خودروی منحصر به فرد «کیا» در مشهد

یک خودروی ۲۵۰ میلیونی را در مشهد یافته‌ایم که می‌تواند برای خریداران مشکل‌پسند یک انتخاب متفاوت باشد. این خودرو که در نسل جدیدش محبوب‌ترین محصول کیا در بازار آمریکاست، خودرویی متناقض در مرز دو کلاس مجزاست. سول که نه آن را می‌توان دقیقا یک کراس‌اوور نامید، و نه به آن لقب هاچبک داد، ابعادی معادل ۴/۱۲ و ۱/۷۸ متر در طول و عرض دارد. ارتفاع سول اما با ۱/۶۱ متر مهمترین نکته‌ای است که در بدو دیدن یا نشستن در این خودرو متوجه آن خواهید شد. این یعنی ارتفاع سول از تمام کراس‌اوورهای کامپکت بازار ایران و حتی از سانگ‌یانگ تیوولی هم بلندتر است و خب باعث تلقین حسی خوشایند به بیننده‌ای می‌شود که در اولین برخورد از طراحی سول شکایت دارد. از امکانات خوب این محصول کره‌ای هرچه بگوییم کم گفته‌ایم چون با این که مدل ۲۰۱۳ است، به صورت استاندارد به دو گرم کن، سانروف، موتور ۴سیلندر ۱۲۲ اسبی، سیستم ترمز ESP، حالت رانندگی اقتصادی، چراغ‌های مجهز به اتو لایت و دی لایت، سیستم کروزکنترل، نشانگر سوپر ویژن، سیستم صوتی JBL با ده عدد بلندگو و یک ساب‌ووفر، گیربکس شش دنده تیپ ترونیک، سنسور پارک جلو و عقب، دوربین دید عقب، آیینه برقی و استارتر دکمه‌ای مجهز است. فکر می‌کنم با این قیمت، آپشن‌های سول از کیا سراتو آپشنال هم بهتر است.

سراتو و جانشینان نچسب!

پس از خروج مزدا۳ و هیوندای الانترا از خطوط تولید خودروسازان داخلی، حالا کیا سراتو هم با بازار وداع می‌کند تا خودروهایی نظیر چری آریزو۶، دنا توربو پلاس و شاید رهام را به عنوان جانشین خود ببینند

محمدحسین شاوردی
روزنامه‌نگار

در بازاری که ابرهای تحریم، هرروز افق پیش رو را تیره‌تر از قبل نشان می‌دهند، خرید خودرو یک عملیات پرچالش است. از یک سو با پرداخت بیشتر، هر لحظه دامنه انتخاب کوچک و کوچک‌تر می‌شود و از دیگر سو، کیفیت تولیدات داخلی به واسطه قطع ارتباط با زنجیره تامین خارجی، پیوسته نزولی است. در آخرین نمونه، کیا سراتو که ظرف پنج سال بیش از ۶۹ هزار دستگاه تولید شد و در بازار ایران کلی طرفدار داشت، خط تولیدش جمع شد تا خریداران از این پس حتی به مدل‌های یک دهه قبل خودروسازان کره‌ای هم دسترسی نداشته باشند اما مگر چینی‌ها مرده‌اند که شما بی گزینه بمانید؟ یا «خودروساز وطنی» ندارید که اتومبیل مدرن برایتان طراحی و تولید کند!؟ نگران نباشید. اگر مزدا۳ و الانترا و کیا سراتو از بازار رفته‌اند در عوض همچنان می‌توانید از دنا توربو پلاس، چری آریزو۵ توربو و چری آریزو۶ و البته لیفان ۸۲۰استفاده کنید و به زودی گزینه‌های جذابی مثل رهام یا پژو ۳۰۱ هم خواهید داشت که یا مشخصات فنی دقیق آن ها معلوم نشده یا سطح کیفی مناسبی ندارد! بپذیرید یا نه، همین گزینه‌ها هستند که می‌توانید با پرداخت رقمی در محدوده ۲۰۰ تا ۴۰۰ میلیون تومان سراغ‌شان بروید. البته نگران نباشید. این جا به غیر از چهار گزینه مخوف گزارش یعنی پژو۳۰۱، دنا توربو پلاس، چری آریزو۶ و رهام، فهرستی کامل از همه سدان‌های کوچک و کارکرده‌ای را که با این پرداخت قابل خریداری هستند، تهیه کرده‌ایم که با دیدنش، حتما عنان از کف می‌دهید و دیگر از محصولات ایرانی و چینی یاد نمی‌کنید! گزارش را بخوانید، نکته را می‌گیرید.

رهام؛ گزینه مخفی

کوچک‌تر از سراتو آپشنال است و قطعا کیفیت اش ۲۰ نیست ولی در زیبایی، شاید بتواند با سراتو رقابت کند. به لطف استفاده از پلتفرم تویوتا یاریس سری ۲۰۰۰، احتمالا رهام محصولی اقتصادی اما نرم و راحت خواهد بود. رهام ظاهرا با ۴/۴۶ متر طول و ۱/۷۶ متر عرض، از استانداردهای رده سدان سایز C اندکی کوچک تر است اما فاصله بین دومحور این خودرو با طول ۲/۶۵ متر نشان می‌دهد قادر به رقابت در این رده هست. ایمنی خودرو هم گویا در اروپا بررسی شده و رهام موفق شده نمره سه ستاره را از موسسه انکپ دریافت کند که خبر خوشایندی است. در بخش تجهیزات، رهام محصول قابل قبولی است و در تیپ فول خود به صندلی‌های برقی، فرمان برقی، تزئینات چوب‌نما در اتاق، صفحه لمسی ۸اینچی، دوربین دید عقب، سانروف، صندلی چرمی، رینگ و لاستیک ۱۵ اینچی اسپورت، کی‌لس‌استارتر، دی لایت به همراه کلیدهای کنترلی روی فرمان، تهویه مطبوع خودکار به همراه سنسور پارک عقب مجهز است. ایراد بزرگ رهام اما اطلاعات غیرشفافی است که سایپا درباره موتور و گیربکس خودرو ارائه می‌کند و هر بار پای یکی از پیشرانه‌های در دسترس خود از ۱/۶۵ لیتری برلیانس تا موتور ۱/۲ لیتری و توربو ساخت شرکت AVL و حتی موتور EF7 دنا را پیش می‌کشد.

دنا توربو پلاس؛ خشنِ جذاب

در دسترس‌ترین گزینه همین محصول ایران خودرو است که استهلاکش زیاد، کیفیت ساخت اش متوسط و ایمنی‌اش معمولی است. نسخه اتومات این خودرو هم اگر به بازار بیاید، از مجموعه جعبه دنده چندان مشهوری استفاده نمی‌کند و خریدش ممکن است دردسرساز شود. موتور ۱۵۰ اسبی، هزینه تعمیر پایین‌تر از رقبا، شبکه تامین قطعات نسبتا گسترده و سهولت استفاده از دنا توربوپلاس یک گزینه اقتصادی می‌سازد. موتور توربوی این خودرو که قوی‌ترین گزینه گروه هم هست، با ۱۵۰ اسب یک مزه واقعا اسپرت دارد و باب میل جوان‌ترهاست. منتهی کسی که بخواهد بیش از ۲۵۰ میلیون تومان پول بابت یک خودرو پرداخت کند، قطعا از کابین نه چندان مجلل دنا گلایه خواهد داشت. این خودرو که فعلا در بازار ۱۸۰ میلیون تومان قیمت دارد، در صورت استفاده از جعبه دنده خودکار تا بیش از ۲۲۰ میلیون قیمت خواهد داشت. عددی که وقتی آن را کنار امکانات نحیف اش نظیر دو ایربگ می‌گذاریم، ناامید می‌شویم. با این که دیدن تجهیزاتی مثل سانروف، صندلی های جلوی کاملا برقی، دوربین دید عقب، آینه برقی تاشو، چراغ جلوی مجهز به LED و دی لایت، صفحه نمایش لمسی، رینگ و لاستیک ۱۶ اینچی، کروز کنترل و سیستم تهویه مطبوع در دنا آن هم این رده قیمتی بد نیست ولی یادآوری مشخصات سراتو، گویای عقب‌ماندگی جدی دنا پلاس توربو در این بخش است.

> پس از خروج مزدا۳ و هیوندای الانترا از خطوط تولید خودروسازان داخلی، حالا کیا سراتو هم با بازار وداع می‌کند تا خودروهایی نظیر چری آریزو۶، دنا توربو پلاس و شاید رهام را به عنوان جانشین خود ببینند

چری آریزو۶؛ چینی اصل

سدان مدرن آریزو۶ را باید حاصل خوبی از زبان جدید طراحی شرکت چری بنامیم که با کمک طراحانی از انگلستان، کره جنوبی و چین در یک دوره زمانی شش ساله تکامل یافته و حالا به محصولاتی قابل اعتنا تبدیل شده است. منتهی این محصول به رغم رشد ۱۳ سانتی‌متری بدنه، اتاق کوچکی دارد و در رده‌ای پایین‌تر از محصولات مشابه قرار می‌گیرد. شاید سازنده بگوید این خودرو، سبک و سیاق سدان‌های اسپرت را دارد ولی اگر با این حرف، آن ضعف آشکار را هم فراموش کنیم، با مونتاژ بد خودرو یا مواد ارزان داشبورد آن چه کنیم؟ درست مثل بدنه مواج آریزو۶، فضای اتاق هم متناقض بوده و تقلیدی از محصولات متاخر آئودی و رنجروور است که در کل محصول چری را در مرتبه‌ای بالاتر از رقبای این رده می نشاند. در بخش فنی، همچنان شاهد حضور پیشرانه ۱/۵ لیتری توربو و ۱۴۷ اسبی قبلی چری هستیم که به یک جعبه دنده ۹ سرعته خودکار وصل می شود و عملکرد مناسبی دارد. آریزو ۶ را باید پاسخی جذاب از چری به رقبای کره‌ای، ژاپنی و اروپایی در رده سدان‌های کوچک شهری دانست اگرچه این موضوع دردی از خریداران اش نمی‌کاهد. افت شدید قیمت در کوتاه مدت در کنار هزینه نگهداری بالاتر از میانگین این کلاس موجب خواهد شد تا خرج نگهداری و تعمیر آریزو۶ بیش از اعتبار و ارزشی باشد که این محصول چینی از خود ارائه می‌کند.

پژو۳۰۱ نیوفیس؛ داخل خارج!

واقعا مشخص نیست ایران خودرو چه بر سر ۳۰۱ آورده است. این خودرو که همین حالا در بدترین شرایط ممکن فروش در بازار اروپا گیر افتاده، با داخلی‌سازی غیرشفاف ایران خودرو احتمالا محصولی با ایرادات بالای مونتاژ است منتهی در مجموع ظاهر و باطن ۳۰۱ بهتر از رهام و دنا است. ابعاد خودرو به رهام نزدیک است و از اغلب رقبای بازار کوچک‌تر است. کابین هم نه محقر اما در سطح دنا پلاس و رهام است و با چری یا گزینه‌های کارکرده قابل قیاس نیست. پلتفرم مشترکی که این خودرو با پژو ۲۰۰۸ دارد در کنار موتور EC5 و اتاقی نسبتا ایمن‌تر، کمک می‌کند تا در رده قیمتی ۲۵۰ میلیون تومانی بتوان به آن اعتماد کرد. بررسی مشخصات اولیه این مدل هم نشان می‌دهد ۳۰۱ گزینه‌ای متعادل و میان‌مایه است که با امکاناتی در رده دنا توربو پلاس و کیفیتی هم‌سطح رهام، یک رانندگی اقتصادی و معمول را احتمالا نصیب راننده خواهد کرد.

کارکرده‌های جذاب پیشنهادی

میتسوبیشی لنسر ۲۰۱۶، تویوتا کورولا ۲۰۱۵، رنو فلوئنس ۲۰۱۵، کیا اوپتیما ۲۰۱۳، تویوتا یاریس سدان ۲۰۱۴، مزدا۳ مدل ۱۳۹۴، هیوندای الانترا ۲۰۱۴، هیوندای سوناتا ۲۰۱۲ و تویوتا کمری ۲۰۱۰ از جمله خودروهایی هستند که می‌توان با قیمتی در رده ۲۰۰ تا ۴۰۰ میلیون تومان، آن ها را خریداری کرد و افزون بر دوام و طراحی و امکانات مناسب، از کیفیت ساخت و سواری مناسب آن‌ها لذت برد.

چشم‌ها را باید شست

چرا باید ایده ساخت وانت ۱۵۱ سایپا را تحسین کرد؟

در اینستاگرام، تلگرام و کل فضای وب، هزار و یک جور لقب دارد. جوک محافل خانوادگی و کاری است و از بس ارزان است، حتی خود مدیران سایپا تولیدش را جدی نمی‌گیرند. وانت پراید ظاهر محقری دارد ولی واقعا کارا و مقرون به صرفه کار می‌کند. حتما اغراق است، ولی آبروی خودروهای این کلاس است که قیمت ارزان را با کارایی مناسب تلفیق کرده و بدون درد و زخم، روی دست وانت تندر و رقیب مستقیمش اریسمان بلند شده است.

پراید ۱۵۱ که این روزها در ناوگان بسیاری از شرکت‌های خدماتی و فروشگاه‌های آنلاین، خودروی اصلی تحویل سفارش است، بی‌دلیل موفق نشده پرفروش‌ترین خودروی این رده باشد. این خودرو با موتور ۶۰ اسبی و قیمتی ۴۴ میلیونی، ارزان‌ترین بارکش شهری کشور است.

این محصول ایرانیزه که به طور میانگین سالانه تیراژی بالغ بر ۱۵ هزار دستگاه دارد، حائز ویژگی‌هایی است که رقبا هنگام تولید محصول به آن توجهی نکرده‌اند. این محصول وطنی که طی پنج سال اخیر حدود ۷۰هزار دستگاه فروش داشته، چیزی شبیه رنو کانگو یا پژو ریفتر در فرمت خاورمیانه‌ای است که ضمن ابعاد کوچک و موتور نحیف، واقعا ساده و کم‌مصرف کار می‌کند. چرخی در فضای این رده از بازار خودرو نشان می‌دهد اگر در اروپا خودرویی همچون کانگو موفق شده رهبری بازار را در دست گیرد، راز آن در تولید با کمترین هزینه و بیشترین فایده بوده است.

رنو در مدل کانگو جهت رفاه حال مصرف‌کنندگان محصولات باری و تجاری که در شهرها رفت و آمد دارند، خودرویی خلق کرده که کوچک، نرم، کم مصرف، بادوام و ارزان است. محصولات این کلاس احتیاجی به قدرت موتور بالا ندارند و خریداران هم در پی کورس گذاشتن با کانگو نیستند. آن چه به کار آن ها می‌آید، نگهداری ساده و دوام بالایی است که حمل و نقل آن ها را در طول سال به کم‌هزینه ترین سطح ممکن برساند. اتفاقی که از قضا پراید آن را بدون ایمنی ولی با همان سطح حدودی از گنجایش و دوام و مصرف ارائه می‌کند.

با این که بسیاری از منتقدان پراید ۱۵۱ معتقدند این خودرو ارزش خرید چندانی ندارد، اما دمپایی سایپا! ثابت کرده حرف منتقدان چندان اعتباری ندارد. نصب انواعی از اتاق های کوچک و بزرگ باری در انواع یخچال یا محل حمل بار از پراید ۱۵۱ یک میکرو ون کوچک شهری ساخته که با کمترین هزینه و استهلاک، بارهای کوچک و کم حجم را در سطح شهر به دست مصرف‌کنندگان می‌رساند.

در عین حال پراید نه مثل اریسان دچار شکستگی شاسی و تا خوردن اتاق می‌شود و نه قیمتی گزاف همچون تندر پیکاپ دارد. این خودرو خوراک کارهای سبک و بارهای کوچک است و راحت هم پارک می‌شود. ای کاش سایپا نسل تازه این خودرو را با حفظ همین اصول ولی ایمن‌تر و کاراتر بسازد. آن وقت ما هم یک رنو کانگوی ایرانی خواهیم داشت تا به جان سختیش ببالیم!

قدیمی و اصیل مثل نش استیتس‌من

دیدن دوباره‌اش شانس می‌خواهد که ما نداریم. طبق اطلاعات موجود، تقریبا دیگر هیچ نسخه سالم و اصیلی از این مدل خاص برند آمریکایی نش در کشور موجود نیست یا اگر هست، اطلاعات دقیقی از آن در دسترس نیست. این خودرو که به عنوان یک سدان لوکس و قابل اعتماد، روی دست خودروهایی نظیر کادیلاک، فورد و بیوک در بازار آمریکا بلند شده بود، به عنوان برندی پیشرو، فرم و ساختاری متفاوت از جریان اصلی بازار داشت. استیتس‌من نسل اول محصولی واقعا زیبا ساخته برند نش بود که تنها خودروی افسانه‌ای پاکارد می‌توانست در جدالی برابر با آن وارد چالش شود. این سدان مجلل در مقایسه با اغلب خودروهای هم رده در دهه ۵۰ و ۶۰، یک تفاوت عمده داشت و آن سبک طراحی خاص نش بود که ضمن به کارگیری مواد گران‌قیمت مثل چرم و چوب در اتاق، بدنه را به شیوه‌ای متناقض در جلو و عقب از نظر ابعاد تولید می‌کرد. این سری از نش که در اواخر دهه ۵۰ ساله تا اواسط دهه۶۰ در دو نسل در کارخانه نش واقع در ایالت ویسکانسین آمریکا تولید می‌شد، در نسل نخست خود آشکارا به محصولات مرسدس بنز شباهت داشت اما در نسل دوم طرح متفاوتی به خود گرفت. البته اوج کار نش در همان نسل اول و سری ۱۹۴۹ تا ۱۹۵۱ بود که در سبک طراحی، آشکارا سدانی اسپورت لوکس همچون پورشه پانامرای امروزی را یادآوری می‌کند. موتور شش سیلندر ۳ لیتری خودرو که حدود ۱۰۰ اسب بخار قدرت داشت، استیتس‌من را قادر می‌ساخت پا به کورس‌های سریع بگذارد و سربلند هم بیرون آید. البته همه این ویژگی‌های متفاوت باعث نشد تا خودروساز گمنام آمریکایی از خطر ورشکستگی رهایی یابد. نش که پس از اتمام جنگ جهانی دوم دوباره ورشکستگی را تجربه می‌کرد، روی فروش بالای استیتس‌من حساب ویژه‌ای باز کرده بود اما خب این موضوع محقق نشد و سرانجام با تعطیلی چراغ کارخانه، اختیار برند نش به فاصله کوتاهی به کمپانی آمریکن‌موتورز که همان کریسلر امروزی است، واگذار شد و تحت نام رامبلر تا مدتی به تولید ادامه داد. سری ۱۹۵۰ نش استیتس‌من که در تصویر آن را با پلاک ایرانی می‌بینید به جز طراحی برجسته به جعبه دنده هیدراماتیک ۳سرعته خودکار، درهای باله‌ای و استارت دکمه‌ای مجهز بود و با استفاده از موتور سیستم تعلیق مخصوصی که داشت، کیفیت سواری کم‌نظیری داشت. این سدان امروزه توسط کلکسیونرها در بازار آمریکا به بهایی در حدود ۱۵ تا ۲۵ هزار دلار خرید و فروش می‌شود.

خودروهای الکتریکی چقدر از انواع بنزینی بهترند؟

هر فناوری جدیدی که به بازار می آید، پنجره جدیدی رو به جهان می‌گشاید و تسلا هم قهرمان صنعت خودروهای الکتریکی است که توانسته با موفقیت ایده استفاده روزمره از خودروهای برقی را به جهان بقبولاند. عرضه اتومبیل ۳۵ هزار دلاری مدل۳ از سوی این شرکت هم که در بسیاری از بازارهای جهان، پیشتازی می‌کند عامل رشد روزافزون خرید خودروهای برقی در سراسر جهان است. با وجود سطح بالای عملکرد خودروهای تسلا، هنوز هم برخی افراد اعتقادی به توانایی خودروی برقی ندارند. در این راستا، مطالعه مجله آنلاین و آمریکایی نرد ولت (nerdwallet) می‌تواند راهگشا باشد. چکیده این مقاله که حاصل تلاش محققان دانشکده کسب وکار موسسه فناوری ماساچوست (MIT) و البته گروه تحقیقات لابراتوار مهندسی این دانشگاه بوده، توسط وب‌سایت نرد ولت منتشر شده که ترجمه بخش هایی از آن را این جا می‌خوانید:

خودروهای تسلا سه ویژگی جالب دارند که باعث برتری آن ها بر محصولات بنزینی می‌شود. اول عدم نیاز به مراجعه به پمپ بنزین با توجه به وجود دستگاه‌های شارژ خانگی، دوم کاهش هزینه استفاده از سوخت های درون سوز در سال که تا ۷۵۰۰دلار کمتر از انواع دیزلی و بنزینی مثل هوندا آکورد یا ب.ام.و ۷۴۰ است و سوم دوستی با محیط زیست است که حدود ۴۰ درصد کمتر آلایندگی تولید می‌کند. اما آیا این محصولات، بدی هم دارند؟ خب باید این مزایا و معایب را فارغ از محصولات پیشرفته تسلا بررسی کنیم:

نخستین مورد این است که برخلاف تسلا که با کمک فناوری خاص خود، سریع شارژ می‌شود، بسیاری از محصولات برقی چنین ویژگی ندارند و سریع‌تر از آن چه تصور کنید با مشکل مرگ باتری روبه‌رو می‌شوند. مورد دیگری که باید درباره خودروهای برقی شفاف بیان شود، نوع رانندگی شما و تاثیر آن روی میزان برد باتری است. چیزی که می‌تواند نگرانی درباره نرسیدن به مقصد را دوچندان کند و این یک نقطه ضعف بزرگ برای همه محصولات برقی است. در عین حال، سومین مورد این که انواع برقی تسلا و جگوار راحت‌ترین، مجلل‌ترین، جادارترین و ایمن‌ترین خودروهایی هستند که تا امروز ساخته شده و دست کمی از رقبای بنزینی ندارند. طراحی و سواری جگوار آی-پیس به حدی خوب است که این خودرو امسال ده‌ها جایزه بین‌المللی از جمله جایزه سال خودروی جهان و جایزه خودروی سال اروپا را دریافت کرد. این نکات را مطالعه کردید؛ بیایید تعصب را کنار بگذاریم. خودروهای برقی خیلی بهتر از محصولات بنزینی عمل می‌کنند. فقط صدا و دود ندارند!

نام و مدل خودرو	قیمت
پژو ۲۰۷ اتومات مدل ۱۳۹۸	۱۶۳ میلیون تومان
رنو ساندرو اتومات مدل ۱۳۹۸	۱۷۲ میلیون تومان
هیوندای آی۲۰ مدل ۲۰۱۲	۱۷۸ میلیون تومان
برلیانس H320 فول اتومات مدل ۱۳۹۸	۱۶۸ میلیون تومان
اموی‌ام ۳۱۵ مدل ۱۳۹۸	۱۲۰ میلیون تومان
جیلی RV7 هاچبک مدل ۲۰۱۴	۱۴۰ میلیون تومان

هاچبک‌های وارداتی و مونتاژی ۱۰۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان