

دخلوخرج

شنبه ۶مهر ۱۳۹۸ - شماره ۳۵

خراسان شماره ۲۰۲۰۶

خودرو



کیوه در مشهد تنها نیست!

ورود تعداد زیادی از خودروهای گردشگران مذهبی و پزشکی به شهر مشهد موجب شده تا رانندگان با انواعی از برندهای روز جهان و خودروهای مدرن آن ها آشنا شوند که این بین آئودی سازنده آلمانی در میان خودروهای پلاک گذر موقت یا پلاک خارجی جایگاه ویژه‌ای دارد. همین عامل هم باعث شده تا تنها خودروی پرفروش و موفق آئودی در ایران طی پنج سال گذشته، نظر برخی از خریداران

کراس اور متوسط کره ای چطور توانست بازار ایران را فتح کند؟

سانتافه و ۹ رقیب شکست خورده

محمدحسین شاوردی
روزنامه‌نگار

رقبای حاضر در این کلاس روی هم به نصف میزان واردات شاسی بلند سانتافه نمی‌رسد، هیوندای موفق شده مهم‌ترین خودروی یک دهه‌اخیر بازار ایران لقب گیرد که کمترین افت قیمت و بیشترین بازارپسندی را با سطوح تجهیزات مناسب، طراحی جسورانه و کیفیت ساخت قابل ستایش تلفیق کند و خودروی روپایی ایرانی‌ها را با قدرت پرداخت متوسط بسازد. این خودرو که در بدو ورود به بازار ایران در سال ۲۰۱۴ بهایی نزدیک به یک پنجم قیمت کنونی خود را داشت، توسط تیم جدید طراحی هیوندای به رهبری لوک دانکرلوک خلق شده و ایمنی و دوام را هم‌زمان با هم در سطحی معقول ارائه می‌کند. نسل سوم سانتافه که در ایران با موتور ۲۴۰۰ سی‌سی چهارسیلندر و ۱۸۸ اسبی اش به خودرویی معمولی و متوسط و مناسب برای شهر و جاده مشهور است، در قیاس با اغلب رقبای فرم ظاهری شاداب‌تر و موزون‌تری داشته و در یک بازه زمانی چهار تا پنج ساله به رغم واردات انبوه، زیبایی خود را حفظ کرده است. نگاهی به ابعاد بدنه این خودرو نشان می‌دهد در رنج قیمتی کمتر از یک میلیارد تومان سانتافه متناسب‌ترین ابعاد را دارد که نه چون سورتو و ر کستون بیش از اندازه کشیده شده و نه همچون راو۴ و ایکس تریل کوچک و نزدیک به خودروهای یک کلاس پایین‌تر است. سانتافه که در آخرین نسل خود توانسته با تداوم طراحی جذاب خود، به یکی از محصولات موفق بازار جهانی و الگویی برای برندهای دیگر تبدیل شود هم‌اینگ در مناطق آزاد تجاری ایران به تعداد اندکی موجود بوده و نسخه‌هایی از آن از طریق سفرآتخانه‌های خارجی به کشور وارد شده است. خودرویی که پیش‌بینی می‌شود در صورت بازگشایی واردات، بتواند دوباره ر کوردهای نسل‌های قبلی خود را تکرار کند و صدرنشین بازار محصولات وارداتی باشد. در این پرونده، با بررسی عملکرد ۹ خودروی رقیب سانتافه، به چرایی ناموفق بودن این محصولات در قیاس با سانتافه در بازار ایران می‌پردازیم.

۱ کیا سورتو



است. بااین حال سورتو خیلی دیر توانست آمار فروش خود را افزایش دهد و مدت‌ها زیر سایه سانتافه ماند. این شاسی‌بلند جذاب که گفته می‌شود از سال ۲۰۱۵ تا کنون بیش از ۱۰ هزار دستگاه از انواع ساده و GT لاین آن در کشور به فروش رفته، به دلیل استفاده از شاسی نریدانی عملاً نه یک کراس‌اور که خودرویی در کلاس اس‌یووی‌های متوسط است و در همه تجربیات رانندگی خود در ایران یا خارج از ایران، توانمندی شگفت‌انگیز خود در زمینه آف‌رود را نشان داده است. سورتو که بزرگ‌ترین کابین را در این گروه در کنار سانگ یانگ رکستون دارد، یکی از بیشترین هزینه‌های نگهداری را داشته و در زمینه دوام پشت سر راو۴ و ایکس تریل قرار دارد. موتور چهار سیلندر، ۲۴۰۰ سی‌سی و ۱۸۸ اسبی این خودرو در حالی با سانتافه یکسان است که سورتو با ۱۶۸۰ کیلوگرم وزن، کاملاً کندتر از برادرش شتاب می‌گیرد. البته این موتور به رغم ۱۰۰ کیلو وزن اضافه در مقایسه با سانتافه رانندگی مهیج‌تری را نصیب خریداران سورتو می‌کند.

۲ نیشان ایکس تریل



طراحی محافظه‌کارانه و موقر خودرو و دوام بالای ایکس تریل می‌شوند و گرنه این اتومبیل ژاپنی ابدا خودروی مهیجی نیست. همه چیز در کابین ساده و منظم است و برخلاف رقبای کره‌ای، زرق و برق اتاق در حد صفر است. موتور ۱۷۰ اسبی این کراس‌اور ژاپنی در تلفیق با گیربکس CVT یک رانندگی معمول و بی دردسر را فراهم کرده که البته در زمان آف‌رود خوی واقعی نیشان را برملا کرده و توانایی بالایی خود را به رخ می‌کشد. ایکس تریل که دقیقاً در میانه کلاس کنار راو۴ و کولئوس ایستاده، در آخرین نسخه خود با کد ۲۰۱۸ به کشور راه یافته و امکانات مناسبی دارد. در عین حال رنگ‌های متنوع و جذاب بدنه از جمله مزایایی است که دست خریداران را برای انتخاب این خودرو باز می‌کند.

۳ هوندای CR-V



حیف شد. حیف شد که این خودروی خوش‌چهره، موقر و جذاب که سواری نرم و راحتی دارد و یکی از لوکس‌ترین خودروهای این جمع است، در

ابعادی گسترده به کشور وارد نشد. شاسی‌بلند هوندا که در ردیف ۱۰ خودروی برتر جهان جایگاه معتبری دارد، از جمله خودروهای چاپیک گروه است که هم‌اینگ برخی از نمونه‌های ۲۰۱۵ و ۲۰۱۶ آن در تیپ تورینگ موجود بوده و با کارکرد پایین بین ۵۵۰ تا ۷۰۰ میلیون تومان قیمت دارد. این خودرو که از موتوری چهار سیلندر، ۲۴۰۰ سی‌سی و ۱۸۵ اسبی بهره می‌برد گرچه همچون نیشان از گیربکس CVT بهره برده ولی وزن ۱۵۷۸ کیلویی و آرایش فنی خاص خودرو شتاب مناسبی را عاید راننده و سرنشینان می‌کند. هوندا CR-V که ۴۵۲ متر طول دارد، لیست امکانات مناسبی داشته و جزو بادوام‌ترین خودروهای این رده در جهان است. متأسفانه اما آمار ناچیز واردات و واردکننده گمنامش چارچوب مناسبی را برای خدمات پس از فروش خودرو ایجاد نکرده و همین عامل هزینه‌ای به مراتب بیشتر از راو۴ را روی دست مالکان می‌گذارد.

۴ میتسوبیشی اوت لنדר



از سال ۲۰۱۲ در بازار ایران حاضر است و در سه فیس لیفت با دو نوع موتور بنزینی و پلاگین هیبرید چیزی بین ۴۰۰ تا ۸۷۵

میلیون تومان را روی دست خریداران می‌گذارد. نسخه‌های پاک و PHEV خودرو که به لطف یک موتور برقی قدرتی نزدیک به ۲۰۳ اسب و مصرفی معادل پنج لیتر دارند، در سرتاسر جهان سالانه بیش از ۲۰۰ هزار دستگاه فروش داشته و خودروی محبوب خریداران آلمانی و انگلیسی به شمار می‌رود. بدنه کشیده ۴٫۷ متری اوت لندر به رغم جاسی مناسب کمی باریک به نظر می‌رسد و فضای در حد سورتو یا ر کستون ندارد. اتاق اما نسبتاً نرم و راحت بوده و هزینه نگهداری هم پایین است. همچنین توان آف‌رود اوت لندر کم نظیر است.

۵ رنو کولئوس

همسان با سورتو بین ۱۰ تا ۱۲ هزار دستگاه از این کراس‌اور فرانسوی خوش‌پوش به کشور وارد شده و همین عامل رنو را به یکی از بازیگران بزرگ بازار در رده فعلی تبدیل کرده است. کولئوس که مشخصاتی درست مشابه ایکس تریل دارد، در نسخه‌های صفر و ۲۰۱۸ بهایی معادل ۷۵۰ میلیون تومان دارد و خودرویی ایمن، تکنولوژیک و بادوام با طرحی جسورانه است. هزینه نگهداری کولئوس به واسطه اشتراکات فنی بسیار با نسل قبل و البته نیشان ایکس تریل بهتر از رقبای کره‌ای است ولی همچنان در پس راو۴ قرار دارد.

۶ فولکس واگن تیگوان

شاید دو هزار دستگاه از این خودروی آلمانی که در شمار محبوب‌ترین خودروهای جهان است، به کشور وارد شده باشد. کراس‌اور مدرنی که از همه رقبای امکانات و شتاب بهتری داشته

مشهدی را به سمت خود جلب کند. آئودی کیوه که کراس‌اووری نیمه لوکس در رده به‌امو ایکس ۳ و دی‌اس ۷کراس‌بک است، هم اینک در بازار ایران در مدل‌های ۲۰۱۶ بهایی بین ۷۵۰ تا یک میلیارد تومان دارد و به جز طراحی وزین، امکانات خوبی را در اتاقش به سرنشینان ارائه می‌کند. به غیر از سیستم چهارچرخ محرک فوق‌العاده کوتاه‌رو، کیوه به یک موتور قدرتمند ۲۴۸ اسبی مجهز است که



و تکنولوژیک‌تر است. در عین حال تیگوان کوچک‌ترین عضو این رده بوده که با بهای ۹۵۰ میلیونی کاملاً گران و دور از دسترس است. پایداری بالای خودرو مدیون سیستم

تعلیق خاص و وزن ۱۶۴۰ کیلویی بدنه است که این خودرو ۴۶۸ متری را مثل آهن رابه زمین وصل می‌کند. تیگوان هزینه نگهداری بالایی همچون دیگر خودروهای آلمانی و ایتالیایی دارد ولی در زمینه دوام دست کمی از رقبای ژاپنی ندارد.

گرچه این روزها تب سانتافه خوابیده و کمتر کسی دیگر سراغی از نمونه‌های صفر کیلومترش می‌گیرد، ولی کاری که این کراس‌اوور متوسط کره‌ای در بازار خودروهای وارداتی ایران انجام داده تقریباً از ابتدای انقلاب بی‌نظیر بوده است

۷ تیوتا راو۴



های موجود در ایران طراحی جسورانه، جذاب و مهیجی دارند و در زمینه دوام تا ۲۰۰ هزار کیلومتر هم بی‌اشکال به مسیر ادامه داده اند. عددی که برای برخی از خودروهای چینی یا فرانسوی یک روایتست؛ راو۴ که از موتور ۲۵۰۰ سی‌سی ۱۸۱ اسبی سود می‌برد شاید امکانات کاملی نداشته باشد ولی همه نیازهای خریداران را برآورده کرده و یک سوم خودروهای گروه هزینه نگهداری دارد. البته که این موضوع با قیمت گراف و ۹۰۰ میلیونی نسخه‌های صفر خودرو جبران شده است!

۸ سوبارو فارستر



دارد ماشین بفروشد و هیچ تمهیدی را پس از تحویل خودرو نمی‌پذیرد! فارستر که تنها در نسخه‌های ۲۵۰۰ سی‌سی به کشور وارد شده طرح و کابین چندان مدرنی ندارد و از امکانات معمولی بهره می‌برد. برند گمنام و واردکننده بدعهد و نبود شبکه خدمات پس از فروش اما موجب شده تا یکی از بهترین خودروهای این رده در بازار جهانی، ابدا در ایران طرفدار نداشته باشد و همین عامل ارزش بازاری نازل خودرو را موجب شده است.

۱ سانگ یانگ رکستون

تنها به تعدادی محدود وارد کشور شده و حدود یک میلیارد تومان قیمت دارد. حسن این خودرو توان آف‌رود بالا، موتور توربو ۲۲۰ اسبی و امکانات خوبی است که کابینش دارد. ویژگی‌هایی که ابدا به قیمت بالا، کیفیت متوسط و دوام معمولی خودرو نمی‌چرید و به ر کستون G4 در حد یک نوبرانه و نه بیشتر از آن در بازار اعتبار می‌دهد.



جاولین، گنجینه مرد مرده!



این جاولین است. کوبه اسپورت و عضلاتی گروه به پغما رفته آمریکن موتورز که زمانی تقریباً دور در برند کریسلر ادغام شد و برای همین نامش به تاریخ پیوست. کوبه جاولین که مستقیماً رقیب فورد موستانگ، شورولت کامارو، پونتیاک فایربرد و دوج چلنجر بود، بین ایرانی‌ها محبوبیتی نداشت و همچون رهگذری ساده، خیلی سریع در اواخر دهه ۴۰ خورشیدی (سال ۱۳۴۹) با ظاهری آینده‌نگرانه وارد بازار ایران شد، در حدود یک دهه تولید هرگز شانسى در برابر رقبای مطرح خود در آمریکا و بازارهای خارجی نداشت. این موضوع اما باعث نشده تا ارزش‌های جاولین زیر سایه بهماند. هم‌اینگ بهای نسخه های اولیه جاولین بالاتر از یک فورد موستانگ ۲۰۱۹ است و مدل ۱۹۶۸ این خودرو اگر پیدا شود، اقلاً بین ۲۵ تا ۶۵ هزار دلار قیمت خواهد داشت. موردی که درباره این جاولین خوش‌رنگ اهل مشهد هم صدق کرده و قیمت بالای آن را توجیه می‌کند. موتور به‌کار رفته در این خودرو یک نسخه شش سیلندر ۲۸۰۰سی‌سی است که ۱۵۵ اسب قدرت دارد و نیرو از طریق یک گیربکس چهار سرعته دستی به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. نکته جالب درباره ای‌ام‌سی جاولین، ریچارد تیگو طرح آن است که بعدها کار ابداع جیب چروکی را برعهده داشت.



حاصل ترکیب پیش‌رانه چهار سیلندر، ۲لیتری و بنزینی با یک توربوشاژر با سیستم مهندسی ویژه موتور آئودی یعنی TFSI بوده و شتاب و کشش براننده‌ای را به خریداران این خودروی خاص ارائه می‌کند. البته آئودی کیوه‌به غیر از این ها مشخصات مهم دیگری دارد که تنها با سوار شدن بر خودرو قابل لمس و ارزیابی هستند.



خرید چراغ چینی به نرخ خون!

هزینه ساینای رانا زیاد است یا جیلی اکسلنت و جک جی ۴؟

یکی از نکاتی که خریداران ایرانی در بازار خودرو کمتر به آن بهما می‌دهند، هزینه‌های نگهداری هر خودرو است. انتخاب یک خودرو بدون در نظر گرفتن فضای حاکم بر کشور و ضریب بالای تصادف که خودرو را نیازمند قطعات و مایحتاج جانبی می‌سازد، یکی از مواردی است که در خرید خودروهای چینی کمیاب مورد کم توجهی قرار می‌گیرد. موردی که بعضاً هزینه‌ای تا ۱۰ برابر خودروهای پرتیراژ ایرانی را تنها در یک قطعه به خریداران تحمیل می‌کند. اتفاقی که برای خریداران خودروهای جک جی۴ و جیلی GC6 اکسلنت رخ داده نیز از همین جنس است. این‌که وقتی بهایی تا دو برابر یک سدان کامیکت و ریزخته ایرانی را صرف خودرویی چینی در همین کلاس می‌کنیم، به غیر از اندکی فاصله کیفی و طراحی چه در انتظارمان است؟ این‌جا در گزارش دخل و خرج ما تنها به یک قطعه نه چندان مهم پرداخته‌ایم و با بررسی سطح قیمت چراغ‌های جلو و میزان کمبایی آن در چهار اتومبیل رانا، ساینای، جیلی اکسلنت و جک جی ۴ به آن سوی انتخاب خودروهای چینی کمیاب پرداخته‌ایم. چیزی که احتمالاً اگر علاقه مندان به محصولات چینی آن را بخوانند از فکر کردن به محصولات سرزمین اژدها در شرایط فعلی منصرف می‌شوند.

طبق بررسی دخل و خرج هزینه خرید چراغ‌های جلو و عقب خودروی رانا که توسط قطعه ساز مشهور کشور یعنی کروژ تولید شده‌اند حدود یک میلیون و هفتصد هزار تومان است که به صورت نسبی، حدود دو درصد از بهای کل خودرو را شامل می‌شود. این قطعه که به نسبت وافر و به راحتی موجود است، در اغلب فروشگاه‌های سرتاسر کشور یافت می‌شود.

برای خرید یک جفت چراغ جلوی ساینای اتوماتیک که هم‌اینگ بهایی آن در بازار به حدود ۷۵ میلیون تومان رسیده، باید حدود ۸۰۰ هزار تومان بپردازید که بهایی معادل یک درصد قیمت این خودروی وطنی است. خوشبختانه این قطعه به وفور یافت شده و حتی انواع ارزان‌تر یا گران‌تر آن هم در بازار موجود است.

درباره جک جی‌سی ۱۶ اکسلنت وضع فرق دارد و علاوه بر این‌که قیمت این قطعه حدود ۵ تا ۶ برابر بهای پرداختنی برای چراغ رانا و ۱۲ تا ۱۵ برابر بهای پرداختی برای یک جفت چراغ سایناست، به شدت هم کمیاب است. چرخى در فضای بازار نشان می‌دهد به سختی می‌توان انواع اورجینال آن را با قیمت هر جفت کمتر از هشت میلیون تومان پیدا کرد. مراجعه حضوری خبرنگار دخل و خرج نشان داد در یک فروشگاه قیمت هریک از چراغ های جلوی جیلی جی‌سی ۴ اکسلنت حدود چهار میلیون و ۱۵۰ هزار تومان و در یک فروشگاه دیگر، تا پنج میلیون تومان بابت یک عدد چراغ این خودرو باید هزینه کرد. عددی که تقریباً برای جک جی۴ هم قابل تعمیم است و خبر از هزینه وحشتناک استفاده و نگهداری از این قبیل تولیدات می‌دهد.



قیمت روز ارزان‌ترین سدان‌های نو و کارکرده

نام و مدل خودرو	قیمت
پراید استیشن سفری مدل ۱۳۸۰	۷ میلیون تومان
پژو ۴۰۵ استیشن مدل ۱۳۷۹	۸ میلیون تومان
بدانگ فنگ‌اچ ۳ کراس مدل ۹۷	۱۲۰ میلیون تومان
تویوتا کورولا استیشن مدل ۲۰۰۶	۱۰۰ میلیون تومان
هیوندای آی۴۰ استیشن مدل ۲۰۱۵	۲۹۰ میلیون تومان
رنو تندر ۹۰ استیشن مدل ۲۰۰۷	۶۰ میلیون تومان