

دنده آخر

درباره خودرو بر گزیده سال ۲۰۱۱ همه چیز در مقیاس ولت مانی جدادی

■ باید قبول کنیم که خودروهای آینده دیگر آن طور که می‌خواهیم، نمی‌شوند. باید قبول کنیم که سوخت‌های فسیلی در حال بازنشسته شدن هستند. باید قبول کنیم که در دوران جدید، رقابت بر سر بنزین و گازوئیل نیست. باید قبول کنیم که در حقیقت امروزه برای باتری لیتیومی و ژنراتور برقی می‌جنگیم و شاید با نابوری تمام باید قبول کنیم که هر آنچه در فیلم‌ها می‌دیدیم، در حال واقعی شدن است. برای نسل‌های آینده، خودروهایی که پیش‌رانه درون‌سوز دارند یک افسانه باورنکردنی خواهد بود. این آینده خیلی دور نیست.

جرقه جنرال موتورز

خودروسازی بزرگ جی ام (مخفف جنرال موتورز) پس از آن فاجعه شرم‌آور ورشکستگی سال ۲۰۰۹، کم‌کم جان می‌گیرد. خبرهای ضد و نقیضی منتشر می‌شود که می‌گوید جی‌ام روی پروژه‌ای ۴۰ میلیون دلاری کار می‌کند. پروژه یک خودرو هیبریدی، ناگهان اواسط دسامبر ۲۰۱۰ محصول جدیدی آنها تحت برند شورولت به اسم Volt معرفی می‌شود. نامی پرسمما که خلاصه‌ای از توانمندی‌های آن را نشان می‌دهد. شاید بتوان صراحتاً گفت، شناسن با غول‌ساز آمریکا یار شد. درست همان ایام بود که تیوالتا ژاپن، مرد شماره یک خودروسازی دنیا با بزرگ‌ترین فراخوانی تاریخ خودروسازی مواجه شد. جمع‌آوری بیش از ۱۳۳ هزار دستگاه Prius، عملاً بزرگ‌ترین رقیب هم‌کلاس ولت را از بازی محو کرد. شاه‌ماهی ژاپنی با این اعتبار لطمه خورده شاید به این زودی‌ها نتواند سسر یا بایستد. پریوس در سرتاسر دنیا به دلیل نقص فنی پدال گاز خود به تعمیرگاه‌های تیو پو شافر آخونده شد و این همان فرصتی بود که جی‌ام از آن به خوبی استفاده کرد. شورولت ولت خودرویی بود که همه چیز داشت. یعنی هر چیزی که مشتری امروزی می‌خواهد. چهره زیبا، امنیت بالا، امکانات زیاد و بالاخره مهم‌تر از همه، مصرف بسیار پایین. ر کورد میانگین مصرف سوخت این خودرو، خیره‌کننده است. ۱۲/۹ لیستر در هر ۱۰۰ کیلومتر که با توجه به دیگر مشخصات فاش، چالشی بزرگ برای رقبای خواهد بود. محاسبه شده است که این خودرو تقریباً هر دو کیلومتر، تنها هشت سنت هزینه سوخت دارد. مزیت بزرگ ولت قابلیت شارژ باتری‌های آن از طریق برق شهری بود. یعنی کافی است پس از یک پیمایش شهری، خودرو را مانند لپ‌تاپ به برق پارکینگ بزنید



تأدر کمتر از هشت ساعت شارژ شود. سرانجام این خودرو توانست به عنوان بهترین خودرو سال ۲۰۱۱ از سئوی مجله معتبر «موتور تریند» انتخاب شود. اما این تمام داستان شورولت ولت نبود. قیمت ۴۲ هزار دلاری‌اش هنوز آنقدر مناسب نیست که بتواند سریعاً به فروش انبوهی مثل تیو پتا پریوس دست پیدا کند. تا جایی که طی سه ماهه نخست عرضه ولت، تنها ۹۸۲ دستگاه از آن فروخته شد. مدیران جی‌ام سعی کردند با پیش‌فروش محصول‌شان، فشار مالی را کاهش دهند ولی بازار پرمیاهوی آمریکای شمالی جوابگوی چنین انتظار کشنده‌ای نیست. گفته می‌شود برنامه تولید این خودرو سالانه ۱۰ هزار دستگاه است. شاید با قوت گرفتن کشش بازار نوظهوری همچون چین، امید به بهبود وضعیت این خودرو بیشتر شود. وضعیت این خودرو با معرفی یک رقیب دیگر به نام نیسان Leaf و خیم‌تر می‌شود.

کمی فنی‌تر

همان‌طور که گفته شد، ولت یک خودرو هیبریدی است. قوای محرکه اصلی آن شامل یک پیشرانه ۱/۴ لیتری چهار سیلندر دیزلی (گازوئیل‌سوز) به قدرت ۷۴ اسب‌بخار می‌شود. در حقیقت این همان ژنراتور مولد برق و شارژکننده باتری‌های حین حرکت است. بخش دیگر قوای محرکه شامل باتری‌های لیتیوم یونی با توان ۱۶ وات‌ساعت و دو موتور برقی می‌شود. مجموع خرجی این خودرو ۱۴ اسب‌بخار و گشتاور ۳۶۸ نیوتن‌متر اعلام شده است. شتاب سقر تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت آن ۸/۸ ثانیه و حداکثر سرعتش روی ۱۳۰ کیلومتر در ساعت محدود شده است. ولت این قابلیت را دارد که در هر زمان ممکن، به‌طور مستقل با یکی از منابع نیرو حرکت کند. در صورت اتمام گازوئیل می‌توان آن را به‌طور موقتاً به موتورهای برقی وا حساب کرد. این در حالی است که پیمایش ترکیبی آن معادل ۶۱۰ کیلومتر می‌شود. باتری‌های این خودرو تا ۱۶۰ هزار کیلومتر توسط جنرال‌موتورز و شورولت گارانتی شده‌اند. جالب اینجاست این باتری‌ها پس از ۱۰ سال تنها ۳۰ درصد ظرفیت خود را از دست می‌دهند.

بی‌نوش:

۱- خودروهای هیبریدی دارای دو قوای محرکه هستند که معمولاً یکی از آنها پیشرانه درون‌سوز و دیگری موتور برقی است. نمونه‌های برقی-هیبروزنی، برقی-بنزینی، برقی-گازوئیلی نیز در خانواده هیبریدی‌ها قرار می‌گیرند.

نگاهی به صنعت خودرو ترکیه از گذشته تا حال

دستان بالای کشوری در برابر جهانی سازی

رانیز می‌توان به ۱۷ کارخانه اصلی تقسیم کرد که برخی از آنها عبارتند از: ایسوزو اتومبیل، Askamkamynn.BMC، فورد، هوندا ترکیه، هیوندای آسنان، کارسان اتومبیل، مان ترکیه، مرسدس بنز ترکیه، اتسکار، Otoyol، اوپاک رنو، T.emsa، توفاز، توپوتا ترک، ترک تراکتور و یوزل.

تحقیق و توسعه

همان‌طور که گفته شد در صنعت خودرو ترکیه برند داخلی وجود ندارد و اکثر محصولات با نشان‌های خارجی تولید می‌شود، حتی در این کشور برندهایی مانند آنچه در جمهوری چک مثل اشکودا یا داجیا رومانی است، دیده نمی‌شود. در جمهوری چک شرکت اشکودا با همکاری فولکس‌واگن خودرویی روی پلتفرم‌های فولکس‌واگن طراحی می‌کند اما چنین موضوعی در ترکیه وجود خارجی ندارد. تنها طراحی داخلی در صنعت خودرو طراحی بدنه یک نوع موتوسیکلت است اما تحقیق و توسعه در این صنعت به گونه‌ای دیگر معنی شده به‌طوری که شرکت‌ها قدرت مطابقت محصول را دارند یا آنکه در شرکت‌های قطعه‌سازی مراکز R&D فعال عمل می‌کنند، البته مدل‌های این تنها خاص بازار ترکیه وجود دارد، به عنوان مثال مدل رنو کلبوسدان تنها در ترکیه تولید می‌شود.

صادرات و واردات

استراتژی صنعت خودرو ترکیه همان‌گونه که اشاره شد به افزایش داخلی‌سازی و ورود به زنجیره خودروسازان و قطعه‌سازان بین‌المللی بوده و بازار این کشور نیز بازاری تقریباً آزاد و رقابتی برای شرکت‌های داخلی و خارجی محسوب می‌شود، به گونه‌ای که برای محصولات اتحادیه اروپا تعرفه صفر و برای کشورهای خارج از اروپا تعرفه ۱۰ درصدی وضع شده است و برای تمام خودروهای وارداتی و داخلی نیز مالیاتی بین ۶ تا ۷۰ درصد دریافت می‌شود. با این احوال صادرات صنعت خودرو ترکیه در سال بیشی از نیمی از تولید آن است. در این میان شرکت فورد با صادرات ۱۶۲ هزار دستگاه، توپوتا ۱۴۴ هزار دستگاه و رنو با ۱۲۳ هزار دستگاه در مکان‌های اول تا سوم قرار دارد اما بسیار جالب است در کشوری که رقابت بین خودروهای داخلی و اروپایی برابراست، واردات در چند سال اخیر کاهش یافته است، در آمد حاصل از صنعت خودرو به بیش از ۲ میلیارد دلار می‌رسد به گونه‌ای که این صنعت جزو سه صنعت اصلی ترکیه محسوب می‌شود.

صنعت خودرو ترکیه تسلیم در جهانی سازی

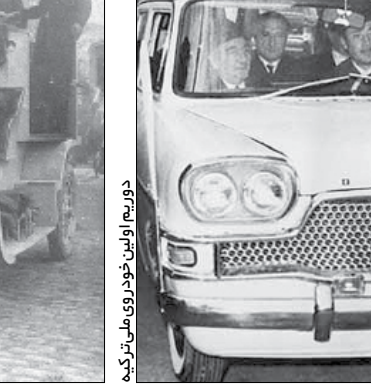
صنعت خودرو ترکیه مسلمان‌دستان خود را در برابر جهانی‌سازی بالا برده است اما علت این امر چیست. براساس بررسی‌های انجام شده صنعت خودروسازی ترکیه (مانند ایران) با عقد قرارداد لیسانس با شرکت‌های خارجی (فیات، بنز و...) حیات یافت و به خاطر کمبود منابع ارزی سال‌ها با اتخاذ سیاست جایگزینی واردات، پرچم خودکفایی را به دوش می‌کشید و وضعیت نسبتاً مشابهی با ایران داشت. چند سال پس از پیروزی انقلاب اسلامی در ایران تورگوت اوزال نخست‌وزیر ترکیه سیاست توسعه صادرات را دستور کار خود قرار داد و زمینه‌های جذب سرمایه‌گذاری خارجی فراهم شد و به مرور اکثر خودروسازان بزرگ جهان به سرمایه‌گذاری در ترکیه پرداختند. شرکت‌های خودروساز جهانی نیز مجموعه سازان بزرگ جهان را به سرمایه‌گذاران مشترک با قطعه‌سازان ترک تشویق کردند. بنا به گزارش انجمن صاحبان صنایع خودروسازی ترکیه هیچ کدام از خودروهای تولیدی صادر شده، خودروی ملی ترکیه (پلت‌فرم ملی، موتور ملی، طراحی بدنه و...) نیستند و تماماً برندهای شناخته شده تحت لیسانس



خودروهای وارداتی است اما اگر قیمت خودروهای صادراتی با استفاده از شبکه فروش و خدمات پس از فروش آنها صادر می‌شوند. ترکیه راهی به غیر از کره را پیش گرفته و در این راه تقریباً نیز در جهت افزایش داخلی‌سازی و صادرات موفق بوده است ولی چرا این صنعت راه کره و ژاپن را طی نکرد و دستان خود را از ابتدا بالا برد، در این‌باره دبیر انجمن خودروسازان ترکیه در پاسخ به این سوال که صنعت خودرو کره و ترکیه تقریباً با هم شروع به کار کردند اما به دوراه رفتند؛ کره با کمک شرکت‌های خارجی به قطب صنعتی و مستقل با نشان‌های داخل تبدیل شد و در کنار آن نیز در شرکتی مانند سامسونگ موتور تحت لیسانس رنو، خودرو تولید می‌شود اما صنعت خودرو ترکیه به کل به سمت تولید تحت لیسانس حرکت کرد و به نحوی تبدیل به کارگر ارزان شرکت‌های غربی شد. می‌گوید: در کشور کره دولت در ابتدا به شدت از صنعت خودرو حمایت و در آن سرمایه‌گذاری کرد و مرزها را برای مدتی روی واردات خودرو بست اما در ترکیه پول صرف هزینه‌های ارتش می‌شود و دولت ترکیه به صنعت خودرو کمک نمی‌کند. ضمن اینکه سیستم اقتصادی دو کشور نیز کاملاً متفاوت است. اگر دولت به ما پنج میلیارد دلار بدهد، ما نیز شاید در بخش‌هایی به این سمت حرکت کنیم. یادتان باشد استراتژی حکومت‌ها خیلی مهم است. دولت ترکیه حاضر نیست به صنعت خودرو کمک کند اما دولت کره در سال‌های ۶۰ تا ۷۰ میلادی بازار را به روی محصولات وارداتی بست و شرکت‌های خودروسازی خود را تحت یک استراتژی منظم و آینده‌نگر پیش برد و به خودروسازان خود وام‌های بلندمدت داد. در مورد ایران هم این کشور نفت دارد و دولت از صنعت خودرو حمایت می‌کند. می‌گوید: درباره استراتژی صنعت خودرو ترکیه نیز می‌گوید: ترکیه در زمینه صنعت خودرو استراتژی ندارد، بلکه شرکت‌های خارجی استراتژی صنعت خودرو ترکیه را مشخص می‌کنند. به هر حال مقاصد نداریم نشان داخلی درست کنیم.

از فلسفه کفنیسوسی تا تأثیرات

هم اکنون نزدیک به ۴۰ درصد بازار ترکیه در اختیار



دوریم اولین خودرو ملی ترکیه

به مناسبت گردهمایی اتومبیل‌های آمریکایی

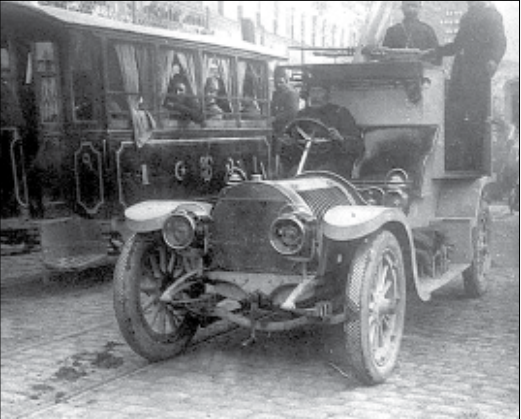
نمایش شکوه و اقتدار در یک نما

رها یزدی

۴۰ ساله که حدود یک دهه است که این جمعیت را از راه دور مدیریت می‌کند و با کمک دوستان اینترنتی خود بیش از ۱۰ گردهمایی این چنینی را سازماندهی کرده است. برایمان توضیح داد که اولین سنگ بنای این کلوب رانتهابرای برندن خاصی از اتومبیل‌های آمریکایی بنا نهاد، پیدا کردن و سازماندهی دارندگان و دوستان را ایرانی و پوینتاک ترنس ام اتومبیل مورد علاقه او به دور هم، اولین انگیزش برای تشکیل یک کلوب اینترنتی بود ولی دوستانی که طی چند سال اول به دور او گرد آمدند، بعد از سه سال او را مجبور به گسترش این کلوب به کلوب اتومبیل‌های عضلانی ایران کردند تا کلویش طیف وسیع‌تری از دوستان را اتومبیل‌های آمریکایی را تحت پوشش بگیرد. کلوبی که طی دوران فعالیت خود بیش از ۱۵۰۰



اردوغان و مرکل از قطعات ساخته‌شده در کدین می‌کنند



سال ۱۹۱۰ خودرو و اولین خیابان‌های استانبول شده است

ماشین بازها

مصاحبه با پسری که ماشین اسباب‌بازی تیونینگ می‌کند حرکت ماشین بازها با دنده مرده

شبندر حتمی



■ همه تلاشش را می‌کند تا خودش را بزرگتر از سنش جا بزند اما تنگی موهای پشت لب و روی چانه لودهنده هستند. اصطلاح‌های ماشین بازها لقلقه کلامش است اما یک قدمتر و ۱۵۰ تاایی و ۱۸ سالگی‌اش خیلی تو را مجاب نمی‌کند که او را با کسانی که خود را جزو شان می‌دانند هم‌پایه فرض کنی. شاید در نگاه نخست «مسعود غلام‌زاده» فقط جوانی است که عشق ماشین هوش از سرش رسوده و ندای خودرو را مجاب کرده تا از او کلکسیون ماشین اسباب‌بازی‌اش گزارش تهیه کند. کلکسیونی که حدود ۸۰ تا ماشین کوچک اسباب بازی در دل خود دارد که پشت شیشه‌های یک بوفه چوبی قدیمی در خانه‌ای در شهران تهران پارک شده‌اند اما این همه ماجرا نیست. مسعود غلام‌زاده بیشتر این ماشین‌های کوچک اسباب‌بازی را خودش تغییر داده و از آنها ماشین‌های جدیدی ساخته است.

مسعود بچه شهر ری است و اعتماد به نفس مثال زدن بچه‌های جنوب تهران را دارد. پشت تلفن به من گفت تا به حال ۲۵ ماشین را تیونینگ کرده که دارد در شهر برای خودش می‌چرخند. در بدو ورود به خانه پدری‌اش هم کارت ویزیت‌اش را به من و همراهم داد که تو را دعوت می‌کند ماشینت را برای تغییر ارتفاع و عوض کردن رینگ و لاستیک به او بسپاری اما عجیب است که ماشین پراید پدرش هنوز یک ماشین استاندارد است و هیچ تغییری در آن اتفاق نیفتاده. خودش می‌گوید: «پدرم غرولند می‌کند من هم بی‌خیال ماشینش شدم.» می‌گوید بیشتر مشتری‌های او اهالی شهر ری هستند که او را با نام جی‌ام تیونینگ می‌شناسند. حرف اول مسعود غلام‌زاده:

■ ■ ■

در لیستی که او از ماشین‌هایش تهیه کرده ۶۷ نام ثبت شده اما خودش می‌گوید ۸۰ تا ماشین دارد. اتئودی AT sportback مدل ۲۰۰۹ با ۱۳۷ هزار تومان قیمت گران‌ترین ماشین این مجموعه است. لامبورگینی مدل ۶۴D lp هم است که ۶۵۰۰۰ تومان قیمت دارد. مسعود ارتفاع این لامبورگینی را تغییر داده و نمای داخلی کابین آن را نیز عوض کرده است. ۳Dtm Bmw m۳ مشکی ذغالی نیز دارد که بعد از تغییرات انجام شده روی آن درهایش به هشت حالت باز می‌شود. چراغ عقبش نیز مات شده است.

یک sl 300 هم هست که پنج سال پیش از مشهد خریده است. می‌گوید: رتمی یکی دیگر از این ماشین خریدم و آمدم قطعاتی را که لازم داشتم روی این یکی سوار کردم.

در مجموعه او که مثل جان‌ش از آن مراقبت می‌کند و خیلی از مواقع دشل نمی‌آمد ما به آنها دست بزنیم یک مونساتگ کورک هم هست که مسعود اعا می‌کند از این ماشین همین یکی در تهران پیدا می‌شود و دیگر نیست. این ماشین‌های اسباب بازی لیست دارند و جالب است که هر یک در کلوب خودشان تقسیم‌بندی شده‌اند. کلوب مرسدس، بامو و پورشه. آئودی و فورد و میتسوبیشی.

یک پژو ۳۰۷ هم هست که مسعود نشان می‌دهد و می‌گوید: «ارتفاع خورده. رینگ و لاستیکش را هم عوض کرده‌ام خطوط روی بدنه را خودم انداخت‌ام. چراغ جلو و جلو پنجره‌اش را هم عوض کرده‌ام».

در این مجموعه یک لامبورگینی هست که مسعود می‌گوید سفارش داده از امارات برایش آورده‌اند. بابت آن هم ۳۵۰ دلار پول داده.

عشق به ماشین و ماشین بازی از پدر بزرگش به مسعود ارث رسیده. می‌گوید به قول پدرش، پدر بزرگش دلال ماشین بوده. مسعود هم از وقتی خودش را شناخته همه ششش این بوده که ماشین‌ها را در خیابان شناسایی کند و مثلاً برای جلو پنجره یا رینگ‌هایشان اسم بگذارد. نخستین ماشین این کلکسیون را هشت سال پیش خریده و الان خودش ادعا می‌کند چند تایی از این ماشین‌های کوچک دیگر در ایران نیستند و فقط همان یک عددی است که در بوفه اتاق او پارک شده. مثل کمری سبز یشمی که می‌گوید رنگ سفارشی است یا همان لامبورگینی رونتون.

جعبه ابزارش در یک کشو جا گرفته است. هر چند ابزار چندانی هم ندارد. چند تا پیچ گشتی ریز پایه بلند و رنگ و چسب. اما خلاقیتی دارد که او را میان همسالانش برجسته کرده. عاشق کاماروست و این زیبایی وحشی را به هر ماشین دیگری در دنیا ترجیح می‌دهد: «ماشین آمریکایی به چیز دیگه‌ست. غیرقابل وصفه.» در طبقات کمد اتاقش هم چند تا کامارو و لامبورگینی کوچک پارک شده و به در دیوار اتاقش عکس‌هایی از کامارو اوخته. برادر کوچکش هم به راه او رفته و همین علاقه به ماشین در او رشد کرده اما پدر و مادرش زیاد موافق نیستند.