

## خبر خودرو

## آخرین مهلت واردات خودرو توسط ایرانیان خارج‌نشین



رئیس سازمان توسعه تجارت از تعیین مهلت واردات و ترخیص خودروهای سواری ایرانیان مقیم خارج تا پایان سال خبر داد. رئیس سازمان توسعه تجارت در مکاتبه‌ای با رئیس کل گمرک ایران، محدودیت زمانی واردات و ترخیص خودروهای سواری توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور، موضوع ماده ۹۲ ضوابط اجرایی قانون بودجه سال ۱۴۰۵، از نظر زمانی تا پایان سال جاری امکان‌پذیر خواهد بود. دراین مکاتبه تأکید شده است که مهلت مقرر برای انجام فرآیند واردات و ترخیص خودروهای مشمول این حکم، تا پایان سال ۱۴۰۵ تعیین شده است و پس از پایان این مهلت، امکان استفاده از این ظرفیت قانونی وجود نخواهد داشت.

این اعلام در حالی صورت گرفته است که ماده ۹۲ ضوابط اجرایی قانون بودجه سال ۱۴۰۵، شرایط و چارچوب واردات خودروهای سواری توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور را مشخص کرده و اجرای آن نیازمند هماهنگی میان دستگاه‌های متولی تجارت خارجی و گمرک ایران است. براین اساس، ایرانیان مقیم خارج از کشور که مشمول مقررات این ماده هستند، باید فرآیندهای مربوط به واردات و ترخیص خودرو را در مهلت تعیین‌شده، انجام دهند.

## ماشین وارداتی

## تیانا؛ قوی‌ترین سدان بنزینی نیسان



نام تیانا برای بازار خودروی ایران یادآور یک سدان ژاپنی با سواری راحت و ابعاد بزرگ است؛ مدلی که حالا پس از چند سال غیبت، بار دیگر به بازار کشور بازگشته است. البته تیانا ۲۰۲۶ را نمی‌توان ادامه سهم خودروی ساده قدیمی دانست. نیسان در این نسخه تلاش کرده ظاهر خودرو را مدرن‌تر کند و همزمان، امکانات رفاهی و سامانه‌های ایمنی بیشتری را در اختیار سرنشینان قرار دهد. این سدان با طول ۴٫۹۶، عرض ۱٫۸۵ و ارتفاع ۱۴۴۷ میلی‌متر، همچنان در دسته خودروهای نسبتاً بزرگ قرار می‌گیرد و ابعاد بدنه آن، فضای مناسبی را برای استفاده خانوادگی فراهم می‌کند. در نمای بیرونی نیز چراغ‌های باریک و خطوط کم‌پیچ و خم بدنه، در کنار فرم کشیده خودرو قرار گرفته‌اند تا تیانا ظاهری مدرن و تا حدی اسپرت داشته باشد.

در قلب فنی تیانا‌ای جدید، یک موتور چهار سیلندر ۱٫۲ لیتری تنفس طبیعی است که حداکثر ۱۵۴ اسب بخار قدرت و ۱۹۷ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. این نیرو را طریق گیربکس ایکس‌ترونیک CVT به محور جلو منتقل می‌شود. حاصل این ترکیب، شتاب منفرد ۱۰٫۱ کیلومتر بر ساعت حدود ۸ ثانیه و حداکثر سرعت ۱۹۷ کیلومتر بر ساعت است. یکی از نقاط قوت تیانا در این بخش، مصرف سوخت آن است؛ چراکه مصرف ترکیبی خودرو حدود ۶٫۴ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر اعلام شده و باک ۵۸ لیتری نیز برای آن در نظر گرفته شده است.

اما تیانا تنها روی مشخصات موتور تمرکز ندارد و بخش قابل‌توجهی از ویژگی‌های آن به کیفیت حرکت و پایداری مربوط می‌شود. در محور جلو از سیستم تعلیق مک‌فرسون و در عقب از مولتی لینک استفاده شده است. ترمزهای دیسکی خنک‌شونده در جلو و دیسکی در عقب نیز وظیفه متوقف کردن خودرو را برعهده دارند و فرمان برقی دوپینچون، کنترل تیانا را انجام می‌دهد. در بخش ایمنی هم امکاناتی مانند ABS، EBD، کنترل پایداری ESP و کمک حرکت در سربالایی HSA در کنار سامانه‌های کمکی ترمز HBA، HBB و HBC قرار گرفته‌اند.

فناوری‌های کمک‌راننده، بخش دیگری از فهرست تجهیزات ۲۰۲۶ هستند. کروز کنترل تطبیقی هوشمند، سامانه کمک‌راننده سطح ۲، ترمز هوشمند پیش از برخورد، هشدار خروج از خط و اصلاح هوشمند مسیر، بخشی از این مجموعه را تشکیل می‌دهند. هشدار نقطه کور، هشدار برخورد، پایش پانورامیک، هشدار عابرپیاده و تشخیص حسستی راننده نیز برای خودرو در نظر گرفته شده است. فضای کابین هم با نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی، نمایشگر هدآپ، شارژر بی‌سیم، گرمکن صندلی، تهویه مطبوع دوگانه، فیلتر کابین، نورپردازی داخلی و سیستم کاشش نویزفعال، چهره‌ای مدرن ترپیدا کرده است. در مجموع، تیانا ۲۰۲۶ با تکیه بر ابعاد جدید، موتور تنفس طبیعی کم‌مصرف، تمرکز بر راحتی سواری و سطح بالای تجهیزات ایمنی و رفاهی، آمده است تا نامی قدیمی را با مشخصاتی امروزی تر دوباره وارد بازار ایران کند. قیمت رسمی این خودرو توسط شرکت واردکننده در مرداد۵۰۱،۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان اعلام شده است.

کارشناس خودروهای برقی در گفت‌وگو با «ایران» از خلأ نظام ارزیابی سلامت باتری می‌گوید

# برقی‌ها آمدند، استانداردها جا ماندند

## چرا سلامت گران‌ترین جزء خودروهای برقی هنوز در ایران معیار مشخصی ندارد؟

## گفت‌وگو

### یاسمن صادقی شیرازی

گروه خودرو

چند سالی است که خودروهای برقی به ایران رسیده‌اند، اما هنوز کسی پاسخ روشنی برای یک سؤال ساده ندارد: باتری این خودروها چقدر سالم است؟ مسأله‌ای که فقط به میزان پیمایش خودرو، محدود نمی‌شود و پای ایمنی، قیمت خودرو، هزینه تعمیر و حتی پرداخت خسارت بیمه را هم به میان می‌کشد. باتری، گران‌ترین و یکی از حساس‌ترین اجزای خودروهای برقی است، اما در ایران هنوز شناسنامه‌ای برای سلامت آن وجود ندارد. نه خریدار می‌داند باتری خودروی دست‌دومی که می‌خرد در چه وضعیتی است، نه بیمه‌گر اطلاعات کافی برای ارزیابی ریسک در اختیار دارد و نه سازوکار مشخصی برای تشخیص آسب باتری پس از تصادف تعریف شده است.

امیرحسام ریاضت، کارشناس خودروهای برقی، در گفت‌وگو با «ایران» از خلأیی می‌گوید که به اعتقاد او باید پیش از توسعه بیشتر خودروهای برقی در کشور برطرف شود؛ ایجاد نظام رسمی ارزیابی سلامت باتری و پیوند آن با بیمه و بازار خودروهای دست‌دوم. با او درباره سلامت باتری، پوشش بیمه‌ای خودروهای برقی و چالش تشخیص منشأ آتش‌سوزی این خودروها گفت‌وگو کردیم.

**بزرگ‌ترین خلأ امروز ایران در زمینه ارزیابی سلامت باتری خودروهای برقی چیست؟ آیا دید و خودرو قابل استفاده برای صدور گواهی سلامت باتری وجود دارد؟**

بزرگ‌ترین خلأ، نبود یک نظام یکپارچه، استاندارد و قابل اعتماد برای ارزیابی و ثبت سلامت باتری است. ممکن است یک خودروی روزمره کاملاً قابل استفاده باشد، اما اطلاعات دقیقی از وضعیت واقعی باتری آن در اختیار خریدار، بیمه‌گر یا حتی مالک نباشد. به نظر من، سلامت باتری باید به یک شاخص رسمی در ایمنی، بیمه و ارزش‌گذاری خودرو تبدیل شود.

**چرا باید سلامت باتری پیش از صدور یا تمدید بیمه بررسی شود؟ آیا وضعیت باتری می‌تواند بر ریسک حادثه یا میزان خسارت اثر بگذارد؟**

بله. باتری یکی از اصلی‌ترین و گران‌ترین اجزای خودروی برقی است و وضعیت آن می‌تواند بر عملکرد، ایمنی و هزینه خسارت اثرگذار باشد. همان‌طور که بیمه‌گر برای ارزیابی ریسک خودرو به وضعیت عمومی آن توجه می‌کند، در خودروهای برقی، سلامت باتری نیز یک عامل کلیدی در ارزیابی ریسک است. باتری‌های با ظرفیت پایین یا با آسب، ریسک افزایش دما، نشت الکترولیت و حتی آتش‌سوزی را افزایش می‌دهند. این موارد می‌تواند منجر به خسارت‌های گسترده شود.

## ترجمه

پس از سال‌ها غیبت، نام جنسن بار دیگر به دنیای خودرو بازگشته است؛ البته این بار نه با یک خودروی معمولی. این خودرو ساز بریتانیایی با معرفی نمونه آزمایشی اینترسپرتور GTX مدل ۲۰۲۶ نشان داده که برای بازگشت به بازار خودروهای اسپرت، برنامه‌ای جدی در سر دارد. این خودرو فعلاً به تولید نمی‌رسد، اما قرار است مسیر طراحی و مهندسی نسل جدید محصولات جاده‌ای جنسن را مشخص کند. اینترسپرتور GTX در اصل یک خودروی مخصوص پیست است که ۹۶۰ اسب‌بخار قدرت دارد؛ رقمی که البته پایان ماجرا نیست. جنسن می‌گوید موتور این خودرو در صورت اعمال تغییرات بیشتر می‌تواند تا ۱۲۰۰ اسب‌بخار قدرت و بیش از ۱۱۰۰ پوند فوت گشتاور تولید کند. به همین دلیل، GTX را می‌توان یکی از جدی‌ترین بازگشت‌ها به دنیای

عملکرد، ایمنی و هزینه خسارت اثرگذار باشد. همان‌طور که بیمه‌گر برای ارزیابی ریسک خودرو به وضعیت عمومی آن توجه می‌کند، در خودروهای برقی نیز باید اطلاعات قابل اتکایی درباره وضعیت باتری وجود داشته باشد. این کار علاوه بر کمک به مدیریت ریسک بیمه، می‌تواند از اختلافات احتمالی هنگام بروز خسارت نیز جلوگیری کند.



**بزرگ‌ترین خلأ، نبود یک نظام یکپارچه، استاندارد و قابل اعتماد برای ارزیابی و ثبت سلامت باتری است. ممکن است یک خودروی روزمره کاملاً قابل استفاده باشد، اما اطلاعات دقیقی از وضعیت واقعی باتری آن در اختیار خریدار، بیمه‌گر یا حتی مالک نباشد.**

ممکن است باتری از نظر عملکرد قابل استفاده باشد، اما از نظر ایمنی نیاز به بررسی داشته باشد؟ قطعاً. قابل استفاده بودن «لروما به معنای فاقد ریسک بودن» نیست. به‌خصوص پس از تصادف، ضربه، آسب یا اجزای سیستم باتری یا انجام تعمیرات غیراستاندارد، ممکن است نیاز به ارزیابی تخصصی وجود داشته باشد. به همین دلیل، ارزیابی سلامت باتری باید هم عملکرد و هم جنبه‌های ایمنی را در نظر بگیرد.

**بعد از تصادف، چه کسی باید تشخیص دهد که باتری آسیب دیده و خودرو قابل استفاده است؟**

این موضوع نباید صرفاً براساس نظر مالک، تعمیرکار عمومی یا ارزیابی ظاهری خودرو تعیین شود. لازم است مراکز تخصصی و دارای صلاحیت، براساس دستورالعمل و اسناد برای تشخیص وضعیت سیستم باتری و ایمنی خودرو را بررسی و نتیجه را ثبت کنند. این کار شایع می‌تواند برای مالک، بیمه و حتی خریدار بعدی خودرو قابل استناد باشد.

**آیا ممکن است آسب باتری پس از حادثه یا تأخیر خود را نشان دهد؟ آیا زیرساخت لازم برای تشخیص چنین آسیب‌هایی در ایران وجود دارد؟**

در برخی شرایط، آسب وارد شده به مجموعه باتری ممکن است نیازمند ارزیابی تخصصی و بررسی دقیق باشد و نمی‌توان صرفاً با



ایران  
Iran Newspaper

ظاهر خودرو درباره سلامت آن تصمیم گرفت. مشکل اصلی در ایران، نبود یک شبکه فراگیر و استاندارد از مراکز تخصصی برای ارزیابی خودروهای برقی و باتری آنهاست. این زیرساخت باید همزمان با توسعه ناوگان ایجاد شود.

**آتش‌سوزی خودروهای برقی تا چه اندازه با باتری ارتباط دارد و آیا طرح این موضوع می‌تواند به اعتماد مردم به خودروهای برقی آسیب بزند؟**

هر حادثه آتش‌سوزی را نمی‌توان به باتری نسبت داد و باید علت حادثه به‌صورت کارشناسی مشخص شود. با این حال، چون باتری بخش مهمی از خودروی برقی است، باید برای آن سازوکارهای پیشگیرانه و ارزیابی تخصصی وجود داشته باشد. اطلاع‌رسانی دقیق و استانداردهایی برای تست و کنترل ریسک‌ها به اعتماد عمومی کمک می‌کند.

**چگونه می‌توان مشخص کرد منشأ آتش‌سوزی باتری بوده یا تصادف، شارژ یا عوامل دیگر؟ مسئولیت بیمه در چنین شرایطی چیست؟**

در چنین مواردی نیاز به کارشناسی تخصصی و ثبت داده‌های فنی وجود دارد. اگر از ابتدا وضعیت خودرو و باتری ثبت شده باشد، بررسی علت حادثه نیز دقیق‌تر خواهد بود. صنعت بیمه برای ورود جدی‌تر به حوزه خودروهای برقی، نیازمند داده و فرآیند کارشناسی تخصصی است تا بتواند میان نقص فنی، حادثه، استفاده نادرست یا عوامل دیگر تفکیک ایجاد کند.

**در صورت استفاده نادرست، شارژ غیراستاندارد یا تعمیر خودرو توسط افراد فاقد صلاحیت، مسئولیت خسارت با چه کسی خواهد بود؟ این موضوع باید در چارچوب بیمه‌نامه، استانداردهای فنی و**

قراردادهای خدماتی به‌صورت شفاف مشخص شود. مهم این است که استفاده از تجهیزات و خدمات غیراستاندارد قابل شناسایی و مستندسازی باشد. اگر این زنجیره شفاف نباشد، در زمان وقوع حادثه اختلاف میان مالک، تعمیرکار، ارائه‌دهنده خدمات و بیمه‌گر افزایش پیدا می‌کند.

**آیا باتری باید مانند سایر اجزای خودرو تحت پوشش بیمه‌ای بدنه باشد یا برای آن بیمه‌ای مستقل در نظر گرفته شود؟**

هر دو مدل می‌تواند قابل بررسی باشد. در خودروهای برقی، به دلیل ارزش بالای باتری و ویژگی‌های متفاوت ریسک آن، امکان طراحی پوشش تخصصی باتری می‌تواند برای بازار مفید باشد. البته این پوشش باید براساس ارزیابی اولیه و داده‌های واقعی طراحی شود تا هم برای بیمه‌گر قابل مدیریت باشد و هم برای مالک خودرو جذابیت داشته باشد.

**آیا بیمه بدنه فعلی، باتری خودروهای برقی را به اندازه کافی پوشش می‌دهد؟**

بیمه بدنه می‌تواند بخشی از نیاز را پوشش دهد، اما با توجه به تفاوت ساختار خودروهای برقی، لازم است شرایط و حدود پوشش باتری به‌صورت تخصصی بازنگری شود. موضوعاتی مانند افت سلامت، آسب پس از تصادف، هزینه تعمیر یا تعویض و نحوه تشخیص سلامت باتری نیازمند تعریف دقیق هستند.

**اگر باتری در پایان عمر طبیعی خود نیاز به تعویض داشته باشد، آیا این هزینه باید توسط بیمه پرداخت شود؟ خیر. باید میان «فرسودگی**



طبیعی» و «خسارت بیمه‌ای» تفکیک وجود داشته باشد. بیمه برای جبران ریسک و خسارت است، نه جایگزینی طبیعی یک قطعه در پایان عمر مفید آن. به همین دلیل ثبت وضعیت اولیه باتری اهمیت زیادی دارد تا مشخص باشد کاهش عملکرد ناشی از استهلاک طبیعی بوده یا یک حادثه و خسارت غیرطبیعی.

**نیود ارزیابی سلامت باتری چه اثری بر بازار خودروهای برقی دست‌دوم دارد؟**

اثر آن بسیار جدی است. در بازار دست‌دوم، خریدار باید بتواند وضعیت واقعی مهم‌ترین بخش خودرو را بداند. دو خودروی مشابه در نظر مدل و سال ساخت ممکن است به دلیل تفاوت وضعیت باتری، ارزش واقعی متفاوتی داشته باشند. بنابراین خودروی برقی بدون شناسنامه سلامت باتری با عدم تقارن اطلاعات میان فروشنده و خریدار مواجه است.

**آیا صنعت بیمه ایران اطلاعات کافی درباره ریسک ناوگان خودروهای برقی در اختیار دارد؟**

به نظر من، هنوز برای تصمیم‌گیری دقیق، داده کافی و بلندمدت در مقیاس ناوگان‌های بزرگ در اختیار صنعت بیمه نیست. نمی‌توان تمام ریسک‌های خودروهای برقی را صرفاً با الگوی خودروهای بنزینی سنجید. باید داده‌های واقعی درباره باتری، شارژ، تصادفات، تعمیرات و خسارت‌ها جمع‌آوری و تحلیل شود تا نرخ‌گذاری بیمه بر مبنای واقعیت شکل بگیرد.

دشوار کرده است. اما نبود نام یک فناوری جدید در آیین‌نامه قدیمی نباید دلیلی برای نبود مقررات باشد؛ باید انگیزه‌ای برای تدوین مقررات جدید باشد. این موضوع در جهان نیز به سرعت در حال جدی شدن است. اتحادیه اروپا از قریه ۲۰۲۷ برای باتری‌های مشمول مقررات، از جمله باتری خودروهای برقی، الزامات «گذرنامه باتری» را اجباری می‌کند؛ یعنی اطلاعات و قابلیت ردیابی باتری به بخشی مهم از چرخه عمر آن تبدیل می‌شود. ما نیز نباید منتظر چند حادثه جدی، آتش‌سوزی یا خسارت سنگین نمایم تا بعد به فکر استاندارد، معاینه فنی و مراکز تخصصی بیفتیم. ایمنی نباید محصول حادثه باشد؛ باید پیش از حادثه طراحی و اجرا شود.

دشوار کرده است. اما نبود نام یک فناوری جدید در آیین‌نامه قدیمی نباید دلیلی برای نبود مقررات باشد؛ باید انگیزه‌ای برای تدوین مقررات جدید باشد. این موضوع در جهان نیز به سرعت در حال جدی شدن است. اتحادیه اروپا از قریه ۲۰۲۷ برای باتری‌های مشمول مقررات، از جمله باتری خودروهای برقی، الزامات «گذرنامه باتری» را اجباری می‌کند؛ یعنی اطلاعات و قابلیت ردیابی باتری به بخشی مهم از چرخه عمر آن تبدیل می‌شود. ما نیز نباید منتظر چند حادثه جدی، آتش‌سوزی یا خسارت سنگین نمایم تا بعد به فکر استاندارد، معاینه فنی و مراکز تخصصی بیفتیم. ایمنی نباید محصول حادثه باشد؛ باید پیش از حادثه طراحی و اجرا شود.

## تاریخچه شرکت‌ها

## پورشه؛ از دفتر مهندسی تا تولد ۹۱۱



### گروه خودرو

تاریخ پورشه خیلی پیش‌تر از آنکه نام این شرکت با خودروهای اسپرت گره بخورد، آغاز شده است. دانستان به سال ۱۹۳۱ و اشتوتگارت آلمان باز می‌گردد. زمانی که فردیناند

پورشه دفتر مهندسی مستقل خود را راه‌اندازی کرد. این مجموعه در ابتدا خودروساز نبود و فعالیت اصلی آن طراحی و توسعه خودرو و موتور برای شرکت‌های دیگر بود. پروژه‌های این دفتر نیز با شماره‌های مشخص ثبت می‌شدند؛ روشی که بعدها به یکی از ویژگی‌های شناخته‌شده محصولات پورشه تبدیل شد.

فردیناند پورشه در سال‌های نخست فعالیت خود پروژه‌های مهمی را در صنعت خودرو برعهده گرفت. طراحی خودروهای مسابقه‌ای برای شرکت اتو یونیون و مشارکت در پروژه ساخت خودرویی ارزان‌قیمت برای مردم آلمان، از جمله مهم‌ترین فعالیت‌های این دوره بود. پروژه دوم در نهایت به شکل گری فولکس واگن بیتل انجامید و نام فردیناند پورشه را بیش از پیش در صنعت خودرو مطرح کرد. دفتر مهندسی او در سال ۱۹۳۸ به زوفنهاوزن در اشتوتگارت منتقل شد؛ مکانی که بعدها به یکی از مهم‌ترین مراکز فعالیت پورشه تبدیل شد. جنگ جهانی دوم مسیر فعالیت‌های این مجموعه را نیز تغییر داد. در سال ۱۹۴۴ بخشی از فعالیت‌ها به گموند در اتریش منتقل شد. اما در همین دوران، ایده‌ای شکل گرفت که آینده این مجموعه را برای همیشه تغییر داد.

فری پورشه، پس‌فردیناند، تصمیم گرفت خودروی اسپرت را با نام پورشه طراحی و تولید کند. نتیجه این تلاش‌ها، خودرویی با نام «پورشه ۲۵۶ شماره یک» بود؛ خودرویی که در هشتم ژوئن ۱۹۴۸ مجوز تردد در جاده‌ها را دریافت کرد. پورشه این تاریخ را به عنوان تولد برند خودروهای اسپرت خود می‌شناسد. ۲۵۶ نخستین گام جدی پورشه در مسیر تبدیل شدن به یک خودروساز مستقل بود. تولید اولیه این خودرو در گموند انجام شد، اما در سال ۱۹۵۰ فعالیت تولیدی به اشتوتگارت بازگشت. پورشه ۲۵۶ در سال‌های بعد در نسخه‌های مختلف عرضه شد و به تدریج جای خود را در میان خودروهای اسپرت آن زمان پیدا کرد. در همین سال‌ها، مسابقات اتومبیلرانی نیز به بخش مهمی از فعالیت پورشه تبدیل شد. این شرکت در سال ۱۹۵۱ برای نخستین بار در مسابقه ۲۴ ساعته لمانز شرکت کرد و توانست در کلاس خود به پیروزی برسد. موفقیت‌های پیاپی در مسابقات، تصویری از پورشه ساخت که هنوز هم بخش مهمی از هویت این شرکت مهم تاریخ پورشه بود؛ زمانی که نشان این شرکت برای نخستین بار روی خودروهایش قرار گرفت. نشان پورشه ترکیبی از نمادهای اشتوتگارت و ایالت وورتمبرگ است، به مرور به یکی از شناخته‌شده‌ترین نشان‌های صنعت خودرو تبدیل شد. پورشه در ادامه فعالیت خود، مرکز توسعه و آزمایش و بساخ را نیز راه‌اندازی کرد؛ مرکزی که نقش مهمی در طراحی و آزمایش خودروهای آینده شرکت داشت. اما شاید هیچ اتفاقی به اندازه تولد ۹۱۱ نتوانسته باشد جایگاه پورشه را در صنعت خودرو تثبیت کند. در سال ۱۹۶۳، این شرکت خودروی جدیدی را به عنوان جانشین ۲۵۶ معرفی کرد. نام اولیه خودرو «۹۰» بود، اما به دلیل اعتراض شرکت پژو به استفاده از شماره‌های سرقلمی با صفر در وسط، پورشه نام آن را به ۹۱۱ تغییر داد. تولید ۹۱۱ از سال ۱۹۶۴ آغاز شد و این خودرو خیلی زود به مهم‌ترین نما پورشه تبدیل شد. ترکیب طراحی ماندگار، موتور شش سیلندر تخت کرد که نسل‌های مختلف آن، بیش از شش دهه بعد همچنان تولید می‌شوند. پورشه در دهه‌های بعد تلاش کرد دامنه محصولات خود را گسترده‌تر کند. مدل‌هایی مانند ۹۱۴، ۹۲۴ و ۹۴۴ وارد سبد محصولات شرکت شدند و پورشه در سال ۱۹۷۴ با معرفی ۹۱۱ توربو، یکی از مهم‌ترین فناوری‌های عملکردی خود را به خودروهای تولیدی آورد. موتور مجهز به توربوشاژر، قدرت و شتاب قابل‌توجهی در اختیار این خودرو قرار می‌داد و ۹۱۱ توربو خیلی زود به یکی از نمادهای عملکرد بالا در صنعت خودرو تبدیل شد. دهه ۱۹۹۰ و سال‌های پس از آن، دوران تازه‌ای برای پورشه بود. معرفی باکستر، این شرکت را در بازار خودروهای اسپرت روبرو تقویت کرد. اما انتقادی بزرگ‌تر در آغاز قرن بیست‌ویکم رخ داد؛ زمانی که پورشه کاین را معرفی کرد. ورود یک شاسی بلند به سبد محصولات شرکتی که سال‌ها با خودروهای اسپرت شناخته می‌شد، در ابتدا تصمیمی متفاوت به نظر می‌رسید، اما کابین به یکی از مهم‌ترین محصولات پورشه تبدیل شد. پس از آن، پانامرا نیز به خانواده محصولات شرکت اضافه شد و پورشه وارد بازار خودروهای لوکس چهاردر شد. با ورود صنعت خودرو به دوران برقی، پورشه نیز مسیر تازه‌ای را آغاز کرد. تاکنون نخستین خودروی تمام‌برقی تولید انبوه این شرکت بود و نشان داد که پورشه قصد ندارد در مسیر برقی‌سازی، ویژگی‌های اصلی خود یعنی قدرت، شتاب و لذت رانندگی را کنار بگذارد. پس از تاینکان، نسل جدید ماکان نیز با قوای محرکه تمام‌برقی معرفی شد. در کنار توسعه خودروهای برقی، پورشه فناوری ترکیبی را نیز به محصولات خود وارد کرد و حتی ۹۱۱ نیز از این روند دور نماند. امروز پورشه دیگر تنها سازنده خودروهای اسپرت نیست. این شرکت مجموعه‌ای از خودروهای اسپرت، شاسی‌بلند، لوکس و برقی را تولید می‌کند و در عین حال تلاش دارد پیوند خود را با گذشته حفظ کند. با این حال، ریشه تمام این محصولات را باید در همان دفتر مهندسی کوچکی جست‌وجو کرد که فردیناند پورشه در سال ۱۹۳۱ در اشتوتگارت تأسیس کرد.

منبع: سایت رسمی پورشه



### برش

اگر قرار باشد از فردا فقط یک الزام جدید برای ایمنی و بیمه خودروهای برقی ایجاد شود، چه چیزی را پیشنهاد می‌کنید؟

اگر قرار باشد یک اقدام را در اولویت قرار دهیم، ایجاد نظام رسمی ارزیابی سلامت خودروهای برقی و باتری، همراه با مراکز تخصصی و گواهی قابل استناد است. این موضوع حتی فراتر از بیمه است و باید به معاینه فنی، بازار خودروهای دست‌دوم و ایمنی عمومی متصل شود. در مسیر پیگیری ایجاد سازوکار معاینه فنی تخصصی خودروهای برقی نیز باید یک خلأ مهم مواجه شده‌ایم. در برخی چارچوب‌های موجود، خودروی برقی به‌صورت مشخص پیش‌بینی نشده و همین مسأله در عمل روند ایجاد سازوکار تخصصی را



تنظیم دقیق را فراهم می‌کنند. جنسن برای ساخت اینترسپرتور GTX از یک شاسی آلومینیومی استفاده کرده که با همکاری شرکت Avant Design در توسعه یافته است. جنسن اعلام کرده حدود ۸۰ درصد از طراحی ظاهری GTX به خودروهای جاده‌ای آینده این شرکت منتقل خواهد شد. بنابراین چراغ‌های باریک و افقی، ورودی‌های هوای بزرگ، دیفیوزر بکارچرخه عقب و عناصر آیرودینامیکی نمایان، تصویری نسبتاً نزدیک به محصولات نهایی آینده این برند ارائه می‌کنند.

Wavetrac وظیفه توزیع قدرت میان چرخ‌های عقب را بر عهده دارد. برای متوقف کردن چنین خودروی قدرتمندی نیز جنسن سراغ مجموعه ترمز AP Racing با دیسک‌های فولادی شاور رفته است. این سیستم ترمز پشت رنگ‌های ۱۲۰ اینچی آلومینیومی فورج شده اختصاصی قرار گرفته که با تایرهای میشلن پایلوت اسپرت پوشانده شده‌اند. در هر دو محور نیز سیستم تعلیق دو جناقی به کار رفته و کمک‌فنرهای سه‌حالته Nitron امکان

مسابقه‌ای انتخاب شده‌اند. مدیریت عملکرد موتور هم بر عهده سامانه‌ای از شرکت Motec است. خروجی این مجموعه در حالت بارشازاری و ارتقای اساسی به شرکت Late Model Engine سپرده و در نهایت کمتر از ۲۰ درصد قطعات اصلی آن بدون تغییر باقی مانده‌اند. موتور جدید به سرسیلندرهای ماشین‌گاری‌شده، سوپاپ‌های تیتانیومی و مجموعه داخلی کاملاً فورج‌شده مجهز شده است. بسیاری از قطعات آن نیز از نمونه‌های مورد استفاده در خودروهای