حمله مدیرعامل تویوتا به خودروهای الکتریکی!

آکیو تویودا، مدیرعامل شرکت تویوتا در کنفرانس خبری انجمن خودروسازان ژاپن گفته که خودروهای الکتریکی تجارت را خراب کرده و نیازمند سرمایه‌گذاری عظیم و حتی آلایندگی دی‌اکسیدکربن بیشتر نسبت به خودروهای درون‌سوز هستند. گفتنی است آکیو تویودا چهره‌ای برجسته در ژاپن و صحنه بین‌الملل است. /پدال

تاخیر در عرضه خودروی جدید فیات و ابارث

در حالی که اخبار پخش‌شده در مورد خودروی جدید و محصول دو شرکت فیات و ابارث که زمان به بازار آمدن این خودروی کوچک را سال ۱۴۰۰/۲۰۲۱ می‌دانند، شرکت فیات و همچنین بنگاه‌های فروش خودروی طرف قرارداد با این شرکت تا به این لحظه این خبر را تائید و هیچ بیانیه‌ای در این مورد منتشر نکرده‌اند. در حال حاضر تنها خبر موجود در مورد خودروی جدید و بازسازی‌شده ابارث ۵۹۵ pista تاریخ توزیع آن است که با توجه به وضعیت موجود این تاریخ یک سال به تاخیر افتاده است. / خبرخودرو

خودروی تارا در مراسم بازدید وزیر صمت از شرکت ایران خودرو

همه چیز درباره «تارا» خودروی جدید ایران خودرو که ویدئوی روشن نشدنش این روزها همه جا منتشر شده است

یک فیس لیفت جدید!

مهدی یکه‌سادات
دانش

شنبه ۲۹ آذر در جریان بازدید وزیر صمت از ایران خودرو، خودروی جدید ملی کی ۱۳۲ (K۱۳۲) این شرکت ـ که نام تجاری تارا برایش انتخاب شده است ـ رونمایی اولیه شد. اما این همه ماجرا نبود. طبیعتا وقتی قرار است خودرویی رونمایی شود، حداقل انتظار ناظران این است که خودروی تازه طراحی‌شده روشن شود و استارت بخورد. اما در ویدئویی که روزهای گذشته در فضای مجازی صدها هزار بار دیده شد، این اتفاق نیفتاد! ماجرای روشن نشدن تارا در این ویدئو حاشیه‌هایی به همراه داشت و به گمانه‌زنی‌های متعددی دامن زد که در نهایت به انتشار بیانیه از سوی ایران خودرو و توضیح علت ماجرا انجامید. با این حال انتقادات درباره پروژه کی ۱۳۲، دستاوردها و اشکالات وارد به آن، از حدود ده ماه پیش که در انتهای یکی از جلسات هیات دولت سر و کله این خودرو پیدا شد، همواره پیرامون آن مطرح بوده و حالا با اتفاق اخیر، بازار این حرف و حدیث‌ها داغ‌تر هم شده است. این خودرو چه ویژگی‌هایی دارد که روشن نشدنش در مراسم رونمایی این هفته، این‌قدر خبرساز شده است؟

ماجرای روشن‌نشدن تارا چه بود؟

دکتر امیرحسن کاکایی، عضو هیات علمی دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت معتقد است متاسفانه گاهی در کشور ما محصولاتی که هنوز به بلوغ و پختگی لازم نرسیده را رونمایی می‌کنند. وی می‌گوید: «بنا نبوده که این جلسه حکم مراسم رونمایی را داشته باشد. بلکه بازدید ۴۵ دقیقه‌ای وزیر صمت از شرکت ایران خودرو بوده و در میان بازدید، خواسته‌اند خودرو را هم نشان بدهند که این اتفاق افتاده و این نتیجه عجله است، نه یك اتفاق معنادار.»

این محقق حوزه خودرو البته افزوده است که شروع تولید انبوه این خودرو قرار است یك ماه تا یك ماه‌ونیم دیگر انجام شود و حتما پیش از عرضه عمومی و ورود خودروی تارا به خیابان، تعداد ۵۰ تا ۶۰ دستگاه از این خودرو برای انواع آزمایش‌ها به مراجع مختلف اعزام می‌شود و بعد از اخذ گواهی‌های استاندارد تحویل مردم خواهد شد.

اما بابك صدرایی، کارشناس صنعت خودرو معتقد است که اتفاق رخ‌داده در مراسم رونمایی، نتیجه عدم هماهنگی یا نوعی بدشانسی است. او با بیان این‌که از خیلی جهت‌ها وقتی خودرویی قرار است فروشش به‌زودی آغاز شود، باید تست جاده و تست‌های مختلف از جمله تست شرایط اقلیمی آن انجام شده باشد، به جام‌جم گفت: «خودرو نمونه اولیه‌اش هم که ساخته می‌شود، روشن می‌شود. اتفاقی که افتاد، برمی‌گردد به تیم هماهنگ‌کننده که باید دقت بیشتری در چنین مراسم مهمی انجام می‌دادند. چه بسا ممکن است فقط اشکال از شل شدن سرباتری باشد.»

البته او این را هم اضافه می‌کند که مراسم رونمایی از یك خودرو قاعده و قانونی دارد و باید اصحاب رسانه دعوت می‌شدند و آزمایش و بررسی می‌کردند و درباره خودرو نظر می‌دادند؛ اتفاقی که برای خودروی تارا نیفتاد یا خیلی دیر افتاد.

با این حال ایران خودرو همه این حدس و گمان‌ها را مردود می‌داند. روابط عمومی این خودروسازی، درخصوص فیلم حاشیه رونمایی از خودروی تارا و روشن نشدن آن در این مراسم، چنین توضیح داده است: «روشن کردن خودرو در سالن موسوم به استایل محصولات ایران خودرو به دلیل بسته بودن فضا، ممنوع بوده و رعایت این موضوع به‌ویژه در حضور بازدیدکنندگان دارای اهمیت مضاعفی است.»

در این گزارش تاکید شده است: «در ویدئوی منتشرشده نیز مهندس حاضر در سالن استایل، به دستور مقام ارشد سالن، در حال باز کردن در صندوق‌عقب خودروی تارا به منظور نمایش حجم بالای آن بوده و قصد روشن کردن خودرو را نداشته است. در همین حال خودروی دیگری بیرون از سالن استایل برای رانندگی توسط وزیر صمت آماده‌سازی شده بود.» ایران خودرو تصریح کرده است: «تارا، محصول جدید ایران خودرو، نخستین خودروی ملی است که از تمامی استانداردهای ۸۵ گانه مصوب عبور کرده و در بهترین شرایط ایمنی و استانداردی آماده تولید انبوه است.»

ظاهر و باطن تارا از نگاه کارشناسان

از صدرایی راجع به طراحی خودرو سوال کردیم که پاسخ داد: «خودروی تارا، یك خودروی طراحی شده در ایران نیست، بلکه درواقع یك فیس‌لیفت از پژو ۳۰۱ است. یك مقدار نمای جلو را تغییر داده‌ایم، کمی سپرها را تغییر داده‌ایم، درِ محفظه موتور و چراغ جلو و عقب عوض شده است و همین‌طور نمای عقب را کمی تغییر داده‌ایم. درست مانند رانا که یك فیس‌لیفت از پژو ۲۰۶ صندوقدار است. البته ما در مورد خودروی رانا، داشبورد را هم عوض کردیم، اما در خودروی تارا حتی داشبورد ۳۰۱ را هم عوض نکرده و از همان استفاده کرده‌ایم.»

این کارشناس حوزه خودرو با اعلام این‌که طراحی سمند که ۲۵ سال پیش انجام شد، یك طراحی مستقل روی پلتفرم پژو ۴۰۵ با مالکیت ایران خودرو بود، گفت: «وقتی اسم ایرانی روی یك خودرو گذاشته‌ایم و به عنوان خودروی ایرانی قرار است وارد بازار شود، جا دارد حداقل نمای داخلش هم تغییر کند؛ نه این‌که با تغییر چراغ و سپر بگوییم این یك خودروی ملی است.»

با این حال دکتر کاکایی نظر دیگری دارد و معتقد است طراحی خودروی تارا کار بزرگی بوده است. او در این مورد به جام‌جم گفت: «اگر شما خودروهای روز دنیا را کنار یکدیگر بگذارید، شباهت‌های زیادی میان‌شان می‌بینید. مثلا چینی‌ها بیشتر خودروهای‌شان شبیه هم است یا شبیه خودروهای غربی طراحی شده است. در طراحی جلو و عقب خودروی تارا نیز خیلی سعی کرده‌اند هویت ایجاد کنند، اما از لحاظ فرم کلی چیزی که شما می‌بینید، باز در ذهن بیننده تشابه‌هایی با پژو ۳۰۱ دارد. هیچ‌کسی ادعا نکرده که پلتفرم طراحی شده است؛ بلکه طراحی خودرو انجام شده و این کار بزرگی بوده است.»

چرا روی ارتقای کیفیت خودروهای فعلی متمرکز نمی‌شویم؟

از دکتر کاکایی پرسیدیم در شرایطی که خودروهای پرفروشی داریم که به خاطر کمبود قطعات، تولید آنها متوقف یا کم شده است، چرا هم و غم خود را برای تولید قطعات آنها نمی‌گذاریم و سراغ تولید و طراحی خودروی جدید می‌رویم؟ وی در پاسخ گفت: «من شخصا مخالف نوآوری برای خودروی جدید، در حال حاضر هستم و از نظر اقتصادی منطقا ما باید همزمان اولویت اول را روی بهبود سیستم‌های موجود می‌گذاشتیم. اما متاسفانه جو جامعه به گونه‌ای است که همه سیاستمداران و سیاستگذاران از خودروسازان انتظار دارند وسط جنگ اقتصادی، خودروی جدید هم بسازند. این اشکال سیاستگذاران کشور است، نه مدیران صنعتی.

مشکل بزرگ ما این است که از ۳۰ خودروساز داخلی ۲۸ مورد آنها خصوصی هستند و درشان بسته شده، زیرا مونتاژکار بودند. اکنون دو خودروساز بزرگ داریم که درحقیقت خصولتی هستند و دولتی‌ها نیز بدون قبول مسؤولیت، فقط دستور می‌دهند. خودروسازان نیز برای این‌که اثبات کنند «ما می‌توانیم» کار را انجام می‌دهند. اما همین خودروی تارا اگر به تولید انبوه نرسد، بدهی زیادی برای ایران خودرو به‌بار می‌آورد.»

از او در مورد پیش‌بینی قیمتی خودروی تارا پرسیدیم که گفت: «قیمت نسخه اتوماتیك این خودرو به نظر من بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ میلیون تومان خواهد بود که این قیمت از قیمت نمونه سی‌کی‌دی وارداتی ارزان‌تر تمام خواهد شد.»

دکتر کاکایی در پایان این را نیز اضافه کرد که در بیشتر خودروسازی‌های خارجی چون همه چیز با آرامش انجام می‌شود، پنج سال قبل از رونمایی، شرایط را آماده می‌کنند و وقتی خودرویی رونمایی می‌شود، از پنج سال قبل همه چیز آماده و امتحان شده است. اما ما وسط راه می‌خواهیم بگوییم داریم کار می‌کنیم و در نتیجه ممکن است اتفاقاتی مانند آنچه اخیرا در حضور وزیر صمت رخ داد، پیش بیاید. اما به هر حال مشخصات خودرو، به نظر خوب می‌آید. از لحاظ پلتفرمی خودروی زیبایی است و گمان می‌کنم از لحاظ عملکردی هم خوب باشد. تولید خودروی تارا نشان‌دهنده این است که ما می‌توانیم خودروی رقابت‌پذیر تولید کنیم.»

کاکایی:
اتفاق مهم در مورد تارا این بوده که برای اولین بار در ۳۰ سال گذشته، بدون کمك خارجی و بدون نقشه‌های خارجی، ماژول‌ها و قطعات زیرمجموعه، کاملا با توان طراحی ایرانی ساخته شده و مسؤولیتش را به عهده گرفته‌اند

وقتی شیشه‌های سایبرتراك جلوی چشم ایلان ماسك خرد شد!

این اولین بار در جهان نبوده که عملکرد خودرویی در مراسمی و مقابل دوربین‌ها ضعیف دیده می‌شود. اندکی بیشتر از یك سال پیش بود که ایلان ماسك، مدیر مشهور خودروسازی تسلا در مراسم رونمایی برای اثبات استحکام بدنه استیل خودروی سایبرتراك و شیشه نشکن به‌کار رفته در این خودرو (به نام آرمور گلس)، آزمایش‌های مختلفی را در مقابل ناظران انجام داد که همه موفق بود. اما در نهایت برای نمایش استحکام شیشه‌های آرمور گلس به‌کار رفته در آن خودرو، یك گوی فلزی سنگین به سمت شیشه راننده پرتاب شد که ناباورانه آن را شکست! سپس گوی فلزی یك بار دیگر به سمت شیشه سرنشین عقب پرت شد که آن را هم پودر کرد! بعدها البته ایلان ماسك دلیل فنی ماجرا را سعی کرد در توییت‌هایش توضیح بدهد، ولی دیگر کار از کار گذشته بود!

ایلان ماسك در کنار سایبرتراك با شیشه‌های شکسته

پیشرفت ما در تولید تارا چقدر واقعی است؟

عضو هیات علمی دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت معتقد است: «رسانه‌ها و خودروبازها همیشه به ظاهر خودرو و یك سری مشخصات کلی فنی خودرو توجه می‌کنند، در حالی که بزرگ‌ترین اتفاقی که برای خودروی تارا رخ داده، نه طراحی ظاهر بوده و نه موتور آن.» دکتر کاکایی تصریح کرد: «اتفاق مهم در مورد تارا این بوده که برای اولین بار در ۳۰ سال گذشته، بدون کمك خارجی و بدون نقشه‌های خارجی، ماژول‌ها و قطعات زیرمجموعه، کاملا با توان طراحی ایرانی ساخته شده و مسؤولیتش را به عهده گرفته‌اند.»

وی افزود: «خوشبختانه قرارداد پژو ۳۰۱ به گونه‌ای بود که از لحاظ بین‌المللی اجازه می‌داد از پلتفرم مادر استفاده شود، اما با تغییرات اساسی! عملا ایران خودرو ریسك چنین تغییری را پذیرفت. نکته کلیدی که به آن کم‌توجهی می‌شود، این است که وقتی خودرویی مثل پژو ۲۰۶ داخلی‌سازی شده بود، تمام قطعه‌سازهای اصلی که با خود پژو کار می‌کردند (چه فرانسوی، آلمانی یا چینی)، مجاز به کار با ایران بودند و قطعه‌ساز در مذاکره با آنها قطعه را می‌گرفت یا داخلی‌سازی می‌کرد. اما به دلیل وجود تحریم‌های همه‌جانبه هنگام ساخت خودروی تارا، قطعه‌سازان خارجی مجاز به همکاری با ایران نبودند و حتی قطعه‌سازان بخش خصوصی ما نیز در تحریم بودند. قطعه‌سازان ما نه نقشه قطعات و نه اطلاعات دقیق آن را داشتند. به این ترتیب برای اولین بار ایران خودرو به همراه قطعه‌سازانش این ریسك را پذیرفت که خودش اینها را تغییر دهد و اصلاح و طراحی کند؛ آن هم متناسب با خودرویی که مقداری تغییر یافته است. توجه کنید که قطعه‌ساز با این کار مسؤولیت بزرگی را به عهده می‌گیرد و بیش از ۹۰ درصد قطعات خودرو در ایران ساخته می‌شود.»

اما بابك صدرایی در مورد ادعای ایران خودرو نسبت به این‌که بیش از ۹۰ درصد قطعات خودروی تارا، ساخت داخل است و همین‌طور در مورد کیفیت ساخت آن نظر دیگری داشت. او گفت: «باتوجه به شرکت‌های قطعه‌سازی که در ایران خودرو و به‌طور کلی در ایران وجود دارد، این کار خیلی سنگینی نیست. ما بعد از ۵۰ سال اگر نتوانیم به این درصد از داخلی‌سازی محصولات‌مان برسیم، دیگر خیلی باید تاسف بخوریم. ولی این‌که درصدش چقدر است، فکر می‌کنم بالای ۶۰ یا ۷۰ درصد باشد. به اعتقاد من متاسفانه فقط شعار داده می‌شود که داخلی‌سازی شده است. بحث مهم این است که با چه کیفیتی داخلی‌سازی شده و با چه قطعه‌سازهایی همکاری شده است؛ اینها شفاف نیست. مشخص نیست این قطعه‌سازان در چه درجه کیفیتی‌ای برای تولید محصول قرار دارند.»

نمایی از داشبورد خودروی تارا

این کارشناس حوزه خودرو با اشاره به این‌که خودروی پژو ۳۰۱ خودروی ارزان‌قیمتی است که ده، پانزده سال پیش برای بازار آفریقا و کشورهای در حال توسعه از سوی پژو طراحی شده بود، گفت: «پژو ۳۰۱، خودرویی ساده و با فناوری پایین و ارزان‌قیمت است. درنتیجه فکر نمی‌کنم ساخت قطعات آن خیلی کار سختی باشد و به نظرم به ۷۰ درصد تولید داخلی می‌توان رسید.»

از او در مورد پیش‌بینی قیمتی خودرو پرسیدیم که گفت: «قیمت خودرو به نظرم باید در محدوده ۳۲۰ تا ۳۳۰ میلیون تومان برای نوع دنده‌ای و اتوماتیك آن نیز کمتر از ۴۰۰ میلیون تومان باشد.

صدرایی در پایان این را نیز اضافه کرد که تولید خودروی تارا نسبت به شرایطی که الان در آن هستیم، وجود تحریم‌ها و سستی و رخوتی که در خودروسازها وجود دارد، کار خوبی بود. اما نسبت به شرایط جهانی و این‌که ایران خودرو حدود ۲۰ تا ۲۵ سال پیش پروژه سمند را به سرانجام رساند و زمانی که هنوز خیلی از شرکت‌های خودروسازی چینی تاسیس نشده بودند، ما صاحب یك برند شدیم، ساخت خودروی تارا پیشرفت قابل‌توجهی محسوب نمی‌شود.

صدرایی:
پژو ۳۰۱، خودرویی ساده و با فناوری پایین و ارزان‌قیمت است. درنتیجه فکر نمی‌کنم ساخت قطعات آن خیلی کار سختی باشد و به نظرم به ۷۰ درصد تولید داخلی می‌توان رسید

خودروی روز

رکوردشکنی زامیاد در تولید خودرو

در ادامه تحقق افزایش و جهش تولید در گروه خودروسازی سایپا، رکورد تولید ماهانه شرکت زامیاد پس از ۹ سال با تولید بیش از ۴۲۰۰ دستگاه انواع محصول تجاری سبک در آذر ۹۹ شکسته شد.

به گزارش خودروبانک این شرکت در شرایط توامان تحریم و همه‌گیری بیماری کرونا، همزمان با فعال‌سازی ظرفیت‌های موجود تولید و نیز کاهش قطعات نامنطبق و تعامل پیوسته با شرکت‌های تامین‌کننده قطعات توانست در بخش خودروهای تجاری سبک بیش از ۴۲۰۰ دستگاه انواع وانت را در آذر ۹۹ تولید کند.

گفتنی است ثبت این رکورد جدید در شرکت زامیاد که از سال ۹۱ بی‌سابقه بوده و توسعه و نوسازی سالن رنگ، نوسازی فیکسچر، پروژه موتور یورو۵ و... از مهم‌ترین اقدامات اخیر زامیاد در راستای حفظ و ارتقای کیفی انواع محصولات بوده است.

خودروسازان چینی هم رکورد شکستند

شرکت‌های خودروسازی چینی مانند ام‌جی، ال‌ی‌وی، هاوال و گریت‌وال در سال جاری و تا پایان نوامبر ۲۰۲۰ فروش خیره‌کننده‌ای به‌خصوص در بازار استرالیا داشتند.

به گزارش خبرخودرو با در نظر گرفتن شرایط حاکم و محدودیت‌های ایجادشده به دلیل شیوع ویروس کرونا به نظر می‌رسد این شرکت‌ها روزهای خوبی را در بازار فروش سپری می‌کنند. همان‌طور که تا به اینجای سال روی هم‌رفته این چهار شرکت ۲۵ هزار و ۸۳۸ دستگاه خودرو به فروش رسانده‌اند که این رقم، ۳/۲ درصد از سهم بازار خودروهای جدید استرالیا را در برمی‌گیرد.

برای مثال شرکت ام‌جی را در نظر بگیرید که با افزایشی ۷۵ درصدی، اکنون بزرگ‌ترین شرکت خودروسازی چینی در بازار استرالیا به حساب می‌آید. این رکورد، شرکت ام‌جی را در رده هفدهم بازار فروش و بالاتر از شرکت‌هایی مانند اشکودا، ولوو و رنو قرار می‌دهد.

تولید باتری بدون کبالت برای خودروهای برقی

محققان آمریکایی برای نخستین بار نوعی باتری بدون کبالت با جایگزینی نیکل تولید کرده‌اند که در آینده می‌تواند انرژی مورد نیاز خودروهای برقی را تأمین کند. به گزارش مهر و به نقل از نیواطلس، کبالت نقش مهمی در ارتقای عملکرد باتری‌های لیتیومی دارد، اما استخراج آن از معادن طبیعی روزبه‌روز دشوارتر شده و از سوی دیگر این کار مستلزم آسیب‌زدن به چشم‌اندازهای طبیعی و منابع تأمین آب به منظور حفر معدن است. پژوهشگران به منظور کنار گذاشتن این فلز گران‌قیمت و کمیاب از روند تولید باتری‌های لیتیومی از نیکل به منظور تولید این نوع باتری‌ها استفاده کرده‌اند. کبالت به علت گرانی و محدودیت ذخایر طبیعی معمولا نیمی از هزینه تولید باتری را به خود اختصاص می‌دهد و اگر از کبالت به جای نیکل در کاتد باتری استفاده شود هم محصول نهایی قیمت کمتری خواهد داشت و هم خسارت‌های زیست‌محیطی کمتری وارد خواهد شد. باتری جدید که در آزمایشگاه ملی اوک‌ریج طراحی شده، حاوی نیکل، آهن و آلومینیوم در کاتد خود است و بررسی‌ها نشان می‌دهد این ترکیب از پایداری مناسبی نیز برخوردار بوده و بعد از ۱۰۰ بار شارژ کردن و تخلیه شارژ تا ۸۸ درصد از ظرفیت اولیه، شارژ خود را حفظ کرده است. این رقم بعد از ۲۰۰ بار شارژ حدود ۷۲ درصد بوده است.

محققان امیدوارند در آینده این رقم را افزایش دهند و از این طریق باتری‌هایی غیرحجیم، ارزان‌قیمت و با ظرفیت بالا تولید کنند که به‌راحتی روی خودروهای برقی قابل نصب باشند.