

دخلوخزج

شنبه ۱۲ مرداد ۱۳۹۸ - شماره ۲۷

خزاسان شماره ۲۰۱۶۲

خودرو



مزد۱۶ نمره مشهد، فقط ۱۷۵ تومان

تصور کنید پشت فرمان مزد۱۶ نیوفیس مونتاژ بهمن نشستاید و یکی از سدان های وارداتی رقیب به شما چراغ می‌زند. مجبورید به خاطر موتور کوچک و نسبتا کم حجم مزد۱۶ کنار بروید. به عنوان یک علاقه مند به برند مزد۱۶ احتمالا آرزو می‌کردید نسخه‌ای جدیدتر از مزد۱۶ را سوار می‌شدید که در این قبیل کورس ها کم نیاورید. ولی شاید بتوانید با یک مزدای بزرگ تر، قدیمی‌تر و البته ارزان‌تر حساب رقیبا را در جاده برسید. نسخه‌های کمیابی از سری ۲۰۰۶ مزد۱۶در کشور و به‌ویژه در شهر مشهد موجود است که کیفیت سواری، قدرت موتور و گنجایش و راحتی بیشتری در مقایسه با سری ۳ مزد۱۶ دارد. خودروهای جذاب و موفری که با قیمتی کمتر از ۲۰۰ میلیون تومان قابل استفاده بوده و کاملا ارزش خرید بالاتری در مقایسه با برلیانس H330 اتومات یا بسترن B30 دارند. مزد۱۶ فیلی رنگ مشهدی که در این تصویر، نمونه فیس لیفت نسل اول این محصول است، رقیب مستقیم

۴ رقیب سرسخت ایرانی رودرروی جیلی

در مبارزه چهار خودروی پرفروش ساینا اتومات، رانا، تندر ۹۰، پژو ۲۰۶صندوقدار با جدیدترین سدان ساب کامپکت جیلی در ایران، کدام خودرو برنده است؟



چه در چین و اقتصادهای نوظهوری نظیر روسیه و برزیل و هند، چه در بازاری به گستردگی اتحادیه اروپا، کلاس سدان ساب کامپکت شهری بسیار پر طرفدار است. خودروهایی با ابعاد کوچکتر از ۴/۳ متر که اغلب پرمبنای یک محصول هاجیک توسعه پیدا کرده‌اند و با داشتن صندوق بار بزرگ، قیافه زشت و کابین لخت، به ارزان‌ترین قیمت ممکن فروخته می‌شوند. داچیا با همین راهبرد موفق شده به گاو شیرده رنو در بازار ایران، اروپای شرقی و هند تبدیل شود و هیوندای، برخی پرنده‌های چینی، گروه فولکس‌واگن و البته جناب تویوتا سال‌هاست در این رده مدعی هستند. در ایران این رده بی‌شک جزو محبوب‌ترین کلاس‌های خودرویی در بازار است و در یک دهه اخیر حتی روی دست کراس‌اورهای کوچک و بزرگ بلند شده است. از برلیانس H230 تا لیفان ۵۲۰ و از جک جی ۴ و توجوی تا تندر پلاس همه در این کلاس حضور دارند. فعلا اما این بازار با پنج خودرو متنوع می‌زند؛ ساینا اتومات، رانا، تندر ۹۰ و پژو ۲۰۶ صندوقدار که نسخه‌های ایرانیزه سدان ساب کامپکت هستند و جیلی GC6 که از ۱۸ ماه پیش ابتدا با نسخه الیت و سپس مدل اکسلنت پای به این بازار گذاشته است. این خودروها در رده قیمتی ۷۵ تا ۱۵۰ میلیون تومان خرید و فروش می‌شوند.

داخلی‌سازی کرده است. فرایندی که از نصب گیربکس تغییریافته پژو ۴۰۵ روی این خودرو شروع شده و به افت شدید کیفیت موتور و سیستم تعلیق خودرو کشیده شده است. در واقع اگر می‌خواهید آینده ایده داخلی‌سازی را ببینید نیازی نیست تا دو سال دیگر صبر کنید. ۲۰۶ اس‌دی پیش روی شماسات، با انبوهی ایراد کیفی که باعث شده تا خودرو برجسته و اقتصادی پژو، به اتومبیلی با تنها ۳ سال عمر مفید مصرف تبدیل شود. این خودرو ۹۰ میلیونی که در نسخه فول آپشن تا ۹۵ میلیون هم قیمت دارد، حتی به اندازه ساینا هم امکانات نداشته و تنها فاکتور مثبتش، قدرت بالاتر پیشرانه آن در کنار یک طراحی آبرومند است.

ظاهر خوب اما شکم هیچ فقیری را سیر نمی‌کند. تنها کسانی باید ۲۰۶ اس‌دی را انتخاب کنند که از ظاهر ال ۹۰ متنفرند، زیر بار پرداخت ۱۵۰ میلیون برای جیلی نمی‌روند و کلاس‌شان به ساینا هم نمی‌خورد. اینها بزرگ ترین بازندگان بازارند. باور ندارید؟ امتحان کنید.

● جیلی GC6 اکسلنت؛ زشت و باکیفیت

اگر قیمتش ارزان‌تر بود با همین سطح کیفی و امکانات می‌توانست به تیراژ بسیار بالاتری دست یابد. شاید چیزی مثل برلیانس. جیلی اما تنها موفق شده حدود ۳ هزار دستگاه در ایران فروش داشته باشد. عددی که نه خیلی جدی است و نه چندان خوشایند. اتفاقا این موضوع مستقیم روی بازار قطعات، شبکه تعمیر محلی و هزینه نگهداری خودرو تأثیر گذاشته و نگهداری این محصول نسبتا جذاب را به کابوس شبانه‌روزی خریداران تبدیل کند. البته فعلا جیلی نوسفر است و به لطف کیفیت خوبی که دارد، خبری از این ایرادات نیست. موتور نسبتا هسمان و هم‌سطح با تندر ۹۰ و ۲۰۶ اس‌دی، اتاقی با تریم دو رنگ و طیفی از امکانات مدرن و یک ایمنی حداقلی، جیلی را برنده این کلاس نخواهد کرد حتی اگر بزرگ تر ین خودروی جمع باشد و نام نسبتا معتبر جیلی را یدک بکشد.

● نتیجه نهایی

عاقل باشید تندر ۹۰ می‌خرید و عاشق باشید ساینا! احتمالا این حرف را با تمسخر فراموش کنید ولی زمان ثابت کرده این دو محصول به ذائقه بازار خوش آمده‌اند. جیلی، پژو ۲۰۶ اس‌دی و رانا را هم باید گذاشت ته فهرست. ناچار اگر شدید سمت این خودروها بروید.

این کلاس با قیمتی حدود ۸۰ میلیون تومان است، صرفا در بخش موتور و گیربکس حرفی برای گفتن دارد و اتاق تنگ، کیفیت پایین ساخت و ایرادهای کیفی بسیار، آن را به موجودی آزادهنده در بازار تبدیل کرده است.

تیراژ این خودرو که در دو سه سال اخیر به شدت افت کرده، قرار است به زودی احیا شود به نحوی که رانا در یک فیس لیفت ظاهری، قرار است به بازار بر گردد. مشکل رانا اما با تغییر ظاهری حل نمی‌شود چرا که خریدارانش می‌دانند این ماشین با کیفیتی پایین و امکاناتی اندک، هزینه نگهداری پژو ۲۰۶ تیپ ۵ را که از کیلومتر ۵۰ هزار وارد خرج می‌شود، به مالک تحمیل می‌کند. آری این چنین است برادر...

● تندر ۹۰: انتخاب بد در دسر

بهترین خودروی این رده نه به لحاظ ظاهر و آپشن و برند که از نظر کار، تندر اهل کار است و پای سختی که وسط بیاید، ابتدا و نمی‌دهد. این سدان اروپایی که در بدو معرفی در سال ۲۰۰۶ در فرانسه طراحی و در رومانی مونتاژ شد، در طول بیش از یک دهه حضور در بازار ایران ثابت کرده در دوره حیاتش اهل گله کردن نیست. موتور K4M مونتاژ ایران که حتی سطح استانداردهای کیفی آن در نسخه مونتاژ ایران از نسخه مونتاژ اسپانیا بالاتر است، یک پیشرانه عالی، نسبت پرتکشش و بسیار بادوام است که در هر صد کیلومتر حدود ۶/۵ لیتر بنزین را به صورت ترکیبی (یعنی در شهر و جاده) مصرف می‌کند که عددی قابل قبول برای بازار ایران است. این خودرو که صندوقی بزرگ، اتاقی کاملا جادار برای ۵ نفر و کیفیت مونتاژ نسبتا خوبی دارد، تنها خودروی ۴ ستاره جمع در انواع پارس تندر و تندر پلاس است که در یک بازه قیمتی ۱۲۰ تا ۱۶۰ میلیون تومانی در طیف محدودی از امکانات قابل خریداری است.

● پژو ۲۰۶ صندوقدار؛ سقوط کیفی

قرار بود پل ارتباطی ایران و بازارهای جهانی باشد ولی خیلی زود به گل نشست. ایران خودرو که حتی در بدو طراحی و تولید، در سال ۸۷ و ۸۸ موفق شد آن را به بازار فرانسه هم صادر کند، هم‌اینک از SD 206 یک روح باقی گذاشته و این خودروی جذاب را قربانی ایده عجیب

● ساینا اتومات؛ امیدوار باش

جزو کوچک‌ترین خودروهای این کلاس است و ارزان‌ترین گزینه جمع هم هست. حاصل هنر مرکز تحقیقات و نوآوری سایپا و طراحان این بخش است و در کنار عيوب فنی و ظاهری بسیار، امیدوار است در آینده و نسل‌های

بعدی خود را به استانداردهای جهانی این کلاس و خودروهای برجسته‌ای نظیر فولکس جتا نزدیک کند.

تا آن جا راه ساینا دراز است اما واقعا با همین قیمت ۷۷میلیونی که بهای آن در بازار جهانی را به زیر ۶۵۰۰دلار می‌رساند، ساینا گزینه چندان بدی نیست. گیربکس اتومات سی‌وی‌تی، کروز کنترل، فرمان برقی،سیستم استارت دکمه‌ای، نمایشگر لمسی ۷ اینچی،سیستم ورود و خروج بدون سوئیچ(Keyless)، کامپیوتر سفری، مسیریاب،دو کیسه هوا، ترمز ABS و EBD، ایموبیلایزر، پنجره‌های برقی جلو و عقب، تهویه مطبوع نیمه اتوماتیک، آینه‌های جانبی برقی، سنسور دنده عقب و رینگ آلومینیومی بخشی از امکانات مناسبی است که روی ساینا سوار است.

یک جعبه بار ۴۲۰ لیتری هم دارد که در کنار موتور نسبتا کم‌مصرف ۱/۵ لیتری و قدرت ۸۷ اسب بخاری، سواری متعادل و مناسبی را در محیط‌های شهری برای ساینها به ارمان می‌آورد. ساینها گرچه بهترین خودروی گروه نیست ولی احتمالا کمترین هزینه نگهداری را ضمن برخی ایرادهای فنی به شما تحمیل می‌کند و به لطف قطعات مشترک بسیار با پراید و تیبها، هزینه تعمیر و در دسر نگهداری آن در بهترین شرایط قرار دارد. اگر از این خودرو انتظار معجزه نداشته باشید، ساینها اتوماتیک انتخاب قابل قبولی است.

● رانا؛ بازنده مغرور

در بخش سدان‌های ساب کامپکت، حضور هم‌زمان رانا و ۲۰۶ اس‌دی از آغاز با این هدف صورت گرفت که فاصله بین پراید تا پژو ۲۰۶ اس‌دی با رانا که نسخه ارزان و ایرانی و کم آپشن پژو ۲۰۶ صندوقدار بود، پر شود. با

این حال کیفیت پایین، ظاهر نه چندان دلچسب و قیمت گزاف رانا موجب شد تا این خودرو بیش از آن که با پراید و تیبها رقابت کند، به جنگ ۲۰۶ اس‌دی برود! اتفاقی که در نهایت منجر به کاهش سهم بازار هر دو خودرو شد و زمین بازی را به سود سایپا محدود کرد. رانا هم که یکی از بزرگ ترین خودروهای



تویوتا کمری SE در بازارهای جهانی بود و از قضا فروش بسیار خوبی هم در آن سال‌ها داشت. این خودرو که نخستین بار با ایده دو مهندس ژاپنی در دیپارتمان طراحی مزدا در شهر هیروشیما خلق شد، به غیر از خاک ژاپن در کلمبیا، روسیه و آمریکا هم مونتاژ می‌شد و فروش بالایی طی حدود ۸ سال حضور در بازار داشت. بد نیست بدانید این خودرو بعد از ۱۷ سالگی، همچنان در تاسیسات چانگ چون گروه فاو واقع در استان جیلین چین مونتاژ می‌شود. مزدا۶ نیوفیس که در این تصویر مشاهده می‌کنید، خودرویی ۴/۶۷ متری و اقتصادی. سدان متوسطی که از یک موتور ۳ لیتری دوارنک ساخت فورد در کنار جعبه دنده ۵سرعته اتوماتیک سود برده و ضمن استفاده از سیستم دو دیفرانسیل AWD حدود ۲۲۱ اسب بخار قدرت داشت. مزدا آن زمان تحت مالکیت فورد بود و مشخصات فنی نزدیکی به سدان آمریکایی موندیو داشت که همین عامل باعث سواری نرم‌تر این خودرو شده است.

۵ نکته

فنی درباره

سرویس‌های

دوره‌ای خودرو

مواظبت از قوای فنی خودرو کار ساده‌ای است اگر به برخی نکات کارشناسی توجه کنیم. هزینه تعمیر موتور و گیربکس همیشه بالا بوده و در مقطع فعلی هم با توجه به تحریم و نبود قطعات بیش از همیشه سخت و گران شده است. این وضعیت در حدی است که ممکن است بهای تعمیر موتور یا گیربکس از ۲۰ درصد کل قیمت آن خودرو بالاتر رود. ازاین رو مالکان خودروهای دارای پیشرانهای توربو یا گیربکس های دنده اتومات باید بیشتر از بقیه مراقب اتومبیل خود باشند و با دقت از قطعات فنی مراقبت به عمل آورند. رعایت پنج نکته کمک می‌کند تا در سرویس‌های دوره‌ای خودرو، موتور و گیربکس به بالاترین سطوح سلامت بر گردند.

۱. نوع و سطح فنی استاندارد روغن اعلام شده توسط سازنده خودرو برای جعبه دنده یا موتور را نباید فراموش کرد. چیزی که در دفترچه راهنمای خودرو دقیقا مورد تأکید قرار گرفته است. مثلا اگر برای جعبه دنده روغن دکسرون ۶ توصیه شده، تخطی از آن تبعات جبران ناپذیری برای بخش فنی خودرو به همراه می‌آورد.

۲. ایرانی یا خارجی بودن روغن و توصیه خودروساز مبنی بر استفاده از روغنی خاص، دلیل منطقی نداشته و باعث کارکرد بهتر خودرو نخواهد شد. چه بسا روغنی که در واحدهای داخلی تولید شده ولی استاندارد جهانی دارد و می‌تواند با استاندارد مشابه با استاندارد مورد تأکید در دفترچه خودرو، در اتومبیل شما مورد استفاده قرار گیرد. برای تعویض روغن موتور و گیربکس، حتما از تکنسین‌های ماهر و معتمد خود کمک بگیرید و سر خود نوع روغن را عوض نکنید.

۳. رعایت دوره زمانی سرویس های دوره‌ای بسیار مهم است. مالکان باید بدانند در صورت رعایت این اصل سلامت خودرو تضمین خواهد شد. در واقع سرویس‌های دوره‌ای علاوه بر بازگرداندن سطح تعادل روان گردان‌ها در خودرو، مالک را از مشکلات مختلفی که ممکن است برای موتور و دیگر قسمت‌های فنی پیش آمده باشد، مطلع می‌کند. بی‌توجهی به این مورد اما موجب افزایش استهلاک ماشین شده و چندین برابر هزینه تعویض روغن یا سرویس دوره‌ای را در قالب تعمیر و تعویض قطعه روی دست مالک می‌گذارد.

۴

در سرویس های دوره‌ای خودروهای اتومات، حتما باید به تکنسین‌های مسلط مراجعه کنیم تا از روش‌های مدرن و مکانیزه برای تعویض روغن گیربکس استفاده می‌کنند چرا که در روش سنتی تنها ۵۰ درصد روغن تخلیه می‌شود و بخش اعظم روغن کهنه پشت توربین گیربکس می‌ماند و زمینه فرسایش قطعات فراهم می‌شود.

۵

از به کارگیری انواع بدلی روغن یا قطعاتی نظیر فیلتر هوا در خودرو به شدت باید پرهیز کرد. متأسفانه افزایش شدید قیمت کالاهای اصل باعث شده تا تولیدکنندگان و واردکنندگان قطعات و روغن‌های بدلی با اقبال بیشتری در بازار روبه رو شوند. مشتری هم معمولا از قیمت کمتر استقبال می‌کند اما نمی‌داند روغن بدلی هرگز نمی‌تواند موتور و گیربکس را به اندازه کافی خنک کند. موردی که در درازمدت باعث استهلاک بیشتر این قطعات می‌شود.

ردیف	نام و مدل خودرو	قیمت
۱	جک S۳	۱۹۰ میلیون تومان
۲	چانگان CS۲۵	۱۶۷ میلیون تومان
۳	چری تیگو ۵	۲۷۷ میلیون تومان
۴	هایما S۷ توربو	۲۷۸ میلیون تومان
۵	لیفان X۵۰	۱۲۸ میلیون تومان
۶	جک S۵توربو	۲۷۵ میلیون تومان
۷	هاوال H۲	۲۸۰ میلیون تومان



سلیکا کوپه، موشک فراموش نشدنی

شاید به عنوان یک علاقه‌مند به خودرو نام محصولات اسپرت و معروف تویوتا در دهه‌های ۷۰، ۸۰ و ۹۰ میلادی را شنیده باشید اما قطعا اگر آشنایی شما با صنعت خودرو در حد معمول است، شنیدن داستان تویوتا سلیکا قطعا جالب توجه است. این خودروی جذاب که در نسل مختلف تولید شد، از سال ۱۹۷۱ در بازار ایران حضور داشت ولی مهم‌ترین و محبوب‌ترین مدل‌های سلیکا مربوط به نسل پنجم این خودرو هستند. نسلی که با یک طراحی بی‌مرگ، پل ارتباطی دنیای قدیم و عصر جدید تویوتااست.

سلیکا که در نسل پنجم خود تحت تأثیر طراحی آن دوره، از بدنه ای

با خطوط نرم و سیال، چراغ‌های مخفی و بازشو، ابعاد کوچک و موتور پرکشش چهار سیلندر سود می‌برد، هم‌اینک بسته به سلامت فنی و ظاهری بین ۱۰۰ تا ۳۰۰ میلیون تومان قیمت دارد. اغلب نسخه‌های سلیکا در ایران که از گونه نسل ۵ هستند، مدل ۱۹۹۱ و ۱۹۹۲ بوده که با موتورهای ۱۶۰۰ و ۲۰۰۰ سی‌سی در کنار گیربکس ۵ سرعته دستی به ایران آمده‌اند. البته بعضا شاهد جولان برخی از مدل‌های قوی‌تر سلیکا در شهرهای ایران که مجهز به گیربکس ۴سرعته اتومات بوده و موتور ۲لیتری توربو که به گونه 3S-GTE مشهور بوده، هستیم.

موتور اولی و دومی برای سلیکا کوپه که از سیستم پیشرفته تعلیق فعال سود می‌برد، به ترتیب حدود ۱۰۵ و ۱۵۸ اسب بخار قدرت به ارمان می‌آورد. نسخه توربو اما با توان ۲۰۰ اسبی این سامورایی را به یک نیزه بران تبدیل می‌کرد که قادر بود بسیاری از رقبای گران‌تر را هم قربانی کند.

به غیر ازاشاسی مشترک با سدان کارینا و استفاده از انبوهی امکانات مثل سان‌روف و سیستم صوتی فراگیر، سلیکا از رینگ‌های مخصوص براق، صندلی‌های چرمی و صندلی‌های برقی سود می‌برد که همین عوامل سواری روزمره با این کوپه را به یک خاطره لذت‌بخش تبدیل می‌کرد. این خودرو هنوز هم جذابیت بالایی برای علاقه‌مندان به محصولات ورزشی داشته و جزو بهترین ساخته‌های تاریخ تویوتا در زمینه محصولات کوپه است.