

## رونمایی از بزرگ‌ترین کامیون معدن هیدروژنی دنیا

اگر باور داشته باشید هر چیزی بزرگ‌تر باشد بهتر است پس وقتش رسیده که بدانید شرکت آن‌گلو آمریکن از بزرگ‌ترین کامیون معدن هیدروژنی دنیا رونمایی کرده است؛ با ارتفاعی به اندازه یک ساختمان سه طبقه و وزن خالی ۲۰۰ تنی، این نمونه پیش‌تولیدی از سولول سوخت هیدروژنی واقعا عظیم‌الجثه و قوای محرکه باتری لیتیوم -یون سود می‌برد. به گزارش جام‌جم و به نقل از پدال، سازندگان چیز زیادی درباره قوای محرکه کامیون مورد بحث نگفته‌اند اما باید

## قوی‌ترین خودروهای چینی که به‌زودی به خیابان‌های کشورمان راه پیدا خواهند کرد زیر ذره‌بین «جام‌جم»

# شاگردان برتر شائولین

درحالی‌که نزدیک به ۵ سال از ممنوعیت واردات خودروهای خارجی به بازار کشورمان می‌گذرد و هنوز هم این سوال وجود دارد که چرا به حال تشنگی بازار خودروی کشورمان و قیمت‌های سربه‌فلک‌کشیده خودروهای وارداتی موجود در بازار کشور، فکری نمی‌شود، حالا خیابان‌های ما به جولانگاه خوبی برای خودروهای مختلف چینی تبدیل شده است. البته این بدان معنا نیست که خودروهای چینی، گزینه‌های خوبی نیستند. برعکس، پیشرفت این روزهای صنعت خودروسازی چین را می‌توان در بسیاری از محصولات آن دید اما بهتر بود عرضه محصولات چینی در کنار خودروهای کشورهای دیگر صورت می‌گرفت تا خریدار بتواند با دست باز بین گزینه‌های ژاپنی، کره‌ای و ... خودروی مورد نظرش را انتخاب کند. بگذریم ... درحالی‌که بیشتر خودروهای چینی موجود در بازار کشورمان با موتورهای اقتصادی و کم‌حجم به بازار عرضه شده‌اند و عمده خریداران به این موضوع منتقدند، در این مطلب قصد داریم به معرفی سه خودروی چینی پرتوان بازار کشورمان بپردازیم که قرار است به‌زودی وارد بازار شوند.

### لاماری ایما

ایما که در زمستان سال گذشته رونمایی شد، درواقع محصولی از زیرمجموعه کمپانی دانگ‌فنگ چین به نام «فورتینگ تی ۵ ایوو» است که به‌زودی روی خط تولید «آرین پارس‌موتور» قرار خواهد گرفت و با توجه به محدودیت‌هایی که تحریم‌ها بر سر راه شرکت‌های عرضه‌کننده قرار داده، این محصول در ایران، نامی متفاوت از چیزی که در بازارهای خارجی دارد را یدک خواهد کشید. ایما، یک کراس‌اوور اسپرت با استایل کوبه است که ظاهری نسبتا جذاب دارد و رگه‌هایی از خودروهای انگلیسی (مانند جگوار اف پیس) و برخی خودروهای اروپایی در شمایلش به چشم می‌خورد. اما آرین پارس‌موتور کاراکتر اسپرت این خودرو را تنها محدود به ظاهر نکرده و لاماری ایما با موتور چهارسیلندر ۱/۵ لیتری توربو ۱۹۵ اسب‌بخاری به بازار ایران راه پیدا خواهد کرد. همچنین گشتاور این خودرو ۲۸۵ نیوتن متر اعلام شده و گیربکس هفت‌سرعته دوکلاچه خیس روی آن نصب خواهد شد که این گیربکس علاوه بر عملکرد اسپرت، نسبت به جعبه‌دنده‌های دوکلاچه خشک، استهلاک و دردسر کمتری دارد. البته بماند که در کمال تعجب، لاماری ایما قابلیت تعویض دنده دستی ندارد. ضمنا محور فعال این خودرو دفرانسیل جلو است و قیمت ۹۸۹ میلیون تومانی نیز اخیرا برایش اعلام شد.



### داده‌ما

## رتبه‌بندی شرکت‌های خودروسازی از منظر قیمت و کیفیت



### کلاسیک بازها

## برای خرید تویوتا لندکروزر سری ۷۰ باید بیش از دو سال در صف انتظار باشید!



کمتر کسی است که تاکنون اسمی از تویوتا لندکروزر سری ۷۰ نشنیده باشد. این خودروی همه‌کاره و کاربدری سال‌هاست تولید می‌شود و با وجود عرضه نسل‌های جدید تویوتا لندکروزر، همچنان تولید و عرضه آن به دلیل محبوبیت بیش از حد ادامه دارد. تولید تویوتا لندکروزر سری ۷۰ از سال ۱۳۶۳ یعنی ۳۸ سال پیش آغاز شده است و تا به امروز ادامه دارد. به گزارش جام‌جم و به نقل از خودروبانک، به دلیل اخلاف در تامین قطعات الکترونیکی و ریزپیرازنده‌ها، تولید بسیاری از خودروها همچون تویوتا لندکروزر سری ۷۰ با وقفه مواجه شده است. همین عامل سبب

دانست مجموعه باتری این هیولا، ظرفیت ۷/۲ مگاوات ساعتی دارد و با هشت سلول سوخت و قدرت کلی ۲۶۸۲ اسب‌بخاری همراهی می‌شود. کامیون نوژن (nuGen) همچنین از چند پیش‌رانه الکتریکی، ترمز احیاشونده و توانایی حمل حداکثر ۲۹۰ تن سنگ معدن برخوردار است. تولید این وسیله‌نقلیه کمتر از سه سال طول کشیده و سنگ‌بنای آن یک کامیون دیزلی بوده است که معمولاً مصرف سالانه ۹۰ هزار لیتری دارد. البته به لطف قوای محرکه جدیدی که برای

nuGen تدارک دیده شده است، این کامیون معدنی می‌تواند موجب کاهش دی‌اکسیدکربن تولیدی به اندازه ۷۰۰ خودرو شود. دانکن ونبلد، مدیر اجرایی آن‌گلوآمریکن می‌گوید: در طول چند سال آینده ماناگان کنونی کامیون‌های دیزلی خود را با سیستم‌های بدون آلایندگی تعویض خواهیم کرد. اگر این نمونه آزمایشی موفق ظاهر شود می‌توانیم ۸۰ درصد آلایندگی دیزلی در معدن‌های باز خود را با استفاده از این ناوگان هیدروژنی کاهش دهیم.



### بهمن دیگنتیتی پرستیز

گل سرسبد فهرست سه‌گانه این مطلب، نسخه جدیدی است که گروه بهمن از «دیگنتیتی» به بازار کشور عرضه خواهد کرد. این محصول در واقع بازهم محصولی از دانگ‌فنگ با نام «آی ایکس ۵» است و مجدداً به‌دلیل همان بحث‌های مورد اشاره با نام اختصاصی دیگنتیتی که به معنای «وقار» است به ایران آمده بود. «دیگنتیتی پرایم» که یک‌سالی می‌شود در خیابان‌ها به چشم می‌خورد یک موتور ۱/۵ لیتری توربو ۱۴۸ اسب‌بخاری دارد اما «دیگنتیتی پرستیز» که به‌زودی رسماً رونمایی می‌شود و به خیابان‌ها راه می‌یابد، موتور دولیتری توربو با ۲۳۰ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۵ نیوتن متر گشتاور خواهد داشت که برخلاف نسخه پرایم دیگر خبری از گیربکس سی‌وی‌تی کسل‌کننده در آن نیست و جعبه‌دنده شش‌سرعته اتوماتیک خواهد داشت و احتمالاً شتاب صفرتا صد این خودرو حدود ۸ ثانیه باشد. البته این را هم اضافه کنیم که کلیات ظاهر تیپ پرستیز تفاوت خاصی با پرایم نخواهد داشت و احتمالاً فقط شاهد تریم رنگی، رینگ‌ها و برخی جزئیات متفاوت خواهیم بود.



### فونیکس تیگو ۸ پرو

شرکت چری هم پس از چند سال فعالیت در بازار کشورمان، سرانجام به دلیل همان محدودیت‌هایی که وصفش را خواندید، ناچار به تغییر نامش در بازار ایران به «فونیکس» شد و قرار است چهار محصول آریزو ۶ پرو، تیگو ۷ پرو، تیگو ۸ پرو و اوامود ۵ را با این برند به بازار عرضه کند. در این میان تاپیش از رونمایی رسمی از اوامود ۵ که خودرویی پیشرفته‌تر خواهد بود، تیگو ۸ پرو پرچمدار فونیکس و البته گران‌ترین خودروی چینی بازار کشورمان است.

آن هم با برچسب قیمتی حاشیه‌ساز ۱/۷ میلیارد تومانی! روی این خودرو یک موتور چهارسیلندر ۱/۶ لیتری توربوشاژز با ۱۹۷ اسب‌بخار قدرت و ۲۹۰ نیوتن متر گشتاور نصب شده که طبق اعلام شرکت سازنده با کمک گیربکس هفت‌سرعته دوکلاچه و محور فعال جلو، قادر به ثبت شتاب صفرتا صد کمتر از ۹ ثانیه برای جثه ۱/۵ تنی این کراس‌اوور سایز متوسط خواهد بود.



### به زبان آمار

## کشورهایی که بالاترین آمار تولید خودرو را دارند

کشور	تولید محصول
۱ 	چین ۲۹,۰۱۵,۴۳۴
۲ 	آمریکا ۱۱,۱۸۹,۹۸۵
۳ 	ژاپن ۹,۶۹۳,۷۴۶
۴ 	آلمان ۵,۶۴۵,۵۸۱
۵ 	هند ۴,۷۲۸,۸۹۶
۶ 	کره جنوبی ۴,۱۱۴,۹۱۳
۷ 	مکزیک ۴,۰۶۸,۴۱۵
۸ 	اسپانیا ۲,۸۴۸,۳۳۵

### فناوری خودرو

## تبعات کمبود تراشه

## برای خودروهای بامو



کارلی عرضه نمی‌شوند.

این نخستین باری نیست که بام‌و به دلیل کمبود تراشه مجبور شده چنین اقدامی انجام دهد. این شرکت در نوامبر ۲۰۲۱ میلادی تایید کرد برخی از خودروهای جدیدش بدون نمایشگر لمسی و پشتیبانی از قابلیت‌دستیارراننده عرضه می‌شود. خودروسازان دیگر مانند جنرال‌موتورز نیز به‌شدت تحت‌تاثیر این کمبود قرار گرفته‌اند. این شرکت قابلیت شارژ بی‌سیم را از طیف وسیعی از خودروهایش و همچنین مازول مدیریت سوخت را از برخی وانت‌هایش حذف کرد.

**جام جم**

**خودرو**

۱۵

AUTOMOTIVE

پنجشنبه ۲۲ اردیبهشت ۱۴۰۱ ■ شماره ۶۲۱۱

### گزارش

بیش از یک سال از وعده ساخت پلتفرم مشترک سایپا و ایران خودرو گذشت

## تولید خودروی اقتصادی با پلتفرم مشترک به‌کجا رسید؟



مهدی Moghadas  
نگهداسات

دانش

اواخر اسفند ۹۹، جواد سلیمانی، مدیرعامل وقت سایپا از برنامه‌ریزی برای تولید پلتفرم مشترک ایران-خودرو و سایپا خبر داد و عنوان کرد: «قرار است پلتفرم مشترکی را با ایران خودرو طراحی کنیم تا خودرویی با قیمت مناسب به مردم تحویل دهیم»، البته تا مدت‌ها از این پلتفرم مشترک خبری نبود تا این‌که در اردیبهشت امسال عبدا... توکلی‌لاریجانی، سرپرست دفتر صنایع خودروی وزارت صمت اعلام کرد: «با هدایت وزارت صمت و با همکاری سایپا و ایران خودرو طراحی پلتفرم مشترکی در حال انجام است و می‌توان محصولاتی را بر مبنای آن تولید کرد که مطابق قدرت خرید بخش زیادی از جامعه باشد.» او با بیان این‌که محصولات تولید شده برپایه این پلتفرم قیمتی معادل ۵۰۰ تا ۶۰۰۰ دلار خواهد داشت، زمان ورود این محصولات به بازار را نیمه نخست سال ۱۴۰۲ اعلام کرد.

با گذشت بیش از یک سال از وعده ساخت این پلتفرم اما مازنار بیگلو، دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو اعلام کرده هنوز جزئیاتی از خودروی اقتصادی مدنظر خودروسازان و تعریف آن به قطعه‌سازان ارسال نشده است. از این رو بسیاری این وعده را نیز در زمره وعده‌های محقق نشده وزارت صنعت و خودروسازان قرار می‌دهند.



### پلتفرم مشترک، چقدر کارایی دارد؟

از آنجا که پیگیری‌های ما از ایران خودرو و سایپا برای اطلاع از چند و چون طراحی و تولید این پلتفرم مشترک به نتیجه‌ای از جنس از دکتر امیرحسین شامخی، عضو هیأت علمی دانشکده مکانیک دانشگاه صنعتی خواجه نصیر و مدیر گروه خودرو دانشکده مکانیک پرسیدیم آیا طراحی و تولید این پلتفرم مشترک دردی از صنعت خودروسازی ما دوا خواهد کرد یا نه؟ دکتر شامخی با بیان این‌که در صنعت خودروسازی دنیا برخی شرکت‌ها به منظور کاهش هزینه‌ها و باقی‌ماندن در بازار رقابت به کارهای مشترک دست می‌زنند، گفت: «به‌عنوان نمونه گروه پی‌اس‌ای که در ایران آن را به‌عنوان پژو سیترون می‌شناسیم، سیستم انتقال قدرت طراحی شده را در محصول هر دو شرکت پژو و سیترون استفاده می‌کنند. این کار برای کاهش هزینه و باقی‌ماندن در بازار رقابت انجام می‌شود. بنابراین طراحی و تولید یک پلتفرم مشترک فی‌نفسه کار خوبی است و تجربه این کار را قلام داشته‌ام. در پروژه ال ۹۰، ایران خودرو و سایپا این کار مشترک را انجام دادند که نتیجه کار هم رضایت‌بخش بود اما این‌که ما چقدر در انجام کارهای مشترک موفق هستیم و از عهده‌اش برمی‌آییم، یک بحث دیگر است، زیرا به لحاظ فرهنگی ما در انجام کارهای گروهی و مشترک نسبت به دنیای مدرن عقب هستیم که این مشکل در خودروسازی هم شاید مطرح باشد. مشکل دیگر هم بحث مدیریتی هردو شرکت و تغییرات مدیریتی است. معمولاً هم مدیران جدید هیچ تعهدی نسبت به قول‌های مدیران قبلی احساس نمی‌کنند.» مدیر گروه خودروی دانشکده مکانیک با بیان این‌که عمده هزینه تولید خودرو طراحی، مواد اولیه، انرژی و نیروی انسانی است، اضافه کرد: «در جلسه‌ای که در وزارت صمت در مورد نقشه راه صنعت خودرو با حضور خودروسازان و قطعه‌سازان برگزار شد، این سؤال را مطرح کردم که خودروسازانی مانند تویوتا، نیسان، هندا، مزدا و میتسوبیشی نیز تمام این هزینه‌ها را می‌دهند، چرا آنها صحبتی از زیان انباشته نمی‌کنند. مثال ملموس‌تر این‌که حقوق کارگران تویوتا ۱۵ برابر حقوق کارگران ایرانی است، ضمن این‌که آنها سالی سه یا چهار مدل خودرو طراحی و تولید می‌کنند ولی ما تولید یک خودرو را ۳۰ سال ادامه می‌دهیم. هزینه مصرف انرژی ما هم در مقابل خودروسازان کشوری مانند ژاپن چیزی نزدیک به صفر است. پس این زیان انباشته چیست که خودروسازان دنیا دچارش نمی‌شوند ولی ما حتی قبل از تحریم‌ها هم صحبت آن را از خودروسازان مان می‌شنیدیم. با این یک حرف غیرواقعی است یا اگر واقعی است، منشأ این زیان انباشته کجاست؟»

درکل این عضو هیأت علمی دانشکده مکانیک دانشگاه صنعتی خواجه نصیر معتقد است، قیمت محصولات تولیدی روی این پلتفرم بالاتر از قیمت مطرح شده خواهد بود، زیرا محصولاتی مانند سمند که ۲۳ سال پیش تولید و تازه چند سال قبل از آن طراحی شده، امروز بالاتر از ۵۰۰۰ یا ۶۰۰۰ دلار عرضه می‌شود، پس چطور ممکن است سال آینده خودروهایی با طراحی جدید در حدود ۵۰۰ تا ۶۰۰۰ دلار قیمت‌گذاری شود.