

دخلوخرج

شنبه ۳۰آذر ۱۳۹۸ - شماره ۴۵

خراسان شماره ۲۰۲۷۲

خودرو



از شروع همکاری میان سیف خودرو و بیسو حدود یک سالی می‌گذرد اما به نظر می‌رسد که ادامه این همکاری امکان‌پذیر نیست. برخی دلایلش را مشکلات در نقل‌وانتقال پول می‌دانند و برخی هم از تحریم‌ها سخن به میان می‌آورند. با وجود این سیف خودرو مدتی است که با اس‌دبلیوام وارد مذاکره شده و چند دستگاه خودرو از این برند را برای انجام آزمایش‌های فنی به ایران آورده. برندی که اگرچه اصلتش ایتالیایی است و در ساخت موتورسیکلت تبحر دارد اما شاخه خودروسازی آن که در چین و با همکاری برلیانس کارش را آغاز کرده چندان شناخته شده نیست.

اس دبلیوام و برنامه‌های هر دمبیل سیف خودرو!

البته جی ۰۱ و نسخه اسپرت آن یعنی جی ۰۱ اف توانسته‌اند در میان ۱۰۰ خودرو پرفروش بازار چین قرار بگیرند و ممکن است که بتوانند در بازار خودرویی کشورمان عاقبت خوشی داشته باشند اما واقعیت این است که سیف خودرو در طول فعالیت خود هیچ‌گاه به دنبال برندهای معتبر نبوده و همیشه به سراغ چینی‌های گمنام رفته. مشخص نیست که چرا یک خودروساز خصوصی که هیچ پیشینه خاصی در اذهان مردم ندارد، دست به چنین کار پر ریسکی می‌زند و بعد از یک سال هم مهم‌ترین برنامه تولیدی خود را به دلیل مشکلی چون تحریم به هم می‌زند.

سفر خانوادگی با خودروهای خانوادگی

مروری بر سدان های نام آشنایی که قیمتی در حدود ۱۵۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان دارند و می توان در شهر و سفر روی آن ها حساب باز کرد

متین نصیری

روزنامه‌نگار

در سال‌های اخیر آمار فروش کراس‌اوورها با افزایش چشمگیری همراه بوده است و بسیاری برای خرید خودرو ترجیح می‌دهند به سراغ یک به اصطلاح «شاسی‌بلند» بروند. با وجود این همچنان این سدان‌ها هستند که بزرگ‌ترین سهم را در یک بازار خودرو دارند و بیشترین معاملات را به خود اختصاص داده‌اند. درواقع باوجود تعدد این نوع از خودروها در بازار کشورمان و چه‌بسا تکراری شدنشان، همچنان مشتریان را به سمت خود جذب می‌کنند. می‌توان گفت که این کلاس خودرویی در مقایسه با هاج بک‌ها فضای بیشتری در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد و نسبت به کراس‌اوورها پایداری بیشتری روی جاده دارد. همین‌دو عامل سبب شده است تا بسیاری از خریداران که به دنبال یک وسیله نقلیه مناسب برای استفاده شهری و خارج شهری هستند، خودروهای سدان را در اولویت اول خود قرار دهند. دراین‌بین با توجه به شرایط اقتصادی کشورمان، سدان‌های میان رده تا رنج قیمتی ۲۰۰ میلیون تومان بیشتر موردتوجه خریداران است. خودروهایی که عموماً از ایمنی و کیفیت ساخت خوبی برخوردارند و به همین دلیل می‌توان آن‌ها را بر اساس طراحی، سطح امکانات و تجربه رانندگی مورد ارزیابی قرار داد. در این مقاله به معرفی چهار سدان معروف بازار ایران می‌پردازیم که می‌توان با بودجه مذکور خریداری کرد.

دنا پلاس

دنا پلاس خودرویی است که دست کم در بین محصولات داخلی و به اصطلاح «ملی» طراحی قابل دفاعی دارد. چراغ‌های بازطراحی شده با سیستم روشنایی روز و استفاده از درهای جدید که اندک شباهتی به دنا معمولی ندارند، سبب شده است تا طراحی خارجی دنا پلاس موردتوجه بسیاری از خریداران قرار بگیرد. این طراحی شسته رفته که در کابین هم ادامه پیدا می‌کند هرچند هنوز جای کار دارد و نداشتن تناسب آن در بعضی قسمت‌ها محسوس است اما دست کم می‌تواند با رقبای چینی خود رقابت کند. قلب تپنده دنا پلاس همان پشترانه ملی ای‌اف‌۷ است که ۱۱۴ اسب بخار قدرت تولید می‌کند و هماهنگی

نسبتاً خوبی با جعبه‌دنده پنج سرعته دارد. استفاده از ترمز دیسکی در هر چهار چرخ، نرمی سیستم تعلیق و هندلینگ مناسب سبب شده است تا دنا پلاس در زمره خودروهای با کیفیت این کلاس قرار گیرد. ایران خودرو قصد داشت نسخه‌های توربو و اتوماتیک این خودرو را به صورت انبوه عرضه کند که تا به امروز موفق به انجام این کار نشده است. هم‌اکنون دنا پلاس در دو نسخه تیپ یک (با دو کیسه هوا) و تیپ ۲ (با چهار کیسه هوا) عرضه می‌شود که در بازار به ترتیب ۱۴۵ و ۱۶۵ میلیون تومان قیمت دارند. خودروساز ایرانی مدعی است این خودرو توانسته است از یک موسسه ایمنی آلمانی چهار ستاره ایمنی دریافت کند. ادعایی که تا به امروز سندی برای اثباتش منتشر نشده است و نمی‌توان آن را به همین راحتی‌ها پذیرفت. با وجود این ایمنی دنا پلاس در مقایسه با دیگر محصولات ایران خودرو بالاتر است.

پژو ۲۰۷ صندوقدار

می‌گویند ۵۰ میلیارد تومان برای طراحی این خودرو هزینه شده و محصول متفاوتی با پژو ۲۰۶ صندوقدار است. البته هیچ‌وقت مشخص نشد که این ادعا تا چه حد حقیقت دارد؛ چراکه ۲۰۷ صندوقدار خیلی قبل‌تر از این که ایران خودرو به سراغش برود، در آمریکای جنوبی و چین عرضه شده بود و بنابراین نمی‌توان آن را محصولی ابتکاری یا جدید نامید. با بررسی مشخصات فنی متوجه می‌شوید این خودرو جز اضافه شدن فرمان برقی و جعبه‌دنده اتوماتیک، همان ۲۰۶ صندوقدار است که از جلوپنجره و چراغ‌های ۲۰۷ هاج بک استفاده می‌کند. در کنار این‌ها باید به ایرنیزه شدن موتور TU5 و

ناهماهنگی آن با جعبه‌دنده چهار سرعته اتوماتیک AL4 هم اشاره کرد که تأثیر منفی خود را روی شتاب و لذت سواری گذاشته است. کیفیت ادوات و پلاستیک خشک به‌کاررفته در کابین چنگی به دل نمی‌زند و نفوذ صدای پیشترانه زیاد است. با وجود این ۲۰۷ صندوق‌دار به لطف ترمزهای دیسکی، فرمان برقی و توزیع وزن مناسب هندلینگ خوبی دارد و می‌تواند از مانورهای سنگین سربلند بیرون بیاید. قیمت پژو ۲۰۷ صندوقدار اتوماتیک حدود ۱۷۰ میلیون تومان است و با توجه به مشکل واردات قطعات خودرو، احتمالاً به‌زودی شاهد جایگزینی جعبه‌دنده آن با نوع دستی خواهیم بود.

هادسون کوپه آیکون؛ یک گانگستر تمام‌عیار!

در «هفته خودرو مونتری» وسایل نقلیه عجیب‌وغریبی به چشم می‌خورند. بخش زیادی از آن‌ها با استفاده از اکسس روکشی برق دارند تا بیشتر از دیگران خودنمایی کنند. درواقع خودروهای قدیمی زیادی را می‌بینید که دستی‌پر سر و رویشان کشیده‌اند و آن‌ها را نونوار کرده‌اند. باین‌وجود می‌بینیم که شرکت «آیکون» خلاف جهت بقیه شنا کرده و به‌جای برق انداختن طراحی خارجی خودرو به بخش‌های چون کابین و پیشترانه اهمیت داده است. آن‌ها با انتخاب یک دستگاه هادسون هورنت مدل ۱۹۴۹ بخش‌هایی چون قوای محرکه، سیستم تعلیق و ترمزها را به‌روز و حتی تقویت کردند. پیشترانه به‌کاررفته در این خودرو ۸ سیلندر خورجینی و ۶٫۲ لیتری سوپرشاز است که می‌تواند ۶۳۸ اسب بخار قدرت و ۸۱۹ نیوتن متر گشتاور تولید کند. تمام قدرت تولید شده از طریق جعبه‌دنده چهار سرعته اتوماتیک به



سدان میان رده چری با داشتن طراحی به روز و کابین مجهز می‌تواند در این فهرست قرار بگیرد. آریزو۵ از پیشترانه ۱٫۵ لیتری به قدرت ۱۱۶ اسب بخار و گشتاور ۱۴۱ نیوتن متر بهره می‌برد که با دو جعبه‌دنده اتوماتیک پیوسته سی‌وی‌تی و دستی پنج سرعته قابل سفارش است. فضای مناسب برای سرنشینان عقب، ارگونومی خوب صندلی‌ها و داشبورد با کیفیت مواردی است که باعث شده بسیاری برای خرید یک خودروی خانوادگی به سراغ آن بایزند. البته مواردی چون شتاب ضعیف، ترمزهای نه‌چندان قابل‌اعتماد و کوبش‌های محور عقب نشان می‌دهند که آریزو۵ برای جاده‌های بین‌شهری می‌تواند خسته‌کننده

باشد. دوربین عقب داینامیک، تنظیم صندلی راننده در شش جهت، کروز کنترل، سامانه ورود بدون کلید، استارت دکمه‌ای، صفحه‌نمایش لمسی ۱۷اینچی و سنسور پارک ازجمله امکانات رفاهی نسخه دنده‌ای سدان چری است. آریزو۵ در فول‌ترین نسخه خود با شش کیسه هوا پنج ستاره ایمنی از موسسه انکپ چین دریافت کرده است و از این نظر جزو خودروهای ایمن به شمار می‌رود. هم‌اکنون آریزو۵ دنده‌ای لاکچری در بازار قیمتی در حدود ۱۹۰ میلیون تومان دارد که این عدد حدود ۱۰ میلیون تومان کمتر از رقمی است که نمایندگی چری برای آن تعیین کرده است.

آزمایش‌های لوتوس اواییا همچنان ادامه دارد

چندی پیش لوتوس با معرفی اواییا به عنوان سوپراسپرت الکتریکی خود مسیر جدیدی را زیر سایه حمایت شرکت چینی جیلی آغاز کرد. این مسیر جدید با تغییر لوگو نیز همراه بود و هم‌اکنون اواییا در مقر این شرکت واقع در هشل نورفولک زیر نظر متخصصان لوتوس تست‌های نهایی خود را می‌گذراند. خودروی در حال تست از پتل‌های بدنه فیبر کربنی، طراحی داخلی تکمیل شده، صندلی‌های نسخه تولیدی و پیشترانه الکتریکی نهایی اواییا بهره می‌برد و به همین دلیل نتایج این آزمایش نسبت به تست‌های پیشین قابلیت‌اتکای بیشتری دارد. این خودرو همچنین از یک سامانه تمام هیدرولیکی بهره می‌برد تا در کنار ایرودینامیک فعال آن، نیرو درگ و داون‌فورس به خوبی تنظیم شود. در این برنامه گیون کرشوا، مدیر ویژگی‌ها و سلامت محصولات شرکت لوتوس، به عنوان راننده تست نیز حضور دارد. البته اگر با سری برنامه‌های خودرویی «تخت‌گاز» آشنا باشید، او کسی



عکس: خودرو و بانک

به یاد مردی که با «ماک» آمد

یادداشتی درباره مستند «ماک در ایران» که داستان صنعت‌گری فقید اما غریب در این روزگار را بازگو می‌کند

هفته گذشته آخرین روزهای برگزاری جشنواره سینما حقیقت بود. جشنواره‌ای که از سال ۸۶ هرساله برگزار می‌شود و مستند هنرمندان مختلف را به نمایش می‌گذارد. امسال نیز مثل سال‌های گذشته شاهد استقبال تماشاگران از این رویداد سینمایی بودیم و در میان ده‌ها مستندی که به این جشنواره معرفی شدند، یکی از آن‌ها برای علاقه‌مندان به صنعت خودرو قابل‌توجه بود. «ماک در ایران» ساخته امین آزاد، در دو نوبت روی پرده سینما رفت و هر دو بار توانست بازخورد خوبی از مخاطبان دریافت کند.

ماک در ایران که بیشتر در فضای مجازی منتشر شده بود، روایتی تلخ و شیرین از مرد صنعت‌گری است که تولید کامیون را به معنای واقعی کلمه (نه موتناژ قطعات منفصله) در ایران آغاز کرد و چرخ روزگار مدیریت و مالکیت کارخانه «ایران کاوه» را از او گرفت. با وجود این‌او دست روی دست نگذاشت و بازهم به فعالیت صنعتی خود در «کاوه کار» تا زمان فوتش ادامه داد. اصغر قندچی نقش اول قصه ماک در ایران است. اصغر قندچی در سال ۱۳۰۷ و در تهران چشم به جهان گشود. او از بنیان‌گذاران صنعت خودروهای کار و تجاری بود و برای توسعه آن تلاش‌های فراوانی انجام داد. او که از درس فراری و عاشق آهنگری و مکانیکی بود، چندین سال زیر نظر استادکارانی از آلمان، روسیه و چک به فعالیت پرداخت و در سن ۱۶سالگی در کارگاهی نزدیک دروازه قزوین فعالیت مستقلش را آغاز کرد. او با استفاده از قطعات کامیون‌های اسقاطی و سرهم‌بندی آن‌ها، به قول خودش یک کامیون را «جمع» می‌کرد.

قندچی در سال ۴۲ کارخانه‌ای به نام «ایران کاوه» تأسیس کرد. همکاری رسمی شرکت ماک آمریکا با او رونق فراوانی به کارش داد و توانست تا زمان پیروزی انقلاب بخش عمده‌ای از قطعات کامیون را داخلی سازی کند .

با شروع جنگ و مشکلاتی که در تأمین تانک‌برها پیش آمد، ارتش از او خواست خودروهای حمل تانک را تعمیر کند. او هم با هزینه خودش موتورهای موردنیاز را از خارج تأمین کرد. اصغر قندچی تا پیش از بستری شدن در بیمارستان، در همان کارگاه کاوه کار فعالیت صنعتی خود را با تعمیر کامیون‌های ماک ادامه داد. وی پس از تلاش‌های فراوانش برای رشد صنعت خودروی ایران، در سن ۹۱ سالگی چشم از جهان فروبست.

مستند ماک در ایران ارزش بالایی برای تماشا دارد. ویدئوهای کمتر دیده شده در کنار مصاحبه امین آزاد با شخص اصغر قندچی و توضیحات نزدیکانش درباره او به حدی شیرین است که پس از تمام شدن مستند، از رفتن چنین مرد بزرگی حسرت می‌خورید. چه بسیار کارگرانی که از قبل او به نان و نمایی رسیدند و چه بسیار رانندگانی که تنها با «هزار تومان» صاحب کامیون شدند و وضع زندگی‌شان به‌یک‌باره تغییر کرد. ایران امروز نیاز به قندچی‌ها دارد؛ کارآفرین‌هایی که دنبال بهبود زندگی کارگران و رشد صنعت باشند، نه سود بیشتر!



قیمت روز برخی از خودروهای نو و کارکرده بازار

نام و مدل خودرو	قیمت
رنو تندر ۹۰ پلاس اتوماتیک مدل ۱۳۹۶	۱۶۰ میلیون تومان
چانگان سی‌اس۳۵ مدل ۱۳۹۸	۲۰۰ میلیون تومان
تویوتا کمری جی‌ال‌ایکس مدل ۲۰۰۷	۲۴۰ میلیون تومان
کیا سراتو آپشنال مدل ۱۳۹۷	۲۹۵ میلیون تومان
سوزوکی گرند ویتارا مدل ۱۳۹۴	۳۳۵ میلیون تومان
سیتروئن سی۳ مدل ۱۳۹۸	۳۹۳ میلیون تومان