



MG S9

De familie compleet

Autotest | In een familie heeft iedereen een eigen plek. Familieleden zijn er van jong tot oud en allemaal hebben ze eigen kwaliteiten. MG had al compacte modellen, middenklassers en zelfs een heuse sportwagen. Wat nog ontbrak was een groot topmodel. Dat is er nu onder de naam "S9". Hoe verrijkt de S9 de familie?

Het nummer "9" in de naam geeft het al aan: dit is het grootste model in het assortiment van MG. De S9 meet bijna vijf meter en behoort daarmee tot de grootste auto's op de markt. Echter, het uiterlijk is veel minder pompeus dan dat van andere auto's van deze omvang. En dat is kenmerkend voor de S9.



Ruimte

Ondanks de positie als topmodel, volgt de S9 dezelfde stijl als de andere familieleden van MG. Ook de materiaalkeuze en afwerkingskwaliteit zijn hetzelfde als bij de minder grote modellen. De binnenruimte is

uiteraard veel groter. Dat begint al met de voorstoelen: die zijn ruimer bemeten en rondom de voorstoelen is er veel bewegingsruimte. Bovendien zijn de voorstoelen voorzien van een massagefunctie en dat is een voorziening die niet is te vinden op de kleinere modellen van MG.



De achterbank staat op rails en met de achterbank in de achterste stand is er achterin heel veel hoofd- en beenruimte beschikbaar. Door de rugleuning op te klappen ontstaat een (moeizame) toegang tot de derde zitrij. Hier zijn de hoofd- en beenruimte in principe beperkt. Echter, door te schuiven met de achterbank is een balans te vinden waardoor zeven niet al te grote personen in de MG S9 passen.

Uitrusting

De S9 mag dan het topmodel van MG zijn, de uitrusting is nauwelijks rijker dan die van de andere modellen. Dat is echter geen kritiek op de S9, maar vooral een compliment aan de overige modellen. Op het dashboard staat een licht gebogen scherm dat van achter het stuurwiel tot halverwege het dashboard doorloopt. Het is overgenomen van MG's sportwagen: de "Cyberster".

Net als de andere modellen van MG heeft de S9 een keurig verzorgd infotainment-systeem. Tijdens de test zijn twee problemen ondervonden: het systeem reageert zeer traag op invoer en de slimme assistent begrijpt maar weinig. De luxere "Premium"-uitvoering is voorzien van een Bose-audiosysteem. Voor dit merk is de klank ongebruikelijk helder en het kenmerkende

kunstmatige laag ontbreekt vrijwel geheel. Wat een aangename verrassing!

Aan twee knoppen op het stuurwiel kan de bestuurder zelf een functie toewijzen. Zo is het mogelijk snel het menu op te roepen waarmee de diverse bestuurdersassistenten zijn uit te schakelen. Die geven namelijk, net als bij andere merken, heel veel valse meldingen en worden daarom als hinderlijk ervaren. Niet alleen waarschuwt het systeem voor zaken die niet voor de auto zijn bedoeld (bijvoorbeeld maximumsnelheid op een parallelle rijstrook), er klinkt ook een waarschuwing als de bestuurder maar even op het navigatiesysteem kijkt.



Plug-in hybride

Bij de meeste modellen van MG wijst een "S" in de naam op een elektrische auto. Echter, de S9 is een plug-inhybride (PHEV). Dat lijkt een onlogische keuze omdat een elektrische auto in de regel voordeliger is en nieuwe fiscale regels de plug-inhybride in Nederland kansloos maken.

Echter, met het oog op de particuliere koper is de keuze van MG te verdedigen. Auto's als deze zijn namelijk zo groot en verbruiken daarom zoveel energie, dat een groot deel van de accu's nodig is om accu's te verplaatsen. Dat effect wordt nog eens versterkt als ook de prestaties moeten worden geleverd die bij een topmodel horen. De S9 is weliswaar heel groot, maar MG kiest voor een scherpe prijs en streeft daarom niet naar overweldigende prestaties. In dit perspectief is een plug-inhybride

geen verkeerde keuze.



En... de plug-inhybride die MG voor de S9 heeft ontwikkeld behoort tot de betere in zijn soort! MG meldt daarbij vol trots dat de S9 de grootste batterijcapaciteit (25 kWh) in zijn klasse heeft, maar vergeet voor het gemak dat het verbruik ook heel hoog is waardoor een krachtige batterij geen luxe maar noodzaak is. De actieradius in de elektrische modus bedraagt zo'n 100 km en dat is zeer goed, maar geen recordwaarde. Veel belangrijker is dat het samenspel tussen de benzine- en elektromotor in de praktijk uiterst harmonieus verloopt. Beide motoren hebben hetzelfde karakter en bouwen hun vermogen dankzij uitgekiend motormanagement op dezelfde manier op. Daarbij wordt het geluid van de 1.5 liter turbomotor zo effectief gesmoord, dat nauwelijks hoorbaar is welke motor de wielen aandrijft.

Alhoewel er geen hendels achter het stuur zijn te vinden waarmee kan worden bepaald hoe sterk de S9 op de motor remt en dus energie terugwint, kan dit wel worden ingesteld via het centrale beeldscherm. In de meest extreme stand is het effect groot, waardoor het rempedaal niet vaak nodig is. Tijdens de test wist de S9 de beloofde 100 km op een volle batterij af te leggen. Het verbruik in de hybride modus (lees: met beperkte elektrische assistentie) kwam uit op 7.3 liter per 100 km. Gezien de omvang en het gewicht van de auto is dat heel behoorlijk.

"De rijeigenschappen zijn goed, maar de S9 biedt niet de verfijning van de stevast veel duurdere concurrenten in dit segment"

Weggedrag

Er is nog een reden waarom de S9 zoveel voordeliger is dan de meeste concurrenten in dit segment: deze plug-inhybride levert bescheiden prestaties en drijft alleen de voorwielen aan (geen vierwielaandrijving). In de sportstand is in het stuurwiel duidelijk te voelen dat de voorwielen soms moeite hebben om de koers te bepalen en tegelijkertijd een kleine 300 pk effectief op het asfalt over te brengen.

Met de huidige modellen laat de Chinees-Britse fabrikant blijken goed te begrijpen wat de Europese klant wil. De S9 is ondanks de enorme omvang en ondanks het streven naar comfort niet zweverig. De hoge zit en hoge bouw zorgen ervoor dat de auto van nature met een zekere vertraging reageert op commando's en dat zorgt voor een statig karakter. Het onderstel is stevig en communicatief, zoals de Europese bestuurder het graag heeft.



Conclusie

De familie van MG is compleet met de komst van een topmodel: de S9. Ondanks deze topospositie past de S9 perfect bij MG, want het model is even nuchter en scherp geprijsd als de andere modellen. Zo zijn de vormgeving, afwerkingskwaliteit en uitrusting grofweg gelijk aan die van de overige MG's. De prestaties zijn bescheiden voor een auto in dit segment. De rijeigenschappen zijn goed, maar de S9 biedt niet de verfijning van de stevast veel duurdere concurrenten in dit segment. Omdat de S9 hetzelfde nuchtere karakter heeft als de andere MG's, is de prijs ook even scherp. ■



Specificaties

MG S9

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	498 x 197 x 178 cm
Wielbasis	292 cm
Gewicht	2.160 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	65 l
Bagageruimte	557/2093 l
Bandenmaat	245/50R20

Motor en prestaties



Motorinhoud	1498 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	299 pk @ 5500 rpm
Koppel	390 Nm @ 3500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9.6 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik gemiddeld	2.4 l / 100 km
Verbruik stad	2.3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3.4 l / 100 km
CO2 uitstoot	54 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 47.250,-
Prijs instapmodel	€ 45.250,-