
Praxistest MG 5 Luxury: Angenehm unauffällig

Von Jens Riedel, cen

Es ist immer gut, wenn man eine Vorreiterrolle und ein Alleinstellungsmerkmal für sich in Anspruch nehmen kann. Es mag verwundern, aber es stimmt: Bislang gibt es offiziell nur einen vollelektrischen Kombi. Und der stammt von MG. In der Masse fällt der MG 5 kaum auf. Das Styling ist wenig aufregend, beinahe schon langweilig. Etwas heraus sticht lediglich die seitliche Linie in Form einer sanft wogenden Welle. Doch bekanntlich kommt es ja ohnehin auf die inneren Werte an.

Als kompakter Kombi misst das chinesische Auto mit dem klangvollen britischen Markennamen etwa so viel wie ein Hyundai i30 Kombi und vier Zentimeter weniger als ein Golf Variant. Das Kofferraumvolumen fällt mit 479 Litern für diese Fahrzeuggröße nicht sonderlich üppig aus. Maximal sind 1367 Liter möglich. Zudem verfügte der Wagen leider nicht über einen Zwischenboden, was bei größerem Ladebedarf bei umgelegten Lehnen eine störende Stufe in der zweiten Reihe hinterlässt, da die Sitzfläche nicht hochkant nach vorne geklappt werden kann. Aber das ist ja leider auch bei vielen anderen Herstellern immer häufiger der Fall. Dennoch reicht die Gepäckkapazität des Stromers für den Alltag natürlich völlig aus.

Das gilt auch für den Antrieb. Er ist angenehm unauffällig und verspricht bis zu 185 km/h Höchstgeschwindigkeit. Mit 115 kW (156 PS) steht der MG 5 ausreichend gut im Futter und geht im Sport-Modus tatsächlich ordentlich zur Sache. Der Wert für den Standardsprint wird mit 8,3 Sekunden angegeben. Das Powermeter arbeitet mit Prozentangaben von minus 25 Prozent für die maximale Rekuperation bis 100 Prozent für die volle Leistung. Die geschwindigkeitsabhängige Servolenkung spricht früh an und gibt sowohl bei niedrigen als auch höheren Geschwindigkeiten ein gutes Feedback. Die Vordersitze bieten sehr guten Seitenhalt. Die Lichtausbeute der Frontscheinwerfer ist sehr gut und die Fernlichtautomatik arbeitet zuverlässig.

Die Einsätze in den Luftauströmern, am Dashboard und in den Türinnenseiten sind so schick gemacht, dass sie auf den ersten Blick beinahe wie Teil einer Ambientebeleuchtung wirken. Und auch sonst schmeichelt das Interieur den Insassen. Besonders gut gefallen hat uns, dass der Touchscreen in der Mittelkonsole nicht überproportioniert ist. Er ist mit 10,25 Zoll ausreichend groß und fügt sich von den Dimensionen her harmonisch in ein stimmiges Gesamtbild ein.

Etwas unangenehm fällt das künstlich erzeugte Blinker-Klackern auf, es ist schlichtweg ein wenig zu laut. Als überflüssiger Schnickschnack darf auch der Warnhinweis „Vorsicht Räder nicht gerade“ des Bordcomputers beim Losfahren mit eingeschlagener Lenkung gelten. Dafür überzeugt die Navigation durch ihren angenehmen Duktus. Eine Pfeilnavigation in Instrumentenanzeige fehlt hingegen bedauerlicherweise. Nicht ganz State of the Art, aber immer noch ausreichend, ist auch die Bildqualität der 360-Grad-Kamera.

Der Bordcomputer versprach bei voll geladenem Lithium-Nickel-Mangan-Kobalt-Akku einen Aktionsradius von 316 Kilometern. Bei Außentemperaturen im niedrigen einstelligen Bereich waren es um die 280 bis 300 Kilometer und damit gut ein Viertel weniger als der WLTP-Zyklus angibt. 76 Prozent Batterieladung reichten dann im Winter noch für gut 225 Kilometer. Im Eco-Mode sind's dann ein Dutzend mehr. Mit halb leerer oder halb voller Batterie (ganz wie es beliebt) standen am Ende noch 142 Kilometer im Display. Als Langzeitverbrauch gab die Bordelektronik 20,9 kWh an.

Aber auch mit diesem Elektroauto flog wieder einmal die Mär vom schnellen Laden auf. Die Ladesäule von Aral Pulse verspricht großspurige 150 Kilowatt Ladeleistung. Nicht nur

für den MG gab es wieder einmal nicht mehr als rund 40 kW, obwohl Nummer 5 bis zu 87 kW verträgt. So gab es innerhalb einer halben Stunde 19,5 Kilowatt, was in diesem Fall immerhin einen Sprung von 45 auf 75 Prozent der verfügbaren Energie an Bord bedeutete. Und ab 80 Prozent geht es ja ohnehin bekanntermaßen nur noch zäh an den Stromzapfsäulen weiter.

Fazit: Trotz des für einen kompakten Kombi etwas mäßigen Gepäckvolumens weiß der MG 5 als angenehm unauffälliges Alltagsfahrzeug zu überzeugen. Preis und Leistung stimmen, die Lade- und Reichweitentücken teilt sich der MG mit vielen anderen Elektroautos. (Jens Riedel/cen)

Daten MG 5 Luxury

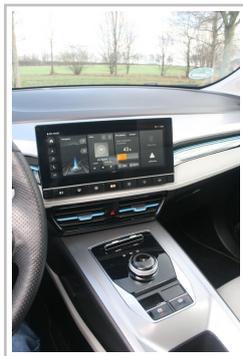
Länge x Breite x Höhe (m): 4,60 x 1,82 x 1,55
Radstand (m): 2,66
Antrieb: elektrisch, FWD, 1-Gang-Aut.
Leistung: 115 kW/156 PS
Max. Drehmoment: 280 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,3 Sek.
WLTP-Reichweite: 400 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 17,9 kWh
Testverbrauch: 20,9 kWh
Batteriekapazität: 61,1 kWh
Leergewicht/Zuladung: 1562 kg/455 kg
Kofferraumvolumen: 479–1367 Liter
Preis: 39.990 Euro

Bilder zum Artikel



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG Motor



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



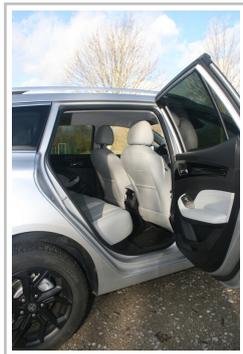
MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG Motor



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



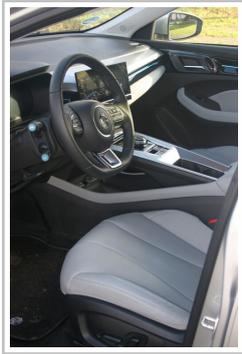
MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



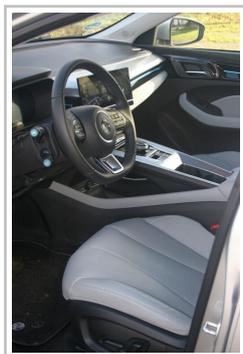
MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



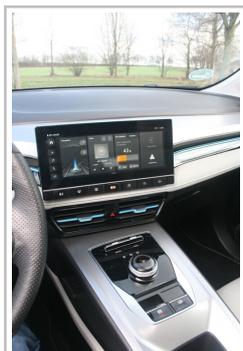
MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



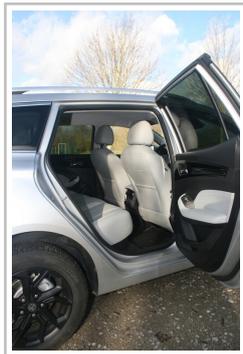
MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG Motor



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität



MG 5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/MG Motor
