

## دخلوخرج

شنبه ۵ مرداد ۱۳۹۸ - شماره ۲۶

## خراسان شماره ۲۰۱۵۶ خودرو



## کورسا و کورس با بزرگان

این عکس فرشاد نجوی عکاس حوزه خودرو از هاچ‌بک اسپورت شرکت آلمانی اِپِل حاوی نکات بسیاری است. کورسا که جزو اولین خودروهای وارد شده به ایران در دهه ۷۰ پس از فضای جنگ تحمیلی است، در مقایسه با رقبای فرانسوی و ژاپنی همواره به طراحی مهیج و یک موتور و گیربکس بهینه، شهرت داشته است. در نسل آخری از کورسا که به ایران عرضه شد، شاهد ترده مدل‌های ساده‌ای از این خودروی اروپایی کمیاب هستیم که عمدتا از انواع ۲۰۱۲ و ۲۰۱۴ هستند و البته نسخه اسپورت کورسا با برچسب‌های مخصوصش یکی

# دعوای مدعیان دروغین آفرود!

اولویت خرید با ام‌وی‌ام X۲۲، برلیانس کراس و لیفان X۵۰ است یا رنو ساندرو استپ‌وی؟

محمدحسین شاوردی

روزنامه‌نگار



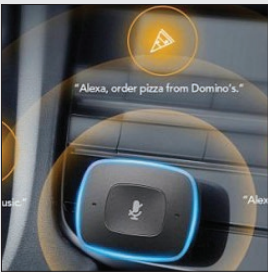
با طرحی که از یک سو به اپل میرود ۲۰۰۸ وفادار است و در یک بخش یادآور خودروی محبوبی مثل الفارومو جولیتا، لیفان X50 سعی کرد خود را کراس‌اووری کوچک و خوش‌فرم نشان دهد که با قیمت یک سدان متوسط و معمولی در دسترس است. این خودرو که با طول ۴٫۱ متر، از نظر ابعاد اتاق و بدنه در میانه گروه قرار دارد، در بخش صندلی‌های عقب اندکی با بحران فضای پای و سر برای سرنشینان بلندقد روبه‌رو ست اما در مجموع سواری مناسبی را از خود ارائه می‌کند.
ایکس ۵۰ که عمدتا در بخش مونتاژ با برخی ایرادات فنی در استفاده از قطعات نه چندان باکیفیت ید طولایی دارد مصداق بارز این ادعا نوع موادی است که در داشبورد، فرمان یا رودری‌ها به کاررفته است که پس از چندی کیفیت ظاهری خود را از دست می‌دهند. البته که جنس موادی که چراغ‌های عقب یا قطعات موتور و گیربکس لیفان به کاررفته هم چندان بالا نیست و همین عامل هزینه نگهداری از ایکس ۵۰ را بالا می‌برد.
موتور ۱۵۰۰سی‌سی و ۱۰۲ اسبی ایکس ۵۰ دیگر موردی است که مستقیما منجر به کاهش استقبال از این خودرو شده و در بازار بهایاش را به کمتر از ۱۳۰ میلیون تومان در نسخه‌های صفر کیلومتر رسانده است.

● **رنو ساندرو استپ‌وی؛ خشن جذاب**



همان‌قدر که کوچک است، کم‌مصرف هم هست و تقریبا بهترین

## صدایی که دستیار شماست



اجرا می‌کند.

از سفارش پیتزا تا پیدا کردن هنگ و از دریافت نوبت اینترنتی تا بسیاری از فرامین دیگر که از طریق فضای وب قابل انجام است. البته فعلا تعداد اندکی از گجت‌ها را می‌توان یافت که از طریق دستیار صوتی قابلیت هدایت یا دستورپذیری را داشته باشند ولی الکسا قادر خواهد بود فعلا این پنج عمل مهم را انجام دهد.
نخستین مورد به گجت ۲۴ دلاری اِچو اتو (Echo Auto) مربوط است که از طریق آن کلیه امور داخلی خودرو از طریق الکسا قابلیت هدایت، تغییر یا ارتقا پیدا می‌کنند. از سیستم تهویه مطبوع تا نوع موزیک. دومین گجت الکسا فون مونت است که از طریق آن گوشی تلفن همراه راننده به بخشی از خودرو تبدیل شده و کاملا به اتومبیل متصل می‌شود. الکسا داش کم که همان دوربین داشبورد الکساست دیگر قابلیت جالبی بود که می‌توان از طریق صوتی لحظات لذت‌بخش شما در خودرو را ثبت کند. سامانه الکسا جی بی اس هم این امکان را به راننده می‌دهد خودرو را از طریق صوتی در بهترین مسیر ممکن قرار دهد و از طریق گفتگو با دستیار، معابر فاقد ترافیک را پیدا کند. در عین حال گجت دیگری که می‌تواند راننده را تنها با ارسال پیام صوتی در حین رانندگی راهنمایی کند، امکان خرید یا راهنمایی جهت سفارش کالا یا خدماتی است که در شبکه وب قابل دسترسی بوده و دستیار صوتی طی گفتگو با راننده، آنها را از وب‌سایت‌های در دسترس انتخاب و با تایید راننده خریداری می‌کند.

از خاص‌ترین‌ها. کورسا ۲۰۱۲ که در محدوده ۱۷۵ تا ۲۰۰ میلیون تومان خرید و فروش شده، علاوه بر موتور ۱۴۰۰سی‌سی ۴ سیلندر ۹۹ اسبی، از اتاقی ساده، مرتب و کوچک برخوردار است. ضعف عمده این خودرو فقدان برخورداری از آپشن‌های روز است و کورسا ۲۰۱۴ به همین دلیل کمتر از رقبای ژاپنی و کره‌ای محبوبیت دارد. وگرنه سواری خودرو در مقایسه با هیوندای آی ۲۰، میتسوبیشی میراز، تویوتا یاریس و الفا رومئو میتو کیفیت سواری بهتری دارد. از این خودروی آلمانی تنها ۲ تا ۳ دستگاه در مشهد موجود است.

بپذیریم یا نه، استپ‌وی بهترین هاچ‌بک کراس بازار ایران است. این را می‌توانیم از تشنگی بازار برای این خودرو و حاشیه سود بالای این جوان رومانیایی حس کنیم. حتی حالا که قیمت این محصول سه برابر شده، تولیدش به مرز صفر دستگاه در ماه رسیده و رنو هم ایران را ترک کرده، بازار دست از سرش برنمی‌دارد. از بدو ورود این خودرو به ایران، رنو در زمینه تولیدش با خست پیش رفت و متناسب با میزان تقاضای موجود، تیراژ استپ‌وی را افزایش نداد. دعواهای بسیار بر سر ثبت نام در پیش‌فروش این خودرو که هر بار ظرف چند ثانیه تمام می‌شد، هنوز پس‌زمینه ذهن خیلی‌هاست. شاید بگویید «کار، کار دلالت‌هاست» ولی استپ‌وی بیهوده در ایران و البته قاره سبز طرفدار پیدا نکرده است. این خودرو بدون ذره‌ای ظرافت در طراحی داخلی و خارجی، تنها به لطف کیفیت ساخت قابل توجهش مخصوصا در بخش تعلیق، فرمان، ترمز، موتور و گیربکس موجب شد به سرعت بتواند گل سرسبد رنو در سال‌های ۹۶ و ۹۷ باشد. چیزی که چینی‌ها را تحریک کرد تا به تولید چندین و چند مدل هاچ‌بک کراس خوش‌پوش اقدام کنند. رقبای چینی در این مسیر تلاشی وافر را کلید زدند تا بخشی از سهم بازار استپ‌وی را به دست آورند. راه چینی‌ها برای موفقیت اما متفاوت از پسر رومانی بود. ام‌وی‌ام X22، برلیانس کراس، لیفان X50 و یکی دو مدل دیگر مثل بایک X25 به تکیه بر سه نکته مهم و حیاتی که در منظومه فکری مشتریان ایرانی نقشی بارز دارد به دل بازار زدند. این سه نکته شامل ارائه آپشن‌های جذاب، تولید با طراحی جذاب و موفر، و البته عرضه با قیمت معقول بود و در نهایت هم وضعیت مناسبی را برای رقبای استپ‌وی رقم زد. خب، از آغاز این رقابت ، حدود ۳۶ ماه می‌گذرد و حالا نسخه‌های صفر کیلومتر و کار کرده این ۴ محصول در بازه قیمتی ۷۵ تا ۱۷۵ میلیون تومان، در بازار قابل دستیابی هستند. دخل و خرج در یک گزارش تحلیلی، به دنبال کشف رمز و راز استقبال از این رده، تفاوت‌ها و ترجیحات مشتریان در خرید این خودروها و البته مزایا و معایب این کلاس از خلال مقایسه این چهار محصول با همدیگر است.

حدود ۱۱۳ اسب بخار را فدای وزن بالاتر خود در مقایسه با رقا می‌کند. ازاین رو اِبد ا برلیانس کراس انتظار شتابگیری مهیج نداشته باشید. در زمینه آفرود هم برلیانس حرفی برای گفتن ندارد و از ارتفاع اندک شاسی خودرو از سطح زمین هم کار را بدتر می‌کند. البته بهای ۱۷۰ میلیونی این هاچ‌بک کراس چینی که جزو سریع‌ترین خودروهای گروه است جایی بین نسخه‌های فول و ساده ام‌وی‌ام X22 قرار داشته که فاکتور مثبتی برای برلیانس است. با این حال هزینه نگهداری بالای این خودرو و مصرف سوخت بالاتر از میانگینش موجب می‌شود تا نتواند گزینه اول خرید اغلب مصرف‌کنندگان باشد.

● **ام‌وی‌ام X۲۲؛ موفق ولی ظریف**



به چند دلیل عمده توانسته موفق‌ترین و پرفروش‌ترین خودرو این گروه باشد که یکی از مهمترین آنها طراحی مناسب، مدرن و جذاب ایکس۲۲ است. چری که تاکنون توانسته از این خودرو بیش از ۳۰ هزار دستگاه در ایران بفروشد، در چند تریم متنوع ایکس۲۲ را با دامنه قابل قبولی از تجهیزات روانه بازار مصرف کرده که همین عامل منجر به افزایش خریدارانش شده است. با این حال ایکس۲۲ ابدا خودروی خوشنامی نیست و این را می‌توان از ضعف آشکار کیفیت مواد و قطعات تزئینی به کاررفته در ظاهر خودرو حدس زد. سواری ایکس۲۲ که چیزی بین ام‌وی‌ام ۳۱۵ هاچ‌بک و ام‌وی‌ام ۳۳ است، خشک، بی روح و نامتعادل است و خطر انحرافش به طرفین در مانورهای سریع که عمدتا ناشی از ارتفاع زیاد شاسی و فتربندی نامناسبش بوده، کاملا جدی است. این خودرو که در نسخه فول آپشن حتی از ساندرو استپ‌وی هم حدود ۱۵ میلیون گران‌تر است از موتوری نسبتا آرام با حجم ۱۵۰۰ سی‌سی سود می‌برد که قدرتی معادل ۱۰۳ اسب بخار دارد. ایکس۲۲ با این موتور نه هندلینگ مناسب دارد و نه چندان پرشتاب است ولی در مجموع نیازهای خریدارانش را برطرف می‌کند. این خودرو که به دلیل افت شدید قیمت، یکی از محصولات مغضوب چری در بازار ایران است، به شدت برای فروش با مشکل مواجه است و سریع قابل نقد شدن نیست!

## سرشکسته و مغرور مثل تاندربرد

یادگاری‌های جالبی از خریداران خودرو در دهه‌های ۳۰، ۴۰ و ۵۰ برای علاقه‌مندان به خودرو در ایران به جای مانده که تاندربرد محصول اسپورت لوکس فورد یکی از آنهاست. فورد برای تاندربرد آرزوهای بسیاری در سر داشت و بارها آن را اتومبیلی بی‌رقیب لقب داد اما نه سروصدای زیاد فورد و نه کیفیت خوب تاندربرد باعث نشد تا دیگر معایبش از کیفیت بد رانندگی تا ایرادات طراحی نادیده گرفته شود. البته این ایرادات که حتی تا نسل آخر و یازدهم این محصول کلاسیک هم دست از سر تاندربرد برنداشت، در نسل اول چندان زیاد نبودند اما گویا هرچه زمان گذشت، توجه فورد به تاندربرد کم و کمتر شد تا اینکه فورد سال ۲۰۰۵ برای همیشه این نام را بایگانی کرد. در واقع با اینکه فورد مدل تاندربرد را از سال ۱۹۵۴ تا سال ۱۹۹۷ در ۱۱ نسل مختلف با هزینه بسیاری تولید کرد، ولی آنچه برای فورد در نهایت باقی ماند حسرت بود. تاندربرد توانست با بزرگان این کلاس رقابت کند. این خودرو که تا نسل ششم همواره جایگاه نسبتا خوبی در ایران داشت، در نسل چهارم برای نخستین بار در سال ۱۳۳۷ پای به بازار ایران گذاشت.

تاندربرد ۱۹۵۹ از نظر ایرانی‌ها خودرویی استثنایی به نظر می‌رسید که هوای رقابت با محصولات گرانبه‌قیمت را در سر داشت. نسل اول تاندربرد چیزی بین یک رودستر اسپورت و اتومبیلی لوکس و اشرافی بود. این کوپه آمریکایی با داشتن عناصر طراحی متنوعی برگرفته از آستون مارتن، فراری و بنز توانست در نسل اول موفقیت بالایی را تجربه کند اما تاریخ با تاندربرد مهربان نبود. این خودرو حالا پس از ۶۲ سال زندگی با آن لاستیک‌های دور سفید، گلگیرهای عقب مشهور دامن‌دارا و البته موتور ۸سیلندر حجیم و ۱۱۰۰۵سی‌سی برای کمتر کسی دلبری می‌کند. از قیمت نسل اول این خودرو در ایران خبری در دست نیست ولی یک نسخه سالم از تاندربرد نسل دوم تا بیش از ۲۵۰ میلیون تومان چکش خورده است. بهایی که تاندربرد بخش عمده آن را مدیون کیفیت بالای طراحی و طعم و مزه متفاوتش در مقایسه با خودروهای جگوار، بنز و کادیلاک است.



# منتظر گرانی باشید!

با وجود آنکه بازار خودرو بیش از یک ماه است که به فاز کاهش قیمت وارد شده، اما انتظارات تورمی می‌تواند دوباره به گرانی خودرو دامن بزند. چگونه؟ این توضیحات را بخوانید.
تحلیل قیمت خودرو در آینده آن هم در فضای اقتصاد ایران نیازمند استفاده از همه ابزارهای در دسترس از آمار و ارقام رسمی تولید خودرو تا وزن‌دهی مناسب به متغیرهای کلان اقتصادی است. به جز تورم، بازار خودرو همواره در ایران بسته به سه عامل حیاتی دچار فراز و فرودهای قیمتی می‌شود. بررسی وضعیت بازار خودرو در ۲۴ ماه اخیر ثابت می‌کند که این بازار تحت تأثیر سیاست ارزی دولت، میزان عرضه محصولات مختلف به بازار و نوسانات سیاسی و بین‌المللی دچار تکانه شده و مسیر افزایش یا کاهش را در پیش می‌گیرد. در واقع در این قاب، عمدتا باید روی میزان تحویل خودرو به مشتریان و سهولت خرید خودرو از کارخانه، در کنار نوسانات سیاسی اجتماعی و بحران‌های ارزی مانور داد. آنچه از اطلاعات رسمی منتشر شده در سامانه کدال شرکت‌های خودروساز قابل استحصا است، افت شدید تحویل خودرو به مشتریان در مقایسه با بهار ۹۷ است. در واقع در بهار ۹۸ چیزی کمتر از ۵۰ درصد مدت مشابه سال قبل خودرو به بازار تزریق شده که همین عامل زمینه‌افزایش عطش برای خرید و نگهداری از خودروهای داخلی را فراهم کرده است. نمونه‌خاص این موضوع خودرو دانگ فنگ ج۲۰ کراس است که اگر در بهار ۹۷ چیزی نزدیک به ۸ هزار دستگاه از آن به بازار تزریق شده، در بهار ۹۸ این میزان به کمتر از نصف کاهش پیدا کرده است. طبیعتا وقتی خریداران این خودروی محبوب که تیراژ آن ظرف سالهای ۹۶ و ۹۷ از مرز ۵۰ هزار دستگاه عبور کرده، به یکباره با شایعه خاموشی خط تولید آن مواجه می‌شوند برای خرید آن به هر قیمتی تقلا می‌کنند و بهای این محصول را تا بیش از ۱۶۰ میلیون تومان در اوایل خرداد ۹۸ می‌رسانند. شایعهای که گرچه دور از واقعیت است اما تا تحقق یافتن کامل آن هم فاصله زیادی نبوده و همین حالا، تیراژش به یک چهارم مقادیر ماهانه در سال ۹۶ کاهش یافته است. در چنین شرایطی طبیعتا بهای دانگ فنگ حتی اگر در اثر کاهش قیمت دلار (افزایش تزریق ارز به بازار دلیل این کاهش است) با نتوای آغاز مذاکرات ایران و غرب تا مدتی نزولی شود، در بلندمدت بر اثر افت شدید تیراژ اچ ۳۰ کراس و افزایش ماهانه نرخ تورم، قیمت این خودرودوباره روندی صعودی به خود خواهد گرفت. این مثال از آنجا که می‌تواند قابل اتکا باشد که گریزی به بهای برخی دیگر از محصولات و ارقام تولید و فراز و فرود قیمت آنها بزنیم، برای نمونه تندر ۹۰ سیکلی ششیه دانگ فنگ اچ ۳۰ کراس را تجربه می‌کند و احتمالا در آینده افزایش قیمت را در اغلب محصولات خانواده خود تجربه کند. این در حالی است که قیمت نزولی پژو ۲۰۰۸ احتمالا در نرخ معقول تثبیت شده و پابرجا می‌ماند. دلیل این موضوع هم ناشی از تداوم ثبات در تولید این خودرو و عرضه مناسب آن به بازار است که از حرکت بازنمی‌ایستد. این تحلیل البته برای سطوح قیمتی پایین بازار نمود دقیقی ندارد. از آنجا که خودروسازیانی نظیر سایپا ادعا می‌کنند که با بهای ۲۹ میلیون پراید را می‌سازند و به دلیل فشار دولت و سیاست سرکوب قیمت، مجبورند با بهای ۳۷ میلیونی این خودرو را به مشتری برسانند، فراز و فرود قیمت پراید احتمالا ربط مستقیمی به پافشاری دولت در سرکوب قیمت این خودرو و امکان تداوم تولید خودروهای ارزان‌تر با همین بها دارد. از آنجا که عمده خریداران و متقاضیان خودرو مترصد دریافت دقیقی از سطح قیمت‌ها در دوره‌های کوتاه مدت و میان مدت هستند، تورم و انتظارات هم می‌تواند نقشی تأثیرگذار را در تحلیل‌های این بخش از اقتصاد ایران ایفا کند. در مجموع به نظر می‌رسد که جز برخی از ارقام که روند تولید رو به رشدی دارند و تحویل آنها از تقاضای آنها پیشی گرفته، بهای اغلب خودروهای موجود در سبد خودروسازان احتمالا به زودی روندی صعودی به خود خواهد گرفت. نکته‌ای که ممکن است مدتی در اثر انتشار اخبار مذاکره، افزایش تزریق ارز به بازار یا سرکوب بهای خودرو تداوم داشته باشد اما قطعا تا تورم هست، گرانی هم سرنوشت نهایی خودرو خواهد بود.

ردیف	نام و مدل خودرو	قیمت
۱	رنو تندر ۹۰ تیپ E2	۱۱۸ میلیون تومان
۲	پژو ۵D ۲۰۶ فول- تیپ ۵	۹۴ میلیون تومان
۳	دنا معمولی تیپ ۱	۱۰۴ میلیون تومان
۴	ساینا اتومات- تیپ فول	۷۷ میلیون تومان
۵	پراید ۱۳۱	۴۴ میلیون تومان
۶	تیبا صندوقدار	۵۲ میلیون تومان
۷	پژو ۴۰۵ GLX	۷۲ میلیون تومان