



MG HS 1.5T GDI PHEV Luxury Automatik

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (200 kW/272 PS)

Der HS ist ein Mittelklasse-SUV der Marke MG, welche seit 2021 unter chinesischer Führung auf dem deutschen Markt agiert. Das bezogen auf die Abmessungen größte SUV des Herstellers ist sowohl als Voll- als auch Plug-in-Hybrid (PHEV) verfügbar. Im Test tritt der Chinese mit Ladeanschluss und in der höchsten Ausstattungsvariante Luxury an. Im ADAC Ecotest erreicht der PHEV eine praxistaugliche elektrische Reichweite von 87 km - das ermöglicht vielen ein rein elektrisches Pendeln. Getrübt wird das Bild durch die mäßige Ladeleistung von nur 3 kW an üblichen 11-kW-Ladesäulen. An 22-kW-Stationen reicht es immerhin für 6,6 kW und eine Vollladung in unter 3,5 Stunden. Mit 272 PS und 350 Nm Systemleistung ist der HS im Alltag mehr als ordentlich motorisiert. Die beiden Antriebe harmonisieren gut und der Elektromotor sorgt für ein zackiges Vorankommen. Dem entgegen steht allerdings eine schwach dimensionierte Bremsanlage: 38 m Bremsweg aus 100 km/h sollte ein modernes Auto unterbieten können. Zudem erschwert der MG die Bedienung, da es nur wenige haptische Tasten für Alltagsfunktionen gibt. Beispielsweise ist die Klimaautomatik nahezu vollständig in das Zentralsdisplay integriert, was für Grundaufgaben mehrere Bedienschritte erfordert. Die mit 41.990 Euro bepreiste Ausstattungsvariante bietet eine umfangreiche Ausstattung - allerdings fehlen stellenweise klassenübliche Details. Eine Lenkradheizung bietet der Plug-in-Hybrid auch gegen Aufpreis nicht. Positiv ist dafür die lange Garantielaufzeit: Bis zu sieben Jahre und 150.000 km ist man sorgenfrei unterwegs. **Konkurrenten:** u.a.: BYD Seal U, Citroen C5 Aircross, Lynk & Co 01, Opel Grandland.

+ praxistaugliche elektrische Reichweite, zügige Fahrleistungen, attraktiver Preis, lange Garantielaufzeit

- langer Bremsweg, mäßige Ladeleistung, teils umständliche Bedienung, fehlende Ausstattungsdetails

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN k.A.

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,4
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	k.A.

Ecotest ★★★★★☆

2,7

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,9

Verarbeitung

Die Verarbeitung von Karosserie und Kofferraum fällt weitgehend ordentlich aus. Die Spaltmaße schwanken leicht, bleiben insgesamt jedoch schmal und vermitteln einen passenden Gesamteindruck. Die Türrahmen sind mehrteilig geschweißt, was auf eine kostengünstige konstruktive Lösung hindeutet. Zudem fehlen Türrahmenverkleidungen, wodurch der Lack in den Innenraum hinein sichtbar ist. Das Ladekabel ist in praktischen Taschen verstaut, die Klett-Befestigung greift jedoch den Teppich an und zieht Flusen - das ist unschön. Auch im Innenraum fällt die Verarbeitungsqualität insgesamt ordentlich aus. Die Mittelkonsole gibt bei Belastung nach, was den Qualitätseindruck schmälert. Der Gangwahlhebel ist nicht besonders solide montiert und weist ein leichtes Spiel auf. Zudem zeigen sich schlecht entgratete Kanten, etwa am kleinen Staufach

links neben dem Lenkrad. Ansonsten sind die Bauteile solide montiert und bei der Fahrt knarzt nichts. Die Materialqualität im Innenraum fällt weitgehend gut aus. Die oberen Bereiche vorn wie hinten sind weich ausgeführt, erst im unteren Bereich kommt harter Kunststoff zum Einsatz - das ist klassenüblich. Die Dachsäulenverkleidungen sind zumindest an der A-Säule mit Textil bezogen, ansonsten aus hartem Kunststoff. Die Dekore an der Instrumententafel und der Mittelkonsole bestehen aus schwarzem Hochglanz-Kunststoff, der staub- und kratzempfindlich ist. Der Unterboden ist seitlich und im Heckbereich großflächig unverkleidet, was unter anderem der Aerodynamik schadet. Mittig sitzt der Akku unter dem Fahrzeug. Der Motorraum ist von unten gut geschützt und abgedeckt.

3,3

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des fünftürigen MG HS mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem Notsitz entspricht den Erwartungen an ein mittelgroßes SUV. Die gemessene Zuladung des 1.866 kg schweren Testwagen beträgt 464 kg, das reicht noch für vier Erwachsene samt Gepäck aus. Die Transportfähigkeiten sind ordentlich. Dachlasten sind bis zu 75 kg erlaubt, eine Reling ist serienmäßig verbaut. Anhänger dürfen mit der optionalen Anhängerkupplung bis zu einem Gewicht von 1.500 kg gezogen werden, sofern sie über eine eigene Bremse verfügen. Ungebremste Anhänger sind bis 750 kg erlaubt. Die Stützlast beträgt 75 kg, was für zwei schwere E-Bikes samt Träger ausreicht. Mit einer Länge von 4,67 m und einer Breite von 2,07 m (inkl. der Außenspiegel) fällt der HS für ein Mittelklasse-SUV nicht zu groß aus. Gleiches gilt für den Wendekreis von 11,7 m. Rein elektrisch unterwegs, liegt die Reichweite des HS nach den Messungen im ADAC Ecotest bei 87 km. Ein solider Wert, wenngleich einige aktuelle Plug-in-Hybride schon die 100-km-Grenze knacken. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man mit dem 55-l-Tank rund 755 km weit, was einem Verbrauch von 7,3 l/100 km entspricht. Für eine vollständige Ladung werden 21,0 kWh Strom (inkl.

Ladeverluste) benötigt, der Hersteller gibt die Brutto-Kapazität mit 21,4 kWh an. Die maximale Ladeleistung an leistungsfähigen 22-kW-Wechselstromstationen beträgt 6,6 kW, was einer Ladezeit von knapp 3,5 h entspricht - der HS kann nur einphasig geladen werden. An einer 11-kW-Wallbox beträgt die Ladeleistung nur magere 3 kW, die Ladezeit verlängert sich entsprechend auf etwa sieben Stunden. Das Ladekabel für die Wallbox (Typ-2-Stecker) ist serienmäßig an Bord, das für die Haushaltssteckdose (Schuko) ist im Zubehör erhältlich.

⊖ Der Ladeanschluss wird mit einer in der Handhabung umständlichen Kappe abgedeckt, hier gibt es bereits Modelle ohne zusätzliche Abdeckung. Zudem gibt es keine praktischen Status-LEDs, die den Ladevorgang optisch anzeigen. Platz für ein optionales Notrad bietet der HS nicht, immerhin wird er serienmäßig mit einem Reifenreparaturset ausgeliefert. Letzteres ermöglicht aber nur bei kleineren Schäden eine sichere Weiterfahrt. Einen Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Befüllen des Tanks mit dem falschen Kraftstoff verhindern kann, bietet der HS nicht.

3,1 Licht und Sicht

Grundsätzlich profitiert der HS beim Thema Übersichtlichkeit von seiner klassischen SUV-Form und der erhöhten Sitzposition. Die Sicht auf den Verkehr ist damit wirklich gut, die Rundumsicht ist allerdings bestenfalls ausreichend. Letztere wird durch die breiten C-Säulen und die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen eingeschränkt, die deutlich ins Sichtfeld ragen. Das vordere Ende der Haube ist nicht einsehbar und muss abgeschätzt werden, wobei Hindernisse vor dem Fahrzeug noch recht gut erkannt werden können. Nach hinten gelingt dies weitaus schlechter, da die Fensterunterkante sehr hoch liegt. Zumindest lässt sich das Ende gut abschätzen, da der hintere Überhang kurz ausfällt. Eine deutliche Erleichterung schafft die serienmäßige 360-Grad-Kamera in Verbindung mit den Einparksensoren an Front und Heck. Schade: Die Rückfahrkamera ist weder geschützt noch mit einer Reinigungsdüse ausgestattet, sodass die Sicht durch Verschmutzung schnell getrübt werden kann. Einen Parkassistenten der selbstständig in Lücken manövriert, gibt es nicht. In Sachen Lichttechnik rüstet MG den Hybriden wie zu erwarten serienmäßig mit LED-Scheinwerfern aus. Letztere sind in Projektions-Bauweise aufgebaut, was im Gegensatz zu einer günstigen Reflektor-Bauart Vorteile bringt. Im Test überzeugen die Scheinwerfer mit einer guten Ausleuchtung. Nichtsdestotrotz könnte der zumindest breite Lichtteppich noch gleichmäßiger ausfallen und beim Abblendlicht intensiver leuchten. Die Leuchtweitenregulierung muss manuell an den Beladungszustand angepasst werden - immerhin per haptischem Drehregler. Weitere Lichtfunktionen wie ein Abbiege- oder Kurvenlicht bietet der MG nicht. Erfreulich ist hingegen, dass die Chinesen dem SUV Nebelscheinwerfer spendieren. Unpraktisch: Der Innenspiegel blendet nicht automatisch ab und muss deshalb manuell betätigt werden, um eine Blendung des Fahrers zu verhindern. Die Außenspiegel besitzen ebenfalls keine Dimmfunktion und auch keinen asphärischen Bereich, der das Sichtfeld nah am Auto vergrößert. Bei aktiviertem Tagfahrlicht leuchten die Heckleuchten ebenfalls, was die Sichtbarkeit verbessert.

⊖ Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die für bessere Sicht und weniger Blendung des Gegenverkehrs sorgt, ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich. Der serienmäßige Fernlichtassistent arbeitet statisch und schaltet das Fernlicht bei erkannten Verkehrsteilnehmern stumpf ein und wieder aus. Im Test

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Einstieg in den MG klappt recht mühelos und komfortabel - mit einem Nachteil. Zum einen begünstigt die SUV-typisch erhöhte Sitzposition (60 cm über der Straße, Fahrersitz ganz nach unten gestellt) den Einstieg, zum anderen

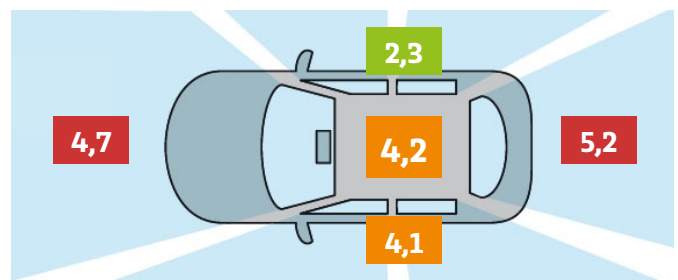


Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist mäßig. Abhilfe schafft zumindest beim Parken das 360-Grad-Kamerasystem.

geschah dies oftmals allerdings mit einer deutlichen zeitlichen

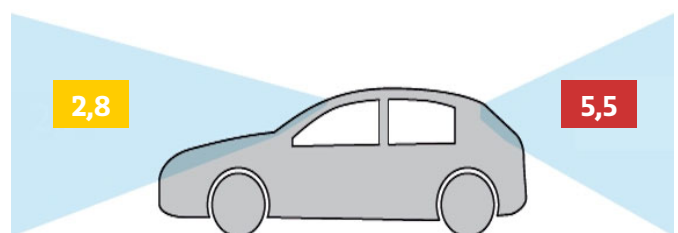
Rundumsicht

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.



Verzögerung, was zu einer Blendung anderer Verkehrsteilnehmer führte. Einen höherwertigen Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet und so die maximale Lichtausbeute aufrechterhält, gibt es nicht.

geben die weit öffnenden Türen einen großen Einstiegsbereich frei. Einziges Hindernis: Der mit der SUV-Form einhergehende erhöhte Schweller, an dem zudem ein breites Trittbrett verbaut ist, welches das Ein- und Aussteigen unnötig

erschwert - sofern man sich den extra Schritt darauf sparen möchte. Für die zweite Reihe gilt das gleiche, die Türöffnung ist immerhin ausreichend groß dimensioniert. Haltegriffe am Dachhimmel verbaut MG auf allen äußeren Sitzplätzen mit Ausnahme des Fahrerplatzes. Der HS verfügt serienmäßig über ein schlüsselloses Zugangssystem mit Sensorflächen (nur) an den vorderen Türen. Ein Öffnen und Verriegeln über Annäherung bzw. Entfernen vom Fahrzeug ist nicht möglich.

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des MG bietet im Konkurrenzvergleich ein durchschnittliches Ladevolumen. Das Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung) beträgt 390 l. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst das Gepäckabteil 550 l. Alternativ lassen sich neun Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich 875 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1475 l Stauvolumen verfügbar. Unter dem Ladeboden befinden sich weitere 25 l Stauraum für kleine Utensilien.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist grundsätzlich recht gut, wobei die mit 78 cm hohe Ladekante das Beladen erschwert. Hat man das Ladegut aber erstmal über die Ladekante gehoben, lässt sich der Kofferraum ohne einen nennenswerten Absatz nahezu eben beladen. Dies bringt vor allem beim Entladen Vorteile mit sich, da das Ladegut nicht über eine Bordwand aus dem Kofferraum herausgehievt werden muss. Legt man die Rücksitzbank um, ergibt sich eine kleine Stufe und die Lehnen steigen leicht an. Eine Erleichterung in der Nutzung bringt die serienmäßig elektrische Heckklappe, die via Fußkick-Geste geöffnet werden kann. Schade: Leider gibt es neben der Taste zum Schließen des Kofferraums keine weitere Taste zum Verriegeln des Fahrzeugs. Der Laderaum erweist sich dank des großen Ausschnitts als sinnvoll nutzbar, wenngleich die abgerundeten Ecken unten ein paar Zentimeter Öffnungsbreite verschenken. Eine Verstaumöglichkeit für die Hutablage sowie eine Halterung für den Kofferraumboden gibt es nicht. Was zudem fehlt, ist ein 12-V-Anschluss, um beispielsweise eine Kühlbox zu betreiben sowie eine weitere LED auf der rechten Seite des Kofferraums, um die Ladefläche besser auszuleuchten. Die

2,4 Kofferraum-Variabilität

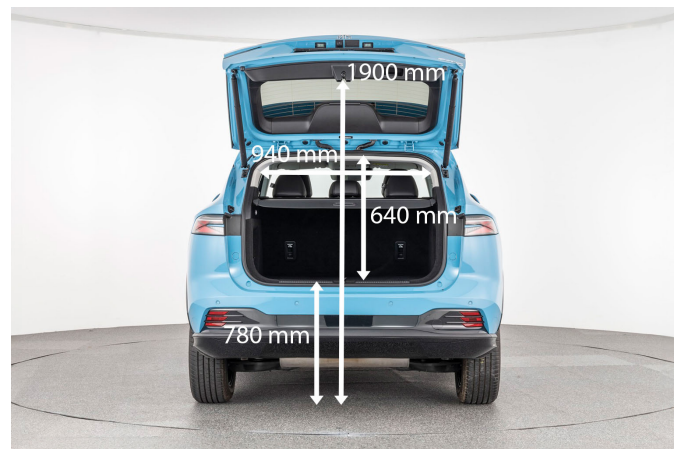
⊕ Die Rücksitzlehne des HS ist vom Fahrgastraum aus asymmetrisch geteilt klappbar. Mit etwas Geschick lässt sie sich auch vom Kofferraum aus umlegen. Im Kofferraum gibt es

Nachts erhellen die Frontscheinwerfer und Heckleuchten den Bereich um das Fahrzeug.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Der MG bietet ein klassenübliches Ladevolumen von 370 bis maximal 1.475 Litern.



Der Kofferraum ist gut nutzbar und bietet einen ebenen Ladeboden. Leider ist die Ladekante mit 78 cm recht hoch.

maximale Öffnungshöhe der Heckklappe beträgt 190 cm und stellt nur für große Personen ein Stoß-Risiko dar. Da das Heckklappenschloss deutlich absteht, sollte man dann auf seinen Kopf achten.

links und rechts je ein Fach mit Netz, um kleinere Utensilien zu verstauen. Unter dem Ladeboden befindet sich eine Facheinteilung. Ein Transport- und Schienensystem gibt es

auch gegen Aufpreis nicht. Da es keine Verzurrösen gibt, lässt sich auch kein Gepäcknetz über dem Boden spannen - das ist unpraktisch.

2,5

INNENRAUM

3,0

Bedienung

Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Reichweite justiert werden, der Verstellumfang ist ausreichend. Die Pedale sind passend angeordnet und zwingen dem Fahrer keine unangenehme Beinhaltung auf. Der klassisch geformte Gangwahlhebel ist auf der Mittelkonsole etwas tief angeordnet, aber lässt sich einwandfrei bedienen. Der Fahrzeugstart erfolgt über eine beleuchtete Start-Stopp-Taste, die etwas vom Lenkradkranz verdeckt wird. Das Kombiinstrument ist als großes Display ausgeführt und stellt die Geschwindigkeit ausschließlich als Zahl dar - eine Ansicht mit Rundinstrumenten gibt es nicht. Das Kombiinstrument kann verschiedene Anzeigen darstellen (u.a. eine großflächige Navigationskarte sowie eine Fahrassistenzansicht) und zeigt alle wichtigen Informationen an. Die Schrift fällt stellenweise recht klein aus, was das Ablesen erschwert. Der große 12,3-Zoll-Touchscreen des Infotainmentsystems ist passend dimensioniert, hoch angeordnet und damit gut erreichbar. Die Ablesbarkeit bei Gegenlicht fällt nur ordentlich aus, zudem reagiert die Software oftmals träge, was die Bedienung verzögert. Die Navigation durch die Bedienoberfläche wird durch dauerhaft angezeigte Schnellwahltasten für Hauptfunktionen (Home, Navigation, Einstellungen, Media, Klima) erleichtert und die Start-Ansicht gibt einen guten Überblick über alle relevanten Inhalte. Hinter der übersichtlichen ersten Ebene verbirgt sich ein großer Funktionsumfang, dessen Bedienpfade Eingewöhnungszeit benötigen. Zusätzlich gibt es ein Schnellwahl-Menü, das über eine Wischgeste vom oberen Bildschirmrand aufgerufen wird. Hier bringt MG weitere wichtige Funktionen, wie die Helligkeits-Regler für die Displays sowie Fahrassistenzeinstellungen (Geschwindigkeits- und Aufmerksamkeitswarner) unter. Haptische Tasten setzen die Chinesen hingegen nur spärlich ein. Es gibt eine Taste für die Autohold-Funktion (praktisch, weil schnell zugriffsbereit) und ein klassisches Drehrad für die Leuchtweitenregulierung. Einige Fahrzeuge bringen diese mittlerweile im Untermenü unter; MG platziert sie tief unten links neben dem Lenkrad. Das Lenkrad bietet unter seinen gut bedienbaren, haptischen Tasten zwei konfigurierbare Kurzwahltasten mit Sternmarkierung, auf die sich einige Funktionen (u.a. Rekuperation, Hybrid-Fahrmodus und Fahrassistentz-Menü) legen lassen. Einen haptischen Lautstärkereglers sucht man abseits der Lenkradtasten vergeblich.

⊖ Die Klimabedieneinheit ist nahezu vollständig in das Zentralscreen integriert, einzig die Scheibenlüftung und



Der MG bietet nur wenige haptische Tasten, was die Bedienung erschwert. Zudem reagiert die Bedienoberfläche teilweise träge.

Heckscheibenheizung stehen als Tasten zur Verfügung. Grundfunktionen wie die Temperatureinstellung oder Sitzheizung erfolgen über den Touchscreen, wobei die Schaltflächen nicht dauerhaft angezeigt werden. Dies hat zur Folge, dass man nicht aus jeder Ansicht Zugriff darauf hat, was in der Konsequenz die Bedienung unnötig erschwert. Zudem unglücklich: Die Bedienung der Nebelschlussleuchte sowie der Nebelscheinwerfer erfolgt über kleine Touchflächen auf dem Zentralscreen. Dort würde man sicherheitsrelevante Funktionen nicht vermuten. Kontraproduktiv sind die stellenweise schlechten Übersetzungen die mitunter zu unsinnigen Begriffen führen. Beispielhaft: "Gesundheitszentrum" oder "cluster". Und auch mit der Groß- und Kleinschreibung nimmt es der MG nicht allzu genau - hier sollte der chinesische Hersteller bessere Qualität abliefern. Hinzu kommt, dass es im Fahrzeug keine Betriebsanleitung gibt (weder gedruckt noch im Infotainment), sondern lediglich einen QR-Code zur Anzeige auf dem Smartphone - Internetverbindung vorausgesetzt. Ruft man die Betriebsanleitung aus dem Internet ab, trifft man erneut auf seltsame Übersetzungen und eine recht einfache und nicht besonders nutzerfreundliche Darstellung der Inhalte.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der MG ist serienmäßig mit einem Online-Navigationssystem samt Echtzeitverkehrsdaten inkl. Radio (mit DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto (beides kabelgebunden) ausgestattet. Smartphones lassen sich über je zwei USB-A-Ladeanschlüsse in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Strom versorgen. Zudem gibt es serienmäßig eine induktive Ladeablage für das Smartphone, wobei die Mittelarmlehne die Ablage halb verdeckt und damit die Erreichbarkeit verschlechtert. Die Sprachsteuerung benötigt keine vorgefertigten Satzbausteine, irritiert aber mit teils fragwürdigen Übersetzungen. Das Infotainmentsystem lässt

sich eigenständig und ohne Besuch beim Händler updaten (Over-the-Air-Update) und bietet zudem einen WLAN-Hotspot. Mit einem Smartphone samt der dazugehörigen MG-App lassen sich aus der Ferne Fahrzeuginformationen abrufen (Tankfüllstand, Ladezustand, Reichweite, etc.) oder Funktionen steuern (Ver- und Entriegeln, Routenplanung, Klimatisierung). Wird der MG häufig von verschiedenen Fahrern genutzt, lassen sich Profile anlegen und verwalten. Das Löschen von privaten Daten wie beispielsweise letzten Zielen gelingt einfach, wobei es keine differenzierten Privatsphäre-Einstellungen gibt.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der MG bietet auch großgewachsenen Fahrern ausreichend Platz. So reicht die Beinfreiheit für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m, die Kopffreiheit sogar theoretisch für über zwei Meter große Personen. Das subjektive Raumgefühl ist grundsätzlich gut, wird aber durch die recht hohe

Seitenlinie und die für ein SUV schmalen Seitenfenster geschmälert. Ein Glasdach, das mehr Helligkeit in den Innenraum lässt, gibt es nicht, dafür ist der Himmel aber immer in einem hellen Grau ausgeführt. Eine Ambientebeleuchtung ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich.

2,5 Raumangebot hinten

⊕ Wie in der ersten Reihe, bietet der MG auch in der zweiten Reihe großen Personen Platz. Die Beinfreiheit würde dort für Personen von über zwei Metern Körpergröße reichen, sofern der Vordersitz passend für eine 1,85 m große Person eingestellt ist. Die Kopffreiheit reicht für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m. Einschränkungen für das Raumempfinden ergeben sich wie vorn durch die hohen Seitenlinien und die vergleichsweise schmalen Seitenfenster. Die Innenraumbreite reicht für zwei Erwachsene nebeneinander locker aus, für drei Leute wird es eng.



Die Beinfreiheit fällt hinten sehr großzügig aus.

2,4 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Innenraumvariabilität fällt ordentlich aus. Eine Rücksitzbank, die sich in ihrer Längsposition oder Neigung verstellen lässt, bietet der MG leider nicht. Die Türfächer fallen vorn wie hinten ausreichend groß aus, um 1-l-Flaschen zu beherbergen. Je ein Fach findet sich unter der Mittelarmlehne, sowie an der Instrumententafel links vom Lenkrad, wobei letzteres klein ausfällt. Dazu gibt es zwei gut erreichbare Becherhalter mit Haltenasen auf der Mittelkonsole. Das Handschuhfach ist hingegen klein dimensioniert und nicht

beleuchtet, zudem präsentiert es sich in Hartplastik und ohne Abschlößmöglichkeit. Im Fond gibt es zusätzlich zwei Becherhalter in der klappbaren Mittelarmlehne, Jackenhalter im Bereich der Haltegriffe am Dachhimmel, sowie geschlossene Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze.

2,7 KOMFORT

2,9 Federung

Die Chinesen wählen für den HS eine komfortorientierte Fahrwerksabstimmung - stimmig für ein Mittelklasse-SUV. Innerorts werden wellige Fahrbahnbeläge oder einseitige Hindernisse ordentlich von den Insassen ferngehalten, gleiches gilt für Einzelhindernisse wie beispielsweise abgesenkte Kanaldeckel. Durchfährt man größere Hindernisse, wirkt der HS zwar keineswegs überfordert, gibt die Unebenheiten aber deutlich an die Insassen weiter. Beim Überfahren von Geschwindigkeitshügeln legen beide Achsen ein unterschiedliches Federungsverhalten an den Tag. Während die Vorderachse noch

recht beflissen über die Schwelle rollt, erzeugt die Hinterachse einen deutlichen Ruck. Die Fahrt über Kopfsteinpflaster gelingt besser, da nur geringfügiges Zittern und keine härteren Schläge durchdringen. Auf der Autobahn spürt man immer eine leichte Unruhe im Fahrzeug; der Komfort bleibt dennoch ordentlich und steht längeren Etappen nicht wirklich entgegen. Kurvige und wellige Landstraßen gelingt es dem Fahrwerk ordentlich auszugleichen, überfordert oder gar unsicher wirkt das SUV nie.

3,1 Sitze

In der getesteten Ausstattungsvariante bietet der MG bereits serienmäßig einen elektrisch einstellbaren Fahrersitz (Höhe, Längsposition, Neigung der Rückenlehne) mit drei Positionsspeichern (Memory-Funktion). Zudem verfügt er über eine elektrische Vier-Wege-Lordosenstütze. Der Komfort der Sitze mit Standardkonturen ist dank der angenehmen Polsterung ordentlich, zudem bieten die Sitze einen angemessenen Seitenehalt. Die Fahrerumgebung lässt dank höhenverstellbarer Kopfstütze und dem justierbaren Gurtaustritt an die Statur des Fahrers anpassen. Die Mittelarmlehne hingegen ist nicht einstellbar. Positiv: Die Mittelkonsole ist im Bereich der Knie leicht

gepolstert. Die Sitze der zweiten Reihe sind ebenfalls ordentlich gepolstert und damit grundsätzlich komfortabel. Allerdings fällt der Kniewinkel etwas spitz aus, was den Komfort vor allem für größere Menschen mindert. Die Armlehnen in den Türen sind auch hinten in ausreichendem Maße gepolstert. Die Sitzfläche des Mittelsitzes ist schmal, erhöht und hart, wodurch er sich nur als Notsitz auf kurzen Strecken anbietet.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nicht in der Höhe einstellen und bietet nur eine Längs- und Neigungsverstellung. Für ein Mittelklasse-Modell ist das ein No-Go.

2,6 Innengeräusch

Bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten im elektrischen Modus ist der HS antriebsseitig angenehm leise. Von der Arbeit des E-Motors ist fast nichts zu hören, nur der Warnton für Passanten ist vernehmbar. Im Hybrid-Betrieb entlastet der Elektromotor den Verbrenner gut, sodass keine allzu hohen Drehzahlen abgerufen werden müssen. Ist der Akku leer oder der Fahrwiderstand besonders hoch, wird die Motor-Getriebe-Kombination bei allzu spontaner Leistungsanforderung akustisch präsenter, ohne aber akut zu stören. Mit zunehmender

Geschwindigkeit steigen die Fahr- und Windgeräusche. Der bei Tempo 130 km/h ermittelte Geräuschpegel von 67,0 dB(A) ist dennoch ein gutes bis ordentliches Ergebnis. Beim Testwagen fallen ab 100 km/h lokale Windgeräusche im Bereich um das Seitenfenster der Fahrerseite auf, ansonsten trotz der Chinese Windgeräuschen recht gut. Die Fahrbahngeräusche sind zu meist gut gedämmt, aufgewirbelte Kiesel oder rauer Asphalt dringen nicht störend hervor.

2,1 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig zählt eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik mit drei einstellbaren Intensitätsstufen samt Umluftautomatik zum Ausstattungsumfang. Zudem ist die Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer mit an Bord. Eine Lenkradheizung ließ sich sowohl im Auto, als auch im Konfigurator nicht finden. Die vorderen Lüftungsdüsen lassen sich nicht unabhängig von der

Richtung in der Intensität anpassen. Der Fond wird zusätzlich mittels Luftauslässen am Ende der Mittelkonsole versorgt. Die serienmäßig abgedunkelte Verglasung ab der B-Säule schützt die hinteren Insassen vor übermäßiger Sonneneinstrahlung. Praktisch: Der MG lässt sich via App vorklimatisieren.

1,5

MOTOR/ANTRIEB

1,3

Fahrleistungen

⊕ Der 1,5-l-Vierzylinder-Turbo-Benziner leistet 105 kW/143 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von 230 Nm. Zusätzlich arbeitet ein Elektromotor mit 135 kW/183 PS und maximal 340 Nm Drehmoment im HS - beide treiben ausschließlich die Vorderräder an. Die Systemleistung des Hybridsystems liegt bei 200 kW/272 PS, womit das knapp 1,9 t schwere SUV gut motorisiert ist. Das Zusammenspiel aus Verbrenner und Elektromotor wirkt sich vor allem beim Beschleunigen positiv aus: So geht es von 60 auf 100 km/h in 4,2 s und von 80 auf 120 km/h in 5,8 s. Von 15 auf 30 km/h,

beispielsweise beim Einfädeln in den fließenden Verkehr, beschleunigt der HS in 1,0 s - das ist sehr zügig. Rein elektrisch angetrieben lässt der Vortriebswille des Mittelklasse-Hybriden zwar spürbar nach, sorgt aber immer noch für ordentliche Fahrleistungen. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert er dann in 6,5 s. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt der Hersteller 6,8 s an. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 190 km/h angegeben. Rein elektrisch ist auch oberhalb von 130 km/h noch nicht Schluss.

2,1

Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Vom Vierzylinder-Benziner sind im normalen Fahrbetrieb nur geringfügige Vibrationen zu spüren. Bei hoher Lastabforderung und gleichzeitig leerem Akku bleiben die Vibrationen moderat, wobei der Antrieb leicht zu dröhnen beginnt. Da diese Phasen bei einem gewöhnlichen Fahrbetrieb allerdings nur selten vorkommen, dürfte es im Alltag für die Wenigsten störend sein. Auch auf die Leistungsentfaltung hat der Ladezustand einen Einfluss. Im rein elektrischen Modus verläuft sie nach einem elektro-typischen Schub zu Beginn harmonisch, wenngleich ab Autobahntempo verhalten. Im Hybrid-Betrieb geht es nochmal kräftiger vom Fleck - sofern

der Akku ausreichend geladen ist - und der Vortrieb ist auch bei höheren Geschwindigkeiten noch ordentlich. Ist der Stromspeicher leergefahren, stellt der Elektromotor die Unterstützung zwar nicht ein, nimmt sie aber merklich zurück. Nichtsdestotrotz ist die Leistungsabgabe auch dann ausreichend kräftig und gut genug kalkulierbar. Das Ansprechverhalten ist zumeist einwandfrei und spontan. Nur bei viel abverlangtem Vortrieb und niedrigem Akkustand muss der Turbo-Benziner zunächst einmal seine Newtonmeter sammeln, bevor es vorangeht.

1,4

Schaltung/Getriebe

⊕ Der HS verfügt über ein Zwei-Gang-Automatikgetriebe, dessen Fahrstufen über einen gut erreichbaren und klar verständlichen Gangwahlhebel auf der Mittelkonsole eingelegt werden. Den Übergang zwischen den beiden Vorwärtsgängen spürt man kaum, hier scheint der Elektromotor etwaige Zugkraftunterbrechungen gut zu kaschieren. Der Wechsel von Vorwärts- zu Rückwärtsfahrt gelingt schnell und ohne Wartezeiten. Das Anfahren gelingt dank des unterstützenden

Elektromotors feinfühlig und unmittelbar. Serienmäßig hat der HS eine Autohold-Funktion an Bord. Bei 130 km/h dreht der Vierzylinder mit 2.600 Umdrehungen pro Minute, sofern das SUV nicht voll-elektrisch unterwegs ist. Neben den Fahrmodi (rein elektrisch und Hybrid) gibt es weitere Einstellungen für die Betriebsstrategie. So lässt sich ein bestimmter Akkustand halten, um beispielsweise am Ende einer Route elektrisch durch das Stadtgebiet zu fahren.

3,0

FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

Fahrstabilität

⊕ Der MG HS legt eine gute Fahrstabilität an den Tag. Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise in einem Schreckmoment auftreten kann, reagiert der MG gelassen, da sich der Aufbau weder zu stark in Bewegung setzt noch die Fahrtrichtung sich deutlich ändert. Für eine zumeist ruhige Fahrt sorgt der ordentliche Geradeauslauf. Muss der Fahrer eine zu schnell angefahrne Kurve mit einem Bremsimpuls korrigieren, reagiert der MG ebenfalls besonnen. Das Manöver

sorgt nur für leichte Lastwechselreaktionen (geringfügig drängendes Heck). Für Fahrsicherheit sorgt auch die gute Traktion: Das üppige Drehmoment wird auf trockenem Asphalt selbst bei starkem Beschleunigen in Vortrieb umgesetzt. Auf nasser Fahrbahn könnte die Traktionskontrolle allerdings schneller eingreifen. Im ADAC Ausweichtest wird der initiale Lenkbefehl weg vom ersten Hindernis recht direkt umgesetzt. Das Zurücklenken in die Zielspur gelingt mühelos,

da das elektronische Stabilitätsprogramm direkt viel Geschwindigkeit aus der Situation nimmt. Die Einfahrt in die Ausfahrgasse gelingt in der Folge in neutralem Fahrzustand - hier wartet also keine Überraschung auf den Fahrer. Bei der Durchfahrt der Pylonengasse mit Fokus auf eine schnellstmögliche Geschwindigkeit, folgt das SUV der anvisierten Linie mit ausreichender Präzision, besonders genau kann man das Mittelklasse-SUV aber nicht dirigieren. Das ESP hält sich bei passender Fahrlinie zurück und lässt sogar noch etwas Spielraum zum dynamischen Gegenlenken, bevor es eingreift. Die resultierenden Durchfahrtsgeschwindigkeiten sind nicht nur gemessen am komfortablen Fahrzeugcharakter hoch.

3,0 Lenkung

Die Lenkung ist für die Anforderungen an ein Mittelklasse SUV im unteren Preissegment ordentlich abgestimmt. Kurven und Kreisverkehre lassen sich ohne größere Korrekturen am Lenkrad präzise genug durchfahren. Gleiches gilt für das Lenkgefühl: Die Haftung der Vorderräder lässt sich in dem Maß erfüllen, wie es bei ruhiger Fahrt vonnöten ist. Innerorts liegen die Lenkkräfte auf einem angenehm niedrigen Niveau, was das Abbiegen und Rangieren erleichtert. Bei schnelleren Geschwindigkeiten fallen die Bedienkräfte höher aus, was die Kontrolle für den Fahrer verbessert. Um die Geradeausfahrt möglichst angenehm zu gestalten, sollte die Lenkung klar definiert in der Mitte liegen. Diese Mittelstellung ist beim HS ordentlich zu erfüllen. Die Lenkung hat MG durchschnittlich direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind 2,6 Umdrehungen erforderlich.

3,5 Bremse

Der MG lässt sich recht zielgenau abbremsen, wobei das Bremspedal eher weich und indirekt abgestimmt ist. Muss der HS so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 38,0 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist nur ein ausreichendes Ergebnis. Die Bremsenergieerückgewinnung lässt sich in zwei Stufen einstellen und erzeugt damit eine niedrige und eine höhere Bremswirkung. Ein adaptives Rekuperieren, beispielsweise in Abhängigkeit von Streckenführung und Verkehr, ist der MG nicht im Stande zu leisten.

2,1 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der MG hat in der Variante Luxury serienmäßig alle für das Modell verfügbaren aktiven Sicherheitssysteme an Bord - der Umfang entspricht den Erwartungen an die Mittelklasse. Er warnt

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	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)

vor drohenden Kollisionen, Objekten im toten Winkel und vor rückwärtig nahenden Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Türen. Er leitet sowohl in niedrigen als auch hohen Geschwindigkeitsbereichen eine Notbremsung ein. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandsregeltempomat (bis etwa 155 km/h) bei, der den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug automatisch hält. Weiter gibt es einen automatischen Limiter, welcher die zulässige Fahrgeschwindigkeit entsprechend der erkannten Verkehrszeichen begrenzt. Die Spurfunktionen des MG HS reichen vom gesetzlich vorgeschriebenen Spurverlassenswarner über den Spurhalteassistenten, der beim Verlassen der Fahrspur zurücklenkt, bis hin zum Spurführungsassistenten, der zeitweise die Fahrzeugführung übernehmen kann. Zudem warnt der Chinese bei Spurwechsel vor Hindernissen in der Zielspur (Spurwechselassistent) und vor kreuzendem Querverkehr am Heck. Wird beispielsweise beim Rückwärtsausparken Querverkehr erkannt, leitet der MG eine Notbremsung ein. Im Falle einer Notbremsung wird der nachkommende Verkehr über schnell blinkende

Bremsleuchten informiert. Einen Vorteil im Alltag bietet das direkte Reifendruckkontrollsystem. Es leitet die Reifendrucke nicht indirekt über die Raddrehzahl ab, sondern misst die Reifendrucke direkt an allen vier Rädern und zeigt diese im Zentralsdisplay an. Ein Druckverlust kann so schneller erkannt und dem betroffenen Rad zugeordnet werden.

⊖ Falls man sich vom gesetzlich vorgeschriebenen Geschwindigkeitswarner gestört fühlt, lässt sich dieser nicht so einfach abschalten wie in anderen Modellen. MG positioniert die dafür notwendige Touch-Taste zwar im Schnellwahlmenü, deaktiviert dann aber die gesamte Verkehrszeichenerkennung - unverständlich. Möchte man nur den Warnton deaktivieren, muss man ins Menü. In anderen MG-Modellen gelingt das Anpassen der Fahrassistenten-Einstellungen schneller und einfacher. Im Alltagstest dauert die Aktivierung des Lenkassistenten oftmals länger als erwartet. Trotz klar sichtbarer Fahrbahnmarkierungen, tut sich der HS stellenweise schwer den Assistenten zu starten.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der MG HS im Bereich der passiven Sicherheit 90 Prozent der erreichbaren Punkte (Test 11/2024) - ein gutes Ergebnis. Das SUV ist mit Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Zusätzlichen Schutz bietet ein Airbag zwischen den beiden vorderen Insassen (Center-Airbag). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Körpergröße guten Schutz. Hinten lassen sich die äußeren Kopfstützen lediglich für 1,80 m große Insassen weit genug ausziehen; die mittlere Kopfstütze reicht nicht so weit

nach oben. Bei einem Unfall wird über die eingebaute SIM-Karte automatisch ein Notruf abgesetzt und wenn möglich eine Sprechverbindung aufgebaut (E-Call).

⊖ Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unterhalb des Kofferraumbodens und sind bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen. Zudem ist ein Kofferraum-Trennnetz, welches die Insassen im Notfall vor herumfliegendem Ladegut schützen kann, nicht erhältlich. Des Weiteren fehlen Zurrösen, um schweres Gepäck im Kofferraum zu sichern.

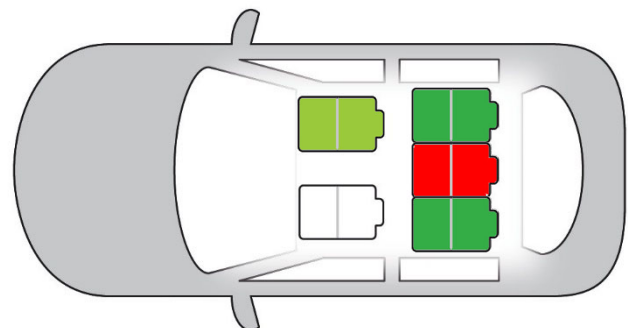
2,4 Kindersicherheit

⊕ Die Kindersicherheit wird von Euro NCAP mit 85 Prozent als gut bewertet (Test 11/2024). Mit dem Gurt lassen sich Kindersitze auf dem Beifahrersitz problemlos befestigen, eine Isofix-Halterung steht auch gegen Aufpreis nicht zur Verfügung. Auf den beiden äußeren Rücksitzen gibt es Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe. Da die Gurtschlösser lose sind, erschweren sie das einhändige Angurten. Auf dem hinteren Mittelsitz gibt es keine Isofix-Halterungen. Die Befestigung mittels Gurt ist laut Betriebsanleitung zwar erlaubt, mit den vom ADAC getesteten Kindersitzmodellen liegen die Gurtanlenkpunkte aber zu nah beieinander, was einer sicheren Montage im Weg steht. Vor dem Kauf empfiehlt sich ein Probesitzen mit der ganzen Familie.

⊖ Die Kindersicherung der Fondtüren ist zu einfach bedienbar: Sie wird nur mit einem einfachen, offenliegenden Schieberegler ausgeführt, der "kinderleicht" betätigt werden kann.

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)

2,2 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgängerschutz wird im Crashtest nach Euro NCAP-Norm mit 83 Prozent der erreichbaren Punkte bewertet - ein gutes Ergebnis (Test 11/2024). Das Verletzungspotenzial an der Front ist weitgehend gut entschärft. Im Bereich um die Scheinwerfer und um die A-Säulen besteht nur ein geringer

Schutz, da die Bauteile hier unnachgiebig sind. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig verbaut. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

2,3 UMWELT/ECOTEST

2,2 Verbrauch/CO₂

⊕ Startet man mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest 87 km elektrische Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Der Stromverbrauch im rein elektrischen Betrieb liegt bei 24,1 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für ein reines Elektroauto wäre das ein hoher Wert, für einen Plug-in-Hybriden ist das in Ordnung. Hier zeigt sich die insgesamt gute Effizienz des Antriebsstrangs. Fährt man mit leerer Batterie im standardmäßig aktiviertem Hybrid-Modus, ergibt sich ein

Benzinverbrauch von durchschnittlich 7,3 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Kraftstoffkonsum innerorts bei 7,4 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,1 l/100 km und auf der Autobahn bei 9,0 l/100 km. Im Messzyklus des ADAC Ecotest (inkl. Kickdown-Phase, bei der der Verbrenner zustartet) verbraucht der Chinese 18,5 kWh Strom und 1,6 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 135 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland. Im ADAC Ecotest gibt es dafür 38 von maximal 60 möglichen Punkten.

2,4 Schadstoffe

⊕ Der Turbobenziner ist dank präzise gesteuerter Verbrennung und effektiver Abgasnachbehandlung (u.a. Ottopartikelfilter) vorbildlich sauber und hat durchgehend sehr niedrige Partikelemissionen. Die gesetzlichen Grenzwerte werden in allen Situationen weit unterboten, auch die strengeren Ecotest-Grenzen reizt der Vierzylinder nicht aus. Da

aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. Am Ende bleiben 36 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt der HS PHEV damit bei 74 Zählern und erhält vier von fünf Ecotest-Sternen.

k.A. AUTOKOSTEN

k.A. Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der HS ist das größte aktuell angebotene SUV von MG. Als Plug-in-Hybrid startet der Chinese zu einem Preis von 39.990 Euro. In der getesteten Variante Luxury sind alle für das Modell verfügbaren Optionen an Bord; der Preis steigt moderat auf 41.990 Euro. Mit diesem für seine Größe günstigen Preis, muss sich der HS nicht mit der deutschen Konkurrenz messen - die ist preislich enteilt. Allerdings fehlen dem preisgünstigen Chinesen im direkten Konkurrenzvergleich zahlreiche Ausstattungsmerkmale. Die Liste ist lang: Es gibt keinen höhenverstellbaren Beifahrersitz, keine automatische

Leuchtwertenregulierung, keinen automatisch abblendenden Innenspiegel, kein kabelloses CarPlay/Android Auto, keine Ambientebeleuchtung, kein Glasdach und keine Lenkradheizung. Einige der aufgezählten Optionen werden Kunden der Mittelklasse fehlen. Seltsam: Das Schwestermodell MG HS Hybrid+ verfügt beispielsweise über eine Lenkradheizung. MG gibt auf das gesamte Fahrzeug eine allgemeine Garantie von üppigen sieben Jahren bzw. 150.000 km.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	HS 1.5T GDI Hybrid+ Comfort Automatik	HS 1.5T GDI PHEV Comfort Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1496	4/1496
Leistung [kW (PS)]	165 (224)	200 (272)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	340/4000	350/4000
0-100 km/h [s]	7,9	6,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,5 l S	0,5 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	126	14
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/27/21	20/27/23
Steuer pro Jahr [Euro]	94	30
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	34.990	39.990

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km / kWh/100 km pro t]*	9,9/0,9
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,4
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	209/469/790
• Dachlast/Anhängelast [kg]	40/804
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,83
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	65,8
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	131

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter 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	
Plug-in-Hybrid (4-Zyl-Turbobenziner/Elektro),Euro 6e (WLTP) 36EA, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.496 ccm
Systemleistung	200 kW/272 PS
Max. Systemdrehmoment	350 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	2-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	0,50 l
CO ₂ -Ausstoß	14 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R 19
Länge/Breite/Höhe	4.670/1.890/1.663 mm
Leergewicht/Zuladung	1.930/400 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	441/1.291 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/7 Jahre oder 150.000 km
Produktion	China

ADAC MESSWERTE	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R19 99V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Alenza 001
Wendekreis links/rechts	11,7 m
Ecotest-Verbrauch	1,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,4/6,1/9,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	37 g/km (WTW* 135 g/km)
Reichweite	845 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.065 mm
Leergewicht/Zuladung	1866/464 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	390/875/1.475 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 20.09.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	41.990 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.975 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-/Lichtsensord	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 (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie
AUSSEN	
Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung (blau)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)	2,4
AUTOKOSTEN	k.A.

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

Stand: Dezember 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutät