

## دخلوخروج

شنبه ۱۹ بهمن ۱۳۹۸ - شماره ۵۲

خراسان شماره ۳۰۳۱۳

## خودرو



## ایران خودرو محصولات جدیدش را معرفی کرد

هفته گذشته شرکت ایران خودرو به مناسبت دهه فجر از دنا پلاس توربو اتوماتیک، سورن پلاس و رانا پلاس رونمایی کرد. خودروهایی که از مدت‌ها قبل در محوطه کارخانه این شرکت پرسه می‌زدند و بارها در مراسم مختلف دیده شدند. قرار بود دنا پلاس توربو اتوماتیک ماه‌ها پیش به مرحله تولید برسد اما همکاری نکردن هیوندای پاور تک برای تأمین جعبه‌دنده به دلیل تحریم‌ها، برنامه‌های ایران خودرو را به تعویق انداخت. بنابراین خودروساز ایرانی تصمیم گرفت به‌جای قطعه‌ساز کره‌ای با شرکت DAE چین همکاری کند. حالا به نظر می‌رسد نسخه‌های

# سدان های دوست داشتنی!

مروری بر خودروهای ۲۰۰ تا ۳۰۰ میلیونی بازار که بعد از گذشت یک دهه همچنان پرترفدار هستند

متین نصیری

روزنامه‌نگار

با خشم و غضب طرفداران آن‌ها مواجه می‌شود!

### نیسان ماکسیما

سَفیرو یا ای ۳۳ که در بازار ایران و استرالیا با نام «ماکسیما» شناخته می‌شود، یکی از خودروهای میان سایز نیسان بود که در دسامبر سال ۱۹۹۸ برای بازار ژاپن معرفی شد. این خودرو سه سال بعد یک فیس‌لیفت مینور یا جزئی را تجربه کرد و با پنج پیشرانۀ دو جعبه‌دنده مختلف (پنج سرعتۀ دستی و چهار سرعتۀ اتوماتیک)

در دسترس مشتریان قرار گرفت. اواخر دهه ۷۰ شمسی پارس خودرو با نیسان برای تولید سفیرو به توافق رسید و قرار شد تنها با یک پیشرانۀ ۳ لیتری در کشورمان عرضه شود. موتوری که قدرتی در حدود ۲۲۸ اسب بخار و گشتاوری به میزان ۲۹۱ نیوتن متر دارد. سفیرو در کشورهای مختلفی ازجمله مالزی، فیلیپین و تایوان عرضه شد و در کره جنوبی با یرِیج به «رنو سامسونگ اس‌ام۵» تغییر نام داد. ماکسیمای تولید ایران به لطف جعبه‌دنده دستی می‌تواند در کمتر از ۸ ثانیه شتاب صفر تا صد را طی کند. یک دهه پس از تولید این خودرو، مصرف سوخت بالا و استاندارد آلایندگی یورو ۳ ازجمله مشکلاتی است که صاحبانش را کلافه کرده اما کیفیت بالا و استهلاک پایینش بر نکات منفی آن می‌چرید. این روزها نیسان ماکسیما از ۱۰۰ تا ۴۰۰ میلیون تومان معامله می‌شود اما در بازۀ قیمتی گفته شده، بیشتر مدل‌ها کارکردی کمتر از ۱۵۰ هزار کیلومتر دارند.



### هیوندای آژرا

تا پیش از آن که هیوندای، مدل جنسیس را به‌عنوان سدان لوکس خود عرضه کند، این نسل چهارم آژرا بود که گران‌ترین مدل خودروساز کره‌ای محسوب می‌شد. هیوندای آژرا که در بعضی بازارها مثل ژاپن و استرالیا «گرنجور» نام داشت، تا سال ۲۰۱۱ در کارخانه‌های شهر آسان کره و نوشوویچ جمهوری چک به تولید رسید. این خودرو با پیشرانۀ‌های

متفاوتی عرضه شد اما نمونه‌های وارداتی تنها از موتور شش سیلندر خورجینی سری «لامبدا» بهره می‌برند. این پیشرانۀ تنفس طبیعی می‌تواند ۲۳۵ اسب بخار قدرت و ۳۰۴ نیوتن متر گشتاور تولید کند و با جعبه‌دنده پنج سرعتۀ اتوماتیک تیپ ترونیک هماهنگی خوبی دارد. به همین دلیل شتاب صفر تا صد زیر ۸ ثانیه با این خودرو امکان‌پذیر است. وجود سیستم تعلیق چند اتصالی در هر چهار چرخ سبب شده آژرا همچنان بعد از یک دهه سواری نرمی داشته باشد و سرنشینان سفر راحتی را تجربه کنند. در سال ۲۰۱۱ طراحی جلوپنجره به‌روز شد و در کنار تغییر گرافیک چراغ‌ها و مه‌شکن، رنگ‌های جدیدی روی آژرا قرار گرفت. اگر طالب هیوندای آژرا هستید باید بدانید که نسخه‌های پیش از فیس‌لیفت با کارکردی در حدود ۱۵۰ هزار کیلومتر، حدود ۲۰۰ تا ۳۰۰ میلیون تومان قیمت دارند.



## رونمایی از کیا سونت در هند

کیا قصد دارد پس از سلتوس و کارنیوال، کراس‌ااور کوچک دیگری را هم به بازار هند بفرستد. به همین دلیل چندی پیش کانسپت «سونت» را در نمایشگاه اتواکسیو ۲۰۲۰ رونمایی کرد؛ خودرویی که کمتر از چهار متر طول دارد و تا نیمه دوم سال به تولید انبوه می‌رسد. سونت از خط طراحی مرسوم کیا بهره می‌برد و جلوپنجره «پوزه ببری» در آن خودنمایی می کند. در کل می‌توان گفت که شکل و شمایل این کانسپت به نسخه تولیدی شباهت زیادی دارد اما احتمالاً چراغ‌های جلو و عقب تغییر خواهند کرد. با توجه به تیزرهای قبلی و عکس‌هایی که در نمایشگاه گرفته شده، شیشه‌های خودرو تیره است تا نمای داخلی مشخص نباشد. به نظر می‌رسد خودروساز کره‌ای هنوز تصمیمی برای رونمایی از کابین سونت ندارد و احتمالاً تا چند ماه آینده روی جزئیاتش کار می‌کند. البته می‌توان انتظار داشت که این خودرو همانند دیگر محصولات کیا از نمایشگر ۱۰/۲۵



اینچی اطلاعات و سرگرمی، سیستم صوتی باوس و چیزی که شرکت به آن «جعبه‌دنده دستی هوشمند» می‌گوید، بهره می‌برد. این خودرو به‌نوعی پسرعموی هیوندای ونیو است و از دیگر رقبای آن در بازار هند می‌توان به ماروتی سوزوکی ویتارا برزا، تاتا نکسون، ماهیندرا ایکس‌یووی ۳۰۰ و چند مدل دیگر از رنو و نیسان اشاره کرد. به گفته کیا، سونت یک مدل جهانی است بنابراین می‌توان آن را در بازارهای مختلف دنیا مشاهده کرد.



اتوماتیک دنا از جعبه‌دنده شش سرعته اتوماتیک چینی بهره می‌برند. محصول جدید ایران خودرو که روی خط تولید قرار گرفته، به پیشرانۀ ۱/۷ لیتری توربو با قدرت ۱۵۰ اسب بخار و گشتاور ۲۱۵ نیوتن متر مجهز است و تجهیزاتی چون کیسه هوای جانبی، فرمان کمکی برقی، رینگ آلومینیومی و سانروف در آن دیده می‌شود. در این مراسم و با مشاهداتی که خبرنگاران داشتند، به نظر می‌رسد سورن پلاس و رانا پلاس هم به فرمان کمکی برقی مجهز شده‌اند و می‌توان انتظار داشت که این سامانه در بیشتر محصولات ایران خودرو به کار گرفته شود.

#### بامو سری ۵



نسل پنجم سری ۵ با کد اتاق «ی ۶۰» در سال ۲۰۰۰ توسط داوید ارکانجلی طراحی و سه سال بعد هم رونمایی شد. این خودرو به مدت هفت سال در دیتگل‌فینگ آلمان و شنیانگ چین به تولید رسید و بیش از یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه از آن به فروش رفت. در این نسل امکانات رفاهی و تجهیزات الکترونیکی جدیدی مانند سامانه

اطلاعات و سرگرمی آی‌درایو، هدآپ دیسپلی، کروز کنترل فعال، فرمان فعال، چراغ‌های جلو تطبیقی، دید در شب، هشدار خروج از خط و دستیار صوتی معرفی شد و خریداران انتخاب‌های متعددی برای پیشرانۀ و جعبه‌دنده داشتند. ازجمله محبوب‌ترین پیشرانۀ‌ها می‌توان به موتور شش سیلندر خطی و ۱۰ سیلندر خورجینی اشاره کرد که پیشرانۀ اولی در نسخه ۱۵۳۰‌ای با جعبه‌دنده شش سرعته اتوماتیک به کشور وارد شد. به سبب انتقال ۲۷۲ اسب بخار قدرت و ۳۲۰ نیوتن متر گشتاور به چرخ‌های عقب، سری ۵ می‌تواند در کمتر از ۷ ثانیه شتاب‌صفر تا صد را طی کند. مصرف سوخت ترکیبی این نسخه کمی بیش از ۹ لیتر است و در تست تصادف موسسه یورو انکپ موفق به دریافت ۴ ستاره ایمنی شده. با محدوده قیمتی مذکور، می‌توانید یک بامو سری ۵ دور رنگ را با کارکردی نزدیک به ۳۰۰ هزار کیلومتر خریداری کنید. خودرویی که البته بعد از یک سرویس سنگین می‌تواند همچنان سواری مطلوبی عرضه کند.

### تویوتا کمری



ایکس‌وی ۴۰ را می‌توان نسل ششم کمری دانست که در سال ۲۰۰۶، و در دو نسخه عادی و پرستیز معرفی شد. البته نسخه پرستیز در بعضی بازارها ازجمله خاورمیانه با نام «آریون» و به‌عنوان مدلی لوکس‌تر از کمری در دسترس خریداران بود. تنها در آمریکا، تویوتا کمری توانست به فروش دو میلیون دستگاه برسد و در ناوگان تاکسیرانی نیویورک مورداستفاده قرار گیرد. این خودرو با چهار پیشرانۀ بنزینی و قوای محرکه هایپرید در کنار هفت جعبه‌دنده مختلف به بازارهای جهانی عرضه شد اما در ایران تنها دو تیپ جی‌ال و جی‌ال‌ایکس (فیس‌لیفت) با پیشرانۀ ۲/۴ لیتری در دسترس بود. به لطف این پیشرانۀ ۱۵۷ اسب بخاری و جعبه‌دنده پنج سرعتۀ اتوماتیک تیپ ترونیک، کمری می‌تواند شتاب صفر تا صد را در کمتر از ۹ ثانیه طی کند و درعین‌حال مصرف سوخت آن در سیکل ترکیبی حدود ۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر باشد. ازجمله تجهیزات رفاهی و ایمنی کمری جی‌ال‌ایکس می‌توان به دو کیسه هوا، ایموبلایزر، هشدار جاماندن سوئیچ، نمایشگر، رادیو پخش با شش بلندگو، آی‌نه‌فل تاشو برقی و کنترل سیستم صوتی روی فرمان اشاره کرد. با کارکردی در حدود ۱۶۰ هزار کیلومتر، قیمت این خودرو کمتر از ۳۰۰ میلیون تومان است.



# سیرک خودرو در آفتاب!

وقتی بیشتر شرکت های خودروسازی چیزی در چنته ندارند، چرا باید نمایشگاه خودرو برگزار شود؟

هفته گذشته اعلام شد که نمایشگاه خودروی تهران در مجموعه نمایشگاهی شهر آفتاب برگزار نخواهد شد؛ آن‌هم حداقل تا خرداد سال آینده. قرار بود سایپا، ایران خودرو، بهمن دیزل، سیف خودرو و احتمالاً دو یا سه شرکت خصوصی دیگر در مهم‌ترین رویداد خودرویی سال شرکت کنند. حتی برخی از آن‌ها برنامه‌هایی برای رونمایی محصولات جدیدشان داشتند؛ تا جایی که منابع خبری می‌گفتند ایران خودرو قصد دارد در این نمایشگاه از کراس‌ااور و سدان ملی خود پرده بردارد. اما به‌یک‌باره این رویداد لغو شد و معلوم هم نیست که با این شرایط در سال آینده برگزار می‌شود یا خیر.

به نظر می‌رسد خودروسازان برخلاف اتفاقی که در نمایشگاه سال قبل رخ داد، این دفعه زیر بار «حضور دستوری» نرفته‌اند، به دلایل مختلفی که احتمالاً مهم‌ترینش، ترس از اعتراض خریداران خودروهای معوقه باشد. سال گذشته بسیاری از کسانی که خودرو ثبت‌نام کرده بودند، در سالن‌های نمایشگاهی دست به تظاهرات زدند و برخی هم با «بست‌نشینی» از مسئولان مربوط جواب می‌خواستند. آن اتفاق درس عبرتی شد تا خودروسازان دولتی هم متوجه خشم پراگماتیک مردم شوند. خشمی که نه با کارهای تربینی و برگزاری نمایشگاه بلکه با تحویل به موقع خودرو و افزایش کیفیت، قابل‌کنترل است.

جدای از مسئله اعتراضات، در سومین دوره نمایشگاه خودروی تهران موضوعی که بیش از همه به چشم می‌آمد و به اصطلاح توی ذوق می‌زد، حضور کم تعداد خودروسازان و نبود استقبال از سوی مردم بود. همین پیش‌زمینۀ نشان می‌داد که نمایشگاه امسال هم نمی‌تواند به جذابیت اولین یا دومین دوره آن باشد. البته برخی خودروسازان خصوصی به اجبار یا به تصمیم خود، قصد داشتند به شهر آفتاب بیایند. درصورتی که نمایشگاه برگزار می‌شد آیا طبیعی بود شرکتی که به دلیل نداشتن قطعه، خطوط تولیدش خوابیده و تقریباً تعطیل شده، محصولات نداشته‌اش را به نمایش بگذارد؟

وقتی می‌خواهید در یک نمایشگاه حضور پیدا کنید، باید چیزی برای «نمایش» داشته باشید. این اصل اول و بدیهی شرکت در چنین مراسمی است. بنابراین شرکت هایی که در نمایشگاه خودرو حاضر می‌شوند باید محصولات و فناوری‌های جدیدی معرفی کنند در غیر این صورت احتیاجی به صرف وقت و هزینه ندارند. امسال جگوار، لند رور، ولوو، فورده، هیوندای و اوپل اعلام کردند به نمایشگاه خودروی رژنو که یکی از معتبرترین رویدادهای خودرویی سال است، نمی‌روند. درواقع به‌طور ضمنی گفتند که در آن برهه زمانی چیز جدیدی برای ارائه ندارند.

در ایران اما منافع برخی در برگزاری نمایشگاه «به هر قیمتی» است و لایه سنگین چند نفر می‌توانست شرایط را به‌گونه‌ای رقم بزند که بار دیگر شاهد برگزاری مردم با خودروسازان باشیم. چه‌سا شرکت‌هایی هم از این فرصت برای پیش‌فروش خودروهای بی‌نام‌ونشان بهره می‌برند و بعد از یک سال به بهانه‌های مختلف، یک خودروی گمنام دیگر را جایگزین می‌کردند. مشابه اتفاقی که پارسال هم شاهدش بودیم و همچنان سرنوشت خریداران بیسو در هاله‌ای از ابهام قرا دارد.

برگزاری نمایشگاه در چنین شرایطی به‌خودی‌خود اشتباه نیست، به شرطی که خودروهای معوقه تعیین تکلیف، بدهی قطعه‌سازان پرداخت و مشکل واردات قطعات خودرو حل شود. در این صورت می‌توان امید داشت که مردم از رویدادهای خودرویی استقبال می‌کنند و حتی برای حضور در سالن‌ها هزینه بلیت را می‌پردازند. در غیر این صورت برگزاری نمایشگاه مثل سیرکی می‌ماند که صرفاً قصد خوشحال کردن عده اندکی را دارد. همان عده‌ای که بیشترین نفع مالی و رسانه‌ای را از چنین مراسمی می‌برند.



قیمت روز رنج برخی از خودروهای کارکرده بازار

نام و مدل خودرو	قیمت
اِپِل آسترا مدل ۱۹۹۴	۶۰میلیون تومان
هوندا آکورد مدل ۱۹۹۷	۷۰میلیون تومان
لند رور رنج رور مدل ۱۹۷۵	۸۵میلیون تومان
مرسدس-بنز ای-کلاس مدل ۱۹۸۷	۹۸میلیون تومان
میتسوبیشی پاجرو مدل ۱۹۹۰	۱۰۰میلیون تومان
رنو مگان وارداتی مدل ۲۰۰۸	۱۳۴میلیون تومان