

Kolesa.ru сталкивает лбами два седана С-класса, уверенно стремящихся классом выше, и выясняет, из чего складывается столь высокая цена новой Hyundai Elantra и что принесет марке Renault Fluence после ухода седана Megane.



Очень часто противостояние автомобилей, оказавшихся на сравнительном тесте, можно описать практически «футбольной» фразой «Германия против Японии». И для стереотипного мышления россиян этих двух стран-производителей вполне достаточно. Ведь по общепринятому мнению «хорошие» автомобили могут сделать либо японцы, либо немцы. Другие марки рассматриваются исключительно по остаточному принципу.

Renault Fluence и Hyundai Elantra не входят ни в один топ-лист по продажам в России. А ведь и Renault, и Hyundai знают подход к отечественным покупателям, располагая моделями, которых буквально сметают с «полок» шоу-румов. Может быть дело во внешности?

Элантра гораздо симпатичнее. Элегантные переливы кузова гармонируют и с агрессивным взглядом оптики, и с множеством выступающих по корпусу рёбер. Единственное, что смущает – уж больно здорово силуэт Elantra напоминает бюджетник

Solaris. Владельцам последнего это определённо польстит.

Renault Fluence смотрится более сдержанным и каким-то непропорциональным. Пухлые бока на фоне небольших колесных арок визуально утолщают фигуру «француза», а оттянутая и задранная корма, хоть и является продолжением подоконной линии, не вписывается в общий образ седана. Не спасает даже «солидный» чёрный цвет.

Но, судя по продажам того же Renault Logan, потенциальных покупателей в России намного больше волнует то, что находится внутри автомобиля, нежели то, как он выглядит снаружи. В конце концов, с лица воду не пить.

В отличие от того же Renault Scenic с его «нарисованным» щитком, расположенным по центру торпедо, интерьер Fluence выглядит традиционно. Причём, настолько, что глазу зацепиться просто не за что. Но, это не мешает строгому салону оставаться уютным. Качество отделочных материалов достойно похвалы, а хорошую эргономику разбавляют лишь незначительные «фирменные» недочёты, вроде кнопки активации круиз-контроля, расположенной рядом с «ручником».



Полная противоположность салона Рено – интерьер Hyundai Elantra. Чувствуется, что корейские художники отрывались здесь по полной. Масса сходящихся и расходящихся линий и наплывов образуют на передней панели Элантры различные фигуры, создающие, в итоге, единый образ. Однако, в своём искусстве дизайнеры явно перестарались: обилие полированных накладок разных цветов из недорогой пластмассы – не повод для восторга. Но подгонка деталей интерьера – не придраться.

По удобству посадки оба автомобиля неплохи. На недостаток пространства ни спереди, ни сзади жаловаться не приходится. Однако сиденья корейского седана спрофилированы лучше и более цепко держат как водителя, так и пассажиров. При посадке втроем на втором ряду сидений удобнее опять окажется Hyundai: в Рено из-за высокого тоннеля в тесноте окажутся ноги центрального седока. Зато у Флюенса больше багажник: 530 литров против 485. Правда, внутреннюю ручку на крышке грузового отсека ни французы, ни корейцы разместить не соизволили.

Хотя двигатели сравниваемых автомобилей не сильно отличаются по количеству лошадиных сил (у Renault Fluance их 138, а у Hyundai Elantra – 132), они наделяют машины совершенно разными характеристиками. А всё потому, что у французского седана под капотом расположился двухлитровый силовой агрегат, а у корейского – только 1.6. И коробки переключения передач, несмотря на то, что обе автоматические, отличаются. У Элантры – классическая гидромеханическая с шестью ступенями, а у Флюенса – бесступенчатый вариатор.

В Рено тандем мотора и коробки радует, прежде всего, своей эластичностью. Хороший запас тяги в районе средних оборотов позволяет достаточно легко и быстро управлять разгоном. Правда, назвать динамику впечатляющей никак не получится – 10 секунд до «сотни». Hyundai Elantra, по паспорту, ещё медленнее. Да и выжатые из малообъемного двигателя 132 «лошадки», проявляют себя только после 4500 оборотов.

Настройки шасси и рулевого управления позволяют Элантре быть более азартной, хотя электроусилитель всё равно не даёт объективной связи по рулю. Зато, достаточно чувствительная напольная педаль газа подзадоривает почаще на неё нажимать.



~~Всё это можно увидеть в фильме "Южная Корея или Франция?"~~