

## پاپ هم خودروهای برقی را تجربه خواهد کرد

امروزی به طور متوسط به ازای هر یکصد کیلومتری که سواری می‌دهند حدود 8/5 لیتر سوخت می‌سوزانند. این حدودا مشابه عملکرد 20 سال پیش آنهاست.



جام جم آنلاین: امروزی به طور متوسط به ازای هر یکصد کیلومتری که سواری می‌دهند حدود 8/5 لیتر سوخت می‌سوزانند. این حدودا مشابه عملکرد 20 سال پیش آنهاست.

البته به رغم وابستگی شدید زندگی روزمره به خودروهای بنزین‌سوز، مهندسان ناگزیر از خانه‌تکانی وسیعی در عملکردشان هستند. از قرار معلوم توافق شده یا شاید استانداردها الزام ایجاد کرده‌اند که تا سال 1395، این گونه خودروها باید مصرف سوخت خود را به ازای هر 100 کیلومتر به 6/5 لیتر کاهش دهند.

همچنان که صنعت خودروسازی جهان تحت تاثیر مشکلات جهانی به دنبال راهکاری نجات بخش یا حداقل تسکین‌دهنده برای مقابله یا خروج از بحران‌های عالمگیری همچون آلودگی و انرژی است، خودروسازان با نگاه ویژه‌ای به بحث سوخت‌های جایگزین و آینده خودروهای توان ترکیبی و برقی در جاده‌ها دل بسته‌اند. در این بین اما آمارها گویای واقعیت دیگری است. به عنوان نمونه در کشوری همچون آمریکا که بیش از همه به تغییر نگرش خودرویی برای کارآمدی انرژی و هزینه نیاز دارد، بر اساس رویکردهای اتخاذی قرار است تا سال 1395 و با ارائه مشوق‌هایی برای خودروسازان، زمینه تولید تنها 200 هزار دستگاه خودروی توان ترکیبی برقی و تمام برقی در مرحله اول فراهم شود.

با این تفصیلات وقتی بحث سوخت و کارآمدی انرژی و ردپای کربنی خودروها در میان باشد، پای خودروهای توان ترکیبی یا اصطلاحا دوگانه سوزها که انرژی الکتریکی یک پای ثابت آن باشد بیش از همه مطرح می‌شود. هر چند موضوع انواع و اقسام پیشنهادی ریز و درشت مبتکران و محققان برای ارائه راهکارهای مناسب تولید سوخت‌های زیستی و بویژه پر کردن باک خودروها از محصولات کشاورزی را نیز نباید از قلم انداخت. در این میان، خودروهای برقی به رغم حضور پر رنگ و پر نویدی که در آینده صنعت خودروسازی و ارائه وسایط نقلیه توان ترکیبی نشان می‌دهند، کماکان در 2 جبهه سرگرم نبرد و ثابت کردن جایگاه خود هستند. آنها باید هم به لحاظ کارآمدی مصرف باتری‌ها و هم از بابت زیرساخت‌های لازم برای توسعه و ترغیب سرمایه‌گذاری دولتی و خصوصی توجه زیادی به خود جلب کنند. جالب اینجاست که وسایط نقلیه تمام برقی هنوز از عهده حضور جدی در بازار و فرمان راندن بر جاده‌ها برنیامده‌اند و در حالی که در مقام مقایسه با سایر خودروهای توان ترکیبی از جمله دوگانه سوزهای بنزینی - برقی نتوانسته‌اند خودی نشان داده و با حرکتی لاک‌پشت وار جلو می‌روند، می‌بینیم خودروی مرسدس اختصاصی و معروف پاپ بندیکت شانزدهم که با اشتباهی سیری‌ناپذیری بنزین می‌خورد نیز سرانجامی جز کنار کشیدن از صحنه و واگذاری نقش پاپ موبیل به چهره روزآمدتری ندارد.

اما جریان به سر آمدن روزگار طلایی مرسدس معروف پاپ و جانشینی آن با خودروی مدرن و کارآمد از این قرار است که واتیکان در شرف به خدمت گرفتن یک خودروی پاپ موبیل جدید و کارآمدتر به لحاظ انرژی است که شرکت مرسدس در هیأت یک خودروی سفارشی‌ساز کلاس M هیبریدی با پایه برقی قصد عرضه آن به واتیکان را دارد. براساس یک سنت قدیمی، خودروساز واتیکان برای خودروهای گشت پاپ شرکت مرسدس بوده که البته خودروسازانی همچون فولکس واگن و فیات نیز در آن سهمی داشته‌اند.

نکته: واتیکان درصدد بازنشسته کردن مرسدس بنز معروف پاپ و به خدمت گرفتن یک خودروی پاپ موبیل جدید و کارآمدتر به لحاظ مصرف انرژی و کاهش آلاینده‌های محیطی است

دی ماه سال گذشته بود که جناب پاپ از قصدش برای تاخت زدن مرسدس همه چیز تمام کلاس SUV خود موسوم به پاپ موبیل با یک سواری برقی برازنده و مناسب خبر داده بود. اما اکنون که مقامات واتیکان جزئیات آخرین مرکب پاپ را تایید و اعلام کرده‌اند، شاهد یک مرسدس سفارشی‌ساز هیبریدی هستیم که فناوری‌های به کار رفته در آن ظاهرا گوشه چشمی به خودروی رویایی و آینده این شرکت دارد؛ یعنی همان اتومبیل خیره‌کننده توان ترکیبی پایه برقی که تحت عنوان مرسدس ویژن اس 500 در نمایشگاه سواری‌های سال 1389 فرانکفورت رونمایی شده بود.

با این اوصاف پرسشی که باقی می‌ماند این است که چرا پاپ موبیل آینده همان طوری که واتیکان سال گذشته اشاره کرده بود یک خودروی برقی خالص و یکدست نیست؟ از قرار معلوم مسأله ایمنی پاپ در میان است و واتیکان گمان نمی‌کند یک پاپ موبیل تمام برقی بتواند از شتاب و سرعت کافی برای خارج کردن پاپ از محاصره مشکلات در وضعیت‌های اضطراری برآید. ظاهرا اشاره مقامات واتیکان به حوادثی نظیر سوءقصد به جان پاپ ژان پل دوم در 23 اردیبهشت 1360 در میدان سن پیترو شهر واتیکان باشد که

از آن پس آنها را به فکر تامین امنیت پاپ هنگام نقل و انتقال خودرویی انداخت. با این تفصیل پاپ موبیل همچون هیولا - لیموزین زره‌پوش تمام عیار ریاست جمهوری آمریکا - عملاً باید یک ماشین بسیار پیچیده و بشدت زرهی و بالطبع بسیار سنگین‌تر از مرسدس M کلاس باشد که بر پایه آن ساخته و پرداخته می‌شود. واقعیت این است که لایه‌های زرهی اضافی، شیشه‌های ضد گلوله و تجهیزات اضطراری موجب وزن بالای قابل توجه برای یک ماشین سواری می‌شوند که معادل مصرف انرژی بیشتری نیز خواهد بود و از همین رو ارائه یک پاپ موبیل تمام برقی با مشکل روبه‌رو می‌شود. اما در حالی که به اعتقاد اهل فن چنین ماشینی در مقایسه با روال معمول تولید سواری‌های برقی، نیازمند بسته باتری بیشتر و حجیم‌تری است، اما مهندسان مرسدس معتقدند مهندسی یک سواری زرهی تمام برقی با نیرو محرکه برقی 2 دیفرانسیلی و گشتاور پیچشی کافی برای شتاب‌گیری مناسب کاملاً امکان‌پذیر خواهد بود.

با این اوصاف دلیل واقعی ارائه یک خودروی توان ترکیبی پایه برقی به جای پاپ موبیل کاملاً برقی، بیشتر از آن که به واتیکان مربوط شود به شرکت خودروساز منتخب واتیکان یعنی مرسدس برمی‌گردد. واقعیت این است که واتیکان برای وسایط نقلیه پول زیادی خرج نمی‌کند و از طرفی مرسدس نیز رغبتی به سرمایه‌گذاری برای توسعه چنین اقلام خودرویی ندارد که بی‌تعارف محل کاربردی در سایر وسایط نقلیه نخواهند داشت. البته واتیکان و مرسدس هیچ‌کدام به دلایل امنیتی جزئیات بیشتری را درخصوص پاپ موبیل جدید اعلام نکرده‌اند، اما به این نکته اشاره داشته‌اند که در وضعیت تمام برقی ماشین، پاپ می‌تواند با سرعت حدود 25 کیلومتر بر ساعت به گشت و گذار بپردازد. هر چند با وزن سنگینی که پاپ موبیل دارد انتظار نمی‌رود به گرد پای عملکرد نوید داده شده مفهوم مرسدس S کلاس 2009 برسد؛ یعنی 135 کیلومتر در گالن برقی (mpge) که به معنای مسافت طی شده به ازای هر وعده توان باتری‌ها یا همان شارژ الکتریکی ماشین است.

اما اگر از اخبار و تازه‌های فناوری در زمینه کارآمدی انرژی و همچنین تبلیغات پررنگ و لعاب خودروسازان برای معرفی مدل‌های جدید توان ترکیبی بگذریم، مسأله‌ای با ابعاد چندگانه باقی می‌ماند که از هم‌اکنون زمره بحث و جدل‌های چالش برانگیز آن میان اهل فن به گوش می‌رسد. جریان از این قرار است که خود موضوع نیاز به خودروهای توان ترکیبی و بویژه برق‌سوز به عنوان گزینه نجات از سوخت‌های فسیلی و رعایت مسائل زیست‌محیطی از یک سو و لزوم اتخاذ رویکردهایی برای فرار از هزینه‌های بالای مصرف انرژی در آینده از سوی دیگر و همچنین ارائه سواری‌های ارزان قیمت به نوبه خود پرسشی اساسی را مطرح می‌کند که آیا داشتن رقم بزرگی خودروی برق‌سوز روی جاده برآستی انتشار گازهای گلخانه‌ای را کمتر خواهد ساخت؟ این چالش در حالی مطرح می‌شود که عمده انرژی برق تولیدی، محصول نیروگاه‌هایی است که زغال‌سنگ، گاز طبیعی و نفت‌کوره می‌سوزانند.

اما اگر بخواهیم منصفانه قضاوت کنیم باید پذیرفت هزینه کمتر تغذیه و شارژ مجدد این خودروها در مقایسه با هزینه بنزین خودروهای فعلی از اقبال عمومی بیشتری برخوردار است تا این که بخواهیم در مجموع تنها پای تصویر بزرگی از انتشار گازهای گلخانه‌ای و چشم‌انداز زمین آلوده را پیش بکشیم. هر چند این موضوع خود به تنهایی تامل‌برانگیز است و توجه به ابعاد آشکار و پنهان آن بحث روز دولت‌ها، مصرف‌کنندگان و خودروسازان است، اما در عین حال از دغدغه مهم خودروسازان که غلبه بر چالش‌های فنی در فرآیند ساخت این قبیل خودروهاست نیز نباید غافل ماند.

مهربار میرنیا / جام‌جم

منابع: Discovery, Treehugger, Greenhybrid