رونمایی رسمی از کوچولوی جدید پژو ۲۰۸ مدل ۲۰۱۹

کمتر از یک ماه پس از معرفی پنجمین نسل رنو کلیو، دیگر خودروساز فرانسوی یعنی پژو از سوپرمینی کاملا جدید خود رونمایی کرده است. پژو ۲۰۸ که از صفر طراحی شده بی‌شک از جذاب‌ترین محصولات اروپایی در کلاس رقابتی خود است. البته ۲۰۸ جدید تنها دارای ظاهر جدید نیست، بلکه تغییرات عمیقی را نیز تجربه کرده است. / پدال

سدان مرسدس بنز اس۶۵ به پایان عمر خود نزدیک می‌شود

گفته می‌شود مرسدس بنز برای نمایشگاه خودروی ژنو ۲۰۱۹ ماه آینده اس ۶۵ (S65) فاینال ادیشن را آماده کرده است که پایان داستان موفقیت طولانی موتور ۶/۰ لیتری V۱۲ بای توربو در کلاس اس‌سالن را به همراه خواهد داشت. البته موتور V۱۲ به طور کلی حذف نمی‌شود. توبیاس مورث تقریبا یک سال قبل از برنامه شرکت ای‌ام‌جی برای ساخت این موتور برای دیگر زیربرندها خبر داده بود. در واقع، برند مایباخ می‌تواند این موتور افسانه‌ای را که در اس۶۵۰ یافت می‌شود، حفظ کند. / خبر خودرو

شایعات مربوط به شرکت خودروسازی لادای روسیه و احتمال ورود محصولاتش به بازار ایران هر روز بیشتر قوت می‌گیرد

نسخه روسی برای درمان خودروسازان

معید حمیدی

جام جم

انتشار شایعات مختلف از همکاران جدید خودروسازان داخلی نشان می‌دهد فشارهای اقتصادی و محدودیت‌ها، خودروسازان داخلی را بر آن داشته تا هر کدام سناریوی متفاوتی را برای ادامه حیات، افزایش تنوع و دور زدن تحریم‌ها دنبال کنند. برخی به معرفی محصولات ملی تازه با اتکا به توانایی‌های تولید در داخل کشور روی آورده و برخی در حال مذاکره با برندهایی هستند که ارائه محصولاتشان در بازار ایران با چالش خاصی رو به رو نباشد. یکی از این برندها، لادای روسیه است که از چند روز پیش اخبار جدی شدن مذاکرات ورود این برند روسی به بازار ایران را از گوشه و کنار می‌شنویم. احتمالا خیلی‌ها لادا را با همان خودروی معروف ساخت شوروی سابق به یاد می‌آورند که با الگوبرداری از فیات ۱۲۴ ایتالیا ساخته شده بود. با این حال نگاهی به محصولات اخیر این خودروساز روسی نشان می‌دهد، این لادا شاید لادای سابق نباشد و آن را طور دیگر باید دید! اما شایعه مذاکرات همکاری خودروسازان داخلی با لادا از چه قرار است؟

داستان از این قرار است که چند روز پیش، آقای ویکتور کلادوف به‌عنوان مدیر سیاستگذاری منطقه‌ای و بین‌المللی سازمان فناوری‌های پیشرفته روسیه (روس‌تک) در حاشیه نمایشگاه صنایع هوایی هند ۲۰۱۹ از مذاکراتی با مقامات ایرانی و برخی دیگر کشورها برای تولید و عرضه محصولات لادا در این مناطق خبر داد که با توجه به شرایط حال حاضر، احتمال ورود این برند روسی به بازار کشورمان بسیار زیاد خواهد بود، زیرا با توجه به تحریم‌های ناجوانمردانه و یکجانبه آمریکا و خروج یا قطع همکاری بسیاری از برندهای اروپایی و حتی چینی، محصولات روسی و به ویژه تولیدات برند باسابقه لادا، می‌تواند گزینه خوبی برای افزایش تنوع خودروهای موجود در ایران باشد.

نسخه لادا برای بازار ما

با وجود افزایش کم‌سابقه قیمت‌ها در بازار خودرو که یکی از دلایل آن کاهش ظرفیت تولید و بسته شدن راه واردات خودرو در ایران است، این گونه سناریوها برای بالا بردن تیراژ و تنوع، می‌تواند برای آرام کردن شرایط تا حدودی کارساز باشد. اما هرچه هست، فعلا جزئیات کاملی از برنامه تولید و عرضه محصولات لادا در ایران در دسترس نیست. ولی بنا بر اخبار نه چندان رسمی، به احتمال زیاد پارس خودرو شریک تجاری لادا در بازار ایران خواهد بود. زیرا با وجود تحریم‌ها و اعمال محدودیت‌ها برای تولید و مونتاژ محصولات رنو در بازار کشورمان، پارس خودرو و ایران خودرو برای عرضه خانواده رنو- داچیا (محصولاتی مثل تندر، تندر پلاس و ساندرو) به بازار با مشکل تولید و نبود قطعات روبه‌روست (زیرا تولید این خودروها به صورت سی‌کی‌دی و تحت نظر رنو صورت می‌گرفت) و با توجه به این که شرکت «آتو واز» به عنوان برند مادر لادا، همکاری نزدیکی با گروه رنو- نیسان دارد، به احتمال زیاد این سناریو با هدف جایگزینی محصولات این خودروساز روسی با تندر و ساندرو خلق شده است.

البته در مجموع با توجه به همکاری رسمی آتو واز با رنو و به تبعیت از آن وجود شباهت‌هایی بین محصولات لادا و رنو، احتمال این که این سناریو بخاطر اعمال فشار رنو به روسیه برای اتمام همکاری با ایران با شکست مواجه شود چندان کم نیست. اما با وجود این، تلاش‌های اخیر و جدید خودروسازان برای نجات صنعت خودرو از وضع موجود قابل تحسین است و امیدواریم هرچه زودتر، شاهد تغییرات بسیار مثبت در این صنعت باشیم.

لادا در ایران، گذشته و آینده

اخبار و شایعات ورود لادا به بازار ایران تنها محدود به این چند روز نیست و در این ده سالی که برندهای خودروسازی بیشتری وارد بازار کشورمان شده‌اند و دروازه‌های ایران به روی محصولات جدید باز بوده، چند باری خبر از احتمال عرضه تولیدات لادای روسیه در بازار ایران به گوش رسیده که بنا به دلایل متعدد، تاکنون این اتفاق نیفتاده است. اما این بار با توجه به شرایط موجود بازار داخلی خودرو و با در نظر گرفتن تصمیم لادا برای گسترش تولیدات خود و سهم صادراتش در بازار جهانی، گویا موضوع کمی جدی‌تر است.

در واقع در حال حاضر محصولات اتو واز به ۳۴ کشور مختلف جهان از جمله مصر، شیلی، کوبا، ترکیه، تونس، مجارستان و... صادر می‌شود و حتی این خودروساز خط تولیدی در مصر هم دارد و صادرات برند لادا در سال گذشته با رشد ۵۷ درصدی به بیش از ۳۸ هزار دستگاه رسیده است. اما این که واردات یا مونتاژ محصولات این خودروساز در ایران به چه میزان در سال خواهد بود، موضوعی است که به دلیل قطعی نبودن قرارداد بین لادا و خودروساز ایرانی، هنوز جزئیات کاملی ندارد و مشخص نیست.

لادا در حال حاضر چهار محصول تحت عنوان وستا، وستا اس دبلیو کراس، لارگوس یونیورسال و ۴×۴ برونتو را روی خط تولیدش دارد که این چهار خودرو به ترتیب سدان، کراس‌اور، استیشن و شاسی‌بلند آفرودی جمع و جور هستند و با توجه به ذائقه مردم ایران، به احتمال زیاد وستا و وستا اس دابلیو کراس (حال مشخص نیست که نامشان در بازار ایران دستخوش تغییر قرار بگیرد یا خیر!) را در خیابان‌های کشور خواهیم داشت. البته در این بین، احتمال ورود وستا سدان به عنوان جایگزینی برای تندر۹۰ بیشتر است، اما وستای سدان چه مشخصاتی دارد؟

لادا وستا در یک نگاه

این محصول که با طول ۴/۴ متری در زمره خودروهای کامپکت قرار می‌گیرد، پیشرانه چهار سیلندر ۱/۶ لیتری با بیشینه توان ۱۰۶ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۱۴۸ نیوتن متر دارد که از نظر مشخصات فنی و اعداد تولیدی، شباهت بسیار فراوانی به تندر و ساندرو دارد؛ با این تفاوت که موتور محصول روسی، اندکی پرتوان‌تر از رنوهاست. همچنین مصرف سوخت این محصول با موتور ۱/۶ لیتری، عدد ۶/۹ لیتر در سیکل ترکیبی اعلام شده که از این حیث کاملا مشابه تندر۹۰ خواهد بود با این تفاوت که مصرف سوخت لادا در سیکل جاده کمتر از رنوست.

لادا وستا همچنین با یک موتور ۱/۸ لیتری قدرتمندتر با ۱۲۲ اسب بخار توان و ۱۷۰ نیوتن متر گشتاور نیز روانه بازار جهانی شده که این موتور از نظر مصرف سوخت در سیکل‌های مختلف بین ۵ تا ۱۰ درصد نسبت به نسخه ضعیف‌تر اختلاف دارد. ضمن این که نمونه ۱/۶ لیتری با دو گیربکس پنج سرعته دستی و پنج سرعته اتوماتیک به فروش می‌رسد اما نسخه ۱/۸ لیتری تنها نسخه اتوماتیک دارد. امکاناتی مثل سیستم مولتی مدیا با نمایشگر لمسی هفت اینچی (مجهز به بلوتوث، سامانه ناوبری ماهواره‌ای، قابلیت دسترسی به اینترنت، یو.اس.بی، آ.یو ایکس و...)، کروز کنترل، دوربین و حسگر دنده عقب، حسگر باران (فعال‌سازی برف پاک‌کن به محض خیس شدن شیشه جلو)، رایانه سفری (برای بررسی‌کردن مصرف سوخت و اطلاعات مربوط به مسافت در حین سفر)، تهویه مطبوع خودکار به همراه کول باکس (جعبه خنک‌شونده)، کیسه هوای سرنشینان جلو و جانبی، سیستم پایداری الکترونیک، کمربندهای پیش کشنده و... نیز روی کامل‌ترین نسخه این محصول قرار دارد که به طور کلی از نظر امکانات رفاهی خودرویی بسیار پر و پیمان‌تر از تندر۹۰ است، اما این که شریک ایرانی نسخه فول‌آپشن وستا را وارد بازار کند، در فضای رقابتی این روزها کمی بعید است. ضمن این‌که وستا اس دبلیو کراس نیز با توجه به مشابهت پلتفرم با نسخه سدان از حیث آرایش فنی دقیقا با وستا سدان یکسان است. با این تفاوت که در اینجا نسخه ۱/۸ لیتری با دو گیربکس دستی و اتوماتیک و نسخه ۱/۶ لیتری تنها با گیربکس ۱/۶ لیتری وارد بازار می‌شود.

لادا سال‌ها پیش در بازار ایران حضور داشته و از آن دوران هنوز هم تعداد قابل توجهی لادا نیوا در خیابان‌های کشور و مسیرهای خارج از جاده به چشم می‌خورد. باید دید سرانجام مذاکرات خودروسازان ما با روس‌ها به کجا می‌رسد و آیا چرخ‌های لاداهای امروزی در غیاب رقبای سرشناس کشورهای صاحب سبک در خودروسازی، زمانی آسفالت جاده‌های ایران را خواهد پیمود؟

با توجه به تحریم‌های ناجوانمردانه و یک‌جانبه آمریکا و خروج یا قطع همکاری بسیاری از برندهای اروپایی و حتی چینی، محصولات روسی و به‌ویژه لادا می‌تواند گزینه خوبی برای افزایش تنوع خودرهای موجود در ایران باشد

فرمول ۱

۵ ویژگی کلیدی پورشه ۹۱۹ اوو رکوردشکن!

ساخت خودرویی که رکورد پیست مشهور نوربرگ رینگ را ۵۱ ثانیه بهبود دهد، اصلا کار آسانی نیست. به گزارش پدال، یکی از شاخص‌ترین خودروسازان جهان، پورشه است که برای رکوردشکنی در جهنم سبز اقدام به ارتقا و اورهال اساسی خودروی برنده در لمانز کرده و نام آن را ۹۱۹ اوو گذاشته است. اولین ویژگی به سیستم تعلیق مربوط می‌شود. تقریبا تمام خودروهای مسابقه‌ای از سیستم تعلیق متفاوتی در مقایسه با خودروهای معمولی استفاده می‌کنند و ۹۱۹ هیبرید اوو هم از این موضوع مستثنا نیست. در مقایسه با ۹۱۹ عادی، پورشه سیستم تعلیق جناغی متفاوتی را نصب کرده و استحکام و سفتی خودرو را ارتقا داده است. این خودروساز همچنین از نسخه به‌روز شده سیستم تعلیقی استفاده کرده که ارتفاع خودرو را در پایین‌ترین حد ممکن نگاه می‌دارد.

تکمیل‌کننده سامانه تعلیق، لاستیک‌ها هستند که توسط پورشه و میشلین توسعه یافته‌اند تا به این ترتیب بهترین عملکرد را در نوربرگ رینگ داشته باشند. رکوردشکنی ۹۱۹ هیبرید اوو در دمای بالا انجام شده و اگر هوا خنک‌تر بود، این خودرو شاید زمان بهتری را هم ثبت می‌کرد. سومین ویژگی کلیدی این خودروی اعجوبه سیستم‌های هیدرولیک جدید است. این سیستم‌های هیدرولیکی شامل یک سیستم کاهش درگ پیشرفته دی.آر.اس در بال عقب و دیفیوزر جلوی فعال هستند.

پورشه همچنین سیستم ترمز با سیم روی چهار چرخ را نیز نصب کرده که نقش هدایت گشتاوری در زمان ترمزگرفتن را شبیه‌سازی می‌کند. بخش آیرودینامیکی هم تغییر کلیدی این خودرو بوده است. بدنه‌ای جدید، رکاب‌های جانبی بسط یافته، دیفیوزر بزرگ‌تر و یک بال عقب چشمگیر از جمله بهبودهای ۹۱۹ اوو هستند. درنهایت به قوای محرکه می‌رسیم. پورشه اقدام به بهبود پیشرانه ۷۴ این خودروی مسابقه‌ای کرده و قدرتش را از ۵۰۰ به حدود ۷۲۰ اسب بخار رسانده است. همچنین واحد الکتریکی هم ۴۴۰ اسب بخار دیگر را روانه چرخ‌های جلو می‌کند. این خودروساز تخمین‌زده ۹۱۹ اوو شتاب صفر تا ۳۰۰ کیلومتر در ساعت حدود هشت ثانیه‌ای دارد که خب برای هیولای نوربرگ رینگ عملکرد تعجب‌آوری هم نیست!

خودروی روز

تولید پژو ۲۰۰۸ در ایران خودرو از هایما بیشتر است

ایران خودرو پس از آن که چندسالی از رقبای خصوصی خود نظیر کرمان موتور و مدیران خودرو عقب افتاد، رو به تولید کراس‌آورهای مختلف آورد. به گزارش خودروبانک، از جمله محصولات ایران خودرو در این سال‌ها در این رده، خودروهای هایما شامل هایما اس۵، هایما اس۷، هایما اس۷ توربو و پژو ۲۰۰۸ بوده است.

با وجود آن که چند ماه از بازگشت تحریم‌های خودروسازی شاهد تعلیق فعالیت‌های پژو در ایران هستیم، انتظار می‌رفت در سایه همکاری ادامه‌دار شرکای چینی، میزان تولید محصولات هایما در ایران خودرو، بیش از میزان تولید پژو ۲۰۰۸ باشد. با این حال خلاف این موضوع در روند تولیدی ایران خودرو مشاهده می‌شود و میزان تولید پژو ۲۰۰۸ در این شرکت، بیشتر از تولید محصولات هایماست.

مطابق آمار اعلام شده از سوی دفتر صنایع خودرو و نیروی محرکه وزارت صنعت، معدن و تجارت، در بهمن گذشته، ایران خودرو موفق به تولید ۳۵۴ دستگاه از محصولات هایما شده است، با این حال میزان تولید پژو ۲۰۰۸ با وجود کاهش تولید نسبت به ماه گذشته، ۴۹۴ دستگاه بوده که اختلاف قابل توجهی با میزان تولید محصولات هایما دارد.

از سوی دیگر ایران خودرو در بهمن ماه گذشته، ۷۰۴ دستگاه از محصولات هایما را به فروش رسانده که با توجه به میزان تولید محصولات هایما در این شرکت، ایران خودرو نیاز دارد روند تولید محصولات خود در این شرکت را تسریع بخشد تا بتواند نسبت به اجرای تعهدات خود اقدام کند.

محصولاتی از هایما که اکنون در ایران خودرو تولید می‌شوند، شامل هایما اس۵ به عنوان یک کراس اوور کوچک و هایما اس۷ توربوشارژر به عنوان یک کراس اوور متوسط می‌شوند. هایما اس۵ با بهره گیری از موتور توربو، قصد به چالش کشیدن رقبای خود نظیر ام‌وی‌ام ایکس۲۲، جک اس۳ و چانگان سی‌اس۳۵ را داشته است، با این حال به علت عرضه محدودی که در بازار داشته است، آنچنان برای مشتریان شناخته شده نیست.

از سوی دیگر هایما اس۷ توربوشارژر که نسخه ارتقا یافته هایما اس۷ محسوب می‌شود، به واسطه امکانات خوب و موتور پر قدرت خود، توانسته رقابت نسبتا خوبی را با چری تیگو ۵ و جک اس۵ داشته باشد.

با وجود آن که چند ماه از بازگشت تحریم‌های خودروسازی شاهد تعلیق فعالیت‌های پژو در ایران هستیم، انتظار می‌رفت تولید محصولات هایما در ایران خودرو، بیش از پژو ۲۰۰۸ باشد

لذت پرواز

تحقق رویای سفر با هوافضاپیماها

خلبان محمدتقی امیرسام

جام جم

شنبه ۴ اسفند ۹۷ هواپیمای فضایی شرکت ویرجین گلکتیک با پیمودن ارتفاع تقریبا ۹۰ کیلومتری از سطح زمین، خود را به مرز فضا رساند. در دومین مأموریت این فضاپیما، یک مسافر نیز خلبانان را همراهی می‌کرد.

بوث موزس از کارکنان این شرکت، پس از انجام این پرواز می‌تواند با در نظر گرفتن شرایطی که در آن بوده است، مسافران بعدی ویرجین گلکتیک را برای سفر به مرز فضا و لذت بردن کوتاه مدت از وضعیت بی‌وزنی آماده کند. خانم موزس صرفا یک مسافر عادی نبوده و به عنوان نخستین انسانی که در کابین مسافران نشسته می‌تواند شرایط لازم برای سفرهای آتی را ارزیابی کرده و مهندسان را در فراهم‌کردن وضعیت مناسب و ایده‌آل کمک کند.

شاید در دو هفته اخیر دو خبر توانست دنیای هوافضا را کمی در بهت فرو ببرد؛ خبر اول، توقف تولید ایرباس‌ای ۳۸۰ و خبر دوم مأموریت مرز فضای شرکت ویرجین گلکتیک، که اثبات کرد این هوافضاپیما، آمادگی حمل بار و مسافر را تا لبه فضا دارد. اگر بخواهیم این دو خبر نسبتا غیر مرتبط را از نگاه هواپیمایی نگاه کنیم، شاید بتوان گفت که سیاست هواپیماهای پرسرعت و کم مصرف بوئینگ بر

سیاست ساخت هواپیماهای بسیار پهن‌پیکر ایرباس برتری یافته است. رسیدن به چنین جمع‌بندی کار دشواری نیست. دنیای مدرن کنونی، دنیای انتقال سریع داده و انسان است. هیچ شرکتی نمی‌تواند برای افزایش منافع شخصی خود، مردم را راضی کند که با تعداد زیادی هواپیمای بدنه باریک خود را از همه جای دنیا به یک مقصد ثانویه برسانند، که از آنجا با هواپیماهای پهن پیکر به مقصد اصلی خود بروند. این سیاستی بود که ایرباس در سر می‌پروراند و البته شرکت‌های هواپیمایی بزرگ کنونی نیز تقریبا از همین رویه بهره می‌برند. ولی پرواز تا مرز فضا با سرعتی معادل سه برابر سرعت صوت چیزی نیست که بتوان به سادگی از کنار آن گذشت.

هواپیماهای پهن پیکری مانند ایرباس ای۳۸۰، به قدری ابعاد بزرگی دارد و تجهیزات خاص برای انجام کارهای زمینی خود می‌طلبد، که بسیاری از فرودگاه‌های دنیا توانایی قبول پرواز این پرنده‌ها را ندارند. اما در نقطه مقابل، هواپیمایی که توانایی پرواز تا مرز فضا را دارد، می‌تواند با پیش‌بینی‌های نسبتا ساده، در بسیاری از فرودگاه‌های جهان فعالیت داشته باشد.

هدف از مقایسه این دو پدیده شگرف دنیای هوانوردی، فقط برای نشان دادن جهتی است که هوافضا به سمت آن پیش می‌رود. شاید چندین سال برای گسترش و پیشرفت این اختراع زمان صرف شود یا قوانین مرتبط با فعالیت چنین پرنده‌هایی به تدوین برسد، اما چیزی که مشهود است آینده روشن هوافضاپیماهای مافوق صوت

زمین از پنجره هوافضاپیما

است. پرنده‌هایی که می‌توانند در مراحل بعدی طراحی، نه فقط وسیله‌ای برای تفریح و تحقیقات فضایی که چه بسا وسیله‌ای برای حمل و نقل سریع بار یا مسافر باشند. با اطمینان می‌توان گفت که اگر شرایط سفر فراهم شود و هزینه‌های مربوط به آن نیز کاهش یابد، سخت‌تر بتوان کسی را پیدا کرد که دشواری سفرهای ۱۴ ساعته از روی اقیانوس را تحمل کند. در جایی که همان سفر می‌تواند با یک هوافضاپیما در زمانی کمتر از ۳ ساعت انجام شود!