

دخل و خرج

شنبه ۳۱ فروردین ۱۳۹۸ - شماره ۱۳



نگاهی به سه نوع وانت تولید داخل

دستکاری ژنتیکی خودروها، آری یا خیر؟

میلاد قاروتی
روزنامه‌نگار



ایران خودرو و سایپا با تبدیل خودروهای سرنشین دار خود به وانت، قصد ساخت مدل‌های جدید داشتند؛ اما از این نکته غافل بودند که بسیاری از آپشن‌هایی که در این خودروها وجود دارد، مناسب نوع وانت نیست. به عنوان اولین مسئله، استحکام خودروها باید مد نظر قرار بگیرد، وانت یعنی خودرویی که باید استحکام کافی چه در نگهداری بار و چه در برخورد با دیگر موانع داشته باشد؛ اما در مدل وانت‌های جدید چنین چیزی وجود ندارد. از این رو، بیشتر مدل‌های جدید مناسب استفاده برای حمل بارهای زیاد و بین شهری نیستند که این مسئله می‌تواند باعث کاهش کاربرد آن شود. البته به هر حال مدیران و طراحان این دو شرکت بزرگ سعی کرده‌اند استانداردهای لازم را در تبدیل خودروی سواری به وانت رعایت کنند؛ هر چند حاصل زحمات شان چیز دیگری از کار در آمده است. هرچند که نوع وانت پارس یا آریسان در این مورد یک سر و گردن از بقیه بالاتر است.

● **آیا تبدیل خودروهای سواری به وانت اصولی است؟**

وانت‌بارها اصولاً دو ویژگی اساسی دارند: نخست داشتن بدنه مستحکم و قدرت بالا و همچنین نداشتن ظاهر ظریف است. اگر نگاهی به تمامی وانت‌بارهای قدیمی بیندازید، هیچ تغییری در ساختار آن‌ها مشاهده نخواهید کرد، مسئله‌ای که در خودروهای سواری کاملاً برعکس است و هرچند سال یک بار طرح‌های جدیدی روانه بازار شده است.

خودروسازان داخلی در تبدیل مدل‌های سواری به وانت فقط به ظاهر توجه کرده‌اند؛ یعنی یک مدل از خودروها را تبدیل به وانت بار کرده و در چند سال گذشته به صورت انبوه شروع به تولید آن‌ها کرده‌اند. این مدل وانت‌بارهای جدید هیچ‌گونه استاندارد ی از نظر وانت نداشته و فقط برای حمل بارهای سبک در سوپرمارکت‌ها و ... مناسب است و نمی‌توان برای حمل اثاثیه منزل روی آن‌ها حساب باز کرد.

در ادامه ما قصد داریم تا سه نوع وانت بار جدید یعنی وانت پراید، وانت ال نود و وانت پارس را بررسی کنیم و در آخر به این نکته

شرایط دریافت وام لوازم خانگی در سال ۹۸ چیست؟

وام خرید لوازم خانگی از جمله انواع تسهیلاتی است که این روزها برخی بانک‌ها و موسسات معتبر بانکی به مشتریان خود ارائه می‌دهند تا از این طریق بتوانند باری از روی دوش آن‌ها بردارند. برخی از موسسات مالی در این روزها این نوع وام را از فهرست خدمات بانکی خود حذف کرده‌اند اما هنوز هم هستند بانک‌هایی که همچنان این تسهیلات کاربردی را ارائه می‌دهند. بانک ملی از جمله بانک‌های پیش‌تاز در پرداخت وام لوازم خانگی به مشتریان خود است. وام ۵۰ میلیونی خرید کالا که توسط بانک ملی ارائه می‌شود، یک فرصت استثنایی برای مشتریان است و باید دید با توجه به اوضاع اقتصادی کنونی آیا در سال ۹۸ نیز این وام به متقاضیان پرداخت می‌شود یا خیر؟ بانک تجارت نیز مانند بانک ملی تسهیلات خود را در ازای خرید لوازم خانگی با برند داخلی به متقاضیان خود اعطا می‌کند. علاوه بر لوازم خانگی، کالاهای دیگری مانند دوچرخه، رایانه، لپ تاپ و چرخ خیاطی نیز در فهرست

اقلام مشمول قرار دارد. مدت بازپرداخت تسهیلات در سال ۹۷ حداکثر ۳۰ ماه بوده است و احتمالاً شرایط بازپرداخت اقساط ۹۸ نیز به همین صورت باشد. بانک گردشگری نیز مانند سایر بانک‌های دیگر یکسری شرایط عمومی را برای اعطای تسهیلات به متقاضیان در نظر گرفته است از جمله این‌که کالای مدنظر باید تولید داخل باشد و دیگر این‌که لازم است چک وام در وجه فروشنده کالا صادر شود. میزان وام درخواستی از سوی متقاضیان از طریق کارشناسان این بانک و بررسی فرم درخواست و مدارک متقاضی تعیین می‌شود. در اکثر بانک‌ها داشتن سپرده از جمله شرایط لازم برای دریافت وام لوازم خانگی است که احتمال دارد در سال ۹۸ نیز به همین منوال باقی بماند. بر اساس این قانون افرادی که بیش از یک سال از تاریخ افتتاح حساب آن‌ها در این بانک می‌گذرد در اولویت هستند. علاوه بر این، حداقل سن متقاضی دریافت وام باید ۱۸ سال تمام باشد.

وقتی که اسم وانت به گوش می‌خورد، اولین تصویر خودرویی که در ذهن بیشتر مردم تداعی می‌شود، نیسان و وانت پیکان است. به هر حال، این دو نوع خودرو از قدیم به عنوان وسیله حمل انواع بار بین شهری و برون شهری استفاده می‌شده‌است. البته هر چند وانت پیکان دیگر تولید نمی‌شود و چند سالی است که جای خود را به انواع دیگر وانت‌های امروزی داده است؛ اما هنوز مدل‌های جدید نتوانسته‌اند جایگاه وانت‌بارهای قدیمی را به دست بیاورند.

از مهم‌ترین دلایل استقبال نکردن مردم از مدل وانت‌های جدید، می‌توان به استحکام و ظاهر آن‌ها اشاره کرد. وانت یک وسیله برابری است و باید در طراحی داخلی و خارجی و از همه مهم‌تر، قدرت استحکام آن، تفاوت‌هایی بین بقیه خودروها داشته باشد؛ اما چیزی که امروزه در وانت‌بارهای جدید شاهد آن هستیم، کاملاً با تصور مردم و نسل قدیم متفاوت است.



آل‌اندگی کمتری تولید کرده و البته نکته دیگر این‌که مصرف سوخت کمتری دارد؛ اما از نظر قدرت بدنه، همانند بقیه محصولات پراید سایپا قدرت کمتری دارد و از این رو نمی‌توان آن را خودروی ایمنی معرفی کرد. دیگر مزیت آن، دارا بودن دوستاره کیفی است که برای یک خودروی با مدل وانت بسیار کم است. سیستم تعلیق وانت پراید نسبت به بقیه نوع پرایدها کمی پیشرفت داشته است. در این نوع سیستم به منظور کاهش ضربه‌های وارد شده از جاده به بخش عقب از فنرهای تلسکوپی و تخت استفاده شده است.

متأسفانه از نظر تجربه رانندگی، سایپا ۱۵۱ نمی‌تواند انتظاری همانند نیسان یا وانت پیکان را برآورده کند. اول از همه این‌که فضای داخل آن، همان‌طور که در بالا گفتیم، بسیار کم است و این می‌تواند انعطاف راننده و سرنشین کناری را کاهش دهد. همچنین تنظیم ارتفاع برای صندلی خودرو مناسب نیست که برای افراد با قد‌های خیلی کوتاه یا بلند به یک معضل شده است. مسئله دیگر تکان‌های شدید آن در هنگام سبک بودن خودرو است، به‌ویژه این‌که اگر در جاده‌های خاکی یا پردست‌انداز از آن استفاده کنید، همچنین ترمز آن در هنگامی که خودرو بسیار سنگین است، به خوبی عمل نمی‌کند و باید بااحتیاط رانندگی کرد.

● **وانت ال نود یا وانت تندر**

وانت ال نود یا وانت تندر نسبت به پراید خیلی بهتر است و ویژگی و امکانات بیشتری نسبت به سایپا ۱۵۱ دارد. در خصوص ظاهر وانت ال نود باید گفت که با خود خودروی معمولی آن هیچ تفاوتی ندارد. البته این نکته را در نظر داشته باشید که برداشتن ستون‌های عقب و قرار دادن فضای باری برای بار، تفاوت‌هایی را در بخش عقب به‌ویژه در ساختار به وجود می‌آورد؛ اما در جلوی آن تفاوت خاصی به چشم نمی‌آید.

طول این نوع مدل خودرو، ۴٫۵ متر بوده و به خوبی توانسته است تا ظاهر یک وانت تندر استاندارد را به خوبی نمایش دهد. همچنین چراغ‌های آن نسبت به حالت سواری، بزرگ‌تر بوده که

برسیم که آیا خرید آن‌ها به صرفه است و چه ویژگی‌هایی دارند؟

● **وانت پراید یا سایپا ۱۵۱**

وانت پراید یا سایپا ۱۵۱، اولین مدل پرابدی بود که توسط سایپا به صورت وانت برای حمل اثاثیه سبک از سال ۱۳۹۳ وارد بازار شد. در این مدل وانت پراید، سقف و ستون انتها برداشته و به جای آن بخش بار قرار داده شده است. از نظر ظاهر باید گفت که وانت پراید هیچ تفاوتی با مدل ۱۳۱ سایپا ندارد و در واقع مهندسان و طراحان هیچ زحمتی به خود برای ساخت مدلی با طرح جدید ندهاده‌اند. شاید بتوان تنها تفاوت آن را دراندازه دید، به طوری که مدل ۱۵۲ کمی از مدل ۱۳۱ کوچک‌تر است که البته با چشم نمی‌توان متوجه این موضوع شد؛ اما از نظر ارتفاع، تفاوت آن چشمگیر است. نمای جلو وانت کاملاً مشابه با سایپا ۱۳۱ است؛ اما در نمای عقب و در نمای جانبی ستون C، فضای باری برای قرار دادن بار گذاشته است. همچنین ستون B آن نیز کمی پهن‌تر است که برای حک کردن نام و لوگوی سایپا قرار داده شده است. دیگر تفاوت ظاهری، تغییر در محل باک و اضافه شدن چهارگیره باربند است؛ اما متأسفانه فضای باز پشت از نظراندازه مناسب نبوده و از این رو نمی‌توان از این مدل خودرو برای حمل بارهای حجیم استفاده کرد.

واقعاً از سایپا نباید انتظار خلاقیت‌های فوق العاده در طراحی داخلی داشت. در طراحی داخلی سایپا ۱۵۲ نسبت به دیگر مدل‌های سایپا تفاوتی وجود ندارد و مانند بقیه از مواد با مترپال بی‌کیفیت استفاده شده است. البته وانت پراید نسبت به وانت پیکان و نیسان مزیت‌هایی دارد که شامل شیشه برقی، کولر، بخاری، کمربند ایمنی، درب باک باز کن از داخل، فرمان هیدرولیک، ساعت دیجیتال و... است. اما فضای کم نشستن باعث شده تا هر کسی قادر به نشستن داخل آن نباشد.

از نظر قدرت و توان، موتور آن به پیشرانۀ M13 مجهز و ۴ سیلندره با قدرت ۷۱ اسب بخار و ۱۰۸ نیوتن متر گشتاور است. در واقع باید گفت که سایپا ۱۵۱ از نظر قدرت موتور تفاوتی با ۱۳۱ ندارد و تنها مزیت آن همخوانی داشتن با پیورو ۴ است که به ظاهر



این می‌تواند مزیتی برای خودروهای وانت بار باشد. در فضای پشت آن هم پوشش‌های پلاستیکی و مقاوم با طول ۱۸۰ سانتیمتر در داخل به کار رفته است.

از نظر طراحی فضای داخل، تفاوتی با مدل عادی ندارد و تمامی ویژگی‌های ایمنی و حرفه‌ای هم در وانت تندر به کار رفته است؛ اما مهم‌ترین مزیت آن را می‌توان وجود فضای ۳۰۰ لیتری پشت صندلی بیان کرد که مکانی برای قرار دادن وسایل ضروری است. از نظر قدرت موتور، همان موتور با پیشرانۀ ظرفیتی ۱٫۶ لیتری و قدرتی برابر ۱۰۵ اسب بخار و گشتاور ۱۴۸ نیوتن متر در این نوع مدل دستگاه به کار رفته است. این مسئله باعث افزایش شتاب این نوع مدل در کنار مصرف سوخت کم آن شده است. قدرت ساختار بدنه آن نسبت به پراید وانت بسیار مستحکم‌تر است و از این رو می‌تواند در برابر ضربات، مقاومت بیشتری از خود نشان دهد؛ اما متأسفانه این نوع وانت‌ها هم برای انتقال بارهایی با حجم زیاد مناسب نبوده و قیمت بالایی چه در خرید خود خودرو و چه قطعات آن دارد.

● **وانت پارس یا آریسان**

وانت پارس که به وانت آریسان معروف است، از نمونه خودروهای جدید تولید شده توسط شرکت ایران خودرو است. یکی از مزیت‌های وانت‌های تولید شده توسط ایران خودرو نسبت به سایپا، مقاوم‌تر بودن آن‌هاست. با این‌که اصل این خودرو هم پژو پارس است؛ اما با توجه به کیفیت بالایی که در ساخت و قدرت بدنه دارد، در سه سال اخیر که روانه بازار شده، توانسته فروش نسبتاً مناسبی را به دست بیاورد.

از نظر ظاهر باید وانت آریسان را ترکیبی از پژو ۴۰۵ و پارس و وانت پیکان دانست. پلتفرم اصلی این وانت شبیه به ۴۰۵ است. همچنین نمای جلو و درهای آن مشابه با پارس و در طراحی عقب از وانت پیکان الگوبرداری شده است.

در واقع وقتی شما به این نوع مدل خودرو از دور نگاهی می‌اندازید، به نوعی در جلو پژو و عقب پیکان وانت طرح به روزتری را مشاهده خواهید کرد که نسبت به امکانات آن، قیمت مناسب‌تری دارد. در طراحی داخلی نسبت به دو مدل قبلی کاملاً پیشرفته‌تر است. در وانت پارس علاوه بر امکانات دو نمونه قبلی، ترمز ABS و کیسه هوا هم وجود دارد که باعث افزایش امنیت آن شده است.

وانت آریسان در نوع بنزین سوز با ۸۶ اسب بخار و گازسوز با ۷۸ اسب بخار است. پیشرانۀ به کار رفته در این نوع مدل خودرو، بهینه شده OHVG || است. این خودرو دارای استاندارد پیورو ۴ بوده و حجم دقیق موتور آن ۱۶۹۶ سی سی است. همچنین حداکثر سرعت در مدل بنزین سوز و گازسوز آن به ترتیب ۱۶۰ و ۱۴۵ کیلومتر بر ساعت است.

مهم‌ترین مزیت وانت آریسان نسبت به بقیه در مصرف سوخت و ظرفیت انتقال بار آن است. مصرف سوخت این نوع خودرو به ازای هر صد کیلومتر، ۶٫۶۵ لیتر است که نسبت به بقیه خودروها از نوع کم مصرف به حساب می‌آید. در خصوص فضای پشت، از آنجا که آگوی آن از روی وانت پیکان برداشته شده، ۱۰ سانتی‌متر فضای بیشتری دارد که این مهم‌ترین بخش برای یک خودروی وانت بار است.

به هر حال این مدل خودرو مانند بقیه دارای معایبی است که البته در برابر مزیت‌های آن می‌توان از آن‌ها چشم پوشی کرد. موتور شبیه آردی و استفاده از گیربکس مزدا کارا بر هدایت این خودرو تأثیر منفی گذاشته است.

قیمت پراید وانت، وانت ال نود و وانت پرشیا در بازار به ترتیب حدود ۴۴ میلیون، ۴۸ میلیون و ۹۹ میلیون تومان است. البته این قیمت‌ها حدودی بوده و بر اساس سال خودرو تغییر خواهد کرد.

۵. خلاصه آن که شرایط فعلی بازار با شرایط مهرماه تفاوت بنیادین دارد. اگرچه در بخش‌هایی از بازار، مخصوصاً گروه‌هایی مثل سیمان، قند، برخی غذایی‌ها و زراعتی‌ها شاهد نوعی هیجان هستیم اما این موضوع فراگیر نیست و حداقل با شدت بسیار کمتری نسبت به مهرماه گذشته رخ داده است. لذا باید اذعان کرد که بازار در ادامه باید دو سوی متفاوت داشته باشد.

● **سهم‌هایی که هیجانی فروخته می‌شوند و سهم‌هایی که حبابی شده‌اند**

اول سهم‌هایی که بر اثر جهش نرخ ارز سود مناسبی ساخته و به احتمال زیاد امسال نیز سود بسیار بهتری خواهند داشت. این سهم‌ها که عمدتاً گروه‌های بزرگ صادراتی هستند، معمولاً در مجامع هم سود بهتری توزیع می‌کنند و به طور طبیعی، به دلیل چشم‌انداز رشد سودآوری در سال جدید، بعد از مجمع بازده قیمتی مناسب هم خواهند داد. مثلاً فولاد مبارک با حدود ۷۸ تومان سود تحلیلی در سال ۹۷ این روزها در قیمت نزدیک به ۴۰۰ تومان، در یک قیمت منطقی قرار دارد که انتظار برای افت قابل توجه آن کاملاً غیرمنطقی است. پتروشیمی پارس و شازند هم با قیمتی به درآمد تحلیلی کمتر از ۵ میلیون و ۲۰۰ و حتی ۳۰۰ درصدی برخی سهم‌ها در دو ماه اخیر هستیم که قیمت‌های موجود به هیچ وجه توسط چشم‌انداز سودآوری (حتی خوش بینانه‌ترین حالت ها) توجیه نمی‌شوند. در این زمینه سهم‌هایی مثل قاسم، برخی سیمانی‌ها، برخی بان کپا و شرکت‌هایی در گروه زراعت، قند و غذایی باید با دقت بیشتر بررسی شوند.