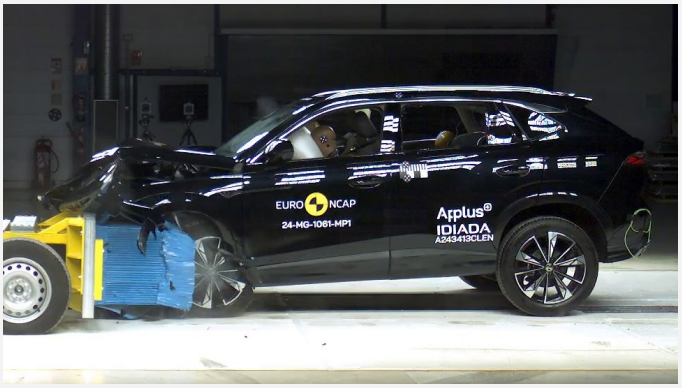
Euro NCAP Test 2024:
MG HS

Fünf Sterne für den MG HS

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatzbelegungserkennung ausgestattet. In der ersten Sitzreihe schützen Airbags seitlich den Oberkörper. Zwischen den Sitzen ist ein Zentralairbagsystem installiert, das die vorderen Insassen bei einem Seitenaufprall gegeneinander schützt.



Der MG HS im frontalen Offsetcrash gegen die gleichschnell und versetzt entgegenrollende Barriere mit Deformationselement (Foto: Euro NCAP)

Der Insassenschutz ist für Erwachsene sehr gut, das Verletzungsrisiko sehr gering bis mittel. Der Schutz für Kinder ist gut, das Verletzungsrisiko sehr gering. Es sind ISOFIX-Halter an den beiden äußeren Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe montiert mit i-Size-Kennzeichnung und Top-Tether-Ankerpunkten. Die gegurtete Montage ist auf allen Sitzplätzen für vom Hersteller freigegebene Kindersitze unkritisch. Die Anwesenheit eines Kindes wird *nicht* gemeldet, falls das Fahrzeug verlassen wird. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite kann deaktiviert werden.

Der MG HS ist mit einem autonomen Notbrems-Assistenten mit Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, mit aktivem Spurhaltesystem, mit einem automatisierten Geschwindigkeitsbegrenzer und einer Müdigkeits- und Ablenkungs-Erkennung serienmäßig ausgestattet. Eine Multikollisionsbremse ist an Bord. Ein e-Call-Notrufsystem ist serienmäßig verbaut. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.

Insassenschutz für Erwachsene: 90 %

Die Fahrgastzelle des MG HS blieb beim versetzten Frontalaufpralltest stabil. Die Dummymesswerte zeigten einen guten Schutz der Knie und Oberschenkel von Fahrer und Beifahrer. MG wies nach, dass die Knie und Oberschenkel von Insassen unterschiedlicher Größe und Sitzposition in ähnlicher Weise geschützt werden. Die Analyse der Abbremsung des gleichschnell entgegenkommenden Aufprallwagens während des Tests und die Analyse der verformbaren Barriere nach dem Test ergaben, dass der MG HS bei einem Frontalaufprall ein gutartiger Aufprallgegner sein würde. Beim Test gegen die starre Barriere über die gesamte Fahrzeugbreite wurde der Schutz des Brustkorbs des kleinen Fondpassagiers auf der Grundlage der Druckwerte am Oberkörper des Dummys als gering eingestuft. Ansonsten waren alle kritischen Körperteile für beide Insassen gut oder ausreichend geschützt.

Sowohl beim Seitencrashtest als auch beim schwereren Pfahlanprall war der Schutz aller kritischen Körperregionen gut, so dass der HS in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl erreichte. Die Kontrolle der Auslenkung (das Maß, in dem ein Körper auf die andere Seite des Fahrzeugs geschleudert wird) wurde als gering eingestuft. Der MG HS verfügt über eine Gegenmaßnahme, um Verletzungen der Insassen bei solchen Aufprallen zu verhindern. Der Zentral-Airbag schnitt bei den Euro NCAP-Tests gut ab, wobei die Dummy-Werte einen guten Schutz für Fahrer und Beifahrer anzeigten.

Tests an den Vordersitzen und Kopfstützen zeigten einen guten Schutz vor Schleudertraumata bei einem Heckaufprall. Eine geometrische Analyse der Rücksitze ergab ebenfalls einen guten Schleudertrauma-Schutz. Das Fahrzeug verfügt über ein fortschrittliches e-Call-System, das im Falle eines Aufpralls die Rettungsdienste alarmiert, sowie über ein System zur Verhinderung von Sekundärunfällen nach einem Aufprall. MG demonstrierte, dass sich die Türen öffnen lassen, um den Insassen im Falle eines Untertauchens des Fahrzeugs die Flucht zu ermöglichen.

Insassenschutz für Kinder: 85 %

Sowohl beim versetzten Frontalaufpralltest als auch beim schwereren seitlichen Pfahlanprall war der Schutz aller kritischen Körperteile für den 6- und 10-jährigen Dummy gut, der MG HS erreichte in diesem Teil der Bewertung die maximale Punktzahl. Der Beifahrer-Airbag kann deaktiviert werden, um die Verwendung eines rückwärtsgerichteten Kindersitzes in dieser Sitzposition zu ermöglichen. Der Fahrer erhält klare Informationen über den Status des Airbags.

Der MG HS ist nicht mit einem System zur Erkennung der Anwesenheit von Kindern ausgestattet, das warnt, wenn ein Kind im Fahrzeug zurückgelassen wurde. Alle Kinderrückhaltesysteme, für die der MG HS ausgelegt ist, konnten ordnungsgemäß installiert und im Fahrzeug untergebracht werden.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: 83 %

Der Schutz des Kopfes eines angefahrenen Fußgängers oder Radfahrers war überwiegend gut oder ausreichend, nur an den steifen A-Säulen wurden einige ungenügende Ergebnisse erzielt. Der Schutz des Beckens war meist gut, der des Oberschenkels sowie des Knies und des Schienbeins war an allen Teststellen gut.

Das autonome Notbremssystem (AEBS) des MG kann sowohl auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer als auch auf andere Fahrzeuge reagieren. Die Reaktion des Systems auf Fußgänger war gut, mit einer ausreichenden Reaktion auf Fußgänger, die sich hinter dem Fahrzeug befanden. Die Leistung des Systems bei Tests zur Reaktion auf Radfahrer war gut, einschließlich des Schutzes vor dem „Dooring"-Unfalls, bei dem eine Tür plötzlich in den Weg eines sich von hinten nähernden Radfahrers geöffnet wird. Die Leistung des AEB-Systems war bei den Tests zur Reaktion auf Motorradfahrer gut.

Sicherheits-Assistenten: 74 %

Insgesamt war die Leistung des autonomen Notbremssystems (AEBS) bei Tests zur Reaktion auf andere Fahrzeuge gut, wobei Zusammenstöße in den meisten Tests vermieden werden konnten.

Ein Sicherheitsgurt-Erinnerungssystem ist serienmäßig auf den Vorder- und Rücksitzen angebracht. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem System zur direkten Überwachung des Fahrerstatus ausgestattet, das Müdigkeit und verschiedene Arten der Ablenkung des Fahrers erkennt.

Der Spurhalteassistent korrigiert sanft die Fahrspur, wenn das Fahrzeug von der Spur abweicht, und greift auch in kritischeren Situationen ein. Das Geschwindigkeitsassistenzsystem erkennt die örtliche Geschwindigkeitsbegrenzung. Der Fahrer kann wählen, ob der Begrenzer automatisch vom System eingestellt werden soll.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de

Euro NCAP
www.euroncap.com

MG HS

Standard Safety Equipment

2024



Adult Occupant	Child Occupant	Vulnerable Road Users	Safety Assist
90%	85%	83%	74%

SPECIFICATION

Tested Model	MG HS 1.5T, LHD
Body Type	- 5 door SUV
Year Of Publication	2024
Kerb Weight	1575kg
VIN From Which Rating Applies	- all MG HS
Class	Small SUV

Version 011124

SAFETY EQUIPMENT

	Driver	Passenger	Rear
FRONTAL CRASH PROTECTION			
Frontal airbag	●	●	–
Belt pretensioner	●	●	●
Belt loadlimiter	●	●	●
Knee airbag	✖	✖	–
LATERAL CRASH PROTECTION			
Side head airbag	●	●	●
Side chest airbag	●	●	✖
Side pelvis airbag	●	●	✖
Centre Airbag	●	✖	–

	Driver	Passenger	Rear
CHILD PROTECTION			
Isofix/i-Size	–	✖	●
Integrated CRS	–	✖	✖
Airbag cut-off switch	–	●	–
Child presence detection	–	✖	✖
SAFETY ASSIST			
Seat Belt Reminder	●	●	●

Version 011124

SAFETY EQUIPMENT (NEXT)

OTHER SYSTEMS	
Active Bonnet	✖
AEB Vulnerable Road Users	●
AEB Pedestrian - Reverse	●
Cyclist Dooring Prevention	●
AEB Motorcyclist	●
AEB Car-to-Car	●
Speed Assistance	●
Lane Assist System	●
Fatigue / Distraction Detection	●

Note: Other equipment may be available on the vehicle but was not considered in the test year.

● Fitted to the vehicle as standard ○ Fitted to the vehicle as part of the safety pack

○ Not fitted to the test vehicle but available as option or as part of the safety pack ✖ Not available — Not applicable

Version 011124

ADULT OCCUPANT

Total 36.0 Pts / 90%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

Frontal Impact — 13.8 / 16 Pts



Mobile Progressive Deformable Barrier



Full Width Rigid Barrier

Lateral Impact — 16.0 / 16 Pts



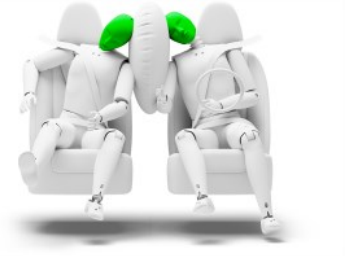
Side Mobile Barrier



Side Pole



Far-Side Excursion



Occupant Interaction

Rear Impact — 4.0 / 4 Pts



Rear Seat



Front Seat

Version 011124

ADULT OCCUPANT

Total 36.0 Pts / 90%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Rescue and Extrication	2.2 / 4 Pts
Rescue Sheet	Available, ISO compliant
Advanced eCall	Available
Multi Collision Brake	Available
Submergence Check	Partially Compliant

Comments

The passenger compartment of the MG HS remained stable in the frontal offset test. Dummy readings indicated good protection of the knees and femurs of both the driver and passenger. MG demonstrated that a similar level of protection would be provided to the knees and femurs of occupants of different sizes and to those sitting in different positions. Analysis of the deceleration of the impact trolley during the test, and analysis of the deformable barrier after the test, revealed that the MG HS would be a benign impact partner in a frontal collision. In the full-width rigid barrier test, protection of the rear passenger's chest was rated as marginal, based on dummy readings of compression. Otherwise, all critical parts of the body were well or adequately protected for both occupants. In both the side barrier test and the more severe side pole impact, protection of all critical body regions was good, and the HS scored maximum points in this part of the assessment. Control of excursion (the extent to which a body is thrown to the other side of the vehicle when it is hit from the far side) was found to be marginal. The MG HS has a countermeasure to mitigate against occupant-to-occupant injuries in such impacts. The airbag performed well in Euro NCAP's tests with dummy readings indicating good protection for both the driver and passenger. Tests on the front seats and head restraints demonstrated good protection against whiplash injuries in the event of a rear-end collision. A geometric analysis of the rear seats also indicated good whiplash protection. The car has an advanced eCall system which alerts the emergency services in the event of a crash, and a system to prevent secondary impacts after the car has been in a collision. MG demonstrated that the doors would be openable to allow occupants to escape in the event of vehicle submergence.

Version 011124

CHILD OCCUPANT

Total 42.0 Pts / 85%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Crash Test Performance based on 6 & 10 year old children 24.0 / 24 Pts

Frontal Impact	16 Pts



Lateral Impact	8 Pts



Restraint for 6 year old child: *Britax Römer Kidfix i-Size*
Restraint for 10 year old child: *Graco Booster Basic*

Safety Features 6.0 / 13 Pts

	Front Passenger	2nd row outboard	2nd row center
Isofix	✖	●	✖
i-Size	✖	●	✖
Integrated CRS	✖	✖	✖
Top tether	✖	●	✖
Child Presence Detection	✖	✖	✖

● Fitted to test car as standard ○ Not on test car but available as option ✖ Not available

CRS Installation Check 12.0 / 12 Pts

i-Size	Seat Position				
	Front		2nd row		
			Left	center	Right
	–	–	●	–	●

● Easy ● Difficult ● Safety critical ✖ Not allowed

Airbag ON Rearward facing restraint installation not allowed Airbag OFF

Version 011124

CHILD OCCUPANT

Total 42.0 Pts / 85%

Isofix	Seat Position				
	Front		2nd row		
	Airbag ON	Airbag OFF	Left	center	Right
	–	–	●	–	●
	–	–	●	–	●
	–	–	●	–	●
	–	–	●	–	●
	–	–	●	–	●
	–	–	●	–	●

● Easy ● Difficult ● Safety critical ✖ Not allowed

Airbag ON Rearward facing restraint installation not allowed Airbag OFF

Seatbelt Attached	Seat Position				
	Front		2nd row		
	Airbag ON	Airbag OFF	Left	center	Right
	✖	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	●	●	●	●	●
	✖	●	●	●	●

● Easy ● Difficult ● Safety critical ✖ Not allowed

Airbag ON Rearward facing restraint installation not allowed Airbag OFF

Version 011124

CHILD OCCUPANT

Total 42.0 Pts / 85%

Comments

In both the frontal offset test and the more severe side pole impact, protection of all critical parts of the body was good for the 6 and 10 year dummy, and the MG HS scored maximum points in this part of the assessment. The front passenger airbag can be disabled to allow a rearward-facing child restraint to be used in that seating position. Clear information is provided to the driver regarding the status of the airbag, and the system was rewarded. The MG HS is not equipped with a 'child presence detection' system, to warn when a child may have been left in the car. All of the child restraint types for which the MG HS is designed could be properly installed and accommodated in the car.

Version 011124

VULNERABLE ROAD USERS

Total 52.7 Pts / 83%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

VRU Impact Protection

28.3 / 36 Pts



Pedestrian & Cyclist Head	11.5 Pts
Pelvis	3.3 Pts
Femur	4.5 Pts
Knee & Tibia	9.0 Pts

VRU Impact Mitigation

24.5 / 27 Pts

System Name	VRU Active Safety
Type	Auto-Brake with Forward Collision Warning
Operational From	8 km/h

PERFORMANCE |

AEB Pedestrian

7.0 / 9 Pts

Scenario	Day time	Night time
Car reversing into adult or child		–
Adult crossing a road into which a car is turning		–
Adult crossing the road		
Child running from behind parked vehicles		
Adult along the roadside		

– Currently not tested

AEB Cyclist

7.7 / 8 Pts

Scenario	Day time
Approaching cyclist crossing from behind parked vehicles	
Turning across path of an oncoming cyclist	
Approaching a crossing cyclist	
Approaching a cyclist along the roadside	

Version 011124

VULNERABLE ROAD USERS

Total 52.7 Pts / 83%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

Cyclist Dooring Prevention

0.8 / 1 Pts

Scenario	
Dooring a passing cyclist	warning, all side doors"

AEB Motorcyclist

6.0 / 6 Pts

Scenario	Autobrake function only	Driver reacts to warning
Approaching a stationary motorcyclist		
Approaching a braking motorcyclist		
Turn across the path of an oncoming motorcyclist		–

– Currently not tested

Lane Support Motorcyclist

3.0 / 3 Pts

Scenario	Day time
Changing lane across the path of an oncoming motorcyclist	
Changing lane across the path of an overtaking motorcyclist	

Comments

Protection of the head of a struck pedestrian or cyclist was predominantly good or adequate, with a few poor results recorded only on the stiff windscreen pillars. Protection of the pelvis was mostly good, while that of the femur and of the knee and tibia was good at all test locations. The autonomous emergency braking (AEB) system of the MG can respond to vulnerable road users as well as to other vehicles. The system's response both to pedestrians was good, with adequate reaction to pedestrians to the rear of the car. The system's performance in tests of its reaction to cyclists was good, including protection against 'dooring', where a door is suddenly opened in the path of a cyclist approaching from behind. Performance of the AEB system was good in tests of its response to motorcyclists.

Version 011124

SAFETY ASSIST

Total 13.3 Pts / 74%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

Speed Assistance

1.7 / 3 Pts

System Name	Map and Camera
Speed Limit Information Function	Camera & Map, subsigns supported
Speed Limitation Function	Intelligent Speed Limiter not default ON (accurate to 5km/h)

Occupant Status Monitoring

1.0 / 3 Pts

Seatbelt Reminder

1.0 / 1 Pts

Applies To	Front and rear seats		
Warning	Driver Seat	Front Passenger(s)	Rear Passenger(s)
Visual	●	●	●
Audible	●	●	●
Occupant Detection	–	●	●

● Pass ● Fail – Not available

Driver Monitoring

0.0 / 2 Pts

System Name	DMS
Type	Direct eye monitoring
Operational From	10 km/h
Fatigue	Sleep
Distraction	Long and Short Distraction

Version 011124

SAFETY ASSIST

Total 13.3 Pts / 74%

Lane Support

2.5 / 3 Pts

System Name	Lane Assist System
Type	LKA and ELK
Operational From	60 km/h
PERFORMANCE	
Emergency Lane Keeping	GOOD
Lane Keep Assist	GOOD
Human Machine Interface	GOOD

AEB Car-to-Car

8.2 / 9 Pts

System Name	Car to Car AEB
Type	Autonomous emergency braking and forward collision warning
Operational From	8 km/h
Sensor Used	camera

Scenario	Autobrake function only	Driver reacts to warning
Approaching a car crossing a junction		
Approaching a car head-on		–
Turning across the path of an oncoming car		–
Approaching a stationary car		
Approaching a slower moving car		–
Approaching a braking car		–

– Currently not tested

Version 011124

SAFETY ASSIST

Total 13.3 Pts / 74%

Comments

Overall, the performance of the autonomous emergency braking (AEB) system was good in tests of its reaction to other vehicles, with impacts being avoided in most tests. A seatbelt reminder system is fitted as standard to the front and rear seats. The car has a direct driver status monitoring system as standard, detecting driver fatigue and several types of distraction. The lane support system gently corrects the vehicle's path if it is drifting out of lane and also intervenes in some more critical situations. The speed assistance system identifies the local speed limit. The driver can choose to allow the limiter to be set automatically by the system.

Version 011124

RATING VALIDITY

Variants of Model Range

Body Type	Engine	Model Name/Code	Drivetrain	Rating Applies	
				LHD	RHD
5 door SUV	1.5 turbo	MG HS *	4 x 2	✓	✓

* Tested variant

Annual Reviews and Facelifts

Date	Event	Outcome	
November 2024	Rating Published	2024 ★ ★ ★ ★ ★	✓

Version 011124