



Fotos: Michael Blumenstein | Marcus Werner (1)

Der MG3 ist ein komplett neues Fahrzeug, rein optisch merkt man das eher nicht – da ist Zurückhaltung angesagt.

Viel Leistung für 16.700 Euro

Der MG3 ist ein Schnäppchen – sofern man 195 PS im Kleinwagen will. Doch mit dem starken Hybrid machen die Chinesen erst den Anfang, ein schwächerer und günstigerer Benziner folgt.

Vor zehn Jahren gab es den Ford Fiesta ST und mit ihm satte Leistung (Motor + Fahrwerk) zum kleinen Kurs. 19.900 Euro kostete damals der aus Saarlouis stammende Kölner. Den Fiesta gibt es nicht mehr, weder als ST noch als 65-PS-Benziner. Kleinwagen werden generell selten. Neueinsteiger sind Raritäten, wie der neue MG3. Den gab es in der Vorgängerversion bereits in Großbritannien und die war Sinnbild für einfache Individual-Mobilität. Jetzt starten die Anglo-Chinesen – die ehemalige Traditionsmarke MG gehört seit 2007 zum chinesischen SAIC-Konzern – mit der zweiten Generation des MG3 und die macht alles besser und einiges sogar sehr gut.

Super Preis-PS-Verhältnis

Zuerst zum Preis: Bei 16.722 Euro beginnt der MG3-Spaß. Per se viel Geld. Gemessen an den Papierdaten wenig. Denn der MG3 besitzt einen ähnlichen Vorwärtsdrang wie der Fiesta ST. Leuchtete das beim Fiesta ST noch ein (er war das Sport-Modell der Baureihe), verwundert das beim MG3. Denn der 4,11-Meter-Kleinwagen besitzt ei-

nen für den Rest des Fahrzeugs unnötig starken Vollhybriden und mit Sport hat der MG3 nun wahrlich nichts am Hut. Warum sich daher 195 PS Systemleistung unter der Motorhaube versammeln und einen 0–100-Sprint in acht Sekunden (Fiesta in 6,7) ermöglichen, bleibt ein kleines Rätsel. Vielleicht lautet die Antwort wie so oft: Weil man's kann.

Damit es nicht zu schnell wird, zieht MG bei Tempo 170 die Leine stramm. Das passt viel besser zum bieder designten Kleinwagen. Wäre er nicht neu, würde man bei flüchtiger Betrachtung nämlich meinen, dass er seinen Zenit erreicht hat. Das ist verwunderlich, wenn man sich beispielsweise den MG4 ansieht, der vor optischer Progressivität nur so strotzt. Für den klassischen Kleinwagenkäufer, der vergleichsweise günstige Automatikfahrzeuge sucht, dürfte MG mit dem 3er-Design hingegen einen Volltreffer gelandet haben.

Beim MG3 Hybrid geht es in erster Linie ums Spritsparen und darum, einen heutzutage bezahlbaren Neuwagen fahren zu können. Den benötigen eben nicht nur die Pflegedienste. Das

Konglomerat aus 1,5-Liter-Vierzylinder und Elektromotor samt spezieller Dreigang-Automatik wird mit einem WLTP-Verbrauch von 4,4 Litern angegeben. Die rekuperierte Energie lässt Strecken von mehreren Kilometern am Stück rein elektrisch zu. Auch beim sanften Herausbeschleunigen aus Ortschaften bleibt der Teilzeit-Stromer häufig bis 75 km/h im Elektro-Modus. 1,83 kWh Speicherkapazität besitzt der Lithium-Ionen-Akku unter der Rückbank. MG verkündet stolz, damit den Größten zu haben. Ergänzt wird dieser mit einem zweiten Energiespeicher, in den 36 Liter Benzin passen.



Mit 4,11 Metern markiert der MG3 das obere Ende der Kleinwagen-Klasse.



1 Die Sitzposition ist für Langbeiner nicht ideal, das Lenkrad ist nur höhenverstellbar. **2** Feines Detail: Gummidämpfer für die Hutablage. **3** Perfekt bedienbar: Automatik-Wählhebel. **4** Die Sitze sind komfortabel, das Platzangebot ist gut.

Der Motor ist nicht nur auf dem Papier stark, er fühlt sich auch beim Fahren so an. Kurze Zwischenspurts sind easy machbar, allerdings dauert es etwas, bis der Fahrerwunsch in energischen Vortrieb umgesetzt wird. Bis sich die Elektro- und Verbrennerkräfte zusammengeführt über das Planetengetriebe versammeln, vergeht durchaus eine Sekunde. Acht Fahrmodi werden automatisch gesteuert, Eco, Normal und Sport können vom Fahrer geschaltet werden – dementsprechend verändert sich die Motor-Getriebe-Abstimmung. Der Vierzylinder-Sauger hört sich bei Volllast an wie ein Kompressor-Motor. Klingt interessant, nicht nervig. Die Geschwindigkeitszunahme ist bei Volllast etwas ungleichmäßig und unvorhersehbarer als bei klassischen Verbrennern – und das liegt nicht am Gummibandeffekt einer stufenlosen Automatik. Der MG3 Hybrid hat – namensgerecht – drei Vorwärtsgänge und gefühlten Drehzahlspielraum dazwischen. Bei jedem physischen Gangwechsel bricht die Leistung kurz ein und findet sich nach dem Aktivieren der höheren Fahrstufe neu. Gewöhnungsbedürftig. Ebenso beim Rangieren, da klappt es nicht immer einwandfrei mit dem Dosieren der Anfahrkraft.

Dass der MG3 trotz Kraft eher Armdrücker als Hürdenläufer ist, merkt

man spätestens auf der Landstraße. Hier schiebt der Kleinwagen spürbar über die Vorderachse. Und das, obwohl das Fahrwerk laut Produktmanager Fabian Ulbrich für Europa entwickelt worden ist. Die ungebührliche Härte, mit der die Feder-Dämpfer-Einheit Macken in der Straße und abgesenkte Gullideckel kontert, wird von den für die Fahrzeugklasse bequemen Sitzen teilkompensiert.

Das Platzangebot für die Insassen ist gut, vorn wie hinten. Knapp ist in jedem Fall der Kofferraum bemessen, der 241 Liter bietet. Und wer meint, einfach Lehne umklappen und es ist Platz da, hat recht. Allerdings gelingt das nur in Gänze. Teilbar ist bei der Lehne nichts. Auch so kommen günstige Preise zustande. Dafür hat MG eine vernünftige Gepäckraumabdeckung spendiert, die sogar auf Gummidämpfern liegt – nobel und klappermindernd.

An der Verarbeitung und der Materialauswahl kann man kaum meckern. Echte Tasten vereinfachen die Bedienung und geben dennoch Rätsel auf. Warum installiert MG (noch weit rechts) zwei große Tasten für die Lautstärkeregelung? Dafür gibt es im Lenkrad zwei belegbare Favoritentasten, beispielsweise zur Regelung der Innenraumtemperatur. Nicht ganz so gut: Das Lenkrad ist nur in der Höhe

verstellbar. Eine gute Sitzposition gibt es zumindest für Langbeiner meist nicht. Super gelöst dafür: der Drehschalter zum Wählen des Vor- oder Rückwärtsgangs. Einfach, einleuchtend, perfekt bedienbar und mit schneller Reaktion.

Da wird gespart

Dass nicht nur die Produktion im fernen China günstiger ist als in Europa, sondern zudem noch günstigere Details installiert werden, merkt

MG3 Hybrid

Preis ab: 16.722 €

R4/1.499 cm³ | **Systemleistung:**

143 kW/195 PS | 250 Nm

3-Gang-AT | 170 km/h | 8 s

WLTP-Verbrauch: 4,4 S | 100 g/km

4.113 x 1.797 x 1.502 mm

Kofferraum: 241–983 Liter

HK: 19 | **VK:** 27 | **TK:** 23

Wartung: 20.000/jährlich

Garantie: 6 Jahre | 150.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

man am Abstands-Tempomat (ACC). Dieser ist zwar an Bord, er gibt sich jedoch bereits bei Tempo 130 geschlagen. Nun kann man sagen: Wen interessiert das? Nun ja, fast alle in Italien, Frankreich, Kroatien, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn. Also überall dort, wo die Beschränkung auf 130 km/h liegt, aber Tacho 130 km/h eben noch keine realen 130 sind. Ach so, und in Deutschland. Das zeigt, ähnlich wie beim Ora 03, wo die Grenzen der Frontkamera erreicht sind – auch wenn der eine oder andere US-Hersteller das anders sieht und diese Technik selbst in teureren Modellen einsetzt.

Die Assistenzsysteme sind generell ungeschliffen. Beim ACC wird unnötig hart gebremst und ein Blinker kann beim Spurwechsel den ACC nicht

überstimmen, um flüssiges Überholen zu ermöglichen. Das Bild der Rückfahrkamera ist zwar scharf, aber leicht verzerrt. Die Schilderererkennung darf hingegen noch gehörig Sehstärke hinzugewinnen. Das Induktivladen des Smartphones – auch eine Art Assistent – gibt es gar nicht, und Apple Carplay und Android Auto funktionieren nur mittels Kabelverbindung. Schön hingegen: Der Spurhalteassistent ist einfach zu deaktivieren und der Tempowarner hat einen dezenten, nicht nervigen Ton und stört daher eher selten.

In der 17.000-Euro-Basis (Ausstattungsline Standard) ist bereits (fast) alles drin, was man benötigt. Stahlräder und Unilack sehen nicht einmal übel aus. Wer etwas mehr will, muss zur Ausstattungslinie Komfort (18.058

Euro) greifen. Und wer ein beheizbares Lenkrad möchte, wählt den Luxury. Dann gelangt man mit 20.170 Euro aber in Preisregionen, in denen es auch einen Seat Ibiza oder Hyundai i20 mit Doppelkupplung und 100 Turbo-PS gibt, die sich im Alltag ebenfalls flott und zugleich sparsam bewegen lassen. Einzeloptionen gibt es beim MG3 keine – wie mittlerweile fast üblich, nicht nur bei chinesischen Automobilen.

So bleibt vielleicht am Ende noch der Zusatz, dass zum Herbst 2024 eine reine Verbrenner-Version für den MG3 folgen wird. Die sollte jedoch bei weniger als 13.500 Euro beginnen. Bei dieser Preisvorstellung unsererseits knirschen die MG-Jungs zwar noch gesichtsverziehend mit den Zähnen – aber schauen wir mal. *mb*

Anzeige

IHR FUHRPARK IN BESTEN HÄNDEN.

- ALLES AUS EINER HAND
- INDIVIDUELL & HERSTELLERUNABHÄNGIG
- KOMPETENZ & SICHERHEIT

PERSÖNLICHE BETREUUNG – UNSER EXPERTENTEAM:

LEITUNG KEY ACCOUNT

Thomas Baldus
M +49 179 2333613
E t.baldus@ril.de

NORD

Sascha Bahrenburg
M +49 170 2290924
E sascha.bahrenburg@ril.de

OST

Dirk Schneider
M +49 151 54039292
E dirk.schneider@ril.de

SÜD

Florian Barth
M +49 151 17652702
E florian.barth@ril.de

WEST

Axel Kamp
M +49 151 14004836
E axel.kamp@ril.de

MITTE

Marc Brütting
M +49 151 15911789
E marc.brueetting@ril.de

ril-fuhrpark.de

Raiffeisen
IMPULS Leasing

