

کدام یک از دو خودروی جدید خودروسازان بهتر است؟

امین آزاد - تنها یک بررسی کوتاه درباره شیوه تولید دو خودروی جدید خودروسازان گویای دست بالاتر کا ۱۳۲ در مقابل شاهین است. با این که طرح شاهین جالب تر به نظر می‌رسد اما این کا ۱۳۲ است که با داشتن پلتفرمی که متعلق به سال ۲۰۱۰ است، کیفیت فنی بیشتری را ارائه می‌کند. بر خور داری کا ۱۳۲ این ساختار از این بعد اهمیت بیشتری به خود می‌گیرد که هم اینک پلتفرم pf1 گروه پژو سیتروئن در خط تولید دو شرکت سهم عمده‌ای داشته و بسیاری از محصولات کنونی این مجموعه صنعتی روی همین چار چوب فنی بنا شده‌اند. این در حالی است که اگر صحبت برخی مقامات سایپا را در نظر بگیریم که تایید می‌کنند پلتفرم شاهین همان پلتفرم تویوتا یاریس ۲۰۰۰ است، این نکته را نیز باید بدانیم که چینی‌ها در کپی برداری این پلتفرم به سایپا کمک کرده‌اند. اما از آن سو چیزی که اهمیت بسیار زیادی دارد قوای محرکه کا ۱۳۲ است که باز هم در مقایسه با شاهین دست بالا را دارد. سایپا هم اینک در حال توسعه موتور است که با داشتن توربو، حجم ۱/۵ لیتر و آرایش ۸ سوپاپ قدرتی معادل ۱۰۸ اسب بخار تولید می‌کند. این کمترین توان یک خودروی سواری در این کلاس است که در مقایسه با کل پیشرفته‌های کا ۱۳۲ ضعیف‌تر است. کا ۱۳۲ که خود در نسخه پایه از موتور EC5 با ۱۱۵ اسب سود می‌برد، در نسخه فول آپشن به خوبی قادر است از نمونه ارتقا یافته موتور ef7 سود برد که توانی معادل ۱۶۰ اسب بخار دارد. این در حالی است که ایران خودرو نسخه غیر توربوی این موتور را هم با توان ۱۱۳ اسب دارد و نسخه ۱/۴ لیتری بایگانی شده‌ای از همین خانواده موتور ملی را هم در اختیار دارد که در صورت نیاز می‌تواند برای تولید نسخه‌های ارزان‌تر از آن استفاده کند. بنابراین به نظر می‌رسد کا ۱۳۲ لااقل از زاویه فنی -مهندسی بر شاهین برتری دارد.

محمدحسین شاوردی
روزنامه‌نگار

داستان پیشرفت در صنعت خودروسازی داستان هزار بار خور دن و هزار و یک بار برخاستن است. اگر لکسوس یا هدایت تویوتا در دهه ۹۰ میلادی پایه بازی بزرگان گذاشت، هیوندای تا اوایل قرن ۲۱ شرایط متزلزلی داشت. این بر ندر در پایان قرن بیستم شرکتی درجه ۳ بود که میان بحران اقتصادی کره و مشکلات کیفی خود در بازارهای جهانی دست و پا می‌زد. از سال ۲۰۰۰ به این سوا ما هیوندای تنها به پیشرفت، توسعه و ارتقا فکر کرد و پس از ۲۰ سال توانست به یکی از ۵ غول بزرگ دنیای خودرو بدل شود. این شرکت که در بازار لوکس‌ها با زیر برند جنسیس حضور دارد، نخستین حرکات جدی برای تولید سدان‌های مجلل را با معرفی خودروی گرانجر / آزرا شروع کرد. سدان‌های در حد و اندازه لکسوس ES و بنز E کلاس که علاوه بر مجلل بودن، ارزان هم هست. با این که پس از ۲۰ سال همچنان بنز ای کلاس صدر نشین بازار جهانی است، اما آزرا و ES جایگاه ثابتی در بین مشتریان پیدا کرده‌اند و سالانه بین ۵۰ تا صد هزار دستگاه در این رده سخت و فشرده فروش دارند. به سراغ مدل ۲۰۰۰ از نسل سوم این دو خودرو رفته‌ایم که به شکل اتفاقی آن‌ها را در کشور پیدا کردیم. دیدن گذشته دو خودروی مشهور امروز بازار در س‌های بسیاری برای ما و صنعت خودروی ما دارد.

سالگی نابغه

با یک فلاش بک به سال ۲۰۰۰، سراغ دو خودروی نیمه لوکس و متوسط شرقی یعنی هیوندای آزرا و لکسوس ES رفته‌ایم. خودروهایی که ۲۰ سال پیش محصولات مهمی نبودند

داستان پیشرفت در صنعت خودروسازی داستان هزار بار شکست خوردن و هزار و یک بار برخاستن است. اگر لکسوس با هدایت تویوتا در دهه ۹۰ میلادی پایه بازی بزرگان گذاشت، هیوندای تا اوایل قرن ۲۱ شرایط متزلزلی داشت. این بر ندر در پایان قرن بیستم شرکتی درجه ۳ بود که میان بحران اقتصادی کره و مشکلات کیفی خود در بازارهای جهانی دست و پا می‌زد.

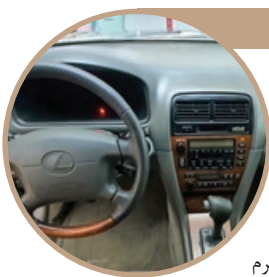
از سال ۲۰۰۰ به این سوا ما هیوندای تنها به پیشرفت، توسعه و ارتقا فکر کرد و پس از ۲۰ سال توانست به یکی از ۵ غول بزرگ دنیای خودرو بدل شود. این شرکت که در بازار لوکس‌ها با زیر برند جنسیس حضور دارد، نخستین حرکات جدی برای تولید سدان‌های مجلل را با معرفی خودروی گرانجر / آزرا شروع کرد. سدان‌های در حد و اندازه لکسوس ES و بنز E کلاس که علاوه بر مجلل بودن، ارزان هم هست. با این که پس از ۲۰ سال همچنان بنز ای کلاس صدر نشین بازار جهانی است، اما آزرا و ES جایگاه ثابتی در بین مشتریان پیدا کرده‌اند و سالانه بین ۵۰ تا صد هزار دستگاه در این رده سخت و فشرده فروش دارند. به سراغ مدل ۲۰۰۰ از نسل سوم این دو خودرو رفته‌ایم که به شکل اتفاقی آن‌ها را در کشور پیدا کردیم. دیدن گذشته دو خودروی مشهور امروز بازار در س‌های بسیاری برای ما و صنعت خودروی ما دارد.

لکسوس ES

ماشین شارون استون با زنگار محبوب هالیوودی در دهه ۹۰ میلادی حتما باید محصول خوبی باشد. نسل سوم ES هم در همین راستا خودرویی است اقتصادی و بسیار راحت که کم صدا، نرم و آرام است و به رغم سادگی کابین، برای یک خانواده بزرگ به اندازه کافی جا دارد. این خودرو که با همان چار چوب طراحی و پلتفرم تویوتا کمری و اصلاحات متعدد در سال ۱۹۹۶ به بازار آمده بود، تا سال ۲۰۰۱ به کار خود ادامه داد و با فروش متوسط به کار خود پایان داد. از نکات بارز درباره این سری از ES بدنه دورنگ آن بود که برای آخرین بار این جاستفاده و سپس برای همیشه از لکسوس دور شد. در بررسی خطوط بدنه توجه ویژه روی فرم کشیده پوزه و فرم لوکس بخش عقب بوده است. چیزی که هنوز هم پس از دو دهه قابل لمس است. در کابین هم به سبب سیاق مدل‌های آن دوره اتاق با ترمیم دورنگ و روشن و البته حجم‌های ساده و خطوط نرم طراحی شده تا گیرایی آن بالا رود. خودرو آن قدر صندلی‌های خوبی دارد که پس از دو دهه همچنان نشستن روی آن‌ها احساس خوبی را به سر نشینان منتقل می‌کند. در بخش فنی وضعیت کاملاً معقول است. در نسخه موجود در ایران که از سری ES300 است، ما با یک موتور ۳ لیتری شش سیلندر و ۲۰۰ اسبی روبه روییم که قدرت مناسب را همراه با ارزش اندک و صدای پایین نصب راننده می‌کند و برخلاف نمونه‌های آلمانی بی در دسر کار می‌کند. جعبه دنده خودکار ۴ سرعته، لامپ‌های زنون، سیستم صوتی مخصوص، تزئینات چوبی، صندلی‌های چرم و سان روف از تجهیزات دیگر این خودرو هستند. محصولی که با کارکرد ۲۵۰ هزار تای، هم اینک در بازار ایران بهایی ۲۵۰ تا ۳۰۰ میلیونی دارد.

هیوندای آزرا

آزرا از میانه دهه ۹۰ میلادی به بازار آمد و هر چه گذشت بهتر شد. نسل سوم گرانجر / آزرا هم خودرویی با طرح ساده اما کلاسیک بود که سعی داشت بین خودروهای ژاپنی و محصولات آمریکایی این رده پل بزند. این خودرو که بین سال‌های ۱۹۹۹ تا ۲۰۰۵ به بازار عرضه شد، در واقع چیزی بین نیسان ماکسیمای محبوب و محصولات لینکلن و کادیلاک بود. خودرویی که ابتدای قرن ۲۱ با قیمتی ارزان‌تر از رقبای و در مقیاس کوچک‌تر به فروش می‌رسید و کابین مجللی داشت. آزرای ۲۰۰۰ را در ایران با موتور شش سیلندر سیگما که دقیقاً سه لیتر حجم دارد، می‌توان خریداری کرد. این پیشرفته با داشتن ۱۸۱ اسب بخار قدرت به جعبه دنده ۵ سرعته خودکار مجهز بود و شتابی معمول و مناسب را عاید خریداران آزرا می‌کرد. وضعیتی که برای محصولی که کشیده‌تر از ساخته‌های بنز و ب.ام.و در این رده بود، اعتبار خوبی ایجاد کرد. آزرای نسل سه که در فرم ظاهری از زبان طراحی قدیمی‌تری در قیاس با رقبای سود می‌برد، کابین جذابی داشت. کابینی دورنگ با انبوهی چوب و چرم که جادار و راحت بود. گیر اصلی خودرو البته استفاده از پلتفرمی مشترک با کیا و پیروس بود. ساختار فنی این پلتفرم به شکلی بود که نمی‌توانست راحتی را همپای لکسوس یا بنز عاید سر نشینان کند. از این رو در بین لوکس پسندان آزرا یک محصول معیوب بود و همین عامل زمینه شکستش در بازارهای خارجی را فراهم کرد. این خودرو امروزه با همین مشخصات در ایران موجود است و بهایی نزدیک به ۳۰۰ میلیون تومان دارد.



استیشنی با تاج پادشاهی



کراون را اما با خودنمایی مخصوص اش در دهه ۸۰، ۷۰ و ۹۰ میلادی به یاد داریم. نسل هفتم این محصول هم یکی از بهترین‌ها بود. خودرویی که در دو گونه سدان و استیشن واگن به کشور وارد شد و کیفیت بالایی خود را به خوبی به رخ کشید. در این جا که نسخه ۱۹۸۹ استیشن این محصول را می‌بینید، کیفیت خودرو همچنان ستودنی است. موتور شش سیلندر، گیربکس اتوماتیک، کولر دوال و رینگ‌های براق در کنار صندلی‌های مخمل خوش دوخت و شیشه‌های برقی از جمله امکانات کراون مدل ۱۹۸۹ است. بدنه‌ای با طول ۴/۶۸ متر هم جای کافی برای سر نشینان مهیا کرده و هم فضای بار مناسبی را در بخش عقب برای قرار دادن اجسام مختلف ایجاد کرده است. امروزه می‌توان این خودروی ژاپنی را با پرداخت حدود ۶۰ میلیون و پذیرفتن برخی خطرات خرید و از سواری و فضای عالی کابین آن بهره بسیار برد.

قیمت کراس اورهای چینی مونتاژی

نام و مدل خودرو	قیمت (تومان)
چری تیگو ۵ IE	۴۱۰ میلیون تومان
برلیانس کراس	۲۷۰ میلیون تومان
هاوال H2	۴۲۵ میلیون تومان
جک S5	۴۶۵ میلیون تومان
چانگان CS35	۳۳۵ میلیون تومان