

18,00
грн.*

№23 27 октября 2017

www.avtomir.ua

АВТО МИР®

ТЕСТ

Все они круглые: как выбрать правильные шины?



ЗИМНЯЯ
КОЛЛЕКЦИЯ
2017–2018

Обзор самых главных новинок сезона

Бурда-Украина

ISSN 1681-3154



4 820020 830113 >

* Рекомендуемая цена



ТЕСТ-ДРАЙВ

JAGUAR F-TYPE

Сказка о четырех «котлах»



Mazda CX-5
против
Peugeot 3008
Требует ли красота жертв?



БИТВА

Запас прочности: подержанный Hyundai Santa Fe под микроскопом


**АВТО
МИР**

23/2017

■ Автомобили и тесты

Chery Exeed TX.....	8
Kia Stinger.....	10
Mazda CX-5, Peugeot 3008.....	14
Infiniti QX30.....	20
Jaguar F-Type.....	22
Volkswagen Crafter.....	26
Hyundai Santa Fe 2012–2017.....	28

■ Новости и репортажи

Новости.....	4
Репортаж	
Замени его скорее.....	6
Mercedes-Benz S-Class: повышение статуса.....	7
Путешествие	
Гонконг: там, где растут небоскребы.....	38

■ Эксперты советуют

Актуальная тема	
Все они круглые.....	32
Шины	
Зимняя коллекция.....	36
Читайте в следующих номерах.....	42

Автопром. Опыт Узбекистана

В начале октября мне довелось побывать в Посольстве Узбекистана, куда съехались представители местной автомобильной промышленности, дабы презентовать действующим и потенциальным украинским партнерам свои возможности. Да-да, не удивляйтесь, в Узбекистане есть автопром. И он в отличие от нашего стремительно набирает обороты.

Понятно, что никто в Узбекистане не проектирует и не строит собственные автомобили. Это была бы романтическая, но утопическая идея. Вместо этого правительство страны создало максимально выгодные инвестиционные условия для иностранных компаний, и их интерес к Узбекистану не заставил себя ждать. General Motors, MAN, Isuzu – это лишь несколько самых известных брендов, инвестировавших в создание производственных мощностей на территории Узбекистана. Причем та же General Motors помогла построить сразу два завода: один – для производства двигателей, второй – для сборки автомобилей.

Всего в автомобильной промышленности Узбекистана уже работает чуть ли не сотня предприятий, давших работу десяткам тысяч людей. Фактически внутри страны производятся почти все компоненты, то есть уровень локализации предельно высок. А это, как вы понимаете, мощный толчок для развития экономики. Более того, если раньше легковые автомобили в Узбекистане производили только с известными во-

всем мире эмблемами, то с недавних пор страну представляет и национальный бренд – Ravon. Да, это перелицованные и адаптированные Chevrolet прошлых поколений, зато с очень привлекательной ценой и далеко не такие морально и технически отсталые, как наши «Сенсы», которые, страшно сказать, все еще выпускают без единой подушки безопасности.

Естественно, есть и негативные моменты столь бурного развития национального автопрома. Заградительные пошлины на импортные автомобили, например. Но и тут Узбекистан готов к компромиссам – к налоговым льготам для автомобилей из тех стран, где действуют аналогичные льготы для узбекской продукции. Такая схема, в частности, давно работает с Украиной. И работает в общем успешно, судя по тому количеству Daewoo Matiz и Nexia, а теперь еще и моделей Ravon, которые многими тысячами колесят по нашим дорогам. Другое дело, что Украина сейчас ничего не может предложить узбекскому рынку, но это, как говорится, наши проблемы.

В общем, это история о том, как в Узбекистане ничего не было, но появилось, а у нас все было, но исчезло. К слову, о том, как обстоят сейчас дела у нашего некогда могучего ЗАЗа, окруженного массой слухов, мы подробно расскажем в следующем номере журнала «АвтоМир».

Артем Киселев,
главный редактор

