

# خدا رحم کند!!

## بعد از «پیکان» نوبت «سلطان» است!

از: ارسلان بختیاری

اینک کسانی که پیکان «صفر کیلومتر» تحویل می‌گیرند مشاهده می‌کنند پس از مدتی کوتاه اتومبیلشان دچار عارضه‌های عجیب و غریب فنی می‌شود و قطعاتی که قبلاً پس از چند سال کار، تعمیر و تعویض آنها ضرورت می‌یافت اکنون پس از مدت کوتاهی غیرقابل استفاده می‌شوند. البته این نواقص در تاکسی‌ها به علت بهره‌برداری بیشتر خیلی سریع و با فاصله‌ای اندک از زمان خروج از کارخانه نمایان می‌شود.

اصل پیکان انگلیسی است اما در حال حاضر در تولید آن کمتر قطعاتی به کار می‌رود که ساخت کشور مادر باشد، بلکه قطعات وارداتی از کشورهای مختلف است. البته پادمان نرفته در زمان وزارت آقای بهزاد نوی بر صنایع سنگین کشور ماشین‌آلات اسقاط کمپانی تالیوت (سازنده هیلمن که پیکان کبی آن است) خریداری شد تا به خودکفائی برسیم. این خرید بحث‌هایی را برانگیخت و شایعاتی را دامن زد، اما در هر حال معلوم نیست همین ماشین‌آلات اکنون چه وضعی دارند و چند درصد از قطعات پیکان را تولید می‌کنند؟!

### صرفه‌جویی از نوع پیکانی!

این روزها می‌گویند: دیسک و صفحه کلاچ به کار رفته در پیکانهای صفر کیلومتر یا از نوع تعمیری است و یا به عبارتی ساخت داخل که به هیچ وجه کیفیت دیسک و صفحه‌های قبلی را ندارد!

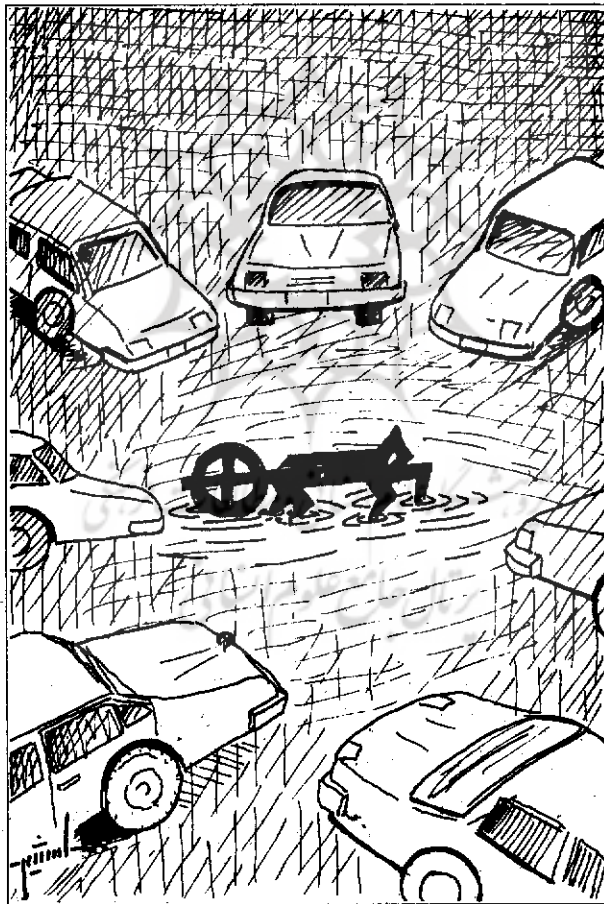
می‌گویند: دیسک‌های ترمز اکثراً تاب دارد و پیکانهای نو به هنگام ترمز دچار

رعشه و لرزه شدید می‌شود!

می‌گویند: قطعات به کار رفته در ترکیب جلوبندی کیفیت مطلوبی ندارد و این قطعات ساخت داخل، پس از مدت زمانی باید تعویض شود و

است بجای یک پیکان مدل ۱۳۷۵ یک «پیکان غروس مدل ۵۲» داشته باشد!

گفته شده است: میزان ارزیابی هر دستگاه پیکان از ۱۹۸۰ دلار در سال ۷۳، به ۱۲۰۰ دلار در حال حاضر کاهش یافته است! این کاهش چند سال متوالی است به



عنوان یک موفقیت عظیم در تولید خودرو سواری به رخ مردم کشیده می‌شود! اما مسأله اینجا است که آیا با کاهش هزینه ارزی تولید پیکان، یا دیگر خودروها، کیفیت محصول هم همان کیفیت سالهای قبل است؟!

در اواخر خرداد ماه امسال، مدیر عامل شرکت ایران خودرو در نشست با خبرنگاران به تشریح عملکرد این شرکت در سال گذشته، برنامه‌های در

حال اجرا و اهداف سالهای آتی شرکت تحت مدیریت خود، پرداخت. با توجه به عمر سی ساله پیکان و وضعیت حاکم بر صنایع خودروسازی کشورمان نکات جالب و قابل تأملی وجود دارد که در این تحلیل نگاهی گذرا به برخی از آنها می‌افکنیم:

در شهرها پیکان‌های مدل پانین- از ۴۶ تا ۵۵، و اندکی بالاتر- را می‌بینیم که به قول ماشین‌بازها «مثل غروس است» و جالب این که تعدادی از همین پیکان‌های مدل پانین هنوز هم با همان اتاق فابریک اولیه مورد استفاده صاحبانشان قرار دارند، اما چند برابر این پیکان‌های مدل پانین، پیکان‌های بعد از دهه شصت را مشاهده می‌کنیم که تنها تفاوت آنها با مدل‌های قدیمی، چراغ‌های عقب و جلو بندیشان است!

سه دهه از آغاز فعالیت بزرگترین کارخانه خودروسازی کشور می‌گذرد و بعید است بتوانیم در دنیا کارخانه مشابهی را پیدا کنیم که بعد از سی سال تولید- حتی به صورت مونتاژ- باز هم شاخص‌ترین نمونه تولیدش همانند روز اول باشد.

می‌دانیم اکثر کارخانه‌های تولیدکننده خودرو در دنیا تقریباً هر ساله با ایجاد تغییراتی کلی و جزئی در بدنه و تزئینات

داخلی و قسمت‌های مکانیکی تولیدات خود سعی در جذب هرچه بیشتر مشتری برای محصولاتشان دارند، اما سه دهه است پیکان تولید می‌کنیم و امروز خریدار، در حسرت پیکان ۲۰ سال پیش می‌سوزد و راضی

کمکهای جلو هم یک بار مصرف است.

از این گفته‌ها و می‌گویند بسیار است... با یک بررسی کوتاه، پس از سرکشی به تعمیرگاه‌های مختلف و پرس و جو از دارندگان این نوع پیکانها درمی‌یابیم که اگر نسبت به قبل بابت تولید هر دستگاه پیکان ۷۸۰ دلار صرفه‌جویی ارزی کرده‌ایم و از این بابت سالی ۴۳ میلیون دلار صرفه‌جویی ارزی عاید کشور شده، اما اگر بتوانیم نگاهی به امار واردات لوازم یدکی پیکان از همان نوع قطعاتی که نام برده شده بیندازیم، خواهیم دید که صرفه‌جویی ارزی را به جیب راست ریخته‌ایم، اما پاکمی تفاوت از جیب چپ خرج کرده‌ایم!

گفته شده است: نمره منفی کیفیت پیکان که در سال ۷۳ معادل ۲۳۶ بوده در سال ۷۴ به ۸۹ کاهش پیدا کرده و جالب است یادآوری کنیم که وزیر صنایع سال گذشته در همین روزها اعلام کرد: «اتوموبیل پیکان که همیشه مورد انتقاد بوده به تدریج بهبود کیفی می‌یابد و امتیاز منفی آن از ۱۰۰ مورد به ۲۰ مورد تقلیل یافته است» و کسی نیست بپرسد که وقتی سال گذشته نمره منفی پیکان ۲۰ بوده چرا در حال حاضر ۸۹ است و اصولاً چگونه می‌توان توجیه کرد که نمره منفی یک خودرو بعد از سی سال تولید مداوم باز هم نزدیک به ۱۰۰ باشد؟!

وقتی اهل فن نظر می‌دهند که بهترین پیکان‌های تولیدی مربوط به سالهای ۵۱، ۵۰، ۵۱ بوده است، پس چرا بعد از ۲۵ سال ما باید خوشحالش باشیم که نمره منفی فعلی پیکان ۸۹ است؟!

با برنامه‌ای که برای حذف تولید پیکان در دستور کار قرار دارد، به نظر نمی‌رسد که ما تا پایان عمر تولید این خودرو شاهد به حداقل رسیدن این نمره باشیم. همچنین اعلام شده که معمولاً حداقل این نمره منفی برای تولیدات اکثر کارخانه‌های خودروسازی دنیا بین ۲۰ تا ۲۵ است که نشان می‌دهد در هیچ کجای دنیا کارخانه‌ای یافت نمی‌شود که نمره منفی خودروهایش صفر باشد! اما یک خبر کوتاه در رابطه با یکی از همین کارخانه‌ها بخوانیم تا ببینیم آنها برای خریداران خودروهایشان چه می‌کنند و ما چه می‌کنیم: «بزرگترین شرکت خودروسازی امریکا به دلیل نقص فنی در کمربندهای ایمنی مجبور شده است تعداد ۲/۵ میلیون خودرو را به کارخانه بازگرداند.»

ایا ما هم این گونه عمل می‌کنیم؟ مگر نه این است که چند سال قبل طبق دستور وزیر صنایع قرار شد که «ایران خودرو» از مشتریانی که پیکان تحویل می‌گیرند رضایت‌نامه دریافت کند، که چنین هم شد، منتهی بعد از مدتی قضیه بیشتر جنبه شوخی پیدا کرد، چرا که متقاضی صلاح را در آن می‌دید که بدون هیچ‌گونه اعتراضی رضایت‌نامه را امضاء کند تا مبادا مشکلاتی برایش بوجود بیاید و مجبور شود پیکان را از بازار

بخرد.

گفته شده است: که شرایط و وضعیت فروش نسبت به قبل تغییر نکرده و اشتباه است که فکر کنیم تمام قیمت دریافتی از خریداران پیکان نصیب ایران خودرو می‌شود، چراکه طبق قانون بودجه، امسال ۲۳۰ میلیارد تومان از یارانه پرداختی بابت کالاهای اساسی برای تولیدکنندگان خودرو در نظر گرفته شده است که به عنوان مابه‌التفاوت حمایت از مصرف‌کننده به دولت پرداخت می‌شود و ایران خودرو در سال گذشته ۳۰ میلیارد تومان تحت همین عنوان به دولت پرداخت کرده است.

به بهانه حمایت از مصرف‌کننده نزدیک به یک میلیون تومان اضافه بر ارزش واقعی پیکان از خریدار دریافت، و به عنوان بخشی از یارانه کالاهای اساسی جمع‌آوری می‌شود. از آن سو هر ساله اعلام می‌شود که یارانه کالاهای اساسی افزایش یافته و تقویم می‌زنند که اقساط مرفه بی‌جهت بخشی از این یارانه را دریافت می‌کنند و هزینه‌های دولت را افزایش می‌دهند، در حالی که همان قشر مستحق دریافت یارانه، خود بیشترین بخش آن را از طرق مختلف پرداخت می‌کند. همین قیمت رسمی مصنوعی پیکان را می‌توان مثال آورد؛ چرا که قشر مرفه گرانترین اتوموبیل‌ها را که با

ارزهای حاصل از صادرات اجازه ورودشان داده شده است، سوار می‌شود نه پیکانی را که وقتی سرعتش از ۱۰۰ و ۱۲۰ کیلومتر گذشت، به چنان وضعی دچار می‌شود که سرنشینان احساس می‌کنند در جانی نشسته‌اند که زلزله‌ای با قدرت هشت ریشتر حادث شده است!

نگاهی هم بیندازیم به شرایط فروش پیکان در کشور خودمان و فروش خودرو در اواخر سال ۱۹۹۵ میلادی (پاییز سال گذشته) در دیگر کشورهای: «پیکان-

پیش‌پرداخت مبلغ ۲۰ میلیون ریال، تاریخ تحویل سه ماهه دوم سال ۱۳۷۵، به هر متقاضی یک پیکان بیشتر فروخته نخواهد شد، قیمت فروش خودرو درخواستی در حدود ۳ میلیون ریال کمتر از قیمت روز در زمان تحویل.»

کساد بازاری فروش

اتوموبیل‌های سال ۱۹۹۵:

«کساد بازاری اتوموبیل همه کشورهای صنعتی را فرا گرفته است، برای فروش باقی مانده اتوموبیل‌های مدل ۱۹۹۵ در روزنامه‌ها اعلام شده است که اتوموبیل‌های مدل ۹۵، به اقساط بین دو تا چهار هزار دلار و جایزه نقدی «به صورت وام» به فروش می‌رسد و کسانی که این اتوموبیل‌ها را خریداری کنند نه تنها پول نمی‌پردازند، بلکه دو تا چهار هزار دلار هم پول نقد می‌گیرند! پرداخت اقساط با بهره ۲/۹ درصد از ژانویه «دیماه ۷۴» شروع می‌شود.»

ما در کشورمان پیکان را به صورت پیش‌فروش نزدیک به ده هزار دلار می‌فروشیم و در حدود ۷ هزار دلار آن را دریافت می‌کنیم تا بین ۶ تا ۱۲ ماه دیگر اتوموبیلی را که کیفیت مطلوبی هم ندارد، تحویل خریدار بدهیم. از همین راه ایران خودرو در سال ۷۴ با پیش‌فروش پیکان ۶۰ میلیارد تومان از نقدینگی جامعه را جذب کرده است یعنی ۲۰۰ میلیون دلار! اما دیگران پول دستی هم به خریدار می‌دهند تا تعطیلات سال نو را با اتوموبیل آخرین مدل سپری کند و بعداً به طور قسطی بدهیش را بپردازد. چرا که سازنده‌اش می‌ترسد بعد از گذشت یکی دو ماه از سال جدید مدل خودرو تولیدیش قدیمی شود و دیگر خریداری

## اطلاعیه

# پسیرین آزادگان

## A AZADGAN

<p>نام: _____</p> <p>نام خانوادگی: _____</p> <p>تلفن تماس: _____</p> <p>آدرس کامل: _____</p>	<p><b>مفتخریم</b></p> <p>برای ارائه خدمات بهتر</p> <p>به مصرف‌کنندگان عزیز</p> <p>گارت اشتراک</p> <p>پیروان آزادگان</p> <p>را تقدیم نمائیم.</p> <p>لطفاً با تکمیل فرم‌های مقابل</p> <p>و ارسال آن به دفتر مرکزی،</p> <p>یا با مراجعه به نمایندگان</p> <p>پیروان آزادگان</p> <p>در سراسر کشور</p> <p>نسبت به دریافت</p> <p>گارت اشتراک</p> <p>و استفاده از مزایای آن</p> <p>اقدام فرمائید.</p>
--	---

### اعتماد شما موجب افتخار ماست

دفتر مرکزی: تهران، خیابان انقلاب، بین گنجینه و ویس، شماره ۸۲۷

تلفن: ۶۴۰۸۶۶۸ فاکس: ۶۴۰۰۶۲۴

نداشته باشد! اگر ما پلاک پیکان‌هائی را که از ۱۵ سال قبل به این سو تولید شده‌اند، باز کنیم هیچ کس نخواهد فهمید که مدل کدام یک بالاتر است، مگر از زه‌های ورشویی اطراف اتاق که در تعدادی از مدلها کمی نازک و ضخیم‌تر است.

مجموعه این شرایط ثابت می‌کند خریدار ایرانی محکوم به خرید و مصرف کالائی است که همه شرایط و مشخصات آن را فروشنده تعیین می‌کند: جنس بد با بهای گزاف! خریدار طبق قانون نانوشته‌ای محکوم است پول بیشتری بدهد تا کالای نامرغوبی دریافت کند. شاید استدلال کنند «مجبور که نیستند، نخرند!» اما این حرف زمانی منطقی و قابل پذیرش است که یک بازار رقابتی وجود داشته باشد، که چنین بازاری وجود ندارد و ما با بازاری مواجه هستیم که خودروسازان که زیر مجموعه‌ای از دولت هستند آن را تنظیم و اداره می‌کنند. آن هم با چنان مکانیسمی که حق هرگونه انتخاب و اعتراض از خریدار سلب می‌شود.

### پیکان پژویی یا پژوی پیکانی؟

گفته شده است: با بدنه پژو و موتور بهسازی شده پیکان و گیربکس ۶ دنده، این نوع سواری را به تولید انبوه خواهیم رساند و در نهایت در سال ۷۷ و ۷۸ به طور کامل تولید پیکان فعلی متوقف خواهد شد. هنوز

یاسادمان نرفته که چند سال قبل با کلی هزینه و برنامه‌ریزی و معطلی، پیکانی به بازار آمد با موتور پژویی و نامش شد «پیکان پژویی». مشکلات فنی بسیاری در این نوع خودروها بروز کرد و کار به جایی رسید که کمی بعد، بدون ارائه توضیحی تولید «پیکان پژویی» متوقف شد.

حالا قضیه عکس شده است! یعنی می‌خواهند با اتاق پژو و موتور پیکان «پژو پیکانی» تولید کنند و لابد اگر این خودرو هم موفقیت‌آمیز نبود، موتور پیکان را روی شاسی و اتاق بنز یا فیات می‌گذاریم و بعد از برخورد با مشکل، قضیه را برعکس می‌کنیم! البته نه به این خاطر که بالاخره یکی از این آزمایشها جواب مثبت خواهد داد، بلکه به آن خاطر که شاید با گذشت زمان دیگر اصلاً هیچ کشوری به خاطر جلوگیری از آلودگی هوا به ساختن اتومبیل نپردازد و گذشت زمان و پیشرفت باعث شود که همه به جای اتومبیل هلی‌کوپتر بسازند!

گفته شده است: تولید هر پیکان دو دقیقه و سی ثانیه زمان می‌برد که با برنامه‌ریزی‌های انجام شده زمان تولید هر دستگاه پیکان را به کمتر از دو دقیقه کاهش خواهیم داد. این همه عجله برای چیست؟ برای این که تولید بالا رود و متقاضی کمتر در نوبت بماند؟ اگر هدف این باشد، با توجه به این ادعا که ۹۵ درصد

قطعات در داخل تولید می‌شود هزینه‌های ارزی هم با صادرات دیگر اقلام تأمین شده، به نظر می‌رسد می‌توان در دو شیفت کاری هر سال بیش از ۱۵۰ هزار دستگاه پیکان تولید کرد! البته باید دید اگر سرعت تولید بالا رود، به همان نسبت کیفیت کاهش پیدا می‌کند یا خیر؟!

جالب است بدانیم در ماه گذشته درباره تولید خودرو سواری مانند سالهای گذشته حرفهای بسیاری گفته شد! از جمله این سخن مدیرعامل بانک صنعت و معدن که: «طرح تولید خودرو در جزیره کیش نیز در برنامه‌های آینده است که در حال مذاکره با انگلستان هستیم و اتومبیل تولیدی این کارخانه، ۲ در، کوچک و تقریباً مشابه رنو خواهد بود که البته از رنو شکل‌تر است. این خودرو «سلطان» نام دارد که تا سه سال دیگر به بازار می‌آید» و یا این گفته معاون صنایع فلزی وزارت صنایع درباره صنعت خودروسازی که: «تولید خودرو سیند در شرکت پارس خودرو شروع شده که تا پایان سال قبل کلیه قطعات آن در داخل کشور ساخته و قطعات وارداتی نیز به کشور وارد شده است. وی سپس با اعلام این که تا کنون ۵۰ دستگاه از این خودرو تولید شده و تا ۴۰ روز دیگر شرایط پیش‌فروش آن اعلام می‌شود، افزود: تولید خودرو «سیند» پشتوانه خوبی برای پیکان خواهد بود و باعث

# سردخانه و تونل انجماد

شرکت برودنی و حرارتی نیک، پیام آور سرمایه‌گذاری مطمئن با بهره‌وری بیشتر

آموزشگاه

تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۷۷۱۱

آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۱۱۱



**تاندور**  
**TANDOR**

## پوشاک مردان امروز

ما به تجربه طولانی و نیز ابتکار و نوآوری  
پرسنل متخصص و هنرمند خود متکی  
هستیم. حاصل این اندوخته ارزشمند،  
آمیزه ای است از یک پشوانه کلاسیک  
و یک نوآوری مدرن.

خیابان ملاصدرا، شیراز جنوبی، شماره ۷۵  
تلفن: ۸۰۳۸۱۱۱ - ۸۰۳۳۰۶۴

اقتصادی

کاهش قیمت اتومبیل در بازار می شود و گفتنی است که ۸۷ درصد خودرو «سپند» در داخل کشور تولید می شود. وی آنگاه با معرفی اتومبیل «ون» به عنوان اولین خودرو که کار طراحی آن در کشور انجام شده گفت: تا پایان سال ۷۸ تولید این خودرو به سطح انبوه خواهد رسید.

به راستی از بین این همه خودرو که در کشور تولید و مونتاژ می شود کدام یک سرانجام عنوان پرافتخار خودرو ملی را از آن خود خواهد کرد؟. راستی چه شد آن همه شمارها و وعده ها در مورد تولید قریب الوقوع خودروی ملی؟!

اگر ما این همه طرحهای بزرگ برای تولید خودرو در داخل کشور داشته و داریم، پس چرا این همه اتومبیل های سواری عروسکی مختلف وارد کردیم؟ آیا در زمان ورود این همه اتومبیل به این موضوع هم اندیشیدیم که برای واردات قطعات یدکی مختلف این همه مدل های متنوع چقدر ارز باید از مملکت خارج کنیم؟ آن هم در شرایطی که اکثر اقلامی که در بعد از انقلاب به کشور ما صادر می شود، به هیچ وجه کیفیت مطلوب سال های قبل را ندارد؛ به خصوص اکثر اتومبیل های وارداتی که هنوز چند سالی از ورودشان نگذشته به تعمیرات اساسی نیازمند می شوند!

به قول مدیرعامل یکی از بزرگترین کارخانه های خودروسازی، اگر بخشی از این میلیاردها دلاری که برای واردات اتومبیل هزینه شده، در اختیار ما قرار می گرفت، چه ها که نمی کردیم! البته این سخن نیز نمی تواند کلام درستی باشد؛ چرا که سالهای سال است پیکان تولیدی ایران خودرو بگفته باز بازار بوده و هست و همیشه یک سال قبل از عرضه، پول تولیدش را به صورت انبوه از مردم گرفته اند. از طرفی این کارخانه به عنوان یک کارخانه تولیدی که مدعی است ۷۵ درصد سهم بازار خودرو را در اختیار دارد، همواره از حمایت دولت برخوردار بوده و هیچ گاه ترس زیان و پاسخ گویی را هم نداشته است؛ با این همه امتیاز چقدر به جلو پرش داشته است که حالا مستحق در اختیار گرفتن بخشی از ارز واردات سواری های عروسکی هم باشد؟!

گفتنی بسیار است و صفحات مجله اندک، باید به انتظار بمانیم تا رسیدن روزی را شاهد باشیم که معلوم شود بالاخره از پیکان، رنو ۵، پیکان پژویی، پژوی پیکانی، سپند، پژو، دوو، ون، پراید، رنو ۲۱، هیوندای، سلطان و... کدامیک خودرو ملی خواهد بود؟!

### افزوده سردبیر

در زمینه خودرو، خودروسازی، واردات و صادرات، قیمت گذاری و شرایط فروش آن ریش و قیچی دست دولت و دولتی هاست. هرچه دیگران بگیرند و بنویسند آب در هاون کوبیدن است. در شماره ۵۵ همین ماهنامه دو مطلب چاپ شد که یکی عنوان «خودروی ملی؛ بزرگ نمیر بهار میاد!» را داشت و عنوان دیگری «صنعت خودروسازی راه دخانیات را می پیماید» بود. در این مطالب بسیاری نا گفته ها در مورد صنعت خودروسازی گفته شده بود، اما چنانکه می بینیم آقایان همچنان راه خودشان را می روند!

اما نکته ای هست که باید بر آن تأکید کرد و از ذات باری تعالی استغاثه کرد به مردم ایران عنایتی فرماید تا اشتباه گذشته تکرار نشود. انگلیسی ها تکنولوژی مرده اتومبیل پیکان را در سال ۱۳۴۶ به ما قالب کردند. بی انصافها حتی کاربراتور این اتومبیل را هم از نوعی به ما دادند که خطرناک و از رده خارج تشخیص داده شده بود. پیکان ۳۰ سال بیخ ریش ما ماند و پلاتی بر سر صنعت و محیط زیست ما آورد که با هیچ مقیاسی قابل اندازه گیری نیست و آخرین وضعیت این خودرو را هم نویسنده محترم این تحلیل در نوشته خود قید کرده اند. حالا خبر از این می رسد که قرار است یک اتومبیل جدید انگلیسی در کیش ساخته شود و حتی نامش را هم «سلطان» تعیین کرده اند.

با توجه به سابقه «پیکان» یا همان هیلمن انگلیسی باید به خدا پناه برد! پیکانی که در تهران تولید شد این بود که شرحش رفت. «سلطانی» که قرار است در کیش تولید شود، چه از کار در خواهد آمد، و چه پلاتی بر سر ما خواهد آورد؟ خدا می داند!

