



Славная английская марка MG – Morris Garages не канула в Лету. Одну из легенд британского автопрома поддержали состоятельные люди с Востока. И вот у нас в руках новенький автомобиль с теми самыми литерами на радиаторе и аббревиатурой SAIC на корме.

Пять лет назад права на торговую марку MG, техническую документацию и производственное оборудование группы MG Rover получила китайская корпорация SAIC (Shanghai Automotive Industries Corporation). Группа британских инженеров и конструкторов отправилась из Лонгбриджа в Поднебесную налаживать производство автомобилей на новом месте. Предприятие подготовили для выпуска 160 тыс. авто в год, а его седан D-класса назвали Роewe 550. На украинском рынке эту машину представили как MG 550.

### Порода

Богато укомплектованный и достаточно крупный седан (длина – 4624 мм) построен не на ровном месте. Ведь в его основе – платформа переднеприводного Rover 75, спроектированного в свое время при участии специалистов BMW Group. «Порода» MG 550 видна в уверенном, сбалансированном дизайне экстерьера, выверенной стилистике салона: здесь нет свойственных иным восточным маркам вычурности, стилистических несоответствий, незавершенностей.

Если внешне автомобиль кажется солидным и значимым, то просторный интерьер вселяет ощущение защищенности и уюта, особенно в задней части. На это работают высокие подоконные линии, темная отделка, большие и удобные сиденья (заднее – с подлокотником). Материалы отделки добротные, все детали хорошо подогнаны. Понравились выключатели на торпедо и в салоне вообще: срабатывают четко, без люфтов и скрипов.

### Эрго и эго

Эргономика водительского места продумана, отличный доступ к основным органам управления. Интересны тахометр по центру приборной панели и цифровой спидометр с крупными цифрами, который хорошо читается и не «мельтешит» частой сменой значений. Удачное

расположение многофункционального экрана под козырьком торпедо. На этом фоне кажутся мелкими такие недостатки, как труднодоступная кнопка разблокировки рычага «ручника» и низко расположенные регуляторы громкости на руле.

Концепция данной модели не драйверская, а скорее семейная. Но посадка за рулем хороша, у кресла много регулировок, причем на нашей тестовой машине (одна из самых дорогих версий) все они, не считая поясничной поддержки, с электроприводом. Выраженная боковая поддержка, поджимая тело с боков, напоминает о том, что MG – марка со спортивными корнями, а под капотом – 160-сильный турбированный мотор.

К минусам следует отнести ограниченный обзор. Спереди боковые секторы перекрываются массивными стойками крыши (ничего не поделаешь – дань безопасности), сзади мешают высокий багажник и задние стойки. К счастью, большие зеркала и камера заднего вида с четкой картинкой на центральном дисплее облегчают маневрирование.

Багажное отделение большое (452 л), с качественной отделкой, широким ровным полом и небольшой погрузочной высотой. Спинка заднего дивана складывается по частям, увеличивая объем отсека почти вдвое (до 816 л). Под полом мы нашли полноразмерную запаску на легкосплавном диске, такая полочка заднего дивана складывается по частям, увеличивая объем отсека почти вдвое (до 816 л). Под полом мы нашли полноразмерную запаску на легкосплавном диске, такая полочка заднего дивана складывается по частям, увеличивая объем отсека почти вдвое (до 816 л).

### Вперед, Британия!

Под капотом нашего экземпляра – рядная «четверка», бензиновый 1,8-литровый агрегат с турбонаддувом (160 л. с., 215 Нм). В Украине доступен также атмосферный вариант данного двигателя (133 л. с., 170 Нм). Эти английские моторы, помнится, в более слабых исполнениях неплохо показали себя под капотами Rover 75. Доводить их помогли баварские специалисты.

Спортивная наследственность MG заметна в поведении машины. Хотя, если верить цифрам, 550-й не столь резв, как его конкуренты с турбомоторами (10,8 с до сотни ➔ с. XX

# Наследие Альбиона



Оригинальной конфигурации приборы и дисплей накрыты козырьком. Торпедо мягкое.



Центральное место на панели приборов занимает тахометр. Спидометр цифровой.

Бокс в тесном подлокотнике можно охладить воздухом от кондиционера.



В отдельном бардачке около гнезд USB и AUX можно поместить и сами внешние носители – плеер, смартфон и прочее.



На заднем сиденье просторнее, чем спереди. В подлокотнике – пара подстаканников.

Комбинированная кожаная обивка и люк с электроприводом доступны на всех версиях, кроме базовой.



для 160-сильного турбомотора – не эталон динамики), субъективные ощущения положительные. Седан резво устремляется вперед, в режиме кик-даун укладывая стрелку тахометра на отметку 6000 об/мин. Разгон ровный, турбояма не ощущается, излишнего шума со стороны моторного отсека нет.

Пятиступенчатый японский «автомат» допускает секундную паузу лишь в первый миг после нажатия акселератора, а затем перебирает передачи без задержек. В ручном режиме переключений коробки можно крутить мотор до отсечки на 7000 об/мин – тогда и пригодятся подрулевые лепестки или сектор S напольного селектора АКП.

### Баланс послушности

Настройки ходовой части MG 550 не удастся охарактеризовать однозначно. С одной стороны, машина великодушно прощает вам неласковые удары колесами о грубые края асфальтовых ям, неслышно отрабатывая их, уверенно и нешумно преодолевает крупные буераки на полузаброшенных дорогах районного значения. С другой – мелкие ямки и бугорки отдаются в салоне некомфортными толчками. Но самое неприятное – попасть с ходу на череду неровностей: тогда кузов массивного автомобиля и его содержимое начинает ощутимо трясти в вертикальной плоскости с большой

амплитудой. Однако рулится этот не маленький автомобиль хорошо. Еще бы, ведь на страже управляемости – задняя многорычажная подвеска, которую помогали проектировать те же баварцы с оглядкой на свои BMW 3 Series E46 и BMW 5 Series E34. Спереди у MG – традиционная свечная подвеска McPherson, вполне энергоемкая.

Руль у MG без чрезмерной остроты. Он комфортно легкий на парковках, но достаточно «наполнен» реактивным усилием и упругостью, необходимыми для эффективного и безопасного руления как на малой, так и на большой скорости.

Эффективные тормоза у этого авто вовсе не спортивные, а рассчитанные на широкий круг пользователей – хоть и с небольшим ходом педали, но нерезкие, с легко дозируемым усилием. При этом тормозные диски всех колес сделаны вентилируемыми, что говорит об их стойкости к нагреву при длительных интенсивных замедлениях.

### Новое будущее

Представители украинской компании-импортера утверждают: MG – это особая марка, европейская конструкция и отдельный завод с соответствующими стандартами. И только место сборки «роднит» его с китайскими машинами. Впрочем, для брендовой электроники сейчас это уже норма. Поэтому вполне объяснима цена, немалая для нового бренда

Багажник немал, но погрузочный проем не позволит ставить габаритные вещи. Только в самой дешевой комплектации нельзя сложить задний ряд сидений.



и приближающаяся к уровню раскрученных корейских и европейских «одноклассников». С другой стороны, по итогам двухнедельного теста MG 550 мы не отметили ничего, что говорило бы о несоответствии данного авто своему уровню. Это касается и качества материалов, и удобства пользования, и впечатления от езды, и собственного ощущения за рулем крупного и яркого (речь не о цвете) автомобиля в глазах окружающих.

Игорь Широкут  
Фото Андрея Яцуляка

у любой версии машины мотор запускается нажатием на ключ, вставляемый в специальный слот.

MG 550 1,8 G DEL AT	
<b>Общие данные</b>	
Тип кузова	седан
Дверей/мест	4/5
Габариты, Д/Ш/В, мм	4624/1827/1480
База, мм	2705
Колеса передн./задн., мм	1557/1555
Клиренс, мм	143
Масса снаряже/полная, кг	1522/1897
Объем багажника, л	452/816
Объем бака, л	62
<b>Двигатель</b>	
Тип	бенз.
Расп. и к-во цилиндров/кв. см	R4/4
Объем, см	1796
Мощность, кВт(л.с.)/об/мин	118(160)/5500
Макс. кр. мом., Нм/об/мин	215 (2500-4500)
<b>Трансмиссия</b>	
Тип привода	передн.
КП	5-ст. авт.
<b>Ходовая часть</b>	
Тормоза передние/задние	диск. вент./ диск. вент.
Подвеска передняя/задняя	независ./независ.
Усилитель	гидро
Шины	215/50 R17
<b>Эксплуатационные показатели</b>	
Максимальная скорость, км/ч	205
Разгон 0-100 км/ч, с	10,8
Расх. трасса-город, л/100 км	6,2-10,7
Гарантия, лет/км	3/100000
Периодичность ТО, км	10000
Стоимость ТО, грн.	
Мин. стоим., грн.*	139 000
Стоим. тест. авто, грн.*	182 900

### Резюме

#### Кузов и комфорт

- Солидная внешность, хорошо оснащенный салон, удачные в целом эргономика и стилистика. Машина просторная, большой багажник. Салон отличается хорошим качеством сборки, материалы отделки интерьера добротные.
- Несколько досадных мелких промахов в эргономике. Подвеска тряская на асфальтовых волнах и повторяющихся неровностях.

#### Силовой агрегат и динамика

- Турбированный 1,8-литровый агрегат обеспечивает неплохую динамику, без турбоямы и излишних шумов в салоне. Толковый режим кик-даун, наличие зимнего режима АКП. Машина сохраняет курсовую устойчивость на крупных неровностях дороги.
- Отсутствие в гамме моторов более литровой версии. Нет режима «Спорт» в автоматическом режиме АКП. Буква S обозначает положение, в котором осуществляется ручное управление.

#### Финансы и оснащение

- Уже в базе автомобиль, кроме ABS, оснащается бортомпьютером с дисплеем, управлением «музыкой» с руля, 8 динамиками, кожаным пакетом, парктроником и прочим.
- Достаточно дорогая цена как для нового бренда, даже несмотря на историю. Максимальные по оснащению версии конкурируют с более раскрученными брендами.