



ЛАДНО СКРОЕН

С дизайном у MG 6 – полный порядок. Но насколько крепко и правильно автомобиль сшит? Свежеиспеченного продолжателя британских традиций «дергал за нитки» **Николай Захаренков**.
Фото: **Сергей Торгалов**.



Вопрос не праздный, ведь у MG 6, по сути, две родины: идейная и производственная. Разработан он в Великобритании силами специалистов одной из известнейших автомобильных компаний Туманного Альбиона – Morris Garages. А выпускается в Китае, на мощностях корпорации SAIC – крупнейшего автопроизводителя Поднебесной.

ГРАЖДАНИН МИРА

Если копнуть чуть глубже, то выходит, что у MG 6 даже не двойное гражданство. Этот автомобиль – истинный космополит. Автоматическая коробка

передач – от японской Aisin, «мозги» двигателя – от немецкой Siemens. А турбину для мотора MG 6 (у нас на тесте надувная 160-сильная версия) выпускает американская Garrett.

Сам же двигатель является последователем хорошо известной серии «К», история которой – это история торжества упорства над обстоятельствами. Фирма «Пауэртрейн», сестринская компания «MG Ровер», начала разработку прогрессивного мотора с алюминиевым блоком цилиндров еще в конце прошлого столетия. Но процесс затянулся, потребовал неожиданно много терпения и труда:

у «двигателя будущего» оказалось не все ладно с надежностью прокладки головки блока цилиндров. Возникшие сложности вполне укладывались в понятие «горе от ума», ведь обуславливались они именно использованием крылатого металла. Отказ от него мигом решил бы все проблемы, но «MG Ровер» не отступала – алюминий давал мотору ряд важных преимуществ.

Решение искали долго и, поговаривают, у кульманов частенько видели специалистов «Лэнд Ровер», задумчиво чешущих в затылке. Однако нашли: прокладка и болты головки блока



❖ Панель прибо­ров легко чита­ется, но из цветов пре­валирует красный. Для бодрости духа?

❖ Колесики на руле не фиксируются в промежуточных положениях – чтобы с первого раза «попадать» в нужный пункт меню бортового компьютера, нужно при­норовиться.

❖ Приборная панель – не без таинств. Какова цена деления указателей температуры охлаждающей жидкости и запаса топлива? Хорошо, что расстояние до заправки можно спросить у бортового компьютера.

❖ Ручка стояночного тормоза органично вписалась в дизайн. В подлокотнике скрыт небольшой охлаждаемый бокс, прямо перед ним – раскладывающиеся под­стаканники.



новой конструкции, а также особая технология их затяжки избавили мотор от «детской болезни».

ОГНИ ЛОНДОНА

Главный дизайнер Morris Garages Энтони Уильямс-Кенни – истинный англичанин, и не только по имени-фамилии. Он одарил MG 6 стильным кузовом фастбек, выдержанным в традициях островной дизайнерской школы. Сильная плечевая линия, мускулистый рельеф капота и слегка покатая линия крыши а-ля купе складываются в характерный активно-спортивный образ. Внешняя агрессия,

впрочем, весьма умеренна и носит несколько игривый характер.

Особенно хорош MG 6 в оранжевом колоре – прохожие обращают на нашего апельсинового героя намного больше внимания, чем обычно удостоивается автомобиль по цене от \$18 тыс. И это не единственный плюс. При внешнем осмотре мне не удалось обнаружить огрехи в сборке кузова: все выполнено очень тщательно, зазоры ровные, двери закрываются с приятным звуком.

Британские традиции продолжают­ся и в салоне. Глубокие сиденья с удачным профилем и спортивным акцентом крепко обнимают, но не жмут в боках

– по крайней мере, человека средней комплекции. Пластик хорош и на приборной панели, и на дверных картах. В первом случае он мягкий, во втором – не гулкий. Что же касается панели приборов, то на ее создание дизайнеров, видимо, вдохновил сам Лондон. Не тот, который Джек, а тот, который горит, причем ночной. Именно с ним ассоциируется яркая приборная панель с обилием разноцветных индикаторов, красный фон центрального дисплея, а также просто-таки неоновая броскость сообщений бортового компьютера. Если все хорошо, то буквы на дисплее белые. Но попробуйте, скажем, не пристегнуть ремень безопасности



– экранчик вспыхнет ярчайшим красным. Не заметить тревогу машины невозможно – кажется, этот свет пробился бы и сквозь сомкнутые веки.

БОКСЫ СИЛЬВЕРСТОУНА

Машины, собранные в Китае и продающиеся в Украине, частенько разочаровывают слабым двигателем и откровенно невыразительными ездовыми качествами. Но с этой точки зрения MG 6 совершенно не напоминает о своей производственной родине. Подвеска – одна из самых сильных сторон этого автомобиля. Она весьма комфортна и энергоемка, хорошо переваривает особенности отечественных дорог. В то же время MG 6 уверенно стоит на скоростной дуге и не особо-то норовит выскочить наружу поворота. Турбированный 1,8-литровый двигатель с системой регулировки фаз газораспределения приятно удивил характером. Разгон мощный и уверенный, но ровный, без выраженных «ям» и подхватов. При нажатии на акселератор стрелка тахометра мигом взлетает к отметке 2500 об/мин, где начинается полка максимального крутящего момента, длящаяся до 4500 об/мин. Этого диапазона вполне достаточно и в мегаполисе, и в большинстве случаев на трассе. Расход топлива сравнительно невелик: в городе уложились в 10 л/100 км – это даже меньше, чем указывает производитель.

«БЕНЗИН ВАШ – ИДЕИ НАШИ»: MG 6 ДОКАЗАЛ, ЧТО ПРИМЕНИВ ФОРМУЛУ ИЛЬФА И ПЕТРОВА В АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИИ, МОЖНО ДОСТИЧЬ УСПЕХА.

ДААННЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

MG 6

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	4653x1827x1478
Колесная база, мм	2705
Снаряженная масса, кг	1540
Полная масса, кг	1915
Разгон 0–100 км/ч, с	10,8
Максимальная скорость, км/ч	205
Топливо/запас топлива, л	A95/62
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,9/6,5/7,9

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1796 куб. см, 118 кВт/160 л.с. при 5500 об/мин, 215 Н·м при 2500–4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – независимая многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые, шины 215/50 R17.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Grand Deluxe.

ЦЕНА: 188 900 грн.

Яркая внешность, комфортная подвеска, удобная посадка на переднем и заднем рядах сидений.

Специфический алгоритм работы климат-контроля и рулевых переключателей.

Пятиступенчатый автомат довольно комфортно листает передачи. Кроме стандартного Drive, у АКПП есть ручной и спортивный режимы. Второй хорош для тех, кто любит пройти «с огоньком» связку поворотов, третий – для тех, кто не желает при этом работать руками. И все же установить рекорд круга, скажем, на легендарном Сильверстоуне помешает слишком уж усердный гидроусилитель руля. Он так старается облегчить труд водителю, что явно перерабатывает: в повороте не просто почувствовать положение управляемых колес и, соответственно, оставаться очень быстрым. Впрочем, речь идет о совсем уж предельных режимах – на удобстве ежедневной эксплуатации усердие гидроусилителя сказывается скорее положительно, что особенно заметно при парковке.

ВЕТРЫ УЭЛЬСА

Не со всеми бортовыми системами MG 6 удалось моментально найти общий язык. Климат-контроль здесь, как и гидроусилитель руля, чересчур услужлив: в летнюю жару салонная температура, по субъективным ощущениям, была на пару градусов ниже



✓ MG 6 в кузове фастбек виглядає стильно і динамічно, як і полагается англійському автомобілю. Оранжевий колір машині дуже підходить.



✚ Кузов фастбек не тільки красив, але і практичний. Взгляньте на об'єм багажника: 429 л при розкладених задніх сидіннях моментально превращаються в 1379 л, якщо сидіння сложить.

✓ Під значком «MG» на кришці багажника розмістилась камера заднього виду – разом з парковочними датчиками вона ощутимо допомагає при парковці.



установленої. Система розбавляє теплий повітря холодним, як американський бармен – виски льодом: на кожен краплину потрібно мінімум по два кубики. Дальновидний крок, враховуючи тенденцію до глобального потепління. Але поки апельсини в Україні ще не зацвіли, мені потрібно було відхилитися від потоків холодного повітря. Спроба обмежити його подачу традиційним колесиком над кришкою проблемою не вирішила: воно лише відкриває-закриває жалюзі. Тому режим «Авто» рекомендую тільки для швидкого охолодження салону, а для комфортної їзди краще вибрати найнижчу швидкість обертання вентиляторів.

Є особливості і в роботі колесиків, розташованих на кермі: ліве керує бортовим комп'ютером, праве – круїз-контролем. Для того, щоб листати меню комп'ютера в русі, потрібні пальці хірурга: в проміжних положеннях переключач практично не фіксується, тому постійно «перепрыгиваешь» через кілька пунктів меню вперед, і потім потрібно повертатися назад. Гра, звичайно, захоплююча, але сильно відволікає від дороги.

Але керувати круїз-контролем за допомогою цього «нон-стоп» переключача зручніше, ніж щелкати по одному км/год рычажками на

німецьких машинах. Одно рух пальцем – і установка швидкості змінюється миттєво на 5-10 км/год.

ПОТРЕБИТЕЛЬСКАЯ КОРЗИНА

MG 6 пропонується в шість комплектацій, і у нас на тесті як раз шоста, найбільша: Grand Deluxe – такий ось англійський каламбур по



✚ На задньому ряду повністю комфортно розмістяться навіть дуже високі пасажирів: наш колега ростом 197 см не відчував себе стиснутим.

езотерическим мотивам. Комплектація повністю виправдовує своє ім'я, але не можна забувати і про решту п'ять – давайте розберемося в такій широкій пропозиції. Якщо важливі швидкість і динаміка, то перші три (Standard з механікою і АКПП, а також Comfort) не підійдуть: тут двигун без турбіни, потужність 133 л.с., а максимум – 188 км/год. Четверта комплектація по шляху вгору – Deluxe – оснащується вже надувним двигуном потужністю 160 л.с., що дозволяє розганятися до 205 км/год, але тут він агрегується з механікою. Різниця в ціні з п'ятою складає всього 21 тис. грн, однак якщо хочемо зекономити, доведеться пожертвувати не тільки автоматом, але і датчиками дощу і світла, двохзонним клімат-контролем з функцією іонізації повітря і шкіряним салоном. П'ята – Deluxe за 180 900 грн – вже пропонує АКПП і майже весь набір комфортів від найдорожчої комплектації Grand Deluxe. Але є мінус з точки зору безпеки: тільки в Grand Deluxe передбачені бічні подушки і шторки безпеки. Варто ли на них економити, вирішувати вам: Deluxe і Grand Deluxe відрізняються на 8 тис. грн.

Благодарим Группу компаний «АИС» за помощь при подготовке статьи.