

بساط جشن در کرمان

اگر حرف‌های رئیس کل بانک مرکزی در خصوص واردات خودرو به جای پول‌های بلو که شده ایران در کره جنوبی درست باشد، شاهد تحولاتی تازه در بازار خودرو خواهیم بود.

تهاتر همیشه راه خوبی برای تسویه حساب است، مخصوصاً اگر کشور در دام تحریم افتاده باشد. حجم بدهی‌های ایران از کره چیزی در حد هشت تا ۹/۵ میلیارد دلار است. از آن‌جا که شرایط مالی دولت اصلاً مناسب نیست، دولت پیشنهاد واردات خودرو از کره جنوبی را مطرح کرده است. موردی که ممکن است تا حدی به کاهش کسری بودجه و نیز جمع کردن حجم زیادی از نقدینگی از بازار منجر شود. این کار که بیش از همه به سود شرکت‌های واردکننده خودرو است، چند فایده مهم در بازار خودروهای وارداتی دارد. اول این که تا حد بسیار زیادی التهاب حاکم بر بازار خودروی کشور را کم می‌کند و باعث التیام بخشی از مشکلات خریداران خودروهای وارداتی می‌شود. در واقع اگر چنین اتفاقی رنگ واقعیت به خود بگیرد، احتمالاً سطح مناسبی از کاهش قیمت را در بازار محصولات وارداتی شاهد خواهیم بود. شنیده‌ها حاکی از آن است که در صورت تحقق چنین موضوعی، به غیر از هیوندای، کیا، سانگ‌یانگ و احتمالاً رنو هم قادر خواهند بود دوباره به کشور پا بگذارند. این یعنی باید دوباره منتظر نسل تازه محصولات اعم از سورنتو، سانتافه، سراتو، اوپتیما، تیوولی و کوراندو باشیم. البته شانس بازگشت دوباره تالیسمان و کولئوس که به عنوان دو محصول رنو در کره جنوبی تولید می‌شوند، بالاست. در ضمن تیوتا و هوندا هم در این کشور خط تولید دارند و ممکن است بتوان برخی از ارقام کوچک این دو برند ژاپنی را از همین طریق به کشور وارد کرد. گفته می‌شود، برنده واقعی چنین تصمیمی کرمان موتور است. شرکتی که نمایندگی رسمی محصولات هیوندای را با زیرکی تمام در پسابرجام گرفت و حالا شانس این را دارد که با واردات حجم بسیار بالایی از هیوندای، کار و بار خود را سکه کند. این شرکت که پیشتر محصولات مثل آی ۲۰، آی ۱۰، اکسنت و الانترادر کرمان مونتاژ کرد، در صورت توافق طرف‌های ایرانی و کرمان این شانس را خواهد داشت که با طیف وسیعی از محصولات هیوندای از جمله آی ۳۰، توسان، انواع جنسیس‌ها، مدل اکسنت، سدان‌های الانتر و سوناتا و البته محصولات تجاری، بخش عمده بازار وارداتی‌ها را نصیب خود کند.

محمدحسین
شاوردی
روزنامه‌نگار

سورن

علیه رهام و دنا

آبی‌های جاده مخصوص، در حرکتی عجیب سورن پلاس را با چند آپشن و تغییرات ظاهری راهی بازار خودرو کرده‌اند تا با سدان جدید سایپا و البته دنا محصول دیگرشان رقابت کند!



قیافه سورن پلاس همان طرح آشنای قدیمی است که با چند تغییر همراه شده و خشونت بصری سورن را افزایش داده است. به غیر از جلو پنجره مشکی و طرح تازه کاسه چراغ‌ها، رینگ‌های جدیدی برای سورن طراحی و در بخش عقب هم خودرو به چراغ‌های کریستالی مجهز شده است.

در نمونه معمولی سورن پلاس ما کماکان شاهد موتور ۱۶ سوپاپ این خودرو هستیم. پیش‌رانده توانمندی که استانداردهای آلایندگی یورو ۵ را پاس کرده و عمده مصرف‌کنندگان هم از عملکرد آن راضی هستند. مصرف سوخت این خودرو معادل ۷/۴۹ لیتر در سیکل ترکیبی است، یعنی ۱۰۰ سی‌سی کمتر از ۷/۵ لیتر. قدرت تولید شده در موتور به کمک یک گیربکس ۵ سرعته دستی به چرخ‌های جلو انتقال پیدا می‌کند و ظرف ۱۱ و نیم ثانیه خودرو را به سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت می‌رساند. این آمار و ارقام البته برای نسخه توربو که گفته می‌شود به زودی وارد بازار می‌شود در سطح بهتری قرار دارد و توان پیش‌رانده با قرار گرفتن در مرز ۱۵۰ اسب بخار،

قیافه سورن پلاس همان طرح آشنای قدیمی است که با چند تغییر همراه شده و خشونت بصری سورن را افزایش داده است. به غیر از جلو پنجره مشکی و طرح تازه کاسه چراغ‌ها، رینگ‌های جدیدی برای سورن طراحی و در بخش عقب هم خودرو به چراغ‌های کریستالی مجهز شده است.

برای نمونه سورن را می‌توان یکی از جادارترین خودروهای تولید شده در داخل دانست که از نظر فضای کابین، خانواده‌ها را راضی می‌کند. سری پلاس در بخش گنجایش و ابعاد نسبت به نسخه قدیمی تغییری نداشته و کماکان طول، عرض و ارتفاعی به میزان ۱۴۶۰/۱۷۲۰/۴۵۳۴ میلی‌متر دارد. این ابعاد صندوق عقبی به بزرگی ۵۰۰ لیتر را در اختیار خریداران گذاشته که این میزان از ظرفیت، تقریباً هم‌سطح بهترین‌های بازار است. در بخش ایمنی نیز این خودرو به ترمزهای ABS+EBA مجهز شده و هر چهار چرخ نیز به رینگ‌های دورنگ که برای اولین بار در ایران تولید شده‌اند، مزین شده است. در مدل جدید فهرست تجهیزات به روز شده و با تکمیل پروسه باطراحی داشبورد، حالا کابین سورن هماهنگ‌تر از قبل است. غربیل فرمان جدید، صندلی‌های هشت جهته برقی، ترمی

از سورن یک سدان ارزان و سریع و اسپورت می‌سازد. اما سورن تنها یک خودروی اسپورت با چهره‌ای خشن نیست. این خودرو ویژگی‌های مناسبی برای سفرهای خانوادگی و استفاده‌های اشتراکی دارد.

برای نمونه سورن را می‌توان یکی از جادارترین خودروهای تولید شده در داخل دانست که از نظر فضای کابین، خانواده‌ها را راضی می‌کند. سری پلاس در بخش گنجایش و ابعاد نسبت به نسخه قدیمی تغییری نداشته و کماکان طول، عرض و ارتفاعی به میزان ۱۴۶۰/۱۷۲۰/۴۵۳۴ میلی‌متر دارد. این ابعاد صندوق عقبی به بزرگی ۵۰۰ لیتر را در اختیار خریداران گذاشته که این میزان از ظرفیت، تقریباً هم‌سطح بهترین‌های بازار است. در بخش ایمنی نیز این خودرو به ترمزهای ABS+EBA مجهز شده و هر چهار چرخ نیز به رینگ‌های دورنگ که برای اولین بار در ایران تولید شده‌اند، مزین شده است. در مدل جدید فهرست تجهیزات به روز شده و با تکمیل پروسه باطراحی داشبورد، حالا کابین سورن هماهنگ‌تر از قبل است. غربیل فرمان جدید، صندلی‌های هشت جهته برقی، ترمی



از این دست حرکات در صنعت خودروی ایران زیاد است. کافی است یک دهه اخیر را بگردید تا ببینید چطور افزایش تیراژ تولید یک محصول قربانی سلاقی مدیران دولتی دو خودرو ساز شده است. دنا مصداق بارز این موضوع است که هر بار با بهانه‌ای از سوی یکی از محصولات ایران خودرو تهدید می‌شود. یک بار توسط پژو پارس اتوماتیک و حالا هم توسط سورن پلاس. سورن البته خودروی بدی نیست، اگر ابعادی بزرگ‌تر و قیمتی کمتر می‌داشت و خانواده‌های بزرگ و کم‌درآمد هدف می‌گرفت. آن‌طور شاید حتی با آپشن کمتر، می‌توانست خودروی به مراتب محبوب‌تری باشد اما ایران خودرو در مواظبت از محصولاتش دقت چندانی به خرج نمی‌دهد و حالا هم به بهانه سال رونق تولید پس از یک دهه دوباره سورن را با همان ظاهر همیشگی و چند تغییر کوچک به بازار فرستاده است. سورن جدید که با طرحی خشن و اسپورت به بازار برگشته، احتمالاً خریداران بیشتری نسبت به قبل خواهد داشت. خریداران در مدل اولیه این خودرو عمدتاً این عقیده را داشتند که خودرو تفاوت چندانی با سمند ندارد و جز در چند قطعه ظاهری، سورن چیزی متفاوت از دنا یا سمند ارائه نمی‌کند. این خودرو حالا قرار است در گونه پلاس با موتور معمولی و توربو به بازار آید و در بازه قیمتی پایین‌تر و بالاتر از دنا معمولی به دست مصرف‌کنندگان برسد.



پارچه‌ای برای صندلی‌ها در کنار کمر بند سه نقطه اتصال، کروژ کنترل، دسته دنده جدید، کلیدهای کنترل سیستم صوتی از روی فرمان، سنسور دنده عقب، شیشه‌های برقی با قابلیت پاور ویندو و آنتی تریپ و رینگ و لاستیک ۱۵ اینچی از جمله تجهیزاتی هستند که در سورن پلاس به صورت استاندارد وجود دارند.

این خودرو دارای سطح قیمتی مناسب‌تری در مقایسه با دناست و با همان عملکرد فنی، قیمت کمتر و ظاهری اسپورت‌تر دارد که انتخابش را برای خریداران جذاب می‌کند. این خودرو نصف یک چرای آریزو ۵ معمولی یا نسخه‌های صفر کیلومتر بسترن B30 قیمت دارد و با همان سطح قدرت و گنجایش یا ایمنی، عملکرد فنی قابل قبولی از خود بروز می‌دهد.

مازراتی کرایسلر TC

خودروهای عجیبی در دهه ۹۰ میلادی وارد بازار ایران شدند که از جمله آن‌ها یک محصول خاص و کمیاب آمریکایی است. خودرویی که نتیجه همکاری مازراتی ایتالیا، کرایسلر آمریکا و میتسوبیshi ژاپن است. این خودرو اما شرایط خاصی دارد. اگر پول ندارید ۲/۵ میلیارد تومان بابت کوپه جذاب و خوش‌تراش پورشه یعنی ۹۱۱ خرج کنید، خوب بروید سراغ کرایسلر تی‌سی که بسیاری در ایران آن را با مازراتی کرایسلر می‌شناسند. خودروی GT جذابی که یک دهه ۵۰۰ دلار قیمت دارد و در کنار روحیات اسپورت، بدنه و کابینش تا حدی لوکس به نظر می‌رسد. این خودرو که گنجایش چهار نفر را دارد، به دلیل برخورداری از سقف پارچه‌ای، لذت‌راندگی زیادی نصیب سرنشینانش می‌کند. بد نیست بدانید کلاً ۷۳۰۰ دستگاه از این محصول دورگه ساخته شده و در بخش موتور آن، از فناوری میتسوبیshi استفاده شده است. راستی این خودرو یکی از آخرین دست‌پرورده‌های لی‌آیاکو مدیر مشهور آمریکایی هم هست.



قیمت کراس اوورهای کوچک وارداتی

نام و مدل خودرو	قیمت (تومان)
نیسان جوک اسکای پک ۲۰۱۷	۴۵۰ میلیون
سانگ یانگ تیوولی ۲۰۱۸	۵۱۵ میلیون
میتسوبیshi ASX تیپ ۴	۷۷۵ میلیون
هیوندای توسان ۲۰۱۷	۹۰۰ میلیون
رنو کپچر ۲۰۱۶	۴۲۰ میلیون