تویوتا نسخه‌ای مسابقه‌ای از سوپرا را معرفی کرد

تویوتا در توکیو مدل کانسپت جی‌آر (GR) سوپرا سوپر جی‌تی (GT) را معرفی کرد که ورود این برند به مسابقات سوپر جی‌تی ژاپن در سال آینده را تایید می‌کند. این خودروی مفهومی تمرکز تویوتا بر استفاده از موتوراسپرت به‌منظور کمك به سرعت بخشیدن به ساخت مدل‌های تولیدی را برجسته می‌سازد. / خبرخودرو

خودروی مفهومی الهام‌بخش اینفینیتی کیو ایکس اینسپریشن

به نظر می‌رسد دید اینفینیتی به خودروهای الکتریکی شده در آینده شبیه کانسپت کیو ایکس (QX) اینسپریشن خواهد بود. این خودرو که در نمایشگاه دیترویت ۲۰۱۹ معرفی شده است، از طراحی برجسته و شیکی بهره برده و در عین حال دارای کابینی آینده‌نگرانه است. سازندگانش می‌گویند این خودروی مفهومی، محدوده حرکتی و عملکرد سطح بالایی خواهد داشت. کابین این خودروی مفهومی با استفاده از فنون سنتی و با دستان هنرمند مهندسان این شرکت ساخته شده است. / پدال

عکس‌ها: کاظم کوکرم / جام جم

روایت خبرنگار جام جم از سومین نمایشگاه بین المللی خودروی تهران

یک نمایش کاملا معمولی

کاظم کوکرم

دانش

سومین نمایشگاه خودروی تهران به‌عنوان مهم‌ترین رویداد خودرویی کشور از ۱۸ تا ۲۱ دی ۹۷ در محل نمایشگاهی شهرآفتاب واقع در جنوب تهران برگزار شد. آنچه به وضوح در این نمایشگاه به چشم می‌آمد و اکثریت قریب به اتفاق بازدیدکنندگان، غرفه‌داران و کارشناسان در گفت‌وگوها بر آن تأکید می‌کردند، افت انکارناپذیر کیفیت نمایشگاه نسبت به سال‌های پیش بود.

گذشته از غیبت نمایندگان خودروسازان نامداری همچون مرسدس بنز، تویوتا، رنو، هیوندای، ب‌ام‌و، کیاموتورز و... که نمایش محصولات و جذابیت غرفه‌هایشان در سال‌های قبل گرمی خاصی به نمایشگاه خودروی تهران داده بود، امسال بیشتر خودروسازان چینی و اعقاب مونتاژکارشان در ایران هم قید حضور در نمایشگاه تهران را زده بودند. آنچه در دو سالن اصلی نمایشگاه دیده می‌شد حضور محصولات و بخش‌های تحقیق و توسعه سایپا و ایران‌خودرو به همراه شرکت‌های قطعه‌ساز این دو خودروساز بزرگ کشور بود. از دارودسته چینی‌ها فقط محصولات فوتون زیر پرچم ایران‌خودرودیزل و عظیم‌خودرو به همراه بیسوتی ۳ و تی ۵ و همچنین برند تازه‌وارد هن‌تنگ ایکس ۷ و بایك بی‌ایکس ۲۵ در نمایشگاه حضور داشتند. گفته می‌شد نمونه‌ای از محصولات ماهینداری هندی نیز در نمایشگاه حضور دارد که هر چه پرسه زدیم آن را ندیدیم!

این‌که چرا نمایشگاهی با این تعداد محصول همچنان بین‌المللی نامیده می‌شد، احتمالا به حضور همین محصولات انگشت‌شمار چینی مربوط بود! وضع به قدری اسفناك بود که یکی از بازدیدکنندگان به شوخی می‌گفت اگر سری به نمایشگاه‌های خودرو در خیابان بهشتی تهران می‌زدیم، با دست پرتری به خانه برمی‌گشتیم! در بخش جنبی نمایشگاه برگزاری مسابقات بازی‌های رایانه‌ای، نقش تنفس مصنوعی برای نمایشگاه بی‌رمق خودرو را انجام می‌داد. در ادامه نگاهی خواهیم داشت به آنچه خودروسازان و محققان دانش‌بنیان کشور در سومین نمایشگاه تهران پیش چشم علاقه‌مندان صنعت خودرو قرار دادند.

آپشن‌هایی که معمولی شده؛ چرا همیشه دو گام عقبیم؟!

در غرفه ایران‌خودرو تقریبا همه چیز نوستالژیك بود؛ درست همان پیش‌فرض‌هایی که از ایران‌خودرو در ذهن‌تان است در نمایشگاه عرضه شده بود. اوج درخشش قدیمی‌ترین خودروساز کشور در نمایش پژو ۲۰۷ هاچ‌بك با سقف شیشه‌ای و چراغ‌های عقب جدید و همین‌طور پژو ۲۰۷ صندوق‌دار آپشنال بود. البته آپشن‌هایی همچون ال‌سی‌دی عقب و یخچال که این روزها جزو امکانات بسیاری از خودروهای دنیاست که سازندگانشان بعضا قدمت کمتر و بازارهای بسیار پررقیب‌تری پیش رویشان است. نمایش ون وانا و دناپلاس با پیشرانه توربو نیز از دیگر محصولات به نمایش درآمده ایران‌خودرو بود.

دنا پلاس توربو از همان پیشرانه EF7 توربو بهره می‌گیرد که پیشتر سورن توربو نیز از آن بهره می‌برد. با این تفاوت که برخی از قطعات سیستم پرخوران در پیشرانه جدید اصلاح شده است. این پیشرانه چهار سیلندر با حجم ۱۶۴۶ سی‌سی، ۱۴۷ اسب بخار قدرت را در دور موتور ۵۰۰۰ دور در دقیقه و ۲۱۵ نیوتن‌متر گشتاور را در دور موتور ۲۲۰۰ تا ۴۸۰۰ دور در دقیقه تولید می‌کند. نیروی تولید شده موتور در این خودرو با گیربکس پنج سرعته دستی به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود.

ساینای برقی کی به بازار می‌آید؟

در غرفه سایپا یك نمونه خودروی ساینای برقی دیده می‌شد که توجه بازدیدکنندگان را معطوف خود کرده بود. علی صفایی‌فر در غرفه فناوری‌های پیشرفته مرکز تحقیقات سایپا درباره این خودرو به جام‌جم می‌گوید: کار طراحی این خودرو از حدود دو سال پیش آغاز شد و شش ماه پیش نیز پایان یافت. این خودرو یك نمونه تحقیقاتی اولیه است که به صورت کاملا برقی کار می‌کند. موقعیت باتری‌ها در ناحیه باك و بخشی از زاپاس در صندوق خودرو تعبیه شده است.

صفایی‌فر با اشاره به این‌که ساینای برقی ساینا به عنوان دومین خودروی ایرانی سایپا در زمان حرکت هیچ صدایی ندارد، اظهار می‌دارد: از آنجا که ممکن است هنگام عبور این خودرو از کنار عابران به علت نداشتن صدا خطراتی برای آنها ایجاد شود، قابلیت تشخیص خودکار عابر در این خودرو پیش‌بینی شده است تا هنگام نزدیك‌شدن به عابران از طریق ایجاد صدایی کاذب شبیه به صدای موتور خودروهای معمولی در آن از بروز حادثه پیشگیری شود.

گفتنی است حداکثر سرعت آزمایش شده ساینا برقی ۱۳۰ کیلومتر بر ساعت بوده است. این خودرو دارای دو نوع شارژ عادی و شارژ سریع است. باتری‌هایش در حالت شارژ عادی حدود چهار ساعت و در حالت شارژ سریع حدود ۴۰ دقیقه طول می‌کشد تا به‌طور کامل شارژ شود. با یك مرتبه شارژ، ساینای برقی می‌تواند مسافتی قریب به ۲۰۰ کیلومتر را بپیماید.

از نکات مهم این بخش از غرفه سایپا این بود که در پاسخ به بسیاری از سوالات جام‌جم و دیگر بازدیدکنندگان پاسخی که از متصدیان شنیده می‌شد در دو رده «مشخص نیست» و «نمی‌توانیم بگوییم» قابل رده‌بندی بود. به نوعی حضور این محصول در غرفه سایپا نوعی نقض غرض از شرکت در نمایشگاه محسوب می‌شد! چنانکه به گفته مسؤول غرفه سایپا، فناوری برقی‌شدن ساینا در همکاری با یك شرکت خارجی که فاش شدن نامش ممکن نبود بومی‌سازی شده است. قیمت این خودرو نیز هنوز مشخص نشده است. بعلاوه در مرحله اول قرار است این خودرو در تاکسیرانی تهران به کار گرفته شود، اما زمان قطعی این موضوع مشخص نیست. در نهایت با خواهش‌های متعدد و کسب اجازه از مسؤولان غرفه سایپا، سرانجام کاپوت ساینای برقی بالا رفت تا از زیر محفظه موتور آن بتوانیم عکس بالا را بگیریم!

بدیهی است با ورود ساینای برقی به ناوگان تاکسیرانی و استفاده از آن به‌عنوان خودروی شخصی قطعا تحول بزرگی در شیوه مدیریت آلودگی هوا در کلانشهرهای کشور ایجاد خواهد شد. هر چند مسلما تأمین قطعات، آموزش تعمیرکاران و پشتیبانی از فناوری چنین خودروهایی از مهم‌ترین ارکان رواج استفاده از این‌گونه خودروهای پاك در جامعه خواهد بود.

> حداکثر سرعت آزمایش شده ساینا برقی ۱۳۰ کیلومتر بر ساعت بوده است این خودرو دارای دو نوع شارژ عادی و شارژ سریع است. باتری‌هایش در حالت شارژ عادی حدود چهار ساعت و در حالت شارژ سریع حدود ۴۰ دقیقه طول می‌کشد تا به‌طور کامل شارژ شود

خودروسازان داخلی در سایه سنگین اعتراض مشتریان

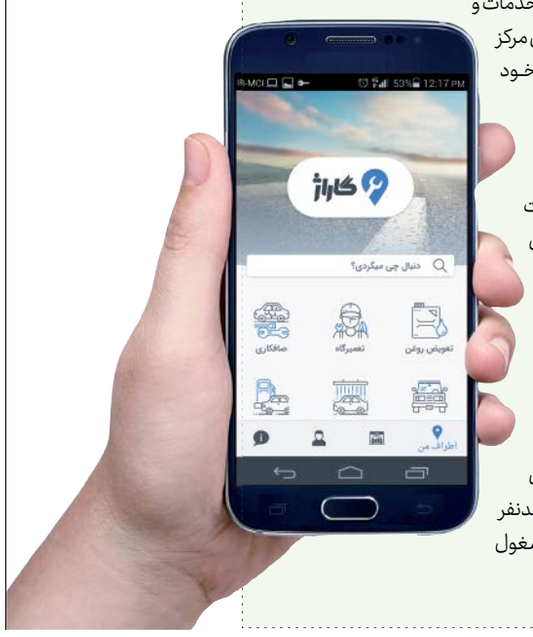
برجسته‌ترین ویژگی نمایشگاه امسال را باید حضور پررنگ مشتریان معترض خودروسازهای بزرگ و کوچك کشور در این نمایشگاه دانست. تحویل ندادن خودروهای پیش‌فروش شده خودروسازان داخلی در موعد مقرر و رویه سنتی خلف‌وعده در قیمت تحویلی و پاسخگو نبودن خودروسازان داخلی باعث شده بود صدها نفر از معترضان با در دست داشتن پلاکاردهای اعتراضی، فرصتی برای روبه‌روشدن با نمایندگان این شرکت‌ها داشته باشند تا مگر از این طریق مدیران آنها صدای مشتریان معترض را بشنوند. به‌جز سایپا و ایران‌خودرو که رفتار نمایندگانشان با مردم در نمایشگاه نشان می‌داد اساسا محلی از اعراب برای اعتراض مشتریانشان به خلف وعده‌ها قائل نبوده و نیستند، تقریبا می‌شد فهمید خودروسازان کوچك‌تر که نخوت و ثروت کمتری در مقایسه با این دو غول خودروسازی دارند، ترجیح داده‌اند جلوی چشم معترضان پرشماری که می‌دانستند در نمایشگاه سراغشان خواهند آمد، ظاهر نشوند!

رهام، چهارمین خودروی ایرانی سایپا

گل سرسبد سایپا در نمایشگاه امسال، رهام به عنوان چهارمین محصول وطنی این خودروساز پس از تیبا، ساینا و کوییك است. این خودرو که با همکاری چینی‌ها در سایپا تولید شده است و پیش‌تر در نمایشگاه‌های خودروی شیراز و مشهد نیز معرفی شده بود، اشتراکات فراوانی با تویوتا یاریس دارد. زیر درپوش محفظه موتور رهام پیشرانه ۱/۶۵ لیتری برلیانس قرار گرفته که قادر به تولید ۱۱۳ اسب بخار قدرت و ۱۵۴ نیوتون متر گشتاور است. با توجه به رقبای چینی رهام که معمولا از پیشرانه‌های موتورهای ۱/۵ لیتری بهره می‌برند، سایپا محصول قوی‌تری را ظاهرا قرار است راهی بازار کند. جعبه دنده این خودرو نیز به صورت پنج سرعته دستی یا شش سرعته اتوماتیك خواهد بود. رهام از نظر ظاهری محصول بسیار زیباتری در مقایسه با تجربه‌های قبلی سایپا محسوب می‌شود و به وضوح رد پای مشاوران چینی در طراحی آن مشهود است. گفته می‌شود سایپا برنامه‌هایی را برای توسعه پیشرانه مخصوص به خود با همکاری ای‌وی‌ال (AVL) اتریش در دست اقدام دارد و در صورت موفقیت‌آمیز بودن طرح رهام، موتور مشترك سایپایی - اتریشی جایگزین پیشرانه برلیانس می‌شود.

از امکانات جالب توجه رهام می‌توان به صفحه نمایش لمسی برای سیستم سرگرمی و کولر دیجیتالی اشاره کرد. سیستم تعلیق این خودرو در جلو از نوع مك فرسون و در عقب از نوع میله پیچشی است. وزن خودرو نیز حدود ۱۳۰۰ کیلوگرم است، از این رو رهام را باید یك سدان خانوادگی با شتاب متوسطی دانست که در طراحی آن سعی شده سواری مطلوبی ارائه کند. سایپا می‌گوید رهام در تست‌های ایمنی اروپایی قادر به کسب سه ستاره ایمنی است. با این حال، هنوز این خودرو در مجموعه یورو انکپ آزمایش نشده است.

تحول در خدمات خودرو با استارت‌آپ گاراژ



غرفه نرم‌افزار همراه گاراژ از غرفه‌های پربازدید نمایشگاه خودروی امسال بود. این نرم‌افزار همراه را گروهی از جوانان در قالب شرکتی دانش‌بنیان راه‌اندازی کرده‌اند که ارزش افزوده‌ای به دارندگان خودرو ارائه می‌کند تا کاربران هر جایی که هستند بتوانند درخواست تعمیرات و خدمات خودرویی را در آن وارد کرده و به دست چند خدمات‌دهنده برسانند و علاوه بر دریافت قیمت خدمات و بررسی کیفیت کار آنها با توجه به نظرات و آرای کاربران دیگر، بهترین مرکز خدمات‌دهنده برای تعمیر و تعویض روغن خودرو را در نزدیکی خود پیدا کنند.

به گفته امیرعلی فرکامخ، این استارت‌آپ با بهره‌گیری از یك تیم بازاریابی که در تماس با مراکز خدماتی خودرو هستند، به ارزیابی آنها پرداخته و نرم‌افزار مربوط به استفاده صاحبان سرویس‌های خدمات خودرو را برای آنها نصب می‌کنند و شیوه کار با نرم‌افزار را به آنها آموزش می‌دهند. به این ترتیب صاحبان کالا و خدمات با مزایای عضویت در بهره‌گیری از این نرم‌افزار برای خود و مشتریانشان آگاه می‌شوند و در صورتی که مایل باشند با روندی شفاف خدمات خود را به مشتریان ارائه دهند، از کار با فناوری‌های روز و از جمله چنین نرم‌افزار همراهی استقبال می‌کنند. در حال حاضر خدمات «گاراژ» در گستره‌ای به وسعت ۴۵۰ نقطه فعال در تهران ارائه می‌شود، اما تیم توسعه این نرم‌افزار همراه درنظر دارد به زودی خدمات خود را در سایر شهرهای کشور نیز عرضه کند. در حال حاضر در این استارت‌آپ بیش از صدنفر مشغول کارند و با توسعه استفاده از این فناوری جوانان بیشتری مشغول کار خواهند شد.

یادداشت

یک سانحه هواپیمایی و شایعه‌های بی‌پایان

خلبان محمدتقی امیرسام

جام‌جم

دوشنبه ۲۴ دی ۹۷، هواپیمای بوئینگ ۷۰۷ متعلق به ارتش جمهوری اسلامی ایران با فرود بر روی باند پروازی فرودگاه نظامی فتح واقع در جنوب شهر کرج باعث شد پرونده حوادث هوانوردی سال ۹۷ ایران متأسفانه همچنان مفتوح باقی بماند.

هواپیمای باری که به‌منظور تنظیم بازار، محموله سنگین گوشت قرمز را از کشور قرقیزستان به ایران منتقل می‌کرد، با فرودآمدن روی یک باند پرواز کوتاه و ناتوانی در کنترل سرعت، از انتهای باند خارج و وارد یک شهرک ویلایی مسکونی شد. در این حادثه همه ۱۵ سرنشین به جز مهندس پرواز، جان خود را از دست دادند و به درجه رفیع شهادت نائل شدند.

فرودگاه فتح، همان فرودگاهی است که اواخر آبان سال جاری، حادثه دیگری نیز در آن در حال رخ

دادن بود. حادثه‌ای که در صورت وقوع احتمالی می‌توانست ابعاد گسترده‌تری از تلفات جانی در بر داشته باشد. هواپیمای ام‌دی یکی از شرکت‌های هواپیمایی داخلی که از مشهد مقدس به سمت فرودگاه کرج در پرواز بود، با تشخیص اشتباه باند فرودگاه فتح به جای فرودگاه پیام کرج، اقدام به آماده‌کردن هواپیما برای فرود می‌کنند که خوشبختانه خلبانان پرواز با رسیدن به فاصله بسیار کمی از باند، به این خطا پی برده و از بروز حادثه احتمالی جلوگیری می‌کنند. این پرواز به سلامت در فرودگاه مقصد به زمین نشست و سازمان هواپیمایی کشوری مسؤولیت بررسی این حادثه جدی را به عهده گرفت.

سرعت شایعات بیشتر از خبر!

شاید بتوان از سرعت زیاد شایعه‌پراکنی به عنوان یکی از اصلی‌ترین و بزرگ‌ترین مشکلات شبکه‌های اجتماعی نام برد. زمانی که سازمان‌های مربوطه با سراسیمگی به نشر اخبار ناصحیح در رسانه‌های عمومی اقدام می‌کنند، می‌توان انتظار داشت صاحبان کانال‌های فعال در شبکه‌های اجتماعی نیز صرفا در جهت جذب مخاطب به انتشار شایعات دست بزنند.

در این ستون فقط به پاسخگویی در مورد شایعات پیرامون مسائل فنی پرواز بسنده کرده و امیدوارم این مشکل اجتماعی از جانب مراکز مرتبط، واکاوی و درمان شود. از جمله شایعاتی که پس از بروز سانحه در فضای مجازی مطرح شد این بود که «به علت دید کم و نبود دستگاه‌های کمک ناوبری مناسب، خلبان هواپیما، پایگاه هوانیروز سپاه پاسداران در کرج به نام فتح را با فرودگاه پیام اشتباه گرفته و اقدام به فرود کرده است.»

این در حالی است که در زمان وقوع این سانحه، توده هوای ناپایدار قابل توجهی در محدوده پرواز نبوده و دید کافی برای انجام طرح‌های تقرب فرودگاه پیام وجود داشته است.

دستگاه‌های کمک ناوبری زمینی نصب شده در فرودگاه پیام نیز همگی عملیاتی بوده و این سانحه به دلیل نقص در سیستم‌های زمینی رخ نداده است.

نزدیکی حدود ۲۰ کیلومتری باندهای پرواز دو فرودگاه پیام و فتح می‌تواند فرضیه فرود به‌دلیل شرایط اضطراری را از بین ببرد، زیرا هواپیما فرصت کافی برای رسیدن به مقصد خود را می‌توانسته داشته باشد.

البته کاملا بدیهی است تا زمان انتشار گزارش نهایی از جانب مسؤولان بررسی سوانح ارتش جمهوری اسلامی ایران، اظهار نظر درباره همه موارد فنی و بحث در مورد علل وقوع سانحه فقط می‌تواند در حد فرضیه باقی بماند.

به احترام تمامی شهدای این پرواز که در حین انجام مأموریت مردم‌یاری به این مقام والا دست یافتند، تمام قد ایستاده و برای شادی روح پاکشان از خداوند منان طلب آمرزش می‌کنم.