

# Право на возрождение



## MG 6

- Лифтбек D-класса
- Разработан и производится в г. Лонгбридж (Англия), также собирается в г. Линганг (Китай)
- Двигатель 1.8 (133 л. с.) и 1.8 Т (160 л. с.)
- Стоимость в Украине – от 143 000 грн.

## MG 550

- Седан построен на той же платформе и использует те же силовые агрегаты, только предлагает меньше вариантов.
- Стоимость в Украине – от 139 000 грн.



Флагманская модель MG 6 должна продемонстрировать, что корпорация SAIC (Shanghai Automotive Industries Corporation) умело использовала техническую документацию и производственное оборудование группы MG Rover, доставшиеся ей вместе с правами на торговую марку MG.

Когда в 1923 году главный представитель фирмы Morris Companу Сесил Кимбер основал «Автомобильные мастерские Морриса» – Morris Garages, он преследовал цель создания спортивных и тюнингованных машин и вряд ли мог предположить, что его «визиткой» станут комфортабельные седаны и хэтчбеки. Но время и финансы расставили все по своим местам, и сегодня мы оцениваем продукцию MG не по времени круга на трекке, а по качеству сборки и уровню оснащения и комфорта.

## Узнаваемость бренда

Автомобиль достаточно самобытен и вызывает интерес в первую очередь тем, что не копирует напрямую машины иных марок. Наоборот, даже беглого взгляда достаточно, чтобы понять: стилистика MG 6 – в духе английских авто. Мало того, мне кажется, что именно эта модель максимально соответствует своему легендарному имени.

В конфигурации фар головного света и решетки радиатора угадываются модели MG, правда, не столько практичные, сколько эмоциональные – 2-местные родстеры MG F Trophy SE (1995 г.) и MG TF160 (2002 г.). Лифтбек MG 6 вызывает ассоциации с Rover 800-й серии. Он в свое время был флагманом модельного ряда. Сегодня MG 6 занимает то же положение.

Хотя у компании есть еще седан MG 550, который построен на одной платформе с «шестеркой» и полностью идентичен внутри, за исключением щитка приборов и объема багажника. На нашем рынке авто рознятся буквально парой-тройкой опций, хотя

MG 6 немного дороже. Однако он предлагает шесть вариантов оснащения против четырех у седана.

Во всех машинах стоит бортовой компьютер, а маршрутную информацию легко полистать ролик переключателем на левой спице руля. Только надо это делать аккуратно, иначе легко проскочить нужное положение. Предоставленная на тест машина – в самом дорогом исполнении G.Deluxe. Именно поэтому она оборудована полным набором из 6-ти подушек безопасности, электрическими регулировками передних кресел, 3-точечным ремнем безопасности и подголовником для среднего пассажира второго ряда, кроме того, в наличии камера заднего вида и более продвинутая аудиосистема.

Любители засорять различной мелочевкой всевозможные открытые ниши и полочки будут не в восторге. В салоне MG 6 их нет. Порой, конечно, возникает необходимость положить портмоне, очки или телефон так, чтобы были под рукой, но тут все приходится прятать в узких дверных карманах, небольшом боксе в подлокотнике или в перчаточном ящике. Последний – самый крупный среди отсеков. Правда, бумаги формата А4 придется сворачивать, но «полторушка» воды в нем помещается.

Хотя руль регулируется в двух направлениях, а сиденье можно приподнять и опустить, при его самом нижнем положении водитель среднего роста ощущает близость потолка. Если же сидишь близко к рулю, то широкая левая стойка кузова перекрывает значительный сектор в повороте, что неудивительно для авто со стремительным купеобразным силуэтом, а правая закрывает верхний угол зеркала. Но это не доставляет неудобств, так как сами зеркала крупные и «обзорные». К тому же самая дорогая версия MG 6 ➔ с. XX

MG 6 1.8 Turbo (160 л. с.), АКП

180 900 грн.

### Альтернатива



Hyundai Elantra 1.8 (150 л. с.), АКП от 188 600 грн.



Renault Fluence 2.0 (143 л. с.), CVT от 190 400 грн.



Chevrolet Cruze 5 dr 1.8 (141 л. с.), АКП от 165 930 грн.

MG 6 – лифтбек, но в данном классе на нашем рынке в основном представлены седаны, хотя некоторые из них по стилистике близки к хэтчбекам.



В салоне нет аляповатых вставок и бестолковых дизайнерских решений. Все панели подогнаны точно, торпеда выполнено из качественных материалов, а его верхняя часть – из мягкого пластика. Кожаная оплетка руля отсутствует только в базовой версии.



Если в седане MG 550 щиток приборов полностью электронный, то в MG 6 тахометр и спидометр – стрелочные. Приборы мелковаты, но сложностей со считыванием информации нет.



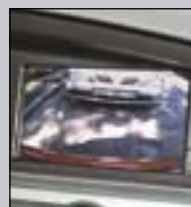
Для турбированной версии MG 6 предназначена 5-ступенчатая АКП японской компании Aisin. В коробке предусмотрены зимний, спортивный и ручной режимы переключения.



**Датчик света** и дождя входит в оснащение всех машин с турбированными моторами и «автоматами».



Небольшой выдвижной лоток может пригодиться для хранения карточек, парковочных талонов и мелочевки.



Хорошо видно все, что происходит непосредственно за задним бампером, но вот оценить перспективу нельзя. Сама картинка четкая и яркая.



В подлокотнике **можно охладить напитки**. Подстаканник высоко высккивает из трансмиссионного тоннеля.



Сиденья со слабой боковой поддержкой не располагают к активному маневрированию. Электрические регулировки передних сидений появляются в самой дорогой комплектации MG 6. При закрытой двери пользоваться ими неудобно, так как мало места для руки и мешает **пластиковый «бордюрик»**.



База MG 550 и MG 6 одинаковая, а крыша лифтбека всего-то на пару миллиметров ниже. Так что на втором ряду «шестерки» достаточно просторно.

оснащена камерой заднего вида с картинкой прекрасного качества. Правда, когда надо проехать задним ходом существенный отрезок или выехать из ряда машин на парковке, то камеры с широким углом захвата облегчают этот процесс. В MG 6 камера помогает точно подъехать к препятствию при маневрах в стесненных условиях.

### С турбиной?

В отличие от седана MG 550 лифтбек MG 6 с турбированным мотором в 160 л. с. можно заказать и с механической коробкой, но наша версия G.Deluxe оснащена 5-ступенчатым «автоматом». Максимальная скорость машин с разными типами трансмиссий не меняется, но с АКП на набор первой «сотни» требуется на 1,4 секунды больше – 10,8 с. С другой стороны, это плата за удобство езды с «автоматом», особенно в городе.

Усилия при перемещении селектора великоваты, но процесс смены передач в автоматическом режиме происходит плавно. К тому же коробка позволяет делать это самостоятельно – как рычагом, так и подрулевыми переключателями. Правда, в этот момент АКП переключается жестче, а за рулем не следует зевать: ведь коробка перестает реагировать на кик-даун и переключаться вверх.

Спортивный режим АКП не очень меняет характер машины – он остается спокойным. В реакции мотора нет явно выраженного тур- ➔ с. XX

**Резюме**

**Кузов и комфорт**

Автомобиль имеет собственный стиль, который связывает современный MG 6 с его английскими предками. На высоте материалы и качество изготовления, а также эргономика места водителя. Подвеска с комфортом работает на неровностях наших дорог и хороша при маневрировании. Руль в любых режимах остается довольно легким, но машина точно и мягко следует за его поворотом.

Передние сиденья больше подойдут невысоким водителям, а рослые ощутят близость потолка. Их затылок будет находиться на уровне верхней кромки подголовника, поднять который нельзя.

**Силовой агрегат и динамика**

Автоматическая трансмиссия позволяет переключаться вручную. Даже при интенсивном разгоне двигатель остается достаточно тихим. Мотор позволяет укладываться в указанные рамки расхода топлива.



Подвеска машины очень комфортная. На мягкой ходовой кренов не избежать. Но управляется MG 6 легко, а маневрирует элегантно и точно.

Для перемещения селектора АКП требуется прилагать слишком большие усилия, и потому не всегда удается сразу включить задний ход – рычаг проскакивает в «нейтраль».

**Финансы и оснащение**

Автомобиль хорошо оснащен. Все MG 6 заводятся нажатием на ключ. Хэтчбек оснащен современной мультимедийной системой – во всех комплектациях есть разъемы для подключения внешних источников, а в максимальной можно просматривать видео с DVD. Уже в базовом оснащении есть ABS с Brake Assistance и EBD. В максимальном уровне оснащения – шесть подушек безопасности и камера заднего вида.

Система стабилизации и регулирования тягового усилия DSC с TCS, EBA и система контроля давления воздуха в шинах предлагаются для трех турбированных модификаций. Боковые подушки безопасности и шторы есть лишь в самом дорогом оснащении.

| MG 6                                  |                           | Трансмиссия                                    |                         |
|---------------------------------------|---------------------------|--|-------------------------|
| <b>Общие данные</b>                   |                           | <b>Трансмиссия</b>                             |                         |
| Тип кузова                            | лифтбек                   | Тип привода                                    | передний                |
| Дверей/мест                           | 5/5                       | КП   | 5-ст. авт.              |
| <b>Ходовая часть</b>                  |                           | <b>Ходовая часть</b>                           |                         |
| Габариты Д/Ш/В, мм                    | 4653/1827/1478            | Тормоза передние/задние                        | диск. вент./диск. вент. |
| База, мм                              | 2705                      | Подвеска передняя/задняя                       | независ./независ.       |
| Колея передн./задн., мм               | 1561/1564                 | Усилитель                                      | гидро                   |
| Клиренс, мм                           | 143                       | Шины   | 215/50 R17              |
| Масса снаряженная/полная, кг          | 1540/1915                 | <b>Эксплуатационные показатели</b>             |                         |
| Объем багажника, л                    | 429/1379                  | Максимальная скорость, км/ч                    | 205                     |
| Объем бака, л                         | 62                        | Разгон 0–100 км/ч, с                           | 10,8                    |
| <b>Двигатель</b>                      |                           | Расх. трасса–город, л/100 км                   | 6,5–10,9                |
| Тип                                   | бенз. с распр. впр. турбо | Гарантия, лет/км                               | 3/100000                |
| Расп. и к-во цилиндров/кп. на цилиндр | R4/4                      | Периодичность ТО, лет/км                       | 0,5/10000               |
| Объем, см, куб.                       | 1796                      | Стоимость ТО, грн.                             | 1200                    |
| Мощность, кВт (л. с.)/об/мин          | 118(160)/5500             | <b>Минимальная стоимость, грн.</b>             |                         |
| Макс. кр. мом., Нм/об/мин             | 215/2500–4500             | <b>Стоимость тестируемого автомобиля, грн.</b> |                         |
|                                       |                           | 180 900  |                         |
|                                       |                           | 188 900  |                         |



Лифтбек предлагает более легкую погрузку вещей, чем седан, так как крышка багажника поднимается вместе со стеклом. И хотя в походном состоянии объем отсека на 23 л меньше, чем у MG 550, но при сложенном заднем ряде он на 563 л больше.



Мотор оборудован турбиной, но, по ощущениям, «едет» как безнаддувный агрегат. Наиболее эффективным он становится на высоких оборотах.

MG 6 дает вторую жизнь платформе и агрегатам Rover 75, ставшего последней моделью в истории британской марки.

боподхвата. Скорее, тяга нарастает ровно, что больше свойственно безнаддувным моторам.

Однако такое поведение соответствует настройкам рулевого управления и ходовой части. На MG 6 на удивление приятно объезжать люки и перестраиваться. В поведении машины нет намека на спортивную отзывчивость, но все маневры хэтчбек выполняет аккуратно и точно. Я бы даже сказал, с определенной грациозностью. Сразу заметно, что свои истоки MG 6 берет от машины, которая умела правильно ездить. Ведь хэтчбек построен на базе Rover 75, в проектировании которого принимали участие специалисты BMW. Так что ничего удивительного.

**Без спешки и горячности**

Сегодня машины MG рассчитаны на совершенно иного покупателя, чем прежде. Главное – понимать, что немалая стоимость авто обусловлена уровнем изготовления и оснащения, используемыми материалами, удобством и поведением на дороге. Комфортная подвеска MG 6 тихо скрадывает большую часть изъянов наших дорог, а мотор, несмотря на то, что он Turbo, все же имеет ровный характер. Вместе со спокойными реакциями при торможении и маневрировании это больше располагает к аккуратной, равномерной езде и хорошо отражает тот факт, что в истории марки MG наступил другой период.



Дмитрий Чабан  
Фото Сергея Кузьмича