



Fotos: MG, Marcus Werner (2), Rocco Swantusch

Die neue HS-Version (hier als Phev) bringt viel Platz, gute Verarbeitung und eine gute Ausstattung mit.

## User-Chooser, aufgepasst

Mit dem ZS und HS bringt MG zwei frische SUV, welche mal als Poolwagen und mal für User-Chooser durchaus in Betracht kommen können. Qualitäten haben beide.

**Wir haben mit** dem ZS Hybrid und dem HS Phev zwei Modelle unter die Lupe genommen, die als Poolwagen (ZS) oder für User-Chooser (HS) funktionieren, da die Qualität stimmt, die Systeme fast selbsterklärend sind und mit Blick auf die Ausstattung das Preis-Leistungs-Verhältnis einige Nutzer zum Nachdenken bringen wird.

Beginnen wir mit dem Kompakt-SUV ZS Hybrid und einem Antrieb, der identisch auch im Kleinwagen MG3 Hybrid genutzt wird. In der Stadt hilft dessen E-Herz, ein 400-Volt-Vollhybrid mit einem in das Getriebe integrierten E-Motor (136 PS), beim Sparen. Der Reihen-Vierzylinder bringt 102 PS in die Ehe mit ein, sodass kombiniert 197 PS den Chinesen antreiben. So passt es nicht ganz ins Bild, dass nicht mal Tempo 170 drin sind, was mit dem für einen Hybriden recht großen, aber im Zusammenspiel mit dem schwachen Benziner recht begrenzten Speicher zu tun hat.

### Recht großer Hybrid-Akku

Die Entkopplung des Motors vom Generator ermöglicht bis zu acht unterschiedliche Fahrmodi, drei kann der Nutzer aktiv auswählen, welche für spürbare Eingriffe sorgen. Wobei „Eco“ vor allem den Füllstand der 1,83 kWh großen Batterie im Blick hat und Sport wiederum dient eher dem Fahr-

gefühl. Ist die Batterie oberhalb von 45 Prozent SoC, kann bis maximal 80 km/h gestromert werden für bis zu zehn Kilometer lang.

Deshalb ist der Verbrauchssenkende Beitrag des Doppelherzen gerade in der Stadt spürbar. Der Langzeitverbrauch im Bordcomputer gab 6,0 Liter aus. Das geht in die richtige Richtung und sehr leicht auch in die WLTP-Gefilde von rund fünf Litern.

### Dreistufige Automatik

Ab der Landstraße muss der 1,5-Liter-Benziner wieder die Hauptarbeit verrichten, das ist hör- und spürbar. Aber

statt eines CVT-Getriebes ist eine dreistufige-Automatik verfügbar, die den Tempozuwachs gut moderiert.

Wenn er als Poolwagen rollen sollte, können die wechselnden Nutzer alles intuitiv bedienen. Schalter, Regler und das zentrale Display helfen. Die Menüführung und -tiefe sind „erstnutzerntauglich“.

Das Koppeln klappt ebenso einfach. Fürs Laden und für Android Auto oder Apple Carplay ist aber ein Kabel nötig. Nicht ideal, aber auch kein Beinbruch. Zumal MG hier Besserung gelobt. Die Telefonverbindung klappt gut, die Sprachqualität ist es in beide Richtungen leider nicht. Es blechert.



Gerade was Preis, Ausstattung und Bedienung betrifft, überzeugt der ZS.



1



2



3



4



5

**1** Der neue ZS ist seinem Vorgänger in allen Dimensionen entwachsen. Als Stilvorlage dient der MG3. **2** Im SUV-Meer fällt der ZS zwar nicht auf, aber als kompakter Begleiter muss er es auch nicht. **3** Die Sitze sind gut einstellbar, mit haltgebenden Seitenwangen. **4** Infotainment ist angeblich die Stärke vieler Asiaten. Die Optik passt bei MG, wengleich fürs Koppeln derzeit noch das Kabel gezeugt werden muss. Auch ist die Sprachqualität beim Telefonieren auf beiden Seiten des Hörers eher mau. **5** Der Fahrer hat einen übersichtlich gestalteten Arbeitsplatz, der auch im Pooleinsatz funktioniert.

## Deutlich mehr Kofferraum

Bei einem Importeur sind die Wege manchmal länger, aber MG setzt die

### MG ZS

**Preis** ab 19.320 Euro

R4/1.498 cm<sup>3</sup> | 75 kW/102 PS +  
100 kW/136 PS E-Motor

**Systemleistung** 145 kW/197 PS

128 Nm (1,5 l) | 250 Nm (E)

8,7 s | 168 km/h | 5,0 l | 113 g

4.430 x 1.818 x 1.635 mm

**Kofferraum** 443–1.457 l

**HK** 18 | **VK** 25 | **TK** 22

**Wartung** k. A.

**Garantie** 7 Jahre/150.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Kritikpunkte erfahrungsgemäß immer recht schnell um. Das würde auch auf die Lenkrad-Verstellmöglichkeit abzielen, die – wie beim Kleinwagen – nur unten und oben kennt.

Das trifft leider nicht auf den nervigen Helfer an Bord zu: die Verkehrszeichenerkennung. Sie ist nicht besser oder schlechter als die Lösung bei vielen anderen, aber für Neufahrzeuge nun Pflicht. Was zwangsläufig den Kreis der Genervten nur erweitert.

Deutlich aufgehellter wird die Stimmung beim Blick von außen. Denn der ZS ist gegenüber dem Vorgänger in allen Dimensionen gewachsen, wobei Länge (+11 cm), Radstand (+3 cm) und Kofferraum (plus 291 Liter) am deutlichsten das größte Plus beschreiben: nämlich an Platz.

Mit 443 bis 1.457 Litern im Kofferraum und bei umgeklappten Sitzen findet jeder Nutzer seinen Stauraum. Die mechanische Heckklappe ist dabei definitiv kein Malus.

## Lange Garantiezeit

Als „Standard“ (ab 19.320 Euro) leuchtet der ZS Hybrid+ noch mit Halogenstrahlern seine Umgebung aus und die 16 Zöller wirken fast zierlich, aber sonst ist das Nötigste an Bord. LED-Scheinwerfer, 17-Zöller, Lederlenkrad und ein größerer Touchscreen (12,3 Zoll statt 10,25 Zoll) warten im mittleren „Comfort“-Modell (ab 21.000 Euro) – unsere Empfehlung. Günstiger wird wohl der angekündigte reine Benzin (WLTP: 6,6 l). Top ist bei allen die Garantiezeit von sieben Jahren oder 150.000 Kilometern.

## Der große Bruder HS

Stilprägend für die beiden Lager (Benziner und Teilzeitstromer gegen voll-elektrische Modelle) sind der MG 3 und der MG 4. Der MG 3 ist dabei die optische Blaupause für alle Modelle, die nur teilweise oder gar nicht elekt-



1



2



3



4

**1** Der Mix aus Display und Tasten trifft das Bedienverhalten der allermeisten Fahrer. **2 & 3** Gute Sitze, gute Raumaufteilung und für jeden Passagier ein Einstiegsgriff. **4** Mit 441 Litern (max. 1.291 l) kommt alles mit im HS Phev.

## MG HS Phev

**Preis** ab 33.530 Euro

R4/1.498 cm<sup>3</sup> | 143 PS + 230 Nm +

E-Motor | 184 PS + 340 Nm

**Systemleistung** 272 PS + 350 Nm

6,8 s | 190 km/h

**WLTP** 0,5 l + 21,8 kWh | 14 g

**Akku** 21,4 kWh

**Laden** 6,6 kW (einphasig)

4.670 x 1.890 x 1.663 mm

**Kofferraum** 441–1.291 l

**HK** 20 | **VK** 27 | **TK** 23

**Wartung** nach Anzeige

**Garantie** 7 Jahre/150.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

rifiziert sind, somit auch für den HS Phev, den wir auf eine kurze Runde geschickt haben.

2021 lief der Vorgänger an. Die zweite Generation verspricht gleich beim Einsteigen ein Gefühl von Platz und Wertigkeit. Nicht schlecht. Als mittelgroßes SUV ist er per se ein Platzgarant und der gut verarbeitete Innenraum macht Lust auf lange Reisen. Auf welchen Sitzen, das entscheidet die Niveau-Frage: Comfort oder Luxury. Wir präferieren den Top-Ableger Luxury (ab 35.285 Euro).

Hier erhält der Fahrer eine Lordosenstütze und eine Sitzheizung – beides für Vielfahrer Pflicht. Zudem kennt die Klima dann zwei steuerbare Zonen, die Außenspiegel klappen automatisch ein und sind elektrisch einstellbar. Des Weiteren sind im Top-Niveau die Einparkhelfer am ganzen Auto zu finden (im Comfort nur hinten) und die 360-Grad-Kamera entspannt das Parken eh.

Die Darstellung erfolgt auf einem von zwei 12,3-Zoll-Displays. Letzter Komfort-Punkt, der für das hochpreisigere Modell spricht: Im Luxury lädt das Handy induktiv. Die Bedienlogik

im HS bestehend aus Tasten und Touchen ist einleuchtend.

## 100 Kilometer im E-Modus

Blicken wir mal unter die Haube. Mit 272 PS (200 kW) ist schnelles Beschleunigen und sanftes Gleiten leicht möglich. Die Kraftreserve speist sich aus dem 1,5-Liter-Turbobenziner (105 kW/143 PS) und dem starken E-Motor (135 kW/184 PS). Die resultierende Kraft wird mittels 2-Gang-Getriebe auf die Räder übertragen. Lenkung und Fahrwerk halten das Niveau des Interieurs. Die Lenkbewegungen werden direkt und unmittelbar übertragen und das Fahrwerk bügelt fleißig alles glatt, auch wenn unsere kurze Runde ausschließlich über die planen Straßen von Innenstadt und Autobahn führte.

Der 21,4-kWh-Akku reicht formal für 100 km – mindestens 80 km müssen es seit 1.1.2025 sein, um mit 0,5 Prozent seinen teilszeitstromernden Dienstwagen versteuern zu können. Geladen wird nur einphasig, also mit 3,3 oder 6,6 kW. Der kleine Schnaps aus dem Benzintank (0,5 Liter) auf

den ersten 100 Kilometern Fahrstrecke resultiert aus dem WLTP-Verbrauch von 21,8 kWh, der sicherlich im Fahralltag als Richtlinie taugt.

## Mehr Händler

Mit knapp 22 kWh im Akku und 55 Litern im Tank sollen laut dem Importeur auch Touren von mehr als 1.000 km nonstopp möglich sein. Den Platz-Malus für die zusätzliche Antriebstechnik bemessen die Chinesen mit mehr als 60 Litern im Kofferraum (441 Liter beim Phev vs. 507 beim Benziner).

Ebenjener Benziner ist preislich eine Versuchung (ab 23.521 Euro) mit 170 PS, als „Luxury“ mit 7-Gang-Automatik kostet er weniger als 27.000 Euro. Das ist viel Geld, aber dafür gibt es bei MG viel Auto und gute Qualität inklusive langer Garantiezeiten von sieben Jahren oder 150.000 km.

Wer dennoch zum Händler muss, sollte im kommenden Jahr bundesweit fündig werden. Denn aus den 150 bis 170 Anlaufstellen im Jahr 2024 sollen 2025 bis zu 250 werden. Ein großer Sprung, der die Ambitionen der Chinesen aber unterstreicht. *rs*