



Max Veldhuis
8 januari 2020

Terug van weggeweest

MG is terug! In 2005 ging het Britse merk ter ziele, maar de Chinezen namen de boedel over en gingen grondig te werk. Nu -bijna vijftien jaar later- kun je weer een nieuwe MG kopen in Europa: de ZS EV, een elektrische SUV die gevestigde namen het vuur aan de schenen moet leggen.

Het merk MG kent een roemrijke geschiedenis. De merknaam is een afkorting en staat voor 'Morris Garages', omdat het bedrijf aanvankelijk slechts een dealer voor Morris was. In 1922 begon men met het aanpassen van auto's en van het \AA kwam het ander. MG heeft niet bepaald een rustige geschiedenis achter de rug. Door mismanagement vanuit British Leyland balanceerde het merk in de jaren '70 en '80 al op de rand van de afgrond. Na een korte samenwerking met BMW in de jaren '90 viel uiteindelijk in 2005 het doek voor MG. Een redding kwam al snel, want in 2006 werden de rechten opgekocht door de Nanjing Automobile Group, een Chinees bedrijf. Uiteindelijk werd het grote conglomeraat SAIC Motor eigenaar van Nanjing en daarmee ook van MG. Nu is er buiten het Verenigd Koninkrijk voor het eerst een model

beschikbaar voor Europa: de ZS EV. Met deze betaalbare elektrische SUV hopen de Chinezen hier een fors marktaandeel te kunnen veroveren. Heeft die missie kans van slagen?



Zelf bedacht

Chinese auto's waren altijd een beetje het lachertje van de Europese pers en consument. Wie herinnert zich nog de creaties van Landwind of BYD? Deze auto's blonken veelal niet uit als het ging om hun bouwkwaliteit en de geur van plastic en lijm was evident aanwezig in het interieur. Kijk naar de MG ZS EV en je zult op het eerste gezicht waarschijnlijk niet vermoeden dat je met een auto van Chinese makelij van doen hebt. Het ontwerp lijkt eerder een soort mengelmoes van Mazda, Hyundai en KIA te zijn, waarbij met name de vergelijking met de CX-5 en de ix35 snel is gemaakt. De kopieermachine is deze keer uit gebleven, want hoewel de ZS behoorlijk wat weg heeft van de bovengenoemde modellen, is er niets ongewijzigd overgenomen.

Niets aan de ZS EV doet nog herinneren aan het 'oude' MG. Wanneer het logo niet zo

pontificaal gemonteerd was, had je waarschijnlijk niet kunnen raden welk merk het was. Desondanks is de ZS zeker geen lelijke auto. De proporties van het ontwerp zijn goed en de verschillende stijlelementen passen goed bij elkaar. Het is door de conventionele 'grille' niet meteen te zien dat je met een volledig elektrische auto van doen hebt. Aan de voorzijde oogt de ZS mede dankzij de vormgeving van de koplampen wat agressiever, terwijl hij aan de achterzijde juist behoudend is vormgegeven. In de kleur van onze testauto, Aqua Cyan, trekt hij behoorlijk wat bekijks. Mocht dit niet je ding zijn, dan kun je nog kiezen uit vier andere kleuren: donkerblauw, wit, zwart of rood. Meer opties zijn er niet, want bij MG houden ze het met het oog op de productie graag simpel.



Op niveau

Voor het interieur van de ZS geldt eigenlijk hetzelfde als voor het exterieur: alleen door het logo op het stuur heb je in de gaten dat je met een MG onderweg bent. Het design is overduidelijk Aziatisch, maar dankzij onder meer de ronde ventilatieroosters en het reliëf op de zwevende middenconsole is duidelijk te zien dat men de Europeanen

beoogt aan te spreken. De analoge klokken recht voor de bestuurder doen wel een tikkeltje ouderwets aan. De bouwkwaliteit is goed voor elkaar. Tijdens het rijden zijn er geen rammeltjes of kraakjes te horen en het geheel voelt solide aan. Waar het voorheen goedkoop plastic was wat de klok sloeg in Chinese auto's, is het materiaalgebruik nu een stuk beter voor elkaar. Bovenop het dashboard is zelfs gebruik gemaakt van een materiaal dat lijkt op leer. Gezien het segment waarin de ZS opereert zijn de gebruikte kunststoffen op niveau. Het interieur is geen uitblinker, maar voldoet prima.

Wat betreft de zitpositie valt er nog wel het een en ander aan te merken op de ZS. Om te beginnen is het stuur niet in diepte verstelbaar, waardoor het met name voor langere mensen moeilijker wordt om lekker achter het stuur te zitten. Daarnaast is de zitting aan de vlakke kant en is de stoel -ondanks het feit dat deze aan de bestuurderskant elektrisch verstelbaar is- alleen in hoogte te verstellen. Wel zijn de stoelen voldoende zacht en comfortabel. Een groot pluspunt voor de ZS is dat je ook lange mensen prima achterin kunt vervoeren. De bagageruimte is met een capaciteit van 448 liter eveneens riant te noemen. Desgewenst kun je de bodem verhogen of verlagen en er is een aparte opbergruimte aanwezig voor de laadkabels. De Nissan Leaf heeft dit laatste bijvoorbeeld niet.

Centraal in het interieur zit het 8 inch touchscreen voor de multimedia, met onder het scherm nog een aparte bedieningsmodule voor de klimaatcontrole. De interface is gebruiksvriendelijk en het touchscreen reageert over het algemeen goed, maar af en toe moet je een knop of een icoontje twee keer indrukken om in het gewenste menu terecht te komen. Daarnaast is het zo dat de bediening van de klimaatcontrole niet via een apart display, maar via het centrale scherm verloopt. Verder kun je over het algemeen prima uit de voeten met dit systeem. Een groot pluspunt is dat de ZS standaard is voorzien van Apple CarPlay en Android Auto.



Allemansvriend

MG was altijd een merk dat zich met name richtte op de sportiever ingestelde automobilist. Daar is in de ZS EV niet echt wat meer van terug te zien. De elektromotor drijft de voorwielen aan en heeft een vermogen van 142 pk. Het koppel is met 353 Nm een stuk ruimer bemeten. Deze cijfers zorgen niet voor verpletterende prestaties, maar de ZS EV kan meer dan prima meekomen met het dagelijks verkeer. Met name op de tussensprints is hij nog behoorlijk vlot doordat het volledige vermogen direct beschikbaar is. Met de rijmodi 'Eco', 'Normal' en 'Sport' kun je de mate waarin de auto op het stroompedaal reageert beïnvloeden. In 'Eco' geeft hij minder vermogen vrij waardoor je zuiniger rijdt, terwijl de ZS EV er in 'Sport' meteen vandoor gaat. Daarnaast zijn er drie standen beschikbaar voor KERS, het regeneratieve remsysteem. Hiermee kun je zelf bepalen hoe sterk de auto afremt wanneer je het gas loslaat. In de derde stand hoef je, mits je goed anticipeert, het rempedaal nauwelijks meer te gebruiken.

Standaard is de ZS EV ruim bemeten wanneer het om de veiligheids- en rijhulpsystemen gaat. Hij is onder meer voorzien van een actieve remassistent,

dodehoekdetectie en adaptieve cruise control met fileassistentie. Deze systemen doen hun werk boven verwachting goed. De cruise control houdt mooi afstand en remt vloeiend af. Het enige nadeel is dat de ZS EV constant allerlei piepjes en waarschuwingen naar je toespeelt. De rijbaanassistent geeft bijvoorbeeld iedere keer een waarschuwing wanneer je met richtingaanwijzer van rijbaan wisselt. We probeerden deze melding te deactiveren, maar dit kon alleen maar door het systeem volledig uit te schakelen. Wellicht dat een update het nodige kan verhelpen.

Wat betreft het rijden is de ZS EV vooral heel neutraal. De SUV is comfortabel geveerd, maar voelt ook weer niet week aan. Dit laatste komt doordat de demping wat straffer is. Hierdoor zijn korte oneffenheden wat beter voelbaar, maar niet op een manier dat het storend wordt. Het zwaartepunt ligt dankzij het accupakket mooi laag, waardoor de auto in de bochten slechts beperkt overhelt. De besturing biedt voldoende tegendruk en de ZS EV laat zich mooi door de bochten dirigeren. Qua rij-eigenschappen biedt hij eigenlijk alles wat je van dit type auto verwacht. Sportief wordt het nooit -en in die zin doet hij niet helemaal eer aan zijn badge- maar in het dagelijks verkeer is de ZS EV een prima metgezel.



Prijspakker

De capaciteit van de accu van de ZS EV bedraagt 44,5 kWh. Hiermee zit hij net iets boven dat van de standaard Nissan Leaf, maar ten opzichte van de Kia e-Niro komt de MG nog wat tekort. De beloofde WLTP-actieradius bedraagt 263 km. In de praktijk zul je echter dichterbij de 200 km uitkomen. Voor de meeste dagelijkse ritten zal dit voldoende zijn, maar op langere stukken ben je toch al snel genoodzaakt om gebruik te maken van de snellader. Met een lichte duw op de grille komt het plastic paneel omhoog en kun je het oplaadpunt bereiken. Je moet wel even door je knie om te zien waar je de stekker precies in stopt, want staand kun je het laadpunt niet zien. Met een maximale laadsnelheid van om en nabij de 50 kW kun je de ZS EV van 0- naar 80% laden in ongeveer 40 minuten. Het rijden van langere afstanden zal dus enige planning vooraf vergen. Leuk detail: tijdens het laden licht het logo van MG op.

Gezien het formaat van de auto was een accu met een capaciteit van 60 kWh wellicht beter geweest, maar dan was de ZS EV een stuk duurder geworden. Dat is dan ook meteen een van zijn sterkste punten: de prijs. Je kunt hem namelijk al vanaf 30.985

euro bestellen in de 'Comfort'-uitvoering. Bijna alles is dan al standaard aanwezig, waaronder de adaptieve cruise control en het 8 inch touchscreen met smartphone-integratie. Voor 2.000 euro meer heb je de 'Luxury'. Hiervoor krijg je een panoramisch dak, kunstleren bekleding, stoelverwarming, dodehoekassistentie en 17 inch-wielen. De ZS EV wordt standaard geleverd in het wit. Voor 650 euro heb je de keuze uit vier metallic kleuren, waarvan het 'Aqua Cyan' van onze testauto er eentje is. Hiernaast zijn er geen opties meer verkrijgbaar, dus voor 33.635 euro heb je een exemplaar op de oprit staan dat van alle gemakken voorzien is. Ter vergelijking: een Nissan Leaf is er pas vanaf ongeveer dat bedrag, dan moet je nog beginnen met het aanvinken van opties.



Een succesformule?

In het segment van de 'betaalbare' elektrische auto's kan de MG ZS EV nog wel eens voor een behoorlijke opschudding gaan zorgen. De Chinezen bieden namelijk behoorlijk veel waar voor je geld. De ZS EV is ruim en zit standaard al bijzonder goed in zijn spullen. Wat betreft afwerking en materiaalgebruik doet hij nauwelijks onder voor zijn

Aziatische concurrentie, maar zelfs de Europese merken moeten nu toch echt wel een oogje in het zeil gaan houden.Â

Perfect is de ZS EV zeker niet. De merkwaarden van het oorspronkelijke MG komen er niet echt in naar voren en de vele piepjes en waarschuwingen die de auto geeft zijn behoorlijk irritant. Daarbij is het jammer dat de zitpositie voor de bestuurder slechts beperkt instelbaar is. Ook is het bereik van net iets meer dan 200 km lang niet voor iedereen toereikend. Alles bij elkaar opgeteld is de ZS EV echter een mooie aanbieding voor zijn geld. Een uitblinker is hij niet, maar hij is goed genoeg in wat hij moet doen. Wanneer je in de markt bent voor een betaalbare en ruime elektrische auto, kun je eigenlijk niet om een proefrit heen.

Plus

- + Veel waar voor je geld
- + Ruimtelijk interieur
- + Comfortabel

Min

- Irritante piepjes en waarschuwingen
- Beperkte actieradius
- Instelbaarheid zitpositie