



آینده‌نگر

هنسی از طرح جدیدش رونمایی کرد

ایده‌هایپرکار برقی شش چرخ متحرک

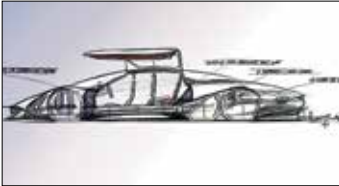
شرکت خودروسازی هنسی می‌گوید گران‌ترین وسیله نقلیه الکتریکی جهان با ۳ میلیون دلار را در قالب طرحی با عنوان «پروژه اعماق فضا» (Project Deep Space) دانش



کامپ کوکرم

دانش

اولیه‌هایپرکار الکتریکی جدید این خودرو به صورت یک خودروی شش چرخ متحرک با قدرت ۲۰۰۰ اسب بخار و چهار صندلی گرن تورر بوده است. این خودرو وقتی در سال ۱۴۰۵ شمسی / ۲۰۲۶ میلادی به فروش برسد، با قیمت ۳ میلیون دلار گران‌ترین وسیله نقلیه الکتریکی جهان خواهد بود که تولیدش قرار است فقط به ۱۰۵ نمونه محدود شود. ما در حال حاضر فقط چند طرح برای ارائه داریم، اما هنسی به ما اطمینان می‌دهد پروژه اعماق فضا بسیار سریع‌پیش خواهد رفت. این شرکت همچنین می‌گوید طراحی بخش انتهای این خودرو با ظاهر غیرعادی که دو محور عقب دارد، چسبندگی بسیار بالایی برای این خودرو روی جاده ایجاد می‌کند. علت این است که دو چرخ اضافی ۵۰درصد افزایش تماس سطحی را در مقایسه با یک ابرخودروی سنتی چهار چرخ به وجود می‌آورد.



جان هنسی، مدیرعامل و مؤسس این شرکت گفت: هنسی بیش از ۳۰ سال را صرف ساخت سریع‌ترین و هیجان‌انگیزترین خودروهای جهان کرده است. این شعار تا ۳۰ سال آینده با معرفی اولین هایپر- جی‌تی (Hyper-GT) شش چرخ متحرک کاملاً الکتریکی جهان ادامه خواهد یافت. وی با ارائه نگاهی اجمالی به قابلیت عملکرد هایپر جی‌تی ادامه داد: «ما معتقدیم «فضای عمیق» با شش موتور الکتریکی همراه با شش چرخ متحرک، می‌تواند سریع‌ترین شتاب‌دهنده چهار نفره جهان تا صفر تا ۲۰۰ مایل (صفر تا ۳۲۰ کیلومتر) بر ساعت باشد! برای جبران وزن اضافی ناشی از شش موتور الکتریکی (و البته یک بسته باتری عظیم که برای تامین انرژی همه آنها نیاز است)، بدنه و شاسی این خودرو به‌طور کامل از فیبر کربن ساخته خواهد شد. این یک طراحی ۱۰۰درصد تمیز است، همچنین هیچ چیزی از هایپرکار قبلی این برند، ونوم اف ۵ بنزینی ۱۸۱۷ اسب بخاری منتقل نخواهد شد.



با این حال پروژه اعماق فضا فقط در نوار درگ برتری نخواهد داشت. هنسی ادعا می‌کند این خودرو را به عنوان یک محصول پرقدرت با کاربری روزمره طراحی می‌کند. قرار است فضای چمدان کافی برای حمل چهار سته چوب‌گلف و فضای کافی در داخل اتاق برای نشستن چهار بزرگسال تعبیه شود. هرچند سرنشینان در یک الگوی الماس شکل غیرعادی خواهند نشست. راننده در این خودرو مانند مک لارن اف‌وان در وسط کابین می‌نشیند و دو صندلی سرنشین در دو طرف شانه‌هایش قرار می‌گیرد. در عقب، صندلی چهارمی وجود دارد که هنسی می‌گوید اولین صندلی اتومبیل VVIP (شخص بسیار بسیار مهم) در جهان خواهد بود. اساساً این صندلی به‌صورت صاف – خوابیده و شبیه صندلی‌هایی خواهد بود که در جت شخصی پیدا می‌کنید. نسخه نهایی پروژه اعماق فضا در مرکز تولید هنسی در سیلی در ایالت تگزاس امریکا ساخته خواهد شد که از شرکت‌های بزرگ برای این پروژه کمک گرفته است. این شرکت قبلاً با شرکت‌هایی مانند شل، پنزیول و دلتا کوژوورث برای توسعه پیش‌راننده الکتریکی این خودرو همکاری کرده است. پروژه اعماق فضا بخشی از برنامه محصول جدید هنسی است که طی ۱۰ سال آینده سه وسیله نقلیه جدید را به بازار عرضه خواهد کرد. جزئیات دو مدل دیگر هنوز منتشر نشده است، اما انتظار تولید آنها طی چند سال آینده تأیید می‌شود.

منبع: autoexpress



لوسید ایر جدید با فناوری‌های داخلی جذاب می‌آید

لوسید ایر به یک سامانه اطلاعات و سرگرمی کاملاً پیشرفته مجهز شده که به تمام ویژگی‌ها و کنترل‌ها دسترسی دارد. این سامانه از چهار نمایشگر تشکیل شده- سه نمایشگر در جلوی راننده و یک نمایشگر اضافی در سمت راست- که مطمئناً تنظیمات پیچیده‌تری نسبت به تسلا مدل اس داشته و همچنین یک صفحه‌نمایش کوچک برای سرنشینان در عقب دارد./ خبرخودرو

اگر امروز شروع کنیم

تولید خودروی برقی سود آور خواهد بود

سنجری اما با اشاره به این‌که اتفاقاً ما در کلانشهرها به دلیل وضع وخیم زیست‌محیطی، جزو کشورهایی هستیم که لازم است وارد عرصه تولید خودروهای برقی شویم، افزود: «شرکت تسلا با یک میلیون و ۲۰۰ هزار خودرو، حکمرانی شرکت‌هایی مثل تویوتا و فولکس را متزلزل کرد و عنوان پرفروش‌ترین خودروساز دنیا را از آن خود کرد. پس سود بزرگی در این رویکرد است که می‌تواند شرایط صادراتی برای ما ایجاد کند. در بحث تولید خودروهای احتراقی، کشورهایی داریم که به آنها قدرت‌های اقتصادی نوظهور می‌گویند: نظیر مکزیک، برزیل، تایلند و هندوستان. این کشورها خودروهای فسیلی با تیراژ بالا تولید می‌کنند اما هنوز سراغ تولید خودروهای برقی نرفته‌اند و بنابراین بازار وسیعی برای این کار است. لذا همه اینها می‌گوید صنعت خودروی ما اگر امروز به سمت تولید خودروی برقی برود، به سود ماست. اما این که فقط خودرو تولید کنیم یک طرف قضیه است و ایجاد زیرساخت برای تولید چنین خودروهایی طرف دیگر قضیه. پس در مورد این‌که آیا خودروسازی ما می‌تواند با تمام آنچه گفتیم، به این سمت حرکت کند، پاسخ مثبت است. زیرا این صنعت، حوزه‌ای نو در دنیاست. در حال حاضر در خودروسازی توان‌مان به‌شدت تحلیل رفته و دچار ضعف هستیم و این به تولید خودروی برقی با فسیلی ارتباطی ندارد. به‌طور کلی ما در سیاستگذاری‌های مرتبط با توسعه، چه از جنس دانش فنی و تکنیک، چه از جنس اقتصاد و مهندسی و چه از جنس منابع مالی و بانکی و پولی اشتباه حرکت می‌کنیم، همه چیز در اختیار دولت است، تحریم هم وجود دارد و با بازار مصرف آشفته و نارضی نیز مواجه هستیم. اگر این‌طور بخواهیم ادامه بدهیم باید بپذیریم در هیچ چیزی ظرفیت نداریم. اگر در همین شرایط و همین وضعیت، بخواهیم بین توسعه در خودروهای احتراقی و توسعه در خودروهای برقی یکی را انتخاب کنیم، اولین جواب این است که چنانچه قرار باشد در بر همین پاشنه بچرخد در هیچ‌کدام نمی‌توانیم توسعه پیدا کنیم. اما اگر شرایطی فراهم شود که صنعت خودرو را کلاً از این وضع نجات دهیم، آن وقت باید بگوییم تولید خودروهای برقی بر تولید خودروهای با موتور احتراقی اولویت دارد.

صدراایی نیز در پایان گفت: «به نظر من برای تولید و استفاده از خودروی برقی، دولت باید حمایت کند و مشوق بگذارد که مردم خودروی برقی بخرند. زیرا برای مثال قیمت تارای برقی خیلی بیشتر از تارای بنزینی خواهد بود و نیازمند این است که دولت مشوق‌هایی بدهد، معافیت مالیاتی بگذارد و زیرساخت ایستگاه‌های برق و تامین برق بین جاده‌ای را تامین کند. شما فرض کنید اگر خودرویی در جاده شارژ برقیش تمام شد، چه باید بکند. هنوز در بحث ایستگاه‌های بنزین بین شهری در جاده‌ها، تعداد ایستگاه‌های ما نسبت به سایر کشورها کمتر است. حتی در تهران که پایتخت است، تعداد ایستگاه‌های بنزین ما خیلی زیاد نیست و وای به حال حوزه خودروهای برقی که هنوز کاری برایش نکرده‌ایم. گذشته از زیرساخت، مسأله مهم دیگر، بحث فرهنگی است. باید تبلیغ، بررسی و کار کنیم. ورود به حوزه تولید خودروهای برقی، بحثی بلندمدت و پیچیده است و با ساخت نمایشی چند خودروی برقی، کاری از پیش نمی‌رود.»

فناوری بالایی هستند. یعنی از یک سری مراحل فناورانه رده شده و به سطح بالای فناوری رسیده‌اند و می‌توانند خودروی برقی بسازند.» این کارشناس صنعت خودرو تصریح کرد: «به شرکت‌های بزرگ خودروسازی نگاه کنید، هر خودروی جدیدی که وارد بازار جهانی می‌کنند، این را می‌گویند که روی پلتفرم این خودروهای جدید خودروی برقی هم قرار است بسازند. البته خودروهای برقی در اروپا و آمریکا هنوز به‌صورت گسترده وارد بازار نشده زیرا اما و اگرها و مشکلات زیادی مانند ظرفیت ایستگاه‌های شارژ، باتری‌ها و مشکلاتی که ایجاد می‌کنند، هنوز حل نشده است و خودروهای برقی سهم ناچیزی از بازار خودروهای تولیدی دنیا را شامل می‌شود، ولی در مسیر توسعه قرار دارد و راهبردی است که همه باید به سمت آن حرکت کنند.»

تا ۱۰ سال دیگر بیشتر خودروها برقی می‌شود

در این‌که چه وقت خودروهای برقی عمده



سوزوکی آلتو جدید با قوای محرکه هیبریدی معرفی شد

خودروی شهری کوچک سوزوکی آلتو جدید برای بازار ژاپن معرفی شد که در نسل نهم خود از سیستم محرکه نیم‌هیبریدی و فناوری‌های ایمنی هوشمند بهره می‌برد. سوزوکی آلتو با سیستم‌محرکه نیم‌هیبریدی، پیش‌ران ۶۶۰ سی‌سی سه سیلندر بنزینی موجود را با ژئ‌اترور استارتر یکپارچه (ISG) ترکیب می‌کند و بسته باتری لیتیوم یون نیز برای آن در دسترس خواهد بود./ پدال



تجهیزات برقی در محفظه موتور یک نمونه خودروی رالی برقی

چرا تولید خودروهای برقی هنوز در ایران جدی گرفته نمی‌شود؟

چرخ‌لنگ فناوری‌های نو

نگرانی‌ها در تشدید تبعات گرمایش جهانی ناشی از تولید کربن و تغییر اقلیم، همزمان با کاهش ذخایر نفت و افزایش قیمت فرآورده‌های نفتی در سال‌های اخیر موجب ایجاد تحول اساسی در رویکردهای حاکم بر صنعت خودرو شده است، به‌گونه‌ای که بر خلاف سال‌های گذشته اکنون تولید خودروهای هیبریدی و برقی در دستور کار همه خودروسازان بزرگ جهان قرار گرفته است. در این راستا بیشتر کشورها به منظور ترویج و گسترش بازار مصرف خودروهای برقی از یارانه‌های دولتی، برای تولید این خودروها و تشویق مصرف‌کنندگان به خرید خودروهای برقی کمک می‌گیرند. پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد در چهار تا پنج سال آینده، سهم خودروهای برقی از سبد محصولات خودرو در دنیا سهم قابل‌توجهی خواهد بود. در این زمینه با توجه به پروژه‌های در دست اجرای خودروسازان داخلی برای تولید خودروی برقی سراغ دو نفر از کارشناسان صنعت خودرو رفتیم و در مورد الزامات و موانع تولید خودروی برقی در کشور با آنها گفت‌وگو کردیم.



مهدی یکه‌سادات

دانش

ایران خودرو و سایپا هرکدام بعد از معرفی چند نمونه از محصولات برقی، ظاهراً این بار با عزمی راسخ‌تر قصد تولید خودروی برقی را دارند که در این زمینه ایران خودرو از «تارای برقی» و سایپا از «آریا برقی» نام برده است. البته در این میان یکی از خودروسازان خصوصی به نام خودروسازان جنوب هم دست به تولید خودروی برقی «اکسپژن» زده است که اقبال عمومی نسبت به این خودروها مستلزم ایجاد زیرساخت و فرهنگ‌سازی است.

حسن کریمی سنجری، کارشناس صنعت خودرو با اشاره به این‌که سرعت تقاضا برای خودروهای برقی در دنیا رو به افزایش است و متناسب با آن زیرساخت‌های برخورداری از خودروهای برقی در کشورهای مختلف ایجاد می‌شود، گفت: «مهم‌ترین استدلال این است که خودروهای برقی خودروهای سبز هستند و شرایط زیست‌محیطی، ضرورت حرکت به سوی این خودروها را ایجاد کرده، به طوری که تولید این نوع خودرو در حال تبدیل به الزام است.» این کارشناس صنعت خودرو معتقد

است تولید خودروهای برقی در تیراژهای پایین ممکن است قیمت‌های تمام‌شده بالایی داشته باشند اما با افزایش تیراژ قیمت تمام‌شده به‌سرعت پایین می‌آید و محدودیت‌هایی مثل محدودیت باتری لیتیومی هم با ورود باتری‌های سدیمی در حال حل شدن است.

در تولید خودروهای برقی می‌توانیم نوآور باشیم

کریمی سنجری با تاکید بر این‌که در زمینه تولید خودروهای فسیل‌سوز و خودروهایی که موتور آنها مکانیکی است، کشور صاحب‌نامی نیستیم و هرچه در این صنعت بدویم نمی‌توانیم به شرکت‌هایی مانند تویوتا و فولکس برسیم، افزود: «اکنون در چین اتوبوس برقی تولید می‌شود، بهتر از هر جای دیگری و در این صنعت جلوتر از همه دنیا هستند. این یعنی میانبری برای مسیر توسعه در خودروسازی پیدا کرده‌اند، آن هم زمانی که سازندگان بزرگ خودروهای با موتور احتراقی

احیای سهم بازار خودروهای کارسبک ایران خودرو

وانت بهبودیافته آریسان می‌آید



به‌زودی و با عرضه وانت بهبودیافته آریسان، سهم ایران خودرو از بازار خودروهای کارسبک احیا خواهد شد.

به گزارش پرسین خودرو، معاون بازاریابی و فروش گروه صنعتی ایران خودرو با اعلام این خبر و با بیان این که با هدف جلب رضایت مشتریان بهبودهای کیفی متعددی در وانت آریسان اعمال شده، گفت: با توجه به لزوم ارتقای استانداردها و کیفیت محصول آریسان، خط‌تولید این خودرو در ماه‌های اخیر متوقف و پروژه‌های متعدد کیفی برای بهبود آن اجرا شده است. تغییرات اساسی در بخش قوای محرکه و شاسی و همچنین افزایش امکانات و تجهیزات ازجمله بهبودهای صورت‌گرفته در آریسان ۲ است.

با یک رحمانی، تامین بخشی از نیاز بازار خودروی کار کشور و انتظار مشتریان برای ارائه محصولی کیفی را هدف ایران خودرو از عرضه آریسان دانست و گفت: خلاً ایجادشده در بازار این بخش از خودروها با آریسان ۲ تامین و سبد محصولات ایران خودرو نیز متنوع‌تر خواهد شد.

وی با بیان این که تغییراتی که در بدنه این محصول اعمال شده، سبب بهره‌برداری بهینه‌تر از آن خواهد شد، گفت: با توجه به دوگانه‌سوز بودن این خودرو، برای جلوگیری از اشغال فضای بار، مخزن زیر بدنه منتقل شده و با گنجایش بار ۷۵۰ کیلوگرم، امکان بارگیری بیشتری فراهم شده است.

رحمانی با اشاره به سابقه طولانی ایران خودرو در تامین خودروهای کارسبک، گفت: وانت بهبودیافته آریسان دارای استانداردهای آلایندگی پیروء و با قابلیت‌های موردنیاز بازار، سهم ایران خودرو را در این بخش از بازار افزایش خواهد داد. آریسان به‌زودی به تولیدانبوه رسیده و به بازار عرضه خواهد شد.

رنو به‌تازگی رونمایی کرد

معرفی «ایر۴» در مسیر طراحی خودروهای پرنده



رنو ایر۴ (Air4) به‌عنوان مدل مفهومی و با قابلیت پرواز یک خودروی کلاسیک معرفی شد. به گزارش خودروبانک، حداکثر سرعت این خودرو حدود ۹۳ کیلومتر در ساعت خواهد بود و می‌تواند تا ۷۰۰ متر بالا برود.

رنو تا ۴ تولید بیش از هشت میلیون دستگاه از سال ۱۳۴۰ تا ۱۳۷۱ از موفق‌ترین محصولات این شرکت خودروسازی به‌شمار می‌رود. این برند به‌مناسبت شصتمین سالگرد این مدل، برای ایجاد چشم‌اندازی

از آینده با شرکت طراحی TheArsenale همکاری کرده است. این مدل در حاضر در فرم یک کوادکوپتر است و با نام ایر۴ شناخته می‌شود. معرفی ایر۴ از سوی رنو باعث می‌شود دنیای مدرن مانند ویرانه‌شهری به‌نظر برسد که ماشین پرنده راهکار آن است. این شرکت می‌گوید ایر۴ نمادی از استقلال و آزادی است و ایده آن با توجه به پیچیده‌تر شدن ترافیک، توقف زندگی‌ها در اثر آن و بدون مانع بودن جهان بالای سر ما به‌وجود آمده است. طراحی ایر۴ براساس ایده نسخه اصلی است که تنها شکل آن به‌روزرسانی و مدرن‌تر می‌شود. در حال حاضر بدنه آن کاملاً از جنس فیبر کربن است. در قسمت جلویی آن شاهد چراغ‌های ال‌ای‌دی، ازجمله چراغ‌های عمودی در طرفین جلوپنجره‌ای خواهیم بود. خطوط کلی خودرو نرم‌تر و خمیده‌تر از مدل جعبه‌ای رنو ۴ است.

نیرو محرکه از یک جفت روتور به‌وجود می‌آید که انرژی آن به هر گوشه از خودرو منتقل می‌شود. بدنه خودرو نیز به جلو لولا شده است تا ورود خلبان به کابین را تسهیل کند. این شرکت درنظر دارد از باتری‌های ۹۰ هزار میلی‌آمپر ساعتی استفاده کند. ایر۴ به وعده تولید ماشین پرنده عمل می‌کند و به افراد این امکان را می‌دهد تا از بالا به افرادی که در ترافیک مانده‌اند، نگاه کنند. البته، دریافت مجوز خلبانی سرمایه‌گذاری نسبتاً گرانی است و نمی‌توانید آن را هر جایی فرود آورید. شایان ذکر است که این خودرو تنها یک نسخه نمایشی است و هیچ قصدی برای ساخت رنو ۴ که بتواند پرواز کند وجود ندارد.