

# Зарубежный автопром — Lurkmore



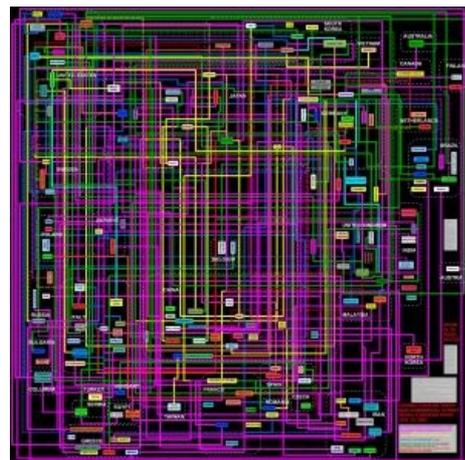
## Я нихуя не понял!

В этой статье слишком много мусора, что затрудняет её понимание. Данный текст необходимо **очистить**, либо вообще снести нахуй

«Как сбербанк наш ни старался, опель так и не продан. И теперь хваленый опель оказаться может в жопе. »

— *Крабе и шмеле поют частушки на первом*

Зарубежный автопром отличается от **отечественного** тем, что за пределами этой страны самобеглые повозки делать так научились. Хотя и не везде. Автобизнес, как серьезное занятие, начался в **США**, с расового пиндоса Генри Форда, который успешно троллил быдло фразой «Покупатели могут заказать модель Т любого цвета, при условии, что этот цвет — чёрный»<sup>[1]</sup>. Кстати, он же придумал выходной день для рабочих (**пруф**) и стал продавать машины по доступным ценам. Потом уже на массовый рынок подтянулись всякие Опели (с появлением автомобилей на швейных машинках и велосипедах кататься стало не прикольно) и Мерседесы.



Простая и понятная иллюстрация отношений между автомобильными брендами. Одобрена **Тёмой Лёбёдёвым**.

## Пиндостан



## Внимание!

Эта статья или раздел полны **стереотипами** чуть более, чем наполовину. Возможно, она создана исключительно для **лулзов**.

«Все плохие машины начинаются на букву "Ф": Форд, Фиат и французские »

— *Шутка юмора*

## Большая детройтская тройка

General Motors, Ford Motor Company и Chrysler Corporation. Веселые чуваки, за время своего могущества организовавшие множество развлечений для правительств и жителей пиндосии.

- **GM**. Скупала **трамваи**, ебашила их **об стену** и на замену продавала правительству свои автобусы. Самые кошерные сиденья в этих автобусах оборудовались табличкой «Whites only». Так продолжалось до тех пор, пока трамваи не были полностью выпилены, а быдло, понастроившее коттеджей в пригородах по рузвельтовской программе «Доступное жулье», не поняло, что теперь со всех сторон находится в анальном рабстве. GM была за всё это оштрафована всего лишь на 5000 баксов, что неиллюзорно раскрывает истинный уровень американской коррупции. Когда быдло стало массово покупать автомобили, автобусные компании разорились. Однако GM подсуетилась и стала продавать... да всё те же автобусы, но на пять/шесть мест и в подрихтованных кузовах. Назвала их седанами и грузовиками, и обработала мозги населению, что ездить на вундервафлях с восьмилитровым мотором "V8" — это круто. С тех пор и повелась эта мода, перешедшая, кстати, и к нам, главным лозунгом которой является тезис «Fuck the fuel economy». 70 лет спустя такой же финт ушами сделала губернатор **Санкт-Петербурга** Матвиенко.

<https://www.youtube.com/watch?v=SbuDRA4zNbw>  
GM впаривает "Кадди" китайцам



Восьмилитровая

**Гешефт** был не такой эпичный, как у GM, но как известно, Вале хватает и полстакана. Кроме того, GM одной из первых и в крупнейшем масштабе воплотила главную идею ведения современного бизнеса, купив 35 брендов и затем просрав их все, продавая сотни тысяч «Кадийяк Эскалада» ниграм по кредитному плану с выпуском ценных бумаг под эти планы с секьюритизацией. А когда все **ебнулось**, вспомнило про «What is good for GM is good for America» и прилетело на личных самолетах к **черному властелину США**, где за два **минета** получила 50 ярдов народных денег, став, таким образом, самой дорогой из известных **автопроституток** после **АвтоВАЗа**. Причем делают они это уже второй раз — в первый раз GM просрала все полимеры в 70-х. Так что глобально они скорее даже на первом месте. Алсо, именно в недрах тогда ещё будущего GM, а нихуя не у Форда, родилась идея собирать автомобили на конвейере — по одной версии, это предложил Генри Лиланд (основатель «Кадиллака»), по другой — Ренсом Олдс («Олдсмобиль»), и было это в 1901, тогда как на заводах Форда конвейер появился только в 1908<sup>[2]</sup>.

вундервафля, она же Chevrolet Suburban 2500

- **Форд**. Некогда производитель **еды** для **потомственных юристов@патентных троллей**, не стесняющийся на этом пиариться в газетах (реклама жи!) и "борец с системой", судившийся с якобы изобретателем. Успешно победил (через апелляцию) патентного тролля Селдена, потратив много бабла на судебные издержки в процессе, но "игро" "ассоциации производителей автомобильной продукции" изничтоживший.

**А разгадка одна:** хотя потомственный юрист Селден создал и поддерживал эталонный **патент-подлодку** на "транспортное средство о четырёх колёсах", Форд ткнул пальцем в то **громоздкое пердящее старьё**, которое патентное бюро потребовало Селдена внести в спецификацию патента, и на апелляции сообщил, что в его случае имеет место быть самый что ни на есть **новый движок**.

Нелишне сказать, что хрестоматийная фраза Генри Форда о черной краске на той самой "жестянке" с новым для 1900ых движком была обусловлена крайне простым физическим фактом — краски других цветов в то время при высыхании давали ащкие разводы.

- А кроме того, используемая им в то время чёрная краска была единственной, сохнувшей за три дня (а не две недели, как все другие цвета).

Именно сам лично Генри Форд придумал прекрасную практику, когда **инженеры** придумывают полезные ништяки, а премии за это получает менеджмент. Это начинание с восторгом было принято в СССР и является одной из немногих традиций советского производства, перешедших в современность. Типичным примером является история, которую любил рассказывать анону преподаватель кафедры научной организации труда, про то, как он изменил программу станка с ЧПУ и сэкономил 10 млн рублей (в ценах 1973 года) для родного завода, из которых он получил... 25 рублей, начальник цеха — «Волгу», а директор завода — всю «Ленинскую премию». В Европе, а особенно в **Германии** с премиями инженерам обстоит и обстоит намного лучше. Правда, единственная компания из Большой Тройки, которая не только сосет бабло из американского налогоплательщика, но и пытается что-то менять в консерватории.

- **Крайслер**. Делал клевые помпезные тачки, в том числе совместно с Мерседесом, но народ не **оценил**. Разорившийся Крайслер решила **купить** итальянская Фиат, чтобы прикрутить к крутым пацанским машинам свои экологичные двигатели спецом для нищевродов с понтами, каковыми является 95% населения, и поиметь с этого дела нехилый профит. Однако же пиндосы показали сраным итальяшкам, что не зря в США в свое время эмигрировал весь цвет немецкого еврейского общества, и втюхали им компанию, из которой во время правления «успешного менеджмента» **ушли все инженеры**.

В переводе: проектировать uno новую конкурентозспособую automobilonе остались вице-президенты под чутким руководством негров из профсоюза, UAW, покрывающего любую лень. Фиат был немного разочарован покупкой.

В общем, оказалось что **конец немного предсказуем**. Детройт — место, где ковалось простое американское счастье, но под тлетворным влиянием толерастии нигры возомнили, что они могут и должны указывать белым, как надо вести бизнес, что и привело к **закономерному итогу**. Недавно мэр Детройта<sup>[3]</sup> объявил, что **четверть города будет выпилена**, так как на поддержание коммунальных сетей в 10,000 пустующих домов нет денег. Овер 9000 домов, Карл!

Еще одна проблема американского автопрома кроется в том, что их автомобили никогда не были популярными и не популярны по сей день нигде, кроме как в самой США. А причин несколько: тотальная промывка мозгов быдлу, стереотипы, незнание.

**DEADLY CRASH TEST Ford F150 - Moderate Overlap Test IIHS**

Рамное американское качество обеспечит тебе непревзойдённую безопасность, %username%!

Задайте себе вопрос: *так, и что я знаю об американских машинах?*

Ответ такой: огромные, много жрут бензина. Стереотип середины 80-х — начала 90-х годов.

А [на самом деле](#), проблема больших габаритов американского седана или жыпа — на две недели, пока к ним привыкаешь ([один хрен парковаться негде](#)).

Расход бензина? 15 литров на сотню 92-го, или, как в США принято его называть — Regular. В то время как европейский одноклассник жрет 10 литров того же 92-го там, где он доступен (а не только 95, или, как его принято называть, Super).

Огромная разница: многие американские седаны — рамные, а внедорожники — так все поголовно. И рама — не жалкое подобие, как у Кайена, Таурега или X5. А это значит, что им абсолютно насрать на качество дорог в России и то, что комфорт обеспечен (удары уходят на раму). Короче, кузов даже после почти 20-ти лет эксплуатации не ушатывается.

Главное — стоимость! Простой пример. Вы немного въехали задним бампером в столбик на парковке. — Немецкая помойка VW Phaeton в предыдущем кузове. Хромированная накладка на задний бампер. Суть — 100 грамм пластика с напылением, цена порядка 600 долларов. — Американская каноничная помойка Cadillac Brougham d'Elegance. Ретро, эксклюзив. Задний бампер целиком. Суть — 25 кг стали с толстенным покрытием хрома. Цена — 450 долларов только потому, что раритет.

Вообще, многие хомячки даже не представляют себе, что такое американские машины, так как производители (и продавцы — тысячи пораженных японообством МНУ сибиряков и дальневосточников тому яркое подтверждение) европейек и японок очень хорошо промыли им мозги фантомной Экономией, Удобством, Престижем. С китайским прищепочным пластиком, дорогостоящими ЗЧ, отвратительным обслуживанием и т. п.

— *Эталонный поциент*

К сожалению, чтобы выжить, славный когда-то своей неубиваемостью американский автопром стал скатываться в то же УГ, что и все остальные. Chrysler, Dodge, Chevrolet, Ford уже занимают последние места в списках надежности, становясь тем самым машинками на три-четыре года, пока выплачивается кредит, и начиная сыпаться куда быстрее после окончания гарантийного срока. Потому что сверхнадежность финансово невыгодна для производителей, а сопромат наконец развился достаточно, чтобы они начали с ней бороться.

## Мемы

- **Дизель** — в середине 2008 года американцы с удивлением узнали, что на машины можно ставить дизельные двигатели и она сможет ездить! И обходится дешевле Prius даже с учетом всех налоговых льгот на последний. Вот это поворот! К. О. замечает: америкосы ставят дизеля на легковые (как они их называют) авто с начала 70-х. Только американская соляра, полученная из нефти с высоким содержанием серы, по своей убойной силе уступает лишь соляре в Этой стране. Впрочем, с 2006 года в пиндосии можно невозбранно заправиться и [нормальной солярой](#), в отличие от этой страны.
- **EV1** — первый серийный электромобиль, пользовался народной любовью, но пришел Буш, который напомнил менеджменту старый принцип «Fuck the fuel economy», и проект был выпилен (причем буквально — машины изъяли и уничтожили, несмотря на [активное сопротивление некоторых владельцев](#)), а GM Powertrain <sup>[[ЦИТО?](#)]</sup> наконец изготовил платформу [FULL SIZE TRUCK GMT900](#), где могло усесться 5 жирных американских теток. Или даже пять нигр, а в ногах у них пять теток, скрашивающих долгие часы поездок по американским ебеням. И [16 подстаканников](#). Также эти машинки (Escalade, Tahoe/Suburban, Hummer 2) особо любимы и в рашке.
- **European cars are overdesigned** — джиэмовский вброс, которым американские и австралийские инженеры гнобят тевтонских сумрачных гениев. По их мнению, всякие свистелки и перделки типа навигации, адаптивных фар и динамически настраиваемых подвесок нужны только для лохов (полностью адекватное мнение для любителей колесить по прямым дорогам). Другое дело, 16 подстаканников под поллитровые стаканы с кофе и подставка под [ружье](#) 10 калибра. К. О. замечает — всё то же самое, и даже более того, есть и в америкосах, только стоит на порядок дешевле<sup>[4]</sup>.
- **UAW** — главный тролль и черный властелин всех автомобильных корпораций США. Сборище детройтских и техасских негров и реднеков, собирающее митингующие толпы на лужайке Белого дома при малейших попытках снизить неестественно высокие зарплаты членов этого профсоюза. UAW, в частности, добилась того, что зарплата рабочих в США составляла 74 доллара **в час** (с учетом всяких страховок, пенсионных и профсоюзных взносов, на руки где-то вдвое меньше), что примерно в 9000 раз больше, чем ставка китайского рабочего, а конкурентоспособность продукции в нижнем и среднем ценовых сегментах, соответственно, ниже плинтуса.

## Европейские автопроизводители

Две большие группы — немцы и французы. Особняком стоят итальянцы и скандинавы. Есть ещё британские машины, которые вне зависимости от цены до боли знакомо лязгают дверями и иногда отказываются заводиться [по астрологическим причинам](#).

- **Немцы** — историческая родина [двигателя внутреннего сгорания](#), ([любого](#)) и, соответственно, автомобиля — первый полноценный автомобиль, а не паровоз без рельсов, запатентовал некто [Готтлиб Даймлер](#). Самый автопромнейший из автопромов. Если по простому, то это монстр о 3,5 головах (Мерседес-Бенц, БМВ, Фольксваген и половинка-Опель, принадлежавший вездесущему GM, в 2017 вместе со своим английским клоном Vauxhall проданы лягушатникам из PSA). Где Ауди и Порше — под Фольксвагеном, вместе с [over 9000](#) других брендов (от этих ваших Шкод до Бугатти, включая (видимо, ради [лулзов](#)) [Москвич\[1\]](#)). Есть ещё немецкий Форд, не имеющий к Германии никакого отношения, но и с американским имеющий мало общего. Да, а ещё они клепают Smart - эдакий [Матиз](#) для илиты, что неудивительно, ибо бренд под Мерсом.

Некогда выпускали самые хорошие и самые годные повозки — от массовых [Жуков](#) до [шестисотых мерингов](#) с миллионным ресурсом движка. С наступлением глобализации и Евросоюза увлеклись всякими [свистелками и перделками](#) типа роботизированных коробок передач, систем ночного видения, многоступенчатого наддува и т. п. Экономичность и удобство за рулём — это дело хорошее, но конструкция тачки усложняется настолько, что ездить на такой вундервафле можно разве что в вакууме. Или в [NFS](#)-ке. Хитрые менеджеры автосалонов умалчивают некоторые особенности их товара, потирая ручки в предвкушении [профита](#) при ТО. Когда русский Иван / [пиндосский](#) Джон / арабский Мухаммед начинают гонять по кочкам / по полям / по барханам на новом «икс-пятом», как в детстве на [шохе](#) / Додже / [ишаке](#), а через 3000 км у них загорится на торпедо БОЛЬШАЯ КРАСНАЯ ЛАМПОЧКА, то на СТО их будут ждать с распростёртыми объятиями и чеками с многозначными суммами, либо в скором будущем что-то застучит и наебнется, а суммы в чеках на сервисе уйдут в неземные значения. А если учесть, что многие комплектующие собирают не Фрицы и Гансы, а [Хуй Цыни](#) с [Ахмедами](#), то частота ремонта и [профит](#) от него растут лавинообразно. В итоге 3-4 летние немецкие люксы теряют половину, а то и две трети цены. И ещё столько же надо будет вложить для оживления такого экземпляра. Особняком стоит разве что Порше, чьи спорткары, несмотря на свою продвинутость, [лидировали в рейтингах надёжности](#). Но там другое — ибо порш, по сути, делает одну и ту-же машину с самого начала, и её конструкция шлифуется уже шестой-седьмой десяток лет, но цена правда, вышла на околоземную орбиту. Однако, время и прогресс не стоят на месте, и, начиная с 2014 года, и их вундервафли тоже стали попадать под отзывы, - [мало того, ещё даже не успев \(sic!\) сойти с конвеера](#). Ебанный стыд!

Но у немцев есть ещё порох в пороховницах. Если хотите купить немца — проверьте страну **СБОРКИ** — важно, чтобы это была именно Германия, а не [Польша](#) или [Эта страна](#). И не увлекайтесь новомодными вундервафлями типа DSG, активных амортизаторов, микродвигателей с 3 наддувами — именно они быстрее всего наебнутся и требуют больше всего бабла на ремонт. Так что какой-нибудь Гольф с атмосферным мотором и МКП при условии правильной эксплуатации вполне может проехать не один десяток лет.

- **Французы и итальянцы** — проектируют машины, которые отлично продаются у них и никак не продаются в других странах. Люто, бешено ненавидимы в этой стране быдлослесарями и особенно автоэлектриками-недоучками, ибо приходится напрягать [МНУ<sup>\[5\]</sup>](#). Французская машина должна обладать малозаметными для гайдзина [особенностями](#), несоблюдение которых, тем не менее, гарантирует полный провал продаж. Например, карманы на спинках передних сидений под двухлитровые бутылки с водой или три отделения с мягкой непротирающейся подложкой под мелочевку в центральной консоли. Ещё французские машины — самые безопасные для пешеходов, так как таких баранов по поведению на дорогах, как французы, нет не то что в России, а даже в Индии и Мексике. Регулярно попадают в импровизированные топы самых уродливых автомобилей, где успешно бьются с азиатами. Итальянцы же специализируются на микролитражных капсулах смерти и пластмассовых капсулах смерти с литражом больше 3.5 л, доступных разве что [арабским шейхам](#) — эти ваши Ferrari, Lamborghini и так далее. Но, если поехать по этой их италии автомобилем, всё становится на свои места. Ибо по не раскатаным при помощи ковровых бомбардировок в почтовую марку (как у немцев) и/или при помощи социализма (как в восточной европе) их историческим городам, с их двух тысячелетней застройкой и соответственной брусчаткой, ездить не просто узко а очень узко и тесно. И другие машины там просто не втиснутся, что говорить о парковке.

Но при всём при этом, макаронники считаются признанными гуру автодизайна, ибо рисовать умеют хорошо еще со Средневековья, а вот с работать руками у них не очень. Именно благодаря итальянцам приобрели свой знаменитый внешний облик [Матиз](#), Лачетти (да и вообще, почти вся линейка GM 1990-2000-х годов - синоним слову [ИталДизайн](#)), а также - овер 9000 автомобилей других марок.

- **Скандинавы** — делали отличные машины до того, как продались китайцам, из-за рабочих профсоюзов, требовавших зряплату рабочим как премьер-министру. Удобные, но относительно дорогие в обслуживании и ремонте, хотя старые Вольвы [понятны любому мужику без особой подготовки](#), практически неубиваемые из-за толстого оцинкованного кузовного железа [\[6\]](#). Особо винрарными

New Skoda Fabia Advert - Full of lovely stuff

Няшная Шкода няшна  
Skoda Fabia vRS Mean Green TV commercial

Брутальная Шкода брутальна и троллит няшную Шкоду



300 немецких «лошадаков» даже не смотрят в твою сторону

являются дизельные версии. В [этой стране](#) очень популярны б/у варианты выпуска 80-90 годов за дешевизну, просторные салоны, дешевый и доступный в пределах МКАД и всего Северо-Запада ремонт и запчасти.

Также следует упомянуть SAAB — шведский производитель ни много ни мало боевых истребителей, после второй мировой решивший податься в мирное русло. Из-за авиационного прошлого все автомобили этой фирмы напоминали самолеты без крыльев в те времена, когда остальные автомобили были больше похожи на кареты без лошадей. Именно SAAB был пионером в использовании самолетных технологий в автопроме (впрыск топлива в бензиновых движках, турбонаддув, аэродинамическая форма кузова), он же иногда создавал пепелацы, у ремонтников вызывавшие конкретный ахуй (привод ГРМ со стороны сцепления? Да, детка, это СААП). В конце девяностых автомобильный бизнес был продан GMу, превращен в говно, перепродан голландцам из Spyker и почти перепродан китайцам, но тут бывшие владельцы GM заочковали передавать в Поднебесную шведские технологии и сделку зарубили. Saab Automobile обанкротился и с тех пор пытается вкатиться на рынок электромобилей под ником NEVS-Saab на деньги китайских инвесторов, а сам SAAB вернулся к своим любимым самолетикам.

Несколько раз вкатиться на рынок легковых автомобилей пыталась и Scania, но к успеху так и не пришла.

- **Англичане** — Страна в свое время производила over 9000 автомобилей. В 60-х, предчувствуя приближение пушного зверя, [британское правительство](#) решило залепить [свою General Motors](#) под названием British Leyland, но это лишь отсрочило глобальный пиздец на несколько лет. После коллапса MG-Rover Group потомки морских пиратов не выпускают ни одной нормальной машины в дешевом и среднем ценовом сегменте - раньше были легендарный Mini, хлипкие Rover и MG, сейчас остались только Vauxhall и Ford и хтонический ужас Land Rover Defender, но и его огламурили в 2013 году (*спойлер*: а в 2017 сняли с производства). Зато в ценовом диапазоне от 100000 и до полутора миллионов убитых енотов у англичан все нормально: Jaguar, Range Rover, Lotus, Aston Martin, Bentley и, конечно, Rolls Royce. Правда, едет все это порой совсем не на уплаченные за них бабки. Стоит заметить, что практически все вышеперечисленное принадлежит кому угодно, кроме англичан, обычно - азиатам. А может, так и надо?

## Азиаты

В азиатских компаниях царит жесточайшая иерархия и принцип «я начальник, ты дурак». Любые самые идиотские указания начальства надо выполнить даже в том случае, если у тебя есть в [сто пятьсот](#) раз

лучшее решение проблемы. Главный принцип работы в азиатских компаниях — догнать и перегнать, пятилетка в три года, пусть даже все потом придется еще три года [дорабатывать напильником](#), отрапортовать о сдаче надо как можно быстрее, а потом ни за что не сознаваться, что были допущены какие-то просчеты. Последнее особенно характерно для японцев, так как в их менталитете присутствует склонность заматывать говно под ковер, пока он хлюпать не начнет (ярчайший пример — быллинный проеб АЭС [Фукусима-1](#), которая была сделана по [несвежему](#) американскому проекту, а оболочку одного из реакторов при монтаже ебнули о пол, не проведя после этого дефектоскопию<sup>[[пруфлинк?](#)]</sup>). По типу собственности и корпоративному управлению компании делятся на *japanese-style* (кейрецу) и *korean-style* (чеболь).

[https://www.youtube.com/watch?v=PYzkvQLqb\\_0](https://www.youtube.com/watch?v=PYzkvQLqb_0)  
[Наброс](#) на японца.

- **Японцы** — Выпускают самые годные азиатские машины. Используют схему перекрестного владения акциями партнеров. То есть, акции автозавода продают поставщикам, акции поставщиков продают автозаводам, выкупают друг у друга бонды и активы и секьютизируют это с помощью аффилированных банков, страховых и андеррайтинговых компаний. Типа при такой организации все заинтересованы в том, чтобы правильно вести бизнес. На деле такая схема влечет за собой только то, что [ответственных ни за что нет и виноватых не найти](#), и при проблемах одного партнера тонет вся промышленно-финансовая группа целиком, со всеми страховыми компаниями и кафешками в бизнес-центре. Примеры — в принципе, весь японский автопром, который либо запродавался Западу (Nissan, Mazda), либо выпускает такое говно, что в регионах с более-менее удобоваримым собственным автопромом оно даром не нужно (все остальное). Особенно доставляет при этом то, что Toyota ВНЕЗАПНО продает больше всех автомобилей в мире, а пепелацы, собранные собственно в Джапани, вполне себе заслуженно пользуются репутацией неубиваемых вундервафель везде, где они только есть. При этом те, что собраны в Джапани для Джапанцев, почему-то вдвое надежнее тех, что собраны для гайдзинов на экспорт, хотя и те вполне кошерны. И это даже на фоне того, что абсолютно все автопроизводители [качество снижают](#), дабы покупались машины у них почаще. В рейтингах надежности это неоднократно подтверждается: на первых строчках чаще других можно встретить Toyota/Lexus, Honda/Acura, что особенно актуально для ленивых [пиндосов](#), где и продаётся большая часть джапан-каров. [А разгадка одна](#): в самой Джапани выводят запланированные к устареванию машины из оборота не сами, а с привлечением государства (налог на тачку, которой over 3 года, прогрессирует с каждым годом).
- **Корейцы** — Корейские компании все как одна были вначале семейными, как сейчас китайские, да и вообще любые компании в начале развития, включая европейские. Собственно, эпик вин корейского бизнеса заключается в том, что в качестве поставщиков кого попало не берут, предпочитая хорошо

себя зарекомендовавших и просто родственнических. Это, например, приводит к тому, что вокруг иностранных заводов Hyundai/Kia появляются заводы Mando и т. д. Но есть и обратная сторона — медленный фикс производственных ошибок.

Интересно здесь то что флагман корейцев Hyundai, сначала строил (и до сих пор продолжает вполне себе успешно строить, в отличии от всех других) совсем не автомобили, и даже не традиционные самолёты (бмв, сааб) а ВНЕЗАПНО корабли. И автомобилестроение является для них хоть и важной, но совсем не главной статьёй дохода. От сюда и растут ноги у их специфического подхода. В то же время в случае с Daewoo Group интеграция привела к [переускорению развития, закредитованности и накоплению токсичных активов](#), в результате на костях Daewoo Motors плясала GM, собирая «Нексии» силами узбеков на Uzdaewoo, до 2015 года, а оригинальные корейские Daewoo назывались так только на Родине - в остальной Евразии это Chevrolet. А еще Хёндэ и Киа долгие годы жили на скопипижженных японских конструкциях (в основном Mitsubishi), и с ними все было хорошо. Последние же поколения ведер делаются уже по собственным разработкам, и в них выплывает порой феерический пиздец. Алсо, под корейским автопромом обычно понимается автопром, сделанный в Южной Корее, хотя в тоталитарной [КНДР](#) автомобили тоже делают, но известно о них чуть менее, чем ничего, ибо продаются только у себя на родине.

- **Китайцы** — Появились как массовые автопроизводители относительно недавно, но по количеству выпускаемых ведер уже превосходят всех остальных, и цифра продолжает увеличиваться. Однако качеством [не отличаются](#), хотя небольшой прогресс наметился. Доставляет их любовь к копипастингу: можно встретить, например, лютую пародию на БМВ Х5, Мини Купер и т.д.

## Ну а кроме?

Здесь будет перечислено то, что не вошло в категории выше. Если ты, дорогой друг, знаешь толк в извращениях, тебе сюда.

- **Австралия** — ви таки не повегите, но машины делают и здесь. По факту два основных производителя - Holden, который принадлежит GM и по сути делает одни и те же машины вместе с Opel, Chevrolet и Vauxhall, и Ford(который начал делать что-то своё только с 70-х), какое-то время там пытался втиснуться и Chrysler, но не смог. Из эпичных машин на ум приходит разве что Ford Falcon XB, засветившийся в незабвенном «Безумном Максе», чуть более ранний(1970-72) Ford Falcon XY GT-НО, являвшийся со своим шестилитровым V8 одно время самым быстрым четырёхдверным седаном, да известный в узких кругах концепт-кар Holden Efjy. В основном своей массе поделки австралийцев унылы и особого интереса не представляют, тем более, что, кроме Новой Зеландии, они почти нигде не экспортируются. Впрочем, в самой Австралии местный гоночный чемпионат V8 Supercars с этими самыми Фордом и Холденом отчаянно зажигает, не хуже НАСКАРА, но кроме осси и киви никто этого не знает. От такого уныния Форд Австралия в 2013 г. склеил ласты и приказал долго жить после 88 лет бодрствования на Зеленом континенте. В 2017 же склеили ласты последние два производителя в стране: Toyota и, ёбаный стыд, сам Holden, ликвидированный пиндосами из GM в 2021 году. В общем, нет больше в Австралии автопрома. Помимо всего прочего изобрели довольно меметичную штуковину как "кенгурятник", но если у них это было вынужденной мерой, то за пределами страны, особенно у нас, его начали ставить все кому не лень и совершенно без надобности. Патамушта крута.
- **Иран** — вы таки удивитесь. Семейное предприятие «Iran Khodro» — крупнейшее на весь Ближний Восток и Северную Африку. Нынче обручилось с Peugeot-Citroën Group и делает свои «Samand» на базе 405-й платформы, экспортируя их в том числе и в Россию. За счёт винрарности оригинальной модели - получились вполне неплохие машинки за свои деньги, но название бренда заставляет [ЦА фалломорфировать](#). Также не без участия лягушатников собирает легковушки, грузовики и автобусы и SAIPA, но их автомобили - унылое импортозамещение европейских и азиатских авто (например Saipa Arjo - тупо перемаркированный китаец Zotye Z-серии), поэтому за пределами Ирана их не увидеть.
- **Индия** — из основных достойна упоминания только Tata Motors, которая делает, в основном, грузовики. Известна в первую очередь своей машинкой Tata Nano, которую добрые индусы хотели давать бесплатно за добровольную стерилизацию(очередной наеб, разумеется, кастраты получали лишь право её выиграть в лотерею), а также тем, что именно этой компании теперь принадлежат Jaguar и Land Rover. Кроме того, в Калькутте есть Hindustan, который с 50-х выпускал и продолжает выпускать копию Morris Oxford(хотя его век тоже подходит к концу) под названием Hindustan Ambassador. Впрочем, в Европе (и даже в этой стране<sup>[2]</sup>) изредка можно встретить джип Mahindra, от одного вида которого хочется уебать индийскому дизайнеру.
- **Малайзия** - и там тоже есть типа свой автопром, хтоническое уёбище марки Proton, напоминающее старые японские Мицубиси, собиравшиеся по лицензии. Никогда в Европу, кроме Бриташки, не экспортировалось, но внезапно может быть обнаружено на просторах бывшего совка. Есть там ещё несколько неинтересных производителей, собирающих копии японцев, корейцев и европейцев.
- **Африка** — на земле негров, алмазов и львов также нашлось место автомобильной промышленности, хоть и весьма неразвитой. Из известных - засвеченный в топгире слоноподобный южноафриканский Mгаuder. В ЮАР Хватает своих автомобильных марок, ожидаемо неинтересных за рубежом. Египтяне собирают Daewoo, Chevrolet и Opel для североафриканского рынка. В Кении компания Mobius Motors вывела на рынок джип, позиционирующийся как "самый дешёвый в мире". А в Марокко смогли

состряпать целый суперкар под именем Larakі, и репликеры Menara, напоминающие довоенный автопром. Тунис не отстаёт - внедорожники Wallys, косящие под пиндосские Виллисы. Нигерийцы собирают слоноподобные бронемобили Proforce для нужд местных вооружённых хрен знает чем сил..

- Латинская Америка** — внезапно, тоже производит машины. Машины беспредельно унылые, ибо представляют собой не первой свежести модели из Европы и Америки, снятые с конвейера у себя на родине, но все еще зажигающие, и в немалых количествах, в странах гаучо и доновпедро. Во имя немалости количества в Аргентину, например, хрен ввезешь новую модель, если на местных заводах уже производится одноименная всего лет на пять-десять устаревшего модельного года — будь патриотом, покупай местную! Также имеет свои гоночные традиции, внезапно, неплохого уровня, но ожидаемо никому не интересные (ну, однажды на гонках грузовиков один из них по причине отказа тормозов уебался в рекламный щит с рекаламой именно тормозной жидкости, а так — говно полное). Из своего производства на ум приходит только бразильский производитель спорткаров Lobini. Интересно также, что в Бразилии бензин должен содержать не меньше четверти тростникового спирта, а старт двигателя производится вообще на чистом спирте (есть отдельный бачок для этого), поэтому такую повозку невозможно продать где-то за пределами Бразилии. Но во времена дорогой нефти, всем это очень сильно откликнулось, и Бразилия на этом очень сильно поднялась, по этому никто и не думает взбухать по этому поводу. Ибо алкоголь гонят из собственного сахарного тростника (да-да именно под это вырубают и жгут джунгли если вы не знали). Вообще в Южной Америке довольно сложно развить и поднять что-то своё, прежде всего потому что большинство известных массовостью брендов (прежде всего VW с собственной фабрикой почти в каждой стране континента) уже аж с бородатых 60-х не мудрствуют лукаво, а собирают прямо там свои корытца. И рынок давным давно ими забит. VW Жук там к примеру делали аж вплоть чуть-ли не до 2000-х (причём как в Мексике так и в Бразилии). Мексикосы не только жуки собирают, но и Ниссаны, в частности [Nissan Aprio](#), который не особо долго и продержался. А в 2015 году собрали суперкар с вызывающим фейспалм названием Inferno Exotic Car - уёбищный дизайн дополняется сказками про мощность двигателя в 1400 л.с.
- Северная Корея** - выпускала машины еще в 50-е. Сначала лицензионные копии советских моделей, потом собственные версии европейцев и японцев. Но машин в стране все равно очень мало, а из имеющихся почти все в столице. Основной, хотя и **не единственный** производитель Pyeonghwa Motors выпускает лишь несколько тысяч экземпляров в год, и автомобиль в самой закрытой стране мира остается роскошью, доступной лишь немногим избранным. Так-же иногда попадают пруфы суровых северокорейских автомобилей на суровых северокорейских ДРОВАХ (натуральных, из дерева). Называется у них такое "Мугтанча" - автомобиль на генераторном газу, получаемом из угля, дерева или торфа.



Holden Epsilon.  
2005-й год до н.э.

Holden Commodore где-то в [Австралии](#)

Iran Khodro Tondar 90. Ничего **не напоминает?**

Tata Nano. В метро с ней не пускают

Tata Magic. Без магии дело явно не обошлось



Mahindra XUV500 прямо ну совсем не копияста

Сколько волка ни корми, у слона все равно больше. Марадёр и Хаммер

Mobius II. Зато недорого

Larakі Epitome. Made in Africa

Бразильянка Lobini 2011 I. Акции Porsche и Ferrari стремительно падают



Тоталитарный  
северокорейский  
кошмар?

## Ссылки

[Перемывание костей](#) мировому автопрому.

## Примечания

- ↑ Известная, правда перевраная, цитата. В оригинале звучала так: «Каждый покупатель может окрашивать свой автомобиль по желанию, если автомобиль черный». Пруф найдёте в копипасте «Моя жизнь, Мои достижения»
- ↑ Более того, до конвейерной сборки додумался даже не сам Форд — это ему предложили его подчинённые
- ↑ Кстати, сам нигра и бывший [хороший, годный](#) игрок НБА
- ↑ Вспоминается анекдот про «Все то же самое, только не немецкое..»
- ↑ До сих пор в каждом втором российском ара-сервисе можно видеть вывески навроде "Царя зверей, пизду и ёлку (Пежо, Рено и Ситроен соответственно) гоните сразу на помойку". Впрочем, к Рено это относится чуть в меньшей степени, ибо [румынская линейка](#) относительно проста в обслуживе, и их ары чинить хоть как-то научились
- ↑ Новые Вольвы штампуются в [Китае](#)



### Транспорт

[Автобусники](#) [Метрофанаты](#) [Транспортные фанаты](#) [Транспортные фанаты/Интернет](#) [3605 Au](#) [Au/Конференция](#) [Auto.ru](#) [Chery](#) [Daewoo Lanos](#) [Daewoo Matiz](#) [De Havilland Comet](#) [Harley-Davidson](#) [Hummer](#) [Hyosung](#) [Lada Kalina](#) [M4](#) [Marussia](#) [Multi-Track Drifting](#) [Renault Logan](#) [Ru auto](#) [Subaru](#) [Top Gear](#) [Tr](#) [Tucker](#) [VIP-атрибуты](#) [Ё-мобиль](#) [Авиасиммер](#)  
[Автобус](#) [Автобус 410](#) [Автобус ЛАЗ](#) [АвтоВАЗ](#) [Автожур](#) [Автомобилист](#) [Автомобильные номера](#)  
[Автосервис](#) [Автосрачи](#) [Автостоп](#) [Автошкола](#) [Андрей Рыбакин](#) [Ара-тюнинг](#) [Байкер](#) [БелАЗ](#)  
[Биокатализатор топлива](#) [Болашенко](#) [Бросить лом в унитаз поезда](#) [Бумер](#) [Ведро компрессии](#)  
[Велосипедист](#) [Взрывы в метро](#) [ВЛ85](#) [Волга](#) [Газель](#) [Газенваген](#) [Гелендваген](#) [ГИБДД](#)  
[Грузовик «Урал»](#) [Дальнобойщики](#) [Дачник](#) [День жестянщика](#) [Детская железная дорога](#)  
[Дороги России](#) [Железнодорожные маньяки](#) [Железнодорожный симмер](#) [Женщина за рулем](#)  
[Живой щит](#) [Запорожец](#) [Зарубежный автопром](#) [Зацепинг](#) [Как в дорогах иномарках](#) [КамАЗ](#)  
[Коктейль Лужкова](#) [Кола Бельды](#) [Колхида](#) [Колхозник](#) [Конструктор](#) [Кравчучка](#) [КрАЗ](#)  
[Красинец](#) [Красномордый](#) [Кукурузник](#) [МАЗ](#) [Маршрутка](#) [Метод Кочки](#) [Метро](#)  
[Метро на МКАД](#) [Метро-2](#) [Метро/В этой стране](#) [Метробабки](#) [МКАД](#) [Мое место парковки](#)  
[Монорельс](#) [Монорельсовый кот](#) [Москвич](#) [Москвич/АЗЛК](#) [Москвич/Ижевский завод](#)  
[Мотороллер](#) [Мотоцикл «Урал»](#) [Навител](#) [Нива](#)