

## «مرسدس بنز» با ارزش‌ترین

## برند تجاری جهان شد

پژوهش‌های یک شرکت معتبر مشخص کرد که مرسدس بنز با پشت سر گذاشتن رقیبان تجدید به معتبرترین نشان تجاری خودروسازی در جهان شد.

بر اساس گزارش شرکت «برند فاینانس» (Brand Finance) انگلستان، شرکت مرسدس بنز با پشت سر گذاشتن «تویوتا» و رقیب دیرینه‌اش «بامو» توانست عنوان باارزش‌ترین نشان تجاری خودروسازی را در دنیا به‌دست آورد.

این شرکت می‌گوید مرسدس بنز با رشد سود ۲۴ درصدی در سال گذشته توانست ارزش نشان تجاری خود را به رقمی معادل ۴۳ میلیارد و ۹۰۰ میلیون دلار برساند. تویوتا با افت ۶ درصدی ارزشش به ۴۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون دلار کاهش یافت که به گفته این شرکت یکی از دلایل آن موقعیت ضعیف این خودروساز در کشور چین است. خریداران چینی تمایل چندانی به خودروهای ژاپنی نشان ندادند و در عوض به خرید خودروهای لوکس روی آوردند.

همچنین خودروسازان چینی مانند هسوال، جیلی، بی‌وای‌دی و فوتون در فهرست ارزشمندترین نشان‌های خودروسازی امسال قرار دارند و همانطور که می‌دانیم چندی پیش جیلی ۱۰ درصد از سهام شرکت دایملر را خرید و پیش‌بینی می‌شود که این امر موجب افزایش ارزش ۶ میلیارد دلاری این نشان تجاری شود.

به گزارش عصر خودرو، این در حالی است که سال گذشته شرکت استون مارتین انگلیس با رشد خیره‌کننده ۲۶۸ درصدی ارزشمندترین نشان تجاری دنیا شد و امسال هم با ارزش ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون دلار در این فهرست جای دارد.

این شرکت بهترین میزان رشد را در ۶ سال گذشته در سال ۲۰۱۶ (۹۵-۱۳۹۴) برای خود ثبت کرد و از جایگاه ۷۷ به جایگاه ۲۴ در میان نشان‌های تجاری صعود کرد.

شرکت فورد هم در میان نشان‌های تجاری امریکایی بیشترین ارزش را دارد و در فهرست شرکت برند فاینانس در جایگاه هشتم قرار دارد. این در حالی است که فورد سال گذشته میلادی در جایگاه ششم قرار داشت و امسال به دلیل افت ارزش نشان تجاری از ۲۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار به ۱۷ میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار به جایگاه هشتم سقوط کرد.

## هوندا پر فروش‌ترین

## موتورسیکلت‌ساز جهان

آمار فروش جهانی موتورسیکلت در سال ۲۰۱۷ میلادی (۹۶-۱۳۹۵ خورشیدی) از تعلق ۲۰ درصدی فروش موتورسیکلت به شرکت موتورسیکلت‌سازی هوندا زاین حکایت دارد.

شرکت موتورسیکلت‌سازی هوندا کماکان به یک‌تازی خود در میان شرکت‌های مطرح موتورسیکلت‌سازی ادامه می‌دهد و آمار جهانی پیرامون میزان فروش موتورسیکلت از صدرنشینی هوندا به‌عنوان پرفروش‌ترین شرکت سازنده موتورسیکلت در جهان حکایت دارد. هوندا در ۳ سال گذشته به‌عنوان پرفروش‌ترین شرکت موتورسیکلت‌سازی جهان شناخته شده است.

به گزارش خودروکار، براساس آمار فروش جهانی در سال ۲۰۱۷ (۹۶-۱۳۹۵) در مجموع ۱۵۷ هزار و ۷۷۹ موتورسیکلت به فروش رسیده که از بین آن ۲۹ هزار و ۷۹۶ دستگاه به شرکت موتورسیکلت‌سازی هوندا تعلق دارد تا از هر ۵ موتورسیکلت به فروش رفته، یکی از آنها با لوگوی هوندا به فروش رسیده باشد.

شرکت هوندا در سال ۱۹۴۸ (۲۷-۱۳۲۶) از سوی «سوییشیرو هوندا» تأسیس شد و از سال (۲۸-۱۳۳۷) تاکنون به‌عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده موتورسیکلت در جهان شناخته می‌شود. هوندا علاوه بر صنعت موتورسیکلت‌سازی و خودروسازی در حوزه‌های دیگر همچون تولید موتورهای هواگرد، هواپیماهای جت و موتورهای جت، قایق‌های موتوری، پمپ‌های آب، تجهیزات الکتریکی، زئرانورها، روبات و تجهیزات انتقال برق نیز فعالیت گسترده‌ای دارد.

## کمک مالی کره جنوبی

## به نمایندگی جنرال موتورز

مقامات کره‌ای در حال بررسی طرحی برای ارائه کمک مالی به جنرال موتورز برای جلوگیری از بسته شدن نمایندگی این واحد تولیدی در کره جنوبی هستند.

به گزارش پرشین خودرو به نقل از رویترز، بانک دولتی توسعه کره جنوبی اعلام کرد جلسه‌ای را برای تصمیم‌گیری در راستای ارائه کمک مالی به شرکت جنرال موتورز آمریکا برگزار کرده‌اند تا از تعطیلی واحدهای این شرکت در کره جنوبی جلوگیری کنند.

این بانک کره‌ای ۱۷ درصد سهام جنرال موتورز در کره جنوبی را در اختیار دارد. جنرال موتورز ماه گذشته گفته بود در صورتی که از دولت کره جنوبی کمک دریافت نکند در نخستین اقدام یکی از ۴ کارخانه تولید خودرو خود در کره جنوبی را تعطیل خواهد کرد.

این شرکت اعلام کرده است درباره فعالیت ۳ واحد تولیدی دیگر در هفته‌های آینده تصمیم خواهد گرفت.

درحال حاضر ۲هزار و ۵۰۰ نفر از کارگران جنرال موتورز در کره جنوبی معادل ۱۰ درصد از کل ۱۶ هزار و ۶۰۰ کارمند این شرکت خواستار دریافت حق سنوات خود از جنرال موتورز شده‌اند.



تولیدکنندگان

برای آسان کردن

پیشرفت‌های عمده

فناوری ازجمله

راندنگی با خودران‌ها

باید گردش ۱۸۰

درجه‌ای نسبت به

شیوه‌های رایج در

این صنعت داشته و

شمار قطعات به‌کار

رفته را کمتر کنند.

آنها همچنین باید توان

بیشتری در راه‌اندازی

نرم‌افزارها به‌دست

آورند

سارا گلچین

car@sanatnewspaper.com

اتاق‌های نشیمن رویایی با صندلی‌های راحت و

صفحه نمایش‌های بسیار بزرگ که روی ۴ چرخ

سوارشده‌اند ترکیب تازه‌ای در صنعت خودرو به

شمار می‌آیند؛ ترکیبی که باعث شده کانسپت‌های

خودران بخش جذاب صنعت خودرو در روزگار

حاضر باشند. حتی اگر بخشی از این تجربه‌های

طراحی آینده‌نگرانه در مسیر توسعه این خودروها

حذف شود باز هم روشن است که وسایل نقلیه

نیاز به تغییرات بنیادینی دارند که کمتر به چشم

می‌آیند. هم‌زمان با اضافه شدن کارکردهای

تازه به وسایل نقلیه از سوی خودروسازان، شمار

قطعاتی که وظیفه کنترل این دستگاه‌ها را دارند

بیشتر شده است. این روند باعث شکل‌گیری

سیک معماری پیچیده‌ای شده که بروزسانی این

وسایل نقلیه را سخت‌تر کرده است. تولیدکنندگان

برای آسان کردن پیشرفت‌های عمده فناوری

ازجمله راندنگی با خودران‌ها باید گردش ۱۸۰

درجه‌ای نسبت به شیوه‌های رایج در این صنعت

داشته و شمار قطعات به‌کار رفته را کمتر کنند.

آنها همچنین باید توان بیشتری در راه‌اندازی

نرم‌افزارها به‌دست آورند.

گلن د ووس، مدیر ارشد فناوری شرکت جهانی

فناوری قطعات خودرویی «آپتیو» (Aptive)

اواخر سال گذشته میلادی به خبرنگاران در این‌باره

گفت: «سیک معماری سنتی وسایل نقلیه به‌شدت

در اختیار نرم‌افزارهای منسجم و مقیاس‌ناپذیر

است. این یعنی (صنعت خودرو) سخت‌افزارمحور

است». به گفته این مدیر ارشد حوزه فناوری اگر

به صنعت خودرو، جایی که بسیاری از فعالان

مهندسان سخت‌افزاری هستند بیشتر دقت کنیم

این صحبت منطقی به‌نظر می‌رسد.

به‌نظر او صنعت خودرو تمایل به جبر و سکون

به‌جای انعطاف و حرکت دارد و این یعنی

خودروسازی همراستا با این طرز فکر تغییر

نمی‌کند.

د ووس برای نمونه به تسلا به‌عنوان شرکتی

اشاره می‌کند که از همان ابتدا با ساختاری

ساده کار خود را شروع و بیشترین کارکردهای

نرم‌افزاری را به یک پلتفرم محاسباتی متمرکز

متصل کرد. سبک معماری تازه به این خودروساز

اجازه داد در بروزسانی‌های بی‌سیم و الکترونیکی

یک سر و گردن جلوتر از سایر خودروسازان جهان

باشد.

این قابلیت هم‌زمان با توفان ایرما در امریکا به

چیزی فراتر از یک ویژگی برای راحتی مشتریان

تسلا تبدیل شد. در آن زمان تسلا تلاش کرد از راه

دور محدوده قدرت باتری وسایل نقلیه ساخت این

شرکت را برای صاحبانشان افزایش دهد.

برتری تسلا نسبت به سایر خودروسازان جهان

این است که این شرکت برقی‌ساز، نخستین وسیله

نقلیه خود را در عصر فناوری‌های متصل و هوشمند

ساخته است؛ عصری که به این شرکت اجازه داد

خودروها را با قابلیت‌های در ذهن مدیرانش بسازد.

برای سایر رقیبان اثبات‌شده تسلا، رسیدن به این

سبک معماری نیاز به تلاش عمیق‌تری برای تغییر

در دیدگاه‌ها و کارکردها دارد.

والتر سالیوان، مدیر یک شرکت تأمین‌کننده

نرم‌افزار خودروهای خودران در این‌باره گفت:

«برای خودروهای موجود احتمال دارد این دوره

گذار تا کامل شدن ۲ نسل زمان

ببرد».

به گفته او نظر به اینکه وسایل

نقلیه برقی جدید از ابتدا طراحی

شده و درگیر میراث به‌جامانده از

سبک معماری سنتی نبوده‌اند، این

دوره گذار را سریع‌تر و با تنها تغییر

یک نسل طی می‌کنند. پس به نظر

می‌رسد این خودروها طراحی شده‌اند

تا مرحله نهایی این دوره گذار انجام

شود.

در عصر ظهور وسایل نقلیه خودران

و هوشمند، تولیدکنندگان شروع به

جلب مشتری برای میلیون‌ها خط و

کدی کرده‌اند که این خودروها برای

کار کردن نیاز دارند اما کارشناسان بر این باورند

که ساختار شکست‌خورده وسیله نقلیه امروزی

نخواهد توانست این سطح از پیچیدگی را دوام

آورده و مدیریت کند.

د ووس اظهار کرد: «با اضافه شدن هر کارکرد

جدید به یک خودرو یک واحد کنترل الکترونیک

نیز می‌آید و به‌تدریج همه اینها با هم در ارتباط

قرار گرفته و وابستگی بین‌شان به‌وجود می‌آید».

به گفته او یک نمونه کوچک پیچیدگی سیم‌کشی

و توزیع برق و سیگنال‌هاست که حتی تصورش نیز

برای برخی خودروسازان یک کابوس بزرگ است.

برای توانمندسازی خودران‌ها، پردازنده‌های

قدرتمند ساخت شرکت‌های تراشه‌سازی چون

«انویدیا» (Nvidia) و «اینتل» (Intel) راه

خود را به وسایل نقلیه پیدا کرده‌اند و باتری‌ها

نیز در حال تقویت و ارتقا هستند. این ۲ روند به

خودروسازان اجازه می‌دهد کارکردهای چندگانه

را تنها برای چند واحد کنترل موتور به‌کار

گیرند به جای اینکه تناظر یک به یک کرده و

تنها یک کارکرد را به یک واحد کنترل موتور

اختصاص دهند. دنیس نوبلیوس، مدیرعامل

«زنویتی» (Zenuity)، شرکت نرم‌افزاری فعال

در فناوری‌های خودرو در این زمینه گفت: «اکنون

در خودرو ایکس‌سی ۹۰ (ولوو) ۱۱۰ واحد کنترل

موتور مجزا یا واحد پردازش وجود

دارد».

این تثبیت به گفته پاتریک لیتل،

نایب‌رییس بخش خودروسازی

کوالکام اکنون درحال روی دادن

است. بسیاری از سامانه‌های اطلاعات-

سرگرمی و خوشه‌بندی‌های دیجیتال

اکنون با تنها یک واحد کنترل موتور

می‌توانند مدیریت شوند.

خودروسازان با یک ساختار کنترلی

متمرکز خواهند توانست بسیاری

سرعیت‌تر و موثرتر پاسخگوی نیازهای

خودروها تا دندان مسلح به فناوری

این روزگار باشند؛ مانند تسلا که با

کنترل از راه دور باتری‌ها در توفان

خودروسازان با یک

ساختار کنترلی متمرکز

خواهند توانست بسیار

سرعیت‌تر و موثرتر

پاسخگوی نیازهای

خودروها تا دندان

مسلح به فناوری این

روزگار باشند؛ مانند

تسلا که با کنترل از راه

دور باتری‌ها در توفان

ایرما به داد مشتریان

خود رسید

ایرما به داد مشتریان خود رسید.

به گفته لیتل، تولیدکنندگان می‌توانند از

بروزرسانی‌های هوشمند برای ارتقای کارکردهای

کل یک خودرو یا قطعه‌ای خاص استفاده کنند

و برای این کار تنها به هدف‌گیری کنترل‌کننده

اصلی نیاز دارند. این بروزرسانی‌ها همچنین

می‌توانند به قابلیت‌های خودرو اضافه کرده یا

امنیت نرم‌افزار آن را افزایش دهد.

او می‌گوید: «بارها شده که ما پس از اینکه

خودرو به مرحله تولید رسید چیزهای جدیدی

درباره امنیت یا کارکردها آموخته‌ایم. خودروها

باید برای این منظور بروزرسانی شوند».

به گفته نوبلیوس «توانایی فعال کردن

کارکردها از راه دور همچنین به تولیدکنندگان

اجازه می‌دهد پس از تأیید نرم‌افزار و بکارگیری

سخت‌افزار موردنیز، سطوح گوناگون راندنگی

خودران را بدون نیاز به ساخت یک وسیله نقلیه

جدید به‌کار گیرند.

نوبلیوس افزود: «شما می‌توانید بسته به نیاز

خود کارکردها را کم و زیاد کنید».

به‌رحال ایجاد یک سبک معماری تازه یا به زبان

دیگر تغییر اساسی در معماری کنونی چیزی فراتر

از تغییر صرف در طراحی یک وسیله نقلیه جدید

است. برای رسیدن به این سبک تازه خودروسازان

باید خود را با تمام قدرت از رویکرد سخت‌افزاری

که ده‌ها در نظر گرفته بودند دور کرده و دیدگاه

جدیدی را جایگزین کنند.

آنها چاره‌ای جز بیشتر بها دادن به نرم‌افزارها

و انعطاف نشان دادن در برابر سخت‌افزارها

ندارند؛ کاری که به تغییر طرز فکر نیاز دارد اما

برای صنعتی که سال‌ها به‌شدت به یک رویکرد

سخت‌افزاری خاص وابسته بوده این دوره گذار

ساده نخواهد بود چراکه به گفته کارشناسان

ساختارهای سازمانی کنونی پیرامون چند کارکرد

خاص برای وسیله نقلیه می‌چرخد.

کارشناسان همچنین به این نکته تأکید دارند

که این دوره گذار باوجود سختی‌ها باید با سرعت

بیشتری طی شود.

منبع: Autonews

## داستان خودرویی که اجازه منحرف شدن از مسیر را نمی‌دهد

راننده به جای رفتن به سمت ورودی بزرگراه به سمت خروجی حرکت کند ابتدا با سیگنال صوتی، لرزش کمربند ایمنی و سیگنال نوری روی داشبورد به او اخطار می‌دهد.

سامانه‌ای که مانع از چرخاندن فرمان در جهت اشتباه می‌شود این پیام را به راننده منتقل می‌کند که در جهت نادرستی حرکت می‌کند. اگر راننده به این هشدارها توجه نکند این سیستم توانایی دارد که خودرو را به کنار جاده هدایت کرده، سرعت را کم کند و در آخر از حرکت بایستد. در آخر چراغ‌های جلو و اخطار روشن می‌شوند.

این خودرو دارای فناوری «ضد حواس پرتی» شامل یک دوربین داخلی لیزری است که قابلیت یادگیری دارد.

این دوربین موقعیت سسر راننده را به صورت سه‌بعدی حتی در نور کم تشخیص می‌دهد.

به محض اینکه سامانه تشخیص دهد راننده به جاده نگاه نمی‌کند و خطری او را تهدید می‌کند با سیگنال نوری و صوتی و سفت‌تر کردن کمربند ایمنی به او هشدار می‌دهد.

هم‌زمان این سامانه قابلیت دارد بدون منحرف شدن از مسیر راندنگی را برعهده بگیرد. اگر راننده به این اخطارها پاسخ ندهد سامانه از قدرت کم کرده و در آخر خودرو را از حرکت باز می‌دارد.



این خودرو از چندین راه برای شناسایی تصمیم‌های خطرناک استفاده می‌کند: نقشه‌های بسیار دقیق که پیوسته به وسیله سامانه کلود به‌روز می‌شوند؛ شناسایی چراغ‌های ترافیکی و علائم؛ سامانه ۳ دوربین در جلو خودرو و رادارهای کوتاه‌برد و بلندبرد.

مهم‌ترین ویژگی این فناوری دقت نقشه‌ها و سامانه موقعیت‌یابی جی‌پی‌اس است که متوجه می‌شود در نیم اینچی خودرو چه چیزهایی وجود دارد همچنین اطلاعات دقیقی از موقعیت‌های ترافیکی و آب و هوا در دسترس قرار می‌دهد.

این فناوری به محض اینکه حس کند ممکن است راننده از جهت نادرست وارد جاده یا خیابانی شود به او اخطار می‌دهد برای مثال اگر

خودرو فولکس واگن «توران» طوری طراحی شده تا خطر تصادف‌های مرگبار را برای عابران و رانندگان کاهش دهد.

به گزارش خودروکار، شاید در ابتدا به نظر بیاید که محال است اشتباهاتی مانند راندنگی برخلاف جهت خیابان از شما سر بزند. با این حال براساس پژوهش‌های انجام شده در امریکا، بین سال‌های ۲۰۰۴ (۸۳-۱۳۸۲) تا ۲۰۰۹ میلادی (۸۸-۱۳۸۷ خورشیدی) سالانه به طور متوسط ۳۶۰ نفر قربانی اینگونه مشکلات شدند. سال ۲۰۱۶ (۹۵-۱۳۹۴) در آلمان آمار تلفات ۱۲ نفر بود و ۲هزار و ۲۰۰ تماس با پلیس برقرار شد که تصادف‌های ناشی از برخلاف جهت خیابان راندن را گزارش دادند.

مهندسان فنی در شرکت «رد اف فردریشهافن» آلمان راه‌حلی را پیشنهاد داده‌اند.

دکتر نونهایمر، سرپرست پژوهشگران می‌گوید: «با راه‌حل مهار کردن خودرو برای رفتن در مسیر نادرست تمامی این تصادف‌های مرگبار به پایان می‌رسد.»

این شرکت آلمانی از این فناوری به وسیله یک فولکس واگن توران که پوششی از حسگر و فناوری‌های موردنیاز این کار را دارد و جاده را برای عابران و موتورسواران امن می‌کند، رونمایی کرد.