



Сражение... ой, сравнение... а может и сражение.

Короче, сравнительный тест-драйв двух конкурирующих автомобилей - Renault Megane II (PhII) и Mazda 3.

---

При покупке автомобиля многие сталкиваются с проблемой выбора. И достаточно редко можно встретить человека, который будет выбирать между Porsche и отечественным ВАЗ. Как правило, приходится делать выбор между примерно одинаковыми автомобилями, каждый из которых обладает своими преимуществами и недостатками. В нашем случае битва за сердца автолюбителей будет проходить между двумя

представителями среднего класса, которые с некоторой натяжкой можно еще и отнести к категории “хот хэтч”.



Итак, на ринге встречаются Mazda 3 2.0 Hatch и Renault Megane 2.0 Hatch. Давно прошли те времена, когда при взгляде на автомобиль французского производства презрительно бросали: “Да у этих французов кроме дизайна ничего и нет”. Теперь французы рассматриваются как реальные конкуренты японских, а иногда и немецких машин.



В плане внешности вряд ли можно отдать предпочтение одному из автомобилей, тут уже исключительно вопрос личных предпочтений. Так, например, шутят, что путем оценки внешности Megane Hatch можно выявить тонкую, творческую натуру. Ведь именно такие люди приходят в восторг от специфической внешности этой модели. Ну а за облик Mazda говорит ее популярность, ведь на российских дорогах этих автомобилей набралось уже весьма приличное количество. Японец выглядит более агрессивно, а француз ассоциируется с улыбчивым, ироничным человеком.



Ну а когда выбрать по внешним признакам не представляется возможным, акцент делается на интерьер и ходовые качества. Внутреннее убранство Renault выполнено более стильно и спокойно, все сделано без кричащих цветов и шика, но с определенной изюминкой. К тому же пластик торпедо на французском хэтче гораздо мягче и приятней, чем на Mazda. Правда, раздражает трясущаяся панель потолка, на которой

расположены кнопки управления люком и салонным светом. Вроде бы мелочь, а немного смазывает общее впечатление. При этом Megane обладает очень достойным набором функций: тут и климат-, и круиз-контроль, и управление магнитолой на руле, а также подогрев сидений и еще многое другое. Сильное впечатление производит ручка стояночного тормоза. Такие используют в самолетах и декорациях к фантастическим фильмам о битвах в космосе, ну и в Ford S-MAX заодно.



Плюс ко всему, двигатель на Renault запускается кнопкой, что дает ему дополнительные висты в битве с японским хэтчем. Правда, это создает и некоторые неудобства, ведь чтобы закрыть окно, нужно завести двигатель, а чип-ключ, выполненный в форме карточки, не предусматривает промежуточного положения (*примечание редактора RENAULTSTORY.RU: «Николаю Загвоздкину за проведенный тест не поставлю положительную оценку. Чтобы закрыть окно НЕ НАДО заводить двигатель, надо произвести всего два незначительных движения пальцем - окно, поверьте, закроется»*);

. Что еще расстраивает в приятной французской машине, так это лифт переднего сиденья, который очень мал и наверняка не понравится тем, кто любит ездить за рулем практически «сидя на земле». Найти действительно удобное положение сложно, потому что не покидает ощущение, что упираешься головой в потолок, — надо привыкать.



Если французский хэтч больше подходит остепенившемуся, достаточно серьезному человеку, то его японский конкурент, наоборот, ориентирован на молодежь. Веселая «светомузыка» магнитолы, которую, правда, можно отключить, а также стильные ручки — все как остальных Mazda, особенно ничего не запоминается. Набор функций практически такой же, как и у конкурента, по крайней мере, если выбрать максимальную комплектацию, которая идет под маркировкой Sport. Кстати, у японского хэтча нет проблем с сиденьями и лифтом, именно поэтому найти удобное положение в нем будет гораздо легче.

