

سنسورهای پارک جلو و عقب در کنار دوربین دید عقب، یکی دیگر از آپشن های تویوتا لندکروزر است که شما را در امر پارک خودرو یاری می‌کند. در زمان پارک این شاسی بلندهای عظیم الجثه، علاوه بر هشدارهای سنسور پارک می‌توانید از تصاویر به نمایش درآمده در مانیتور ۸ اینچی موجود در مرکز داشبورد نیز استفاده کنید



بررسی پرونده تخلفات ایران خودرو در کمیسیون اصل ۹۰ پس از تصویب بودجه

یک عضو کمیسیون اصل ۹۰ مجلس گفت: به محض تعیین تکلیف لایحه بودجه ۱۴۰۰ در مجلس، بازدید نظارتی اعضای کمیسیون از ایران خودرو و تدوین نهایی گزارش تخلفات این شرکت انجام خواهد شد. علی آذری در گفتگو با تسنیم، درباره آخرین وضعیت پرونده تخلفات ایران خودرو که اخیراً به کمیسیون اصل ۹۰ مجلس ارسال شده است، اظهار داشت: قرار است این کمیسیون بازدید نظارتی از این شرکت داشته باشد و پیگیری های لازم را در خصوص تخلفات گزارش شده این شرکت انجام دهد. وی با اعلام اینکه درگیری مجلس برای بررسی لایحه بودجه ۱۴۰۰ باعث شده این بازدید نظارتی از ایران خودرو هنوز انجام نشود، افزود: در حال حاضر اولویت کمیسیون اصل ۹۰ موضوع بودجه است، اما به محض اتمام بررسی و تصویب لایحه بودجه در مجلس، نمایندگان کمیسیون اصل ۹۰ بازدید نظارتی خود را از ایران خودرو انجام و تخلفات گزارش شده از این شرکت را بررسی خواهند کرد. این عضو کمیسیون اصل ۹۰ در رابطه با جزئیات تخلفات ایران خودرو، گفت: پیش از بررسی نهایی، نمی‌توانم جزئیات گزارش را مطرح کنم اما به محض تکمیل گزارش در کمیسیون اصل ۹۰ جزئیات پرونده ایران خودرو را رسانه ای خواهیم کرد.

معرفی خودرو

بررسی مزایا و معایب نیسان قشقایی

گروه خبری //

صنعت خودروسازی ایران در دهه هشتاد خورشیدی روزهای درخشانی را سپری می‌کرد و خودروسازان داخلی با شرکت‌های معتبر بین‌المللی همکاری داشتند. سهم پارس خودرو از این دوره طلایی، همکاری با خودروساز معروف ژاپنی یعنی نیسان بود.

همکاری پارس خودرو و نیسان سابقه‌ای طولانی دارد. پارس خودرو طی دهه‌های شصت و هفتاد خورشیدی به‌واسطه همکاری با نیسان، اقدام به مونتاژ و عرضه نیسان پاترول کرد که به‌شدت در بازار محبوب شد. همکاری‌های نیسان و پارس خودرو در قالب عرضه نیسان رونیز و نیسان ماکسیمیا در سال‌های ابتدایی دهه هشتاد ادامه داشت و در سال‌های پایانی دهه هشتاد خورشیدی نیز محصولات جدیدتر نیسان هم‌چون نیسان قشقایی و نیسان مورانو به بازار ایران آمدند.

تولید نسل اول نیسان قشقایی در پارس خودرو در فاصله سال‌های ۲۰۰۹ الی ۲۰۱۰ صورت گرفت. این خودرو ابتدا به‌صورت وارداتی و در تعداد محدود وارد بازار شد و سپس پارس خودرو مونتاژ آن را برعهده گرفت. نیسان قشقایی در ایران، در دو تیپ تک‌دیفرانسیل و دودیفرانسیل موجود است که تیپ دودیفرانسیل، علاوه بر قابلیت آفرود، امکانات بیشتری را نیز ارائه می‌دهد.

نیسان قشقایی این روزها یکی از گزینه‌های پیش روی خریداران در بازار خودروهای کارکرده محسوب می‌شود و به‌واسطه ذات ژاپنی آن، ممکن است مشتریان بسیاری نسبت به خرید این خودرو متمایل شوند. بنابراین، شناخت کامل مزایا و معایب نیسان قشقایی برای مشتریان بازار خودرو در ایران اهمیت دارد. آن‌چه در ادامه خواهید خواند، بررسی کامل برتری‌ها و کاستی‌های نیسان قشقایی به عنوان یک کراس‌اوور ژاپنی دست دوم در بازار خودرو ایران است.

●مزایای نیسان قشقایی

ابتدا به بررسی مزایای این خودرو می‌پردازیم:

مزیت اول: کیفیت ساخت بالا

کیفیت ساخت و دوام فنی خودروهای ژاپنی، از گذشته‌های دور تا به امروز، از نقاط قوت این خودروها محسوب می‌شد. دوام بالا و کیفیت ساخت قابل‌قبول، یکی از مزایای نیسان قشقایی محسوب می‌شود و همین مساله سبب شده است تا پس از ده سال، این خودرو هم‌چنان در بین گزینه‌های مناسب برای خرید قرار گیرد. علاوه بر ذات ژاپنی، باید توجه کرد که مونتاژ نیسان قشقایی در ایران توسط پارس خودرو صورت گرفته است. این خودروساز مشهور که سابقه آن به بیش از نیم قرن پیش بازمی‌گردد، با تولید خودروهای آمریکایی و تحت نام جنرال موتورز ایران به شهرت رسید. تولید خودروهای دوست‌داشتنی از برندهای معتبری هم‌چون کادیلاک و نیسان، سبب شده است تا استانداردهای کیفی پارس خودرو نسبت به دیگر

خودروسازان بالاتر باشد و از این رو، مشتریان به ساخته‌های این شرکت اعتماد بیشتری دارند. نیسان قشقایی نیز در دوره‌ای به تولید رسید که هنوز تحریم‌ها صنعت خودروسازی ایران را از پای درنیاورده بودند و همکاری نزدیکی بین پارس خودرو و نیسان در جریان بود. از این رو، حتی امروزه نیز می‌توان به این کراس‌اوور ژاپنی سالخورده به‌عنوان خودرویی کارآمد و کم‌دردرسر نگاه کرد. برای افرادی که به دنبال خرید خودرویی برای مصارف معمولی در بازه طولانی هستند، نیسان قشقایی یکی از بهترین گزینه‌ها خواهد بود.

مزیت دوم: قابلیت آفرود سبک

نیسان قشقایی یک شاسی‌بلند شهری کوچک یا کراس‌اوور است. این خودروها درحقیقت نسخه‌های بلندقامت هاج‌یک‌ها هستند و از شاسی یک‌پارچه بهره می‌برند. به همین دلیل، اکثر خودروهای این سگمنت فاقد توانایی آفرود هستند؛ چراکه وجود شاسی نردبانی و پیش‌رانه قدرت‌مند برای عبور از مسیرهای خارج‌جاده‌ای، ضروری به نظر می‌رسد. با این حال، برخی خودروسازان به دلیل ارتقا سطح عملکردی محصولات خود، کراس‌اوورها را به قابلیت چهارچرخ محرک مجهز می‌کنند.

برخورداری از دو دیفرانسیل ۲ حالت به قفل الکترونیکی، یکی دیگر از مزایای نیسان قشقایی است که البته فقط در تیپ LE به آن دسترسی خواهید داشت. نباید تصور کرد که قابلیت چهارچرخ محرک، نیسان قشقایی را به آفرودهای شاسی مستقل و قدرت‌مندی هم‌چون تویوتا‌ف جی‌کروز یا میتسوبیشی‌پاجرو تبدیل می‌کند؛ با این حال، ارائه چنین قابلیتیی در کراس‌اوور کوچکی هم‌چون نیسان قشقایی، موجب خواهد شد تا برای عبور از جاده‌های شوسه و خیابان‌های برف‌گیر به مشکل برخورد نکنید. توجه به این نکته ضروری است که اکثر رقبای نیسان قشقایی در این بازه قیمتی، یعنی کراس‌اوورهای چینی، فاقد چنین قابلیت مهمی هستند که به نظر می‌رسد برای مشتریان ایرانی فاکتور مهمی تلقی شود.

مزیت سوم: سهولت رانندگی برای استفاده روزمره

نیسان قشقایی خودرویی است که برای استفاده

روزمره و رانندگی‌های معمول ساخته شده است؛ از این رو، بهترین تجربه ممکن از سواری را در این کلاس با نیسان قشقایی تجربه خواهید کرد. پیش‌رانه دولیتری تنفس طبیعی به همراه گیربکس اتوماتیک CVT ایکس ترونیک، بهترین گزینه برای چنین خودرویی هستند تا تجربه رانندگی لذت‌بخشی را نصیب مالکان خود کند. نیسان قشقایی ابعاد و اندازه چندان بزرگی ندارد؛ از این رو، استفاده از آن برای رانندگی در معابر شهری کاملاً آسان خواهد بود. از سوی دیگر، به دلیل تنظیم دقیق سیستم تعلیق و استفاده از پدال‌های نرم، مشکلات معمول رانندگی با کراس‌اوورها را در نیسان قشقایی تجربه نخواهید کرد. به همین دلیل، سهولت رانندگی نیز یکی از مزایای نیسان قشقایی محسوب می‌شود.

●معایب نیسان قشقایی

نوبت به بررسی معایب این خودرو می‌رسد:

عیب اول: کمبود امکانات رفاهی

نیسان قشقایی خودرویی متعلق به یک دهه پیش است و از این رو، بسیاری از امکانات رفاهی مرسوم را در این خودرو نمی‌توان مشاهده کرد. این مساله هنگامی که تیپ تک‌دیفرانسیل یا SE از نیسان قشقایی را با کراس‌اوورهای جدید چینی مقایسه کنید، شدت بیشتری پیدا می‌کند. بنابراین، ض باید گفت که کمبود امکانات رفاهی یکی از معایب نیسان قشقایی است.

حتی با خرید تیپ LE یا دودیفرانسیل نیسان قشقایی، امکانات رفاهی چندان در انتظار شما نخواهد بود. تجهیزات رفاهی این خودرو شامل مواردی هم‌چون سنسور نور و سنسور باران، روکش چرمی صندلی‌ها، گرم‌کن صندلی‌های جلو، کول‌باکس، تهویه مطبوع اتوماتیک، سیستم ورود و استارت بدون کلید و کروزرکنترل می‌شوند که در مقایسه با کراس‌اوورهای خوش‌رنگ‌و‌لعباب چینی هم‌چون چری تیگو ۵، ناکافی به نظر می‌رسند.

عیب دوم: خدمات پس‌ازفروش ضعیف

مونتاژ و عرضه نیسان قشقایی توسط پارس خودرو، در بازه زمانی کوتاهی صورت گرفت و این خودرو برخلاف نیسان رونیز و نیسان ماکسیمیا، چندان در بازار مشاهده نمی‌شود. همین مساله سبب شده است تا دسترسی به قطعات یدکی و خدمات فنی این خودرو به‌سادگی امکان‌پذیر

نباشد و مالکان نیسان قشقایی برای تهیه بسیاری از لوازم یدکی همانند قطعات ظاهری بدنه، به مشکل برخورد کنند. بنابراین، ش باید گفت که کمبود قطعات یدکی نیز یکی دیگر از معایب نیسان قشقایی محسوب می‌شود. متأسفانه در طی این سال‌ها، پارس خودرو نیز حمایت خوبی را از این محصول نشان نداده است و مالکان نیسان قشقایی مجبور هستند تا برای انجام خدمات اتومبیل خود، به مراکز غیر از نمایندگی‌های رسمی مراجعه کنند. دسترسی آسان به قطعات یدکی و خدمات فنی، یکی از مهم‌ترین فاکتورهای مشتریان هنگام خرید خودرو به‌خصوص خودروهای کارکرده محسوب می‌شود.

عیب سوم: بازار خریدوفروش نه چندان پررونق همان‌طورکه در قسمت قبل به آن اشاره شد، نیسان قشقایی خودرویی نیست که به‌راحتی در هر کوچه و خیابانی مشاهده شود. عرضه این خودرو به بازار در زمان تولید، چندان پرتعداد نبود و به دلیل قیمت بالا در زمان عرضه، افراد زیادی قادر به خرید نیسان قشقایی نبودند. از سوی دیگر، ظاهر ساده و کم‌آلایش نیسان قشقایی نیز برای جلب توجه مخاطبین چندان جذاب به نظر نمی‌رسد.

همین مسائل سبب شده است تا بازار خریدوفروش کم‌رونق، امروزه به یکی از معایب نیسان قشقایی تبدیل شود. نسخه‌های موجود از نیسان قشقایی در بازار ایران با وجود عمر بالا، قیمت بالایی دارند و مشتریان تمایلی برای خرید یک خودروی کارکرده با سن بالا و قیمت گزاف از خود نشان نمی‌دهند. توجه به این نکته نیز ضروری است که نیسان قشقایی از نظر خدمات پس‌ازفروش نیز در جایگاه مطلوبی قرار ندارد و همین مساله، خرید قشقایی را به انتخابی پرخطرانه برای مشتریان تبدیل کرده است.

●جمع‌بندی، تنگ‌چی تنها!

حتماً می‌دانید که نام نیسان قشقایی از ایل قشقایی ایران برداشته شده است و نیسان این نام را به دلیل سرسختی ایل قشقایی برای محصول خود انتخاب کرده است. درحقیقت، نیسان قشقایی یک جنگ‌جوی تمام‌عیار است که با وجود ابعاد و اندازه نه‌چندان بزرگ، به‌خوبی در برابر رقبای قد علم می‌کند. دوام بالا و کیفیت ساخت مثال‌زدنی این خودرو در کنار قابلیت‌های حرکتی مختلفی که ارائه می‌دهد، نیسان قشقایی را برای نسل‌ها به یکی از بهترین کراس‌اوورهای شهری بازار جهانی تبدیل کرده است. با این حال، داستان نیسان قشقایی در ایران متفاوت است و این خودرو در کشورمان به حاشیه رانده شده است. تولید و عرضه محدود به‌همراه عدم ارائه خدمات پس‌ازفروش رضایت‌بخش، موجب شده است تا نیسان قشقایی جایگاه مطلوب خود را در بازار کشورمان پیدا نکند و این وضعیت تا زمانی که ممنوعیت واردات رفع و نسل جدید این خودرو وارد بازار کشورمان شود، ادامه خواهد داشت.

آلمانی رقایب کند.

فرزانة با بیان اینکه تاکنون به طور غیر رسمی با شرکت پژو ارتباطاتی وجود داشت، گفت: پیش از شکل گیری این اتحادیه جدید و شدت گرفتن تحریم ها، ارتباطات برای واردات قطعه به صورت کاملاً غیر رسمی از کشورهای ثالث و شرکت های غیر زیرمجموعه پژو و سیتروئن به صورت خیلی محدود وجود داشت.

فرزانة با بیان اینکه خودروهای سیتروئن و پژو موجود در داخل کشور عملاً به مرور بلااستفاده خواهند ماند، ادامه داد: اکنون هیچ قطعه‌ای از سیتروئن ۴ و پژو ۲۰۰۸ در بازار وجود ندارد و تمام افرادی که صاحبان این خودروها هستند اگر دچار مشکل قطعه شوند به هیچ عنوان نمی‌توانند آن را تعمیر کنند و در حال حاضر نیز برخی از دارندگان این خودروها به دلیل نداشتن قطعه، این خودرو را در پارکینگ گذاشته اند.

تولید اولین سدان با پلت فرم ایرانی در ۱۴۰۱

گروه خبری //

یکی از اصلی ترین خواسته خریداران خودروهای داخلی افزایش کیفیت و طراحی به‌روز تر محصولات داخلی است. در همین مورد، نشستی با حضور ۵۵ شرکت قطعه‌ساز برگزار



شده است که در آن، جزئیات عملیات اجرایی پلت فرم YSF۱ (پلت فرم طراحی شده توسط بخش تعاون کشور) مورد بررسی قرار گرفته است. در این نشست، جمعی از مقامات وزارت صنعت و تعاون نیز حضور داشتند و در رابطه با چشم‌انداز صنعت خودرو ایران و ضرورت حضور مؤثر بخش خصوصی بحث و گفت‌وگو کردند. لازم به ذکر است که در طراحی پلت فرم این خانواده محصول با نام YSF۱، پلت فرم‌های روز دنیا مانند MQB و NSF فولکس واگن، PFI، پژو، سیتروئن، HearTex، سوزوکی و SA هیوندای مورد بررسی و مطالعه قرار گرفته است. درعین حال، این پروژه در رده یکی از ۹ پروژه وزارت صمت و تعاون در سال ۱۴۰۰ قرار گرفته و قرار است با مشارکت قطعه‌سازان بزرگ بخش خصوصی به مرحله تولید برسد.

یکه فلاح، رئیس هیئت‌مدیره گروه صنعتی چکاد، در این جلسه مشورتی گفت: مراحل اجرایی تولید نسخه سدان پلتفرم YSF۱ آغاز شده است و باتوجه به فرازگرفتن پروژه در لیست مگاپروژه‌های تولید داخل، ساخت پروتوتایپ‌ها برای انجام تست‌های فنی و دریافت استانداردها سال ۱۴۰۰ آغاز خواهد شد. وی ضمن اعلام این که طراحی این پلت فرم کامل خودرو برای اولین بار در کشور توسط بخش خصوصی صورت گرفته است، گفت: در حال فراهم سازی امکانات فنی و مالی برای تولید هستیم. یکه فلاح گفت: دوران بسیاری از کسب‌وکارها که به‌صورت انحصاری در کشور فعالیت می‌کردند، به سرآمده است؛ درحالی‌که این موضوع پیش از این غیرممکن به نظر می‌رسید و امروز شاهد آن هستیم که صنایع موتورسیکلت‌سازی، بانک و بیمه، پیمان‌کاران عمومی، پتروشیمی، ماشین‌سازی و ... بخش خصوصی به‌صورت رقابتی وارد عمل شده‌اند و حال نوبت صنعت خودرو رسیده است. وی ادامه داد: برخلاف رویه‌های موجود، همه مراحل طراحی پلت فرم با مشاوره و همراهی قطعه‌سازان صورت گرفته است و از این پس نیز در همه بخش‌های تولید خودرو، با همکاری جمعی به کار ادامه خواهیم داد. فلاح هم چنین با اشاره به بحران مالی در صنعت خودرو گفت: توسعه صنعت خودرو مبتنی بر واردات و مونتاژ در سال‌های اخیر توسعه یافته است و قطعه‌سازان باید برای این‌که از بازار سهم داشته باشند، پلت فرم خود را تولید کنند. ما نیز آماده همه نوع مشارکت با سایر قطعه‌سازان هستیم. در ادامه، آرش محبی نژاد دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی نیز گفت: دولت با سهام ۱۳ درصدی و ۱۵ درصد کل تصدی‌گری و نقدینگی صنعت خودرو را در اختیار گرفته است و دخالت دولتی بزرگ‌ترین تهدید صنعت خودرو و قطعه‌سازی است.

وی هم چنین مقابله و آسیب‌رساندن به کسب‌وکارهایی را که بزرگ می‌شوند، یکی از تهدیدات در فضای کسب‌وکار ایران دانست و گفت: تهدید دیگر برای تولید پلت فرم داخلی صنعت قطعه‌سازی، این است که با حذف سد تحریم، دلارهای نفتی و غیرنفتی و سایر موارد را، چین و دیگر کشورها برای ما کارت به کارت نمی‌کنند و سیل پشت سد، با کالا به کشور سرازیری می‌شود. درعین حال، تجربه هم ثابت کرده است که وقتی کار دولت گیر است، دست به سوی توان داخلی دراز می‌کند و بعد که مشکل حل می‌شود، دست تولیدکننده زیر ساطور می‌ماند.

محبی نژاد با بیان اینکه متقابلاً با حذف تحریم‌ها خارجی‌ها ترجیح می‌دهند با بخش خصوصی وارد همکاری و مذاکره شوند، افزود: منابع انسانی و دانش فنی تجربه ۵۰ سال خودروسازی و زنجیره تأمین با ۱۲۰۰ قطعه‌ساز، از مهم‌ترین فرصت‌ها برای تولید خودرو توسط قطعه‌سازان بخش خصوصی است. دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی با اشاره به بی‌ثباتی تصمیم‌گیری‌ها و نبود استاد بالادستی الزام‌آور تأکید کرد: باید ضمانت‌های قطعی از دولت طوری گرفته شود که در صورت سرمایه‌گذاری برای تولید پلت فرم ایرانی (YSF۱)، مجاری خلف وعده دولت و آسیب‌رسیدن به سرمایه‌گذاران در بخش تلفن همراه تکرار نشود.

هم‌چنین مدیر تیم طراحی این پلت فرم با تشریح مراحل و جزئیات این پلت فرم طراحی شده، گفت: ما نمونه پلت فرم کامل طراحی شده با اصول طراحی پلتفرم خودرو در ایران نداشته‌ایم و این خودرو به‌گونه‌ای طراحی شده است که توان رقابت در داخل و خارج کشور را دارد. وی افزود: یکی از اولویت‌ها در طراحی این پلت فرم، کاهش حجم سرمایه‌گذاری و استفاده از ظرفیت‌های موجود در صنعت قطعه‌سازی کشور بوده و این موضوع، از طریق مشاوره دائمی با تأمین‌کنندگان داخلی میسر شده است.

وی گفت: در طراحی این پلت فرم بیش از ۶۰ متخصص داخلی حضور داشته‌اند و پلت فرم طراحی شده بر اساس مطالعه بازار و ظرفیت‌های صنعتی کشور و امکانات موجود صنعت قطعه‌سازی طراحی شده است.

وی ادامه داد: این پلت فرم بر اساس زمان‌بندی صورت‌گرفته در مرحله ساخت پروتوتایپ قرار دارد و پیش‌بینی می‌شود سال ۱۴۰۱ تولید آن‌بوه نسخه سدان آن آغاز شود.

هم‌چنین حسن شجاعی علی‌آبادی، نایب‌رئیس کمیسیون اصل نود مجلس شورای اسلامی در این مراسم گفت: آینده خوبی پیش روی این صنعت قرار دارد و همه نهاده‌ها و دست‌اندرکاران اجرایی کشور باید برای ارتقای تولید تلاش کنند. وی با اشاره به تلاش نیروهای جوان و دانشگاهی کشور گفت: با کمک و همراهی، بسیاری از پروژه‌های بزرگ در کشور قابل اجرا است و در صورت همکاری صنعت و دانشگاه، بسیاری از نیازهای کشور در داخل، قابل حل است. /منبع: فارس