

## کسی از رودستر ایرانی خبر داره؟

آنا نام محصولی دورگه و ناکام است که با سرمایه گذاری ایرانی و دانش انگلیسی توسعه پیدا کرد ولی هرگز فرصت تولید نیافت

باورش سخت است اما صنعت خودروی ایران در دهه ۷۰ قصد تولید محصولاتی در حد و اندازه هوندا اس ۲۰۰۰، فیات بارچتا و مزدا MX-5 را داشت. خودرویی اسپورت و جوان پسند که به همان سرعتی که مطرح شد، محو شد. از همین جهت داستان آنا داستانی تکرار شده، هم در پروژه پیتون، هم در پروژه سیناد و هم در برخی طرح‌های بلندپروازانه دیگر. کوتاه و مختصر اگر به این موضوع ورود کنیم، باید به حاشیه‌سازی بزرگ معرفی این خودرو بپردازیم. محصول نامتعارفی که در اواخر دهه ۷۰ شمسی در قالب یک کانورتیبل لکوپه از سوی شرکتی با نام رنوس خودرو معرفی شد و در توسعه آن از کمک انگلیسی‌ها بهره گرفته شده بود. حضور آنا در سومین نمایشگاه بین‌المللی خودروی تهران (سال ۱۳۸۱) و رونمایی از تعدادی از این خودرو در رنگ‌های متفاوت و جذاب، غوغایی به پا کرده به طوری که در نشریات و روزنامه‌های داخلی بسیاری این خودرو را در بازار کم‌تنوع داخلی محکوم به پیروزی دانستند، چیزی که البته هرگز محقق نشد. البته شواهد بسیاری هست که نشان می‌دهد آنا ذاتاً توسط خودروسازی انگلیسی به نام کوانتوم ساخته شده بود. گویا پلتفرم این محصول از نسل دوم فورد فیستا گرفته شده بود و طرح نهایی هم به صورت کیت سرهم بندی می‌شد. گفته شده قرار داد به حدی جلو رفته بود که طرف انگلیسی حتی تجهیزات تولید این خودرو را در همان سال به رنوس خودرو فروخته بود تا خود به ساخت مدل سان‌رانر (Sunrunner) که شباهت زیادی به کاتر هام ۷ دارد، مشغول شود. کوانتوم آن زمان روی آنا پیش‌رانه‌های ۱/۶ و ۱/۸ لیتری سری ز تک (Z-Tech) فورد سوار کرده بود که در نسخه ۱۸۰۰ سی‌سی قدرت تولیدی ۱۰۳ اسب بود. عددی که با توجه به بدنه فایبر گلاسی و وزن کم خودرو (۹۳۰ کیلوگرم) شتاب مناسبی را عاید راننده می‌کرد و سرعت را هم تا بیش از ۲۰۰ کیلومتر می‌رساند. این خودرو اما به تیر غیب گرفتار شد و نه تنها به بازار وارد نشد که به خط تولید هم نرسید. امروز از سرنوشت دو نسخه وارد شده آنا به کشور اطلاعاتی در دست نیست.

محمدحسین شاوردی  
روزنامه‌نگار

## هنرمند فرانسوی مهندس آلمانی؟

در مقایسه با نمونه‌های کار کرده محصولات ۲ میلیارد تومانی ب.ام.و، آئودی و بنز در ایران، کراس اوور فرانسوی دی اس ۷ توانسته نگاه‌ها را به سمت خود جلب کند

واردات اندک، طراحی خاص، کیفیت ساخت بالا و عملکرد قابل قبول از دی اس ۷ یک حسرت بزرگ ساخته است. خودرویی که با اگر و اما به ایران آمد و با اگر و اما از ایران رفت. محصول مستعد فرانسوی در بدو عرضه به بازار هزار و یک مشکل پیدا کرد و در نهایت هم به تعداد اندکی به خیابان آمد.

خودرویی که از بدو پلاک شدن همه رقبای خود را با نام‌های معتبر به چالش کشید، هم‌اینک بهایی ۱،۹ میلیارد تومانی دارد. عددی که گرچه برای خودرویی با شتاب ۹ ثانیه رقم بالایی است ولی وقتی به لیست امکانات این محصول و البته سطح رفاه رقبای نگاه می‌اندازیم، ۷ کراس‌بک را محصولی جذاب می‌یابیم. محصولی که حتی برای ایکس ۳ هم شاخه و شانه می‌کشد. این جادریک مقایسه کوتاه به ارزش‌های دو خودرو می‌پردازیم. ابتدا کمی از ۷ کراس‌بک می‌نویسیم و سپس به شکل مفصل سراغ X3 می‌رویم و نگاهی هم به بنز GLK و آئودی کیوه می‌اندازیم. شاید این گونه مشخص شود کدام محصول برای عاشقان این کلاس خودرو جذاب‌تر است؟ هنرمند فرانسوی یا مهندس آلمانی.

### دوگانه کمیاب

دو خودروی کمیاب در این کلاس داریم که خریدشان سخت و تاحدی عجیب است. جی‌ال‌کاب به شدت کمیاب است و کیوه هم با فراوانی بیشتر، مقبولیت چندانی در مقایسه با ب.ام.و ایکس ۳ ندارد. گیر این دو خودرو با وجود شایستگی بسیار، بازار ضعیف آن‌ها، طرح قدیمی‌تر، قیمت گزاف و نیز کمبودهای بسیار در زمینه نگهداری است. بنابراین جدال اصلی در بین اروپایی‌های این رده، میان دی‌اس و ب.ام.و برقرار است.

### ۷ کراس‌بک، امکانات عالی، ظاهر مهیج

کروم فراوان در ترکیب با خطوط اصیل و پخته در کنار استفاده دست و دلبازانه از مواد و تجهیزات عالی کمک کرده تا ۷ کراس‌بک خودرویی بالاتر از سطح استانداردهای این کلاس باشد. محصولی که بزرگ‌ترین عیبش موتور خوب اما نامناسبی است که روی آن سوار شده عبارت عجیبی گفتیم؟ بله. درست خواندند. موتور THP165 یکی از بهترین پیش‌رانه‌های گروه PSA است که از قضا با کمک برند رقیب یعنی ب.ام.و ساخته شده ولی مناسب ۷ کراس‌بک و وزن و کلاسی که در آن حضور دارد، نیست و به رغم ۲۲۰ کیلو وزن کمتر نسبت به ایکس ۳، حداقل ۷۰ اسب‌بازرگان این رده اختلاف قدرت دارد. از این یک قلم اما اگر بگذریم، این خودرو تبدیل به جواهری بی‌بدیل می‌شود که در راحتی کابین، کیفیت سواری و سطح تجهیزات و طراحی یک محصول بی‌رقیب است. برای نمونه سیستم کروز کنترل انطباق پذیر، سیستم کمکی ماندن در خط، سیستم هشدار خروج از خط، سیستم نظارت بر نقاط کور، سیستم دید در شب، سیستم روشنایی هوشمند، هدآپ دیس پلی، چرم الکترائو ساعت مخصوص BRM همگی در تیپ ریوولی این خودرو وجود دارد. بماند که با ۴/۵۷ متر طول، ۱/۸۹ متر عرض و ۱/۶۲ متر ارتفاع گنجایشی مکفی برای یک خانواده متوسط فراهم می‌کند.

درست مثل هر ب.ام.و دیگری این خودروی شهری از ابتدا تکلیف‌اش را مشخص کرده است. ب.ام.و X3 قدرتمند است، طراحی گیرایی دارد، فروشش در بازار راحت است و برخلاف ۷ کراس‌بک به سیستم ۴ چرخ محرک مجهز است از این رو در زمینه آفرود دستش پر است. همچنین امکانات معمول محصولات این کلاس را دارد و به واسطه حضور در دو نسل پیاپی اعتبار بالایی بین مشتریان ایرانی دارد. منتها احتمالاً به دلیل واردات نسبتاً گسترده، این محصول کمی خسته کننده باشد



### X3، کاسب خوشنام، ورزشکار باعرضه

درست مثل هر ب.ام.و دیگری این خودروی شهری از ابتدا تکلیف‌اش را مشخص کرده است. ب.ام.و X3 قدرتمند است، طراحی گیرایی دارد، فروشش در بازار راحت است و برخلاف ۷ کراس‌بک به سیستم ۴ چرخ محرک مجهز است از این رو در زمینه آفرود دستش پر است. همچنین امکانات معمول محصولات این کلاس را دارد و به واسطه حضور در دو نسل پیاپی اعتبار بالایی بین مشتریان ایرانی دارد. منتها احتمالاً به دلیل واردات نسبتاً گسترده، این محصول کمی خسته کننده باشد. طبیعی هم هست. زبان طراحی ب.ام.و سال‌هاست از خطوطی یکسان و پویا بهره می‌برد و برای همه آشناست. بنابراین شاید این خودرو در نگاه اول مثل ۷ کراس‌بک اغواکننده نباشد یا مثلاً ز نشستن در کابین‌اش متحیر نشوید. ولی این به معنی ضعف ب.ام.و X3 در بخش طراحی نیست و اتفاقاً ممکن است در کابین این خودرو با سطح بالاتری از ارگونومی روبه‌رو شوید. امکانات هم که مکفی است و به غیر از سقف پانوراما و ۹ کیسه هوا، شامل هدآپ دیسپلی، سیستم هشدار نقطه کور، رادار هشدار عابر پیاده، سیستم هشدار انحراف از بین خطوط، صندلی‌های چرمی موکا، سامانه حرکت توقف، سیستم صوتی پیشرفته هارمن کاردان و دوربین دید ۳۶۰ درجه می‌شود و البته در نهایت به رنگ و لاستیک ۱۹ اینچی بسیار جذابی ختم می‌شود. نقطه اوج کار ایکس ۳ البته موتوری است که با دویلتر حجم و یک سامانه توربو دقیقاً ۲۴۵ اسب نیرو و ۳۵۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید کرده تا به رغم وزن ۱۷۲۰ کیلوگرمی بدنه، ظرف ۶/۹ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت برسد.

### تضاد و پایداری

طراوت و تازگی یا عملکرد مهیج، تفاوت دی‌اس ۷ با این سه خودرو در همین جمله کوتاه است. و این شماست که باید بگویید اولویت‌تان کدام است. جی‌ال‌کام محصول بنز خشن‌ترین عضو گروه است و کیوه معمولی‌ترین خودروی جمع. در نهایت با این که ایکس ۳ محبوبیت بالایی در بازار دارد اما دی‌اس ۷ گزینه‌ای است که احتمالاً برای بخش بزرگی از خریداران جاذبه بیشتری دارد.

## مونتاژی نوستالژیک ایران خودرو



ایران خودرو از تولید پیکان تا مونتاژ هیلمن اونجر راه طولانی و سختی را آمد. ایران ناسیونال که به دلیل آزادی واردات خودرو همواره در پایین‌ترین بخش بازار برای خریداران ایرانی محصولاتی را تولید می‌کرد در سال‌های انقلاب دست به تولید محصول دیگری از برند هیلمن زد. شرکتی که پس از تملک توسط کرایسلر در اواسط دهه ۵۰ خورشیدی، برای همیشه از صفحه روزگار محو شد. هیلمن اونجر یک خودروی انگلیسی بود که پس از آن که شرکت کرایسلر توانست شرکت روتس انگلیس (تولید کننده هیلمن هانتر) را بخرد، هیلمن خط تولید آن را به ایران آورد. این خودرو که در بقیه بازارها با نام‌هایی نظیر

پلیموت کریکت به فروش می‌رسید، یکی از کوچک‌ترین محصولات کوپه موجود در کشور بود. خود اونجر نخستین بار در دسامبر ۱۹۹۹ از کارخانه روتس در انگلستان خارج شد و در سال‌های ۱۹۷۵ تا ۱۹۷۷ در نسخه سدان به ایران وارد شد. اونجر خودرویی بود چهار در که فقط با موتورهای ۱۲۵۰ و ۱۵۰۰ سی‌سی ۴ سیلندر و کاربراتور تولید می‌شد و کیفیت ساخت بالایی نداشت. اصرار هیلمن اما موجب شد تا دو سال بعد به کارخانه ایران ناسیونال بیاورد و در فاصله خرداد ۵۷ تا بهمن ۵۸ به صورت کوپه دو در به تعداد اندکی تولید شود. تولیدش بود. این جادریک عکس با یکی از تمیزترین نسخه‌های وارداتی و ۴ در اونجر ۱۹۷۵ روبه‌روید. خودرویی کوچک که سواری معمولی داشت و رقیب مستقیم تویوتا کارینا فست‌بک بود.

### قیمت سدان‌های اروپایی متوسط و وارداتی

نام و مدل خودرو	قیمت (تومان)
دی‌اس 5LS	۹۵۰ میلیون تومان
فولکس پاسات 2018	۱/۴ میلیارد تومان
پژو 508 جی‌تی‌لین	۹۰۰ میلیون تومان
رنو تالیسمان	۱/۱ میلیارد تومان
اوپل اینسینگنی 2014	۹۰۰ میلیون تومان