

دخلوخرج

شنبه ۲۰ مهر ۱۳۹۸ - شماره ۳۷

خراسان شماره ۲۰۲۱۸

خودرو



یکی از آخرین مهمانان عراقی شهر مشهد، لکسوس LS460 است که به عنوان لیموزین شرکت ژاپنی تویوتا اعتبار بالایی در بازارهای جهانی دارد. دلیل این موضوع هم ایده تویوتا برای ساخت این خودرو است که در قالب عبارت « لوکس بی نقص» قابل بیان است. با نگاهی به نسل جدید LS به وضوح می توان گفت طراحان لکسوس علاوه بر شخصیت لوکس و اشرافی این خودرو، سعی کرده‌اند

که بر چاشنی اسپرت بودن آن نیز بیفزایند. نسخه جدید LS460 AWD همان طور که از نامش برمی آید دارای پیشرانه هشت سیلندر بنزینی به حجم ۴۶۰۰ سی سی است که توانایی تولید ۳۹۰ اسب بخار قدرت و ۴۷۷ نیوتون متر گشتاور را دارد. با این که این آمار و ارقام نسبت به رقبای آلمانی لکسوس چندان چنگی به دل نمی‌زنند اما با توجه به وزن سبک‌تر لکسوس نسبت به کالسکه‌های ژرمن،

لکسوس LS460؛ اسبی با خطوط بسیار

باجگیرهای کره ای و کابوی ژاپنی

در بازار کراس اُورهای کارکرده، ۵۰۰ میلیونی، سه نام تویوتا راوغ، هیوندای توسان و کیا اسپورتیج می‌درخشد اما کدام گزینه بهتری است؟

مواجهه تویوتا با رقبای در بازار کراس‌اورهای کوچک ایران داستان جالبی است. این شرکت ژاپنی که نسل سوم راو۴ را با سروصدای بسیار در ایران عرضه کرد، هر گز تصور نمی‌کرد اسیر طراحی جسورانه اسپورتیج و امکانات بلندبالای توسان شود. اما این اتفاق افتاد و کابوی ژاپنی که عمده فروشش را مدیون بازار آمریکاست، قافیه را در نسل قبل به باجگیرهای کره‌ای واگذار کرد. راو۴ که خودرویی متعادل و نام‌آشنا در بازار جهانی است، گرچه یک رده بالاتر از این دو رقیب را نشانۀ رفته بود، اما از دو سو توسط

کره‌ای‌ها بازی خورد و شکست را پذیرفت و حتی عرضه فیس‌لیفتی جذاب از آن هم نتوانست ورق را برگرداند. بعدها البته با ورود کولتوس محصول رنو بخشی از بازار کره‌ای‌ها به لژیون فرانسه رسید ولی راو۴ همچنان پشت سر کره‌ای‌ها ماند. این خودرو که طی پنج سال اخیر حدود ۷ تا ۸ هزار دستگاه در کشور فروش داشته، در این کلاس محبوبیت خودرویی نظیر سانتافه ix45 یا اسپورتیج نسل قبل را ندارد و در بهترین حالت با توسان ix35 نسل قبل قابل مقایسه است. اما این به معنی کیفیت نازل، مشکلات ساختاری و حتی سواری ناراحت راو۴ در مقایسه با رقبای خود نیست. این جا در گزارشی کوتاه دلایل فروش کمتر و قیمت گزاف‌تر این خودرو در مقایسه با محصولات هم‌رده کره‌ای را بررسی می‌کنیم. این گزارش دید شفافی از وضعیت کلی کراس‌اور کوچک تویوتا در مقایسه با کیا اسپورتیج ۲۰۱۲ و هیوندای توسان ۱۳ ۲۰ به شما ارائه می‌کند.

کی از همه بزرگ تره؟

راو۴ با طول، عرض و ارتفاع ۴،۴۵۷، ۱۸۴ و ۱/۶۶ متر بزرگ تر از خودروهایی نظیر کیا اسپورتیج و هیوندای توسان (در هر دو نسل) است و چیزی نزدیک به ۱۰ سانتی‌متر در طول از دوقلوهای کره‌ای بزرگ تر است. عددی که گرچه به گنجایش بهتر راو۴ در مقایسه با این دو محصول پرفروش منجر شده ولی به راو۴ برای برتری بر نیسان ایکس‌تریل، رنو کولتوس، کیا سورتو و هیوندای سانتافه کمکی نکرده است. البته از یک سو خدعه تویوتا که سعی کرده با قراردادن راو۴ در میانه دو کلاس خریداران هردو رده را به سمت خود بکشد، در بازار جهانی جواب داده ولی این موضوع برای ایرانی‌ها که عمدتاً به خودروهای بزرگ علاقه دارند، یک امتیاز منفی است و عاملی برای خرید رقبای که قیمتی کمتر و ابعادی بزرگ تر دارند. اگر راو۴ نسل سوم را با توسان و اسپورتیج در نسل قبل مقایسه کنیم، انتخاب راو۴ برای آن هایی که به دنبال فضای بیشتری در کابین می‌گردند، در اولویت است. البته ، باجگیرهای کره‌ای که فروش حیرتانگیزی را در فاصله سال های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۵ در ایران تجربه کردند، خیلی هم کوچک و تنگ و تار نیستند. برای نمونه اسپورتیج با طول و عرض و ارتفاع ۴/۴۴، ۱/۸۵ و ۱/۶۳ متر از فاصله محوری مناسبی به میزان ۲/۶۴ متر برخوردار است. توسان هم با فاصله محوری مشابه، ابعاد کوچک تری دارد و کلا شهری‌تر است.

کی از همه خوشگل تره؟

دست پخت پینتر شیریر در کیا، آشکارا بهتر از دو خودروی دیگر به مذاق خریداران ایرانی خوش آمده و این موضوع را می‌توان از تردد انبوهی از مدل‌های اسپورتیج سری SL در ایران فهمید. طرح دماغه ببر در تلیفیک با ستون‌های پهن C و فرم پف آلود چراغ‌های عقب باعث شده از هرچه از بخش جلو که تیز و دقیق است، به سمت بخش پشتی اسپورتیج حرکت می‌کنیم، بیشتر اسیر ظاهر عضلانی خودرو شویم. اتفاقی که نه تویوتا و نه هیوندای نتوانسته‌اند آن را در راو۴ و توسان پدید آورند. توسان که دو نسل است دست‌پرورده توماس بروکل مهندس اروپایی و سرطراح بخش اروپایی گروه هیوندای است، در سری IX35 بیشتر فرمی شهری و بی‌حس و حال از خود ارائه می‌کرد که بیش از جوانان، خانواده‌ها را هدف قرار می‌داد. تویوتا اما چیزی بین این

دو خودرو است. چراغ‌های تیز و مواج جلو در تلیفیک با دو سمت صاف و صیقلی بدنه، چهار لاستیک که در چهار گوشه خودرو قرار گرفته‌اند و نیز سپرهایی کوچک و بی‌آلایش، همه و همه از تلاش تویوتا برای ساخت حجمی منظم و مغرور حکایت دارد که گرچه عامه‌پسند نیست ولی بی‌حرف و حدیث است. البته کار طراحان ژاپنی روی نمای عقب و ستون سی پس از مدت‌ها هنوز هم محل سوال است.

کی از همه سریع تره؟

راو۴ نسل چهارم خودروی نسبتاً باکشتی دست کم در برابر سانتافه، سورتو، ایکس‌تریل، توسان و کولتوس است. نسبت به نسل قبل اسپورتیج هم که در ایران فروش حیرتانگیزی داشت، وضعیت بهتری دارد. این کراس‌اور کوچک به پیشرانه ۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ ۲۵۰۰ سی سی مجهز است و توان خروجی آن ۱۷۷ اسب بخار بوده و گشتاوری معادل ۲۳۳ نیوتن‌متر تولید می‌کند که برای وزن ۱۵۲۸ کیلویی خودرو عدد معقولی است. تجربیات نشان می‌دهد مثل همه خودروهای ژاپنی و کره‌ای این کلاس، گیربکس ۶ دنده اتوماتیک و تیپ ترونیک راو۴ کمک زیادی به بهبود لذت راندگی نمی‌کند مگر دنده‌ها را به صورت دستی تعویض کنید که در آن صورت شتابی ۹ ثانیه‌ای را عاید شما می‌کند و تا سرعت ۲۴۵ کیلومتر در ساعت نیز همراه راننده و سرنشینان است. وضعیتی که با توجه به قدرت ۱۷۷ اسبی و موتور ۲۴۰۰سی سی دو محصول کره‌ای، راو۴ را در وضعیتی مشابه با اسپورتیج و توسان قرار می‌دهد گرچه راو۴ اندکی پرشتاب‌تر است.

کی از همه راحت تره؟

خریداران ایرانی چون به زیبایی ظاهری و امکانات توجه ویژه‌ای دارند در نتیجه کره‌ای ها را که عمدتاً پرزرق‌وبرق ترند، بیشتر می‌پسندند. حق هم دارند. تجهیزات توسان و اسپورتیج در شرایط نسبتاً بهتری قرار دارد، گرچه کیفیت مواد به کاررفته در کابین راو۴ مناسب‌تر است. مثلاً برای یک خریدار راو۴ که بهایی بین ۴۰۰ تا ۶۰۰ میلیون بابت نسخه

اولیه نسل سوم راو۴ پرداخته، پذیرش وجود ترمزدستی در کابین سخت است. به ویژه وقتی همه رقبای حتی چینی‌ها از ترمزدستی الکتریکی و حتی سیستم پارک خودکار استفاده می‌کنند. البته تویوتا معمولاً همیشه همین‌طور است و عاشقانش هم با این موضوع کنار آمده‌اند. تویوتا همواره ترجیح داده قیمت بالاتر را در ازای ارائه کابین و اتاق و شاسی بادوام‌تر ولو با امکانات کمتر تحویل مشتریان دهد.

کی از همه بادوام تره؟

دام را باید با عناصری نظیر هزینه نگهداری، خدمات پس از فروش و میزان مصرف سوخت سنجید. خب مصرف سوخت تویوتا راو۴ هم در محدوده ۹ لیتر است که از اغلب رقبای از جمله دو خودروی کره‌ای حاضر در این گزارش، کمتر است. در این بین فرق بزرگ راو۴ با اغلب رقبای استحکام فزیندنی و دوام سیستم تعلیق و موتور و فرمان است که حتی در کیلومتر ۲۰۰ هزار هم تداوم داشته و باعث می‌شود هزینه نگهداری شما به شکلی برجسته نسبت‌به رقبای کره‌ای کاهش یابد. در بخش خدمات پس از فروش هم با توجه به اتصال نداشتن ایران به بازارهای جهانی وضعیت سه خودرو مشابه است.

کی از همه ارزون تره؟

چرخي در بازار خودروهای کارکرده نشان می‌دهد راو۴ نسل سوم که در انواع ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۵ قابل خریداری است، چیزی بین ۴۰۰ تا ۶۰۰ میلیون قیمت دارد. اسپورتیج اما در یک دامنه وسیع‌تر با مدل‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۶ قابل خریداری است که همین عامل بهای آن را در بازه ۲۷۵ تا ۵۰۰ میلیون تومان قرار می‌دهد. توسان هم که تنها در فاصله ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۵ که کشور وارد شد(معدودی هم نسخه ۲۰۱۶ در کشور وجود دارد)، با پرداختی بین ۳۲۵ تا ۴۷۵ میلیون تومان قابل خریداری است.

کی از همه بهتره؟

انگلیسی‌ها می‌گویند هیچ وقت آن قدر ثروتمند نیستیم که کالای ارزان بخریم! راو۴ گران است چون باکیفیت‌تر و بادوام‌تر است و سخت‌تر ارزشش را در بازار از دست می‌دهد. توسان و اسپورتیج هم ارزان‌تر هستند و برخی ویژگی‌های راو۴ را ندارند. البته این موضوع به معنی کیفیت پایین این دو محصول کره‌ای نیست اما همه کسانی که تجربه سواری با این سه خودرو را دارند، راو۴ را بر دیگر محصولات این کلاس ترجیح می‌دهند.



عجایب هفت‌گانه در موتورشو توکیو ۲۰۱۹

تا اواخر هفته آینده یعنی ۲ آبان، جهان شاهد آغاز به کار یکی از مهم ترین نمایشگاه‌های خودروی جهان خواهد بود. موتور شو توکیو ۲۰۱۹ که اسمال با شور و حرارتی دو چندان، احتمالاً به عرصه ترک‌تازی محصولات برقی بدل خواهد شد، روز ۲۴ اکتبر افتتاح می‌شود. گفته می‌شود خودروسازان ژاپنی مثل مزدا، تویوتا و هوندا مهم ترین محصولات سال‌های آینده خود را امسال در موتورشو توکیو به نمایش درخواهند آورد. برای نمونه خدروساز کوچک و مشهور ژاپنی که در زمینه ساخت خودروهای افروذر شهرتی جهانی دارد، قرار است در موتورشو توکیو ۲۰۱۹ از آخرین خودروی مفهومی خود که محصولی است روباز و دو نفره با موتور برقی و فرم کراس اور رونمایی کند. این محصول تازه که به ۴ موتور الکتریکی و سیستم چهار چرخ محرک مجهز است، وزنی سبک و ابعادی جمع و جور دارد و با توجه به استفاده از سیستم پلاگین هیبرید، مصرف سوخت آن اندک است. الماس ژاپنی که غیر از این خودرو یک محصول کوچک به نام کی – واگن را نیز در شرف معرفی به بازار دارد، به تازگی با تغییر کامل زبان طراحی محصولاتش، سعی می‌کند وجهه عمومی خود را در بازارهای جهانی بازسازی کند.



می توان پیش‌بینی کرد که LS460 روی جاده حرف‌های بسیاری برای گفتن خواهد داشت. شایان ذکر است که نسخه جدید این خودرو با قیمت پایه ۷۴ هزار دلاری روانه بازارهای جهانی خواهد شد و مدل مذکور که تصویر آن را می‌بینید، با بهای ۱۰۰ هزار دلار نسخه فول و سفارشی این سدان مواج است.

خرید خودرو از قاب هزینه نگهداری

به همین سادگی دست به انتخاب یک محصول نزنید به ویژه حالا که تحریم مهمان ناخوانده خانه همه ماست

اروپایی‌ها ذائقه و سلیاق عجیبی دارند. انتخاب خودرو در این قاره کلی دنگ و فنگ دارد. با این که بازار آزاد و رقبای بسیار و سیستم مالی گسترده با شبکه‌ای وسیع از بانک‌ها کار خرید خودرو را به ساده‌ترین شکل ممکن رسانده‌اند اما تنها برخی از برندها هستند که موفق می‌شوند در این قاره فروش مناسبی را تجربه کنند. برای نمونه تویوتا سال‌هاست با دایر کردن یک کارخانه در فرانسه و نیز تولید مشترک با گروه پژوسیتروئن در اسلوآکی تلاش می‌کند با خلق محصولات اختصاصی برای اروپایی‌ها آن‌ها را از خرید فولکس و رنو منصرف کند اما قادر به این کار نیست. جنرال موتورز هم بعد از رسوایی‌های پیاپی در استقال نشدن از محصولاتش این بازار را تقریباً ترک کرده است. چرا چنین اتفاقی می‌افتد؟ تویوتا و جنرال موتورز که محصولات خود را به غیر از بازارهای بومی نظیر ژاپن و آمریکای شمالی در چین، آسیای جنوب غربی و آمریکای جنوبی به خوبی می‌فروشند، چرا در اروپا توان رقابت با فیات و رنو را ندارند؟

پاسخ ساده است. اقلیم اروپا متفاوت از بقیه مناطق جهان است و این به جاده‌ها و شهرهای اروپایی ربط دارد که اغلب برای عامه خریداران محدودیت‌های بسیاری را ایجاد می‌کنند. غیر از مسائل زیست محیطی که همواره برای اروپایی‌ها در اولویت بوده، شهرهای وسیع با خیابان‌های تنگ و باریک و شلوغ باعث شده نوع مصرف خودرو در اروپا، میزان مصرف بنزین و سطح استهلاک خودرو تفاوت‌های بسیاری با جهان داشته باشد. همین عامل هم باعث شده اروپایی‌ها وانت نخرند و به جایش از ون‌ها، مینی ون‌های کاری و خودروهای MPV استقبال کنند.

حالا این وضعیت را در ایران بررسی می‌کنیم. خودروهای چینی، کره‌ای و ژاپنی ارزان‌ترین و بادوام‌ترین خودروهای تولیدی در رنج‌های قیمتی نازل هستند اما آیا این موضوع در ایران و با وجود انواعی از ممنوعیت‌های واردات، تولید و مصرف در کشور هم صحت دارد؟ طبیعتاً خیر. هفته قبل از بحران قیمت چراغ خودروهای چینی نوشتیم که بین ۱۰ تا ۲۰ برابر چراغ خودروهای مونتاژ ایران در همان رده هزینه روی دست مشتریان می‌گذارند. خب وقتی پوشش‌های بیمه بدنه بسیار سخت گیرانه و با فشار به مالک خودرو وضع می‌شود، نرخ ارز اینچنین بالاست و شبکه بانکی هم برای پرداخت تسهیلات خرید خودرو بین ۱۵ تا ۲۲ درصد سود از شما طلب می‌کند، چرا سراغ محصولات اینچینی می‌روید که در کشور زنجیره تامین و شبکه تولید قطعه ندارند؟ از قیمت چراغ و سرسیلندر این خودروها نمی‌ترسید، از رفت قیمت چری و بیسو و سائگ یانگ باید ترسید. خبر دارید اگر یک خودرو از برند چری را خریداری کنید، بلافاصله پس از نصب پلاک چیزی حدود ۱۰ درصد از ارزش خودرو را بر باد داده‌اید؟



قیمت روز ارزان ترین سدان های نو و کارکرده

نام و مدل خودرو	قیمت
سمند LX	۷۶ میلیون تومان
پراید ۱۳۲	۴۴/۳ میلیون تومان
رنو تندر پلاس صفر کیلومتر دنده‌ای	۱۳۲ میلیون تومان
پژو 405GLX	۷۳ میلیون تومان
سایپا سابتا دنده‌ای	۵۵ میلیون تومان
رانا	۷۸ میلیون تومان