محصولات الکتریکی آلفارومئو کوادروفولیو در راه هستند

از سال ۲۰۲۴ آلفارومئو به برندی الکتریکی تبدیل خواهد شد. این برند ایتالیایی از سال ۲۰۲۷ فقط خودروهای بدون آلایندگی تولید خواهد کرد و انتظار می‌رود اولین محصول الکتریکی این شرکت سال ۲۰۲۴ پدیدار شود. گزارش جدید اتوکار نشان می‌دهد احتمال تولید محصولات الکتریکی آلفارومئو کوادروفولیو نیز وجود دارد. /پدال

هیوندای، خودروی مفهومی آیونیک ۷ را معرفی کرد

هیوندای، دو تصویر تیزر از آیونیک-۷ یک شاسی‌بلند تمام‌الکتریکی که در نمایشگاه لس‌آنجلس رونمایی خواهد شد، منتشر کرد. سازنده کره‌ای می‌گوید که کانسپت آیونیک ۷ نوآوری‌های طراحی و فناوری آینده این شرکت در عصر تحرک الکتریکی را به تصویر می‌کشد و به یک مدل شاسی‌بلند جدید از خانواده آیونیک اشاره می‌کند. فضای داخلی آیونیک ۷ یک فضای استراحت ممتاز و شخصی‌شده را پیشنهاد می‌کند. /خبرخودرو

درپی شماره‌گذاری نخستین خودروی برقی ایرانی، شایعاتی درباره این خودرو مطرح شده است که در گفت‌وگو با مدیرعامل شرکت تولیدکننده، آنها را بررسی کرده‌ایم

اکسیژن برقی استارت زد

مهدی یکه‌سادات

دانش

تقریبا روزی نیست که خبری از تولید یک خودروی برقی جدید در گوشه‌ای از جهان نشنویم. با تشدید روند گرمایش جهانی، خودروسازان در لبه تند و تیز انتقادها قرار گرفته‌اند و حالا اراده جهانی، روندها و سمت‌وسوها نسبت به افزایش تولید خودروهای برقی و پیشرفت فناوری آنها تغییری جدی یافته است. همین موجب شده که کشوری همچون چین، اکنون در زمینه تولید خودروهای برقی سیاستی بلندمدت را در رقابت با غرب اتخاذ کند. در این رابطه در سال‌های اخیر، برخی شرکت‌های دانش‌بنیان و خودروسازان داخلی نیز استارت تولید خودروی برقی ملی در کشور را زده‌اند. اما با وجود راه طولانی که در مسیر توسعه فناوری خودروی برقی در جهان و طبیعتا در کشور ما وجود دارد، هفته پیش و پس از شماره‌گذاری نخستین خودروی برقی با حضور معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری همزمان با انتشار تصویری از موتور چهارچرخ یوز در خیابان‌ها، بحث‌ها درباره تولید این محصولات داخلی در فضای مجازی بالا گرفت. از آنجا که پیشتر و در پنجم اسفند ۹۵ با مدیر پروژه یوز درباره مشکلات تولید آن محصول گفت‌وگو کرده بودیم، برای بررسی موانع تولید خودروی برقی اکسیژن نیز با مدیرعامل شرکت خودروسازان جنوب که اولین خودروی تمام‌برقی با پلتفرم ملی را طراحی و ساخته‌اند، گفت‌وگو کرده‌ایم.

اولین بار اواخر بهمن ۹۵ که یک محصول ایرانی برقی با نام «یوز» محصول شرکت دانش‌بنیان «پاراکس موتورز»، در نمایشگاه خودروی تهران در معرض دید عموم قرار گرفت. اما اخیرا با شماره‌گذاری خودروی برقی اکسیژن، رقیب تازه‌ای برای یوز در خیابان‌ها پیدا شده است. «اکسیژن» محصول «خودروسازان جنوب» است؛ شرکتی که از ۲۰ سال پیش با تاسیس واحدی در ایران و همزمان در دو کشور خارجی فعالیتش را در صنعت خودروسازی شروع کرد. زمینه فعالیت این شرکت طراحی و ساخت خودروهای پیشرفته یا آنطور که خود می‌گویند «های‌تک» است.

از مدیرعامل شرکت خودروسازان جنوب در مورد تفاوت خودروی اکسیژن با یوز که در قزوین تولیدشده، پرسیدیم که در پاسخ گفت: «کاری که در قزوین انجام شد و وسیله‌ای که ساخته‌شد، خودرو نیست. این وسیله جزو موتورسیکلت‌های چهارچرخ مسقف است که به‌تازگی پلاک موتورسیکلت هم گرفته و با خودروی برقی تفاوت دارد. خودروی اکسیژن اولین خودرو با پلتفرم ملی است که خودرویی تمام‌الکتریکی و هوشمند است.»

دکتر سیامک حجت، همچنین در مورد شباهت اکسیژن با خودروی ام‌وی‌ام که خیلی‌ها در فضای مجازی به آن اشاره می‌کنند نیز گفت: «این خودرو از لحاظ ظاهری هیچ شباهتی به ام‌وی‌ام که بعضی‌ها گفته‌اند، ندارد. نه چراغ جلو، نه چراغ عقب، نه ساختار اتاق و ابعاد خودرو ارتباطی با ام‌وی‌ام ندارد. تنها قسمتی که از ام‌وی‌ام در این خودرو استفاده شده، پوسته داشبورد است که ۷۰ درصد شبیه ام‌وی‌ام است و به خاطر کم شدن هزینه تولید از آن استفاده شده است. اما نمایشگرها دیجیتال است، ضبط و پخش، کولر و خیلی قطعات دیگر در این خودرو دیجیتال است در حالی که در ام‌وی‌ام همه‌چیز آنالوگ است. البته اگر می‌گفتند این خودرو شبیه اسمارت ۲۰۲۱ است، کمی قابل قبول‌تر بود. زیرا آن خودرو هم طراحی روز است.

عمر باتری اکسیژن

دکتر حجت با بیان این‌که عمر باتری این خودرو ۳۰۰۰ سایکل (چرخه) است، بیان کرد: «یعنی شما ۳۰۰۰ بار می‌توانید خودرو را شارژ کنید. به بیان ساده‌تر اگر شما هر روز از این خودرو استفاده کنید و هر روز آن را شارژ کنید، حداکثر ۳۶۰ بار در سال شارژ می‌شود. یعنی شما هشت سال می‌توانید از باتری به کار رفته در این خودرو استفاده کنید و نیاز به تعویض آن نیست.»

مدیرعامل شرکت خودروسازان جنوب با اشاره به این‌که پیمایش ۲۲۰ کیلومتر با هر بار شارژ کامل در شرایط آزمایشگاهی است و در تابستان اگر از کولر استفاده کنید، چراغ خودرو و ضبط آن هم روشن باشد، با هر بار شارژ ۲۰۰ کیلومتر این ماشین حرکت می‌کند، گفت: «واقعیت این است که کاربر خودرو در شهرها روزانه بیش از ۲۰۰ کیلومتر امکان پیمایش را نیاز ندارد، زیرا پیمایش تاکسی‌ها در روز حدود ۲۵۰ کیلومتر است.»

دکتر حجت با بیان این‌که قیمت باتری این خودرو اکنون ۱۵۰۰ دلار است، این را هم اضافه کرد که اگر کسی مایل باشد می‌تواند حجم باتری سفارشی برای خودرو را افزایش دهد که این افزایش ظرفیت باتری، پیمایش خودرو را به ۳۱۰ کیلومتر می‌رساند.

اگر اکسیژن خراب شد...

مدیرعامل این خودروسازی در مورد خدمات پس از فروش خودروی اکسیژن گفت: «ما برای شبکه خدمات پس از فروش با سه شرکت بزرگ خودروسازی ایران وارد مذاکره شده‌ایم و قطعا خدمات خودروی اکسیژن به صورت سراسری و در تمام شهرها ارائه خواهد شد. در ایران شبکه خدمات پس از فروش بسیار زیاد است زیرا برخی شرکت‌ها که در ایران کار می‌کردند، از ایران خارج شده‌اند و اکنون ظرفیت‌های خوبی موجود است. با این سه خودروساز بزرگ که فعلا نمی‌توانم نامی از آنها ببرم در حال مذاکره هستیم تا شبکه خدمات پس از فروش آنها در اختیار اکسیژن قرار بگیرد.»

تیراژ و قیمت خودرو

یکی از بحث‌هایی که در روزهای اخیر پیرامون این خودرو در فضای مجازی درگرفت، گمانه‌زنی‌هایی بود که درباره قیمت این خودرو مطرح می‌شد. دکتر حجت با اشاره به این‌که شرکت خودروسازان جنوب کاملا خصوصی است، بیان کرد: «تیراژ اکسیژن در سال اول حداقل ۱۰۰۰ دستگاه است. پیش‌بینی ما برای سال دوم ۵۰۰۰ و برای سال سوم ۱۰ هزار دستگاه است. البته الان طرح تولید ما این‌طور تنظیم شده است و اگر تقاضا زیاد شود، با افزایش سرمایه شرکت می‌توانیم تیراژ را به ۲۰۰۰ دستگاه برای سال اول برسانیم.»

با این حال خیلی‌وقت‌ها خودروسازان برای اعلام تیراژ، تعداد خودروهایی که از خط تولید خارج می‌شود را مبنا قرار می‌دهند، در حالی‌که تعداد خودرویی که به دست مصرف‌کنندگان می‌رسد، عدد خیلی پایین‌تری دارد. معمولا بسیاری از خودروهایی که از خط تولید خارج می‌شوند به‌خاطر کمبود قطعات در پارکینگ‌ها متوقف می‌مانند و تحویل مشتری نمی‌شوند. از مدیرعامل شرکت خودروسازان جنوب پرسیدیم آیا تیراژ ۱۰۰۰ دستگاهی که شما اعلام می‌کنید، تیراژی است که به دست مصرف‌کننده می‌رسد یا تعدادی از آنها قرار است به خاطر کمبود قطعه در پارکینگ خودروسازی متوقف بمانند؟ وی در پاسخ گفت: «چیزی که به دست مصرف‌کننده می‌رسد حداقل هزار دستگاه خودرو در سال اول خواهد بود.»

وی همچنین افزود: «شورای رقابت در کشور روی قیمت خودروها نظر می‌دهد، اما سعی می‌کنیم با قیمتی در کشور تولید شود که توجیهی برای واردات آن نباشد. البته تفکر ما به هیچ عنوان تمرکز بر بازار داخلی نیست و هدفگذاری ما همواره بر این بوده است که حداقل ۵۰ درصد تولید این خودرو، صادر شود. دقیقا به دلیل این‌که تفکر صادرات داشته‌ایم، سعی کرده‌ایم خودرویی طراحی کنیم و بسازیم که از نظر کیفیت، فناوری، دانش فنی و طراحی آماده رقابت با رقبای بزرگ ما در جهان باشد. باتوجه به این‌که اکنون قیمت خودروی اسمارت بنز الکتریکی ۳۸ هزار یورو است یا مدل‌های ژاپنی بین ۱۶ تا ۱۸ هزار دلار است.»

دکتر حجت در خصوص قیمت خودروی برقی اکسیژن نیز تصریح کرد: «خودروی ما که براساس استاندارد جهانی ساخته شده است، با دلار ۳۰ هزار تومان چیزی حدود ۱۰ هزار دلار قیمت دارد. اما قیمتی که در کشور برای آن درنظر گرفته‌ایم بین ۲۸۰ تا ۳۰۰ میلیون است که هنوز به صورت رسمی آن را اعلام نکرده‌ایم. این قیمت حداقل نصف قیمت خودروی چینی با این کیفیت و تجهیزات مشابه می‌شود. خودروی چینی با این کیفیت حداقل ۱۸ هزار دلار قیمت خواهد داشت.»

حجت:
یقینا این خودرو را تا اسفند ۱۴۰۰ در خیابان خواهیم دید و تا بهمن ۱۴۰۱ برنامه‌ریزی شده که حداقل ۱۰۰۰ دستگاه را تحویل مشتریان خواهیم داد

اکسیژن در یک نگاه

مدیرعامل شرکت خودروسازان جنوب با اشاره به این‌که تمام سامانه اپلیکیشن‌های داخلی، بخش ارتباط با گوشی هوشمند و سامانه ناوبری خودرو را تیم داخلی شرکت نوشته است، گفت: «سامانه شارژ خودرو به صورتی است که با برق خانگی شارژ می‌شود و به برق صنعتی یا حتی ایستگاه‌های شارژ نیاز ندارد. این خودرو با هر بار شارژ کامل ۲۲۰ کیلومتر را می‌پیماید و هزینه هربار شارژ کامل آن کمتر از ۴۰۰۰ هزار تومان می‌شود. البته در صورت استفاده از برق صنعتی و کشاورزی هزینه خیلی کمتر هم می‌شود. زیرا برق خانگی گران‌ترین برق داخل کشور است. به‌طور کلی می‌توان گفت هزینه‌های این خودرو در مقایسه با خودروهای فسیلی برای مصرف‌کننده ایرانی، بسیار پایین و نزدیک به صفر است.»

وی همچنین با اعلام این‌که خودروی اکسیژن در رده اسمارتِ بنز است که نوعی ماکرو خودرو در نظر گرفته می‌شود و دونفره شهری است، اعلام کرد: «۱۰۰ درصد طراحی و ساخت خودروی اکسیژن در داخل کشور انجام شده و قطعاتی که در تولید به کار گرفته شده ۸۰ درصد داخلی و ۲۰ درصد خارجی است. قطعات وارداتی شامل سلول‌های باتری است که باز هم پک‌کردن آن در داخل انجام می‌شود. همچنین الکتروموتور و سامانه درایور که اصطلاحا پاورترِین (Powertrain) گفته می‌شود، وارداتی است. شیب روی این خودرو ۲۰ درصد است. البته شیب استاندارد شهری ۱۳ درصد است اما ما برای این خودرو توان پیمایش تا شیب ۲۰ درصد را درنظر گرفته‌ایم. این خودرو اگر در شیب حرکت کند، مقدار پیمایش آن ۵ درصد کمتر می‌شود، اما از آنجا که در این خودرو سامانه شارژ معکوس هم درنظر گرفته شده، در سراشیبی این خودرو خودش را شارژ می‌کند. سرعت خودرو نیز در شیب صفر ۱۱۰ کیلومتر بر ساعت و در شیب ۲۰ درصد به ۸۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.»

ما در بخش خصوصی وظیفه خودمان را انجام داده‌ایم و حاضریم اگر دولت دست یاری بدهد، تمام خودروهایی را که در خیابان می‌بینید برقی کنیم

وظیفه حمایت از تولید اکسیژن بر عهده کیست؟

دکتر حجت با اعلام این‌که در تمام دنیا وظیفه دولت‌هاست که برای استفاده از خودروهای الکتریکی به مصرف‌کنندگان یارانه بدهند، گفت: «بعضی از کشورها برای این نوع خودروها یارانه مستقیم می‌دهند، مثل چین یا کشورهای اروپایی و بعضی کشورها مانند آمریکا یا امارات یارانه غیرمستقیم می‌دهند. برای مثال روی هزینه پارکینگ‌های داخل شهر یا ایستگاه‌های شارژ رایگان درنظر می‌گیرند و یارانه دادن در تمام دنیا مرسوم است. ما هم مذاکرات مختلفی با دولت جدید و دولت قبل انجام داده‌ایم، اما در مذاکراتی که با وزرای مختلف دولت قبل داشتیم، به هیچ نتیجه‌ای نرسیدیم. البته به ما اعلام شد به شرطی که خودروی اکسیژن در حمل‌ونقل عمومی استفاده شود، تا سقف ۱۰ هزار دلار یارانه تعلق می‌گیرد، ولی برای استفاده به عنوان خودروی شخصی یارانه‌ای تعلق نمی‌گرفت. در دولت جدید امیدواریم رویکرد متفاوتی در پیش گرفته شود و در این حوزه سرمایه‌گذاری کنند، زیرا بازگشت سرمایه چنین پروژه‌ای برای دولت، کمتر از یک سال خواهد بود. واقعیت این است که ما در بخش خصوصی وظیفه خودمان را انجام داده‌ایم و حاضریم اگر دولت دست یاری بدهد، تمام خودروهایی که در خیابان می‌بینید را برقی کنیم. زیرا شما وقتی دانش فنی و فناوری را در اختیار داشته باشید، فرقی نمی‌کند چه خودرویی را می‌خواهید برقی کنید و از این رو است که می‌گوییم می‌توانیم این کار را برای هر خودرویی انجام دهیم.»

مدیرعامل شرکت خودروسازان جنوب این را هم افزود که تولید این خودرو یک کار ملی است و تصریح کرد: «اگر حمایت از طرف دولت و حاکمیت انجام شود و تیراژ به جای ۱۰۰۰ دستگاه تا ۱۰ هزار دستگاه شود، قطعا قیمت تمام‌شده‌ای که به دست مصرف‌کننده می‌رسد، کمتر خواهد بود. اما موضوع این است که ما به عنوان بخش خصوصی منابع مالی محدودی داریم و تا به امروز حتی یک ریال هم وام دریافت نکرده‌ایم.»

وی در پایان این قول را هم داد که یقینا این خودرو را تا اسفند ۱۴۰۰ در خیابان خواهیم دید و تا بهمن ۱۴۰۱ برنامه‌ریزی شده است که حداقل ۱۰۰۰ دستگاه را تحویل مشتریان خواهیم داد.

خودروی روز

مدیرعامل «فراری» خبر داد:

آیکونای جدید همین ماه رونمایی می‌شود

مدیرعامل فراری می‌گوید در این ماه، مدل جدید آیکونا را معرفی خواهد کرد. به گزارش خبرخودرو، نام، طراحی و قیمت آن همچنان یک رمز و راز باقی مانده است، اگرچه باید منحصر به فرد و گران‌تر از محصولات قبلی آیکونا باشد. ما شایعاتی مبنی بر رونمایی در ماه نوامبر شنیده‌ایم و عکس‌هایی از دعوت ظاهری برای رونمایی مدل جدید در ماه گذشته در اینستاگرام ظاهر شد. با این حال، اکنون ما تاییدیه‌ای از سوی مدیرعامل فراری داریم که آیکونای جدید در هفته‌های آینده رونمایی می‌شود.

بندتو ویگنا، مدیرعامل شرکت این خبر را در جریان تماس با سرمایه‌گذاران برای نتایج سه ماهه سوم این شرکت اعلام کرد. مدل جدید آیکونا قرار نبود تا سال ۲۰۲۲ وارد شود. دلیل تغییر برنامه را آنتونیو پیکا پیکن، مدیر مالی می‌گوید: «این حرکت به دلیل نیازهای شدید مشتری به یک آیکونای جدید انجام شد و ما بر اساس مسؤولیت‌مان آن را برآورده کردیم.» آخرین مدل‌های آیکونا مونزا SP1 و مونزا SP2 سال ۲۰۱۸ معرفی شدند. آنها یک جفت رودستر روباز بر اساس موتور وسط ۸۱۲ سوپرفست بودند.

طبق گزارش‌ها، آیکونای جدید روی همان پلتفرم فراری لافراری آپرتا سوار می‌شود. جدیدترین آنها لافراری را با استتار گسترده و روکشی که بدنه تولیدی جدید را می‌پوشاند نشان می‌دهد.

نارضایتی کانادا از قوانین جدید آمریکا برای خودروهای برقی

فرانسوا فیلیپ شامپاین، وزیر نوآوری و صنعت کانادا می‌گوید این کشور به شیوه‌ای مناسب به تسهیلات مالیاتی و مالی درنظر گرفته شده در آمریکا برای تولید خودروهای برقی پاسخ می‌دهد.

به گزارش مهر و به نقل از رویترز، هفته گذشته نمایندگان دموکرات کنگره آمریکا از برنامه ریزی برای تصویب قانونی خبر دادند که مشوق‌های مالی و مالیاتی را در اختیار سه شرکت سازنده خودرو در دیترویت قرار می‌دهد تا آنها بتوانند میزان تولید خودروهای برقی را افزایش دهند.

این طرح با واکنش منفی نمایندگان جمهوریخواه دیگر ایالت‌ها و دو کشور مکزیک و کانادا مواجه شده که می‌گویند تصویب چنین قانونی به معنای نقض معاهدات تجاری دوجانبه آمریکا با آنها بوده و به منافع اقتصادی این دو کشور لطمه می‌زند.

شامپاین که قبلا وزیر خارجه دولت جاستین ترودو بوده، این هفته برای بررسی موضوع مذکور با جینا ریموندو، وزیر بازرگانی ایالات متحده، اریک لندر مشاور علمی کاخ سفید و گری پیترز سناتور ایالت میشیگان در واشنگتن دیدار کرد.

وی در این مورد تصریح کرد آمریکا باید بفهمد چنین مصوبه‌ای واکنش کانادا را به دنبال خواهد داشت و ما همیشه به شکلی متناسب به چنین مصوباتی واکنش نشان داده‌ایم. اجرای مصوبه مذکور به اعطای مشوق‌های مالیاتی، حمایت مالی ۱۲ هزار و ۵۰۰ دلاری از تولید هر خودروی برقی منجر می‌شود و انتظار می‌رود عملیاتی شدن آن تا سال ۲۰۲۷ به طول بینجامد.

شامپاین این مصوبه را در تضاد با قوانین معاهده تجارت آزاد دو کشور و قوانین سازمان تجارت جهانی دانسته و هشدار داده است اجرای آن فرصت‌های شغلی را در هر دو کشور کانادا و آمریکا کاهش خواهد داد.