

## دخلوخزج

شنبه ۱۰ اسفند ۱۳۹۸ - شماره ۵۵

**خراسان** شماره ۳۰۳۳۰

## خودرو



## اچ ۳۰ کراس دوباره روی خط تولید

با اعمال دور جدید تحریم‌ها و همکاری نکردن بانک‌های خارجی با ایران، بسیاری از شرکت‌های اروپایی و آسیایی بازار کشورمان را ترک کردند. اگرچه برخی گمان می‌بردند چینی‌ها مثل دور اول تحریم‌ها می‌مانند و سهم زیادی از بازار را به دست می‌آورند اما این بار حتی بانک‌های چینی هم به سختی با ایران همکاری می‌کنند. این اتفاق موجب شد شرکت‌های نه‌چندان معروف چینی عطای بازار ایران را به لقای‌ش ببخشند و تا زمان حل مسائل بانکی فعالیت‌های خود را به حالت تعلیق دریاورند. دانگ‌فنگ یکی

# سفر با خودروهای ایمن

مروری بر ایمن ترین خودروهای داخلی که می توان با بودجه ای کمتر از ۱۵۰ میلیون تومان خریداری کرد

**متین نصیری**

*روزنامه‌نگار*

این قاعده مستثنا نیست و در طول سالیان متمادی مشخص شده که در این روزها تکاپوی مردم برای خرید خودرو جدید بیشتر می‌شود تا بتوانند با خودروی شخصی جدید خود به سفر بروند. ص‌البته به شرطی که شر ویروس کرونا تا عید از سر مردم برداشته شود. اگرچه شرایط بازار به دلیل مسائلی چون FATF و مکانیسم ماشه ملتهب‌تر از همیشه است اما در این مطلب صرفا قصد داریم برای چندمین بار، ایمن‌ترین خودروهای داخلی را مرور کنیم.

### ایکو سهند

اوایل دهه ۷۰ بحث‌های زیادی درباره تولید «خودرو ملی» شکل گرفت. آن زمان پروژه‌ای بر مبنای پلنفرم شورلت رویال ساخته شده بود اما به دلیل همکاری نکردن خودروساز آمریکایی با شرکت‌های ایرانی، امکان تجاری‌سازی نداشت. بنابراین مدیران سازمان گسترش و توسعه گرفتند که این پروژه را به ایران خودرو واگذار کنند. ایران خودرو تصمیم گرفت خودرو ملی را بر اساس پلنفرم پژو ۴۰۵ بسازد و اجازه استفاده این پلنفرم را از طرف فرانسوی گرفت. در همین زمان شرکت «فرست اوتوموبو» انگلستان روی طرحی برای یک خودروساز تابوانی کار می‌کرد اما این خودروساز ورشکست شد و نتوانست از آن استفاده کند. بنابراین ایران خودرو تصمیم گرفت با خریداری طرح فرست اوتوموبو و اعمال تغییراتی روی آن، هر چه سریع‌تر پروژه خودرو ملی را به اتمام برساند. نهایتا در سال ۱۳۸۰ خط تولید سمند با حضور رئیس‌جمهور وقت، رونمایی شد. گفته می‌شود هزینه طراحی نخستین خودرو ملی ایران حدود یک میلیارد دلار بوده است؛ رقمی بیش از ارزش شرکت دوو کره. در حقیقت می‌شد به جای این هزینه هنگفت، شرکت دوو را خرید و دانش تولید خودرو را به کشور منتقل کرد. به‌هر حال امروز ۱۹ سال از آغاز تولید سمند می‌گذرد و نسخه‌های مختلفی از آن به فروش رفته است. خودرویی که آزمایش‌های مربوط به ایمنی و تصادف را در شرکت مایرا انگلستان گذرانده و احتمالا می‌توانست به سه ستاره ایمنی دست یابد. اگر طالب یک سمند ال‌ایکس صفر هستید، لاقبل باید ۹۰ میلیون تومان کنار بگذارید.

### رنو تندر ۹۰

داستان تولید لوگان یا تندر ۹۰ به زمانی برمی‌گردد که لوئیس شوایتزر (مدیر وقت گروه خودروسازی رنو) در سفری با ژان شیراک (رئیس‌جمهوری فرانسه) به روسیه می‌رود و از یک شوروم یا نمایشگاه خودرو بازدید می‌کند. او به‌وضوح می‌پبند که محصول ۶ هزار یورویی لادا فروش خوبی دارد درحالی‌که مردم از خودرو ۱۲ هزار یورویی رنو استقبال نمی‌کنند. شوایتزر درمی‌یابد که برای بخشی از مردم جهان، «قیمت» مسئله بسیار مهمی است و حتی می‌تواند انتخابشان را تغییر دهد. بنابراین او تصمیم می‌گیرد خودرویی بسازد که به گفته خودش «سدرن، قابل‌اعتماد و مقرون‌به‌صرفه» باشد اما قیمتش از یک دستگاه لادا فراتر نرود. پس از ۴ پسال تحقیق و توسعه روی پلنفرم ایکس ۹۰، نهایتا «لوگان» در سال ۲۰۰۴ بر مبنای همین پلنفرم از سوی زیرمجموعه رومانیایی رنو با نام داجیا رونمایی شد. این خودرو در نسخه‌های مختلفی مانند سدان، استیشن و وانت به بازار آمد و در کشورهای در حال توسعه به فروش بالایی دست یافت. لوگان در سال ۲۰۰۵ توانست در آزمایش‌های موسسه یورو انکپ به سه ستاره ایمنی برسد و انتظارات اولیه رنو را برای ساخت خودرویی ایمن بر آورده کند. چند سال بعد این خودرو برای بازار ایران معرفی شد و به «تندر ۹۰» تغییر نام داد. خودرویی که قرار بود جایگزینی برای پیکان باشد و حتی مدل‌های بدون کولر آن تولید شد اما در طول سال‌های اخیر تنها قشر متوسط جامعه توانست این خودرو را خریداری کند. این روزها یک دستگاه تندر ۹۰ دنده‌ای صفر حدود ۱۴۰ میلیون تومان معامله می‌شود.

### سایپا کوئیک

سه سال قبل در همین روزها، سایپا کوئیک رونمایی شد؛ خودرویی که درواقع نسخه هاج‌بک ساینا بود اما نام متفاوتش انتقادات زیادی برانگیخت. به حدی که غلامعلی حداد عادل، رئیس فرهنگستان زبان و ادب فارسی، در نامه‌ای به وزیر ارشاد از غیر فارسی بودن نام این خودرو انتقاد کرده بود و آن را «تفض صریح قانون ممنوعیت به‌کارگیری اسامی بیگانه» دانست. البته چند روز بعد مهدی جمالی، مدیرعامل وقت سایپا، در پاسخ گفت «کوئیک نامی ایرانی و متعلق به ۴ هزار سال پیش است.» ادعایی که گرچه درست به نظر می‌رسد اما بیشتر اصطلاح انگلیسی آن (Quick) به معنای سریع و چابک در ذهن تداعی می‌شود. دومین هاج‌بک ملی سایپا بر مبنای پلنفرم ایکس ۲۰۰ تولید شده؛ پلنفرمی که در تیب‌ا و ساینا هم دیده می‌شود و بسیاری آن را همانند پلنفرم ارتقا یافته پراید (ایکس ۱۰۰) ناایمن می‌دانند. البته در ویدئو و عکس‌هایی که طی سال‌های اخیر از تصادفات کوئیک منتشر شده، به نظر می‌رسد سازه کوئیک تا حد زیادی ضربه را مهار می‌کند. مثلاً در یکی از ویدئوها با وجود برخورد آن به نیوجرسی جاده با سرعت ۶۰ کیلومتر بر ساعت، درها راحت باز می‌شوند و هیچ اثری از خم شدن سقف با ستون A نمی‌بینیم. گرچه هنوز کوئیک در آزمون تصادف مؤسسات معتبر شرکت نکرده و نمی‌توان نظری قطعی درباره ایمنی آن داد اما به نظر می‌رسد که تغییرات صورت گرفته روی سازه کوئیک مثمر واقع شده و نمی‌توان امنیت آن را با محصولی چون پراید یا تیب‌ا یکی دانست. قیمت حدودی کوئیک در بازار کشورمان ۸۰ میلیون تومان است.

### پژو ۲۰۶

پس از توقف تولید مدل ۲۰۵، پژو برنامه‌ای برای جایگزینی محبوب‌ترین هاج‌بک خود تا آن زمان نداشت؛ چراکه فکر می‌کرد خودروهای این‌چنینی دیگر طرفدار ندارد و باید تمرکزش را روی تولید سدان‌ها بگذارد. کمی نگذشت که خودروساز فرانسوی متوجه شد رقبای سنتی ۲۰۵ یعنی فورد فیستا و فولکس‌واگن پولو نه تنها فروششان کاهش‌ی نداشت‌ه بلکه طرفداران بیشتری نسبت به قبل پیدا کرده‌اند. پژو که می‌دید در حال از دست دادن سهم خود از بازاری است که قبلاً در اختیار داشته، تصمیم گرفت هر چه سریع‌تر شرکت پنین‌فارینا را برای طراحی محصول جدیدش استخدام کند. نهایتا در سپتامبر ۱۹۹۸ «پژو ۲۰۶» رونمایی شد و نظر بسیاری از منتقدان را به خود جلب کرد. این خودرو سه سال بعد و به‌صورت فول سی‌کی‌دی توسط ایران خودرو به تولید رسید. گفته می‌شود قیمت تقریبی قطعات سی‌کی‌دی ۲۰۶ در بدو ورود به ایران حدود ۴۵۰۰ یورو بوده است. پژو ۲۰۶ به دلیل ظاهر جذاب و جدیدش در آن زمان، امکانات متنوع و البته پیشروانه نسبتا قوی روی چته کوچک خود خیلی سریع طرفدار پیدا کرد. این خودرو در سال‌های اخیر با ۶ تیپ مختلف به بازار آمد اما امروزه تنها تیپ های ۲ و ۵ آن به تولید می‌رسد. البته چهار تیپ دیگر در بازار دست‌دوم خریدوفروش می‌شوند و ازاین‌بین تیپ ۶ به دلیل پره‌مندی از جعبه‌دنده اتوماتیک بیش از همه خواهان دارد. جالب است بدانید پژو ۲۰۶ برخلاف تمام انتقاداتی که به آن وارد است، در نمونه اصلی ۴ ستاره ایمنی از موسسه یورو انکپ دریافت کرده و در زمرة ایمن‌ترین خودروهای تولید داخل قرار می‌گیرد! البته نباید فراموش کرد که داخلی‌سازی صورت گرفته روی این خودرو تأثیر زیادی بر کاهش ایمنی آن داشته است. پژو ۲۰۶ تیپ ۵ حدود ۱۱۰ میلیون تومان قیمت دارد.



### معلوم است

## به کی اعتراض می کنیم؟!

**هم خودروسازان مقصر هستند و هم دولتی ها مسیب وضع موجودند اما این وسطا مهندسان کشورمان چه گناهی کرده اند؟**

دو هفته قبل، خودروهای ملی در حاشیه جلسه هیئت دولت معرفی شدند. شاید اگر ویروس کرونا نبود، این روزها بیشتر درباره سایپا رهام کراس کانتری و ایکو کی ۱۳۲ صحبت می‌کردیم. خودروهایی که احتمالا تولیدشان از تابستان ۹۹ شروع می‌شود و در بهترین حالت زمستان همان سال به خیابان‌ها راه پیدا می‌کنند. برخی منابع خبری گفته‌اند طرح کی ۱۳۲ به‌عنوان سدان ملی جدید ایران خودرو رد شده و تغییراتی روی آن اعمال خواهد شد. با این همه بعید است که در روند تجاری‌سازی آن وقفه‌ای بیفتد. رونمایی از خودروهای ملی با واکنش‌های زیادی در شبکه‌های اجتماعی همراه بود. بسیاری در کامنت‌های اینستاگرامی به این دو خودرو اعتراض و با دیده تحقیر به آن‌ها نگاه کردند. برای مثال برخی می‌گفتند کی ۱۳۲ همان پژو ۳۰۱ است و برخی دیگر هم با زیر سؤال بردن طراحی رهام کراس کانتری، آن را یک کپی ناشیانه از محصولات برلیناس می‌دانستند! گفته‌های نادرستی که صرفا نشان می‌داد بخشی از مردم به دلائل مختلفی از خودروسازان یا حتی اعضای هیئت دولت که در مراسم رونمایی شرکت داشتند، خشمگین هستند. می‌توان گفت به جز چند نقد به‌جا مانند طراحی نشدن داشبورد اختصاصی برای سدان ملی، استفاده از موتور ضعیف تیب‌ا برای رهام کراس کانتری و شیوه بحث‌برانگیز رونمایی از خودروهای جدید آن‌هم دو روز پیش از انتخابات مجلس، بیشتر شاهد عکس‌العمل تند و احساسی مردم بودیم. این عکس‌العمل که گاهی با کلمات تحقیرآمیزی مثل «پراید جدید» یا «آشغال‌های داخلی» عجین می‌شود، مشخص کرد درک ضعیف مدیران صنعت خودرو از «بازاریابی» تا چه حد می‌تواند بر استقبال محصولات تأثیر بگذارد.

بحث درباره راهبرد بازاریابی به‌منظور معرفی و توسعه محصول در این مقال نمی‌گنجد اما مدیران دولتی باید متوجه باشند که چگونه تولید خودروهای بی‌کیفیت، قدیمی و از رده خارج مردم را عاصی کرده، البته عداوی هم به خیال خود برای نشان دادن اعتراض، دسترنج چندین جوان و مهندس کشورمان را زیر سؤال می‌برند و به آن‌ها توهین می‌کنند. درحالی‌که همین جوانان سعی در بهبود وضعیت اسفبار صنعت خودرو دارند و لاقل با توهین و تحقیر «مبارزه زیر لحافی» انجام نمی‌دهند!

پس از انقلاب رویکرد مدیران خودروسازی بیش از آن که به صنعت خودرو و صنایع سبک نزدیک باشد، چیزی شبیه به «صنایع سنگین» بود. درواقع آن‌ها بی‌اعتنا به نظر و انتقاد مردم، صرفا خودرو تولید می‌کردند و دیگر کاری نداشتند که آیا این محصول منطبق با استانداردهای جهانی است یا نه. درواقع نمی‌خواستند انتقاد مردم را گوش کنند و کیفیت را بالا ببرند. قطعاً اگر درهای ایران به روی شرکت‌های خارجی باز بود و خودروهای وارداتی در تعداد بالا به کشور می‌آمدند، هرگز این مدیران خودرویی با مردم این‌گونه برخورد نمی‌کردند.

خودروساز ما قادر نیست یک خودروی «بی‌اشکال» تولید کند، نمی‌تواند محصولش را به‌موقع به مشتری تحویل دهد، از انجام صحیح خدمات پس از فروش عاجز است و همچنان اصرار زیادی بر تولید خودروهای از رده خارجی چون پراید و ۴۰۵ دارد. با همه این حرف‌ها قابل‌پذیر نیست که خواهیم برای ابراز نارضایتی خود، ماه‌ها یا حتی سال‌ها تلاش مهندسان این کشور را نادیده بگیریم و نتیجه کار آن‌ها تحقیر کنیم. این همان اعتراض بی‌هدف، کور و نامعلومی است که مدیران دولتی به دنبالش هستند تا خود را از هرگونه انتقادی مبرا کنند.



**قیمت روز برخی از خودروهای کارکرده بازار**

نام و مدل خودرو	قیمت
مزدا ۳۲۳ مدل ۱۳۸۰	۵۵ میلیون تومان
نيسان پاترول مدل ۱۳۷۴	۷۰ میلیون تومان
ایکو سمند ای اف ۷ مدل ۱۲۹۳	۸۵ میلیون تومان
سیتروئن زانتیا مدل ۱۳۸۷	۹۲ میلیون تومان
میتسوبیشی پاجرو مدل ۱۹۹۰	۱۰۵ میلیون تومان
ام جی ۳ مدل ۲۰۱۵	۱۴۰ میلیون تومان

از سال ۱۹۵۱ و به مدت هفت دهه، «یونیم‌اگ» یکی از کامیون‌های همه‌کاره و بی‌بدیل جهان است که در کارخانه مرسدس بنز تولید می‌شود. این کامیون پس از جنگ جهانی دوم و تقسیم آلمان به دو بخش غربی و شرقی، به منظور انجام فعالیت‌های کشاورزی به بازار آمد. هدف مدیران مرسدس بنز از تولید یونیم‌اگ، کاهش وابستگی کشاورزان به ماشین‌آلات دیگر بود اما این کامیون توانست فراتر از چیزی که از آن انتظار می‌رفت ظاهر شود. نسخه حمل خودرو یونیم‌اگ که ساخت ۱۹۶۶ است، به معنای واقعی کلمه یک «ماشین زمان» به حساب می‌آید. انکار این همه سال را طی کرده تا به زمان ما برسد و بگوید که حذف شدنی نیست! کامیونی با پیش‌ران



۵/۷ لیتری شش سیلندر دیزلی که ۸۰ اسب بخار قدرت دارد و از ترمزهای کاسه‌ای بهره می‌برد. در این کامیون هیچ‌گونه اثری از خرابی، پوسیدگی بدنه و افتادگی رنگ دیده نمی‌شود؛ چراکه یک بار بازسازی شده و هزینه ۵۰ هزار دلاری را روی دست صاحبش گذاشته. یکی از نکات قابل توجه این نسخه، استفاده از سامانه‌ای هیدرولیکی برای کاهش ارتفاع عقب کامیون به منظور حمل خودرو بدون بهره‌گیری از رمپ است.