

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

Маркетологи 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 —

о славной истории, отметить преемственность. **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 приятное 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 выдвинутой 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 - столичная сеть АЗС "КЛО".
Тест проведено на пальном VENTUS

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



Несмотря на покату 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 делает 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 опций 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
В статике	
Салон	●●●●●○
Багажник	●●●●●○
Качество	●●●●●○
В динамике	
Силовой агрегат	●●●●●○
Тормоза	●●●●●○
Рулевое управление	●●●●●○
Курсовая устойчивость	●●●●●○
Шумоизоляция	●●●●●○
Комфорт	●●●●●○
Итоговая оценка	●●●●●○