

موتور جدید سه سیلندر ایران خودرو معرفی شد؛ ضعیف‌تر از پیش‌رانه ۲۰۶ تیپ ۲ - دیجیاتو

سپهر زنگنه | دوشنبه، ۲۹ دی ۱۳۹۹

صنعت خودروسازی جهان به سرعت به سمت موتورهای برقی و خودروهای برقی می‌رود، اما سایپا و ایران خودرو در تازه‌ترین دستاوردهای خود پس از نصب توربو بر روی موتور قدیمی تیا برای پروژه شاهین، دست به تولید موتور سه سیلندر 1 لیتری تنفس طبیعی زده‌اند که از نظر مشخصات فنی نیز عملکردی ضعیف‌تر از پژو 206 های تیپ 2 را ارائه می‌دهد. موتور سه سیلندر ایران خودرو که امروز معرفی شده است در واقع نسل دوم سری پیش‌رانه های ef7 این شرکت محسوب می‌شود و قرار است در بلندمدت جایگزین موتورهای پرحجم فعلی شود.

این در حالیست که خودروسازان بزرگ جهان سرمایه‌گذاری برای توسعه موتورهای پرحجم بنزینی نیز آنچنان کاهش داده‌اند که عملاً شاهد از رده خارج شدن برخی از موتورهای دوست‌داشتنی 12 سیلندر طی ماه‌های اخیر هستیم، روندی که با سرعت بیشتری ظرف سال‌های آینده نیز ادامه خواهد داشت. با این حال خودروسازان جهان هنوز دست از کار بر روی موتورهای درون‌سوز نکشیده‌اند و مشغول توسعه نسل آینده موتورهای بنزینی توربو با تکنولوژی‌های مکمل هیبریدی 48V هستند.



در همین حین اما ایران خودرو با رونمایی از نسل جدید موتورهای سه سیلندر یا به قول خودش، سه استوانه، اقدامی تاریخی را انجام داده است، چرا که موتور معرفی شده در واقع با الگو برداری از نسل گذشته موتورهای درون‌سوز اقتصادی (متناسب با شرایط بحران اقتصادی در سال 2008) و بر مبنای کاهش مصرف سوخت توسعه یافته است و به همین دلیل نیز از حیث قدرت و گشتاور مزیتی را نسبت به موتور پر تیراژ TU3 پژو ارائه نمی‌کند. این درحالیست که طی سال‌های اخیر و در پی کاهش قیمت نفت و بنزین، در سطح جهان نیز توجه از مساله کاهش مصرف سوخت به مسائل مربوط به کاهش آلاینده‌گی معطوف شده و به همین جهت نیز خودروسازان بزرگ جهان طی سال‌های اخیر، نسل جدید موتورهای خود را با قدرت و عملکرد بیشتر نسبت به مدل‌های قدیمی اما منطبق بر استانداردهای آلاینده‌گی سخت‌گیرانه ارائه می‌دهند.



البته این یک واقعیت است که اساساً تولید موتورهای مشابه در صنایع خودروسازی کشورمان به سنتی خدشه ناپذیر تبدیل شده است، به طوری که با یک جمع بندی نسبتاً پرفرمان می توان گفت که تمامی موتورهای مربوط به رنو (پیکان اصلاح شده)، پراید، تیبا، کوییک، شاهین (تیبا توربو)، پژو 206 تیپ 2، پژو 405، پژو 206 تیپ 5، پارس ELX و موتور K4M رنو و موتور ملی EF7 همگی محدوده قدرتی بین 70 الی 110 اسب بخار را ارائه می دهند و در عملکرد فنی با یکدیگر مشابهت کامل دارند. در واقع اگر قرار بر صرفه جویی و کاهش هزینه های تولید بود، می شد تنها با تولید دو موتور تیبا و EF7، عملکرد تمامی 10 موتور فوق را پوشش داد.



ماجرای وقتی جالبتر می شود که بدانیم ایران خودرو قصد دارد تا گونه های توربو از موتور سه سیلندر خود را نیز در آینده معرفی نماید که دست برقضا بازهم در بازه عملکردی مشابهی با موتورهای قدیمی قرار می گیرند و عجیب تر آنکه تولید و توسعه موتورهای قدیمی نیز به قوت خود ادامه خواهد داشت و اتفاقاً قرار است به زودی شاهد عرضه نسخه اصلاح شده XU7 (برای بار دوم) و نسخه بهینه تر موتور ملی توربو (EF7tc) باشیم و تمام این اتفاقات در شرایطی رخ می دهد که همچنان تولید موتورهای باستانی مربوط به روآ یا حتی نپسان زامیاد نیز ادامه خواهد داشت.

صحبت از نپسان زامیاد شد و خوب است اشاره کنیم که [خبر توقف تولید این خودرو](#) که چندی پیش منتشر شده بود، به سرعت تکذیب شد و مسئولان مربوطه اعلام کردند که تولید این گلادياتور آبی رنگ تا ابدالدهر ادامه خواهد داشت چرا که امکان ارتقای استاندارد آلایندگی موتور این خودرو به یورو 5 وجود دارد.

در همین شرایط جالب است بدانید که سایپا و بهمن موتور نیز علی الظاهر [در حال توسعه خانواده موتورهای سه سیلندر انحصاری خود](#) هستند که بازهم از نظیر بازه قدرت تولیدی و مشخصات فنی با پیشرانه های ایران خودرو هم پوشانی دارد.

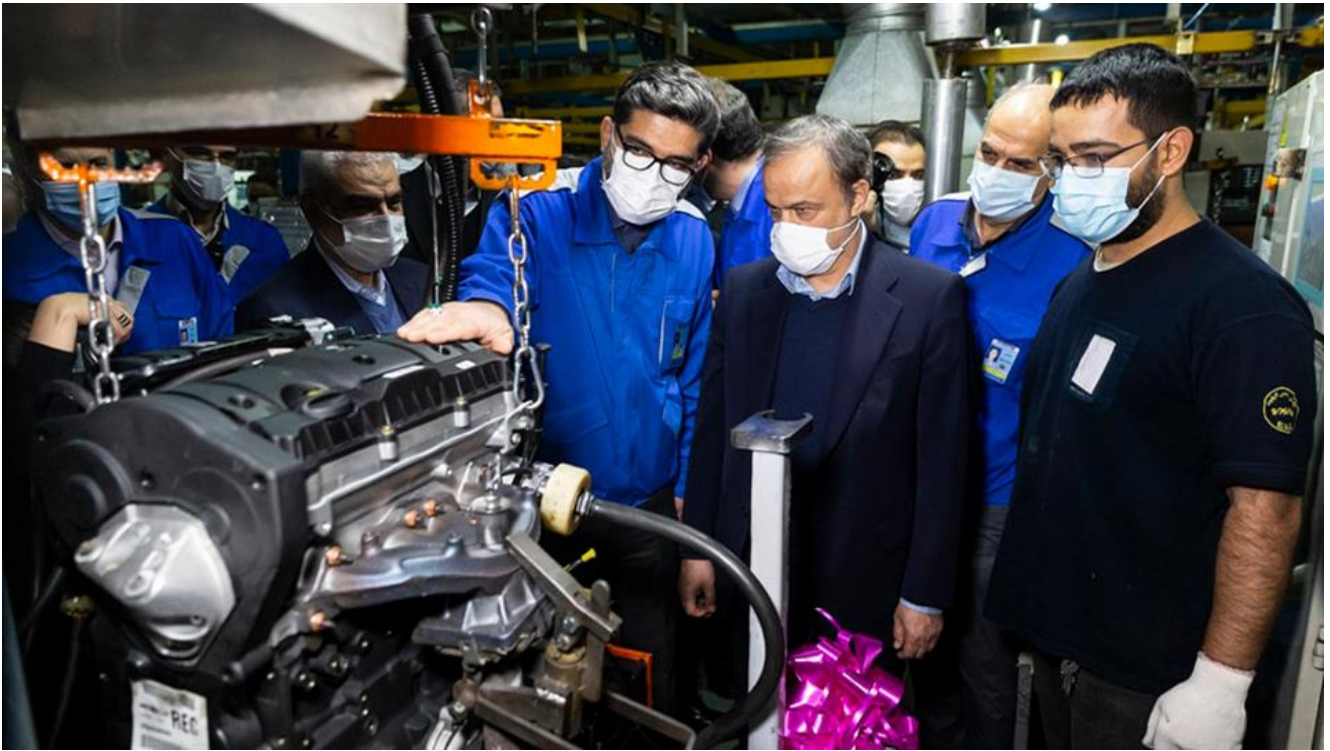


موتور سه سیلندر سایپا که سال 96 معرفی شده بود.

اما از این مباحث که بگذریم کفایت اشاره کنیم که موتور سه سیلندر تازه ایران خودرو در نسخه پایه (که امروز معرفی شده است) با یک لیتر حجم و بدون توربوچارجر از سیستم تزریق مستقیم سوخت نیز بی بهره است اما به لطف تکنولوژی زمان بندی متغییر دوگانه یارای تولید 72 اسب بخار قدرت (در مقایسه با قدرت 75 اسب بخاری قدرت پژو 206 تیپ 2) و گشتاور 98 نیوتن متر (در مقایسه با 118 نیوتن متر گشتاور پژو 206 تیپ 2) را خواهد داشت.

در مورد مصرف سوخت نیز مهندسان شرکت ایپکو (بخش فنی مهندسی ایران خودرو) معتقدند که مصرف سوخت موتور جدید سه سیلندر این شرکت تا 5 لیتر در یکصد کیلومتر کاهش یافته است و این درحالیست که مصرف سوخت ترکیبی پژو 206 تیپ 2 برابر با 6.4 لیتر در صد کیلومتر اعلام شده است.

البته ایران خودرو وعده داده تا در صورت دریافت سرمایه گذاری مناسب برای تولید انبوه و عرضه خانواده کامل موتورهای سه سیلندر، شاهد تولید نسخه های 150 اسب بخاری و 240 نیوتن متری از همین موتور با حجم 1.3 لیتر نیز باشیم که البته به تکنولوژی تزریق مستقیم و توربوچارجر نیز مجهز خواهد بود.



جالب تر آنکه وزیر صنعت پیشنهاد داده تا سایر خودروسازان کشور نیز از همین سری پیشرانه ها برای محصولات خود استفاده نمایند، امری که با [سرمایه گذاری و تولید موتورهای مشترک سایپا و بهمن خودرو در پروژه تیوان](#)، چندان جور در نمی آید.

در نهایت گفتنی است که ایران خودرو قصد دارد تا در صورت تامین سرمایه لازم، تولید انبوه موتورهای جدید سه سیلندر خود را تا پایان سال 1401 (دو سال دیگر) آغاز نماید و به تدریج تا سال 1405 این پیشرانه ها را جایگزین موتورهای قدیمی تر خود بنماید، حال باید منتظر ماند و دید که آیا سرمایه لازم در بودجه سال 1400 تامین خواهد شد یا خیر؟

[دیجیاتو](#)