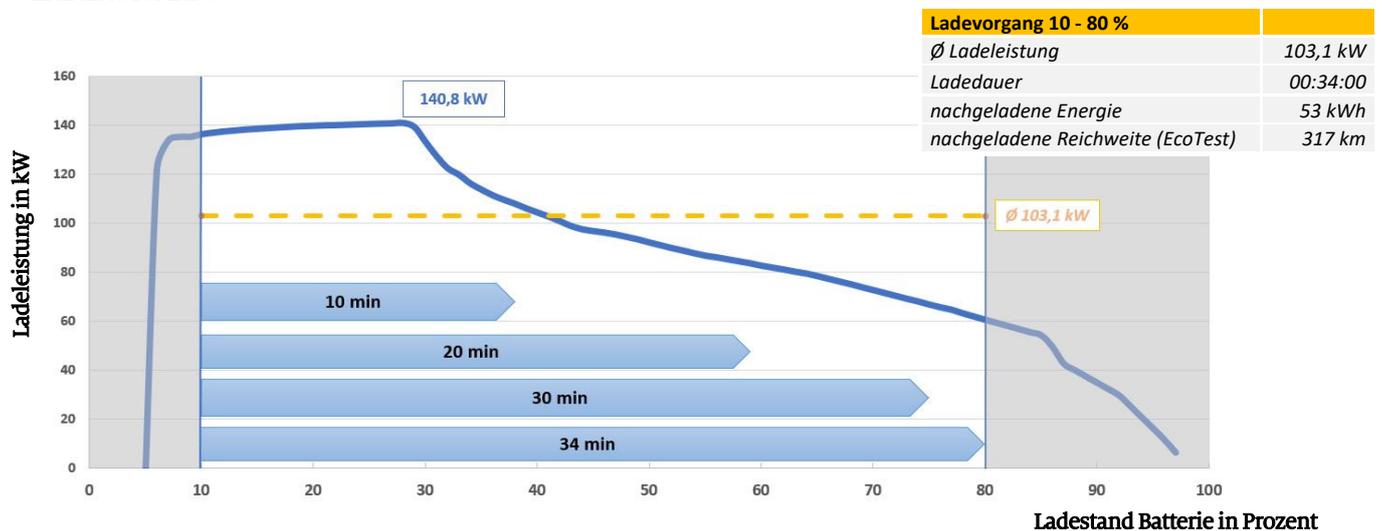
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (4 LED Blöcke am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	62,5 - 35,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	62,5 - 11 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	20 - 7,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 144 kW	34 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	180 kW/245 PS
Maximales Drehmoment	350 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,5 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b./0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R18W
Länge/Breite/Höhe	4.287/1.836/1.516 mm
Leergewicht/Zuladung	1.751/458 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	363/1.165 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/500 kg
Stützlast/Dachlast	50/75 kg
Batteriekapazität (netto)	74,4 kWh
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km
Produktion	China, Ningde

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R18 98W
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005 EV
Wendekreis links/rechts	10,9/10,8 m
Ecotest-Verbrauch	18,4 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 92 g/km)
Reichweite	440 km
Innengeräusch 130 km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.766/443 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/635/1.060 l

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

Betriebskosten	112 Euro	Werkstattkosten	72 Euro
Fixkosten	111 Euro	Wertverlust	490 Euro
Monatliche Gesamtkosten	785 Euro		
Steuer pro Jahr	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/21		
Basispreis MG4 Electric Extended Range Trophy	45.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.09.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	46.640 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.605 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. 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-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/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalllackierung	650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,1

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

Stand: November 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer