Китайские автопроизводители не оставляют надежд на завоевание российского рынка. Еще одним элементом экспансии стал автомобиль класса B-SUV от компании «Chery» под аббревиатурой IndiS.



Сама компания расшифровывает данный акроним как «независимость» (independence) и «индивидуальность» (individuality), а вот выделяющаяся буква S означает не что иное, как специальный класс автомобилей, правда, непонятно какой (маркетологи, блин!). С экстерьером и правда получилось самобытно — здесь все существует независимо друг от друга. Такое ощущение, что итальянские дизайнеры из ателье «Torino Design» не мудрствуя лукаво достали с полки свои запылившиеся и не вышедшие в серию наброски и из них собрали «высокого и худого китайца». Получилось типичное зрительное надувательство: спереди IndiS отдаленно напоминает FIAT Panda, ручки задних дверей — Alfa Romeo, да и весь облик навевает воспоминания о SEAT Altea Freetrack, только в масштабе.

Брутальный и практичный псевдоджиперский пластиковый обвес, конечно, вносит частичку индивидуальности в экстерьер, но сразу же обманывает. IndiS вовсе не внедорожник, как может показаться на первый взгляд, а всего лишь переднеприводной «паркетник», основная стихия которого совсем не российское бездорожье, а ровный асфальт без привычных выбоин, в крайнем случае гравийная дорожка до деревни.

В случае же с интерьером все по-другому: отдельные элементы индивидуальны, но в то же время все вместе выглядят органично. Производитель взял устаревшее, уже практически никем не используемое решение, когда приборная панель расположена по центру авто и даже не развернута в сторону водителя. Конечно, ретро всегда в цене, но вот смотреть на приборы — занятие непривычное и небезопасное, особенно в ночных поездках, когда истошно-синяя подсветка бьет в глаза. А для пассажира справа эта панель превращается в своеобразный развлекательный центр. Все помнят магнитофоны со светомузыкой в колонках? Здесь примерно то же самое: помимо цифрового обозначения имеется бегущая строка, символизирующая набор скорости или же торможение.

Хотя центральная консоль вышла относительно удачно: придраться практически не к чему, поскольку все сделано просто и понятно, но без особого вкуса. Разве что блок управления климатом выделяется — конструкция выглядит необычно, но разбираешься в ней с первого раза.



Устроиться за рулем человеку ростом выше 180 см будет довольно проблематично, несмотря на вертикальную посадку и достойный запас пространства над головой. Хочется отодвинуться подальше, да вот руль регулируется только по наклону (и то небольшому), регулировки по вылету ни в одной из двух комплектаций нет. Хотя само колесо удобное, оснащено гидроусилителем и практически мгновенно и адекватно отзывается на все действия водителя, что позволяет не только корректировать

траекторию в крутых виражах, но и с легкостью маневрировать при парковке. А вот сиденья довольно аморфны, боковой поддержки практически нет. Сзади места строго для двоих — третьим даже при желании не будешь. Багажник вполне приличный — 275 литров, при сложенных задних сиденьях вырастает до кубометра, что вполне приемлемо для автомобиля таких размеров. Причем крышка открывается исключительно из салона, а если и закрывается с первого раза, то довольно мощным ударом. Хотя, к примеру, на официальных китайских фотографиях можно увидеть замочную скважину отпирания отсека — она, оказывается, предлагается в виде отдельной опции. Но только в Поднебесной. Еще один хитрый маркетинговый ход?

Про ходовые качества можно либо рассказывать очень долго, либо просто деликатно промолчать. Автомобильчик едет, но очень натужно: его место в дорожном потоке определенно на крайней правой полосе, за смердящими фурами. Заявленная производителем максимальная скорость в 150 км/ч вызывает, мягко говоря, сомнения и… страх. Высокий центр тяжести, короткая колесная база и жесткая, но валкая подвеска совсем не добавляют уверенности. Моторчик объемом 1,3 литра и мощностью 83 л.с. надрывается из последних сил. При этом агрегат нужно постоянно держать в тонусе, то есть в пределах 4000–4500 оборотов, чтобы появилась хоть какая-то динамика. Но в этом случае не приходится говорить ни о какой экономии топлива, а заявленный производителем расход составляет 6,8 литра. И если с одним пассажиром еще хоть как-то можно разогнаться на прямой, то в нагруженной машине это сделать уже не удастся — машине реально не хватает сил. А вот к коробке передач нареканий нет: механизм работает четко, передачи встают на свое место без каких-либо затруднений. Как нет претензий и к тормозам — они есть.



Пробный заезд проходил на трассе в Мячкове, обнажив все «прелести» подопытного. К слову сказать, заехать с первого раза на эстакаду получилось далеко не у каждого. И это не от неумения ездить на «ручке», а просто от нехватки тяги у машины. Получается, что перед нами идеальный автомобиль для сдачи на «права» в ГАИ (а вернее, несдачи — со стопроцентной вероятностью можно гарантировать, что кандидат в водители провалит это ответственное упражнение).

И ценовая политика в отношении IndiS вызывает сомнения. Хотя базовая комплектация и включает в себя кондиционер, аудиосистему (MP3, USB), ABS с EBD и две подушки безопасности, но стоит она откровенно дорого — 370 000 рублей. Comfortable оценивается в 390 000 «деревянных» и включает в себя также CD-плеер с 4 динамиками, литые диски, электропривод и подогрев наружных зеркал, задние стеклоподъемники. За похожие деньги уже можно рассматривать Sandero, хотя и в бедной комплектации. А если вообще не акцентировать внимание на хетчбэке, то можно присмотреться к тому же корейско-украинскому ZAZ Chance с АКП: он и едет лучше благодаря мотору в 101 л.с., и проверен временем.

И что же тогда означает буква S в названии машины: принадлежность авто к какому-либо классу или экстравагантность потенциального покупателя?