افزایش ۱۶ هزار دستگاهی تولید ایران خودرو در آبان

ایران خودرو برنده رالی تولید خودروسازان در آبان ۹۸ شد. طی آبان امسال سهم ایران خودرو از تولید خودرو ۳۷ هزار و ۵۶۳ دستگاه بود که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، تولید دراین شرکت بیش از ۱۶ هزار دستگاه رشد داشته است. / پرشین خودرو

برگزاری نمایشگاه خودرو در شهر آفتاب با رویکرد رونق تولید

چهارمین نمایشگاه خودرو، قطعات، لوازم یدکی و خدمات پس از فروش تهران با رویکرد «رونق تولید، نهضت ساخت داخل، دستاوردها و نیازمندی‌ها» در بهمن ماه امسال برپا خواهد شد. مجموعه نمایشگاهی شهر آفتاب همچون سه دوره قبل از ۲۴ تا ۲۷ بهمن میزبان برپایی چهارمین نمایشگاه خودرو، قطعات، لوازم یدکی و خدمات پس از فروش تهران خواهد بود. / خودروبانک

ستاره‌های دنباله‌ندار!

پرونده‌ای برای خودروهای قدیمی ماندگار در بازار کشور که با وجود محبوبیت، جانشینی در قد و قواره خودشان بین ایرانیان پیدا نکردند

معید حمیدی
دانش

نگاهی به رویه خودروسازان در کشور ما نشان می‌دهد معمولا با تعهد و پایبندی بسیار کامل، سالیان سال به تولید محصولی خاص می‌پردازند؛ همان رویه‌ای که می‌بینیم سال‌هاست در تولید اعضای خانواده پراید و پژو ۴۰۵ و مشتقات آنها برقرار است و در واقع همه آنها خودروهایی یکسان، با اندکی تغییرات ظاهری و فنی‌اند. این در حالی است که این صنعت در بازار جهانی و در بین برندهای شناخته‌شده خودروساز، سبک و سیاق متفاوتی دارد. یعنی هر محصول پس از مدتی حضور روی خط تولید دستخوش تغییراتی خواهد شد که می‌تواند شامل فیس‌لیفت (بازنگری و تغییر چهره یك مدل خودرو در جهت رفع اشکال، روزآمد شدن یا زیباتر کردن چهره آن نسبت به حالت اولیه که بعدا در مورد این مقوله به طور مفصل صحبت خواهیم کرد)، اضافه‌شدن مواردی جدید به فهرست امکانات استاندارد یا سفارشی (آپشنال)، تغییر در ساختار فنی و ارائه گزینه‌های متفاوت‌تر برای موتور و گیربکس خودرو و... باشد.

اما در کنار این تغییرات، بسیاری از خودروسازان محصولات موفق خود را در چند نسل روانه بازار می‌کنند. به‌عنوان مثال هیوندای سانتافه در ۱۹ سال گذشته با چهار نسل متفاوت روانه بازار جهانی شده که دو نسل از آن را در بازار کشورمان داریم و البته هر کدام از این نسل‌ها طی سال‌های حضورشان روی خط تولید، تغییرات فوق را هم داشته‌اند. با این مقدمه، در مطلب پیش رو سراغ برخی از خودروهای محبوب بازار ایران می‌رویم که تولیدشان ادامه پیدا نکرد یا نسل‌های جدیدترشان به خیابان‌های کشورمان راه نیافتند.

نیسان پاترول

پاترول نخستین بار سال ۱۳۳۰/ ۱۹۵۱ روی خط تولید نیسان قرار گرفت. محصولی که ما در ایران با نام پاترول می‌شناسیم نسل سوم این خودروست که از اواخر ۱۳۵۹/ ۱۹۸۰ میلادی به بازار جهانی راه پیدا کرد و چند سال بعد یعنی در سال ۱۳۶۵ نیز به ایران و مونتاژ در شرکت پارس خودرو رسید. این محصول که در نسخه‌های وانت، پنج در، سه در و پنج در آمبولانسی در کشورمان موجود است، تا اوایل دهه ۸۰ شمسی روی خط تولید پارس خودرو باقی ماند. هرچند در دهه ۷۰ شمسی نسل پنجمش تحت عنوان «نیسان سافاری» به صورت وارداتی به بازار ایران عرضه شد اما پس از پایان تولید، با وجود عرضه نسل‌های بعدی این خودرو در بازار جهانی، پرونده آن در ایران بسته شد. پاترول از جمله خودروهای محبوبی بود که هنوز هم خواهان فراوانی دارد و از بهترین و مقرون به صرفه‌ترین گزینه‌های آفرود در بازار کشورمان محسوب می‌شود.

کادیلاك ایران (سِویل)

در بازار جهانی کادیلاك را به عنوان یکی از لوکس‌سازان صنعت خودروی آمریکا می‌شناسند و نکته جالب اینجاست که روزگاری یکی از محصولات محبوب این برند یعنی «سِویل» با نام «کادیلاك ایران» روی خط تولید پارس خودروی کنونی قرار داشت. کیفیت ساخت بالا، امکانات بسیار پیشرو (مواردی مثل بالابر هر چهار شیشه و تنظیم آینه‌های جانبی برقی، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیك، سیستم تنظیم ارتفاع خودکار، پاشش سوخت انژکتوری و...)، قیمت بالای این خودرو را در بازار کشورمان توجیه می‌کرد. در واقع به نوعی سِویل انتخاب مناسبی برای لوکس‌سواران و قشر متمول در آن دوران بود. عرضه این محصول به بازار جهانی تا سال ۱۳۸۳/ ۲۰۰۴ ادامه داشت اما پرونده سِویل نسل اول در دهه ۶۰ شمسی برای بازار کشورمان و پارس خودرو بسته شد و این روزها کادیلاك ایران به عنوان یك کلاسیك کلکسیونی در بازار کشور شناخته می‌شود و طرفداران خاص خود را دارد.

جیپ آهو

جیپ آهو یا همان «جیپ واگونیر» در زبان رسمی این خودروساز، محصولی بود که در دهه ۵۰ شمسی توسط شرکت سهامی جیپ ایران (پارس خودروی فعلی) وارد بازار کشور شد. این خودرو که محصولی از خانواده «اِس جِی» جیپ بود، فرزند استیشن این خانواده محسوب می‌شود و در تاریخچه صنعت خودروی دنیا تحت عنوان «نخستین شاسی بلند لوکس دنیا» شناخته می‌شود. آهو یا همان واگونیر از سال ۱۳۴۱ تا ۱۳۷۰/ ۱۹۶۲ تا ۱۹۹۱ روی خط تولید جیپ قرار داشت و پس از پایان تولید این مدل، «گرند چروکی» جایگزین آن شد. با این که در دهه ۷۰ شمسی هم تعدادی جیپ گرند چروکی «ایکس جِی» وارد بازار کشورمان شد اما آهو/ واگونیر در اواخر دهه ۶۰ شمسی با پارس خودرو خداحافظی کرد و به خاطره‌ها سپرده شد. این خودرو هنوز هم از چالاك‌ترین و محبوب‌ترین خودروهای آفرود موجود در بازار کشور است.

میتسوبیشی گالانت

بازار خودروی کشورمان در دهه ۷۰ شمسی با گزینه‌های وارداتی بسیار جذابی همراه بود که گالانت یکی از این خودروهای ماندگار محسوب می‌شود. هرچند در دوران پیش از انقلاب نیز نخستین نسل از این خودرو (مشهور به گالانت زیگما) را در خیابان‌های کشور داشتیم، اما اوایل دهه ۷۰، نسل ششم این خودرو با لقب «گالانت سوسماری» به بازار ایران راه پیدا کرد. این سدان خانوادگی چالاك و بسیار راحت، در اواسط سال ۱۳۷۱/ ۱۹۹۲ میلادی از خط تولید میتسوبیشی خارج و هفتمین نسل از این محصول در سال ۱۳۷۲/ ۱۹۹۳ به بازار جهانی و در ایران عرضه شد. محصول جدید با توجه به ظاهر مدرن‌ترش تحت عنوان «گالانت عینکی» شناخته می‌شد. اما پس از دو سال عرضه این خودرو به بازار کشورمان، به‌رغم ادامه تولید این خودرو تا سال ۱۳۹۱/ ۲۰۱۲، دیگر هیچ گالانتی به ایران وارد نشد.

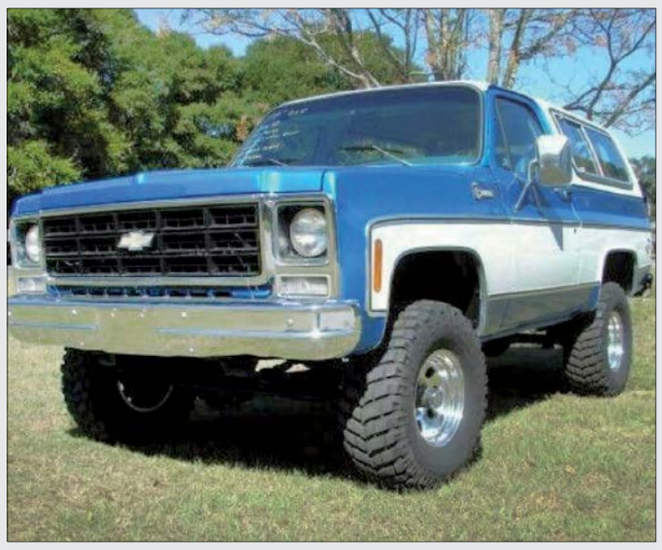
دوو اسپرو

بسیاری از ما این محصول کره‌ای را با سواری راحت و شتاب مناسبش می‌شناسیم. خودرویی که از اوایل دهه ۹۰ میلادی وارد بازار جهانی شد و مدل‌های ۱۹۹۲ تا ۱۹۹۴ و تعداد محدودی هم مدل ۱۹۹۶ در خیابان‌های ایران دارد. اما نکته مهم اینجاست که کرمان‌موتور به عنوان عرضه‌کننده محصولات دوو به بازار کشورمان، هیچ‌گاه اسپرو را مونتاژ و تولید نکرد و تمامی نمونه‌های موجود در کشور وارداتی است. این در حالی است که ریسر نیز وارداتی بود، اما سی‌یلو و ماتیز روی خط تولید کرمانی‌ها قرار گرفتند. دوو اسپرو پس از هفت سال در سال ۱۳۷۶/ ۱۹۹۷ میلادی از خط تولید این خودروساز خارج شد و با توجه به این که نسل بعدی هم نداشت، دیگر به بازار ایران و جهان عرضه نشد.

رنو ۵

این هاچ بك کوچك و دوست‌داشتنی فرانسوی که از سال ۱۳۵۱/ ۱۹۷۲ روی خط تولید رنوی فرانسه قرار گرفت، از دهه ۵۰ شمسی نیز در بازار کشورمان حضور داشت که با توجه به قیمت نازل، چهره جالب و ابعاد جمع و جورش، از محبوب‌ترین خودروهای تاریخ بازار ایران محسوب می‌شود. رنو ۵ دو نسل متفاوت داشت و تا اواخر دهه ۹۰ میلادی به بازار جهانی عرضه شد. اما در بازار کشورمان نسخه‌های متفاوتی از این خودرو تولید و عرضه شد که حتی پس از خداحافظی‌اش از بازار جهانی، هنوز روی خط تولید پارس خودرو قرار داشت. اما پس از پایان تولید این محصول از سوی رنوی فرانسه، مدلی تحت عنوان «کلیو» جایگزین این خودرو شد که تولید آن در نسل جدیدش هنوز ادامه دارد. با وجود عرضه محصولات رنو توسط یك شرکت داخلی به ایران، شاهد حضور کلیو در بازار دوران جدید نبودیم.

شورولت بلیزر



این اس.یو.وی بزرگ‌جثه، اواسط دهه ۱۳۵۰/ ۱۹۷۰ وارد بازار ایران شد و عمده نمونه‌های موجود در کشورمان مربوط به سال‌های ۱۹۷۴ تا ۱۹۷۸ است. شورولت بلیزر که تحت عنون «جی ام سی جیمی» نیز شناخته می‌شود، عمدتا با دو موتور هشت سیلندر ۵/۷ و ۶/۶ لیتری و شش سیلندر ۴/۸ لیتری در خیابان‌های کشور حضور دارد که عمده نمونه‌ها از نوع ۳۵۰ اینچ مکعبی یا همان ۵/۷ لیتری است. طراحی با ابهت و شمایل عضلانی کاملا آمریکایی این خودرو، محبوبیت بلیزر را در بازار ایران تضمین می‌کرد. اما پس از سال‌های مذکور به غیر از چند نمونه بسیار محدود در دهه ۸۰ میلادی، دیگر بلیزری به خیابان‌های کشور پا نگذاشت و با این که امسال نسل جدید این خودرو، البته به عنوان یك کراس اوور به بازار جهانی عرضه شد، با توجه به اصالت آمریکایی این محصول نمی‌توان انتظار ورود آن به کشور را داشت.

فولکس واگن گلف

گلف به عنوان پرفروش‌ترین هاچ‌بك در بازار جهانی، خودروی بسیار ماندگار و محبوب در بسیاری از کشورهاست و به همین خاطر از سال ۱۳۵۳/ ۱۹۷۴ تا به امروز هفت نسل را پشت سر گذاشته و حال چند هفته‌ای می‌شود که هشتمین نسل از این خودرو برای عرضه به بازار جهانی آماده شده است. اما این خودرو در سه مرحله متفاوت به بازار کشورمان پا گذاشت. نخستین ورود گلف به ایران به نسل اول این خودرو و به دوران پیش از پیروزی انقلاب باز می‌گردد. چند سال بعد یعنی در اواخر دهه ۶۰ و اوایل دهه ۷۰ میلادی، نسل دوم گلف را در بازار کشورمان داشتیم. طی این بیست و اندی سال وقفه نیز تعداد بسیار محدودی از نسل‌های دیگر گلف را در ایران داشتیم تا این که دو سال پیش یك شرکت داخلی با نسخه «جی‌تی‌آی» نسل هفتم این محصول، گلف را مجددا به بازار کشورمان بازگرداند. اما برخلاف دو نسل گذشته موجود در ایران، این بار دیگر یك خودروی ارزان قیمت اقتصادی و مردمی نبود و با توجه به کمیاب بودن و قیمت بالایش، گزینه‌ای لوکس محسوب می‌شد. به همین خاطر می‌توان گفت: «یاد آن گلف‌های ارزان قیمت بخیر!»

کیفیت ساخت بالا، امکانات بسیار پیشرو (مواردی مثل بالابر هر چهار شیشه و تنظیم آینه‌های جانبی برقی، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیك، سیستم تنظیم ارتفاع خودکار، پاشش سوخت انژکتوری و...)، قیمت بالای کادیلاک ایران را در بازار کشورمان توجیه می‌کرد

کرمان‌موتور به عنوان عرضه‌کننده محصولات دوو به بازار کشورمان هیچ‌گاه اسپرو را مونتاژ و تولید نکرد و تمامی نمونه‌های موجود در کشور وارداتی است

خودروی روز

اطلاعات جدید از هوندا آکورد مدل ۲۰۱۹

هوندا آکورد جدید سرانجام با نیرومحرکه هیبریدی و قیمتی که آن را در رقابت با کیا استینگر و اشکودا سوپرب قرار می‌دهد، راهی بازار استرالیا شد. به گزارش خبرخودرو، این خودرو فقط در یك مدل ارائه می‌شود و آکورد LX-VTi با موتور ۱/۵ لیتری توربوشارژ بنزینی با قدرت ۱۴۰ کیلووات و گشتاور ۲۶۰ نیوتون متر، ۴۷۹۹۰ دلار قیمت‌گذاری شده است. نیروی این موتور از طریق گیربکس متغیر به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود.

قیمت مدل هیبریدی این خودرو ۵۰۴۹۰ دلار اعلام شده است. آکورد LX-VTi هیبریدی دارای ترکیبی از موتور ۲ لیتری بنزینی با دو موتور برقی برای قدرت کلی ۱۵۸ کیلووات و گشتاور ۳۱۵ نیوتون متر است. هوندا ادعا می‌کند میزان مصرف سوخت ۴/۳ لیتر در هر صد کیلومتر برای این خودرو ۲ لیتری کمتر از پرفروش‌ترین سدان هیبریدی استرالیا یعنی تویوتا کمری هیبریدی است. تجهیزات استاندارد برای هر دو نسخه این خودرو شامل ورودی و استارت بدون سوئیچ، شارژ بی‌سیم تلفن‌همراه، نمایشگر بالای سر و صفحه آینه‌ای تلفن همراه از طریق سیستم سرگرمی اطلاعاتی با نمایشگر لمسی هشت اینچی است.

دوچرخه خاص برای عبور از موانع دشوار

شرکت انگلیسی هلیکس دوچرخه جدیدی تولید کرده که روی هر دو محور عقب و جلو می‌تواند به راست و چپ محور حرکت خود تاب بخورد و به راحتی عقب و جلو برود. به این ترتیب برای عبور از موانع یا بالا و پایین رفتن ساده استفاده می‌شود. به گزارش مهر و به نقل از نیواطلس، اگر چه این دوچرخه در ظاهر محصولی استاندارد است، اما بخش عقبی آن مجهز به یك محور غیرثابت و متحرك است که حرکات مارپیچ را تسهیل می‌کند. دوچرخه یادشده می‌تواند حداکثر صد کیلوگرم وزن را تحمل کند و به حرکات نمایشی و مارپیچ هم ادامه دهد. صندلی این دوچرخه بر روی محور چرخ عقبی محکم شده است؛ لذا دوچرخه سوار می‌تواند بدون هیچ مشکلی حرکات آکروباتیك یا عبور از موانع را انجام دهد. البته با چنین دوچرخه‌ای نمی‌توان با سرعت بالا حرکت کرد.

احتمال هیبریدی‌شدن نسل بعدی مزدا ام‌ایکس-۵

در نمایشگاه خودروی شیکاگو ۱۹۸۹ بود که مزدا نسل اول ام‌ایکس-۵ (MX-5) میاتا را معرفی کرد و پس از گذشت سه دهه، این خودروساز ژاپنی در حال سبك‌سنگین کردن گزینه‌های مدنظر برای نسل بعدی این رودستر دوست‌داشتنی است. به گزارش پدال، چهارمین نسل میاتا ان‌دی (ND) حدود چهار سال است که در بازار حضور داشته و بنابراین زمان فکر کردن درباره نسل بعدی آن فرا رسیده است. مدیر تحقیق و توسعه مزدا در مصاحبه با اتوکار گفته که معیارهای اصلی سواری هیجان‌انگیز ام‌ایکس-۵ یعنی سبکی و ابعاد جمع جور همچنان در پنجمین نسل آن وجود خواهد داشت. با این وجود احتمال دارد رودستر دونفره مزدا تغییرات قابل‌توجهی داشته باشد؛ زیرا میاتا نمی‌تواند از روندهای کنونی بازار خودرو در امان بماند و خواه‌ناخواه باید خودش را با بازار تطبیق دهد مخصوصا این که بازار خودروهای اسپرت هر روز کوچك‌تر از قبل می‌شود. استانداردهای آلایندگی سخت‌تر می‌توانند باعث نصب قوای محرکه هیبریدی در بطن ام‌ایکس-۵ جدید شوند. با توجه به این که قوای محرکه الکتریکی شده معمولا روی وزن خودرو تأثیر می‌گذارد؛ بنابراین نسل بعدی ام‌ایکس-۵ می‌تواند سنگین‌تر از نسل فعلی باشد مگر این که مهندسان شرکت راهی برای کاهش وزن آن پیدا کنند.