

مقایسه 4 غول خودروسازی آسیا

صنعت خودروسازی جهان فراز و نشیب‌های زیادی را پشت سر گذاشته است. تا مدت‌ها این صنعت در اختیار کشورهای اروپایی و آمریکایی شمالی بود...



جام جم آنلاین: صنعت خودروسازی جهان فراز و نشیب‌های زیادی را پشت سر گذاشته است. تا مدت‌ها این صنعت در اختیار کشورهای اروپایی و آمریکایی شمالی بود و بقیه دنیا بازار این کشورها محسوب می‌شدند. اما اندک‌اندک این روند مسیری معکوس پیدا کرد و کشورهای آسیایی از شرق دور با رهبری ژاپن قدم در عرصه مونتاژ، طراحی و ساخت اتومبیل گذاشتند، موجی که ایران نیز از آن بی‌نصیب نماند.

اگر از بحث مونتاژ و تولید تحت لیسانس خودرو در کشورهای مختلف بگذریم، با تقریب مناسبی می‌توان گفت که خودروسازی حرفه‌ای در ایران، مالزی، کره و چین از حدود 20 سال پیش به گونه‌ای همزمان آغاز شد. ایران خودرو و هیوندای با سابقه‌ای 60 ساله، قدیمی‌ترین‌های گروه هستند اما هر دو، تا همین 20 سال پیش مشغول درجا زدن و مونتاژ محصولات از رده خارج بودند؛ ایران خودرو با پیکان و هیوندای تابع محض نمونه‌های قدیمی میتسوبیشی اما هر دو در حال تحقیق و توسعه پلتفرم ملی خود برای شکوفایی در دو دهه بعدی بودند. آغاز نسبتاً همزمان طراحی و تولید خودروهای ملی چهار کشور مورد بحث این نوشتار و روند شتابان رشد و توسعه سه رقیب آسیایی خودروسازان ایرانی در کنار روند کند و نامطمئن نام‌های تجاری وطنی، ما را بر آن داشت تا نگاهی گذرا به سه خودروساز پروتون مالزی، چری چین و هیوندای کره جنوبی بیندازیم و آنها را در چند مشخصه با خودروسازان ایرانی مقایسه کنیم.

تکنولوژی فنی

خودروسازان ایرانی از سال 1380 به طور جدی به فکر تولید محصول ملی و به تبع آن توسعه تکنولوژی‌های بومی افتادند. ایران خودرو خانواده موتور ملی را با همکاری دانشگاه آخن آلمان سال 1381 کلید زد و از این خانواده تاکنون دو نسخه 1/7 لیتری تنفس طبیعی و توربو معرفی شده‌اند که در مقایسه با رقیب بازده و مصرف خوبی دارند اما موتور 1/4 لیتری هنوز در مرحله تحقیق به سر می‌برد و چنان که معلوم است این پیش‌رانه در آینده ممکن است به جمع قوای محرکه رانا بپیوندد. گیربکس در ایران هنوز وارد مرحله بومی‌سازی نشده است. سایپا نیز با تغییراتی در پیش‌رانه پراید و افزایش حجم آن به 1/5 لیتر، پروژه ملی تیا را به سرانجام رسانده که با حداکثر قدرت 80 اسب بخار و مصرف 7/1 لیتری اعلام شده نشانه‌ای از فناوری روز دنیا را در خود ندارد و بیشتر به فناوری ساخت موتورهای کره‌ای در حدود 25 سال پیش شبیه است.

در کشور مالزی کمپانی خودروسازی پروتون از زمان تاسیس در سال 1983 تا سال 2004 تنها خودروسازی بود که با تغییر در طراحی اتاق، خودروهای تاریخ گذشته شریک 16 درصدی اش یعنی میتسوبیشی ژاپن را به تولید می‌رساند اما این همکاری به علت ضعف در توسعه تکنولوژی‌های میتسوبیشی در سال 2004 خاتمه یافت لذا پروتون به سراغ زیر مجموعه انگلیسی‌اش یعنی شرکت بزرگ لوتوس انگلستان رفت و با همکاری این شرکت سری موتور Campro را طراحی کرد. موتور ملی پروتون نخستین بار روی پروتون Gen2 قرار گرفت که از مزایای آن می‌توان به بازده بالا و همچنین آلایندگی پایین اشاره کرد. این شرکت همچنین در مارس 2007 از نسخه‌های میکرو هیبرید و تمام هیبرید پیش‌رانه‌های Campro نیز رونمایی کرد تا بزرگ‌ترین قدم را در خودروسازی ملی مد نظر ماهاتیر محمد، رئیس‌جمهور سابق مالزی که پایه‌گذار پروتون بوده، برداشته باشد. پروتون همچنین با همکاری لوتوس انگلستان موفق به طراحی گیربکس CVT شده است که ضرایب متنوعی را برای کسب کارایی بهتر در اختیار می‌گذارد. مدتی قبل خبر آغاز همکاری بین این شرکت مالزیایی و هوندای ژاپن روی خروجی برخی خیرگزارها رفت. پروتون قصد دارد با گسترش مذاکرات با هوندا، از تکنولوژی‌های این شرکت در محصولاتش بهره ببرد.

چری چین از ابتدا در زمینه پیش‌رانه خودکفا بوده و در این خصوص یکی از بزرگ‌ترین و معتبرترین شرکت‌ها به نام Acteco را در اختیار دارد.

این شرکت در مواردی سراغ پیش‌رانه‌های 2/4 لیتری میتسوبیشی و 1/5 لیتری تریتک (سری پیش‌رانه‌های طراحی شده توسط دایملر و روور) نیز رفته است. آکتکو فعالیتش را با چری در سال 2000 میلادی و با همکاری موسسه تحقیقات موتور AVL از کشور اتریش آغاز کرد و هم‌اکنون پیش‌رانه‌هایی با حجم 800 سی سی تا 4 لیتر را به تولید می‌رساند. این پیش‌رانه‌ها در انواع 3 تا 8 سیلندر به تولید می‌رسند و حتی کمپانی فیات نیز از پیش‌رانه 1/6 لیتری این شرکت استفاده می‌کند و در برنامه دارد برای خودروهای اقتصادی خود بیشتر به این شرکت چینی اتکا کند. گیربکس‌های تولیدی کمپانی چری نیز تحت لیسانس ایزو آلمان یعنی DIN و در هماهنگی کامل

با پیش‌رانه‌های آکتکو به تولید می‌رسند. این شرکت همچنین سال 2006 با همکاری شرکت مهندسی ریکاردوی انگلستان موفق به طراحی سیستم هیبرید شد.

در کره جنوبی بررسی پیشرفت‌های هیوندای در زمینه تکنولوژی فنی در این بخش کوتاه نمی‌گنجد اما روایت حرفه‌ای شدن هیوندای خود گویای تمام موضوعات است. این شرکت تا سال 2000 میلادی و پس از عرضه سه نسل از محصولاتش کاملاً به میتسوبیشی ژاپن متکی بود و حتی در مواردی خودروهای این شرکت را تغییر نام می‌داد (سوناتا و آزرا) اما از سال 1998 با معرفی سری پیش‌رانه‌های Sirious شروعی توفانی را رقم زد و تاکنون موفق به طراحی حدود 30 مدل موتور در حجم‌ها و کاربری‌های مختلف شده است. این خودروساز هم‌اکنون در تمام بخش‌های فنی خودکفاست و در طراحی سری جدید پیش‌رانه‌هایش به چنان قدرت و مصرفی دست یافته که این شرکت را در زمره 5 کمپانی برتر جهان قرار می‌دهد. هیوندای در سال 2004 تکنولوژی هیبریدی‌اش را معرفی کرد و بتازگی از باتری‌های لیتیوم پلیمری در نسخه‌های Hybrid Blue Drive خود استفاده می‌کند؛ تکنولوژی‌ای که پس از موفقیت در طراحی قوای فنی بومی، توجه این خودروساز به هماهنگی با تکنولوژی روز و ارائه توانایی‌های مهندسی بالایش را نشان می‌دهد.

رده‌بندی خودروها

محصولات بومی ایران خودرو شامل خانواده پلت فرم 405 یعنی پارس، سورن، سمند، دنا و رانا می‌شوند که همگی در کلاس‌های C (کلاس خودروهای جمع و جور شهری) یا شاید D (خودروهای متوسط خانوادگی) قرار می‌گیرند و حق انتخاب در سبد خودروهای بومی را بشدت محدود می‌کند. سایپا نیز فقط پراید و تیبا را در رده خودروهای کوچک شهری تولید می‌کند. البته این دو خودروساز نمونه‌هایی از خودروهای غیربومی در سایر کلاس‌ها را به صورت CKD وارد کرده و بعد از سرهم کردن می‌فروشند که در استانداردهای جهانی آنها را نمی‌توان بخشی از محصولات این دو کمپانی بزرگ به حساب آورد.

پروتون اما همه رده‌بندی‌ها را مورد توجه قرار داده است. این شرکت Satria را در کلاس خودروهای هاچ‌بک شهری متوسط تولید می‌کند. مشتریان پروتون برای انتخاب سدان‌های کوچک تا متوسط می‌توانند به سراغ پرسونا (نسخه سدان Gen2)، پریو (محصول جدید پروتون و جایگزین Gen2)، اینسیریا، ایمپین و ساگا بروند. این شرکت همچنین در اوج کمبود پلتفرم، خودرو پردانا را در کلاس سدان‌های متوسط در سبد محصولاتش گنجانده بود که البته تولید آن متوقف شد. پیکاپ آرنا و ون زیبای آگزورا نیز اعضای دیگر سبد محصولات پروتون مالزی را تشکیل می‌دهند.

چری در کلاس خودروهای کوچک شهری هاچ‌بک و صندوقدار پنج خودرو را به بازار عرضه می‌کند که از مهم‌ترین آنها می‌توان به QQ3 و M1 اشاره کرد. رده خودروهای جمع و جور کلاس B نیز در چری شامل پنج محصول می‌شود که نام‌آشناترین آنها مدل A15 است. ام وی ام 530 در رده بعدی یکی از چهار خودروی چری در کلاس خودروهای متوسط کلاس C به حساب می‌آید که حتماً آن را در خیابان‌های شهر دیده‌اید. در ادامه این شرکت سه محصول از جمله Easter را به بازار سدان‌های بزرگ ارائه می‌کند. این خودروساز چینی همچنین چهار شاسی بلند و هفت ون را نیز در سبد محصولاتش گنجانده است.

در کره جنوبی، هیوندای در تمام کلاس‌ها از جمله کوپه، خودروهای کلاس A، سدان‌ها و هاچ‌بک‌های کوچک، متوسط و بزرگ، لوکس، شاسی بلند، وانت‌های بزرگ و کوچک، ون و MPV حدود 20 محصول را به بازار عرضه می‌کند تا توانایی رقابت جهانی با خودروسازان دیگر را داشته باشد. تنوع پیش‌رانه‌ها و امکانات رفاهی این شرکت شرایط را به گونه‌ای فراهم کرده است که مشتریان هیوندای می‌توانند از تنوع انتخاب مطمئن باشند و حتی در مقایسه با خودروسازان بزرگی همچون فولکس واگن یا تویوتا، هیوندای را هم مورد بررسی قرار دهند.

آینده از نگاه پنج خودروساز بزرگ آسیایی

ایران خودرو در نظر دارد در آینده نزدیک از نسخه میکرو هیبرید خانواده سمند بهره‌برداری کند و پیش‌رانه‌های پایه گازسوزش را به تولید انبوه برساند. این خودروساز بومی در نظر دارد بر پایه دو پلتفرم کاملاً جدید، سری جدید محصولاتش را تا پنج سال آینده روانه بازار کند.

سایپا نیز با اتکا به پراید پرفروشش فعلاً برنامه جدید را اعلام نکرده و مانند ایران خودرو قصد دارد روی موتورهای پایه گازسوز تمرکز کند. نسخه هاچ‌بک تیبا و وانتی آن احتمالاً بر پایه پلتفرم پراید (X100) دو محصول جدید سایپا خواهند بود. هر دو شرکت ایرانی افزایش صادرات و تولید داخلی را به صورت جدی پیگیری می‌کنند.

پروتون تا سال 2014 جایگزین سری پیش‌رانه‌های Campro را معرفی می‌کند و در نظر دارد آینده‌ای با رشد قابل توجه صادرات را در برنامه‌هایش بگنجانند. همکاری این خودروساز مالزیایی با هندوستان موتورز بزودی آغاز می‌شود و سایت تولیدی این شرکت در چین

با سرمایه‌ای 20 میلیون دلاری و با همکاری لوتوس قصد طراحی خودروهای ارزان قیمت با کیفیت بالا را دارد. لوتوس ممکن است به دلیل تفاوت فاحش بین فعالیت‌هایش با پروتون از این کمپانی جدا شود اما پروتون با هدف ارائه خودروهای مفهومی روی آینده تمرکز دارد.

چری هم‌اکنون 5 خودرو هیبریدی را به تولید می‌رساند اما در نظر دارد تا شش سال آینده خودروهای برقی را نیز به این لیست اضافه کند و روی سوخت پاک ترمز کند. این خودروساز تا سال آینده چند مدل جدید را به بازار معرفی خواهد کرد و همچنین در برنامه‌ای بلند مدت تمرکز بیشتری روی بحث ایمنی و آزمایش‌های ایمنی خواهد داشت.

هیوندا قصد دارد تا سه سال آینده محصولاتش را به روز نگه دارد و تغییری در قیمت‌ها ایجاد نکند تا همچنان بحث قیمت را به عنوان برگ برنده در دست داشته باشد. فناوری Hybrid Blue Drive نسل آینده همه خودروهای هیوندای را در بر خواهد گرفت. این خودروساز تا سال 2014 رقیبی اسپرت برای بامو سری 3 آن معرفی خواهد کرد. هیوندای همچنین در حال تحقیق روی پنج خودروی مفهومی برای رسیدن به مرحله تولید است و به همین منظور تا سال 2014 نسل جدید پیشرانه‌های زیر سه لیتر را با مصرف سوخت کمتر و بازده بالاتر معرفی خواهد کرد.

امیرحسین برخورداری / جام جم