

«هیوندای الانترا» واکاوی یک محبوبیت

بررسی نسل نو یک خاطره نوستالژیک که این روزها در بازار داخلی طرفداران بسیاری دارد



عس‌ها، ایران



نخستین و شاید مهم‌ترین موضوع در خصوص «الانترا»،

طراحی آن

است. نسل

نو هیوندای

الانترا را باید

خودرویی

کاملاً مدرن،

جان پسند

و تا حدی

فراتر از زمان

دانست

کاملاً ملموس است. کیفیت مناسب متریان داخل کابین همراه با فخریست بلندبالایی از تجهیزات رفاهی تامت‌ها راننده و سرنشینان را راضی نگاه خواهد داشت. اما نباید فراموش کرد که از این خودرو باید به اندازه یک سدان جمع و جور اقتصادی انتظار داشت و نه بیشتر.

پشت فرمان

اوضاع چگونه است؟

پیش از این سدان جمع و جور «هیوندای» در نسل‌های مختلف با پیشران‌های گوناگونی به ایران آمده است. از موتور ضعیف ۱/۶ لیتری گرفته تا موتور پرتوان ۲ لیتری. باآنکه نسل هفتم الانترا ابتدا با پیشران ۱/۶ لیتری به ایران رسید، اما در سالی که گذشت، چند شرکت خصوصی نسبت به ثبت سفارش و واردات الانترا ۱/۵ لیتری اقدام کردند. این نسخه با قیمت ارزان‌تر نسبت به مدل قبلی، توانایی تولید ۱۱۳ هزار بخر

از وقعه چند ساله در فرآیند واردات خودرو به کشور، نسل نو هیوندای الانترا جزو اولین محصولاتی بود که توانست دوباره مجوز حضور در ایران را کسب کند و راهی بازار کشورمان شود. الانترا در کنار سایر محصولات عمدتاً آسیایی، توجه بسیاری از مشتریان را به خود جلب کرد و طی یکی دو سال اخیر، همواره در بین خودروهای مهم بازار خودنمایی می‌کند. این موضوع در مناطق آزاد تجاری، شکل پررنگ‌تری به خود می‌گیرد و به جرأت می‌توان گفت که نسل فعلی الانترا که نسل هفتم آن به شمار می‌آید، محبوب‌ترین و پرفروش‌ترین خودروی وارداتی در مناطق آزاد محسوب می‌شود.

چهره‌ای که کمتر دیده بودیم

بررسی خودرو را با چهره‌های آن آغاز می‌کنیم. اولین و شاید مهم‌ترین موضوع در خصوص «الانترا»، طراحی

نقد فنی

اسلان سلیمانیان

گروه خودرو

هیوندای الانترا در بازار کشورمان خودروی شناخته‌شده‌ای است. نسل سوم این خودرو اواسط دهه هشتاد خورشیدی با نام «آوانته» روانه ایران شد و با قیمت زیر ۳۰ میلیون تومان توانست بازار خوبی را برای خود دست‌وپا کند. اما با آزاد شدن واردات خودرو به کشورمان، این نسل پنجم الانترا بود که خیلی سریع به کشورمان آمد و با قیمت منطقی (البته منطقی در بازار ایران!) فروش نسبتاً بالایی را تجربه کرد. حضور الانترا در ایران محدود به اینها نماند و نسل‌های بعدی هم آمدند و خودی نشان دادند. پس

کورسا GSE با چهره‌ای تهاجمی و قلبی برقی

سریع‌ترین مدل تولیدی اوپل رسید



ترجمه

یاسمن صادق شیرازی

گروه خودرو

وارد میدان شده که سریع‌ترین محصول حال حاضر این برند به حساب می‌آید.

رود دوباره اوپل

به دنیای اسپرت‌ها

هاج‌یک‌های اسپرت با موتور احتراق داخلی (combustion engine) در اروپا در حال منقرض شدن هستند. قوانین سختگیرانه آلایندگی یورو ۷ (Euro 7) و محدودیت‌های فزاینده گازهای گلخانه‌ای که از سال ۲۰۳۰ تا ۲۰۳۵ اجرا می‌شوند، در عمل آینده‌ای برای مدل‌های بنزینی باقی نگذاشته است. برای همین شرکت‌ها ناچارند از همان نام‌های مشهور گذشته مثل GTI یا GSE در نسخه‌های تمام‌برقی خود استفاده کنند تا این میراث دوست‌داشتنی به کلی فراموش نشود. پژو با مدل e-208 GTI و فولکس واگن با نسخه برقی Polo GTI ID. پیش از

اوپل این راه را آغاز کردند و حالا نوبت کورسا است که دوباره بدرخشد؛ نه با بنزین، بلکه با الکتریسیته.

سریع‌تر از هر کورسای دیگری

اوپل کورسا GSE در واقع برادر آلمانی پژو e-208 GTI محسوب می‌شود و همانند گذشته، به سیستم انتقال قدرت چرخ‌های جلو (Front Wheel Drive) وفادار مانده؛ درست مانند کورسا OPC که در زمان خودش یکی از محبوب‌ترین هاچ‌بک‌های بنزینی بازار بود. تفاوت اصلی اما زیر کاپوت نهفته است، جایی که یک موتور الکتریکی ۲۷۸ اسب‌بخاری با گشتاور ۳۴۵ نیوتن‌متر قرار گرفته و خودرو را در تنها ۵.۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رساند. حداکثر سرعت هم به‌طور الکتریکی روی ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده تا ثبات

نیم کلاچ

لزوم تسهیل ترخیص قطعات

گامی مؤثر در پشتیبانی از تولید و تعادل بازار

در شرایط فعلی اقتصاد کشور، حمایت هدمفند از تولید بویژه در صنایع پیشران،

گروه خودرو

بیش از هر زمان دیگری اهمیت یافته است. صنعت خودروهای مونتاژی نیز به‌عنوان بخشی از این زنجیره، برای حفظ پایداری تولید و پاسخگویی به نیاز بازار، وابستگی مستقیمی به تأمین بوموقیع قطعات دارد. در این میان، فرآیند ترخیص قطعات از گمرک به یکی از نقاط کلیدی در تداوم این چرخه تبدیل شده است. در ماه‌های اخیر، با توجه به مدیریت دقیق منابع ارزی و افزایش نظارت‌ها، روند واردات و ترخیص کالاها با دقت بیشتری دنبال می‌شود. این رویکرد، در راستای صیانت از منابع کشور و شفافیت اقتصادی، اقدامی ضروری و قابل توجه است. با این حال، در حوزه قطعات مورد نیاز تولید، می‌توان با اتخاذ تدابیر تکمیلی، سرعت این فرآیند را افزایش داد تا واحدهای تولیدی بتوانند با ظرفیت بالاتری به فعالیت خود ادامه دهند.

موقعیت در بازار

نسل نو هیوندای الانترا بسته به سطح تجهیزات و رنگ بدنه با قیمت تقریبی ۱۹ هزار دلار (برای نسخه نیم فول) الی ۲۲ هزار دلار (برای نسخه فول) در بازار کشورمان عرضه می‌شود که رقم گزافی برای یک خودروی اکونومیک گزافی محسوب می‌شود. خاصه آنکه بدانیم قیمت همین خودرو پیش از جنگ رمضان، حدود هزار الی دوهزار دلار ارزان‌تر از ارقام فعلی بود و محدودیت‌های تجارت دریایی و آسیب‌های وارده به صنایع فولاد در جنگ تحمیلی اخیر، سبب افزایش ناگهانی قیمت‌ها شده است. با این حال این سدان گزافی هنوز هم مشتریانی خاص خود را داشته و می‌توان گفت که الانترا در بازار آزاد حکم «پول نقد» را دارد.

راه حل پایان کمبود قطعه

تجربه نشان داده است که هرچه دسترسی تولیدکنندگان به قطعات سریع‌تر و منظم‌تر باشد، برنامه‌ریزی تولید نیز دقیق‌تر انجام می‌شود و در نتیجه، عرضه در بازار با ثبات بیشتری همراه خواهد بود. این موضوع به‌طور طبیعی به کاهش نوسانات قیمتی و افزایش رضایت مصرف‌کنندگان منجر می‌شود. از این رو، تسهیل در ترخیص قطعات را باید در چهارچوب حمایت از تولید و تنظیم بازار مورد توجه قرار داد. خوشبختانه زیرساخت‌های مناسبی در سال‌های اخیر برای بهبود فرآیندهای گمرکی ایجاد شده است. توسعه سامانه‌های الکترونیکی و حرکت به سمت هوشمندسازی، زمینه را برای کاهش زمان انجام تشریفات فراهم کرده است. اکنون می‌توان با بهره‌گیری از همین ظرفیت‌ها، مسیرهای ویژه و اولویت‌داری برای ترخیص قطعات تولیدی تعریف کرد تا این بخش از واردات با سرعت بیشتری انجام شود. همچنین، تقویت هماهنگی میان دستگاه‌های مرتبط از جمله گمرک، بانک مرکزی و وزارت صنعت، معدن و تجارت، می‌تواند نقش مهمی در روان‌تر شدن این فرآیند ایفا کند. هرچه این هماهنگی‌ها منسجم‌تر باشد، روند تأمین و ترخیص قطعات نیز با سهولت بیشتری انجام خواهد شد و تولیدکنندگان با اطمینان بیشتری به فعالیت خود ادامه خواهند داد. نکته مهم آن است که تسریع در ترخیص قطعات، در نهایت به سود مصرف‌کننده و اقتصاد ملی است. افزایش تیراژ تولید، بهبود عرضه و کاهش فشارهای قیمتی از جمله نتایج مستقیم این رویکرد خواهد بود. از این منظر، توجه به این موضوع می‌تواند به‌عنوان یکی از اقدامات تکمیلی در مسیر حمایت از تولید داخلی و بهبود شرایط بازار خودرو مورد توجه قرار گیرد. در مجموع، با تکیه بر سیاست‌های جاری و تقویت برخی سازوکارهای اجرایی، می‌توان فرآیند ترخیص قطعات را گام‌دتر کرد. این اقدام، در کنار سایر برنامه‌های حمایتی، می‌تواند به پایداری تولید، آرامش بازار و ارتقای رضایت عمومی کمک کند و گامی مؤثر در جهت تحقق اهداف اقتصادی کشور باشد.

مناسبی در سال‌های اخیر برای بهبود فرآیندهای گمرکی ایجاد شده است. توسعه سامانه‌های الکترونیکی و حرکت به سمت هوشمندسازی، زمینه را برای کاهش زمان انجام تشریفات فراهم کرده است. اکنون می‌توان با بهره‌گیری از همین ظرفیت‌ها، مسیرهای ویژه و اولویت‌داری برای ترخیص قطعات تولیدی تعریف کرد تا این بخش از واردات با سرعت بیشتری انجام شود. همچنین، تقویت هماهنگی میان دستگاه‌های مرتبط از جمله گمرک، بانک مرکزی و وزارت صنعت، معدن و تجارت، می‌تواند نقش مهمی در روان‌تر شدن این فرآیند ایفا کند. هرچه این هماهنگی‌ها منسجم‌تر باشد، روند تأمین و ترخیص قطعات نیز با سهولت بیشتری انجام خواهد شد و تولیدکنندگان با اطمینان بیشتری به فعالیت خود ادامه خواهند داد. نکته مهم آن است که تسریع در ترخیص قطعات، در نهایت به سود مصرف‌کننده و اقتصاد ملی است. افزایش تیراژ تولید، بهبود عرضه و کاهش فشارهای قیمتی از جمله نتایج مستقیم این رویکرد خواهد بود. از این منظر، توجه به این موضوع می‌تواند به‌عنوان یکی از اقدامات تکمیلی در مسیر حمایت از تولید داخلی و بهبود شرایط بازار خودرو مورد توجه قرار گیرد. در مجموع، با تکیه بر سیاست‌های جاری و تقویت برخی سازوکارهای اجرایی، می‌توان فرآیند ترخیص قطعات را گام‌دتر کرد. این اقدام، در کنار سایر برنامه‌های حمایتی، می‌تواند به پایداری تولید، آرامش بازار و ارتقای رضایت عمومی کمک کند و گامی مؤثر در جهت تحقق اهداف اقتصادی کشور باشد.

شده‌اند که با تایرهای میشلین پایلوت اسپرت 4S پوشیده‌شده‌اند.

باتری و برد حرکتی

منبع انرژی کورسا GSE یک باتری لیتیوم-یونی ۵۱ کیلووات‌ساعتی است. هرچند اوپل هنوز برد دقیق خودرو را اعلام نکرده، اما با توجه به بازدهی مدل موکا GSE که حدود ۳۳۶ کیلومتر در چرخه WLTP است و وزن بیشتر دارد، می‌توان انتظار بردی بالاتر از ۳۵۰ کیلومتر را از کورسا داشت. وزن کلی خودرو نزدیک به ۱۵۵۰ کیلوگرم است؛ سبک نیست ولی در مقیاس هاچ‌بک‌های برقی چندان هم سنگین به نظر نمی‌آید و با تنظیم دقیق تعلیق هنوز هم چابک به نظر می‌رسد.

طراحی بدنه و کابین

در بخش طراحی، اوپل تلاش کرده همان روح اسپرت واقعی را حفظ کند. سپرهای جدید با ورودی‌های بزرگ‌تر، رکاب‌های پهن‌تر و سقفی‌کبه به رنگ مشکی براق درآمده، جلوه‌ای تهاجمی ایجاد کرده است. گلگیرهای مشکی و اسپویلر عقب هم به ظاهر عضلانی خودرو اضافه می‌کنند. داخل کابین، صندلی‌های اسپرت با پشتی‌جانبی بزرگ‌تر طراحی شده‌اند و کمربندهای زردرنگ تصادبصری زیبایی با فضای تیره کابین دارند. استفاده از چرم آلکانترا (Alcantara) در رودری‌ها و تودوزی صندلی، دوخت زرد روی دسته درها و پدال‌های آلومینیومی هم فضایی اسپرت و مدرن به وجود آورده است. تکیه‌هایی از راحتی روزمره و هیجان‌راندنگی. با این همه، هنوز عده‌ای هستند که با هاچ‌بک‌های برقی کنار نیامده‌اند. به گفته بسیاری از علاقه‌مندان قدیمی، فقدان موتور بنزینی، صدای خاص اکروز و دنده دستی باعث شده بخشی از ذات اصلی «ها‌ت‌ها» از بین برود. ها‌ت‌ها هم‌ان همان هاچ‌بک‌های عملکردمحور یا هاچ‌های اسپرت هستند. درست است که خودروهای برقی مثل کورسا GSE در شتاب‌گیری خط مستقیم بسیار سریع و بی‌صدا هستند، اما وزن زیاد باتری‌ها در پیچ‌ها به وضوح حس می‌شود و از چابکی سنتی آنها کاهد.

