



МНОГОГРАННАЯ ИСТОРИЯ

Машины с восьмиугольной эмблемой вошли в самые славные страницы летописи мирового автопрома. Историю марки MG вспоминает **Олег Ермоленко**, побывавший в бирмингемском музее компании. Фото автора.

Весело бегущие по пестрым дорожным лентам колеса, сверкающие в солнечном свете хитросплетением своих спиц, для Уильяма Морриса с детства стали главным увлечением жизни. Сначала он был простым механиком в небольшой мастерской по ремонту велосипедов и мотоциклов, затем основал свое производство велосипедов – а когда забрезжила заря автомобильной эры, Моррис решил попробовать себя в торговле самобеглыми колясками. Британец оказался успешным предпринимателем: к 1910 году он владел крупнейшим в стране автоцентром – Morris Garages. Однако человеку, влюбленному в

технику, скучно было витать одними только торговыми делами, и в 1913 году Моррис построил на заводе в Оксфорде первый собственный автомобиль. После первой мировой войны гамма Morris Cars включала в себя две модели: «Коули» с полторалитровым мотором и более крупный «Оксфорд» с 14-сильным двигателем объемом 1,8 л. Обе машины нашли неплохой спрос, – пожалуй, прежде всего благодаря тому, что выделялись весьма оригинальным дизайном.

В 1922 году Моррис назначил управляющим производством своего шустрого менеджера по продажам Сесила Кимбера. Именно он создал

⌚ MG TF – финальный аккорд возрожденной марки в XX веке. Родстер построен по классической схеме – мотор внутри базы, привод задний. Автомобиль появился в 1995 году, а в 2002-м подвергся основательной переработке, получив гидропневматическую подвеску и усиленную на 20% жесткость кузова на кручение. После перехода бренда к SAIC Motor производство MG TF продолжалось до 2011 года в Китае.

отдельную марку Morris Garages с почти не претерпевшей донныне изменений восьмиугольной эмблемой. Точную дату основания бренда установить сложно: историки уверяют, что он был зарегистрирован в 1924 году, однако первый автомобиль с новым логотипом сошел с конвейера и «засветился» в оксфордских газетах в ноябре 1923-го. При этом марка «Моррис» тоже осталась в строю, но стала развиваться своим путем.

Кимбер оказался не только толковым продавцом, но и талантливым инженером, причем вдобавок и дизайнером: прежним моделям Морриса он провел, как сейчас говорят, рестайлинг, постаравшись придать автомобилям как можно более спортивный вид. С 1927 года марка начинает активно расширяться: производство было возвращено на отдельном заводе неподалеку от прежних цехов «Морриса», а в 1929 году MG «переехала» на бывшую

кожевенную фабрику в Эбингтоне, где автомобили выпускались до 1980 года. Тогда же Кимбер создает новую линейку моделей MG Midget, снискавшую ошеломительный успех. Первой ласточкой стало двухместное открытое авто M-Туре, которое было способно разогнаться до 80 км/ч, в прямом смысле опережая почти всех своих конкурентов.

Тридцатые стали для MG золотым веком: компания стала ведущим производителем спортивных автомобилей в королевстве, а ее детища выигрывали гонку за гонкой. Новые модели появлялись одна за другой – и становились все удачнее и востребованней. Фирма строила и единичные экспериментальные модели, на которых гонщики Джордж Эйстон и Голди Гарднер установили несколько скоростных рекордов.

В 1935 году MG вновь вернулась под крыло «Морриса», сохранив, однако, свою отдельную эмблему и

⌚ Rover P2 выпускался с 1936 по 1948 год и оснащался четырьмя вариациями двигателя – от 10 до 16 л.с. Технические характеристики гордо умалчивают о максимальной скорости: девиз этого авто – «он создан для комфорта, а не для гонок!» В числе особенностей конструкции – система централизованной смазки шасси и обгонная муфта в трансмиссии. В 1948 году дальнейшим развитием модели стал P3. При почти неизменном кузове он получил пружинную независимую переднюю подвеску, гидроусилитель тормозов и электрический (!) бензонасос, что было прорывом для консервативного английского автопрома.



⌚ ⌚ Один из первых автомобилей королевства – Rover 8hp, производство которого стартовало в 1904 году. Автомобиль имел одноцилиндровый двигатель объемом 1327 куб. см, развивавший целых 8 л.с. – по тем временам такой мотор считался очень мощным. На ранних экземплярах рулевой привод был тросовым, а механизм переключения передач располагался на рулевой колонке. Эта машина – 1907 года выпуска, и у нее уже червячный рулевой механизм и рычаг КПП справа на кузове под рукой водителя.





↑ Производство искусства великого Алена Иссиониса – культовый Austin Mini Seven первого образца 1959 года. За сорок лет автомобиль разошелся пятиллионным тиражом, его образ увековечен в кино и творчески переосмыслен в современных моделях. У этой, самой первой версии – 34-сильный моторчик объемом 848 куб. см и максимальная скорость в 116 км/ч.

⌚ Rover 75, который также выпускался в тюнинг-версии MG ZT (включая и универсал!). Впоследствии именно эта модель послужила платформой для первых совместных разработок MG и SAIC Motor.



↑ Одна из прославленных и вместе с тем последних моделей классической спортивной школы – Austin-Healey 3000 Mark III. Автомобиль был представлен в конце 1963 года. Под капотом – 2,9-литровый двигатель с двумя карбюраторами, развивавший 148 л.с. Примечательно, что из 17 712 выпущенных машин львиная доля в 15 407 авто ушла на экспорт в США.

модельный ряд, хотя у менеджмента хозяйского бренда были порывы прекратить производство спорткаров, а великого Кимбера и вовсе посмели уволить. Спустя 17 лет «Моррис», захлестнутый волной всеобщего кризиса, объединился с еще одним славным английским брендом – «Остин». В результате слияния образовалась крепко стоящая на ногах компания British Motor Corporation, со временем вовлекшая в свои ряды «Ягуар» и «Лейланд».

С середины 60-х MG теряет собственную конструкторскую школу и индивидуальность: под восьмиугольной эмблемой выпускаются, по сути, лишь улучшенные комплектации автомобилей других брендов, за небольшим исключением в виде нескольких спортивных компактов. Одним из них был

весьма удачный родстер MGB, выпущенный с 1962 года вплоть до самого закрытия завода в Эбингтоне. После этого печального события знаменитая марка впала в анабиоз: автомобили MG стали ничем иным, как люксовыми и чуть более «заряженными» версиями «роверов».

Попытка возрождения самостоятельной жизни бренда была предпринята в 1992 году с... возобновлением производства того самого MGB! Автомобиль получил имя MG RV8 и очень формальную модернизацию: самым существенным новшеством был новый «роверовский» двигатель. Тем не менее, две тысячи машин нашли своих владельцев. 1995 год ознаменовался появлением действительно свежих моделей – среднемоторных

заднеприводных родстеров MG F и TF. Однако полноценное второе дыхание британская марка обрела только в 2006 году, после очередных перепродаж группы британских автопредприятий, не единожды сменивших название и собственников.

Небольшой музей MG сейчас находится в Бирмингеме, рядом с нынешним инженерным центром и сборочным заводом легендарной марки. Завод изначально принадлежал компании «Остин», да и с «Ровером» история MG связана неразрывно – именно поэтому в музее собраны самые успешные модели всех трех марок. **ЭР**

Материал подготовлен при содействии Группы компаний «АИС».