

Английский СВИНГ

Партнер рубрики - столичная сеть АЗС "КЛО".
VENTUS КЛО

Основной удар, которым в гольфе (по одной из версий, родиной этой игры является Шотландия) пытаются послать мяч далеко и точно, называется свинг. Компания MG была основана по соседству – в Англии. И вот она наносит удар по гольф-классу на поле Украины.

С седаном С-класса MG 350 мы уже успели познакомиться (АЦ № 48'2012 г.), и ожидали, что хэтчбек MG 5 будет отличаться лишь иной формой задней части кузова. У этих авто одинаковые: колесная база – 2659 мм, 1,5-литровый бензиновый двигатель мощностью 106 л. с., коробки передач и некоторые элементы передних панелей. На этом, пожалуй, сходство и заканчивается. Но MG 5 оказался самобытным и по своему интересным.

Оригинальные черты

В сравнении с седаном хэтчбек имеет куда более грозный вид. Такое впечатление создают проникновенный «взгляд» фар, узкая полоска воздухозаборника и агрессивный бампер. А завершает спойлер на крышке багажника во всех комплектациях. Вид вполне гармоничный, а кузов и салон собраны аккуратно.

Передняя панель не копирует интерьер седана ни по дизайну, ни по материалам. Пластик на торпедо MG 5 и дверных картах жесткий, но сразу бросается в глаза его необычная фактура – на вид панели словно бархатистые. Впрочем, по поводу эстетики такого решения мнения в редакции разошлись. Видимо, такой отделки слишком много в салоне.

В самой дорогой версии Deluxe, которую мы и выбрали для тест-драйва, MG 5 стоит 156900 грн. За эти деньги он предлагает систему контроля за давлением в шинах, боковые шторки безопасности, более продвинутую аудиосистему, камеру заднего вида. Стоит тут и климат-контроль. Вот только в нашей машине он работал

с заметным запаздыванием. Понижил температуру, а печка продолжает гнать горячий воздух. Еще убираешь градусы. Наконец воздух пошел холодный. Начинаешь мерзнуть и переключаешь систему – а из дефлекторов продолжает дуть холодом. Вот так и приходилось в течение дня постоянно «играться» с переключателем.

Во всех комплектациях рулевая колонка регулируется по углу наклона, но менять ее вылет нельзя даже в самой дорогой версии. Зато удобный руль с приливами в местах хвата, имеет кожаную оплетку с перфорацией. Передние сиденья оснащены электроприводом и «обернуты» в комбинированную кожу. Опустив заднюю часть подушки, за рулем получилось сесть глубже и обеспечить лучшую поддержку ног. Во всех версиях, кроме базовой, у водительского кресла есть регулировка поясничного подпора. Но жесткий валик или не чувствуешь совсем, или он грубо врезается в спину. Если бы регулировка имела промежуточные положения, было бы удобнее.

Некоторыми функциями управляешь с монитора тач-скрин. Касание экрана или изменение громкости звука клавишами на руле сопровождается громким пиканьем. Информативности функция добавляет, хотя порой кажется лишней. А вот помощь камеры заднего вида лишней не бывает. ➔ с. XX



MG 5

В Украине:

- мотор бензиновый 1,5-литровый (106 л. с.)
- три варианта комплектации: Standard, Comfort и Deluxe



MG 350

Седан предлагается в тех же трех комплектациях стоимостью от 119 900 грн. Но «автомат» доступен и в базовой версии.



- коробка 5-ступенчатая механическая и 4-диапазонная автоматическая
- стоимость от 123 900 грн.

MG 5 1,5 л (106 л. с.), АКП

146 900 грн.

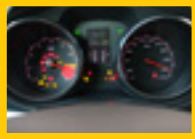
Альтернатива

Nissan Tiida 1,6 (110 л. с.), АКП от 158 290 грн.	Opel Astra Classic 1,6 л (115 л. с.), РКП от 153 900 грн.

Руль не разочаровывает пустотой и при быстром вращении из стороны в сторону его не «прикусывает».



Аналоговые приборы классические (в отличие от седана). Информация легкодоступна. Маршрутный компьютер в полном объеме выдает информацию по центру щитка.



Пластиковые вставки под карбон используются в умеренном количестве и не режут глаз. Центральную спицу руля украшает эмблема с названием модели, а обод – кожа с перфорированными вставками.

Кнопочка сбоку рычага отключает высшую передачу и коробка становится 3-ступенчатой. Также можно ограничить диапазон переключения одной или двумя ступенями.



Эргономика салона не вызывает нареканий. Все переключатели понятны, легкодоступны и имеют четкую рубиновую подсветку. Времени на привыкание не требуется.

Режимы работы АКП – обычный, спортивный и зимний – выбираются хромированной кнопкой. Но поведение машины меняется незначительно.



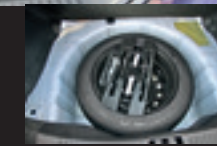
Салон выглядит добротным. Интерьер имеет собственный дизайн и материалы. Во всяком случае, на других авто марки мы не встречали пластик подобной фактуры.



При такой внешности от машины ожидаешь больше динамики и агрессии. Но, знакомый по седану агрегат демонстрирует умеренный пыл.



Задний диван во всех комплектациях складывается в пропорции 60:40. Багажник хэтчбека короче, чем у седана, и органайзера для небольших вещей в MG 5 нет.



MG 5	
Общие данные	
Тип кузова	хэтчбек
Дверей/мест	5/5
Габариты Д/Ш/В, мм	4363/1800/1492
База, мм	2650
Колеса передн./задн., мм	1543/1544
Клиренс, мм	148
Масса снаряженная/полная, кг	1295/1655
Объем багажника, л	327/705
Объем бака, л	55
Двигатель	
Тип	бенз. с распр. впр.
Расп. и к-во цилиндров/кл. на цилиндр	Р4/4
Объем, см, куб.	1498
Мощность, кВт (л. с.)/об/мин	78(106)/6000
Макс. кр. мом., Нм/об/мин	135/4500
Трансмиссия	
Тип привода	передний
КП	4-ст. авт.
Ходовая часть	
Тормоза передние/задние	диск. вент./диск.
Подвеска передняя/задняя	независ./полузавис.
Усилитель	гидро
Шины	205/55 R16
Эксплуатационные показатели	
Максимальная скорость, км/ч	170
Разгон 0-100 км/ч, с	12,5
Расх. трасса-город, л/100 км	5,8-8,2
Гарантия, лет/км	3/100000
Периодичность ТО, лет/км	15000
Стоимость ТО, грн.	1053
Мин. стоим., грн.	146 900
Стоим. тест. авто, грн.	156 900



Передние сиденья выглядят спортивно, хотя на самом деле они достаточно мягкие и комфортные. Сидеть удобно. В самой дорогой версии есть электрические регулировки.



Большие дверные проемы и высокое расположение дивана делают процесс посадки и высадки очень легким. Располагаться удобно, места над головой и в коленях достаточно.



Версия Deluxe позволяет просматривать видео с DVD- и VCD-носителей. На экран также выводится качественная картинка с камеры заднего вида.

Сверху торпедо есть открывающийся бокс (в седане нет), в который можно положить телефон или носитель музыки и подключить его через один из разъемов - USB или AUX.

Особенно когда заднее стекло узкое и высоко расположенное. Картинка на мониторе помогает рассмотреть препятствия, но камера направлена низко и обрезает перспективу. Так что увидеть дорогу при выезде задним ходом из шеренги припаркованных машин она не позволяет. В этом случае «опираешься» на крупные боковые зеркала с хорошим обзором.

Один для всех

Во всех комплектациях MG 5 предложен с 1,5-литровым 106-сильным бензиновым мотором. Базовой является 5-ступенчатая «механика» собственного производства, но в топовой комплектации устанавливается исключительно 4-скоростной японский «автомат» Aisin.

При аккуратной и размеренной езде на невысоких оборотах в салоне тихо. Да и вверх АКП переключается мягко. После добавления газа рык мотора практически сразу становится громче, а вот отклики отстают. И вниз коробка переключается с небольшим толчком и заминкой. А на высоких оборотах двигатель становится слишком громким.

«Автомат» имеет несколько алгоритмов работы. В зимнем режиме АКП машина трогается и разгоняется максимально плавно. При аккуратной езде в спортивном режиме коробка переключается не при 4000-4500 об/мин, как в обычном, а при 6000 об/мин. Но стоит поехать в штатном режиме «газ в пол», как и эта разница пропадает. Изменения поведения силового агрегата в большей мере заметны при отключении высшей передачи. Функция Overdrive

позволяет использовать весь диапазон оборотов на более низких ступенях. Что касается расхода топлива, то маршрутный компьютер в городе показывал 9,2–9,7 литров на 100 км.

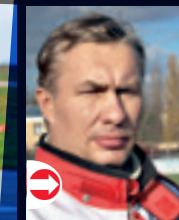
Удобно, что в городе при частых перестроениях достаточно качнуть левый подрулевой переключатель, и MG 5 мигнет три раза указателем поворота. Оборудованный гидравлическим усилителем руль тугий, но информативности и упругости ему все же не хватает.

Зимние шины внесли корректировки в поведение машины на сухом асфальте и добавили хэтчбеку валкости. Впрочем, подвеска настроена на комфортную езду. Это заметно по раскатке на неровной дороге и отсутствию тряски на разбитых участках. А вот жесткие неровности колеса проходят с громким ударом, на серии дефектов типа трамвайных путей и на крупных трещинах асфальта под-

веска ведет себя шумно и не демонстрирует целостности. Седан вел себя похоже, да и реакции силового агрегата схожие.

Почти в одиночестве

Когда-то эмблему MG несли спортивные родстеры, теперь она украшает городские практичные автомобили. Хэтчбек MG 5 выглядит агрессивнее и динамичнее, чем седан, но спортивности в нем не прибавилось. По качеству исполнения, наполнению и цене MG 5 конкурирует с корейскими и европейскими авто, но за счет автоматической трансмиссии и лучшей комплектации избавляется от некоторых соперников, доступных исключительно с «механикой». Они если и предлагаются с АКП, то с более мощными моторами. Но и стоят соответственно дороже.



Сергей Лукьянчук
Директор Центра высшего водительского мастерства «Энергия движения»

Очень приятный для глаза дизайн не разочаровывает и внутри: автомобиль хорошо оснащен. Переключатели в салоне хорошо выглядят и очень информативные. Но, уровень

ощущений в движении пока еще оставляет желать лучшего – на руле не хватает реактивного усилия и обратной связи. Усилие постоянное и не дает полностью прочувствовать положение управляемых колес. Вместе с тем машина неплохо рулится и хорошо держит дорогу. Хотя при резких маневрах на высоких скоростях машина слишком долго находится в кре-

не – заметны запаздывания при выравнивании кузова. Но автомобиль создавался не для такой езды. И хотя удовольствия от вождения недостаточно и хорошо слышны шумы от двигателя, коробки и колесных арок, для обычного водителя вполне достойная машина. У нее хорошая обзорность, на ней удобно ездить и парковаться задним ходом. В целом MG 5 демонстрирует неплохой уровень.

Резюме

Кузов и комфорт

- + Хэтчбек производит самое благоприятное впечатление своим внешним видом, качеством изготовления и оснащением. В салоне достаточно просторно.
- Массивная передняя стойка кузова может скрыть пешехода при повороте на перекрестке. Нет подогрева кресел. Подвеске не хватает целостности в работе.

Силовой агрегат и динамика

- + Доступен выбор коробок передач. «Автомат» предлагает обычный, спортивный и зимний режимы работы. Количество ступеней можно ограничить одной, двумя или тремя.
- Всего 4 передачи – далеко не современное решение, которое не позволяет АКП более мягко и рационально подбирать пониженные передачи и обеспечивать лучшую экономичность.

Финансы и оснащение

- + Во всех комплектациях: окраска «металлик», разъемы USB и AUX, пакет для плохих дорог с подкрылками, ABS с системой помощи при торможении и распределением тормозного усилия, система торможения в повороте СВС, фронтальные подушки безопасности, крепления Isofix, кондиционер, электропривод стекол и боковых зеркал и другое оборудование. В дорогих версиях доступны система контроля давления в шинах, Bluetooth с hands-free, климат-контроль, камера заднего вида.
- В базе нет подогрева боковых зеркал и заднего парктроника. В аналогичных комплектациях хэтчбек на 4000-5000 грн. дороже седана.