

## دخلوخروج

شنبه ۲۶ بهمن ۱۳۹۸ - شماره ۵۳

خراسان شماره ۳۰۳۱۸

## خودرو



## عرضه خودرو با قرعه‌کشی!

در دهه ۶۰ و با محدود شدن منابع ارزی کشور، واردات قطعات منفصله خودرو دچار مشکل شد. با افت تیراژ تولید، مسئولان وقت به این نتیجه رسیدند که تنها راه پاسخگویی به حجم بالای تقاضا، استفاده از روش قرعه‌کشی برای برقراری عدالت است. در آن زمان خودرویی مانند پیکان متقاضی بسیاری داشت و به همین جهت کمیته‌هایی مأمور شدند خانه متقاضیان را بررسی کنند و مطمئن شوند که آن‌ها خودرو دیگری ندارند! این روش غیراصولی قرار است به‌عنوان راه‌حلی برای وضع فعلی بازار خودرو به کار گرفته شود. گویا وزارت صمت و خودروسازان داخلی به این

# دردانه های نمایشگاهی که برگزار نشد

در صورت برگزاری نمایشگاه خودروی تهران، چه خودروهایی را می توانستیم ببینیم؟

متین نصیری

روزنامه‌نگار

### دنا پلاس توربو اتوماتیک

گرچه این خودرو در ۱۶ بهمن امسال و با حضور وزرای صمت و دفاع در کارخانه ایران خودرو معرفی شد اما در صورت برگزاری نمایشگاه خودرو، احتمالاً یکی از مهم‌ترین محصولاتی بود که آبی‌پوشان در شهر آفتاب رونمایی می‌کردند. دنا پلاس توربو اتوماتیک از پیشران ۱٫۷ لیتری ای‌اف‌۷ مجهز به توربوشارژر بهره می‌برد که ۱۵۰ اسب بخار قدرت و ۲۱۵ نیوتن متر گشتاور دارد. انتقال قدرت در این خودرو از طریق یک جعبه‌دنده شش سرعته اتوماتیک ساخت شرکت DAE چین انجام می‌پذیرد و گفته می‌شود که سامانه خنک‌کاری آن مطابق شرایط کشور و سبک رانندگی عموم مردم سفرارش‌سازی شده است. این خودرو همچنین از فرمان کمکی برقی بهره می‌برد که استهلاک پایین‌تری نسبت به فرمان هیدرولیک دارد و می‌تواند هدر رفت توان موتور را کاهش دهد.

### کراس اوور ملی

اواخر آذر کیانوش پورمجیب، معاون تحقیقات و طراحی محصول ایران خودرو، گفت که این شرکت به‌زودی کراس‌اوور و شاسی‌بلند خود را بر مبنای دانش بومی و پلتفرم ملی به بازار عرضه می‌کند. خودرویی که معرفی آن چندین بار به تعویق افتاد و نمایشگاه امسال می‌توانست فرصتی برای رونمایی از کراس‌اوور ملی باشد. گرچه پورمجیب از «پلتفرم ملی» صحبت کرده اما بسیاری باور دارند که این خودرو بر مبنای پلتفرم پی‌اف ۱ پژو سیتروئن ساخته شده است. همان پلتفرمی که در پژو ۲۰۶، ۲۰۸ و ۲۰۰۸ هم دیده می‌شود. به گفته برخی منابع خبری، پنین‌فارینا ایتالیا طراحی کراس‌اوور ملی را انجام داده و احتمالاً از پیشران‌ه‌ای‌سی ۵ پژو یا موتور ۱٫۲ لیتری توربو ساخت شرکت ماهرله بهره می‌برد. ایران خودرو توانسته فرایند تولید پیشران ۳ سیلندر ماهرله را با موفقیت پشت

### پژو ۳۰۱

احتمالاً ۳۰۱ سومین محصول جدیدی بود که ایران خودرو در غرفه‌اش رونمایی می‌کرد. سال گذشته صحبت‌هایی از داخلی‌سازی قطعات آن مطرح بود و رسماً در تیرماه امسال تولید پژو ۳۰۱ با داخلی‌سازی ۸۰ درصد آغاز شد. اتفاقی که طرف‌فرانسوی را خشمگین کرد. گفته می‌شد حدود ۳۰۰ قطعه‌ساز برای این پروژه همکاری کرده‌اند و اکثر قطعات بدنه، تیریم، موتور، گیربکس، تعلیق، انتقال قدرت و... را در داخل کشور به تولید رسانده‌اند. چندی پیش مسئولان ایران خودرو پا را فراتر گذاشتند و به گفته فرشاد قمیعی مدیرعامل شرکت، قصد دارند ۳۰۱ را با نشان داخلی عرضه کنند. این سدان اقتصادی از پیشران‌ه‌ای‌سی‌۵ بهره می‌برد که نمونه‌ا رتقا یافته تی‌یو۵ است و قدرتی در حدود ۱۱۵ اسب بخار دارد. انتقال قدرت بسته به تیپ خودرو توسط جعبه‌دنده پنج سرعته دستی

### ام‌وی‌ام ایکس‌۵۵

مشکل واردات قطعات خودرو در کنار افزایش چهار برابری قیمت ارز باعث شد خطوط تولید بسیاری از خودروسازان خصوصی تعطیل شود. دراین‌بین مدیران خودرو هم در امان نبود. با همه این حرف‌ها، مدتی است که خطوط تولید مدیران به مدار تولید بازگشته است و بخش بازاریابی آن با معرفی ایکس‌۵۵ قصد دارد جانی تازه به فعالیت‌های شرکت بدهد. ام‌وی‌ام ایکس‌۵۵ که در بازارهای خارجی با نام چری تیگو ۴ یاایکس شناخته می‌شود، از یک پیشران ۱٫۵ لیتری توربو به قدرت ۱۴۷ اسب بخار و گشتاور ۲۱۰ نیوتن متر به همراه جعبه‌دنده هفت سرعته دو کلاچه بهره می‌برد. موتور و جعبه‌دنده‌ای که در تیگو ۷ و آریزو ۶ هم به‌کاررفته است و به دلیل وزن پایین‌تر ایکس‌۵۵ می‌توان شتاب و عملکرد بهتری

### جک اس۷

اواسط تابستان تصاویری از جک اس‌۴ در محوطه شرکت کرمان موتور منتشر شد و نشان می‌داد که این خودرو برای انجام برخی تست‌های فنی به ایران آمده است. در بازارهای جهانی جک اس‌۴ با دو پیشران ۱٫۶ لیتری تنفس طبیعی به قدرت ۱۱۹ اسب بخار و ۱٫۵ لیتری توربو به قدرت ۱۴۹ اسب بخار قابل سفارش است و خریداران می‌توانند بین دو جعبه‌دنده پنج سرعته دستی یا اتوماتیک پیوسته سی‌وی‌تی یکی را انتخاب کنند. در نمونه‌ای که وارد ایران شده بود و در محوطه شرکت دیده می‌شد، امکاناتی نظیر دوربین ۳۶۰ درجه و رادار نقطه کور وجود داشت. شش کیسه هوا، سامانه کنترل پایداری، فرمان کمکی برقی، رادار خطی، سنسور نور و باران، توهلد، کنترل شروع حرکت در

## ۱۰۰ کیلومتر با وانت الکتریکی نیکولا

شرکت نیکولا که در زمینه تولید خودروهای برقی فعالیت می‌کند، به‌تازگی از کانسپت جدید خود پرده برداشته است. کانسپت الکتریکی این شرکت با استفاده از سوخت‌های مختلفی از جمله پیل‌های هیدروژنی می‌تواند با یک بار شارژ، مسافتی در حدود هزار کیلومتر یا به عبارت دقیق‌تر ۹۶۵ کیلومتر را طی نماید. این کانسپت که «گورکن» نام دارد، قادر است در کمتر از ۲٫۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. گرچه این خودرو هنوز یک کانسپت است اما می‌خواهد با خودروهایی چون تسلا سایبر تراک، رویان آر ۱، وانت الکتریکی هامر و فورد اف-۱۵۰ الکتریکی رقابت کند. سگمندی که هر روز بر رقبای آن افزوده می‌شود. وانت گورکن نیکولا حدود ۴۵۵ اسب بخار قدرت دارد و در نقطه پیک عملیاتی می‌تواند ۹۰۶ اسب بخار را به چرخ‌ها ارسال کند. همچنین گشتاور این خودرو چیزی در حدود ۱۳۲۹ نیوتن متر است. بخشی از انرژی موردنیاز برای پیمودن مسافت هزار کیلومتری از باتری‌های لیتیوم یون ۱۶۰ کیلووات ساعتی و پیل‌های سوختی ۱۲۰ کیلوواتی تأمین می‌شود. طول، عرض و ارتفاع این وانت به ترتیب ۵،۹۰۰، ۲۱۶۰ و ۱۸۵۰ میلی‌متر است. هنوز قیمت این خودرو مشخص نشده اما نیکولا قصد دارد وانت گورکن را تا سپتامبر امسال رونمایی کند.



نتیجه رسیده‌اند که تنها راه مقابله با دلال‌های بازار، عرضه خودروهای فروش فوری به‌صورت قرعه‌کشی است. به نظر نمی‌رسد که این راهکار به نتیجه خاصی منتهی شود؛ چراکه اختلاف قیمت کارخانه و بازار همچنان رانت‌لذیدی است که دلال‌ها می‌توانند از آن بهره ببرند و در صورت قرعه‌کشی هم نمی‌توان جمعیتی که موفق به دریافت خودرو نشده‌اند، از اجرای عدالت قانع کرد. ضمن آن که سرکوب قیمت‌ها در سال‌های اخیر به این اختلاف قیمت دامن زده و قرعه‌کشی نمی‌تواند تأثیر چندانی روی کاهش قیمت‌ها داشته باشد.



ایران خودرو ابتدا با «هیوندای پاور تک» کره جنوبی برای تأمین جعبه‌دنده دنا پلاس توربو قرارداد امضا کرده بود اما شرکت کره‌ای به دلیل تحریم‌ها از دادن قطعات امتناع کرد. حالا به نظر می‌رسد که چینی‌ها برای همکاری با ایران خودرو مصمم‌تر هستند. این جعبه‌دنده چینی فعلاً به‌صورت سی‌بی‌یو وارد کشور می‌شود اما در آینده‌ای نزدیک خط تولید آن در ایران آغاز به کار می‌کند. دنا پلاس توربو اتوماتیک احتمالاً با قیمت ۱۶۰ میلیون تومان و از اواخر سال ۱۴۰۰ عرضه خواهد شد.



سر بگذارد و احتمالاً ابویه‌سازی آن را در برنامه دارد. قدرت این پیشران به بهره‌گیری از سیستم تزریق سوخت مستقیم بین ۱۲۰ تا ۱۶۰ اسب بخار و مصرف سوخت آن چیزی در حدود ۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. با توجه به تجاری‌سازی فرمان کمکی برقی، کیسه هوای جانبی و سانروف بعدی نیست که در کراس‌اوور ملی چنین امکاناتی را ببینیم. هنوز تصاویر رسمی یا حتی جاسوسی از اولین شاسی‌بلند ایران خودرو منتشر نشده اما به‌احتمال زیاد شباهت زیادی با پژو ۲۰۰۸ خواهد داشت.



با شش سرعته اتوماتیک ساخت آپسین ژاپن انجام می‌گیرد. چند ماه قبل فرشاد قمیعی در یکی از مصاحبه‌های خود گفته بود که ایران خودرو قصد دارد ۳۰۱ را با کیسه هوای جانبی عرضه کند. در این صورت می‌توان انتظار داشت که سدان پژو با بهره‌مندی از سامانه کنترل پایداری، جزو محصولات ایمن تولید داخل لقب گیرد. قیمت پژو ۳۰۱ در بازارهای جهانی بین ۱۴ تا ۱۸ هزار دلار است و به احتمال زیاد از شهریور ۹۹ با قیمت ۲۰۰ میلیون تومان به بازار می‌آید.



از آن مشاهده کرد. شاید مهم‌ترین ویژگی کراس‌اوور جدید ام‌وی‌ام، ساعت هوشمند آن باشد که کاربرد ریموت و سامانه کنترل از راه دور را دارد. با استفاده از این آپشن که به صورت استاندارد عرضه می‌شود، می‌توان درهای خودرو را باز کرد و برخی از تنظیمات آن را تغییر داد. این خودرو در دو تیپ اکسلنت و اکسلنت اسپرت و با قیمت تقریبی ۲۸۰ و ۳۸۲ میلیون تومان از سوی مدیران خودرو عرضه می‌شود که البته در بازار آزاد می‌توان با ۱۵ میلیون تومان کمتر هر دو تیپ را خریداری نمود.



سربالایی و سربایینی، کروژ کنترل و صندلی برقی راننده از جمله دیگر تجهیزات ایمنی و رفاهی این کراس‌اوور چینی به شمار می‌رود. جک در همکزی با کریمان موتور قصد داشت کراس‌اوور کوچک خود را به بازار ایران عرضه کند اما به دلایلی که مهم‌ترینش مشکلات نقل و انتقالات مالی بوده، از این کار منصرف شد. البته بعید نیست که با حل شدن مسائل باتکی تا ماه‌های آینده، جک اس‌۴ را در چهارمین دوره نمایشگاه خودرو تهران ببینیم.

## سوپراسپرت کلاسیک مقرون به صرفه

نخستین بار کانسپت جگوار ایکس‌جی ۲۲۰ در نمایشگاه بین‌المللی خودرو بریتانیا رونمایی شد. نزدیک به هزار و پانصد نفر برای خرید این خودرو بیعانه‌ای به مبلغ ۵۰ هزار پوند به جگوار پرداخت کردند و طبق برنامه قرار بود تحویل این خودرو از سال ۱۹۹۲ آغاز شود. استانداردهای آلایندگی سختگیرانه دولت بریتانیا، جگوار را مجبور کرد پیشران ایکس‌جی ۲۲۰ را تغییر دهد. در همان موقع بود که بحران اقتصادی هزینه‌ها را افزایش داد و قیمت هر دستگاه از ۲۹۰ هزار پوند به بالاتر از ۴۲۰ هزار پوند رسید. این تغییر قیمت بسیاری را از خریدشان منصرف کرد و بیعانه خود را پس گرفتند. تا سال ۱۹۹۴ تنها ۲۷۵ دستگاه از سوپراسپرت جگوار تولید شد و برخی از آن‌ها در مسابقات اتومبیلرانی از جمله «قهرمانی جی‌تی ایتالیا» شرکت کردند.

امروزه جگوار ایکس‌جی ۲۲۰ ارزش کلکسیونی خود را از دست داده است و می‌توان با پرداخت مبلغی در حدود ۱۵۰ هزار پوند یک نمونه آن را خریداری نمود. این در حالی است که فراری اف ۴۰۰ با کارکردی مشابه اما ۲۰۰ اسب بخار قدرت کمتر نسبت به سوپراسپرت جگوار، حدود ۸۰۰ هزار پوند قیمت دارد. شاید «سوپراسپرت کلاسیک مقرون به‌صرفه» بهترین لقبی باشد که به یک جگوار ایکس‌جی ۲۲۰ می‌توان داد!



## نگاهی به یک ادعا درباره

## ساخت خودروی الکتریکی!

مروری بر اختراع ادعایی؛ کسی که طرفداران بی‌شماری در شبکه های مجازی دارد!

اگر اهل اینستاگرام و فضای مجازی هستید، نام «جمشید آراین» را بارها در کامنت‌ها دیده‌اید؛ کسی که در گفت وگوی ویژه خبری سال ۱۳۸۱ روبه‌روی دوربین‌های تلویزیونی ظاهر شد و نخستین بار از «خودرو الکتریکی» و «خودرو هایپرید» سخن به میان آورد. او در آن برنامه ایده‌های خود را شرح داد و دو ویدئو تست خودرو «آربانا ۷۹۲» را پخش کرد تا برای ادعاهای خود سندی ارائه کرده باشد. در آن زمان بسیاری از مردم که شناخت چندانی درباره خودروهای الکتریکی نداشتند، از او و کارهایش استقبال کردند. بعد از چنین ادعایی، او به خارج از کشور رفت و چند سال بعد دوباره به ایران بازگشت و اختراع خود را روی یک سمند سورن پیاده کرد. آراین با استفاده ازباری از رسانه‌ها نشان داد که خودرو الکتریکی او می‌تواند مسافت ۵۰۰ کیلومتری تهران تا اصفهان را تنها با یک بار شارژ طی کند. درحالی‌که هیچ‌گاه برای اثبات این ادعا سندی ارائه نداد و خبرنگاری را هم دعوت نکرد. یکی از موضوعاتی که همواره از سوی طرفداران جمشید آراین به‌عنوان مهم‌ترین دستاورد او عنوان می‌شود، تغییر یک دستگاه تیب‌ا به اتومبیلی برقی و شرکت در نمایشگاه خودرو ژئو ۲۰۱۲ است. برای درک اتفاقاتی که در آن نمایشگاه افتاد، بخشی از مقاله وب‌سایت اسمارت موبیلیتی را مرور می‌کنیم که اتفاقاً صفحه ویکی‌پدیا جمشید آراین به آن ارجاع داده است: «...این مخترع در مورد سرعت شارژ خودرو الکتریکی خود ارقام امیدوارکننده‌ای ارائه می‌دهد اما او در دنیای کوچک خودروهای الکتریکی ناشناخته است و نمی‌توان به ارقامی که می‌گوید اطمینان کرد.» در بخش دیگری از مقاله می‌بینیم: «فقطی از تنها زن داخل غرفه درباره این خودرو الکتریکی سؤال می‌پرسیم او تنها لبخند می‌زند. گویی نمی‌داند معنای لبخند چیست! این مسئله شما را برای ماندن و صحبت کردن ترغیب نمی‌کند.»

جمشید آراین در سال ۱۳۹۴ و در برنامه تلویزیونی ثریا که از شبکه افق پخش شد، یک نامه از معصومه ابتکار، رئیس سازمان محیط‌زیست در سال ۱۳۸۱ منتشر کرد. نامه‌ای که در آن از طرف ابتکار نوشته شده بود: «خودروهای الکتریک به دلیل وزن زیاد باتری‌ها هیچ‌گونه آینده‌ای ندارند.» البته کمی بعد ابتکار این نامه را جعلی دانست .

در هر صورت و با وجود این‌که ادعاهای آراین اثبات نشده است، هنوز هستند کسانی که او و امثال جاسمی زرگانی، مخترع خودرو آپسوز را از «خبگان» به حساب می‌آورند. مهندسی که خودرو به‌اصطلاح الکتریکی خود را با آن‌همه باتری سمی در سد منجیل غرق می‌کند، احتمالاً نمی‌داند که با این کار محیط‌زیست تخریب می‌شود و چنین اقدامی در تضاد با هدفش برای کاهش آلایندگی زمین است!

ای کاش کسانی که به حمایت از جمشید آراین می‌پردازند، یک بار ادعاهای او را به طور دقیق و به دور از حس طرفداری مرور کنند.



قیمت روز برخی از خودروهای کارکرده بازار

نام و مدل خودرو	قیمت
لیفان ایکس۵۰ مدل ۱۳۹۵	۱۰۱ میلیون تومان
ام‌وی‌ام ۳۱۵ مدل ۱۳۹۸	۱۲۸ میلیون تومان
تویوتا کمری مدل ۲۰۰۵	۱۴۸ میلیون تومان
رنو سیمبل مدل ۲۰۱۶	۱۶۵ میلیون تومان
نيسان پیکاب مدل ۱۳۹۰	۱۹۵ میلیون تومان
سیترون سی۵ مدل ۲۰۰۹	۲۰۰ میلیون تومان