

سمنند دوم به سلامت باد!

با وجود طرح خوبی که برای نسل تازه سمنند تدارک دیده شده اما این خودرو به غیر از طراحی روز، به چیزهای دیگری برای بازگرداندن اعتبارش نیاز دارد. ما این جا به این موارد پرداخته ایم

سمنند هنوز هم مهم ترین خودروی ملی ایران است. محصولی که نخستین بار ما را به شکل جدی با دانش ساخت خودرو آشنا و طراحی اتومبیل را برای ما معنا کرد. این خودرو گویا پس از حدود دو دهه قرار است پا به نسل دوم بگذارد و به کل بازطراحی شود. این خودرو که زمانی رقیب هیوندای و رنا و آوانته در بازار ایران بود، به دلیل بی توجهی خودروساز ایرانی به اعتبار خود، سال ها با ظاهری یکسان به بازار تزریق شد و فرصت خوندمایی در بازارهای بین المللی را از دست داد. حالا در شرایطی که النترا در طول همین دو دهه از نسل سوم به نسل هفتم رسیده و یکی از بهترین های سگمنت C در رده سدان های اقتصادی است، سمنند به یک محصول کم اعتبار و قدیمی و نه چندان جذاب بدل شده که فناوری های آن عمدتاً متعلق به سه دهه قبل هستند. در گزارش پیش رو با بررسی الزامات طراحی نسل دوم سمنند و شایعات درباره این پروژه، برخی سوالات در خصوص نسل دوم این خودرو را مطرح می کنیم. این گزارش را در چهار بخش بخوانید:



و متوسط است. بنابراین در این مقطع به نظر عرضه اس یو وی، وانت پیکاپ، سدان های سایز D و E و البته محصولات کراس برای ایران خودرو یک اولویت مهم تر است.

۴ حتی سایپا هم الان از زبان طراحی مشخصی برای محصولات مدرنش استفاده می کند و این برای ایران خودرو یک عیب بزرگ است که در طرح های تولیدی خود پیوسته سر در گم به نظر می رسد. استفاده از یک هویت بصری مشترک که امری متداول در صنعت خودروسازی است، از سه دهه قبل در صنعت خودرو باب شده و بهتر است سازنده وطنی هم به این سمت حرکت کند تا شاید این گونه به باز خوردی بهتر از سوی مشتریان برسد.

ایجاد صرفه مقیاس تولید و رشد تیراژ ممانعت به عمل می آورد، قیمت تمام شده محصولاتش را به شدت بالا می برد. در عین حال این روند باعث شده تا همزمان سمنند ال ایکس، سورن، دنا، دنا پلاس و پژو پارس روی خط تولید باشند و در عین حال پژو ۴۰۵، رانا، پژو ۲۰۶ اس دی، پژو ۳۰۱ و ۱۳۳۲ هم در رده پایین تری به دنبال مشتری بگردند. چرخه در فضای ایران خودرو و مرور مشخصات فنی تولیدات بالا نشان می دهد که همه این خودروها در یک دامنه تجهیزاتی - مسافرتی مشابه، قدرت ارائه خدمات به خریداران را دارند و این در حالی است که بازار تشنه سدان های متوسط اسپرت، سدان های کشیده لوکس یا کراس اوورهای اقتصادی کوچک

سال بعد و با ورود محصولاتی از هیوندای و مزدا و... به بازار رنگ باخت. نسل دوم این خودرو هر چند بسیار دیر طراحی شده اما بهتر است ایده دقیقی اعم از اقتصادی بودن، اسپرت بودن، خاص بودن یا ارزان و در دسترس بودن داشته باشد. ملی گرایی در صنعت خودرو خیلی وقت است که رنگ باخته و جای خود را به کارایی و ارزش خرید داده است.

۳ ایران خودرو شرکتی بزرگ و با سابقه اما فاقد هر گونه راهبرد مشخص در تولید محصولات است. این شرکت هم اینک بیش از پنج محصول در رده C با اشکال مختلف و پلتفرم یکسان دارد که علیه همدیگر در حال رقابت هستند! این کار که از

۱ بزرگ ترین امید صنعت خودروسازی ایران در حالی پا به سومین دهه عمر خود می گذارد که سال ۷۸ نخستین بار ایده ساخت آن شکل گرفت و سال بعد هم نمونه اولیه آن ساخته شد. این خودرو پس از ۲۰ سال و فروش حدود ۱/۵ میلیون دستگاه، در آستانه ورود به نسل دوم است. گفته می شود این خودروی ایرانی که پلتفرم خود را از پژو فرانسه و ایده اصلی اش را از خودروسازی تایلندی گرفته بود، دوباره قرار است روی پلتفرمی ایده داخلی سازی گسترده پژو ۳۰۱ که از پلتفرم نسبتاً جدیدی با کد PF1 بهره می برد، با همین هدف انجام شده است تا نسل تازه سمنند باز هم خصوصیات نزدیک به محصولات پژو سیتروئن داشته باشد. این پلتفرم که در طیف وسیعی از خودروهای گروه PSA از دی اس ۳ تا اوپل میربا و از سیتروئن سی ۳ پیکاسو تا نسل قبل پژو ۲۰۸ به کار رفته است، به دوام بالا و استهلاک پایین در کنار ساختار ساده و مستحکم مشهور است.

۲ این ساختار ساده به رغم همه ویژگی های مثبتی که دارد فاقد یک طرح بدنه منسجم و یک ایده دقیق است. سمنند در نسل اول خود با ایده خودروی ملی که می توان به آن افتخار کرد وارد خط تولید شد ولی این ایده دو

شاید بر لیانس بر گردد

خبرهای اولیه از توافق بر لیانس و پارس خودرو برای عرضه دوباره محصول در بازار ایران حکایت دارد

برند بر لیانس شریک خوبی برای پارس خودرو بود. شریکی که گویا با رفع اختلافات اولیه قصد دارد دوباره به کشور باز گردد. خبر این خبر خوبی است و بی توجه به این که صنعت خودرو برای مادر ایران چه معنا و مفهومی دارد، باید آن را به فال نیک گرفت. اساساً در شرایطی که این شرکت همکاری گسترده ای را با رنو و ب.ام.و آغاز کرده، حضورش در ایران مغتنم است. در ابعاد خرد هم بازگشت این برند می تواند به تقویت جایگاه خریداران انبوه محصولات این شرکت چینی منجر شود. از آن جا که از سال ۹۴ تا پایان سال ۹۸ بیش از ۱۱۰ هزار دستگاه از انواع محصولات بر لیانس در کشور مونتاژ شده، بازگشت بر لیانس می تواند زمینه را برای افزایش رفاه خریداران انبوه این برند فراهم کند. از آن سو با توجه به سبب تولیدات فعلی بر لیانس، پارس خودرو قادر خواهد شد با کمک این شرکت به نیاز بخشی از خریداران بازار ایران پاسخ دهد. شنیده های اولیه از توافق دو شرکت بر سر افزایش داخلی سازی با سرمایه گذاری مشترک تا سطح ۷۰ درصد حکایت دارد. موردی که می تواند در صورت تحقق زمینه کاهش هزینه نگهداری خریداران را فراهم کند.

از آن جا که رضایت خریداران از محصولات بر لیانس عمدتاً به دلیل ظاهر مناسب و امکانات بهتر نسبت به سازندگان وطنی است، بازگشت این برند رقابت بین جک، چری و بر لیانس را دوباره کلیل خواهد زد. در همین باره تولیداتی از این شرکت از جمله کراس اوور کوچک V3 و نیز نسخه فیس لیفت ۵۳۰ جزو خودروهایی هستند که شانس خوبی برای حضور در بازار و افزایش فروش دارند. کماکان البته به نظر می رسد که بهترین محصول پارس خودرو همان هاچ بک کوچک ۲۲۰ است که فعلاً در بازار قیمتش به محدوده ۲۰۰ میلیون تومان رسیده و ارزان ترین خودروی شرکت است.



یادگاری ۸۳ سال پیش بنز به ایران



عاشقان سینما حتماً بارها در فیلم هایی که با محوریت جنگ جهانی دوم ساخته شده، خودروی مشهور کوپل واگن را دیده اند. محصول مجلل مرسدس بنز که با کد W142 در کارخانه بنز در اشتوتگارت تولید شد و از ۱۹۳۷ تا ۱۹۴۲ تنها هفت هزار دستگاه تیراژ داشت. این خودرو که یکی از آن ها به شکل معجزه آسایی از خطر نابودی و جنگ و اسقاط در امان مانده، با مدل ۱۹۳۷ و کیفیت نگهداری بالا حالا در ایران روزگار می گذراند. کوپه جذابی که یک یادگاری بی نظیر از خودروساز شماره یک آلمان است و حالا حدود ۸۳ سال عمر دارد! راز اعتماد بالای مشتریان به مرسدس بنز همین است که بعد از هشت دهه خودرویی که از این کارخانه بیرون آمده همچنان شگفت انگیز است. خودروهای سری ۳۲۰ بنز که در سال ۱۹۳۷ با موتور شش سیلندر ۳۲۰۸ سی سی به مشتریان تحویل شد، قدرتی معادل ۱۰۰ اسب بخار دارد. نسخه موجود در کشور از نوع لانگ لیومزین بوده و دارای قابلیت خوبی مثل سقف جمع شونده است و طبق شنیده ها در رنجی بالاتر از نیم میلیون دلار قیمت گذاری می شود.

قیمت انواع محصولات کره ای موجود در بازار ایران

نام و مدل خودرو	قیمت (تومان)
سانگ یانگ تیوولی ۲۰۱۸ صفر	۷۳۰ میلیون
کیا ریو سدان ۲۰۱۵ کارکرده	۶۰۰ میلیون
هیوندای سانتافه ۲۰۱۷ فول کارکرده	۱/۷ میلیارد
هیوندای آزرا ۲۰۱۹ صفر	۲/۱ میلیارد
کیا اسپور تیج ۲۰۱۸ صف	۱/۸ میلیارد