

MG 6

# Канонизация



Этот автомобиль сразу обращает на себя внимание — малоизвестным на нашем рынке логотипом и нетипичной формой кузова. 1000 км в центре внимания вместе с ярко-рыжим фастбеком от Morris Garages находился Виталий НОВАК

**М**аркетологи к легендарным фастбекам MG могли назвать форму Jaguar Mark II или MG 6 как «четырехдверное купе» или «компактный Gran Turismo»: сейчас модно выдумывать новые классы и даже обыч-

**Фастбек — разновидность хэтчбека, отличающаяся особо покатой крышей**

ным хэтчбекам давать витиеватые имена. Но в MG сделали очень правильный ход: MG 6 подается рынку как первый в своем сегменте фастбек. Это позабытое название отсылает нас в прошлый век —

**Как и Passat**

Фастбек — тот же хэтчбек, его отличает лишь более покатая форма крыши и явный намек на преми-

альность: сегодняшние фастбеки — это в первую очередь Mercedes-Benz CLS и Bentley Continental GT. Правда, у них багажник открывается согласно канонам — отдельно от стекла, которое остается неподвижным. У MG 6 багажник открывается вместе со стеклом: так удобнее, но крышка все-таки тяжеловата. Однако тяжесть в MG 6 — это особенная характеристика.

Согласитесь, дешевый, бюджетный автомобиль часто оставляет впечатление какой-

то излишней легкости и разобщенности отдельных деталей и узлов. А дорогие,

премиальные автомобили как раз любим за ощущение монолитности, добротной тяжести, собранности. MG 6 как раз в меру тяжел: чувствуется качество используемых материалов, отличная сборка, такая налитость во всем «теле». Это очень прият-

ное и правильное качество для автомобиля.

MG 6 разрабатывался в Британии, но сегодня производится как в Туманном Альбионе, так и в Китае, а последний факт — что красная тряпка для нашего обывателя. Могу отметить лишь два нюанса: та же шанхайская компания SAIC в Китае выпуска-



Цена: от 143 000 грн.

В скоростных поворотах MG 6 понятна и послушна, главное — не переусердствовать. Старшие версии оснащены системами управления динамической устойчивости и регулирования тягового усилия, но электроника не всеисильная



Салон имеет оригинальную архитектуру, но никакой аляповатости: все в меру. С обилием кнопок хоть и придется разбираться — что здесь к чему, — но раз настроив систему, о половине регулировок можно забыть

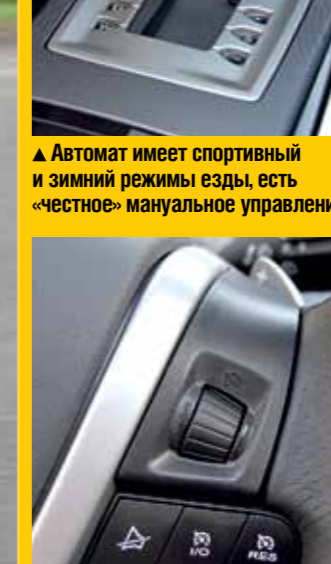


▲ Автомат имеет спортивный и зимний режимы езды, есть «честное» мануальное управление



▲ Выдвижной подстаканник — единственное место для бутылки

▼ Бокс с охлаждением — прерогатива версий Deluxe и G.Deluxe



◀ Круиз-контроль удобно настраивать с точностью до 1 км/час

Дизайн MG 6 — один из его основных козырей. Между прочим, машину «рисовали» дизайнеры MINI и Jaguar



Люк с электроприводом не является стандартом только для базовых комплектаций Standart



▲ Климат-контроль с нынешней жарой справляется легко



◀ Запускается авто путем нажатия на ключ — но это не кнопка Start-Stop, а именно стартер: нажать и подержать до полного запуска!

ет VW Passat — а тут хоть в Поднебесной, хоть в Германии, умри, но качество дай. И второе: по моим личным ощущениям, MG 6 по ка-

самой нижней фазе водительское кресло стоит чуть выше обычного — но это дело привычки. А привыкание проходит быстро, и

Карманы в дверях маловаты — сюда не влазит бутылка даже размером 0,5 л — ее можно воткнуть только в выдвижной оригинальный подстаканник, спрятанный на центральной консоли. Правда, в таком виде питье слишком гордо возвышается прямо по центру салона. Центральный бокс в подлокотнике с охлаждением, но он слишком мал даже для маленькой бутылочки.

### Качество сборки MG 6 не вызывает сомнений: все по-европейски добротно

честву сборки и материалов абсолютно ничем не отличается от автомобилей, собранных в Европе.

через день-два к эргономике MG 6 уже нет никаких претензий.

### Устраивайтесь!

Салон оставляет очень благоприятное впечатление. Руль имеет регулировку в двух плоскостях, хотя мне при росте 180 см хотелось бы вылет увеличить еще на пару сантиметров. Даже в

Ну, может быть, за исключением мелких огрехов — например, дверные ручки посажены слишком близко к петлям, закрывать-открывать дверь не очень удобно, тяжело вато. А в подлокотнике на двери никаких выемок нет — ухватится не за что.

### В движении

Руль очень удобный, с приливами точно в нужных местах, с вынесенным управлением музыкой и другими системами автомобиля. Есть даже подрулевые лепест-



▲ Экран имеет два варианта обложки, а ночью автоматически переключается в монохромный режим



Партнер журналу - столична мережа АЗС "КЛО".  
Тест проведено на пальному VENTUS

С завода MG 6 идет обутом в резину Goodyear размерности 215/50 R17



Несмотря на покатуку крышу, сзади и высокому человеку потолок не давит на голову. Хватает места и в коленях



▲ Порог багажника высоковат, а к объему претензий нет — 429-литровое отделение можно увеличить до 1379 л.



▲ ... и при этом под полом помещается полноразмерная запаска на литом диске R17!



▲ Турбированный мотор не обеспечит ураганного разгона, но чувство уверенности в своих силах вселяет легко

ки переключения передач — и надо отметить, пользоваться ими достаточно удобно. В нашем MG 6 установлена 5-ступенчатая автоматическая коробка передач Aisin с режимом Sport, Winter и ручным управлением. Между Drive и Sport разница не слишком заметна — перевод рычага в режим S не сделает MG 6 гоночным болидом. А вот W имеет свой собственный алгоритм переключения: очень плавный, без рывков, с постепенным набо-

**Для MG 6 доступны два мотора 1.8 — мощностью 133 и 160 л.с.**

коробка позволяет водителю очень многое: даже на 6000 об/мин она не перебрасывает передачу вверх, позволяя выкручивать

двигатель. Мануальный — значит мануальный! 1,8-литровый 160-сильный мотор неплохо справляется с полторатонным автомобилем, хотя разгон с нуля не назовешь спринтерским: 10,8 с. Тем не менее динамика вполне достойная: ни в городском потоке, ни на трассе водитель этого автомобиля не будет чувствовать себя обделенным. Рулитесь MG 6 достойно, а в скоростных поворотах даже приятно: обратная связь на руле провозирует на активное во-

ждение. Главное — не переходить рамки приличия: автомобиль тяжелый и при превышении скорости легко уходит в занос — тут не спасут уже никакие вспомогательные системы. Особо хочется отметить отличную шумоизоляцию — на трассе где-то до 110 км/час вообще не докучают никакие звуки, а после вмешивается разве что аэродинамический шум: шин не слышно со спурте с набором оборотов выше 4000 об/мин.

В тестовом (читай — безжалостном) режиме автомобиль потренирует порядка 9 л/100 км в городе и около 7 л/100 км на трассе. Как по мне, результат не просто хороший — удивительный. **Разница в 46 тысяч** В нашем распоряжении был самый богатый MG 6 в максимальном оснащении стоимостью 188 900 грн. Если отказаться от автомагнитола и некоторых опций вроде датчиков дождя и света, климат-контроля, кожи в салоне и так далее — можно

купить MG 6 за 159 900 грн. Ну а если удовлетвориться менее мощным 133-сильным мотором того же объема 1,8 л и механической КПП, то обладателем этого фастбека можно стать уже за 143 000 грн. И при этом в вашем распоряжении все равно будет ABS с EBD, система помощи при торможении, две подушки безопасности, климат-контроль, полный электропакет, противотуманки, музыка с USB и восьмью динамиками. Очень недурственно.

**Конкуренты MG 6**

**Skoda Octavia A5** (от 166 320 до 255 520 грн.)  
Octavia чуть меньше нашей героини, но это не мешает ей составлять самую серьезную конкуренцию MG 6. Кузов ее тоже не обычен — это так называемый лифтбек. Среди основных преимуществ — непререкаемая репутация на рынке, обилие разных моторов, включая дизельные, адекватная цена.



**Chevrolet Cruze** (от 151 000 до 185 400 грн.)  
На нашем рынке представлен в двух кузовах — седан и хэтчбек. Доступны два бензиновых двигателя, объемом 1,6 и 1,8 л и мощностью соответственно 124 и 141 л.с. Меньший доступен только с «механикой», старший — как с механической КПП, так и с автоматом.



**Hyundai Elantra New** (от 158 250 до 218 500 грн.)  
Elantra представлена только в кузове седан, но в число конкурентов попадает как по ценовой категории, так и благодаря яркой и неординарной внешности. Два бензиновых двигателя объемом 1,6 л (130 л.с.) и 1,8 л (150 л.с.), есть автомат и «механика», обе коробки 6-ступенчатые.



АВТО МИР Технические данные	MG 6	Skoda Octavia	Chevrolet Cruze	Hyundai Elantra
Тип кузова/кол-во дверей/мест	хэтчбек 5/5	лифтбек 5/5	хэтчбек 5/5	седан 4/5
Длина, мм	4653	4569	4510	4530
Ширина, мм	1827	1769	1797	1775
Высота, мм	1478	1462	1477	1445
База, мм	2705	2575	2685	2700
Тип привода	передний	передний	передний	передний
Объем багажника, л	429/1379	560/1435	413/883	485
Объем топливного бака, л	62	55	60	48,5
Снаряженная масса, кг	1540	1350	1319	н.д.
Трансмиссия	АКП, 5-ст.	АКП, 6-ст.	АКП, 6-ст.	АКП, 6-ст.
Тип двигателя	бенз., R4, турбо	бенз., R4, турбо	бенз., R4	бенз., R4
Рабочий объем, см³	1796	1798	1796	1797
Макс. мощность, л.с.	160	152	141	150
при частоте вращения, об/мин	5500	н.д.	6200	6500
Макс. крутящий момент, Нм	215	250	176	182
при частоте вращения, об/мин	2500–4500	150–4500	3800	4700
Макс. скорость, км/ч	205	220	195	202
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,8	8,0	10,9	10,2
Расход топлива, л/100 км	6,5/7,9/10,9	5,9/6,9/9,5	н.д./7,8/н.д.	6,3/9,4/9,4
Розничная цена, грн.	от 180 900	от 203 495	от 173 400	от 188 600

**АВТО МИР Выводы**

MG 6 задает новые каноны бренда на рынке. Это добротный автомобиль, динамичный и приятный в управлении — как, впрочем, и бывшие модели MG. Но теперь в ряду достоинств значатся также экономичность, богатое оснащение и доступная цена. Ну а репутацию придется зарабатывать уже в процессе.

АВТО МИР Оценки экспертов	MG 6
<b>В статике</b>	
Салон	●●●●●○
Багажник	●●●●●○
Качество	●●●●●○
<b>В динамике</b>	
Силовой агрегат	●●●●●○
Тормоза	●●●●●○
Рулевое управление	●●●●●○
Курсовая устойчивость	●●●●●○
Шумоизоляция	●●●●●○
Комфорт	●●●●●○
<b>Итоговая оценка</b>	●●●●●○