

● خبر خودرو

پلتفرم مشترک

راه کاهش هزینه تولید خودرو



سعید مدنی، کارشناس صنعت خودرو، معتقد است همکاری ایران خودرو و سایپا در توسعه پلتفرم مشترک می‌تواند هزینه‌های تولید را کاهش و توان خودروسازان داخلی برای مقابله با تحریم‌ها را افزایش دهد. سعید مدنی با اشاره به ضرورت همکاری خودروسازان داخلی در طراحی و توسعه پلتفرم‌های مشترک، این رویکرد را یکی از راهکارهای راهبردی برای کاهش هزینه‌های سربار و افزایش تاب‌آوری صنعت خودرو در برابر تحریم‌ها دانست.

او با اشاره به تجربه همکاری‌های پیشین میان ایران‌خودرو، سایپا، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) و شرکت رنو گفت: «قراردادهای چندجانبه‌ای که با هدف تولید خودروهایی مانند تندر ۹۰ منعقد شد، نمونه‌ای از این همکاری‌ها بود که به هماهنگی فنی و پیشبرد برنامه‌های ساخت داخل کمک کرد.»

این کارشناس صنعت خودرو با بیان اینکه طراحی پلتفرم از مراحل اولیه تا ساخت قالب‌ها و انطباق با استانداردها هزینه‌های سنگینی به همراه دارد، توضیح داد: «تقسیم این هزینه‌ها میان دو خودروساز بزرگ می‌تواند قیمت تمام‌شده محصولات را کاهش دهد. به گفته او، با وجود تجربه طراحی خودروهایی مانند شاهین، تارا و سمند در داخل کشور، استفاده از پلتفرم مشترک می‌تواند در شرایط فعلی راهکار مؤثرتری برای مدیریت هزینه‌ها باشد.»

به گزارش ایسنا، مدنی تأکید کرد: «بخش‌های اصلی خودرو، از جمله موتور، گیربکس، اکسل و شاسی، قابلیت اشتراک‌گذاری دارند؛ درحالی‌که خودروسازان می‌توانند با حفظ هویت برند خود، طراحی بدنه و فضای داخلی متفاوتی برای محصولات‌شان در نظر بگیرند. حتی می‌توان در مرحله اول یک محصول مشترک تولید کرد و پس از کاهش هزینه‌های اولیه، مدل‌های متنوع‌تری را بر پایه همان پلتفرم توسعه داد.»

او همچنین نقش ایدرو را در اجرای این طرح مهم دانست و گفت: «این سازمان می‌تواند بدون ورود مستقیم به تصدی‌گری، مسئولیت نظارت و هماهنگی میان خودروسازان را برعهده بگیرد و زمینه همکاری بیشتر را فراهم کند.»

● ماشین وارداتی

دو کراس‌اوور اوپل یک قدم به بازار ایران نزدیک‌تر شدند



مسیر ورود خودروهای اوپل به بازار ایران با ثبت دو تأییدیه جدید ادامه پیدا کرده است. براساس اسناد منتشرشده، اوپل گردنلند مدل ۲۰۲۶ و اوپل موگا مدل ۲۰۲۵ تأیید نوع دریافت کرده‌اند؛ مجوزی که امکان پیگیری مراحل بعدی واردات را فراهم می‌کند، اما هنوز نمی‌توان آن را به معنای آغاز عرضه این دو کراس‌اوور در بازار دانست. در مدارک مربوط به هر دو خودرو، شرکت اسلاتاتیس به عنوان تولیدکننده ثبت شده و این مدل‌ها در رده خودروهای سواری کلاس M1 قرار گرفته‌اند.

جزئیات اسناد نشان می‌دهد گردنلند ۲۰۲۶ با کد مدل HPY1-B1AM00 و پیش‌شماره شناسایی VXXKAH ثبت شده است. گواهی انطباق ایمارک این خودرو تا اول دی‌ماه ۱۴۰۶ اعتبار دارد، هرچند نوع تأییدیه این موقت اعلام شده است. در مقابل، موگا مدل ۲۰۲۵ با کد HN5S-51G500 و پیش‌شماره شناسایی VXXKUSH در مدارک رسمی درج شده و اعتبار گواهی ایمارک آن تا اول دی‌ماه ۱۴۰۵ ادامه دارد. این تفاوت در مشخصات اسناد، نشان می‌دهد که هر خودرو با مدارک و شرایط تأیید مربوط به خود بررسی شده است.

در میان این دو مدل، گردنلند از نظر فنی با نسل تازه‌ای از محصولات اوپل شناخته می‌شود. این کراس‌اوور بر پایه پلتفرم STLA Medium توسعه‌یافته و در یکی از نسخه‌های خود به سامانه هیبریدی خفیف ۴۸ ولتی مجهز است. ترکیب موتور بنزینی سه سیلندر ۱.۲ لیتری توربوشارژر با یک موتور الکتریکی کوچک، بخشی از تلاش سازنده برای کاهش مصرف سوخت و بهبود عملکرد در مسیرهای شهری است.

مجموعه محرکه این نسخه، با بهمراهی جعبه‌دنده شش‌سرعته دوکلاچه برقی، در مجموع ۱۲۶ اسب بخار قدرت و ۲۳۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. سهم موتور الکتریکی از این مجموعه حدود ۲۸ اسب بخار قدرت و ۵۵ نیوتن‌متر گشتاور است. سامانه برقی می‌تواند هنگام شروع حرکت و در برخی شرایط رانندگی شهری به موتور بنزینی کمک کند و فشار وارد بر آن را کاهش دهد.

با وجود ثبت تأیید نوع، هنوز جزئیات روشنی از زمان ورود، تعداد خودروهای قابل عرضه و قیمت احتمالی گردنلند و موگا در ایران اعلام نشده است. بنابراین، باید دید این دو کراس‌اوور پس از عبور از مراحل اداری و گمرکی، چه زمانی به مرحله عرضه واقعی خواهند رسید.

ترغیب مردم به استفاده از خودروی برقی در کیش

طرح رایگان سازی شارژ خودروهای برقی تا پایان سال ۱۴۰۵ اعتبار دارد



● گزارش

یاسمن صادقی شیرازی

گروه خودرو

در کیش قرار است بخشی از رفت‌وآمد روزانه، بی‌نیاز از بنزین باشد. جزیره‌ای که پاک‌ماندنش یکی از امتیازهای آن است، حالا می‌خواهد با گسترش خودروهای برقی، از این امتیاز بیشتر مراقبت کند.

سازمان منطقه آزاد کیش هزینه شارژ خودروهای برقی را تا پایان سال ۱۴۰۵ رایگان و اعلام کرده توسعه این خودروها در ناوگان حمل‌ونقل عمومی را دنبال می‌کند.

در حال حاضر ۲۱۰ خودروی برقی در جزیره تردد می‌کنند و ۱۱۰ خودروی دیگر در انتظار طی شدن مراحل قانونی پلاک‌گذاری هستند.

با این همه، رایگان شدن شارژ فقط یک سوی ماجراست؛ از سوی دیگر، زیرساختی است که باید همپای افزایش خودروها گسترش پیدا کند. آیا ایستگاه‌های موجود جوابگوی ناگانای بزرگ‌تر خواهند بود؟ برقی مورد نیاز از کجا تأمین می‌شود و حمایت از خودروهای برقی در سال آینده چه سرنوشتی پیدا می‌کند؟

سیدحسین احمدنژاد، سرپرست روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان منطقه آزاد کیش، در گفت‌وگو با روزنامه «ایران» به این پرسش‌ها پاسخ داده است.

● ترجمه

گروه خودرو

فولکس‌واگن سرانجام جایگزین ID.4 را معرفی کرد؛ خودرویی که قرار است مسیر متفاوتی نسبت به اولین شاسی‌بلندهای برقی این شرکت در پیش بگیرد. ID.4 Tiguan به‌تنها جای ID.4 را در سید محصولات فولکس‌واگن می‌گیرد، بلکه در بازار اروپا جانشین ID.5 نیز خواهد شد. این شاسی‌بلند برقی با طراحی سنتی‌تر، کابینی بازطراحی‌شده و مجموعه‌ای از امکانات جدید، اوایل سال ۲۰۲۷ در آلمان و دیگر بازارهای اروپایی عرضه خواهد شد.

البته نام تیگوان به‌طور کامل از پیش‌رانه‌های بنزینی و دیزلی جداحافظی نمی‌کند. نسخه‌های مجهز به موتورهای درون‌سوز و مدل‌های هیبریدی تیگوان همچنان در کنار نسخه تمام‌برقی تولید و عرضه خواهند شد.

● حداحفاظی با ظاهر نرم ID.4

فولکس‌واگن در طراحی ID.4 Tiguan مسیر متفاوتی را انتخاب کرده است. برخلاف ظاهر نسبتاً نرم و کراس‌اوورمانند ID.4 و ID.5، محصول جدید فرم جعبه‌ای‌تر و عضلانی‌تری دارد. خطوط تیزتر بدنه، گلگیرهای برجسته‌تر سطوح حجیم‌تر باعث شده‌اند این خودرو بیشتر از یک کراس‌اوور شهری، شمایل یک شاسی‌بلند واقعی را به خود بگیرد. یکی از نکات جالب در طراحی بیرونی، بازگشت دستگیرهای سنتی درهاست. فولکس‌واگن این بار سراغ دستگیره‌های کشیدنی معمولی رفته تا علاوه بر ساده‌تر شدن استفاده، حس آشناتری به خودرو بدهد. اما تغییرات اساسی‌تر را باید داخل کابین جست‌وجو کرد؛ جایی که فولکس‌واگن تلاش کرده یکی از مهم‌ترین انتقادهای واردشده به نسل اول خودروهای برقی خانواده ID را برطرف کند.

از نوسازی تاکسی‌ها تا خودروهای شخصی

احمدنژاد حفظ موقعیت زیست‌محیطی کیش را یکی از اهداف مدیریت فعلی منطقه آزاد می‌داند. به گفته او، «کیش از مناطق پاک کشور و دنیا از نظر آلاینده‌گی به شمار می‌رود و برنامه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی نیز با توجه به همین ملاحظه، از حدود دو سال پیش در دستور کار قرار گرفته است.»

او می‌گوید: «استفاده از خودروهای برقی یکی از مسیرهایی است که برای نوسازی این ناوگان انتخاب شده است. اکنون ۲۱۰ خودروی برقی در جزیره رفت‌وآمد می‌کنند و مراحل قانونی پلاک‌گذاری ۱۱۰ خودروی دیگر نیز در جریان است.» احمدنژاد فراهم شدن زیرساخت‌هایی مانند ایستگاه‌های شارژ را از عوامل مؤثر در گسترش استفاده از این خودروها می‌داند؛ هرچند افزایش تعداد خودروها، به‌تدریج نیاز به خدمات و امکانات بیشتری را هم به همراه خواهد داشت.

شارژ رایگان؛ امتیازی با تاریخ انقضا؟

سازمان منطقه آزاد کیش برای ترغیب مردم به استفاده از خودروهای برقی، هزینه شارژ را فعلاً دوش مالکان برداشته است. از مجموع ۹ نازل شارژ فعال در جزیره، پنج نازل متعلق به این سازمان و سی سازمان دیگر است. کیش حالا بخشی شخصی و تاکسی‌ها در این ایستگاه‌ها تا پایان سال ۱۴۰۵ رایگان خواهد بود.

احمدنژاد می‌گوید: «احتمال ادامه این خدمات در سال آینده نیز وجود دارد، اما هنوز تصمیم قطعی در این زمینه اعلام نشده است.»

رایگان بودن شارژ می‌تواند هزینه استفاده از خودروهای برقی را کاهش دهد، اما معلوم نیست به‌تنهایی تا چه اندازه بتواند مردم را به انتخاب این خودروها ترغیب کند. قیمت خرید، دسترسی به ایستگاه‌ها و زمان مورد نیاز برای شارژ نیز در این انتخاب نقش دارند. از این منظر، ادامه طرح و چگونگی گسترش آن می‌تواند در تعیین مسیر آینده خودروهای برقی در جزیره مؤثر باشد.

۹ نازل برای چند خودروی برقی؟

با افزایش تعداد خودروهای برقی، مسأله فقط فراهم بودن امکان شارژ نیست؛ این امکان باید در زمان و مکان مناسب هم در دسترس باشد. به گفته احمدنژاد، «ظرفیت نازل‌های فعال بین ۶۰ تا ۱۲۰ کیلووات است و سرعت شارژ به مدل خودرو بستگی دارد.»

برنامه این سازمان برای توسعه ایستگاه‌ها نیز به افزایش تعداد خودروها گره خورده است. احمدنژاد می‌گوید: «ایجاد ایستگاه‌های تازه

و توزیع مناسب آنها در نقاط مختلف جزیره، متناسب با رشد ناوگان انجام خواهد شد.» این اطلاعات نشان می‌دهد توسعه خودروهای برقی با چه سرعتی پیش خواهد رفت.

برقی هست

اگر خودروها بیشتر شوند چه؟

هرچه تعداد خودروهای برقی بیشتر شود، تأمین برق مورد نیاز ایستگاه‌ها نیز اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. احمدنژاد در پاسخ به نگرانی درباره ظرفیت شبکه برقی می‌گوید: «نیروگاه‌های کیش در حال توسعه و افزایش ظرفیت هستند و پیش‌بینی‌های لازم برای تأمین برق ایستگاه‌های شارژ انجام شده است و در این زمینه مشکلی وجود ندارد.»

سرپرست روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان منطقه آزاد کیش تأکید می‌کند: «این جزیره می‌تواند به الگویی برای توسعه خودروهای برقی و ایجاد زیرساخت‌های لازم در کشور تبدیل شود.»

الگو شدن به این سادگی اتفاق نمی‌افتد

اما الگو شدن، با اعلام یک برنامه یا رایگان کردن یک خدمت اتفاق نمی‌افتد. باید دید شمار خودروهای برقی در سال‌های آینده چقدر افزایش پیدا می‌کند، ایستگاه‌های شارژ با چه سرعتی به ناوگان اضافه می‌شوند و حمایت مالی سازمان تا چه زمانی ادامه خواهد داشت. کیش حالا بخشی از مسیر را آغاز کرده است؛ آزمون اصلی زمانی خواهد بود که تعداد خودروها بیشتر شود و زیرساخت‌ها ناچار باشند خود را با این تغییر هماهنگ کنند.



برش

تیگوان با چهره‌ای خشن‌تر می‌آید

فولکس‌واگن ID.4 کنار می‌رود



بازگشت دکمه‌های فیزیکی

کابین ID.4 Tiguan قرار است ترکیبی از فناوری‌های مدرن و کنترل‌های آشنا باشد. فولکس‌واگن در این خودرو بسیاری از کنترل‌های مهم را دوباره به دکمه‌های فیزیکی سپرده است. تنظیم سیستم تهویه مطبوع از طریق کنترل‌های معمول انجام می‌شود و روی فرمان نیز دکمه‌های فیزیکی جای کنترل‌های لمسی را گرفته‌اند.

در کنسول میانی هم یک کنترل‌لر نوارانی قرار دارد که وظیفه تنظیم صدای سیستم صوتی و جابه‌جایی بین آهنگ‌ها یا ایستگاه‌های رادیویی را برعهده دارد. این تغییرات شاید در نگاه اول ساده به نظر برسند، اما در واقع پاسخی مستقیم به انتقادهایی هستند که کاربران نسبت به کنترل‌های لمسی مدل‌های قبلی فولکس‌واگن داشتند.

سه انتخاب برای قلب برقی

ID.4 Tiguan در بازار اروپا با سه ترکیب مختلف از باتری و قوای محرکه عرضه خواهد شد. نسخه پایه به باتری ۵۸ کیلووات‌ساعتی و موتور برقی با قدرت ۱۸۸ اسب‌بخار مجهز است و نیروی خود را به چرخ‌های عقب می‌فرستد.

نسخه دوم از باتری ۷۷ کیلووات‌ساعتی استفاده می‌کند و با ۲۸۱ اسب‌بخار قدرت، همچنان دیفرانسیل عقب است. قدرتمندترین نسخه نیز همین باتری را دارد، اما با تولید ۲۹۵ اسب‌بخار، نیروی خود را به هر چهار چرخ منتقل می‌کند. بسته به نسخه انتخابی، حداکثر برد حرکتی ID.4 Tiguan به حدود ۶۰۰ کیلومتر می‌رسد؛ رقمی که با اساس چرخه آزمایش اروپایی اعلام شده است.

شاسی‌بلندی که یک‌دک هم می‌کشد

فولکس‌واگن در نسل جدید تنها روی افزایش برد تمرکز نکرده و توانایی یک‌دک‌کشی خودرو را نیز ارتقا داده است. نسخه مجهز به باتری ۵۸ کیلووات‌ساعتی می‌تواند تا ۱۸۰۰ کیلوگرم بار را یک‌دک بکشد، در حالی که دو نسخه ۷۷ کیلووات‌ساعتی توانایی کشیدن بار تا ۲۰۰۰ کیلوگرم را دارند.



● تاریخچه شرکت‌ها

مینی؛ کوچکی که بزرگ شد

از خودروی مردمی بریتانیا تا برند شهری BMW



داستان مینی از سال ۱۹۵۹ شروع شد؛ زمانی‌که بریتانیا با بحران سوخت و نیاز به خودروهای کوچک و اقتصادی روبه‌رو بود.

الک ایسیگونیس، مهندس بریتانیایی مأمور شد خودرویی طراحی کند که با ابعادی جمع‌وجور، بیشترین فضای ممکن را در اختیار سرنشینان قرار دهد. راه‌حل او ساده به نظر می‌رسید، اما یکی از مهم‌ترین تغییرات تاریخ صنعت خودرو بود؛ موتور به صورت عرضی در جلو قرار گرفت و چرخ‌ها تا حد امکان

به گوشه‌های بدنه نزدیک شدند. نتیجه، خودرویی کوچک با فضای داخلی قابل توجه و طراحی متمایز بود. نخستین مینی در ۲۶ اوت ۱۹۵۹ توسط شرکت بریتیش موتور کوپوریشن معرفی شد. خودرو در ابتدا با نام‌های موريس مینی ماینر و آستین مینی به بازار آمد، اما به‌تدریج نام Mini به هویت اصلی آن تبدیل شد.

مینی قرار بود خودرویی اقتصادی برای استفاده روزمره باشد، اما خیلی زود به بخشی از فرهنگ عامه بریتانیا تبدیل شد.

از شهر تا پیست

یکی از مهم‌ترین فصل‌های تاریخ مینی با ورود جان کوپر-رقم‌خورد. کوپر توانایی‌های دینامیکی مینی را دید و معتقد بود این خودروی کوچک می‌تواند در مسابقات نیز حریفی برای گرفتن داشته باشد. حاصل این همکاری، تولد مینی کوپر در سال ۱۹۶۱ بود. موفقیت در مسابقات، چهره مینی را تغییر داد.

پروزی پدی هایپرک در رالی مونت کارلو ۱۹۶۴ با مینی کوپر، نام این خودرو را در جهان خودرو تثبیت کرد. مینی در سال‌های ۱۹۶۵ و ۱۹۶۷ نیز در همین رالی به پیروزی رسید و نشان داد یک خودروی کوچک شهری می‌تواند رقیبی جدی برای خودروهای بزرگ‌تر باشد.

چهار دهه ماندگاری

مینی کلاسیک برخلاف بسیاری از خودروهای هم‌دوره خود، برای مدت بسیار طولانی با همان هویت اولیه تولید شد.

طی دهه‌های بعد نسخه‌های متنوعی از آن از جمله استیشن، وانت، ون و کانورتیبل ساخته شد. در نهایت مینی به مجموعه رور رسید. در سال ۱۹۹۴، BMW گروه رور را خرید و مینی تبدیل به مالکیت این شرکت آلمانی قرار گرفت. BMW سپس مینی را به عنوان یک برند مدرن بازتعریف کرد.

تولد دوباره زیر پرچم BMW

نسل جدید مینی در سال ۲۰۰۰ معرفی شد و تولید آن از ۲۶ آوریل ۲۰۰۱ در کارخانه آکسفورد آغاز شد. طراحی نسل جدید از مینی کلاسیک الهام گرفته بود و محصولی کاملاً مدرن بود.

این خودرو به خانواده‌ای از محصولات تبدیل شد؛ از کلاچین تا کانتریمن. مینی کوپر به نمادی از ترکیب طراحی بریتانیایی و مهندسی مدرن BMW تبدیل شد. ویژگی‌هایی مانند فرمان‌پذیری تند و حس رانندگی شبیه خودروهای کارتینگ، همچنان در هویت محصولات مینی حفظ شد؛ خودروها نیز بزرگ‌تر و مجهزتر شدند.

مینی در عصر برقی

مینی مسیر برقی شدن و دیجیتالی شدن را جدی‌تر دنبال کرده است. مدل کوپر SE و نسل جدید کوپر با نسخه‌های برقی و بنزینی، بخشی از این تحول هستند. در کنار آن، کانتریمن با ابعاد بزرگ‌تر، مینی را وارد رقابت جدی‌تری در بازار خودروهای کراس‌اوور کرده است.

سال ۲۰۲۶ برای این برند اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا ۲۵ سال از آغاز تولید مینی مدرن زیر پرچم BMW می‌گذرد. شرکت تلاش دارد فرمول اصلی برند را حفظ کند؛ خودرویی با ابعاد نسبتاً جمع‌وجور و تجربه رانندگی متفاوت.

مینی در ایران

حضور مینی در ایران در مقایسه با BMW هیچ‌گاه گسترده نبود، اما این برند در مقطعی از مسیر واردات رسمی نیز عبور کرد. پرشیا خودرو، که در بازار ایران با محصولات BMW شناخته می‌شد، در سال ۱۳۹۶ عرضه رسمی محصولات مینی را آغاز کرد و مدل‌های Cooper، Clubman و Countryman را در برنامه فروش قرار داد.

اولین خودروهای ثبت‌نام‌شده نیز در سال ۱۳۹۸ به مشتریان تحویل داده شدند. با این حال، مینی نتوانست در ایران به یک برند فراگیر تبدیل شود. قیمت بالای خودروهای وارداتی، محدودیت‌های تجاری و دشواری تأمین قطعات و خدمات تخصصی، بازار آن را محدود کرد. با وجود این، طراحی متفاوت و شخصیت خاص مینی باعث شد کوپر در میان علاقه‌مندان خودروهای خاص جایگاه خود را پیدا کند.

در سال‌های بعد نیز نام برخی مدل‌های مینی در فهرست خودروهای قابل واردات به ایران دیده شد، اما شرایط متغیر واردات مانع از شکل‌گیری حضور پایدار و گسترده این برند در بازار کشور شد. این مسیر نشان می‌دهد مینی بیش از آنکه یک مدل باشد، یک زبان طراحی است؛ زبانی که در هر نسل تلاش کرده گذشته را حفظ کند و همزمان با تغییر سلیقه مشتریان، فناوری و الزامات بازار، شکل پیدا کند.

منبع: BMW Group و MINI
بخش تاریخچه و میراث برند