
Praxistest MG EHS: Alles drin, alles dran

Von Jens Riedel, cen

MG – die beiden Buchstaben sind auch heute noch Musik in den Ohren von Autofans. Dann kam MG Rover und das klang nicht mehr ganz so schön. 2005 wurde dann der Stecker gezogen und Großbritannien verlor einen weiteren seiner traditionsreichen Autobauer. Namensrechte, Konstruktionspläne und Produktionswerkzeuge gingen nach China. Aber MG is back. Nachdem der SAIC-Konzern die Marke vor einigen Jahren wieder in Großbritannien etabliert und mit Erfolg an den Mann oder die Frau bringt, gibt es MG seit diesem Jahr auch wieder bei uns – zum Beispiel in Form des EHS.

Der 4,57 Meter lange Plug-in-Hybrid fällt im Straßenbild nicht gleich auf, aber das gilt ja für viele SUV. Es sei denn, der Blick fällt auf den mächtigen Diamant-Kühlergrill mit dem großen Marken-Logo und das Heck, wo ebenfalls die beiden berühmten Buchstaben in großen Lettern zu sehen sind. Die Seitenlinie erinnert entfernt an den Nissan Qashqai der ersten Generation. So weit darf von einer eher unauffälligen, aber nicht ungefälligen Form gesprochen werden. Der MG EHS ist länger und breiter als beispielsweise ein VW Tiguan und nur ein Hauch flacher. Mit anderen Worten, die Statur ist für ein Kompakt-SUV beinahe schon stattlich.

Das Interieur wirkt einladend. Allenfalls die – typisch chinesisch – sehr dünne Kunstlederbespannung des Dashboards und der Türinnenseiten fällt etwas ab. Die obere Hälfte des Armaturenbretts ist gut und dick gepolstert, der Klavierlack ist nicht von der billigsten Sorte, und auch die Elemente in gebürstetem Aluminium schmeicheln Auge und Hand. Schick anzusehen sind auch die beiden äußeren turbinenförmigen Luftausströmer.

Die vorderen Sitze mit den integrierten Kopfstützen entsprechen dem alten MG-Image und bieten ausreichend Halt. Nur der eingestickte „Trophy“-Schriftzug gibt Rätsel auf. Eine vielfarbig einstellbare Ambientebeleuchtung und ein bis knapp vor die hinteren Rückenlehnen reichendes, zweigeteiltes Panoramadach von fast 1,2 Quadratmetern sind einige weitere Annehmlichkeiten des MG EHS Luxury, zu denen zum Beispiel auch das kühlbare Fach unter der vorderen sowie eine Ablage und Cupholder in der hinteren Mittelarmlehne zählen.

Erstaunlich viel Beinfreiheit

Die Fondpassagiere bekommen erstaunlich viel Beinfreiheit geboten, und auch der Kopf hat nach oben und zur Seite hin genug Platz. Nur die Sitzflächen hinten könnten gerne etwas mehr Schenkelaufgabe bieten: Sie liegen ein wenig zu tief und sind etwas zu schmal. Der Kofferraum bietet 448 Liter Volumen, das auf 1375 Liter erweitert werden kann. Die Ladefläche ist nach Umklappen der Rücksitzlehnen eben. Das Unterflurfach ist aufgeräumt und beherbergt unter anderem das Pannenset, Warndreieck und Verbandkasten sowie das Ladekabel. Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch, auch per Knopfdruck von innen.

Ein schlüsselloses Zugangssystem ist ebenso selbstverständlich wie ein virtuelles Cockpit und die Smartphoneeinbindung ins – etwas träge arbeitende – Infotainmentsystem. Vier auch einzeln ansteuerbare Kameras erlauben die 360-Grad-Umfelderfassung nebst Vogelperspektive und 3-D-Darstellung inklusive Split-View. An einigen wenigen Stellen hapert es noch ein wenig mit der Übersetzung: Bei Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt lautet der Warnhinweis „possible icy roads“. Und wer im Menü des Zentralschirms eine Komfort- oder Fahrassistentenfunktion abschalten möchte, der bekommt als Gegenstück zu „Ein“ das Wort „Nahe“ angezeigt. Wir vermuten einmal, dass der Anfangsbuchstabe und auch die Anzahl der Buchstaben selbst schon einmal auf das eigentlich gemeinte Wort hinweisen. Die Außentemperatur wurde uns in Fahrenheit

angezeigt.

Im Hybrid-Mode springt der Verbrenner selbst unterhalb von 50 km/h recht schnell wieder an. Hier bedarf es eines sehr sanften Umgangs mit dem Gaspedal. In Tempo-30-Zonen läuft es aber meist problemlos rein elektrisch. Wer in der Stadt auf Nummer sicher gehen möchte, der sollte die EV-Taste in der Mittelkonsole drücken. Als reine E-Reichweite werden 52 Kilometer genannt, wobei der Verbrenner im Hybridbetrieb zwischendurch auch immer noch ein bisschen Energie für die Batterie abzweigt. Zudem setzt der MG im Schiebetrieb statt der Antriebsentkoppelung auf Rekuperation. Wie alle anderen Autos seiner Gattung ist auch der EHS weit von den Traumwerten des speziellen Messverfahrens für Plug-in-Hybride entfernt. Wir ermittelten einen Durchschnittsverbrauch von 7,8 Litern – und finden das okay und angemessen. Wer will, kann ja alle 50 Kilometer an die Steckdose. Nach rund fünf Stunden ist der Akku dann am gewöhnlichen Stromnetz wieder voll.

Antrieb wirkt unharmonisch und laut

Trotz einer Systemleistung von üppigen 258 PS, die sich aus einem 160 PS starken 1,5-Liter-Vierzylinder und einem 90-kW-Elektromotor zusammensetzt, wirkt der Antrieb etwas unharmonisch. Um die Kraft auch wirklich zu spüren, bedarf es schon eines ordentlichen Gaspedaltritts. Der Verbrenner läuft zudem relativ laut und gehört auch mechanisch nicht zu den sanftesten, und der Elektromotor surrt ebenfalls hörbar. Wenn dann noch der Wind spätestens ab Autobahnrichtgeschwindigkeit sein Lied an den A-Säulen erklingen lässt, merkt der Fahrer, dass er doch ein paar Abstriche machen muss.

Dafür bekommt er für weniger als 30.500 Euro (nach Abzug der E-Prämie) ein Auto, an dem alles drin und alles dran ist und das viel Platz bietet. Auch an Assistenzsystemen herrscht kein Mangel: Es gibt einen aktiven Spurverlassenswarner mit recht druckvollem Eingriff, einen weit fassenden rückwärtigen Querverkehrswarner und eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, um nur einige zu nennen. Die Einstiegsversion Comfort ist noch einmal 2500 Euro günstiger als der Luxury, wobei der Käufer lediglich auf die Sport-Ledersitze, das Panoramadach und die 360-Grad-Kamera sowie die Ambientebeleuchtung verzichten muss (auf den Luxus eben). Sieben Jahre Garantie gibt es für beide, und fünf Sterne von Euro NCAP gab es auch bereits.

Auch hierzulande könnte es da für die neue Marke durchaus zu einem Achtungserfolg reichen, zumal neben dem kleineren ZS EV für dieses Jahr noch zwei weitere reine Elektroautos angekündigt sind – ein SUV, das sich mit dem VW ID 4 messen möchte, und ein Kombi. Letzterer wäre der erste batterieelektrische überhaupt. (ampnet/jri)

Daten MG EHS Luxury

Länge x Breite x Höhe (m): 4,57 x 1,88 x 1,66

Radstand (m): 2,72

Motor: 4-Zyl.-Benziner, 1,5 l, Turbo

Leistung: 119 kW / 162 PS bei 5500 U/min

Max. Drehmoment: 250 Nm bei 1700–4300 U/min

Getriebe: 6-Stufen-Automatik

Elektromotor: 90 kW / 122 PS bei 3700 U/min

Drehmoment E-Motor: 230 Nm

Batterie: Lithiumionenbatterie, 16,6 kWh

Systemleistung: 100 kW / 136 PS

Getriebe E-Motor: 4-Stufen-Automatik

Elektr. Normreichweite: 52 km

Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,9 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,8 Liter

WLTP-Stromverbrauch: 24 kWh / 100 km

Effizienzklasse: A+

CO₂-Emissionen: 43 g/km

Leergewicht / Zuladung: 1775 kg / max. 421 kg
Kofferraumvolumen: 448–1375 Liter
Max. Anhängelast: 1500 kg
Preis: 37.490 Euro (o. Prämie)

Bilder zum Artikel



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



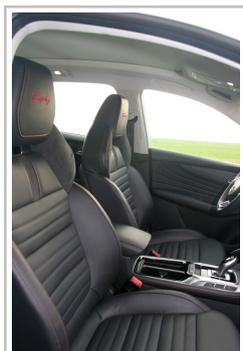
MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MG



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MG



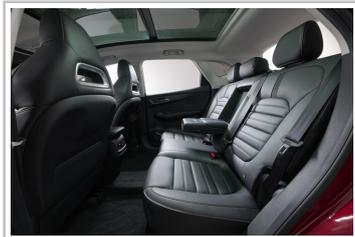
MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



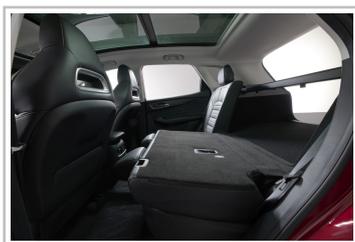
MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MG



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MG



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net



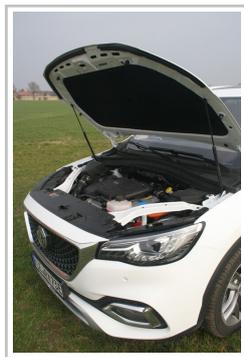
MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MG



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/MG



MG EHS.

Foto: Auto-Medienportal.Net
