

ظاهر و باطن ال ۹۰ ایرانی

تایم تسمه تایم!

مهدی
حسن زاده
روزنامه نگار

طراحان سایپا در این پروژه سعی کرده اند تا P90 مانند دیگر محصولات جدید این خودروساز ایرانی با استانداردهای جهانی چون ECE و استاندارد حفاظت از عابر پیاده به بازار بیاید. لبه دار بودن در موتور، نوع زاویه سپر و ساختار لایه ای جدید در محفظه موتور از جمله تغییرات استاندارد است که روی ال ۹۰ ایجاد شده تا P90 با قواعد به روز تری همراه شود

سمیه محمدنیا حنایی - بیشتر رانندگانی که خیلی سر از خودرو در نمی آورند، فکر می کنند همین که آب و روغن خودروی شان را هر روز چک کنند، کافی است. غافل از این که در سیستم موتور خودرو قطعاتی وجود دارد که نیاز به تعویض به موقع دارد و چنان چه در این تعویض تعللی صورت گیرد، آسیب های پرهزینه ای را روی دست رانندگان می گذارد. یکی از این قطعات تسمه تایم خودرو است. تسمه تایم در زبان ساده عبارت از تسمه ای لاستیکی است که در داخل پیشرانه قرار دارد و میل لنگ خودرو را به میل سوپاپ ها متصل می کند. تسمه تایم به صورت کلی با کنترلر زمان باز و بسته شدن سوپاپ ها، سرعت گردش میل سوپاپ را تنظیم می کند. همان طور که از این تعریف مشخص شد، تسمه تایم با روشن شدن موتور کارش را شروع می کند و با خاموش شدنش نیز از حرکت می ایستد. بسیار روشن است که این تسمه لاستیکی خیلی زودتر از موتور دچار استهلاک می شود. بنابراین بیشتر خودروسازان در دفتر چه راهنمای خودرو زمان تعویض تسمه تایم را مشخص کرده اند. به صورت کلی برای ماشین های ساخت وطن این میزان بین ۶۰ تا ۹۰ هزار کیلومتر رانندگی است، اما گاهی ممکن است تسمه تایم زودتر از این بازه زمانی نیاز به تعویض داشته باشد. چنان چه صدای قیژ قیژ از کاپوت به گوشان خورد یا هنگام چرخاندن فرمان خودرو دیگر حس نرم هیدرولیکی را نداشتید یا هماهنگی میان دور موتور و سرعت خودرو به هم خورد، یعنی تسمه تایم شما نیاز به تعویض دارد. چنان چه تسمه تایم در حین حرکت خودرو پاره شود، در خودروهایی با موتور یورو ۴ (مدل ۹۲ به بالا) صدمات جبران ناپذیری را به بخش هایی از قبیل سیلندر، سر سیلندر، سوپاپ ها و... وارد می کند که شما مجبور به تعویض تمام این قطعات می شوید و تعویضی که چیزی حدود ۲۰۰ تا ۶۰۰ هزار تومان بسته به نوع خودرو هزینه داشت، نیازمند تعمیر میلیونی می شود. بیشتر پاره شدن های تسمه تایم برای دارندگان خودروهای دسته دوم اتفاق می افتد، چرا که برخی از فروشندگان کیلومتر خودرو را دست کاری می کنند.

P90 پروژه جدید سایپا تجربه ای تازه از داخلی سازی و طراحی خودرویی بومی بر مبنای پلتفرم L90 است که انتشار تصویر اولیه آن در روزهای اخیر خبر ساز شد

در تاریخ صنعت خودروی ایران، داخلی سازی خودروهای خارجی سابقه زیادی دارد. پرتیراژهای داخلی ابتدا محصولی خارجی بوده اند که پس از سال ها مونتاژ، توانسته اند با قطعات تا حد زیادی داخلی، عملاً بومی شوند. همانند که در عمل چقدر محصول بومی شده در حد محصول اولیه کیفیت و استاندارد داشت. از پیکان تا پراید، ماجرا همین است. با این حال در پراید تاحدی و در پژو ۴۰۶، به شکلی پررنگ تر شاهد طراحی و ساخت خودرویی جدید بر پلتفرم خودروی قبلی بودیم. به ویژه در ۴۰۶ با طراحی ۴۰۶ صندوق دار، عملاً خودروی جدیدی تولید شد. اکنون نیز همین حکایت قرار است برای ال ۹۰ اجرا شود. با این تفاوت که این بار حداقل تغییرات ظاهری بیشتری را به نسبت پژو ۴۰۶ صندوق دار شاهد خواهیم بود. ال ۹۰ که در ایران اگر چه با نام تندر ۹۰ عرضه شد ولی تا حد زیادی متکی بر قطعات اصلی و وارداتی بود و تحریم ها ضربه جدی به تولید این خودروی پرتیراژ و محبوب بازار زد. اکنون قرار است این خودرو با ظاهری تاحدی متفاوت و برخی تغییرات، داخلی سازی شود.



P90 دیده می شود.

سکوت سایپا و گمانه زنی درباره موتور و قوای محرکه P90

بر اساس اعلام جواد سلیمانی مدیرعامل سایپا تا ۱۸ ماه آینده، تندر ۹۰ بومی به بازار می آید و سایپا توانسته بدون حضور رنو، تندر ۹۰ را به داخلی سازی ۸۵ درصدی برساند. در این میان اگر چه سایپا اشاره ای به موتور و قوای محرکه این خودرو نکرده ولی برخی گمانه ها در این باره مطرح شده است.

بر اساس گزارش سایت ترنجی، سایپا دانش تولید موتور رنو را ندارد و احتمالاً از موتور تقویت شده پراید در این خودرو استفاده خواهد کرد. سایپا پیش از این در خودروی تیا با کمک شرکت افایوی آلمان، موتور پراید را کمی تقویت کرده و توان آن را از ۶۰ به ۸۰ اسب بخار رسانده بود و پس از این تقویت دوباره با استفاده از توربوشارژ، قدرت این موتور را افزایش داد و به ۱۰۸ اسب بخار رساند. البته این موتور فناوری قدیمی دارد و برای مثال هنوز هشت سوپاپ است، یعنی هر سیلندر به جای چهار سوپاپ، دو سوپاپ دارد عاملی که سبب می شود رانندمان موتور پایین باشد.

همچنین بر اساس گزارش سایت اسب بخار، نصب پیشرانه EF7 و TU5 روی تندر ۹۰ منتفی شده و سایپا پیشرانه های دیگری را برای P90 یا همان تندر ۹۰ داخلی در نظر گرفته است و گفته می شود که این سدان قرار است با قدرتی فراتر از ۱۱۰ اسب بخار و ۱۵۰ نیوتن متر به بازار بیاید و جعبه دنده پنج سرعته دستی روی آن نصب خواهد شد. از سویی با توجه به سازگار نبودن پیشرانه ۱۶ لیتری K4M رنو تندر ۹۰ با استاندارد آلایندگی یورو ۵، قطعاً این پیشرانه روی پروژه پی ۹۰ نصب نمی شود.

جلوی سایپا P90، طراحی متفاوتی نسبت به ال ۹۰ دارد و خطوط جدید طراحی سایپا در ظاهر آن دیده می شود. کاسه چراغ ها با اجزای جدیدی همراه شده اند و به مراتب ساختار به روزتری نسبت به ال ۹۰ دارند. چراغ های روشنایی روز، لنز پرتاب نور و... از جمله تغییرات ساختاری در کاسه چراغ های جلوی سایپا P90 نسبت به نمونه خارجی است. همچنین طراحی جلوی P90 با توجه به اصول روز انجام شده و سپر، در موتور و گلگیرها نیز سبک کاملاً جدیدی از طراحی را روی پلتفرم B0 گروه رنو-نيسان نشان می دهند. طراحان سایپا هم در این پروژه سعی کرده اند تا P90 مانند دیگر محصولات جدید این خودروساز ایرانی با استانداردهای جهانی چون ECE و استاندارد حفاظت از عابر پیاده به بازار بیاید. لبه دار بودن در موتور، نوع زاویه سپر و ساختار لایه ای جدید در محفظه موتور از جمله تغییرات استاندارد است که روی ال ۹۰ ایجاد شده تا P90 با قواعد به روز تری همراه شود. در بخش طراحی عقب نیز می توان گفت دیگر سادگی همیشگی محصولات اقتصادی گروه رنو در آن دیده نمی شود و بخشی از اجزای چراغ های عقب روی در صندوق، سپر و گلگیر طراحی شده اند. از سویی با تغییراتی که در گلگیرهای جلو و عقب، قالب در موتور و سپرها داده شده می توان ظاهری جوان پسندتر را در P90 مشاهده کرد، ظاهری که دیگر خطوط طراحی ساده و خسته کننده در آن وجود ندارد و خط های تیز و اسپرت بدنه با سبکی عضلانی در بیرون

P90 بر پایه L90

هفته گذشته سایپا اعلام کرد که قرار است بدون حضور رنو در ایران و با اتکا بر دانش بومی، خودرویی جدید را بر پایه ال ۹۰ معرفی کند. سایپا اعلام کرده که با استفاده از ظرفیت های قرارداد با کمپانی رنو، پلتفرم B0 گروه رنو-نيسان را برای توسعه محصولی نوین به کار گرفته است. سایپا P90 به عنوان یک سدان متوسط روی همین پلتفرم توسعه یافته و سازه ای ارتقا یافته را به نام خود ثبت کرده است. با توجه به داخلی سازی هایی که در این سال ها برای خانواده محصولات رنو در ایران انجام شده بود، ظرفیت به وجود آمده در پروژه P90 استفاده شده و از همین رو اصول کیفی نمونه های خارجی در این پروژه ایرانی رعایت شده است. اولین معرفی سایپا P90، با تصاویر گرافیکی این خودرو همراه شده است.

تفاوت های P90 با L90

سایپا P90 فقط یک فیس لیفت ال ۹۰ نیست بلکه خودرویی ارتقا یافته در ظاهر و باطن است که تفاوت های قابل توجهی نسبت به نسخه خارجی و قدیمی دارد. بخش



قبضه بازار به دست نوه



بیشتر کسانی که عاشق سفرهای طولانی مدت و به صورت خردان هستند، ماجراجویی های خود را با یکی از خودروهای نسل فولکس واگن برنامه ریزی و اجرا می کنند. فولکس واگن ترانسفور تر تیپ ۲ همان طور که از اسمش پیداست، جان می دهد برای سفرهای جاده ای و خانوادگی! البته دانش آموزان دهه ۷۰ و ۸۰ با این خودرو خاطره های بیشتری در راه مدرسه دارند. تولید این خودرو از سال ۱۹۵۰ آغاز شده است. قیمت خودروهای کار کرده و تمیز واگن تیپ ۲ در بازار چیزی بین ۵۰ تا ۷۰ میلیون تومان است، اما با به میدان آمدن نسل جدید واگن در بازارهای جهانی قیمت این خودروها یک باره به چیزی حدود دو میلیارد و ۷۵۰ هزار تومان رسید. در اوایل سال ۲۰۱۸ نسل دوم و جدید فولکس واگن تیگوان در نمایشگاهی در شهر ولفسبورگ آلمان، چشم ها را به خود خیره کرد. این خودرو به سرعت مورد توجه مخاطبان قرار گرفت، زیرا تغییرات ظاهری و عملکردی بسیاری به آن داده شده بود. بعد از این نمایشگاه فولکس نوظهور با فاصله نه چندان زیاد وارد بازارهای جهانی شد. بازار یابان واگن برای ایجاد تمرکز بر بازار تصمیم گرفتند تا خودروهای کلاس پایین تر محدود تیگوان در شرکت فولکس واگن را حذف کنند تا تمرکز این شرکت در تولید و فروش روی تیگوان باشد. مدل پنج صندلی تیگوان در سال ۲۰۱۹ فقط دو زیرمجموعه 132 TSI Comfortline و 162 TSI Highline را دارد که پرفروش ترین ها در سال های ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸ بوده اند. ناگفته نماند، در ایران نیز خودروهای ساخت فولکس واگن طرفداران خاص خود را دارند. فولکس واگن تیگوان در ایران با استقبال رضایت بخشی روبه رو شده است. بر همین اساس واردات و خدمات دهی این خودرو در ایران به عهده شرکت ماموت خودرو است.

قیمت خودروهای صفر رنو

نام و مدل خودرو	قیمت (تومان)
رنو تندر E2۹۰ صفر	۳۶۰ میلیون
رنو ساندر و اتومات	۵۳۰ میلیون
تندر ۹۰ پلاس اتوماتیک	۵۱۵ میلیون
رنو کولتوس ۲۰۱۸	۲ میلیارد و ۶۰۰ هزار
تندر ۹۰ پلاس دنده ای	۳۹۵ میلیون