

دخلوخروج

شنبه ۱۵ تیر ۱۳۹۸ - شماره ۲۳

خراسان شماره ۲۰۱۳۸

خودرو



زمانی که با برف پاک کن پول پارو می کنند

برف پاک کن خوب چه قیمتی دارد؟

اسمش برف پاک کن است؛ اما ۹۰ درصد مواقع به جای برف، وظیفه پاک کردن شیشه جلو راننده به همراه آب را دارد. این روزها که تابستان است و گردوخاک هم بیشتر می‌شود، استفاده از برف پاک کن برای تمیز کردن ناحیه دید جلوی راننده هم افزایش پیدا می‌کند. زمستان هم جای خود دارد. همین مسئله باعث می‌شود تا مردم این روزها به فکر تجدید برف پاک کن بیفتند. در تابستان اگر پلاستیک این دستگاه دراز کاربردی سالم نباشد، به دلیل وجود خاک روی شیشه می‌تواند باعث ایجاد گل و کثیفی و از همه مهم‌تر خش شود. پس بهتر است که هرچند وقت یک‌بار برف پاک کن را بررسی کنید.

نگاهی به یک محصول مونتاژی سواری

پژو ۳۰۱ با فرمول ایرانی

میلاد قارونی

روزنامه‌نگار

در اوایل تیرماه امسال خبری با موضوع «بومی‌سازی تولید پژو ۳۰۱» در صدر خبرهای خبرگزاری‌ها قرار گرفت. این خبر خیلی سریع ترند روز شد و بسیاری از سایت ها و روزنامه‌ها به آن پرداختند. البته این مسئله یعنی تولید پژو ۳۰۱ به دلیل تحریم‌ها و نبود قطعات و همکاری با شرکت پژو از قبل، خبر جدیدی نیست و در دی‌ماه ۹۷، مهندس منصوری معاون طراحی، مهندسی و ساخت شرکت طراحی مهندسی و تأمین قطعات ایران (سایکو) از این پروژه ملی خبر داد؛ اما به نظر این بار با این حجم گسترده تبلیغات، مسئله بسیار جدی است. سؤال اصلی این است که آیا واقعاً امکان بومی‌سازی پژو ۳۰۱ در این اوضاع بازار ایران وجود دارد یا خیر؟ آن هم با اوضاعی که تحریم‌ها تشدید تر شده و مدیران خودروسازی پژو بر خلاف وعده خود حتی بعد از حضور دوباره در ایران عمل می‌کنند. آیا ایران می‌تواند پژویی همانند ۳۰۱ تولید و روانه بازار داخل کند یا خیر؟ آیا اصلاً هم اکنون توانایی چنین کاری را دارد؟ چه مشکلاتی پیش روی خودروسازان در ساخت خودرو است؟



● تولید پژو ۳۰۱ انگار جدی است...

از دی‌ماه سال گذشته تا تیرماه امسال، پروژه تولید داخل پژو ۳۰۱ سر زبان بوده است. البته این مسئله به قبل‌تر از این‌ها هم برمی‌گردد. سال گذشته، معاون طراحی سایپکو از داخلی سازی شدن ۸۰ درصد موتور و ۹۰ درصد بدنه خبر دارد. در اوایل تابستان امسال هم مازیار بیگلرو، دبیر انجمن سازندگان قطعات، از توقف تولید و عرضه این خودرو به دلیل همکاری نکردن بانک مرکزی برای تأمین قطعات لازم خبر داد، هرچند که بر اساس گفته او ۸۰ درصد مراحل گذشته است.

برنامه دولت این است که تا آخر سال ۹۸ تولید این خودرو کاملاً بومی‌سازی شود؛ اما بر اساس شواهد و گفته‌های خود مسئولان، به نظر می‌رسد که این مسئله به این زودی‌ها اتفاق نیفتد. هم اکنون، بزرگ‌ترین مشکل تأمین قطعات الکترونیکی لازم است. قطعاتی که باید وارد کشور شوند. بعد از برجام و ورود دوباره پژو به ایران، امید به این سمت می‌رفت که کیفیت تولیدات داخلی بالاتر رود و محصولات ایران‌خودرو به روز شود؛ اما متأسفانه بعد از و عهدشکنی آمریکا و در نتیجه خروج یکباره شرکت‌های تولیدی بزرگ، مسئله ساخت و تأمین دشوار شد.

بعد از این اتفاقات صحبت شد تا خودروسازان بتوانند با تکیه‌بر متخصصان داخلی شروع به تولید نمونه‌های بومی خودروهای خارجی کنند. باینکه تاکنون ساخت و طراحی پژو ۳۰۱ رشد چشمگیری از زمان اولین صحبت آن داشته است؛ اما چندین مشکل اساسی وجود دارد که باعث کندی روند این پروژه شده است. مسئله‌ای که امید ما را در ساخت کامل این خودرو تا پایان امسال کمرنگ‌تر خواهد کرد.

سدان پژو ۳۰۱ روی بستر بعضی پژوهای قبلی قرار گرفته و همین یکی از دلایل رشد ساخت اولیه آن است؛ اما هنوز در تهیه قطعات الکترونیکی مشکل فراوانی وجود دارد. هرچند که با شرکت دانش بنیان زیادی در این خصوص صحبت شده است؛ اما با توجه به گزارش‌های منتشر شده، به دلیل کمبود بودجه و همکاری نکردن بانک مرکزی باعث عقب افتادن این پروژه شده است. در اوایل و قبل از تحریم، قرار بود که پژو ۳۰۱ محصول مشترک ایران و فرانسه با سهم ۵۰ درصدی برای هر کدام باشد؛ اما با خروج پژو از ایران، تمامی این کار بر دوش خودروسازان داخلی افتاد. از آنجا که پژو از نظر اقتصادی خودرویی به صرفه است و در واقع به طور اختصاصی برای مناطق خاورمیانه و مشابه تولید شده، از این رو خودروسازان علاقه‌ای ندارند تا چنین بازار بزرگی را از دست بدهند.

هم اکنون در تولید مسئله‌های نرم‌افزاری مشکلی وجود ندارد و صنایع با کمک صنعت نظامی و شرکت‌های دانش بنیان درصد تولید نهایی خودرو پژو ۳۰۱ هستند؛ اما مشکل ساخت قطعات الکترونیکی است که باید آن هم وارد شود. البته بعضی از متخصصان عقیده دارند که ایران نمی‌تواند صددرصد به تولید این نوع خودرو دست پیدا کند. موتور TU5 و گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک مسئله‌ای است که ما هنوز به دانش آن نرسیدیم. البته موتور را می‌توان با جایگزینی قطعات داخلی تا حدی برطرف کرد؛ اما گیربکس برای اتومات شدن نیاز به قطعات اصلی دارد که به دلیل تحریم ورودشان مشکل است. هرچند شاید بتوان روی همکاری با شرکت چینی پژو یعنی دانگ فنگ حساب باز کرد. به هر حال، تولید خالصی صددرصد این محصول نیاز به فرمول فرانسوی دارد که فعلاً چیزی در دسترس نیست.

هم اکنون اطلاعات بیشتر از این به دست نیامده است و همچنان این پرسش مطرح است که آیا واقعاً بومی‌سازی صددرصدی این محصول وجود دارد یا خیر؟

● مشخصات خودروی پژو ۳۰۱

حال که تا این‌جا امدید، بد نیست که کمی در خصوص پژو ۳۰۱ اطلاعاتی هم به دست بیاورید. پژو ۳۰۱ محصولات پژو سیتروئن است. گروه خودروسازی پژو در سال ۲۰۱۲ با هدف تولید خودروهای مناسب بازارهای متوسط مثل خاورمیانه و آفریقا، اقدام به تولید خودروهای با مدل جدید ۳۰۱ کردند. بعد از تحریم برای آن‌ها ایران بهترین بازار بود، برای اینکه با توجه به رشد صنعت کارخانه خودروسازی در ایران، تولید قطعات آن‌ها بسیار ارزان‌تر تمام می‌شد؛ هرچند چین رقیب جدی برای این حوزه به‌حساب می‌آید.

● موتور فنی

موتور فنی ۳۰۱ در دو پیشرانه و به دو صورت بنزینی و دیزلی تولید و عرضه می‌شود. در نوع بنزینی آن از دو پیشرانه ۱،۲ و ۱،۶ لیتری استفاده می‌شود. پیشرانه ۱،۲ لیتری دارای ویژگی‌هایی ازجمله سه سیلندر بودن، دور موتور ۵۷۵۰ دور در دقیقه با حداکثر قدرت ۸۲ اسب بخار با جعبه دنده دستی ۵ سرعته است. پیشرانه ۱،۶ لیتری که امید است در ایران بیشتر استفاده شود، چهارسیلندر با قدرت ۱۱۳ اسب بخار و جعبه دنده دستی ۵ سرعته و خودکار ۶ سرعته است.

● طراحی بدنه

قیمت برف پاک کن‌ها متفاوت است. تفاوت آن‌ها در نوع خودرو، خود را نشان می‌دهد. هرچه قیمت یک خودرو بالاتر باشد، وسایل جانبی هم قیمت بالایی دارند.

قیمت تیغه برف پاک کن پراید، پژو، ال نود و خودروهای کمتر و حدود ۱۰۰ میلیون تومان، چیزی حدود حداقل ۵۰ تا ۸۰ هزار تومان است که بر اساس مدل آن‌ها متفاوت است. این قیمت برای خودروهای خارجی و مدل بالا از حداقل ۱۲۰ هزار تومان شروع می‌شود تا ۵۰۰ هزار تومان که برای خودروی لکسوس است. به‌رحال افزایش شدید قیمت خودرو روی بقیه قطعات و لوازم جانبی تأثیرگذار بوده است. توصیه می‌کنیم که برای خرید حتماً نوع باکیفیت آن را خریداری کنید.

از نظر طراحی ظاهر واقعاً باید گفت که شاهد تغییرات زیادی در آن هستیم. اولین بخش که توجه را به سمت خود جلب می‌کند، بخش جلو پنجره با ظاهر کشیده و باریک است و با این تفاوت که آرم پژو روی آن قرار گرفته است. چراغ‌های LED با مه شکن داخل و زیر آن هم در امتداد همین بخش قرار گرفته و تناسب بسیار عالی با آن دارد. همچنین چراغ‌ها در بخش عقب نیز کشیده و متناسب‌تر هستند.

سپر چه در جلو و چه در عقب پهن‌تر از حالت‌های دیگر است که هم حالت تهاجمی و به روزی به آن داده و هم اینکه باعث افزایش مقاومت آن شده است. روی ظاهر آن یعنی کاپوت و بدنه شاهد خطوط منحنی هستیم. نکته مهم، و متمایز، وجود دو خط منحنی و مقعر گونه در بالا و پایین است که ظاهر جانبی آن را بسیار متفاوت‌تر کرده است. در حالت کلی، از نظر ظاهر واقعاً نمی‌توان ایرادی روی آن گذاشت.

از نظر ظاهر داخلی، باینکه در طرح‌های استفاده شده خیلی ساده است؛ اما حرف‌های زیادی برای گفتن دارد. در قسمت داشبورد از طراحی مسطح و صاف با رنگ‌های مشکی براق در بخشی از آن استفاده شده است. در قسمت میانی از صفحه‌از یک صفحه نمایش ۷ اینچی به همراه یک‌جا لیوانی کوچک در زیر آن قرار داده شده است. مهم‌تر از همه آن‌ها فرمان خودرو است که بسیار اسپرت گونه و نرم است؛ در واقع، قرار گرفتن بخش صاف زیر فرمان حالت بسیار شیکی نیز به آن داده است. در قسمت بالای فرمان و جلوی راننده، صفحه‌قرار گرفته که در آن اطلاعات مانند کیلومتر شمار، سرعت سنج و ... با ظاهری کاملاً متفاوت قرار گرفته است. در طراحی داخلی پژو ۳۰۱ سعی شده تا از صندلی بسیار راحت و همچنین تاشو در بخش عقب هم استفاده شود. این ویژگی باعث شده تا حجم صندوق عقب در هنگام خواباندن صندلی به حدود برابر حالت عادی برسد.



هم اکنون هنوز مدل کمی از این خودرو به آن صورت وارد بازار شده است.

برای همین نمی‌توان اطلاعات دقیقی از این نوع خودرو بیان کرد. به هر حال، با توجه به اطلاعاتی که تاکنون از تجربه به اشتراک گذاری شده توسط دیگران به دست آمده است، به دلیل داشتن فرمان، دلیل داشتن فرمان، نسبتاً نرم، نه تیز و نسبتاً نرم، نه تیز و

سیستم تعلیق مناسب به‌راحتی می‌تواند پیچ‌ها و ناهمواری‌ها را به خوبی پشت سر بگذارد و تجربه رانندگی عالی را با آن می‌توان داشت

● ویژگی‌های خودرو

از ویژگی‌های پژو ۳۰۱ می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- گروز کنترل و سیستم کنترل کننده سرعت
- سیستم کنترل پایداری الکترونیکی ESP
- دوربین دنده‌عقب
- سیستم پایش فشار تایرها
- روشن شدن خودکار چراغ‌های خطر حین ترمز شدید
- آمایشگر ۷ اینچی لمسی
- پورت USB
- AUX
- بلوتوث
- سیستم موقعیت‌یابی سه‌بعدی TomTom
- سازگاری با پلتفرم‌های Apple CarPlay، Android Auto و Mir-rorLink

دیگر ویژگی‌های خودرو باعث افزایش ایمنی ۳۰۱ نسبت به بقیه پژوها شده است، شامل:

- سیستم ترمز ABS
- سیستم ترمز کمکی EBA
- فلاپ‌های ISOFIX برای نصب صندلی‌های ویژه کودک
- کمربند ایمنی سه مرحله‌ای
- چهار کیسه هوای
- دارای سه ستاره ایمنی از موسسه Euro NCAP

هم اکنون هنوز مدل کمی از این خودرو به آن صورت وارد بازار شده است. برای همین نمی‌توان اطلاعات دقیقی از این نوع خودرو بیان کرد. به هر حال، با توجه به اطلاعاتی که تاکنون از تجربه به اشتراک‌گذاری شده توسط دیگران به دست آمده است، به دلیل داشتن فرمان نسبتاً نرم، نه تیز و سیستم تعلیق مناسب به‌راحتی می‌تواند پیچ‌ها و ناهمواری‌ها به خوبی پشت سر بگذارد و تجربه رانندگی عالی را با آن می‌توان داشت.

۶ نکته ضروری برای دارندگان خودروی دنده اتومات

گیربکس یکی از مهم‌ترین عناصر سیستم انتقال قدرت در خودروها است و وظیفه آن چه در انواع دنده ای و چه در مدل های مختلف اتوماتیک به حرکت در آوردن خودرو است. طرفداران گیربکس های دنده ای چندان تمایلی به جعبه دنده های اتوماتیک نشان نداده و به عقیده آن ها استفاده ساده و بازدهی بالای گیربکس دنده ای بیش از هر مزیت دیگری در گیربکس های اتوماتیک ارزش دارد. به گزارش سایت پدال نیوز، گیربکس های اتوماتیک این روزها به وفور بر روی خودروهای لوکس و نیمه لوکس قرار داشته و حتی بسیاری از افراد نیز به دلیل راحتی بیشتر آن ها اقدام به اضافه کردن این نوع گیربکس ها به خودروی خود می کنند. باید در نظر داشت که هرچند گیربکس های اتوماتیک رانندگی راحتی را با خود به همراه می آورند اما بهره مندی، نگه داری و تعمیر آن ها به مراتب هزینه های بیشتری داشته و به همین دلیل نیز توصیه های فراوانی برای جلوگیری از آسیب‌های احتمالی وارد شده به آن ها ارائه می شود.

برای آشنایی بیشتر به ۶ مورد از این راهنمایی ها با ما همراه باشید:

● ۱- تغییر وضعیت دنده به حالت N پشت چراغ‌قرمز

هرچند در این زمینه اختلاف نظر های فراوانی وجود دارد اما به طور کلی توصیه می شود که در هنگام توقف های کوتاه مدت دنده را در وضعیت N قرار داده و پایتان را روی ترمز نگه دارید. در بسیاری از موارد تغییر زیاد دنده موجب استهلاک بیشتر گیربکس های اتوماتیک می‌شود.

● ۲- گاز دادن درجا قبل از قرار دادن دنده در حالت D

این یک عادت قدیمی و غلط است که خودروهای دنده ای به ما منتقل کرده اند که در خودروهای اتومات سبب اصطکاک بیشتر قطعات شده و در دراز مدت موجب خرابی گیربکس می‌شود.

● ۳- خلاص کردن دنده در سرازیری

انجام این کار نه تنها سبب آسیب رساندن به گیربکس می شود بلکه ممکن است عامل ایجاد حادثه نیز شود چرا که کنترل خودرو در حالت خلاصی سخت تر است.

● ۴- تغییر حالت دنده موقعی که خودرو در حال حرکت است

تغییر حالت دنده در هنگام حرکت آسیب فراوانی به گیربکس های اتوماتیک وارد می کند. جهت توقف و تغییر حالت گیربکس اتوماتیک باید همیشه ابتدا پدال ترمز را فشار دهید و بعد دنده را تغییر دهید.

● ۵- قرار دادن دنده در حالت P قبل از توقف کامل

در گیربکس های اتوماتیک یک پین قفل کننده در داخل دنده وجود داشته و در هنگام قرار گیری آن در حالت P این پین متصل به شفت خروجی گیربکس، سبب قفل شدن آن می شود. اگر پیش از توقف کامل و در هنگام حرکت دنده را در حالت P قرار دهید احتمال شکستن این پین وجود دارد.

● ۶- شیوه توقف نادرست در سطوح شیب‌دار

توصیه می شود در هنگام توقف در سطوح شیب‌دار و سرازیری ها ابتدا ترمز دستی را کشیده و سپس خودرو را در حالت B قرار دهید. با انجام این‌کار از وارد آمدن فشار اضافه بر گیربکس جلوگیری می کنید.

