

**دخلوخرج**

شنبه ۱۶ آذر ۱۳۹۸ - شماره ۴۳

*خراسان* شماره ۲۰۲۶۰

## خودرو

## امان از بازی‌های رسانه‌ای!

چند روزی است که واژه «خودروی آب سوز» جزو بیشترین جست وجوهای ایرانیان در گوگل است. البته برخلاف بسیاری از همکاران قصد نداریم با شک به «شبه علم»، تشریحی بر آن بنویسیم؛ چراکه اساساً ریختن آب در باک بنزین مضحک‌تر از آن است که جوهری برایش حرام شود. حال آن که برخی سایت‌ها و کانال‌های خبری از این ادعا با «احتمال» یاد می‌کنند. جای سؤال است که بطور یک شخص تربیون بزرگ‌ترین رسانه ایران را در اختیار می‌گیرد و بدون اثبات حتی یک کلمه از حرف‌هایش از «آب سوز کردن خودرو» می‌گوید و کمی بعد هم «کیت» آن را در سایتش پیش‌فروش می‌کند؟! بهتر نبود که صداوسیما

# پراید هم نشد، این ها هستند!

نگاهی بر ارزان ترین خودروهای کارکرده بازار ایران که قیمتی کمتر از ۵۰ میلیون تومان دارند و هزینه زیادی روی دست شما نمی‌گذارند

دیگر تکرار مکررات است که بخواهیم از وضعیت اقتصادی نامناسب و گرانی بازار خودرو سخنی بگوییم. چیزی که عیان است، چه حاجت به بیان است؟ وقتی بازار به حدی بی در و پیکر می‌شود که حتی با گرانی بنزین هم روند صعودی به خود می‌گیرد، تحلیل چنین بلبشویی بیشتر به شوخی می‌ماند تا واقعیت! عملاً بازار روی دست دلان می‌چرخد و هر رقمی که حضرات تعیین کنند، می‌شود «قیمت مرجع» و خریداران «واقعی» هم از سر ناچاری و نیاز، تن به این قیمت‌ها می‌دهند. با وجود این خودروهای

کار کرده ارزان قیمت، چندان موردعلاقه دلان نیست و به همین دلیل، شاهد قیمت‌های فضایی در این بخش از بازار نیستیم. بازاری که در محدوده ۳۰ تا ۵۰ میلیون تومان است و گزینه‌های جذابی در خود جای داده. گزینه‌هایی که می‌توانند حتی به جای پراید صفر کیلومتر در نظر گرفته شوند.

اگر دوو ورشکست نمی‌شد و جنرال موتورز هم دست روی آن نمی‌گذاشت، شاید این خودرو مدت بیشتری مهمان خط تولید کرمان موتور بود. همچنان بعد از گذشت دو دهه، سیلو به عنوان خودرویی کم‌مصرف و بادوام شناخته می‌شود که در بازار دست‌دوم طرفداران خاص خودش را دارد. سیلو نخستین بار در سال ۱۹۹۴ به عنوان نسل دوم دوو لمانز و فیس‌لیفتی برای مدل ریسر معرفی شد. این خودرو به فاصله چند سال بعد به بازار ایران آمد و با طراحی سیال خود، نظر بسیاری را جلب کرد. قلب تپنده سیلو، پیشرانۀ ۱٫۵ لیتری است که قدرتی در حدود ۷۵ اسب بخار دارد و به یک جعبه‌دنده پنج سرعته دستی متصل است. سیستم تعلیق نرم و استهلاک پایین، از جمله ویژگی‌های مهم سیلو به شمار می‌رود اما با همه این حرف‌ها، در مسیریهای خارج شهر نمی‌توان روی ایمنی و ترمزهای آن حساب ویژ‌های باز کرد. این روزها سیلو در بازار بسته به کار کرد، قیمتی بین ۲۵ تا ۵۰ میلیون تومان دارد.

### کیا ریو



در بین سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۱، کیا ریو جزو خودروهایی بود که از خط تولید سایپا خارج می‌شد. شتاب بالا، مصرف پایین و داشتن چهار ستاره ایمنی از موسسه یورو انکپ از جمله ویژگی‌های مثبت این خودرو بود و فروش خوب آن را تضمین کرد. حالا هم بعد از گذشت هشت سال از تولید آخرین ریو، این خودرو همچنان در بازار دست‌دوم طرفدار دارد. البته مثل هر خودروی دیگری، ریو هم معایبی دارد که وجود پلاستیک خشک در بخش‌های مختلف کابین و ترمزهای ضعیف از جمله مهم‌ترین آن‌هاست. پیشرانۀ ۴ سیلندر ۱٫۵ لیتری این خودرو ۹۷ اسب بخار قدرت دارد. در نسخه دنده‌ای شتاب ۱۰۰۰۰ آن چیزی حدود ۱۲ ثانیه و مصرف سوختش ۷ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. اگر گشتی در بازار بزنید، می‌توانید یک کیا ریو دنده‌ای تمیز با چند لکه رنگ و کار کردی در حدود ۳۰۰ هزار کیلومتر را حداکثر تا قیمت ۵۰ میلیون تومان خریداری کنید. البته این

## مازراتی شاه مخلوع ایران

حدود ۶۰ سال پیش مازراتی ۵۰۰۰ جی‌تی در نمایشگاه خودروی تورین ایتالیا معرفی شد. گفته می‌شود که محمدرضا پهلوی پس از این که تحت تأثیر زیبایی مدل ۳۵۰۰ جی‌تی قرار گرفت، به جولیو آلفیری سرمهندس مازراتی سفارش داد تا بر اساس شاسی این خودرو و پیشرانۀ ۴۵۰ اس، خودرویی قوی‌تر بسازند. شرکت ایتالیایی هم با تغییر پیشرانۀ و همکاری با شر کت کورسی‌سازی کاروزریا تورینگ، مدل ۵۰۰۰ جی‌تی را تولید کرد. این خودرو با نام «شاه پرشیا» نیز شناخته می‌شود. اولین نسخه این خودرو با پیشرانۀ ۸ سیلندر خورجینی به قدرت ۳۲۵ اسب بخار و جعبه‌دنده ۴ سرعته ساخته زداف آلمان بهره می‌برد. ترمزهای آن نیز در جلو دیسکی و در عقب کاسه‌ای بودند. البته در نسخه‌های بعدی از جعبه‌دنده ۵ سرعته دستی و ترمزهای تمام دیسکی استفاده شد. یک سال بعد از معرفی این خودرو در سال ۱۹۵۹، پیشرانۀ ۵۰۰۰ جی‌تی تغییر کرد و سامانه پاشش سوخت به آن اضافه شد که همین عامل قدرت آن را به ۳۴۰ اسب بخار رساند. از این خودرو تنها ۲۴ دستگاه ساخته شد و از سرنوشت تعدادی از آن‌ها هیچ خبری نیست.



خودرو در نسخه اتوماتیک نیز موجود است که قیمتش به ۸۰ میلیون تومان می‌رسد.

### فولکس واگن گل



محصولی با نشان آلمانی و اصالتی برزیلی که توانست به واسطه لوگوی «وی‌دالیو» روی جلوبنجره خود، از استقبال فراوانی برخوردار شود. این خودرو که در بین سال‌های ۸۴ تا ۸۸ در کارخانه کرمان موتور مونتاژ می‌شد، رقیبی بود برای پژو ۲۰۶. در آن سال‌ها فولکس گل به فروش خوبی دست یافت و سهم قابل توجهی از بازار هاچ بک‌ها را کسب کرد. این خودرو از پیشرانۀ ۱٫۸ لیتری بهره می‌برد که قدرتی در حدود ۱۰۰ اسب بخار تولید می‌کند و با داشتن جعبه‌دنده پنج سرعته دستی می‌تواند در کمتر از ۱۲ ثانیه شتاب ۱۰۰۰ را طی کند. چراغ‌های کشیده جلو به همراه قالیاق‌های آن که سبکی رتزو دارند، اگرچه ظاهری کلاسیک به گل داده اما همین ویژگی بسیاری از جوانان را به خود ترغیب کرد. با کار کردی حدود ۱۵۰ تا ۲۰۰ هزار کیلومتر، فولکس گل قیمتی کمتر از ۵۰ میلیون تومان دارد و می‌توان آن را به عنوان یکی از گزینه‌های مقرون‌به‌صرفه در نظر گرفت.

### پروتون ویرا



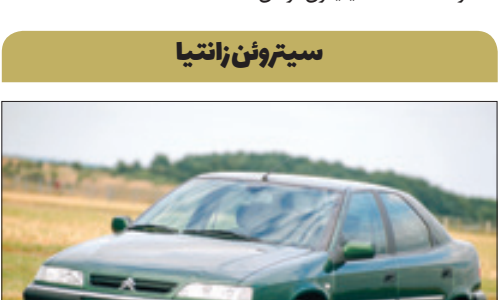
این خودرو که ساخت کشور مالزی است، به دلیل بهره‌مندی از پیشرانۀ ۱٫۵ لیتری و جعبه‌دنده پنج سرعته‌متسوییخی خیلی سریع در بازار مطرح شد. ویرا به‌مرور با برنامه داخلی سازی زاگرس خودرو به عنوان شرکت تولیدکننده آن در ایران، بافت کیفیت مواجه شد اما بازهم نسبت به رقبایش از درجه کیفی بالاتری برخوردار بود. پلاستیک نرم روی داشبورد، صندلی‌های مناسب، سیستم تعلیق نرم و نفوذ محدود صدا به داخل کابین از جمله ویژگی‌های مثبت آن است. در مقابل چهره قدیمی و از مد افتاده، شتاب ضعیف و ایمنی پایین از نکات منفی ویرا به شمار می‌رود. این خودرو در دو نسخه سدان و لیفت‌ک در بازار یافت می‌شود که بسته به کار کرد و نگهداری صاحب آن، قیمتی بین ۲۰ تا ۴۰ میلیون تومان دارند. پروتون ویرا از جمله خودروهایی

برای چنین مسائل شبه برانگیزی یا به‌طور کلی برای هر گزارش معرفی محصولات تولید داخل -که بیشتر به «رپرتاژ» می‌ماند تا «گزارش»- مدارک معتبری از سازمان‌های دولتی بخواهد؟ باید از مسئولان مربوط پرسید که چرا برای تبلیغ یک کالا در صداوسیما باید علاوه بر پرداخت مبالغ هنگفت، انبوهی از مدارک و اسناد را برای اثبات درستی و سلامت آن کالا ارائه داد اما وقتی معاونت خبری سیما قصد تبلیغ یک محصول تولید داخل را در قالب «گزارش خبری» دارد، حتی از گرفتن یک کارت ملی هم دریغ می‌کند! به‌راستی در سازمان عربض و طویل صداوسیما چه می‌گذرد؟

است که پیدا کردن قطعات یدکی آن سخت است و باید این نکته را هم مدنظر داشته باشید.



یکی از هاچ بک‌های کمتر شناخته شده بازار ایران به عبارت دقیق‌تر «کورسا بی» نام دارد. نسل دوم کورسا از پیشرانۀ ۱٫۲ لیتری بهره می‌برد که قدرتی در حدود ۴۵ اسب بخار دارد و به یک جعبه‌دنده پنج سرعته دستی متصل است. این خودرو در نسل اول نتوانست به فروش خوبی دست یابد و سپس اوپل تصمیم گرفت هر طور شده با ترندهای کاهش قیمت، تولید آن را ادامه دهد. به همین جهت بسیاری از خودروهای کورسا نسل دوم، فاقد امکاناتی نظیر کولر و سیستم هیدرولیک فرمان هستند و در فقر کامل تجهیزات رفاهی به سر می‌برند! البته نداشتن فرمان هیدرولیک به این معنا نیست که رانندگی با آن دشوار است، چراکه وزن پایین و چرخ‌های کوچک توانسته‌اند سفتی فرمان را تا حدی کاهش دهند. قیمت اوپل کورسا بی، چیزی در حدود ۳۰ تا ۴۰ میلیون تومان است.



با نگاهی بر آگهی وبسایت‌های خریدوفروش خودرو، می‌توانید یک دستگاه زانتیا دور رنگ را با کارکردی نزدیک به ۳۰۰ هزار کیلومتر به قیمتی کمتر از ۵۰ میلیون تومان خریداری کنید. این خودرو که در سال ۱۳۸۰ با دو پیشرانۀ ۱/۸ لیتری و ۲ لیتری به بازار ایران آمد، به دلیل سبک طراحی لیفت‌بک، سیستم تعلیق پنوماتیک و شتاب بالا توانست نظر مشتریان بسیاری را به خود جلب کند. اگرچه همیشه به ایمنی ضعیف آن به دلیل کسب ۱٫۵ ستاره ایمنی انتقاد می‌شد اما تا سال ۱۳۸۹ و اتمام قرارداد ۱۰ ساله سایپا با شریک فرانسوی، زانتیا توانست فروش بالایی خود را حفظ کند. البته در همین زمان بود که فاجعه‌ای تمام‌عیار به نام «زانتیا ۲» از سوی نارنجی‌پوشان معرفی شد. خودرویی که قرار بود جایگزینی برای زانتیای اصلی باشد اما در طراحی عقب و جلو بویی از تناسب نبرده بود و ظاهری به‌شدت مضحک داشت.

## دخل و خرج راننده

## تاکسی چگونه می‌شود؟

بررسی هزینه های یک تاکسی و تأثیر گرانی

بنزین بر قیمت کرایه