

ГРАЖДАНИН МИРА

Бренд MG, некогда британский, а ныне космополит, все уверенней укрепляется на нашем рынке. Этой осенью его линейку пополнил компактный седан модели 350, незамедлительно попавший в руки **Олега Ермоленко и Сергея Торгалова** (фото).

Настали такие времена, что даже не особо искушенные в автомире люди способны безошибочно узнать, к какой конструкторской школе относится автомобиль, не глядя на его эмблему. Но когда за создание машины принимается дружная интернациональная команда с разных континентов, получается куда более интересный результат – без уже навязших в зубах расовых признаков-стереотипов. И при этом, как вышло с MG 350, – со своим узнаваемым лицом.

Обходя машину вокруг и самым придирчивым образом изучая зазоры,

покраску, подгонку деталей, всерьез усомнишься, – да неужто правда, что она собрана в Поднебесной?

Интерьер – добротный, аккуратный и достаточно уютный. Мягкого пластика немного, – лишь на верхней части передней панели, но все детали имеют приятную фактуру и ладно пригнаны. Скучновата сплошь черная гамма, ее слегка оживляют светлые вставки и хромированные окантовки дефлекторов.

Перед нами честный С-класс, не стремящийся строить из себя большего, – но в салоне достаточно пространства: если ехать вчетвером,

то ни у кого не возникнет поводов жаловаться на тесноту. Третий на заднем сиденье – явно лишний, на что намекают и возвышение посередине подушки, и отсутствие среднего подголовника. Приятно, что люк в крыше (кстати, прозрачный, – через такой особенно здорово ночью любоваться звездами!) получился очень компактным и не «съел» полезное пространство над головами сидящих спереди.

ВСЕ ПОД КОНТРОЛЕМ

Из всех придирок по части эргономики удобного и продуманного





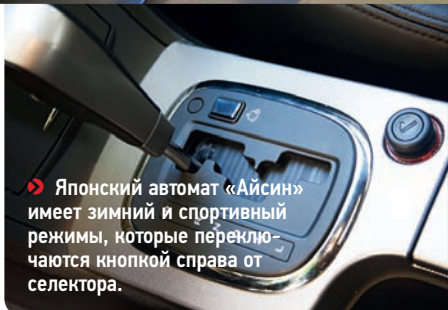
✓ Медиасистема с отличным сенсорным дисплеем гораздо послужит еще и гарнитурой громкой связи.



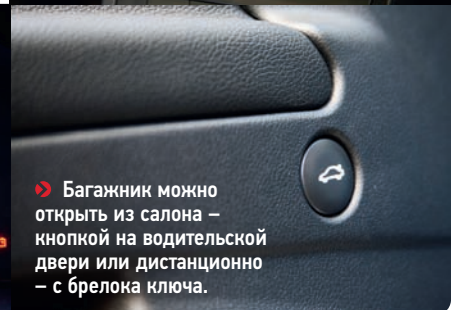
✓ В блоке климат-контроля слегка озадачили две клавиши для заслонки рециркуляции и мелковатое табло.



✓ Оформление приборов бесхитроно. Цифровой спидометр очень удобен, а вот топливомер bestолковый.



➤ Японский автомат «Айсин» имеет зимний и спортивный режимы, которые переключаются кнопкой справа от селектора.



➤ Багажник можно открыть из салона – кнопкой на водительской двери или дистанционно – с брелока ключа.

водительского места – разве что нехватка регулировки руля по вылету и совсем неинформативный указатель уровня топлива.

Кресло – приятно мягкое и обито симпатичным материалом, близким по фактуре к хорошей натуральной коже (вот вам минус еще один стереотип восточных авто). Присутствует намек на профилированные боковые поддержки, однако они ненавязчивы.

Между сиденьями – небольшой бокс: в него войдет, например, видеорегистратор вместе с креплением. Посетуйте, что подлокотник, его крышка, жестковат и не регулируется. Еще немного мелочевочных отделений найдется на тоннеле и внизу консоли, в дверных картах есть достаточно емкие карманы, а вот бардачок тесноват: даже стандартную папку для бумаг приходится скручивать рулончиком, чтобы в него пристроить. Зато туда без проблем помещается литровая бутылка воды, которая в летний зной еще и будет охлаждена.

На самом видном месте консоли – цветной сенсорный дисплей медиасистемы, на который также выводится сигнал от камеры заднего обзора. Развлекательный центр проигрывает музыку всех форматов и с разных источников (от CD до флешки и внешнего плеера), а на стоянке с заглушенным двигателем даже горазд показать кино – правда, лишь в формате DivX. Картинка качественная, а интерфейс красивее и логичнее, чем, например, у нового «Аутлендера». Вот только озадачил радиоприемник: с какими бубнами мы вокруг него ни плясали, но он упорно настраивался только на нечетные диапазоны FM-станций.

Рядом с кнопкой «аварийки» – клавиша системы слежения за давлением в шинах: еще одна изюминка высшей комплектации. Система предельно проста и не замеряет давление, а только контролирует его потерю: вам сначала нужно поддуть



✓ В хромированной планке над номерным знаком пристроена камера заднего обзора.



▲ Нетривиальное решение: фонари заднего хода расположены в самом низу бампера. В темноте от этого действительно есть прок.

колеса до номинала и нажатием кнопки сохранить значение в памяти системы.

РАВНОВЕСИЕ ДУШИ

Что под капотом? Полуторалитровый бензиновый мотор собственной разработки компании SAIC, владельца бренда. Атмосферный агрегат с системой изменения фаз газораспределения выдает весьма приличные 106 л.с. и 135 Н•м. Четырехступенчатый автомат – японский, от фирмы «Айсин»: с большой долей вероятности, такая же коробка, но с другими настройками стоит, например, на нынешней «Тойоте-Королла». У автомата есть зимний и спортивный режимы, а также принудительное ограничение переключений только первой и первой со второй передачами, – это позволяет компенсировать отсутствие ручного выбора передач.

Впрочем, перекидывать ступени вручную и не требуется: автомат слаженно и споро работает с живым мотором. Динамика и скорость переключений по меркам класса не вызывают нареканий ни в городе, ни на шоссе. Двигатель стабильно и уверенно тянет с самых низов, так что нет необходимости крутить его выше

ДААННЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

MG 350

| | |
|---|----------------|
| Размеры: | |
| длина×ширина×высота, мм | 4521×1788×1492 |
| радиус поворота, м | 5,5 |
| Объем багажника, л | 458 |
| Снаряженная/полная масса, кг | 1280/1655 |
| Разгон 0–100 км/ч, с | 12,5 |
| Максимальная скорость, км/ч | 170 |
| Топливо/запас топлива, л | A92/55 |
| Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км | 8,2/5,8/7,1 |

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1498 куб. см, 78 кВт/106 л.с. при 6000 об/мин, 135 Н•м при 4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимые, спереди типа «Мак-Ферсон», сзади упругая балка; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – спереди дисковые вентилируемые, сзади дисковые; шины 205/55R16.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Deluxe.

ЦЕНА: 147 900 грн.

● Симпатичная внешность без выраженных «расовых черт», хорошее оснащение, просторный салон, отличный автомат, экономичность.

● Недостаточная шумоизоляция, отсутствие регулировки руля по вылету, скромные вещевые отделения, открытие багажника только из салона.

3–3,5 тысяч об/мин. Коробка покояется мягкостью работы, в том числе при трогании, остановке и кик-дауне. На уровне и экономичность: даже на необкатанном автомобиле мы без усилий укладывались на столичных улицах в 8,5 л обычного «92-го» бензина на 100 км.

Управляемость – сбалансированная и надежная, но без огонька и драйва. Автомобиль с готовностью следует за вашими намерениями, однако мягкий спокойный руль пустоват. Ходовая – тоже в равновесии качеств: немного жестковата, но не утомляет ни зубодробильностью, ни мягкотелостью, вдобавок радуя очень скромными кренами в поворотах. Пожалуй, плавность хода воспринималась бы лучшей, будь посовременней шумоизоляция, – а вот последняя, как у многих авто родом с Востока (включая «японцев»), неидеальна. Громче жelaемого слышны и звуки работы подвески, и пение мотора с трансмиссией. Добрых слов заслуживают тормоза – хваткие и внятные.

ЧТО В ЦЕННИКЕ ТЕБЕ МОЕМ

«Трехсотпятидесятый» у нас предложен в приличном выборе комплектаций и цен. Открывает парад версия

«Стандарт» с пятиступенчатой «механикой», которая обойдется в 119 000 грн. Почти столько же просят, например, за прожорливого ветерана «Шевроле-Лачетти». Такая же комплектация с автоматом выйдет на 10 тысяч дороже. Вариант «Комфорт» с прелестями в виде люка в крыше, парктроника, разрезной спинки заднего сиденья, кожаных обивок обойдется соответственно в 127 900 и 139 900 грн, причем у машины с автоматом будет уже не кондиционер, а климат-контроль. За самую богатую версию «Делюкс», которая и побывала у нас, просят 147 900 грн – для сравнения, более тесный питерский «Хендай-Акцент» в похожем оснащении потянет на 163 500 грн.

Новичок-космополит амбициозно входит в самый популярный сегмент рынка. Среди его достоинств – современная конструкция, ладная сборка, экономичность и комфорт, а вот откровенно слабых мест нам так и не удалось отыскать. Пожалуй, это закономерный итог весьма продуктивной дружбы народов.

ЗР

Автомобиль на тест предоставлен Группой компаний «АИС».

ПЛОДЫ ДРУЖБЫ НАРОДОВ: У ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНОЙ КОМАНДЫ ИНЖЕНЕРОВ ПОЛУЧИЛСЯ АВТОМОБИЛЬ БЕЗ РАСОВЫХ ПРИЗНАКОВ-СТЕРЕОТИПОВ – СОВРЕМЕННЫЙ, ЛАДНО СОБРАННЫЙ И КОМФОРТНЫЙ.



Спинка заднего дивана раскладывается по частям, но с полом багажника получается ступенька. Немного скрадывают объем большие петли, как у «Логана».

На правах рекламы



Живи майбутнім вже сьогодні!

Від 109 900¹ грн.






WWW.GEELY.UA

РОЗШИРЮЄМО ДИЛЕРСЬКУ МЕРЕЖУ

0 800 500 205

БЕЗКОШТОВНО В МЕЖАХ УКРАЇНИ ЗІ СТАЦІОНАРНИХ ТЕЛЕФОНІВ

ASSISTANCE



GEELY

КРЕДИТИ від 0,001%



GEELY

ТРЕЙД-ІН



GEELY

ГАРАНТІЯ*

5 ДО РОКІВ

GEELY



www.youtube.com/GeelyUkraine

www.facebook.com/GeelyUkraine

1. Ціна вказана станом на 16.10.2012. 2. Діє ряд кредитних програм. 3. Програма Трейд-ін діє виключно в м. Києві. 4. Або 150 000 км пробігу. Асістанс. Джилі Емгранд Ісі7. Мейд ін Чайна.