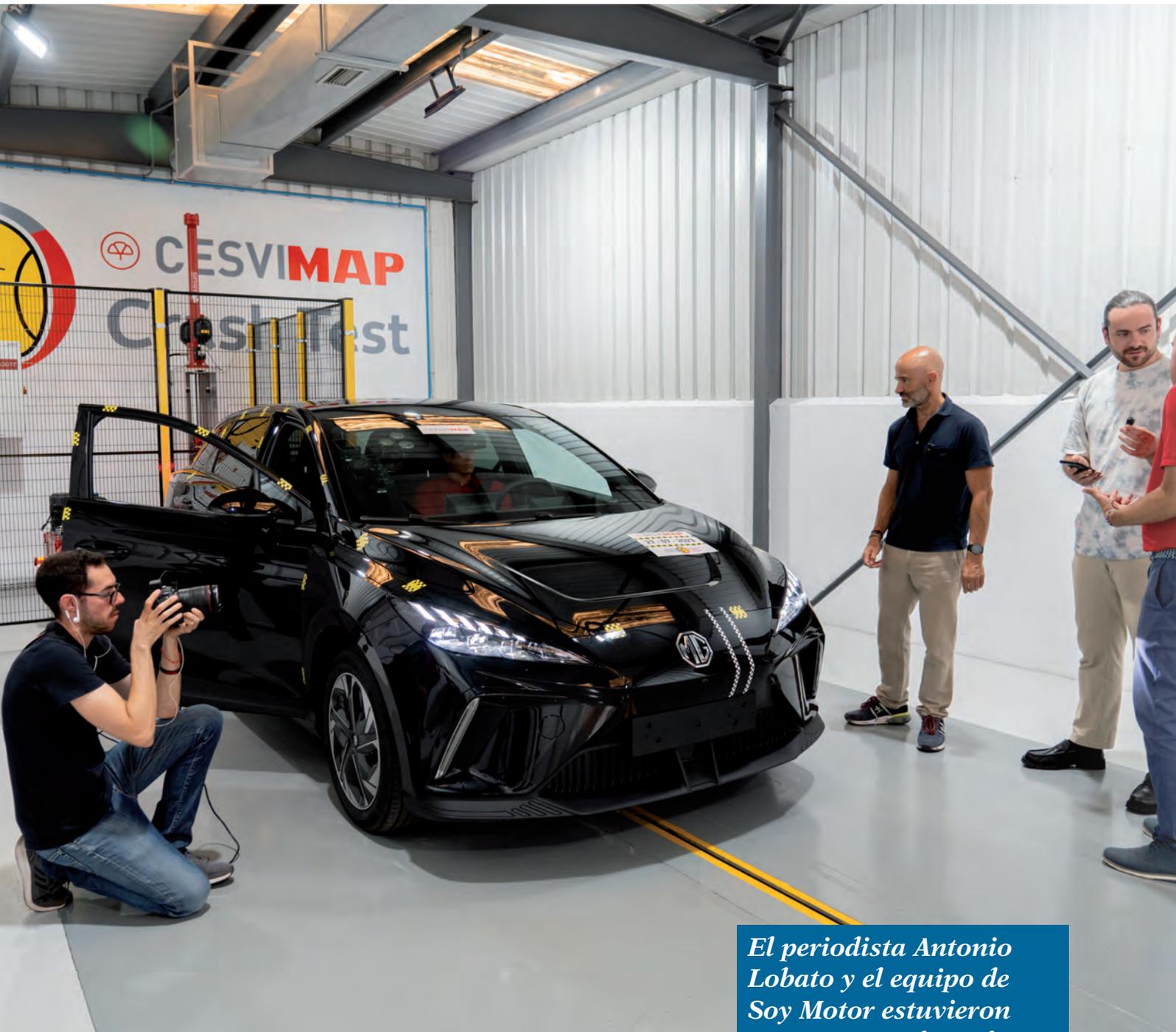


MG4 Electric



El periodista Antonio Lobato y el equipo de Soy Motor estuvieron presentes en el crash test al MG4, en la zona de ensayos de CESVIMAP.

*Los **fabricantes chinos** están apostando fuertemente por hacerse con parte del mercado europeo, sobre todo en lo relativo al vehículo eléctrico. El MG4 Electric, del fabricante MG, es una buena representación de estos nuevos modelos; además, el MG4 ya se ha convertido en un **superventas** entre los compactos eléctricos.*



Por **Álvaro Vázquez Elena**
 ÁREA DE VEHÍCULOS DE CESVIMAP
 vehiculos@cesvimap.com

El MG4 parte con un precio en torno a los 30.000 euros en su versión más básica, que se reduce hasta superar ligeramente los 20.000 euros una vez aplicadas las distintas ayudas y promociones actuales. Este es su principal argumento para plantar cara a sus rivales directos, como el Cupra Born, el VW ID3 o el Megane E-tech, que se sitúan varios miles de euros por encima. De hecho, si cogemos los datos de ventas de este año 2023, el MG4 ya supera las 2.400 unidades vendidas, por encima de las del resto de competidores: Cupra Born (800 ventas), ID3 (550) y Megane E-tech (700).

¿Dónde obtiene esta ventaja? Si bien la marca MG no resulta desconocida, pues históricamente fue un fabricante británico de automóviles, desde 2007 pertenece al grupo chino SAIC. Y es en China donde se realiza la producción de los nuevos MG que están llegando a Europa, aunque mantiene su sede central en Londres. El grupo SAIC es uno de los grandes productores globales de vehículos del país asiático.

En **CESVIMAP** hemos puesto a prueba el MG4 Electric en su versión de 150 kW (204 CV) con batería de 64 kWh.

Plataforma MSP

Las líneas exteriores de este MG4 destacan por su personalidad, afiladas en la parte frontal, al igual que los faros. En el lateral, en la parte inferior, apreciamos una moldura que descarga visualmente las superficies de chapa junto a unas líneas que nos conducen a una parte trasera con una marcada aleta. En la superficie

posterior es donde hallamos otros elementos característicos del MG4, los pilotos traseros en un solo conjunto. Además, adquieren forma de *spoiler*, con una trama led en la parte superior. Esta versión incorpora también dos spoilers como prolongación del techo.

Como base para la concepción de este MG4, el grupo SAIC emplea, por primera vez, su **plataforma MSP** (*Modular Scalable Platform*), desarrollada específicamente para vehículos eléctricos. Puede adaptarse a diferentes configuraciones y tipos de vehículos como SUV, turismos o compactos. La batería se sitúa en la zona central del piso, pudiendo tener distintos tamaños y capacidades, y actúa también como componente estructural del chasis. En la parte trasera se ubica el motor; es, por lo tanto, un vehículo de tracción trasera, aunque en la parte delantera dispone también de espacio para un segundo motor (versiones con tracción total).

Si analizamos las zonas destinadas a la **absorción de energía ante un posible impacto**, en la parte delantera apreciamos una traviesa principal de chapa de acero con configuración cerrada. A ella se une la inferior con un tamaño destacable, en proporción. Cuenta también con unos absorbedores propios de dimensiones reseñables. El frente es de acero y, en su parte posterior, cuenta con dos elementos de refuerzo con zonas de deformación programada. Generan otra vía de disipación de energía que aumenta las capacidades de todo el conjunto. En la parte trasera tenemos una traviesa de chapa de acero con configuración abierta, con sus dos absorbedores correspondientes.



El funcionamiento de la gran mayoría de sistemas de ayuda a la conducción está por encima de la media

Todos estos elementos, así como la estructura y los paneles exteriores de la carrocería están fabricados en acero. No hay aluminio en ninguno de estos elementos, alcanzando el vehículo un peso de 1.760 kg.

Al volante, el comportamiento del MG4 sorprende: es ágil y el tarado de la suspensión consigue un buen compromiso entre estabilidad y suavidad. Además, tiene buena respuesta al acelerar. La función *one pedal* tiene cuatro modos diferentes para adaptarse a los diferentes entornos de circulación. Tras configurarlo, vuelve a la posición de mayor intensidad por defecto cada vez que arrancamos el vehículo.

Seguridad

Equipa distintos sistemas ADAS indispensables para un vehículo actual. CESVIMAP analiza su funcionamiento, su influencia en accidentes de

tráfico y su implicación en el área de posventa. Los resultados de estas pruebas reflejan que la gran mayoría de sistemas se ubican por encima de la media de los más de 200 vehículos analizados por CESVIMAP desde 2017.

Es el caso de la frenada autónoma de emergencia, del control de crucero adaptativo (sólo configurable en este modo), del asistente de conducción en tráfico denso, del sistema de alerta de ángulo muerto o de la alerta de tráfico cruzado trasero. El sistema de frenada autónoma de emergencia con detección de peatones precisaría un ajuste.

Desde la posición de conducción, un poco más alta de lo habitual en un compacto, accedemos a la configuración del vehículo mediante la pantalla central. Los menús, en general, son poco intuitivos y con botones de tamaño reducido, lo que dificulta su utilización. Desde el volante podemos regular algunos parámetros y configurar botones favoritos a modo de





CESVIMAP evalúa el funcionamiento de los sistemas ADAS

atajo. Por ejemplo, desde el volante se puede regular el climatizador. El resto del interior es, en general, espacioso para sus cinco plazas, siempre teniendo en cuenta el segmento donde nos encontramos.

Los 435 km de autonomía WLTP homologados están más cercanos a los 300 km cuando se hace un uso normal y despreocupado en carretera, con consumos entre los 16 kWh y los 22 kWh de media y picos de 28 kWh (en función del tipo de vía y condiciones de circulación).

Las 5 estrellas Euro NCAP evidencian que la imagen prejujuada de vehículo económico no se corresponde con la realidad. Además, y a pesar de algunos aspectos a mejorar, sigue presentando un factor diferencial muy favorable: la relación de calidad y prestaciones ofrecidas por su precio. En este sentido, no tiene competidor.

También hemos sometido al MG4 a nuestro crash test RCAR. Puedes acceder al vídeo desde el QR adjunto ●



Crash test CESVIMAP, comentado

La relación entre calidad y prestaciones, y el precio, son factores diferenciales del MG4

