

i20 چرا محبوب است؟

هر چقدر قیمت هاجبک هیوندای افزایش می یابد تمایل خریداران به این خودرو بیشتر می شود و کسی هم به کمبود امکانات یا استهلاک سریع برخی قطعات آن توجه نمی کند



محمد حسین شاوردی
روزنامه نگار

فروش خودرو به سبک دولتی!

در اقدامی بی سابقه، شیوه تازه ای از فروش خودرو در ایران باب شده که در هیچ جای جهان جز شوروی و لهستان و چکسلواکی سابقه نداشته است

بازار خودروی ایران به جای عجیبی تبدیل شده است و مالکیت، قیمت و اصول اقتصادی در آن معنایی ندارد. جای تعجب است که با وجود این حجم از تاکید پیامبر مکرر اسلام و نص صریح آیات قرآن بر مالکیت خصوصی، در میان دولتمردان ایران اقتصاد اشتراکی و سرتاسر دولتی عصر شوروی تا این اندازه محبوب است. اگر از بازار خودرو مطلع باشید، کشف هزاران دستگاه خودروی احتکار شده یا قرعه کشی برای فروش خودروی ارزان به مصرف کنندگان شرایطی را پیش آورده که بازار از تعادل خارج شده است. این عدم تعادل در حدی است که عدد افراد ثبت نام کننده در طرح پیش فروش خودرو سواران به واری یک میلیون دستگاه رسیده و عملاً میزان تقاضا به رقمی بالاتر از ظرفیت و توان تولید خودرو در کشور رسیده است. موردی که خود خبر از عدم توجه سیاست گذار به ابعاد مختلف سیاست اتخاذ شده از سوی خود می دهد.

ای کاش اما ایرادات چنین سیاستی تنها عدم کاهش قیمت یا افزایش تقاضای سفته بازی در بازار خودرو بود. بدی این سیاست این است که وضعیت را به سمتی می برد که در آن تولید به سود مصرف قربانی شده و چرخه خلق ارزش افزوده و تولید ثروت متوقف می شود. چیزی که دقیقاً در عصر شوروی، ترکیه دهه ۸۰ و ۹۰ میلادی، لهستان در عصر جنگ سرد و چکسلواکی سابق عیناً اجرا شد و در نهایت به ورشکستگی برندهای معتبری نظیر ژیکولسی، گاز، لادا، توفاز، مسکوویچ و اشکودا منجر شد. شرکت هایی که اگر سیاست درستی اتخاذ می شد شاید امروز برای تویوتا، هیوندای و نیسان رقبایی جدی بودند. سایپا و ایران خودرو هم در بسیاری از مقاطع گذشته و نیز در دوره فعلی با سیاست اشتباهی که تنها بر حمایت صرف دولت از بنگاه تاکید داشته و بدون فشار نهادی و قانونی، وعده افزایش کیفیت می دهد. چیزی که در همه سه دهه گذشته محقق نشده و تنها ضرر و زیان دو خودروساز را در پایان سال ۹۸ به مرز ۵۰ هزار میلیارد تومان رسانده است.

i20 خودرویی است که در کنار آپشن های اندک، عمدتاً به داشتن موتور متوسط و شاید هم ضعیف شهرت دارد. اما به رغم همه این موارد تا امروز هزاران نفر در ایران هیوندای i20 را به عنوان خودروی شخصی خود انتخاب کرده اند و از سواری آن هم لذت می برند

بدر نظر گرفتن جمعیت، i20 محصول خوبی برای خرید نیست. نسخه های ۲۰ تا ۲۵ هزار کیلومتر کارکرد این خودرو هم اینک تا ۳۵۰ میلیون قیمت دارند و نسخه صفر هم بیش از ۴۰۰ میلیون خرید و فروش می شود. خوب این رقم برای اتومبیلی که خدمات پس از فروش خوبی ندارد، مدام نقص جلوگیری پیدا می کند یا حتی به سانروف مجهز نیست، واقعاً بالاست. تازه دو کیسه هوا هم بیشتر ندارد و در شتاب گیری از یک پژو ۲۰۶ تیپ ۵ هم ضعیف تر عمل می کند. البته انصافاً i20 نکات مثبت زیادی هم دارد. مثلاً مواد به کار رفته در اتاق با بهترین محصولات ایس رده برابری می کند، لاستیک های گران قیمتی از انواع پیرلی و میشلن زیر خودرو سوار شده و گنجایش خوبی در صندوق باصندلی های عقب دارد. ولی این ها با ۱۵۰ میلیون تومان پرداخت کمتر در رنوساندرو هم پیدا می شوند!



i20 خودرویی است که در کنار آپشن های اندک، عمدتاً به داشتن موتور متوسط و شاید هم ضعیف شهرت دارد. اما به رغم همه این موارد تا امروز هزاران نفر در ایران هیوندای i20 را به عنوان خودروی شخصی خود انتخاب کرده اند و از سواری آن هم لذت می برند. دلایل بسیاری برای این موضوع می توان یافت. شاید برخورداری از طیف وسیعی از رنگ ها باعث شده تا بدنه این هاجبک کرهای، جذاب تر از چیزی که هست به نظر برسد. این یک اصل حیاتی است که فرم مدرن خطوط با یک طرح ظاهری زیبا، فروشی درخور توجه را به ارمغان خواهد آورد. البته که عملکرد مناسب خودرو و جادار بودن اتاق آن در کنار سهولت استفاده توانسته i20 را همه جا به عنوان یک گزینه مناسب برای حمل و نقل شهری مطرح کند. i20 برای بسیاری از خانواده های کم جمعیت و جوانان مدرن گزینه ای بدون جانشین است.

فرزند کوچک هیوندای برای حرکت متعادل در جاده از یک پشیرانه کوچک تنفس طبیعی و ۱۳۶۸ سی سی با ۹۸ اسب بخار قدرت استفاده می کند. این محصول توان خود را از طریق یک جعبه دنده چهار دنده اتوماتیک به چرخ های جلو می رساند و کاملاً نرم و آرام و بی دردسر دور می گیرد گرچه ما منکر هر گونه توانایی اسپورت در i20 هستیم. موردی که طبیعی است. نسبت وزن به قدرت موتور ۱۲ به ۱ است که همین عامل شتابی پایین اما معمولی را برای i20 به وجود آورده که شاید دلچسب نباشد اما ایراد هم نیست. هر چه نباشد ما با خودرویی اقتصادی و ارزان قیمت طرفیم و واحد پول ملی ایران اگر سقوط کرده، این به i20 ماهیت لوکس نمی بخشد!

روور هم زمانی به ایران آمدا...

۷۵ نام جالبی نبود مخصوصاً برای یکی از بزرگان صنعت خودروی اروپا. روور که در ابتدای قرن ۲۱ بحران های بسیاری داشت، مدل ۷۵ را به عنوان سدان اقتصادی اما صاحب ویژگی هایی بهتر از انواع مشابه تولید کرد و با تزئین کابین خودرو سعی کرد تصویری مجلل از بزرگ ترین خودروی خود ارائه دهد. اما این خودرو ایرادات بسیاری داشت و جدای از ظاهر نه چندان معقول، به موتورهای پرمصرف و سنگین وزنی مجهز بود که به پاشنه

آشیلش بدل شدند. ۷۵ که به پشیرانه های دیزلی و بنزینی ۱/۶ تا ۴/۶ لیتری و ۴ و ۸ سیلندر مجهز بود، بسته به پرداخت خریداران بین ۱۱۶ تا ۱۷۷ اسب بخار قدرت داشت و دیفرانسیل جلو هم بود. خوب این یعنی خودرو دست کم بین ۷/۵ تا ۱۴ لیتر بنزین و گازوئیل می سوزاند و آلایندگی هم بالا بود. بنابراین خودرو در بخش فنی و اقتصادی توان زیادی برای عرض اندام در مقابل رقبای آلمانی، فرانسوی یا شرقی نداشت.



قیمت خودروهای سواری و صفر کیلومتر تولید داخل

نام و مدل خودرو	قیمت (تومان)
۹۲ میلیون تومان	ساینا معمولی
۷۸ میلیون تومان	پراید ۱۳۲
۹۹ میلیون تومان	پژو 405GLX
۱۱۰ میلیون تومان	رانا
۲۰۰ میلیون تومان	تندر ۹۰