

سمند شاسی‌بلند

و دیگر ترکیب‌های باورنکردنی!

انتشار تصاویری از خودروی جدید ایران خودرو به نام «گنو» بهانه‌ای شد تا از خودروهایی مانند آر دی که ترکیب پیکان و پژو بود، پراید وانت، آریسان و... بگوییم

مجید حسین زاده | روزنامه نگار

پرونده

برنامه‌ریزی برای تولید انبوه یک شاسی بلند با مشخصات فنی و سیستم انتقال قدرت سمند فعلی، خبری است که در روزنامه‌ها، شبکه‌های اجتماعی و سایت‌ها مورد توجه قرار گرفته است. البته فعلاً اطلاعات دقیقی از شاسی بلند جدید ایران خودرو به نام «گنو» در دسترس نیست اما گفته می‌شود مشخصات فنی و سیستم انتقال قدرت آن برگرفته از سمند فعلی خواهد بود. سمند شاسی بلند، محصول جدید شرکت ایران خودرو بوده که می‌خواهد با راهی کردن آن به بازار، رقبای داخلی خودرو را به چالش بکشد. اما برای بعضی افراد این سوال پیش آمده که آیا ترکیب پلتفرم و بدنه یک خودروی شاسی بلند با سیستم فنی خودروی سمند، می‌تواند به تولید یک محصول با کیفیت و هیجان انگیز منجر شود؟ این سوالی است که بعد از توزیع این خودرو در بازار می‌توان پاسخ دقیق‌تری به آن داد. با این حال و به بهانه رونمایی از این خودرو علاوه بر آشنایی با سمند شاسی بلند و مشخصاتی از آن که در رسانه‌ها منتشر شده، در پرونده امروز زندگی سلام از خودرویی خواهیم گفت که ترکیب‌های باورنکردنی از ۲ یا چند خودروی دیگر بودند.

از سمند شاسی بلند چه می‌دانیم؟

یکی از داغ‌ترین خبرهای مربوط به حیطه ساخت خودروی نوین، پروژه ساخت خودروی سمند شاسی بلند یا همان GENO است. در آغازین روزهای منتشر شدن خبر این پروژه همه فکر می‌کردند که این تنها یک شایعه یا شوخی است اما هم اکنون با توجه به منتشر شدن تصاویر و جزئیات کلی درباره خودروی سمند شاسی بلند می‌توان گفت این خبر واقعیت دارد. طراحی این خودرو توسط مرتضی آلا و به کمک فناوری نرم افزار تری‌دی مکس ۳ انجام شده است و به گفته او به دلیل این که شرکت ایران خودرو در زمینه ساخت یک خودروی نوین و شاسی بلند برنامه خاصی نداشته است، طرح پروژه گنو می‌تواند کمک‌های بسیاری در زمینه تولید ملی یک خودروی شاسی بلند محسوب شود.

چرا «گنو»؟

در ۲۵ کیلومتری شهر بندرعباس کوهی به ارتفاع ۲۵۰۰ متر از سطح دریا خودنمایی می‌کند که نماد استواری و زیبایی شهر است. این کوه «گنو» نام دارد و نام سمند شاسی بلند از همین کوه برگرفته شده است.

قدرتی برابر ۱۷۰ اسب بخار

در باره سمند شاسی بلند، گفته می‌شود پس از تکمیل پروژه پلتفرم و طراحی گنو، احتمالاً پیشرانۀ EFP ایران خودرو را روی این خودروی شاسی بلند مشاهده کنیم. این پیشرانۀ چهار سیلندر با حجم ۱.۷ لیتر حداکثر قدرتی برابر با ۱۷۰ اسب بخار و ۲۴۰ نیوتن متر تولید می‌کند. البته طبق اخباری که به تازگی از سمت شرکت ایران خودرو مبنی بر توسعه پیشرانۀ‌های سه سیلندر منتشر شده، احتمال دیگر، این است که پر قدرتمندترین نمونه این پیشرانۀ با فناوری TGDی، روی سمند شاسی بلند و سنگین وزن این شرکت قرار گیرد.

تولید، حداقل ۲ تا ۳ سال دیگر

باید در نظر داشت که این محصول فعلاً در حد کانسپت و نمونه فرضی بوده و حتی پلتفرم آن مشخص نشده است؛ بنابراین طراحی پلتفرم و بدنه و داخل کابین سمند شاسی بلند، با توجه به میزان زمانی که این شرکت برای دیگر محصولات تولیدی خود صرف کرده است، حداقل دو تا سه سال زمان بر خواهد بود. این شرکت نسبت به تصاویری که در فضای مجازی با نام سمند شاسی بلند منتشر شده واکنش نشان داده و اطلاع داد، رندر اولیه طرح ارائه شده در سال ۱۳۹۵ توسط شخصی به نام آلا تهیه شده و این رندر به روزسانی شده است. طراحی جذاب برای رقابت با رقبای



طراح «گنو» گفته که مبنای طراحی این خودرو با الگوبرداری از نمادهای طراحی فعلی ایران خودرو و در آمیختن با الگوهای نوین طراحی در حفظ برند توسعه زبان طراحی ایران خودروست. ایده، ایجاد طرحی پیچیده و فضایی نبوده بلکه سعی شده طرحی عامه پسند، روان، با اصالت، زیبا و قابل تولید باشد و بتواند با شاسی بلندهای موجود هم رده خود در بازار مانند هیوندای سانتافه، تویوتا راک ۴، میتسوبیشی اوتلندر و... رقابت کند. استفاده از خطوط تیز و برنده و همزمان استفاده از سطوح یکپارچه می‌تواند مفهوم شاسی بلندی نیمه لوکس و عضلانی را در ذهن تداعی کند. ارتفاع کم خودرو، شیب تند سقف (به طوری که بارسیدن به انتهای خودرو ارتفاع سقف کم می‌شود)، کاپوت نسبتاً کشیده، جلو پنجره بزرگ، تعبیه ورودی‌های بزرگ هوا در سپر جلوی خودرو، استفاده از چراغ دوم روی سپر جلو با فاصله کم در زیر چراغ اصلی، رینگ‌های ۱۹ اینچی با لاستیک‌های پهن و چراغ‌های تمام‌ال‌ای دی در عقب و جلو، همگی طراحی اسپرت و به روز را به نمایش می‌گذارد.

از قیمت و زمان ارائه خبری نیست

خودروهای شاسی بلند نماد قدرتمند یک شرکت تولیدکننده خودروست و در واقع تغییرات جاده و شرایط سخت و دشوار مسیر تقریباً در مقابل این سبک از خودروها هیچ معنایی ندارد. تا امروز اظهار نظر رسمی درباره قیمت و زمان ارائه این خودرو نشده است.



آر دی|پیکان در لباس پژو

ظاهر پژو آر دی همان پژو ۴۰۵ بود که با قیمت کمتر راهی بازار شد و انتظار می‌رفت که مورد استقبال مردم قرار بگیرد. اما در اصل این خودرو، پیکانی بود که با لباس پژو ۴۰۵ وارد بازار شد و به همین دلیل، قیمت ارزانی داشت. در اواخر دهه ۸۰، زمانی که پژو ۴۰۵ قیمتی برابر با ۱۰ تا ۱۱ میلیون داشت، پژو آر دی صفر، زیر ۸ میلیون تومان خرید و فروش می‌شد. آن زمان، ۳ میلیون تومان مابه‌التفاوت برای یک خودرو، زیاد به حساب می‌آمد. با این حال، دلایل متعددی منجر به تولید پژو آر دی شد اما مهم‌ترین آن، همانی بود که گفتیم؛ خودرویی ارزان با ظاهری زیبا! پژو آر دی اولین بار در سال ۷۸ به بازار آمد. مدلی که از سال ۸۲ به بعد روانه بازار شد، اشکالات کمتری داشت و به لحاظ برخی امکانات، کامل‌تر از مدل‌های قبلی بود. شرکت سازنده یعنی «ایران خودرو»، تغییراتی در این مدل‌ها به وجود آورد و آن‌ها را بهینه کرد. از جمله تغییرات صورت گرفته در این مدل،



مجهز کردن آن به سیستم موتور انژکتوری، فرمان هیدرولیک، کولر و... بود. این خودرو دارای بدنه مربوط به سری اول پژو ۴۰۵ و پیشرانۀ (موتور) خودروی پیکان بود. پژو آر دی با توجه به عقب بودن دیفرانسیل و مخفف کلمه «Rear wheel drive»، پژو RD نام گرفت.

پیکان وانت|پر قدرت و محبوب

اولین پیکان‌ها در سال ۱۳۴۶ و با قیمت ۱۵ هزار تومان به فروش رسیدند که مورد استقبال مردم قرار گرفتند. دلوکس از مدل‌های اولیه پیکان بود که تولید آن با سپر شمشیری و فرم بدنه کبریتی از سال ۱۳۴۶ آغاز شد. بدون شک می‌توان گفت این نسخه یکی از زیباترین مدل‌های پیکان بود. پیکان جوانان، استیشن، تاکسی و... از دیگر انواع پیکان بود که راهی بازار شد. پیکان آن قدر خودروی محبوب و کاربردی بود که روی پلتفرم‌ش نسخه وانت هم به تولید رسید تا پاسخگوی نیازهای مختلف باشد. پیکان وانت یکی از کاربردی‌ترین مدل‌های پیکان بود که برای جابه‌جایی بارهای سبک استفاده شد که تولید آن تا سال ۱۳۹۴ ادامه داشت و جای خود را به وانت آریسان داد.



پراید وانت| جایگزینی برای پیکان وانت

در دقیقه و حداکثر گشتاور ۱۰۸ نیوتن متر در ۲۷۵۰ دور در دقیقه است. دنده آن ۵ سرعته دستی، فرمان آن هیدرولیک و همچنین شتاب این خودرو از صفر تا صد ۱۴.۵ ثانیه محاسبه شده است. صرف نظر از طراحی آن چندان جذاب این خودرو، از معایب آن می‌توانیم به دیفرانسیل جلو بودن آن اشاره کنیم که کنترل آن را سخت‌تر می‌کند. ضمن این که در اتاقک وانت پراید دو سر نشین جا داده می‌شوند و همین فضای کم موجب می‌شود ورود به اتاقک برای افرادی که جثه بزرگی دارند، سخت باشد.



پراید خودرویی است که سال ۱۳۷۲ شرکت سایپا آن را تولید کرد و به تدریج مدل‌های مختلف آن از صندوق دار و چابک با اسامی مختلف مانند صبا، نسیم، پراید ۱۴۱، سایپا ۱۱۱ و سایپا ۱۳۲ راهی بازار شدند. بسیاری از مدل‌های مختلف این مدل خودرو طی سال‌ها به دلایل مختلف از رده خارج شد و دیگر تولید نشد. یکی از مدل‌های پراید که روانه بازار مصرف شد، وانت پراید است که پراید وانت ۱۵۱ نام دارد. با تولید این خودروی کوچک گزینه فروش وانت پراید در شرکت خودرو سازی سایپا در دسترس علاقه‌مندان قرار گرفت و کسانی که به دنبال خرید وانتی جمع و جور بودند این مدل خودرو را انتخاب کردند. این وانت ساخته شرکت سایپا که به منظور جایگزینی پیکان وانت تولید شد از خانواده پراید است و آن را با طراحی شبیه خودروهای پراید در خیابان‌های شهرهای ایران مشاهده می‌کنیم و بیشتر برای حمل لوازم سبک استفاده می‌شود که قادر به حمل آن‌ها باشد. سایپا ۱۵۱ سال ۱۳۹۳ شمسی تولید شد و موتوری ۴ سیلندر و ۸ سوپا به دارد. حجم موتور این وانت ۱۳۲۳ سی سی و حداکثر قدرت آن ۱۷ اسب بخار در ۵۲۵۰ دور

در زندگی سلام امروز بخوانیم:

بُـمب کوچکی از ویتامین‌ها

نخود فرنگی منبع خوبی از ویتامین‌ها، مواد معدنی، آنتی اکسیدان‌ها و... است که برای چشم، گوارش و تقویت سیستم ایمنی بدن موثر است

تنها در راه مدرسه

در زمان تصمیم‌گیری برای رفت و آمد مستقل فرزندتان به مدرسه، به چه نکاتی باید توجه داشته باشید؟

طنز| چه وقتی باید از سیاره فرار کنیم؟

آریسان| بدنه پژو پارس با فرمان سمند



ایران خودرو سال ۱۳۹۳، وانت دیگری را با نام «آریسان» معرفی و روانه بازار کرد. در واقع وانت آریسان جایگزین وانت پیکان شده بود. ظاهر این خودرو کاملاً مشابه پژو پارس بوده و حتی کابین آن هم یادآور این محصول است. رودری‌ها از پژو ۴۰۵ گرفته شده و فرمان آریسان هم کیپی فرمان سمند است. موتور آریسان همان پیشرانۀ ۱/۷ لیتری دوگانه‌سوز موجود در وانت بار دو است که موتور پژو روا بوده است. مهم‌ترین ویژگی منفی نسل اول آریسان، شاسی ضعیف آن بود. این ضعف در حدی بود که اگر بیش از حد بارگیری می‌شد، احتمالاً شاسی خودرو می‌شکست و چندی باری هم تصاویر آن در شبکه‌های اجتماعی پربازدید شد. البته این ضعف، بعدها و در نسل دوم این خودرو یعنی از سال ۱۴۰۱ برطرف شد.

و خودروهایی که یک کمی باهم فرق دارند!



علاوه بر خودروهایی که در پرونده امروز زندگی سلام به آن‌ها اشاره کردیم، یک سری خودروها هم هستند که موتورهایشان از یک مدل بوده و فرق زیادی با هم ندارند اما بر روی چندین پلتفرم و بدنه سوار شده‌اند. مثلاً موتور ۲۰۶ صندوق‌دار و رانا، هر دوی شان ۴ سیلندر و TU5 است و بدنه‌شان هم شباهت زیادی به هم دارد. همچنین تیبیا یک نسخه اصلاح شده و ارتقا یافته از پلتفرم پراید است. پژوی سال، پژو پارس، پرشیا و... تقریباً از یک موتور بهره می‌برند. دنا هم مثل دیگر اعضای خانواده سمند از موتور EF7 بنزینی استفاده می‌کند که نشان‌دهنده شباهت زیاد آن‌ها از لحاظ فنی و موتوری به یکدیگر است. نسخه پلاس بیشتر این خودروها هم فقط چند آپشن مثل کروز، سانروف، کلیدهای کاربردی روی فرمان و... دار و تفاوت دیگری با مدل اصلی خودرو ندارد.



منابع این پرونده: همراه مکانیک، خودرو ۳، اخبار خودرو، فرارو و...