

● خبر خودرو



آمار شش ماهه تولید خودرو منتشر شد

براساس آمارنامه جمعیتی وزارت صنعت، معدن و تجارت، از ابتدای فروردین تا پایان شهریور امسال ۲۹۶ هزار و ۴۰۹ دستگاه خودروی سواری در کشور تولید شده است؛ در حالی که تولید در مدت مشابه سال گذشته به ۴۶۱ هزار و ۹۹۱ دستگاه می‌رسید. ایران خودرو با تولید ۱۹۶ هزار و ۲۱۹ دستگاه همچنان بیشترین سهم را از تولید خودروی سواری کشور دارد. گروه سایپا با ۶۳ هزار و ۶۹۶ دستگاه در رتبه بعدی قرار گرفته و پس از آن کرمان موتور، گروه بهمن و مکت موتور قرار دارند. کاهش تیراژ میان شرکت‌ها یکسان نبوده است. تولید مدیران خودرو نزدیک به ۹۰ درصد کاهش یافته، اتومبیل‌سازی فردا افت ۸۴ درصدی داشته و تولید گروه بهمن و آراین پارس موتور نیز حدود ۵۹ درصد کم شده است. در مقابل، تیکاد موتور، دیار خودرو، مانیان خودرو و شتابران خودرو پرشیا افزایش تولید ثبت کرده‌اند. مجموع تولید سواری گروه سایپا شامل سایپا، پارس خودرو و سایپا کاشان در شش ماه اول امسال به ۶۲ هزار و ۶۹۶ دستگاه رسیده است. این گروه در مدت مشابه سال قبل ۱۱۷ هزار و ۱۲۱ دستگاه سواری تولید کرده بود و به این ترتیب با افت حدود ۴۶ درصدی مواجه شده است. کرمان موتور در نیمه اول ۱۴۰۵ تعداد ۱۱ هزار و ۷۹۷ دستگاه خودرو تولید کرده است. خودروسان‌پم در شش ماه اول امسال ۹۳۶ دستگاه X3 تولید کرده است. تولید سواری بهمن موتور از ۱۴ هزار و ۷۲۰ دستگاه در نیمه اول سال گذشته به ۵۹۲۰ دستگاه در شش ماه اول امسال رسیده است. مدیران خودرو یکی از شدیدی‌ترین کاهش‌های تولید را در نیمه اول سال ۱۴۰۵ تجربه کرده است. تولید این شرکت از ۲۹ هزار و ۶۳۴ دستگاه در مدت مشابه سال قبل به ۳۰۳۲ دستگاه رسیده و ۸۹.۸ درصد کاهش یافته است. درصد رشد ام‌وی‌ام X77 نیز به دلیل تیراژ بسیار ناچیز سال گذشته بزرگ شده است. تولید این محصول از تنها ۲ دستگاه در نیمه اول ۱۴۰۴ به ۴۷۲ دستگاه در مدت مشابه امسال رسیده است.

● ماشین وارداتی



تانک ۷۰۰؛ یک آفرودر بزرگ با قالب ۶ سیلندر

تانک ۷۰۰ یکی از شاسی‌بلندهایی بود که در هفتمین نمایشگاه خودروی تهران با ابعاد بزرگ و ظاهر قدرتمند خود توجه بازدیدکنندگان را جلب کرد. این خودرو را می‌توان در دسته شاسی‌بلندهای آفرودی سنگین قرار داد؛ محصولی که ساختار فنی آن بیشتر از آنکه صرفاً برای تردد شهری طراحی شده باشد، روی توانایی حرکت در مسیرهای دشوار و خارج از جاده تمرکز دارد.

در بخش فنی، تانک ۷۰۰ به یک موتور ۳ لیتری شش سیلندر V شکل مجهز شده که از دو توربوشارژر بهره می‌برد. این پيشرانۀ توان توليد ۳۵۴ اسب بخار قدرت و ۵۷۰ نیوتن‌متر گشتاور را دارد و نیروی خود را از طریق یک گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک به هر چهار چرخ منتقل می‌کند. استفاده از سامانه چهارچرخ محرک، در کنار ساختار شاسی مستقل، نشان می‌دهد که توانایی‌های حرکتی خارج از جاده بخش مهمی از فلسفه ساخت این شاسی‌بلند بوده است.

تانک ۷۰۰ با وجود وزن خالص ۲۵۹۵ کیلوگرمی، می‌تواند در ۸.۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و حداکثر سرعت آن به ۱۹۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. مصرف سوخت ترکیبی این خودرو نیز ۱۱.۱ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر اعلام شده است. باک ۸۵ لیتری هم برای خودرویی با این ابعاد، امکان پیمایش‌های طولانی‌تر را فراهم کرده؛ موضوعی که در سفرهای خارج از جاده اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. اما بخش مهم‌تر مشخصات تانک ۷۰۰ به ساختار بدنه و شاسی آن بازمی‌گردد. این خودرو از شاسی مستقل استفاده می‌کند؛ ساختاری که معمولاً در خودروهای آفرودی به دلیل استحکام و تحمل فشار بیشتر در مسیرهای ناهموار مورد استفاده قرار می‌گیرد. طول بدنه به ۵۰۹۰، عرض آن به ۲۰۶۱ و ارتفاع خودرو به ۱۹۵۲ میلی‌متری رسد. فاصله محوری ۳ هزار میلی‌متری نیز فضای قابل‌توجهی را برای سرنشینان ایجاد کرده است. فضای چرخ‌ها، رینگ‌های ۲۰ اینچی آلومینیومی با تایرهای 275/60R20 در محورهای جلو و عقب قرار گرفته‌اند. مجموعه این ابعاد در کنار فرم بدنه، به تانک ۷۰۰، ظاهری بزرگ و تا حدی متفاوت از بسیاری از شاسی‌بلندهای حاضر در بازار ایران داده است. اینمی نیز بخش دیگری از تجهیزات این خودرو است. پشت‌مسری‌های فعال، سامانه ترمز ضدقفل، توزیع الکترونیکی نیروی ترمز، کنترل پایداری الکترونیکی و مجموعه‌ای از کیسه‌های هوا در فهرست تجهیزات آن قرار دارند. به این ترتیب، تانک ۷۰۰ در نمایشگاه خودروی تهران تنها با یک شاسی‌بلند بزرگ و پرقدردی روبه‌رو نبود؛ بلکه خودرویی بود که ساختار فنی آن، توانایی استفاده در مسیرهای سخت را نیز در کنار استفاده روزمره مدنظر قرار داده است.

تردد خودروهای مناطق آزاد روی خط تمديد

با پایان شهریور، مجلس به دنبال تمدید تفاهمنامه پلاک آزادها در ۶ استان است



● گزارش

گروه خودرو

ماجرای خودروهای پلاک مناطق آزاد هنوز تمام نشده است. خودروهایی که قرار بود استفاده‌شان به محدوده مناطق آزاد محدود بماند، در ماه‌های گذشته با یک تفاهم میان استانداران توانستند مسیرشان را به جاده‌های دیگر استان‌ها باز کنند؛ از گیلان و مازندران گرفته تا سایر محوره‌های کشور. حالا اما با عبور از پایان شهریورماه، دوباره همان سؤال قدیمی روی میز آمده است؛ این خودروها تا چه زمانی اجازه دارند خارج از محدوده مناطق آزاد تردد کنند؟

عزت‌الله حبیب‌زاده، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، می‌گوید: «در پیگیری‌های من شده که از طریق استانداری آذربایجان شرقی انجام شده، مشخص شده تاکنون پخشنامه جدیدی برای محدود کردن تردد خودروهای پلاک مناطق آزاد ابلاغ نشده است.» با این حال، نماینده مین و جلفا می‌گوید: «پیگیری‌ها برای تمدید این مجوز دست‌کم تا پایان سال ادامه دارد.»

این یعنی خودروهایی که در ماه‌های گذشته حضورشان در جاده‌های کشور به یک امر عادی تبدیل شده بود، هنوز در انتظار تصمیم بعدی هستند؛ تصمیمی که می‌تواند تکلیف تردد آنها رابرای ماه‌های آینده مشخص کند.

ماجرای کجا شروع شد؟

داستان از تفاهمی میان استانداران استان‌های اردبیل، آذربایجان شرقی، آذربایجان غربی، گیلان، مازندران و گلستان شروع شد. پیش از آن، خودروهای پلاک مناطق آزاد قاعده مشخصی برای تردد داشتند و خروج آنها از

محدوده منطقه آزاد با محدودیت‌های خاصی همراه بود. اما با تفاهم انجام‌شده میان استانداران، امکان تردد این خودروها در سطح استان‌ها و محوره‌های کشور فراهم شد. در عمل، این تصمیم باعث شد خودرویی که پلاک منطقه آزاد داشت، دیگر الزاماً فقط در محدوده‌ای استفاده‌شده باشد. از آنجا که این مناطق آزاد دیده نشود. خودروهای پلاک منطقه آزاد نتوانستند در جاده‌های استان‌ها یا دیگر هم‌تردد کنند و به خصوص در استان‌های شمالی، حضور آنها بیشتر به چشم آمد. همین موضوع البته از ابتدا هم قرار نبود یک مجوز دائمی باشد. بر اساس تصمیم اولیه، اعتبار این تفاهم تا پایان شهریورماه تعیین شده بود. بنابراین با رسیدن به پایان این بازه زمانی، دوباره وضعیت تردد این خودروها نیازمند تصمیم تازه شد.

حبیب‌زاده در این باره می‌گوید: «با وجود پایان این مهلت، در پیگیری انجام‌شده مشخص شده که هیچ پخشنامه جدیدی برای اعمال محدودیت در تردد این خودروها ابلاغ نشده است. به همین دلیل نیز نمایندگان در حال پیگیری هستند تا مجوز تردد آنها حداقل تا پایان سال ادامه پیدا کند.»

هنوز نه ممنوعیت اعلام شده، نه تمدید قطعی!

ن‌قطه مبهم ماجرا دقیقاً همین جاست. از یک طرف، مهلت تعیین‌شده برای تفاهم استانداران به پایان رسیده و از طرف دیگر، هنوز دستور جدیدی برای توقف یا محدودیت تردد ابلاغ نشده است. این وضعیت برای مالکان خودروهای مناطق آزاد اهمیت زیادی دارد. آنها در ماه‌های گذشته بر مبنای همین مجوزها، خودروهای خود را در جاده‌های خارج از مناطق آزاد به کار گرفته‌اند. حالا ادامه این روند به تصمیمی وابسته است که هنوز شکل نهایی

تجربه‌ای که هنوز تعیین تکلیف نشده است

اهمیت این موضوع را می‌توان در استان‌هایی مانند گیلان و مازندران بهتر دید؛ استان‌هایی که خودروهای پلاک مناطق آزاد در ماه‌های گذشته در جاده‌های آنها تردد داشتند و اجرای تفاهم استانداران در عمل دامنه استفاده از این خودروها را فراتر از محدوده منطقه آزاد برد. حالا با پایان مهلت اولیه، اگر تصمیم تازه‌ای گرفته نشود، دوباره احتمال شکل‌گیری ابهام برای مالکان و حتی دستگاه‌های اجرایی وجود دارد. رانندۀای که در ماه‌های گذشته با اتکا به مجوز موجود از یک استان به استان دیگر رفت‌وآمد کرده، باید بدانند آیا همین رویه در ماه‌های آینده نیز معتبر است یا خیر؟ از سوی دیگر، ادامه تردد بدون ابلاغ رسمی یک تصمیم جدید نیز نمی‌تواند برای همیشه جای سیاست‌گذاری مشخص را بگیرد. تفاهم استانداران اساساً برای حل یک مسأله در یک بازه زمانی شکل گرفته بود و حالا با پایان آن، نیاز به تعیین تکلیف روشن‌تر احساس می‌شود.

ضرورت اتحاد یک تصمیم برای پایان دادن به پلاتکلیفی

حالا پیگیری نمایندگان برای تمدید مجوز تا پایان سال، در واقع تلاشی برای ادامه همان مسیری است که با تفاهم استانداران آغاز شد؛ مسیری که خودروهای مناطق آزاد را از محدوده جغرافیایی خود خارج کرد و امکان تردد آنها را در بخش‌های مختلف کشور فراهم آورد. هرچند یک شکایت این تفاهمنامه را در میان مسیر خود با اما و اگرهای خاص خود مواجه کرد اما تفاهمنامه همچنان سر جای خودش ماند و حالا آنچه مالکان این خودروها در انتظار آن هستند، بیش از هر چیز یک تصمیم روشن است. اینکه تردد سراسری ادامه پیدا می‌کند یا نه؟ و اگر قرار است ادامه پیدا کند، تا چه زمانی و با چه شرایطی. هرچند که فعلاً بر اساس اظهارات حبیب‌زاده، خبری از پخشنامه جدید برای محدود کردن این تردد نیست و پیگیری برای تمدید مجوز تا پایان سال ادامه دارد. اما تجربه ماه‌های گذشته نشان داده است که ادامه این وضعیت نمی‌تواند صرفاً به تفاهم‌های موقت وابسته بماند. خودروهای مناطق آزاد حالا دیگر فقط مسأله مناطق آزاد نیستند؛ بخشی از آنها وارد جاده‌های کشور شده‌اند و تعیین تکلیف‌شان، هم برای مالکان و هم برای بازار خودرو، به یک تصمیم مشخص نیاز دارد.

نسل جدید توسان با طراحی کاملاً تازه و حداکثر ۲۸۸ اسب بخار قدرت معرفی شد

توسان ۲۰۲۷؛ یک تغییر چهره تمام‌عیار



نسخه را حدود ۵۰ مایل، معادل ۸۰ کیلومتر برآورد کرده است.

نسخه‌های بزنپی و هیبریدی به چیه‌دنده هشت سرعته خودکار مجهز هستند و امکان انتخاب میان انتقال نیرو به دو یا چهار چرخ وجود دارد. نسخه پلاگین هیبریدی نیز به شارژر داخلی ۷.۲ کیلوواتی مجهز شده است. از نظر شتاب نیز نسخه پلاگین هیبریدی سریع‌ترین عضو خانواده است و می‌تواند در ۷.۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۶۰ مایل بر ساعت برسد. نسخه هیبریدی این مسیر را در ۸.۵ ثانیه طی می‌کند و مدل بزنپی برای رسیدن به همین سرعت به حداقل ۹.۵ ثانیه زمان نیاز دارد.

ورود به بازار از اواخر ۲۰۲۶

هیوندای توسان ۲۰۲۷ قرار است در اواخر سال ۲۰۲۶ یا اوایل ۲۰۲۷ به بازار آمریکا برسد و فروش آن در ادامه همان سال آغاز شود. هنوز قیمت نسخه‌های مختلف اعلام نشده و هیوندای قرار است جزئیات مربوط به قیمت را نزدیک به زمان عرضه منتشر کند. تغییرات نسل جدید تنها به ظاهر توسان محدود نشده است. افزایش ابعاد، فضای بیشتر کابین، طراحی متفاوت داشبورد و ارائه سه گزینه قوای محرکه، نشان می‌دهد هیوندای برای نسل جدید این شاسی‌بلند مسیر متفاوتی را در نظر گرفته است؛ مسیری که توسان را بیش از گذشته از یک کراس اوور معمولی شهری فاصله می‌دهد.



عرض خودرو نیز ۱۰۵.۷ اینچ بیشتر شده و به ۷۵ اینچ، حدود ۱۹۰.۵ سانتی‌متر رسیده است. این افزایش ابعاد به معنای فضای بیشتر در کابین است. شیشه‌های جانبی عقب نیز بزرگ‌تر شده‌اند و ورود و خروج سرنشینان عقب راحت‌تر از گذشته خواهد بود؛ چراکه زاویه باز شدن درهای عقب از ۷۳ به ۸۳ درجه افزایش یافته است.

ارتفاع توسان جدید به ۶۶.۳ اینچ، حدود ۱۶۸.۴ سانتی‌متری رسد که ۰.۸ اینچ بیشتر از نسل قبلی است. این افزایش ارتفاع باعث شده فضای سر سرنشینان عقب نیز بزرگ‌تر شود. در طراحی بیرونی، چراغ‌ها نیز بخشی از تغییرات اساسی هستند. هیوندای در هر دو انتها خودرو از طرح نورانی H استفاده کرده و ظاهر چراغ‌های جلو و عقب را به یکدیگر نزدیک‌تر کرده است. چهار رنگ جدید نیز برای توسان در نظر گرفته شده که همگی از طبیعت الهام گرفته‌اند. سبز جنگلی در دو نوع برق و مات، خاکستری چوبی و نارنجی صخره‌ای نیز با درون‌وع پوشش برق و مات عرضه می‌شوند؛ آبی آقیانوسی هم تنها با پوشش برق در دسترس خواهد بود. نسخه XRT نیز همچنان در سبد محصولات باقی مانده و با مجموعه‌ای از تجهیزات ظاهری متفاوت ارائه خواهد شد.

دکمه‌ها هنوز سر جایشان هستند

کابین توسان نیز همگام با طراحی بیرونی کاملاً بازطراحی شده است. هیوندای در این نسل، از سامانه اطلاعات و سرگرمی جدید خود استفاده کرده که به یک نمایشگر مرکزی ۱۲.۹ اینچی به صورت استاندارد مجهز است. خریداران می‌توانند نمایشگر بزرگ‌تر ۱۷ اینچی را نیز سفارش دهند. سانتی‌متر کشیده‌تر شده و طول آن به ۱۸۵ اینچ، معادل حدود ۴۷۰ سانتی‌متر رسیده است. نیمی از این افزایش طول به فاصله بین دو محور اختصاص پیدا کرده و فاصله محوری اکنون به ۱۰۹.۶ اینچ، حدود ۲۷۸ سانتی‌متر رسیده است.

● تاریخچه شرکت‌ها



تسلا؛ داستانی که با یک خودروی برقی شروع شد

از یک رودستر کوچک تا شرکتی که می‌خواست قواعد بازی خودروسازی را عوضی کند

اوایل دهه ۲۰۰۰، زمانی که خودروهای برقی هنوز بیشتر به پروژه‌های آزمایشی و آینده‌نگرانه شباهت داشتند، گروهی از مهندسان در کالیفرنیا تصمیم گرفتند نگاه متفاوتی به این خودروها داشته باشند. ایده ساده بود؛ ساخت خودرویی که با برق حرکت کند، اما در عین حال سریع، جذاب و هیجان‌انگیز باشد. در سال ۲۰۰۳، این ایده به شکل‌گیری شرکتی انجامید که بعدها با نام تسلا شناخته شد؛ شرکتی که قرار بود نگاه صنعت خودرو به نیروی محرکه برقی را تغییر دهد.

شروعی نه‌چندان آرام با یک خودروی اسپرت تسلا برای شروع سراغ خودرویی رفت که قرار باشد در تعداد بالا به خانواده‌ها فروخته شود. اولین هدف، اثبات یک موضوع بود: خودروی برقی می‌تواند هیجان‌انگیز هم باشد. نتیجه این تصمیم، رودستر (خودروی دو در) بود؛ یک خودروی اسپرت تمام‌برقی که در سال ۲۰۰۸ وارد مرحله تولید شد.

رودستر برپایه ساختار لوتوس الیز شکل گرفته بود، اما آنچه آن را از نمونه‌های مشابه جدا می‌کرد، قوای محرکه تمام‌برقی و مجموعه باتری‌های لیتیوم‌یونی آن بود. تسلا با این خودرو تلاش کرد تصویر رایج از خودروهای برقی را تغییر دهد؛ تصویری که در آن خودروهای برقی بیشتر با سرعت پایین و استفاده محدود شهری شناخته می‌شدند. رودستر نشان داد که می‌توان یک خودروی برقی ساخت که در کنار آلانگیدی مستقیم‌کتر، عملکرد قابل‌توجهی نیز داشته باشد.

اما رودستر قرار نبود پایان این مسیر باشد. تسلا خیلی زود به سراغ هدف بزرگ‌تری رفت؛ ورود به بازاری که دیگر محدود به خودروهای اسپرت و مشتریان خاص نبود.

رودستر فقط آغاز ماجرا بود

گام بعدی، ساخت خودرویی بود که بتواند در استفاده روزمره جای خود را باز کند. نتیجه این تلاش، مدل S بود؛ سانی که در سال ۲۰۰۹ معرفی شد و اولین نمونه‌های آن در سال ۲۰۱۲ به مشتریان تحویل داده شدند.

مدل S برای تسلا اهمیت ویژه‌ای داشت. این خودرو دیگر یک محصول کوچک و خاص نبود و شرکت تلاش کرد آن را در جایگاه یک سدان لوکس و قدرتمند قرار دهد. معماری خودرو نیز از ابتدا بر اساس الزامات یک خودروی برقی شکل گرفته بود. قرار گرفتن مجموعه باتری در کف خودرو، علاوه بر پایدی آوردن مرکز ثقل، امکان استفاده بهتر از فضای کابین و بخش‌های مختلف خودرو را فراهم می‌کرد.

همزمان، تسلا توسعه شبکه شارژ سریع خود را دنبال کرد تا یکی از مهم‌ترین نگرانی‌های مشتریان خودروهای برقی، یعنی امکان طی مسافت‌های طولانی و دسترسی به شارژ، کاهش پیدا کند.

تسلا از یک محصول به یک خانواده تبدیل شد

با مدل S، تسلا دیگر یک شرکت سازنده خودروهای اسپرت برقی نبود. حالا نوبت آن بود که این تجربه به بخش‌های دیگری از بازار خودرو برسد. مدل X در سال ۲۰۱۵ معرفی شد و تسلا را وارد بازار شاسی‌بلندها کرد. اما تحول بزرگ‌تر کمی بعد اتفاق افتاد. در سال ۲۰۱۷، اولین نمونه‌های مدل ۳ به مشتریان تحویل داده شد؛ خودرویی که از ابتدا با هدف ورود به بازار گسترده‌تر طراحی شده بود. اگر رودستر قرار بود توانایی خودروهای برقی را ثابت کند و مدل S جایگاه آنها را در بخش خودروهای لوکس نشان دهد، مدل ۳ قرار بود این فناوری را به تعداد بیشتری از مشتریان برساند. همان سال، تسلا از بسمی نیز رونمایی کرد؛ کامیون برقی که نشان می‌داد برنامه شرکت به خودروهای سواری محدود نشده است. تسلا حالا به دنبال حضور در بخش حمل‌ونقل سنگین نیز بود.

از سدان و شاسی‌بلند تا جایی فراتر از خودرو

گسترش خانواده محصولات تسلا با معرفی مدل Y ادامه پیدا کرد. این خودرو با قرار گرفتن در بخش کراس اوورها، حضور تسلا را در یکی از بازارهای پررقاضای صنعت خودرو گسترده‌تر کرد. با این حال، مسیر تسلا تنها به ساخت خودرو ختم نشد. باتری و ذخیره‌سازی انرژی به بخش دیگری از فعالیت‌های شرکت تبدیل شد. تسلا تلاش کرد میان خودروهای برقی، تولید انرژی و ذخیره برق ارتباط ایجاد کند و به این ترتیب، فعالیت خود را فراتر از یک خودروساز معمولی گسترش دهد.

در همین مسیر، نرم‌افزار و فناوری‌های مرتبط با خودرو نیز اهمیت بیشتری پیدا کردند. خودروهای تسلا به تدریج بیش از گذشته به سیستم‌های نرم‌افزاری، فناوری‌های مرتبط با خودرو را دربرمی‌گیرد. در سال ۲۰۲۶ نیز مدل ۳ و مدل Y همچنان در سبد محصولات شرکت قرار دارند و تسلا همزمان توسعه محصولات و فناوری‌های جدید خود را دنبال می‌کند.