

دخلوخرج

شنبه ۱۴ دی ۱۳۹۸ - شماره ۴۷

خراسان شماره ۲۰۲۸۴

خودرو



فرار بزرگ آقای رئیس!

نوامبر سال ۲۰۱۸ کارلوس گون، مدیرعامل اسبق گروه رنو-نیسان، بازداشت شد. آن‌هم با شکایت مستقیم شرکت نیسان به دلیل اختلاف صورت‌های مالی ارائه شده به بورس توکیو. البته کمی بعد او توانست ۹ میلیون دلار وثیقه را برای آزادی موقت تهیه کند اما آوریل ۲۰۱۹ دوباره به دلایلی مشابه، تحت بازداشت خانگی درآمد و طبیعتاً اجازه نداشت بدون اطلاع مقامات قضایی از خانه خود خارج شود. چه رسد به این که خاک ژاپن را ترک کند. حالا برخی منابع ناشناس می‌گویند رئیس سابق رنو به

ترکیه رفته و از آن جا با جت شخصی به بیروت، پایتخت لبنان، پرواز کرده است. کارلوس گون شهروند لبنان است و سال‌های جوانی خود را در این کشور گذرانده. او تا پیش‌ازاین اتفاق، بارها برای ارتباط با همسرش که در لبنان حضور دارد، به دادگاه‌های ژاپن درخواست داده بود. البته هیچ‌گاه با این درخواست‌ها موافقت نشد. اولین جلسه دادگاه آقای رئیس قرار بود اوایل زمستان سال ۲۰۲۰ برگزار شود اما حالا مشخص نیست که بررسی ادعای شاکیان چه زمانی انجام می‌شود.

هاچ بک هایی برای ذائقه های خاص

مروری بر هاچ بک های گران قیمت و جذابی که به جیب ما نمی خورند اما حداقل رنگ و بویی به بازار خودروی کشورمان داده اند!

متین نصیری

روزنامهنگار

لکسوس سی تی۲۰۰اچ

نخستین هاچبک لکسوس که در سال ۲۰۱۱ رونمایی شد و ایتو یا به‌عنوان واردکننده رسمی تویوتا و لکسوس در بره‌های کوتاه این خودرو را به کشور وارد کرد. سی تی از پیش‌ترانه پریوس و شاسی پلتفرم ام‌بی شرکت تویوتا بهره می‌برد و می‌توان آن را نخستین خودرو برند لکسوس نامید که از جلوپنجره «دوکی‌شکل» استفاده می‌کرد. جلوپنجره‌ای که بعدها تبدیل به بخش مهمی از خط طراحی این شرکت ژاپنی شد. سی تی ۲۰۰اچ از یک پیش‌ترانه ۱٫۸ لیتری به قدرت ۱۳۴ اسب بخار و گشتاور ۱۴۲ نیوتن متر بهره می‌برد که به‌جعبه‌دنده اتوماتیک پیوسته الکتریکی یا ای‌سی‌وی تی متصل است. با وجود حداکثر سرعت ۱۸۲ کیلومتر بر ساعت و شتاب ۰ تا ۱۰۰ حدود ۹٫۸ ثانیه، این خودرو می‌تواند در سیکل ترکیبی کمتر از ۴ لیتر بنزین در هر ۱۰۰ کیلومتر بسوزاند. رقمی که حتی برای یک خودروی هیبریدی هم قابل توجه است. تا به امروز



سی تی ۲۰۰اچ دو بار فیس‌لیفت شده تا در گذر زمان با طراحی دیگر محصولات لکسوس نزدیکی داشته باشد. این هاچ‌بک در بازه هشت‌ساله ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۸ موفق به ثبت فروش ۲۷۰ هزار دستگاه شد که آن را پس از مدل آرای کس، در جایگاه دوم پر فروش‌ترین خودروهای لکسوس قرار می‌دهد. اگرچه تعداد خودروهای سی تی ۲۰۰اچ در کشورمان اندک است اما نسخه ۲۰۱۶ آن با کارکرد ۹۰ هزار کیلومتر در وب‌سایت‌های درج آگهی حدود ۵۸۰ میلیون تومان قیمت دارد.

آلفا رومئو جولیتا

شاید گفتن این‌که جولیتا زیباترین هاچ‌بک دنیاست، ادعای بزرگی باشد اما لاقبل می‌توان آن را جزو زیباترین‌ها دانست. هاچ‌بک آلفا رومئو در سال ۲۰۱۰ و در نمایشگاه خودرو ژنو رونمایی شد و در مدت کوتاهی جوانان را به خود جلب کرد. جولیتا بر مبنای پلتفرم «سی-ایوو» فیات ساخته شده؛ پلتفرمی که گفته می‌شود خودروساز ایتالیایی برای باطراحی آن حدود ۱۰۰ میلیون یورو هزینه کرده است. آلفا موتور به‌عنوان واردکننده محصولات آلفا رومئو، در دوره کوتاهی این هاچ‌بک زیبا را به کشور وارد کرد. جولیتا عرضه‌شده در ایران از پیش‌ترانه ۱٫۴ لیتری توربو مولتی ایر بهره می‌برد که ۱۷۰ اسب بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتن متر گشتاور دارد. وجود پدال‌های شifter پشت فرمان در کنار جعبه‌دنده شش سرعته دو کلاچه، هیجان رانندگی آن را دوچندان کرده است. البته انتقال قدرت در این خودرو برخلاف بامو سری ۱ به دیفرانسیل جلو صورت می‌گیرد. جولیتا در سال ۲۰۱۰ با دریافت



بالاترین امتیازهای ایمنی هر ۵ ستاره موسسه یورو انکپ را به دست آورد و دید بسیاری را در خصوص ایمنی خودروهای ایتالیایی برای همیشه تغییر داد. یک سال بعد نیز به مقام دوم «بهترین خودرو سال اروپا» رسید. جالب است بدانید که طی یک دهه گذشته، ۴۰۰ هزار دستگاه از این خودرو به فروش رفته است. آلفا رومئو جولیتا در بازار خودرویی کشورمان بسته به کارکرد و رنگ، بین ۳۰۰ تا ۶۰۰ میلیون تومان قیمت دارد.

خودران اما گوش به فرمان

کانسپت «رانندگی تکمیلی» هوندا، خودرویی است که در نمایشگاه سی‌ای‌اس امسال رونمایی شد و از فناوری خودران بهره می‌برد. این خودرو با استفاده از نمایشگر بزرگ روی داشبورد و دوربین‌های متعدد روی بدنه، تصویری واضح از اطراف را به راننده نمایش می‌دهد. هوندا می‌گوید این کانسپت مخصوص افرادی است که «می‌خواهند حس آرامش و هیجان رانندگی را تجربه کنند.» خودروساز ژاپنی همچنین توضیح می‌دهد که این خودرو به‌آسانی از حالت نیمه خودران به خودران تبدیل می‌شود. کانسپت جدید هوندا همچنین از فرمانی بهره می‌برد که با حرکت به سمت جلو بر سرعت می‌افزاید و با کشیدن به سمت عقب، از سرعت خودرو می‌کاهد. در برنامه رونمایی، این شرکت نموداری را به نمایش گذاشت که نشان می‌داد فرق زیادی بین «رانندگی تکمیلی» و «رانندگی خودکار» است؛ در رانندگی خودکار



طبق دستوری که سرنشین به سامانه خودران می‌دهد، خودرو موظف است از نقطه الف به نقطه ب برود اما در رانندگی تکمیلی، این سامانه تصمیم می‌گیرد که بین راه الف تا ب، در کافه‌ای توقف کند یا به پارک برود! هوندا گفته که کانسپت از حالت‌های مختلف رانندگی خودران بهره می‌برد و مسافران می‌توانند بدون آن که خلی در برنامه‌های از پیش تعیین شده آن ایجاد کنند، مقصدی میانی مختلفی را تجربه کنند.



فولکس واگن گلف

حضور برند فولکس واگن در ایران به اواسط دهه ۸۰ بازمی‌گردد؛ زمانی که شرکت خودروسازان بم تصمیم گرفت مدل «گل» را با همکاری بخش برزیلی فولکس تولید کند. خودرویی که اگر چه در سبد جهانی محصولات فولکس واگن جایی نداشت و مخصوص بازار آمریکای جنوبی بود اما به دلیل استفاده از نشان خودروساز آلمانی توانست فروش خوبی را تجربه کند. با امضای برجام و فعال تر شدن واردکنندگان، شرکت ماموت به دلیل داشتن نمایندگی انحصاری فروش و خدمات کامیون‌های اسکانیا، توانست امتیاز واردات محصولات سواری فولکس را به دست آورد. تا پیش از تحریم‌های اخیر، ماموت خودرو توانست مدل‌های پسات و تیگوان را در کنار هاچ‌بک «گلف» به بازار ایران عرضه کند. گلف جی‌تی‌آی مدل ۲۰۱۸ از



کوپه‌ای که اسپیدستر شد!

شرکت «اموری موتوراسپرت» تبحر خاصی در تغییر، ساخت و بازسازی خودروهای کلاسیک پورشه دارد. این شرکت که نخستین بار کار خود را با مدل ۳۵۶ آغاز کرد، چندی پیش از نسخه اسپیدستر این کلاسیک محبوب رونمایی کرد. خودروی مذکور نسخه اصلی اسپیدستر نیست و شرکت اموری با تغییر یک مدل کوپه که در اثر تصادف سقشش قابل تعمیر نبود، آن را تولید کرده است. نسخه اصلی اسپیدستر بین سال‌های ۱۹۵۴ تا ۱۹۵۸ تولید شد و از پیش‌ترانه ۱٫۶ لیتری ۴ سیلندر تخت بهره می‌برد. این خودرو اما از پیش‌ترانه به‌روز شده ۲٫۴ لیتری استفاده می‌کند که ۲۰۵ اسب بخار قدرت دارد و به یک جعبه‌دنده چهار سرعته دستی متصل است. همچنین وزن تقریبی پورشه ۳۵۶ اموری حدود ۸۳۹ کیلوگرم است و آن را از نظر نسبت قدرت به وزن در کنار خودروهای



اسپرت امروزی قرار می‌دهند. با توجه به قدرت بیشتر این نسخه در مقایسه با مدل اصلی، اموری موتوراسپرت سیستم تعلیق را تا حد زیادی تقویت و کمک‌فنرهای جدیدی را به این خودرو اضافه کرده است. این خودرو با رنگ اکوامارین (فیروزه‌ای) و رنگ‌های ۱۵ اینچی به رنگ مشکی ساتین عرضه می‌شود.



عبرت های خودروساز شدن ترکیه برای ما

بعد از کره و چین، حالا نوبت به ترکیه رسیده تا نشان دهد با درهای بسته و فرهنگ «بِساز و بنداز» نمی توان خودروساز شد!

هفته گذشته شاهد رونمایی نخستین خودروی ملی ترکیه بودیم. خودرویی کراس‌اور با طراحی به‌روز و پیش‌ترانه الکتریکی که نشان از آینده‌نگری ترک‌ها و دید جهانی آن‌ها به بازار خودرو دارد. گروه خودروسازی مشترک ترکیه که به‌اختصار «توگ» نامیده می‌شود، متشکل از شش خودروساز این کشور است که با همکاری شرکت‌های خارجی نظیر بوش آلمان، ولوو فرانسه و پنین‌فارینای ایتالیا توانست به دانش ساخت خودرو دست یابد. مسئله‌ای که رجب طیب اردوغان، رئیس‌جمهوری ترکیه، بارها در سخنرانی خود در مراسم رونمایی بر آن تأکید کرد. گفته می‌شود تولید کراس‌اور ملی ترکیه از سال ۲۰۲۲ آغاز و طی ۱۵ سال حدود ۳٫۷ میلیارد دلار برای این پروژه هزینه خواهد شد. البته نسخه بنزینی این کراس‌اور نیز تولید می‌شود و شاید بهتر باشد بگوییم ترک‌ها به یک پلتفرم جدید منطبق بر استانداردهای جهانی دست یافته‌اند؛ چراکه قرار است در کنار این کراس‌اور، مدل‌های سدان و هاچ‌بک نیز بر اساس این پلتفرم تولید شوند. درواقع آن‌ها با یک سرمایه‌گذاری هدفمند توانستند به سبک کره جنوبی هم به دانش تولید خودرو دست یابند و هم به پلتفرمی اختصاصی برسند. البته ما خیلی قبل‌تر از ترک‌ها و در دهه ۷۰ شمسی فرصت چنین کاری را داشتیم. می‌توانستیم مثل کره جنوبی که برای تولید هیوندای پونی یک مدیر خارجی را به خدمت گرفت، مدیریت پروژه سمند را به یک مدیر با سابقه واگذار کنیم تا مبادا شاهد ناکارآمدی را رانت و فساد باشیم. اصلاً می‌توانستیم به جای یک میلیارد دلاری که برای ساخت سمند هزینه کردیم، شرکت معظم «دوو» را با آن همه یال و کوبالش می‌خریدیم تا در کنار کارخانه‌هایش، صاحب پلتفرم‌های این شرکت شویم و لازم نباشد برای موتور سمند به پژو و بیندازیم تا منت سرمان بگذارد و پلتفرم ۴۰۵ را به ما بدهد!

آری همه این‌ها امکان‌پذیر بود اگر مدیران صنعت خودرو با شرکت‌های خارجی ارتباط نزدیکی برقرار می‌کردند، برای عرضه محصولاتشان به کشورهای توسعه‌یافته در تکلپو بودند و به جای تولید خودرو به روش «بِسازوبنداز» قدری روی تحقیق و توسعه وقت می‌گذاشتند، آن‌وقت این ما بودیم که از خودرو ملی الکتریکی خود رونمایی می‌کردیم و پزش را به جهانیان می‌دادیم. حالا اما نشسته‌ایم تا آقایان وانت نیسان آبی مربوط به ۸۰ سال قبل را با قیمتی نزدیک به ۱۳۰ میلیون تومان به خلق!.. بیندازند!

چرا عبرت نمی‌گیرید؟! چرا نمی‌خواهید قبول کنید که با این مدیریت فشل و رانتی نمی‌شود خودروساز شد؟ چرا کاری کردید که بزرگ‌ترین خودروساز کشور پیش از تحریم‌ها به جای همکاری با شرکت‌های مطرح خارجی برای ساخت پلتفرم یا لاقل خرید یک پلتفرم مناسب، چندین دستگاه رنو کپچر وارد کند؟ شرکت خودروساز را چه به واردات؟! بعد هم دو قورت و نیم شما باقی است که تحریم‌ها باعث مشکلات اخیر شده؛ زمانی که تحریم نبود چه گلی به سر صنعت خودرو زدید که حالا با رف

آن منتظر پروژه‌های پررنگ و لعاب شما باشیم؟ خودروسازی که توان ساخت پلتفرم را ندارد، خودروسازی که تولید خودروهای به‌اصطلاح «ملی» را نزدیک به یک دهه کش می‌دهد و آخر سر هم از موتور و فناوری خودروهای خارجی استفاده می‌کند، قطعاً در حد و اندازه‌ای نیست که بخواهد در شرایط تحریم از پلتفرم اختصاصی صحبت کند. تا زمانی هم که فرهنگ «بِسازوبنداز» در خودروسازان حاکم باشد، نمی‌توان انتظار داشت که از محصولات بی‌کیفیت آن‌ها، خودروهای هیبرید و الکتریکی دربیاید! ای کاش ترکیه به مدیران صنعت خودروی کشور تلنگری زده باشد. هر چند بعید می‌توان خواب‌زده را بیدار کرد!



قیمت روز برخی از خودروهای نو و کارکرده بازار

نام و مدل خودرو	قیمت
رنو کولئوس مدل ۲۰۱۸	۸۶۰ میلیون تومان
بامو وایکس ۲ مدل ۲۰۱۴	۹۳۰ میلیون تومان
هیوندای آژرا مدل ۲۰۱۹	۱۰۵۰ میلیون تومان
لکسوس ان‌ایکس۳۰۰اچ مدل ۲۰۱۷	۱۲۰۰ میلیون تومان
بامو سری ۵ مدل ۲۰۱۷	۱۷۸۰ میلیون تومان
پورشه ماکان مدل ۲۰۱۷	۲۱۰۰ میلیون تومان