



عضو هیات‌رئیسه کمیسیون صنایع و معادن
مجلس شورای اسلامی:
ضعف نظارت وزارت صمت،
عامل نابسامانی بازار خودرو

صفحه ۴



چرا «CBR650R E» کلاچ
بهترین است؟

صفحه ۸



استارت
Start

علی زراندوز

عضو شورای سردبیری

مزایای ایجاد پلیس
راهور پایتخت

معمولاً پس از هر تصادفی، مأموران پلیس راهور در
صحنه تصادف حاضر می‌شوند. بر این اساس، در
مواردی از این دست، وظیفه پلیس راهور...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

انهدام شبکه قاچاق سوخت در ساحل قشم
۸ خط لوله و مخازن ۲۰۰ هزار لیتری
در ساحل جزیره قشم کشف شد

صفحه ۱۵

ارائه خدمات نوین امدادی
«سایپا» به مشتریان

صفحه ۴

کاهش قدرت خرید خودرو
با توقف فروش اقساطی

صفحه ۱۰

همکاری «فاکسکان» و خودروساز ژاپنی
«میتسوبی» از خط تولید
آیفون بهره خواهد برد

صفحه ۶

«دنیای خودرو» بررسی کرد

گروه صنعتی «ماموت» در
بازار خودروهای تجاری
ایران چه جایگاهی دارد؟

صفحه ۹

با عرضه اولیه سهام شرکت بهمن موتور:

گام کلیدی
«گروه بهمن» به منظور
«سرمايه گذاري
برای تولید»

صفحه ۵

دغدغه‌بخش خصوصی

در گروه صنعتی «ایران خودرو»:

بهبود عملکرد و افزایش
کیفیت در دستور کار
آبی پوشان است

صفحه ۴



افزایش چالش‌های زنجیره تامین در سایه رشد نرخ ارز

«ایران خودرو» تولید را

افزایش داد؛ «سایپا»

در بحرانی نقدینگی

مأکده است

صفحه ۱۴



AZIN TANEH

رانندگی ایمن با سیستم ترمز «آذین‌تنه»

حرف اول را در صنعت قطعات ترمز ایران می‌زنیم



همگام با
نوآوری‌های
جهان

XTRIM
BORN FOR MORE

سال نهم و مبارک
VX به راحتی یک پرواز اختصاصی





شرکت آلمانی، هنگامی که این باتری‌ها شارژ می‌شوند، مواد منبسط می‌شود و هنگامی که تخلیه می‌شوند، منقبض خواهند شد. به همین دلیل، برای باتری‌ها محرک‌های پنوماتیکی در نظر گرفته شده است که با تغییر حجم سلول هنگام شارژ و دشارژ تعامل دارند و بر عملکرد و طول عمر باتری تأثیر می‌گذارد. مرسدس در ادامه گفته است باتری‌های حالت جامد به جای الکترولیت مایع از الکترولیت جامد استفاده می‌کنند که ایمنی سلول‌ها را افزایش می‌دهد و امکان استفاده از آن‌های جدید مثل لیتیوم فلز را فراهم می‌کند.

مرسدس بنز آزمایش‌های جاده‌ای باتری‌های حالت جامد را آغاز کرده است که ۲۵ درصد ظرفیت بیشتر نسبت به باتری‌های لیتیومی دارند. سال‌هاست در مورد باتری‌های حالت جامد می‌شنویم که می‌توانند خودروهای الکتریکی را متحول کنند؛ زیرا این باتری‌ها ایمن‌تر هستند و چگالی انرژی بالاتری نسبت به نمونه‌های لیتیوم-یونی کنونی دارند. با این حال، باتری‌های حالت جامد هنوز به محیط آزمایشگاه‌ها محدود هستند؛ اما این شرایط در حال تغییر است؛ زیرا مرسدس بنز آزمایش‌های جاده‌ای یک EQS پروتوتایپ را با باتری‌های حالت جامد آغاز کرده است. به گفته



«مرسدس بنز» در تلاش برای رکوردهای بالاتر برقی

مزایای ایجاد پلیس ۱۱۰ راهور پایتخت

نشانه‌های جغرافیایی مانند خیابان‌ها و چهارراه‌ها را به‌درستی بیان کنند. براساس آمار منتشرشده در سال گذشته، روزانه ۲ هزار و ۴۰۰ خبر تصادف در شهر تهران به مرکز فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ اعلام می‌شود. از این تعداد حدود ۶۵ فقره تصادف منجر به ترسیم کروکی جرحی می‌شود و کارشناسان پلیس، روزانه نزدیک به ۴۰۰ کروکی خسارتی ترسیم می‌کنند. همچنین رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ علت دیگر برخی تاخیرهای پلیس در صحنه تصادفات را تعداد تصادف در یک محدوده عملیاتی ذکر می‌کند. اما مسئولان پلیس راهور تهران بزرگ برای سال جدید، تمهیداتی را جهت کاهش زمان رسیدن مأموران راهور در صحنه تصادف و سهولت تماس و اعلام تصادفات اندیشیده‌اند. به گفته رئیس پلیس راهور تهران بزرگ، شماره ۱۱۰ در تهران روزانه حدود ۳۰ تا ۴۰ هزار بار زنگ می‌خورد؛ در حالی که نیمی از این تماس‌ها مربوط به حوادث ترافیکی هستند. بر همین اساس، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ معتقد است این تماس‌های ترافیکی بهتر است مستقیماً به پلیس راهور متصل شوند. وی در این باره گفت: «این یعنی ما می‌خواهیم مستقلاً به تماس‌های ۱۱۰ که مربوط به حوادث ترافیکی، مسدود شدن راه‌ها و... هستند، پاسخ دهیم». رئیس پلیس راهور تهران بزرگ ادامه داد: «در حال حاضر موتورسوارهای کلاتری‌ها، همان یگان‌های موتوری مرکز فوریت‌های ۱۱۰ هستند که در پی تماس شهروندان اعزام می‌شوند؛ اما امیدواریم در سال جدید بتوانیم مناطق پلیس راهور را به این موتورسواران تجهیز کنیم. با این اقدام، سریع‌تر و تخصصی‌تر به تماس‌های شهروندان پاسخ خواهیم داد و در مدت‌زمان کمتری سر صحنه تصادفات حاضر می‌شویم».

امید است با اجرایی شدن طرح پلیس ۱۱۰ راهور پایتخت، مشکلات ترافیکی ناشی از تصادفات گسترده در پایتخت، در سال جدید کمتر از گذشته باشد و با سهولت بیشتری به مشکلات ناشی از تصادفات شهروندان تهرانی رسیدگی شود.

معمولا پس از هر تصادفی، مأموران پلیس راهور در صحنه تصادف حاضر می‌شوند. بر این اساس، در مواردی از این دست، وظیفه پلیس راهور به‌عنوان نهاد مسئول، مدیریت و بررسی صحنه

تصادف، روان‌سازی ترافیک ناشی از آن، ثبت گزارشات لازم و کشیدن کروکی است. حضور سریع و موثر پلیس راهور در صحنه تصادفات، به‌ویژه در مواقع بحرانی و در کلاتشهری مانند تهران، نقش موثری در کاهش تلفات جانی، مالی و روان‌سازی ترافیک دارد. به گفته مسئولان پلیس راهور تهران بزرگ، میانگین زمان حضور پلیس راهور در صحنه تصادفات، زیر ۱۱ دقیقه است و صحنه تصادفات در این بازه زمانی از سوی کارشناسان پلیس راهور بازدید می‌شود. البته همان‌طور که بیان شد، این زمان، به‌صورت میانگین ۱۱ دقیقه است و ممکن است حضور مأموران راهور در صحنه تصادف، براساس عوامل مختلفی بیش از ۱۱ دقیقه نیز زمان ببرد. پیک ترافیک، پیک سفر، زمان و موقعیت تصادف و وضعیت آب و هوایی، مواردی هستند که زمان حضور متصدی کروکی را تعیین می‌کنند و سبب می‌شوند مأموران راهور گاهی در زمان اعلام‌شده، نتوانند در صحنه تصادف حاضر شوند. البته نشانی‌دهی اشتباه از سوی رانندگان یا بیان اطلاعات ناکافی درباره محل وقوع تصادف، از عوامل موثر در تاخیر حضور کارشناسان پلیس در صحنه تصادف است. عدم دقت در بیان نشانی، ممکن است ناشی از استرس وقوع تصادف باشد یا برخی افراد ممکن است آشنایی کافی با منطقه محل تصادف نداشته باشند و نتوانند اسامی



استارت

Start

علی زراوندوز

عضو شورای سردبیری

رئیس انجمن مراکز اسقاط خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد

بدهی خودروسازان به مراکز اسقاط بیشتر از هزار میلیارد تومان

«یدرو» پیگیر پرداخت مطالبات مراکز اسقاط از خودروسازان باشد، مکانیزم مالی پرداخت گواهی اسقاط باید تغییر کند.

دستگاه خودرو رسید که بیانگر رشد حدود ۹ درصدی در قیاس با سال ۱۳۹۳ است. عامل این رکوردشکنی تصویب قانون اسقاط پس از سال‌هاست که براساس قانون ساماندهی صنعت خودرو و ماده‌ها و تبصره‌های این موفقیت محقق شد. همچنین آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون مذکور در اردیبهشت سال گذشته لازم‌الاجرا و سبب تشویق مراکز به افزایش اسقاط شد.

روز گذشته فرشاد مقیمی، رئیس هیات عامل سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

(ایدرو) با اشاره به اسقاط ۳۴۹ هزار دستگاه خودرو فرسوده در سال گذشته، خبر از رشد ۳۵۵ درصدی اسقاط داد. شاید این خبر برای سال جاری موید عملکرد «ایدرو» نباشد؛ چرا که این سازمان به‌عنوان سیاست‌گذار در صنعت خودرو و متولی طرح نوسازی و اسقاط باید از اوضاع نابسامان و ناترازی در فرآیند خروج خودروهای فرسوده مطلع باشد. در همین زمینه «محمد مشهدی شریف»، رئیس انجمن مراکز اسقاط و باز یافت خودرو و با انتقاد از عدم توازن در فرآیند اسقاط خودرو گفت: «در فرآیند اسقاط توازن میان خودرو، موتورسیکلت و کامیون وجود ندارد. این ناترازی سبب افزایش آلودگی هوا و مصرف سوخت در سال جاری خواهد شد». مشهدی شریف با بیان مشکلات مراکز باز یافت و اسقاط خودرو توام با بی‌توجهی «ایدرو» به مسائل اقتصادی این صنف، توضیح داد: «دو خودروساز در کشور بدهی بیش‌تر از هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان به مراکز اسقاط دارند، این خودروسازان باید ظرف مدت ۴۵ روز با مراکز اسقاط تسویه مالی انجام می‌دادند؛ اما اکنون بیش‌تر از ۳ ماه است که طلب فعالان این صنف پرداخت نشده است.»

روز گذشته خبری مبنی بر رکوردشکنی فرآیند اسقاط در کشور منتشر شد؛ به نظر شما عامل این رکوردشکنی در فرآیند اسقاط چه بوده است؟

رکورد ۱۰ ساله اسقاط خودرو در سال ۱۴۰۳ شکسته شد؛ سال ۱۳۹۳ بیش‌تر از ۳۲۰ هزار دستگاه خودرو از رده خارج شد. اما سال گذشته این رقم به حدود ۳۵۰ هزار

آیا در سال جاری نیز می‌توان انتظار ثبت رکورد جدیدی در فرآیند اسقاط خودرو با هدف کاهش آلودگی و مصرف سوخت داشت؟

در سال جاری رکورد ۱۴۰۳ شکسته نخواهد شد؛ در صورت تداوم سیاست‌های جاری امسال میزان اسقاط خودرو نسبت به مدت مشابه سال پیش کمتر خواهد بود. زیرا میزان گواهی اسقاط صادر شده نسبت به نیاز مصرفی در سال ۱۴۰۳ بیش‌تر بوده و اکنون شاهد انباشت گواهی اسقاط هستیم. در حال حاضر بیش‌تر از ۱۰۰ هزار گواهی اسقاط موجود است. همچنین حدود ۴۰ هزار دستگاه خودرو در روند اسقاط وجود دارد. بنابراین در ابتدای سال جاری که فعالیت مراکز اسقاط آغاز نشده، شاهد انباشت حدود ۲۰۰ هزار فقره گواهی اسقاط خواهیم بود؛ این در حالی است که نیاز کشور براساس قوانین موجود حدود ۵۰۰ هزار گواهی اسقاط است. از همین رو پیش‌بینی می‌شود فرآیند اسقاط با وضعیت فعلی به یک سوم آمار سال گذشته تقلیل یابد.

چه راهکاری برای افزایش فرآیند اسقاط و کاهش انباشت گواهی‌ها وجود دارد؟

باید سیاست جدید اتخاذی شود تا محل مصرف گواهی‌ها تغییر یابد؛ به‌عنوان مثال تاکنون از گواهی اسقاط برای تولید وانت استفاده نشده است. این در حالی است که سال ۱۴۰۳ برخلاف مر قانون که به‌استفاده از گواهی اسقاط برای وانت‌های با

اتو تسهیلاتی

حس خوب، خرید مطمئن

امسال خودت برو!



تحويل فوری

شرایط اقساط

کلوت KALUT

850 میلیون پیش پرداخت

اطلاعات بیشتر: ۰۲۱-۸۸۴۲۷۱۰۵

همچنین مثل **A110R**، در این نسخه ویژه هم شاهد استفاده از فیبر کربن برای ساخت کاپوت، سقف، کاور شیشه عقب، اسپویلر عقب و رنگ‌های ۱۸ اینچی هستیم. تنها ویژگی‌های خاص نسخه **R70** شامل نشان‌های ۷۰ سالگی آلپین روی گلگیرهای جلو، بارکابی‌ها و پشت‌سری صندلی‌ها همراه با طرح پرچم فرانسه روی ستون‌ها و رودری‌ها و همین‌طور پلاک حاوی شماره تولید می‌شود. خریداران می‌توانند برای این خودرو از بین ۱۰ رنگ بیرونی، چهار رنگ داخلی و هفت رنگ مختلف برای کالیپرهای ترمز، ترکیب موردنظر خود را انتخاب کنند.

آلپین که آخر امسال به تولید **A110** پایان خواهد داد، به‌مناسبت ۷۰ سالگی خود، نسخه تولید محدودی از این خودرو را با نام **R70** معرفی کرده است. آلپین قصد دارد تا پایان امسال به تولید کوپه **A110** پایان دهد و برای آخرین سال تولید، نسخه جدیدی به نام **R70** را معرفی کرده است. این نسخه‌ای تولید محدود است که به‌مناسبت هفتادمین سالگرد تأسیس آلپین طراحی شده است. **A110R70** بر اساس **A110R** ساخته شده و در نتیجه از همان شاسی و پیش‌ران ۱.۸ لیتری ۴ سیلندر توربو یا ۳۰۰ اسب‌بخار قدرت استفاده می‌کند.



آخرین نمونه‌ها از آلپین «A110»



خودرو عدم‌پرداخت به‌موقع مبالغ گواهی اسقاط توسط خودروسازان است. یک خودروساز کشور باید سال گذشته ظرف مدت ۴۵ روز بیشتر از یک‌هزار میلیارد تومان به مراکز اسقاط پرداخت می‌کرد؛ اما این مدت‌زمان به بیشتر از سه ماه رسیده و هنوز مطالبات پرداخت نشده است. همچنین یک تولیدکننده دیگر خودرو حدود ۳۰۰ میلیارد تومان بدهی به‌مراکز اسقاط داشت که به‌تازگی وعده پرداخت آن را طی هفته آینده داده است. از همین رو برخی از مراکز اسقاط برای دریافت مطالبات خود مجبور به استفاده از رانت می‌شوند. گاهی شاهد تماس معاون وزیر با یک خودروساز هستیم تا مطالبات یک مرکز پرداخت شود. این نوع رانت و تبعیض در مراکز اسقاط جای تأسف دارد.

باتوجه به این‌که «سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)» متولی فرآیند اسقاط خودرو است، از این سازمان چه انتظاری دارید؟

از سازمان «ایدرو» به‌عنوان متولی صنایع خودروسازی یاد می‌شود و این سازمان باید تولیدکنندگان خودرو را تحت‌فشار قرار دهد تا بدهی مراکز اسقاط را در زمان‌های تعیین‌شده پرداخت کنند.

سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در پرداخت مطالبات مراکز اسقاط نباید میان فعالان این صنف تبعیضی قائل شود؛ مشتریان خودروهای صفر کیلومتر پیش از تحویل، وجه اسقاط خودرو را پرداخت کردند؛ بنابراین معنایی ندارد که خودروسازان بعد از ماه‌ها مطالبات مراکز اسقاط را پرداخت کنند. شاید سیاستگذاران صنعت خودرو باید مکانیزمی تعریف و اجرا کنند که هزینه گواهی اسقاط که از مشتریان دریافت می‌شود، به‌جای واریز به حساب خودروسازان، به حساب مراکز اسقاط واریز شود.

ظرفیت کمتر و بیشتر از یک تن اشاره داشت، هیچ‌گونه استفاده‌ای نشد. با پیگیری‌های انجام‌شده قرار است از اردیبهشت‌ماه سال جاری از گواهی اسقاط برای خودروهای مذکور استفاده شود. همچنین در قانون ذکر شده که تاکسی‌ها باید برای نوسازی از گواهی اسقاط استفاده کنند؛ اما تاکنون این مهم رخ نداده است. باتوجه به این‌که پیش‌بینی می‌شد واردات خودرو در سال جاری افزایش یابد، اما به‌دلیل مشکلات ارزی و تحریمی احتمالاً این مهم تحقق نیابد. در آیین‌نامه اجرایی تعارضاتی میان بعضی از مواد و تفسیرها وجود دارد که باید سرعاً رفع شود؛ به‌عنوان مثال کامیون‌های وارداتی نسبت به کامیون‌های تولیدی گواهی اسقاط کمتری مصرف می‌کنند. این درحالی است که قانون برای مصرف این گواهی‌ها در خودروهای سنگین باید برعکس باشد. از بهمن‌ماه سال گذشته پیگیر اصلاح این موضوع هستیم و امیدواریم در اردیبهشت‌ماه سال جاری این اصلاحات انجام شود. براساس ماده ۱۱ قانون ساماندهی صنعت خودرو و برنامه توسعه هفتم توام با برنامه بودجه‌ای که تصویب شده، در صورت شماره‌گذاری یک دستگاه کامیون، باید یک دستگاه کامیون از رده خارج شود. توسعه ناوگان در حال حاضر توجیه نداشته و باید جایگزینی و نوسازی ناوگان در دستور کار باشد. در صورت تحقق این موضوع می‌توان انتظار داشت به پیش‌بینی برنامه هفتم توسعه یعنی اسقاط ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال نزدیک شویم.

باتوجه به این‌که خودروسازان در کشور بیشترین مصرف گواهی اسقاط را دارند، آیا پرداختی این تولیدکنندگان به مراکز باز یافت و اسقاط خودرو به‌صورت منظم و به‌موقع انجام می‌شود؟

یکی از معضلات اصلی فعالان صنف باز یافت و اسقاط



NEW
M2631 D
289 KW=400 HPAT 1900 RPM



WWW.AMICOIR.COM



آن در ماه می امسال ساخته خواهد شد. این شرکت می‌گوید طراحی خودرو مورد بحث چند سال طول کشیده و نخستین نمونه‌های آن فروخته شده‌اند که قرار است در سپتامبر به‌خرداران تحویل داده شود. با این حال، فعلا همه چیز در مورد مکستریم مبهم است و حتی نمی‌دانیم در کدام کشور اروپایی واقع است. در بیانیه‌ای که منتشر شده نیز مکستریم صرفاً یک شرکت تازه تأسیس با تیمی ماهر که بیش از ۲۰ سال تجربه در طراحی و تولید خودروهای فیبر کربنی سفارشی دارند، توصیف شده است. در هر حال، ماوریک با موشک‌ها و پس‌سوزهای تزئینی، اساساً شبیه یک جنگنده جاده‌ای به‌نظر می‌رسد.

یک شرکت اروپایی نوپا به نام مکستریم با الهام از جنگنده F18، کیت بدنه عجیبی را برای کوروت C8 طراحی کرده است. الهام‌گیری از جت‌های جنگنده در طراحی خودروها همیشه جذاب بوده و تاکنون توسط شرکت‌های مختلفی صورت گرفته؛ اما حالا یک شرکت اروپایی نوپا به نام مکستریم، با رافتر گذاشته و با الهام از جنگنده F18، کیت بدنه‌ای را برای کوروت C8 طراحی کرده است که این سوپرکار آمریکایی را به جنگنده‌ای جاده‌ای تبدیل می‌کند؛ برای این خودرو نام‌موریک انتخاب شده و مکستریم قصد دارد ۱۲ دستگاه از آن تولید کند. البته ماوریک فعلاً فقط در حد رندر است؛ اما به گفته مکستریم، نخستین پر و تو تاپ



کیت بدنه مکستریم برای شورولت «کوروت»

دغدغه بخش خصوصی در گروه صنعتی «ایران خودرو»؛

بهبود عملکرد و افزایش کیفیت در دستور کار آبی‌پوشان است

تیم مدیریت جدید گروه صنعتی «ایران خودرو» تصمیم گرفته است بر اساس معیارهای شایسته‌سالاری و ظرفیت‌های علمی، برنامه‌ای نوین و هدفمند را برای بازسازی شرکت اجرا کند



تقویت شرکت، باری سنگین بر دوش آن گذاشتند. این رشد غیرمنطقی ترمز پیشرفت و توسعه ایران خودرو همگام با تحولات فناوری جهانی شده بود. در کنار این مشکلات، برخی از سرمایه‌گذاری‌های نادرست شرکت در بخش‌های غیر مرتبط موجب تشدید بحران شد. حتی در مقاطعی عملکرد نامناسب اداری و مالی سبب به‌فروش گذاشتن بخش‌هایی از این شرکت شد. وضعیت کلی شرکت از جنبه اقتصادی در گذشته آسیب فراوانی دیده بود و این روند ایران خودرو را از جایگاه یک برند معتبر صنعتی به‌شرف‌کشی با مشکلات متعدد تبدیل کرد.

این چالش‌ها نه تنها تأثیر منفی بر وضعیت مالی و مدیریتی شرکت داشتند، بلکه رضایت مشتریان نیز کاهش یافت. کیفیت محصولات به دلیل ضعف برنامه‌ریزی و مدیریت، افت شدیدی داشت و مشکلات مزمن خودروها موجب نارضایتی عمومی شد. اعتماد به برند بزرگ‌ترین خودروساز کشور در معرض خطر قرار گرفت و مقاومت‌هایی در برابر تغییرات ساختاری لازم شکل گرفت.

همدلی و شایسته‌سالاری سیاست جدید آبی‌پوشان پس از واگذاری مدیریت به بخش خصوصی، ساختار مدیریتی ایران خودرو دستخوش تغییرات قرار گرفت. تیم مدیریت جدید تصمیم گرفته بر اساس معیارهای شایسته‌سالاری و ظرفیت‌های علمی، برنامه‌ای نوین و هدفمند را برای بازسازی شرکت اجرا کند. بنابراین مدیران بر اساس شایستگی و تجربه‌ای که در صنعت خودرو داشتند انتخاب شدند و بدنه مدیریت جدید ایران خودرو به‌دنبال ایجاد شفافیت در تمام امور و جلوگیری از نفوذ با اعمال سلیقه‌های خارج از این خودروسازی است. این سیاست جدید، ضمن تمرکز بر ایجاد همدلی و اتحاد میان مدیران و کارکنان، بر پایه اصول اقتصادی کنونی بنا شده است. اصلاح ساختار مالی، ارائه چشم‌انداز روشن برای رشد و برنامه‌ریزی دقیق برای افزایش تولید و ارتقای کیفیت محصولات، از محورهای اساسی برنامه مدیریتی جدید ایران خودرو به‌شمار می‌روند.

چشم‌انداز «ایران خودرو» برای ورود به بازارهای جهانی افزایش تیراژ را می‌توان به‌عنوان اصلی‌ترین هدف تیم مدیریت جدید گروه صنعتی ایران خودرو معرفی کرد. این خودروساز باید سالانه بیش از ۸۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید کند تا علاوه بر تأمین نیاز بازار، میزان «زیان انباشت» ناشی از عملکرد مدیریت دولتی را کاهش دهد. این هدف می‌تواند بستری برای رقابت آبی‌پوشان در عرصه بین‌الملل و حضور در بازارهای جهانی فراهم کند. تحقق این مهم نیازمند بازنگری در تمام بخش‌های تولیدی و مدیریتی، همکاری با تأمین‌کنندگان قطعات داخلی و استفاده از تکنولوژی‌های جدید است. مدیریت بخش خصوصی در گروه صنعتی ایران خودرو، هدف ارتباط با صنایع جهانی را دنبال می‌کند. تعامل با شرکت‌های خودروسازی بین‌المللی و تأمین‌کنندگان قطعات پیشرفته

زاپاس

Spare Tire

ارائه خدمات نوین امدادی «سایپا» به مشتریان



رضایت‌مندی مشتریان به ۹۲.۸ درصد رسید. این طرح با پوشش جغرافیایی وسیع، حتی به‌مشتریان سایر خودروسازان نیز خدمات ارائه کرد و سبب ارتقای جایگاه سایپا در خدمات پس از فروش شد. استفاده از فناوری‌های نوین در نظارت با مشارکت مردمی، همکاری با نهادهایی مانند

پایگاه‌های شبانه‌روزی با شارژر خودروهای برقی، راه‌اندازی انبارهای سیار برای تأمین قطعات و بهینه‌سازی فرآیندها، زمان انتظار مشتریان برای دریافت خدمات امدادی به ۳۲ دقیقه کاهش یافت. همچنین با تعمیر ۷۲ درصد خودروها در محل،

به‌گزارش «سایپانیوز» این طرح با ثبت ۱۰۳ هزار و ۱۳۸ تماس از طریق کانال‌های مختلف ارتباطی مانند مرکز تماس و اپلیکیشن موبایل، خدمات گسترده‌ای به‌مشتریان سایپا و سایر مسافران نوروزی ارائه داد. با افزایش ۱۲ درصدی ناوگان امدادی، نوسازی

پیگیری يك موضوع

Follow up

فردین آقابزرگی

کارشناس بازار سرمایه

بهره‌گیری از ظرفیت‌های بازار مشتقه برای تأمین مالی خودروسازان

در حال حاضر تأمین مالی برای خودروسازان و قطعه‌سازان از اهمیت بسزایی برخوردار است و آن‌ها برای افزایش تولید خود، نیاز به سرمایه در گردش و افزایش نقدینگی به منظور خرید مواد اولیه، به‌روزرسانی خطوط تولید و... دارند. حال در این زمینه بازار سرمایه از پتانسیل‌های زیادی در این رابطه برخوردار است و فردین آقابزرگی، کارشناس بازار سرمایه به تشریح یکی از همین ظرفیت‌ها پرداخته است.

اهمیت بهره‌گیری از ابزارهای مشتقه در تجهیز منابع مالی بخش تولید، به‌خصوص برای صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی در چیست؟

بازار سرمایه در ذات خود، بستری برای تأمین مالی صنعت و تولید از طریق ابزارهای نوین مالی از جمله ابزارهای مشتقه است. در اقتصاد ایران که حجم نقدینگی در حال افزایش است -نقدینگی در بهمن ۱۴۰۳ به ۱۰ هزار همت رسیده - ضروری است این منابع به‌جای هدایت به‌سمت فعالیت‌های سوداگرانه، در خدمت بخش واقعی اقتصاد قرار گیرد. یکی از مهم‌ترین راهکارها برای کاهش فعالیت‌های غیرمولد در بازارهای سفته‌بازی، توسعه ابزارهایی است که مستقیم به‌تجهیز منابع مالی بنگاه‌های تولیدی از جمله صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی منجر می‌شود.

چگونه می‌توان از حداکثر پتانسیل بازار سرمایه برای تأمین مالی صنعت خودرو بهره‌برد؟

در این رابطه، توجه صرف به بازار ثانویه نباید ما را از هدف اصلی بازار سرمایه که همان تأمین مالی است، دور کند. بنابراین کارایی بازار سرمایه در گروه عملکرد موثر در تجهیز منابع مالی است و در این مسیر، قوانین و مقررات و نیز عملکرد نهاد ناظر نقش کلیدی دارند. ما هنوز در مراحل ابتدایی استفاده از ابزارهای مشتقه هستیم.

در حال حاضر وضعیت بازار مشتقه را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در حال حاضر، بخش بزرگی از معاملات بازار سرمایه به مبادلات سهام اختصاص دارد و سهم ابزارهایی مانند اختیار معامله (آپشن) و قراردادهای آتی (فیوچرز) ناچیز است. در حالی که در بورس‌های پیشرفته جهان، ابزارهای مشتقه بیش از ۸۰ درصد حجم معاملات را به‌خود اختصاص می‌دهند. این در حالی است که در این رابطه باید فرهنگ‌سازی صورت گیرد و ارتقای سواد مالی نیز محقق شود؛ چرا که بازار مشتقه، بازاری تخصصی است.

نگاه

View

سید جواد حسینی کیا

عضو هیات‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی

ضعف نظارت وزارت صمت، عامل نابسامانی بازار خودرو

نابسامانی بازار خودرو ناشی از ضعف نظارت وزارت صمت بر روند قیمت‌گذاری قطعات خودرو توسط قطعه‌سازان است؛ افزایش قیمت اعمال می‌کنند. این مساله در حالی رخ می‌دهد که نظارت دقیق و جامع بر این حوزه، به‌ویژه در ارتباط با محصولات و کالاهای تولیدی، امری ضروری است. کالاهای تولیدی قطعه‌سازان باید دارای کدی مشخص باشند تا بتوان فعالیت آن‌ها را به‌درستی رصد کرد و مانع از تولید کالاهای بی‌کیفیت و اصطلاحاً زیر پله‌ای شد. نبود سیستم نظارتی موثر، نه تنها موجب افزایش قیمت‌های غیرمنطقی شده است، بلکه کیفیت محصولات را نیز تحت تأثیر قرار داده است. بنابراین آگاهی است که ضرورت توسعه زیرساخت‌هایی برای نظارت و شفاف‌سازی قیمت‌ها در این حوزه همچنان احساس می‌شود.

از سوی دیگر، یکی از اقدامات مهمی که وزارت صمت باید در دستور کار قرار دهد، انتشار شفاف قیمت تمام‌شده کالاهای یک سامانه آنلاین و عمومی است. این سامانه باید به‌گونه‌ای طراحی شود که عموم مردم بتوانند به‌راستی از قیمت تمام‌شده محصولات برای تولیدکنندگان و قیمت نهایی آن‌ها برای مصرف‌کنندگان آگاهی یابند. چنین اقدامی نه تنها موجب افزایش اعتماد عمومی خواهد شد، بلکه از بروز شایعات و سردرگمی‌های قیمتی در بازار نیز جلوگیری می‌کند.

علاوه بر این، موضوع مهم دیگری که در این راستا باید مورد توجه قرار گیرد، نظارت وزارت صمت بر قطعه‌سازان در رابطه با تعداد دفعات افزایش قیمت است. قطعه‌سازان باید بدانند که تنها یک‌بار در سال مجاز به افزایش قیمت قطعات هستند. این محدودیت مانع از آن خواهد شد که سرمایه‌گذاران و تولیدکنندگان بالادستی، به‌دلیل تغییرات و نوسانات قیمت دچار چالش شوند. همچنین خودروسازان می‌توانند با خرید مواد اولیه مورد نیاز خود در ابتدای هر سال، از تأثیر نوسانات قیمتی سالانه بر تولیدشان بکاهند و از برنامه‌ریزی دقیق‌تری برای تولید برخوردار شوند.

ضعف نظارت وزارت صمت بر قیمت‌گذاری قطعات و روند تولید کالاهای، عاملی کلیدی در افزایش نابسامانی بازار خودرو است. شفاف‌سازی در این عرصه، از یک‌سو موجب ثبات قیمت‌ها خواهد شد و از سوی دیگر ارتقای کیفی تولیدات خودروسازان را در پی خواهد داشت. در نتیجه، تقویت نظارت در این حوزه و تعامل سازنده بین خودروسازان، قطعه‌سازان و نهادهای نظارتی، ضرورتی انکارناپذیر است که باید هرچه‌سریع‌تر محقق شود تا بازار خودرو از بحران‌های قیمتی و کیفی موجود فاصله بگیرد.



هنرهای «تک آرت» روی پورشه کاین «مگنوم»

جمله تغییرات این خودرو می‌توان به نصب ورودی‌های هوای متنوع، قوس چرخ‌های گیرا، قطعات فیبر کربنی و همچنین قدرت ۹۳۰ اسب‌بخاری اشاره کرد. پروژه تیونینگ تک آرت با قطعات فیبر کربنی متنوع آغاز می‌شود. این شرکت می‌گوید اکثر بخش‌های بدنه کاین را می‌توان با این متریال سبک‌وزن سفارش داد که از سستون **A** تا بخش عقب و خود کیت بدنه را شامل خواهد شد. جدای از نصب سپرهای بسیار گیرا و متمایز، تک آرت رکاب‌های جانبی جدیدی را نیز در نظر گرفته که با قوس چرخ‌های بسیار بزرگ همراه می‌شوند.

«شرکت تیونینگ تک آرت از پروژه ارتقای پورشه کاین با نام مگنوم رونمایی کرده است. اگر چه قدرت ۹۳۰ اسب‌بخار این خودرو آلمانی کاملاً لذت‌بخش است، اما آن چه بیش از همه جلب توجه می‌کند، ظاهر جنجالی خودرو است. در بازارهای جهانی تیونرهای زیادی وجود دارند که دست روی پورشه کاین گذاشته‌اند. تک آرت چندین سال است که این کار را انجام می‌دهد و حالا از جدیدترین کاین خود با نام مگنوم رونمایی کرده است. البته کاین مگنوم تک آرت چیزی بیشتر از کیت آی‌رودینامیکی است که قبلاً رونمایی کرده بود. از

ویژه‌ها



واردات ۶۰ هزار دستگاه خودرو به ارزش ۱،۳ میلیارد دلار در سال گذشته



«بررسی‌های انجام‌شده نشان می‌دهد در سال ۱۴۰۳، حدود ۶۰ هزار دستگاه از انواع خودروهای برقی، بنزینی و هیبرید به کشور وارد شده است. این آمار که توسط سازمان گمرک کشور تهیه شده است، از تقاضای قابل توجه برای خودروهای وارداتی در بازار خودرو کشور حکایت دارد. همچنین آمارهای گمرک ایران نشان می‌دهد ارزش کل خودروهای ترخیص‌شده در این مدت به ۱،۳ میلیارد دلار رسیده است.

دیگه چه خبر؟

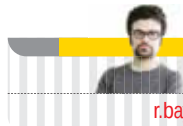


تولید حداکثری صنایع تا ۲۵ خرداد برای جبران عقب‌ماندگی‌ها



«ابراهیم شیخ، معاون صنایع عمومی وزیر صمت در گفت‌وگو با خبرنگار «مهر» درباره برنامه جبران تولید صنایع اظهار کرد: «یکی از برنامه‌های وزارت صمت برنامه جبران تولید بود که قرار بود از ۱۵ اسفند تا ۲۵ خرداد -به مدت ۱۰۰ روز- که مابعداقل محدودیت‌ها و ممنوعیت‌های انرژی مواجه هستیم، اجرا شود؛ به این شکل که در این مدت تولیدکنندگان حداکثر توان خود را برای تولید محصولات و کالاها به کار گیرند و محدودیت‌ها را جبران کنند.»

گام کلیدی «گروه بهمن» به منظور «سرمايه‌گذاري براي توليد»



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

«گروه بهمن به‌عنوان یکی از قطب‌های صنعت خودرو چه در عرصه سواری و چه در عرصه کار و تجاری در چند سال گذشته عملکرد مثبتی را در حوزه تولید از خود بر جای گذاشته و این موضوع را در بازار سرمايه‌نيز تکرار کرده است؛ به طوری که بعد از حضور خود گروه بهمن، بهمن دیزل، بهمن لیزینگ، سرمايه‌گذاري بهمن و....، بهمن‌موتور به‌عنوان بازوی تولید سواری در گروه بهمن، با سرمايه ۶،۸ هزار میلیارد تومانی در بورس درج شد تا در صف عرضه اولیه ۱۵ درصدی سهام بایستند. این خودرو ساز در بخش ساخت خودرو و قطعات در پلاک ۶۲۱ در تابلو اصلی بازار دوم معاملات بورس درج شد. از سویی، سه شرکت مزدا یدک، توسعه قوای محرکه تیوان و طراحی و ساخت قطعات صنایع ایران، شرکت‌های فرعی بهمن‌موتور به ترتیب با مالکیت ۸۷، ۱۰۰ و ۱۰۰ درصدی هستند. همچنین محصولات شرکت شامل خودروهای سواری ریسپکت، دیکنتی و فیدلیتی و خودروهای تجاری اینرودز و کاپرا است. حال با توجه به سیاست‌های گروه بهمن باید دید آیا شرکت سیبا‌موتور دیگر زیرمجموعه گروه بهمن نیز به بازار سهام راه خواهد یافت؟ این در حالی است که با توجه به نامگذاری سال جاری به نام «سرمايه‌گذاري براي توليد»، بورس مکانی است که می‌تواند تامین مالی مناسبی برای گروه بهمن به‌منظور افزایش تولید، رشد اشتغالزایی و خلق ارزش افزوده بیشتر در اقتصاد کشور مان رقم زند که عرضه اولیه سهام شرکت بهمن‌موتور تبلور یکی از همین موارد

است که از طریق بورس محقق خواهد شد. به نوعی می‌توان گفت با عرضه سهام زیرمجموعه‌ها در بورس، گروه بهمن می‌تواند منابع مالی جدیدی را جذب کند؛ بدون آن که نیاز به استفاده از ابزارهای بدهی مانند تسهیلات بانکی داشته باشد. این موضوع موجب حفظ ترازنامه سالم و کاهش ریسک مالی شرکت خواهد شد. همچنین ورود زیرمجموعه‌ها به بورس مستلزم رعایت الزامات افشای اطلاعات، حسابرسی دقیق و پایبندی به مقررات سازمان بورس است. این عوامل سبب ارتقای شفافیت عملکرد مالی و عملیاتی شرکت‌ها و بهبود ساختار حاکمیت شرکتی در سطح کل گروه می‌شود. از سویی، با عرضه اولیه، ارزش بازار زیرمجموعه‌ها به صورت شفاف مشخص می‌شود. این موضوع به ارزیابی دقیق تر ارزش واقعی گروه بهمن در بازار کمک کرده و منجر به افزایش اعتماد سرمايه‌گذاران

نسبت به عملکرد و دارایی‌های شرکت می‌شود. از طرفی، عرضه اولیه فرصتی برای ورود سرمايه‌گذاران حقیقی و حقوقی جدید به ساختار مالکیت زیرمجموعه‌ها فراهم می‌کند. این امر علاوه بر تامین مالی، منجر به پویایی در ساختار مالکیتی و انتقال دانش و تجربه از سوی سرمايه‌گذاران جدید خواهد شد. همچنین با حضور زیرمجموعه‌ها در بازار سرمايه، سهام آن‌ها به دارایی‌های نقدشونده تبدیل می‌شود و شرکت مادر می‌تواند در مواقع لزوم، از طریق فروش بخشی از سهام این شرکت‌ها، نقدینگی مورد نیاز خود را تامین کند. در نهایت نیز عرضه اولیه موفق زیرمجموعه‌ها می‌تواند جایگاه برند گروه بهمن را در بازار ارتقا دهد. این موفقیت نشان‌دهنده توانمندی مدیریتی و پتانسیل سودآوری شرکت در چشم سرمايه‌گذاران و فعالان اقتصادی خواهد بود.

تازه يك First gear



علی زراندوز
azarandooz@autoworld.ir

برخی منابع آگاه از واگذاری قریب‌الوقوع سایپا به بخش خصوصی خبر می‌دهند؛ هر چند که به دلیل سهام تودلی، این عملیات با پیچیدگی‌های خاص خود همراه است.

«حاضر جواب: امان از این تودلی‌ها که توی دل خیلی‌ها را برای خصوصی‌سازی خودروسازان دولتی خالی کرده‌اند!

بزرگ‌ترین شرکت‌های شارژ خودروهای برقی اروپا، در حال همکاری برای ایجاد بزرگ‌ترین شبکه شارژ عمومی در این قاره هستند.

«حاضر جواب: احتمالاً پیشرفتی که ترامپ در خودروسازان اروپایی ایجاد می‌کند، صدها سال باعث جهش ناگهانی تکنولوژی اروپایی‌ها خواهد شد.

فروش خودروهای تسلا در سه‌ماه گذشته، تحت تأثیر واکنش‌های بین‌المللی علیه مدیرعامل این شرکت، با ۱۳ درصد کاهش، به پایین‌ترین حد در ۳ سال اخیر رسید.

«حاضر جواب: ای کاش هر کسی بر گردد سر شغل اصلی خودش و ایلان ماسک هم از کاخ سفید به دفتر کارش در تسلا باز گردد!

شرکت ژاپنی کاوازاکی از جدیدترین کانسپت خود رونمایی کرد؛ ربات چهارپایه‌ای که با هیدروژن کار می‌کند و مجهز به هوش مصنوعی است. نکته جالب اینجاست که این کانسپت به شکلی طراحی شده که مثل اسب می‌توان سوار آن شد.

«حاضر جواب: در ژاپن وسایل نقلیه فیلم‌های علمی-تخیلی تولید می‌شود ولی در برخی جاهای دیگر دنیا، قیمت خودروهای معمولی همچنان نرخ‌های علمی-تخیلی پیدا می‌کنند.

یک نماینده مجلس گفت: قطعات وارداتی خودروها از کیفیت مناسبی برخوردار نیستند و این مساله به صنعت خودروسازی آسیب وارد کرده است.

«حاضر جواب: حالا آسیب رسیدن به جیب مصرف‌کنندگان بازار خودرو بماند.

یک کارشناس حوزه حمل و نقل جاده‌ای بیان کرد: «با واردات کامیون‌های سه تا پنج سال کارکرد اروپایی، میانگین مصرف سوخت و عمر ناوگان جاده‌ای کاهش قابل توجهی خواهد داشت.»

«حاضر جواب: حالا شما ببینید با واردات کامیون‌های نو، چه تغییراتی در مصرف سوخت و عمر ناوگان جاده‌ای ایجاد شود!

سازمان استاندارد قم اعلام کرد از ابتدای مهر ماه پارسال با اجباری شدن ۲ استاندارد ترمز ای‌بی‌اس و چراغ روشنایی روز، واحدهای تولید موتورسیکلت استان ملزم به رعایت این دو استاندارد هستند.

«حاضر جواب: خلاصه که استانداردهای جدید تولید موتورسیکلت را هر وقت از آب بگیریم، تازه است.

جانشین فرمانده انتظامی شهرستان خمینی شهر از توقیف یک دستگاه خودرو کوئیک که راننده‌ای ۸ ساله سوار آن بود، خبر داد.

«حاضر جواب: این روزها گویا برخی خانواده‌ها بر سر نشاندن اطفال کم سن و سال تر و ایجاد خطرات بیشتر برای خودشان و بقیه مردم، با هم رقابت دارند!

اینفوگرافش Infography

برنامه‌های تویوتا در حوزه تولید خودروهای برقی

تولید ۱۵ مدل خودرو جدید برقی تا سال ۲۰۲۲

میزان فروش خودروهای برقی در سال ۲۰۲۴
دستگاه 140.000

پیش‌بینی میزان کل تولیدات برقی در سال ۲۰۲۲
دستگاه 1,000,000

روزنامه ژاپنی نیکی اعلام کرد تویوتا قصد دارد تا سال ۲۰۲۷ و به‌تنبهایی، حدود ۱۵ مدل خودرو برقی را طراحی و همچنین تا آن زمان حدود یک میلیون دستگاه خودرو در سال تولید کند.



چه تندی؟



کنترل بازار خودرو با ابزار مالیاتی

«عضو هیات‌رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس با بیان این که بخش اعظمی از رسیدگی به ایرادات شورای نگهبان به طرح مالیات بر سوداگری در کمیسیون اقتصادی مجلس بر طرف شده است، گفت: «ابتدا باید توجه داشت اخذ مالیات پیرو طرح مالیات بر سوداگری از بازارهای سرمایه‌ای از جمله مشمول بخش اعظمی از مردم نخواهد شد.»

چرا؟



پایان کسب سودهای نجومی در بازار خودرو

«زهره خدادادی با بیان این که مالیات بر سوداگری مشمول یک ای دو درصد مردم که به‌دنبال سودهای نجومی هستند، می‌شود بیان کرد: اخذ مالیات در این طرح مشمول افرادی خواهد شد که به‌میزان بالا در بازارهایی از جمله خودرو خرید و فروش مکرر دارند. از این رو عموم مردم مشمول این طرح نخواهند شد.

برای چه؟



خروج تقاضای سفته‌بازانه از بازار خودرو

«این نماینده مجلس شورای اسلامی با اشاره به ضرورت آگاهی‌بخشی مناسب در راستای اجرای این طرح گفت: «درواقع اگر مردم از مزایای این طرح به‌درستی آگاه شوند، حتماً پای اجرای آن می‌ایستند و در این بخش مشارکت می‌کنند. به نوعی می‌توان گفت با اجرای این قانون، تقاضای سفته‌بازان از بازار خودرو خارج خواهد شد.»



برابر رقبا شده یا فقط یک ظاهر ماجراجویانه به آن داده‌است؟ فورد برانکو اسپرت ۲۰۲۵ در مقایسه با سایر کراس‌اوورهای ماجراجویانه، کمترین قیمت پایه را دارد. در حالی که رقبایی مانند سوپارو فارستر و یلدرنس، هیوندای توسان XRT، شورولت اکویناکس اکتیو، توپوتا راو ۴ هیبرید و دلدنلد و مسردا CX-50 مردین همگی در بازه ۴۱ تا ۲۲ هزار دلار قرار دارند، برانکو اسپریت زیر ۳۰ هزار دلار قیمت‌گذاری شده‌است. با این حال، نسخه Big Bend که قیمت پایه را دارد، نسبت به رقبای امکانات کمتری ارائه می‌دهد. مدل Badlands که مجهز تر است، با قیمت ۳۸ هزار و ۲۹۰ دلار عرضه می‌شود که از برخی رقبای نیز گران تر است.

«در سال‌های اخیر، خودروسازان برای جلب نظر خریداران ماجراجو، نسخه‌هایی از کراس‌اوورهای شهری خود را با قابلیت‌های مناسب رانندگی در مسیرهای ناهموار عرضه کرده‌اند. این خودروها که به اصطلاح نیمه‌آفرودی «Soft-Roader» نامیده می‌شوند، بین یک کراس‌اوور شهری و یک خودرو آفرودی واقعی مانند جیب رانگلر یا فورد برانکو قرار می‌گیرند. فورد اما راه متفاوتی را در پیش گرفته‌است. به جای ارائه یک تیپ خاص از یک مدل موجود، برانکو اسپریت را به عنوان یک خودرو مستقل توسعه داده که روی پلت‌فرم C2 فورد سوار است؛ همان پلت‌فرمی که در کراس‌اوور اسکپ و پیکاپ ماوریک هم استفاده شده‌است. اما آیا این تلاش بیشتر فورد منجر به برتری برانکو اسپرت در

سیاست‌گذاری فورد روی «برانکو» اسپرت



بدترین سه ماهه سال برای «تسلا» رقم خورد



«اشتباهات ماسک، تعرفه‌ها، کاهش تولید و تضعیف احساسات مصرف‌کننده، یک توفان تمام‌عیار را برای خودروساز برقی به ارمغان می‌آورد. الگویی «نزول-صعود-نزول» با گزارش‌های تحویل، اخباری مبنی بر این که ماسک ممکن است DOGE را رها کند و سپس اخبار مربوط به تعرفه‌ها هم‌زمان شده و جوسنجینی را برای این خودروساز ایجاد کرده‌است. با این حال، وقتی غبارها فرو نشستند، اعداد خود گویای همه‌چیز هستند؛ تحویل محصولات تسلا به مشتریان در سه ماهه اول سال ۲۰۲۵ در مقایسه با سه ماهه نخست سال ۲۰۲۴ تا ۵۰ هزار دستگاه افت داشته‌است. بر

این اساس در مقایسه با سه ماهه اول سال گذشته، تسلا در سه ماهه نخست سال جاری میلادی، ۱۳ درصد خودروهای کمتری تحویل مشتریان داد. روز چهارشنبه، این خودروساز ادعا کرد که تاکنون ۳۳۶ هزار و ۶۸۱ دستگاه خودرو طی سال جاری تحویل مشتریان داده‌است که این رقم در مقایسه با بازه زمانی مشابه در سال ۲۰۲۴ از کاهش چشمگیری خبر می‌دهد. همچنین حاکی از کاهش حدود ۵۰ هزار دستگاهی نسبت به سال گذشته است و بزرگ‌ترین کاهش فروش در تاریخ دو دهه‌ای این شرکت را نشان می‌دهد.

هوندا «سیویک» پر فروش‌ترین در ایالات متحده



«مجله حمل‌ونقل ایالات متحده اوایل سال جاری میلادی آمار بسیار جالبی از فروش خودروها در این نقطه از جهان منتشر کرد. توپوتا کم‌ری، توپوتا کرولا و هوندا سیویک جزو سه سدان پر فروش این بازار رقابتی شناخته می‌شوند. اما آن چه جالب است این که هوندا سیویک در میان خریداران بسیار محبوب‌تر بوده‌است. دلیل این مهم، خدمات پس از فروش مناسب‌تر و کیفیت بالاتر آن نسبت به سدان‌های کامپکت هم‌کلاس خود بوده‌است. همین مهم سبب شده‌است هوندا سیویک در سه ماهه نخست سال ۲۰۲۴، ۶۱ هزار و ۹۲۹ دستگاه فروش را از آن خود کند. نکته جالب‌تر این که فروش هوندا سیویک در ایالات متحده طی سه ماهه آخر سال ۲۰۲۳

میلادی تنها به ۵۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه رسیده‌است. استراتژی صحیح و خدمات پس از فروش مناسب سبب شده‌است کمتر از ۶ ماه حدود ۱۲ درصد رشد فروش را تجربه کند. از سوی دیگر اوج فروش سیویک در سال ۲۰۲۴ میلادی سه ماهه دوم سال بوده که در فصل تابستان توانسته ۶۷ هزار و ۸۵۹ دستگاه فروش را از آن خود کند. اما سه ماهه پایانی سال ۲۰۲۴ میلادی چندان برای سیویک خوشایند نبود؛ چرا که تنها ۳۴ هزار و ۸۸۹ دستگاه فروش داشت. این افت فروش نیز به دلیل شرایط فروش کمپانی هوندا در چند ایالت بوده‌است.

همکاری «فاکسکان» و خودروساز ژاپنی

«میتسوبیشی» از خط تولید آیفون بهره خواهد برد



معتبر بیشتری را جذب کند. هنوز مشخص نیست کدام مدل‌های برقی میتسوبیشی توسط فاکسکان تولید خواهند شد، اما میتسوبیشی قصد دارد در سال آینده یک خودرو برقی جدید را در بازار آمریکا عرضه کند که احتمالاً یک کراس‌اوور کوپه خواهد بود.

همکاری با سایر ژاپنی‌ها

فاکسکان سال گذشته به خرید سهام نپسان علاقه نشان داده بود، اما در نهایت نپسان مذاکراتی را برای ادغام با هوندا آغاز کرد که در فوریه ۲۰۲۵ شکست خورد. با این وجود، فاکسکان همچنان به دنبال سرمایه‌گذاری در نپسان و ساخت خودروهای برقی آینده این برند است. علاوه بر همکاری با خودروسازان بزرگ، فاکسکان امسال تولید دو مدل اختصاصی خود را آغاز خواهد کرد که شامل یک هاجیک برقی که ابعادی مشابه فولکس واگن ID.3 دارد (با نام فعلی مدل B) و یک شاسی بلند الکتریکی است که از سه ماهه چهارم امسال در آمریکای شمالی تولید خواهد شد که فعلاً آن را به نام مدل C می‌شناسیم.

در نهایت نیز کانسپت مدل D که به عنوان یک LMUV

فاکسکان با دو خودروساز ژاپنی، منابعی اعلام کرده‌اند که یکی از این شرکت‌ها میتسوبیشی است. در صورت نهایی شدن این توافق، میتسوبیشی ممکن است تولید برخی از مدل‌های برقی خود را به فاکسکان بسپارد که می‌تواند نقطه عطفی در استراتژی این خودروساز ژاپنی باشد.

باید پذیرفت که فاکسکان که به عنوان غول تولیدکننده قطعات الکترونیکی شناخته می‌شود، چند سالی است به دنبال کاهش وابستگی خود به این حوزه و ورود به بازار خودروهای برقی است. این شرکت پیش از این هدف‌گذاری کرده بود که تا سال ۲۰۲۵ حدود ۵ درصد از سهام بازار جهانی خودروهای برقی را به دست آورد و قرار دادهایی با شرکت‌هایی مانند Lordstown، Fisker و Byton چین امضا کرده‌است. با این حال، تاکنون به رشد مورد انتظار خود نرسیده و همکاری احتمالی با میتسوبیشی می‌تواند یک گام بزرگ برای این شرکت باشد.

بر اساس گزارش Nikkei Asia، فاکسکان بیش از ۶ ماه است که با میتسوبیشی در حال مذاکره است. این شرکت تایوانی امیدوار است با اثبات توانایی‌های تولیدی خود، خودروسازان



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

فاکسکان که سازنده و مونتاژکننده محصولات دیجیتالی معتبر همچون آپل است، به دنبال گسترش حضور خود در صنعت خودرو است و قصد دارد با همکاری میتسوبیشی وارد بازار خودروهای برقی شود. پس از شکست مذاکرات ادغام نپسان و هوندا، فاکسکان علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در نپسان است. این شرکت تایوانی امسال تولید دو مدل خودرو برقی اختصاصی خود را آغاز خواهد کرد. فاکسکان که با نام رسمی هون‌های پرسین اینداستری (Precision Industry Co., Ltd) شناخته می‌شود، یک شرکت تایوانی است که به عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده قرار دادی محصولات الکترونیکی در جهان شناخته می‌شود. این شرکت تأمین‌کننده قطعات و مونتاژکننده بسیاری از برندهای معروف، از جمله آپل، سونی، مایکروسافت، دل و نینتندو است.

انگیزه‌هایی برای ورود به صنعت

با کاهش رشد بازار گوشی‌های هوشمند و افزایش رقابت، فاکسکان تصمیم گرفت وارد بازار خودروهای برقی (EVs) شود و به یک تولیدکننده قرار دادی خودرو تبدیل شود. استراتژی این شرکت مشابه کاری است که در بازار موبایل انجام داده بود؛ یعنی تولید خودروهای برندهای دیگر به صورت قراردادی. به این ترتیب برای حضور در این صنعت آن‌ها به سمت توسعه پلت‌فرم خودرو برقی MIH که خودروسازان مختلف می‌توانند از آن استفاده کنند، همکاری با برندهایی مانند Lordstown Motors، Fisker و Byton. تلاش برای خرید سهام نپسان و مذاکره با میتسوبیشی برای تولید خودروهای برقی و همچنین توسعه و تولید مدل‌های اختصاصی خود شامل Model B (هاجیک برقی) و Model C (شاسی بلند برقی) رفته است.

نفعی که میتسوبیشی خواهد برد

چند روز پس از انتشار گزارش‌هایی مبنی بر مذاکرات

خبر News

یوروانکپ به «آئودی» پنج ستاره ایمنی داد

«کمپانی آئودی اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی بود که از نسل جدید A6 رونمایی کرد. نسل جدید این خودرو در دو نسخه سدان و استیت (استیشن) معرفی شد. بر این اساس در ابتدای سال جاری میلادی، موسسه یوروانکپ که یکی از سازمان‌های مطرح در زمینه تست تصادف است، آئودی ای‌A6-ای-ترون را مورد تست و ارزیابی خود قرار داد. پیش‌تر آئودی از بهره گرفتن شاسی آلومینیومی خبر داده بود؛ اما این سازه در زمان تست تصادف عملکرد خوبی را از خود به نمایش گذاشت. آئودی ای‌A6-ای-ترون در تست تصادف از رویه‌رو، نیم جلو، سقف و برخورد جانبی توانست در چهار بخش ایمنی بزرگسال، کودک، عابر پیاده و سیستم‌های کمکی ایمنی بهتر تریب از ۱۰۰، ۹۲ درصد، ۹۱



درصد، ۷۵ درصد و ۸۰ درصد را از آن خود کند. با در نظر گرفتن تست‌های فوق سخت‌گیرانه در زمینه باز شدن ایربگ و سیستم خودروان یا رانندگی خودکار و ترمز اضطراری، محصول آئودی عملکرد بی‌نظیری از خود به نمایش گذاشت. با در نظر گرفتن این پارامترها، آئودی A6 ای-ترون نخستین خودرویی بود که در سال جاری میلادی به مقام پنج ستاره ایمنی در خشان ناثل آمد. جالب است بدانید که این استیشن تمام‌الکتریکی بوده و در زمان تست تصادف، تمام پارامترها از جمله عایق‌بندی و حفاظت سرنشینان از جریان بالای الکتریکی در نظر گرفته شده است. در تست ریبورت‌های A6 ای-ترون به سازه ایمن شاسی و بدنه اشاره شده که توان بسیار بالایی در زمان جذب ضربه و دمپینگ آن دارد. در حقیقت کمپانی آئودی برای رسیدن به چنین جایگاهی از سازه شاسی مونوکوک بهره گرفته است. این سازه می‌تواند کابین فوق ایمن را برای سرنشینان به ارمغان آورد. از سوی دیگر استفاده از سیستم‌های الکترونیکی هوشمند این قابلیت را به A6 ای-ترون داده‌است که به چنین جایگاهی ناثل آید. اما این مهم را نیز نباید فراموش کرد که کیفیت در مونتاژ سبب شده‌است محصول تمام‌الکتریکی کمپانی آئودی چنین موفقیتی را در کارنامه خود به ثبت برساند.

هیوندای و جنسیس نیز از این طرح بهره گرفتند. بر این اساس مجله خودرو ایالات متحده اخیراً مطلبی را بررسی کرده که حق ثبت اختراع این تکنولوژی به کمپانی مرسدس‌بنز مربوط می‌شود. چرا که اسناد مربوطه به خوبی نشان می‌دهد که از اواخر سال ۲۰۱۸ میلادی کمپانی مرسدس‌بنز در حال توسعه این طرح بوده‌است. بنابراین ایده و طرح ایربگ‌های نسل جدید میانی به کمپانی مرسدس‌بنز تعلق گرفته‌است. ایربگ‌های میانی به این منظور است که در میان صندلی‌ها قرار گرفته و از برخورد یا جراحات سرنشینان جلوگیری می‌کند. این طرح به حدی کارآمد و نظر ایمنی، دارای عملکرد عالی بوده که کمپانی‌هایی مانند مژدا، هیوندای، جنسیس و لکسوس نیز از آن بهره گرفته‌اند. این ایربگ در صورت باز شدن از جراحات و صدمه به سرنشینان جلوگیری می‌کند.

«کمپانی مرسدس‌بنز هر ساله با توجه به سرمایه‌گذاری‌های کلانی که انجام می‌دهد، در زمینه فناوری خودرو جزو برترین‌هاست. بر این اساس سال ۲۰۲۰ میلادی بود که مرسدس‌بنز از نسل هفتم S کلاس سدان فول‌سایز لاکچری خود موسوم به W223 رونمایی کرد. نسل هفتم این سدان پرچمدار، لاکچری مرسدس‌بنز در زمینه تکنولوژی انقلابی در صنعت خودرو به پا کرد. از ایربگ‌های نسل جدید گرفته تا سیستم خودروان یا رانندگی خودکار، همگی سبب شده‌است S کلاس W223 در کلاس خود بهترین باشد. اما هم‌زمان با تولید نسل هفتم W223 در سال ۲۰۲۰ میلادی بود که کمپانی مرسدس‌بنز از نسل جدید ایربگ‌های میانی رونمایی کرد. در همین زمان کمپانی هوندا اقدام به طراحی چنین سیستمی در سدان‌های لوکس خود کرد. اما پس از گذشت دو سال،





تویوتا «کرولا کراس» ۲۰۲۷



«شاسی‌بلند جمع‌وجور تویوتا قرار است در نسل بعدی خود طراحی نزدیک به خودروهای برقی داشته باشد؛ اما از نظر فنی همچنان راهی شبیه به پریوس را دنبال کند: تمرکز بر بهره‌وری سوخت و تکنولوژی‌های هیبرید. نسل جدید تویوتا کرولا کراس برای سال ۲۰۲۷ در دست توسعه است. اگرچه فعلا نسخه آزمایشی این خودرو در خیابان‌ها دیده نشده، اما ندرهایی منتشر شده که ظاهر احتمالی آن را به تصویر می‌کشد. این طراحی الهام گرفته از سبک جدید طراحی تویوتا در مدل‌هایی مانند Urban Cruiser EV است؛ یعنی چهره‌ای شبیه به خودروهای برقی، چراغ‌های نازک LED و جلوپنجره‌ای بدون شبکه معمولی؛

چیزی شبیه به یک پریوس اسپرت اما در قالب یک SUV. انتظار می‌رود نسخه نهایی کرولا کراس ظاهر مخصوص به خود را داشته باشد. احتمالا سبک طراحی آن چیزی بین خطوط تیز تویوتا C-HR و فرم جعبه‌ای تر فعلی کرولا کراس خواهد بود تا هم اسپرت باشد و هم جادار. درون کابین، احتمالا با یک طراحی دیجیتالی تر و پیشرفته تر روبه‌رو خواهیم شد. انتظار می‌رود نمایشگرهای بزرگ تر، رابط کاربری جدید و امکانات اتصال به‌روز شده در کنار سیستم‌های کمک‌راننده پیشرفته تر (ADAS)، کرولا کراس را به گزینه‌ای هوشمندتر در کلاس خود تبدیل کند.

کره‌ای Korean

پایان خدمات رایگان «هیوندای»



«شرکت هیوندای اعلام کرده است از سال ۲۰۲۶، برنامه رایگان خدمات دوره‌ای برای خریداران جدید محصولاتش را متوقف خواهد کرد. این تصمیم در حالی اتخاذ می‌شود که از سال ۲۰۲۰ میلادی، این برنامه یکی از مزایای رقابتی مهم هیوندای در بازار ایالات متحده به‌شمار می‌رفت. طبق اطلاعاتی که اخیرا به‌نمایشدگی‌های فروش ارسال شده، شرکت هیوندای اعلام کرده است هزینه‌های اجرای این برنامه به‌سطحی رسیده که ادامه آن دیگر از نظر مالی قابل توجیه نیست. بر اساس همین اطلاعات، هیوندای از سال ۲۰۲۶ برنامه موسوم به HCM (Hyundai Complimentary Maintenance) را متوقف خواهد کرد. هیوندای قصد دارد دو طرح جدید نگهداری پیش‌پرداختی را به مشتریان خود پیشنهاد دهد. مشتریان در صورت خرید این طرح‌ها به‌صورت هم‌زمان با خودرو، از تخفیف ویژه بر خوردار خواهند شد. البته جزئیات قیمت‌گذاری این طرح‌ها هنوز اعلام نشده است. این اقدام به هیوندای و نمایندگی‌هایش کمک می‌کند درآمد پایدار در حوزه خدمات پس از فروش داشته باشند.

بازار Market

پایان مشارکت ریمک با «پورشه»؟



«به گزارش «بلومبرگ» ریمک قصد خرید سهام پورشه در جوینت‌ونچر بوگاتی ریمک را دارد تا کنترل کامل بوگاتی را در دست گیرد. در اواخر سال ۲۰۲۱ ریمک، جوینت‌ونچری با بوگاتی ایجاد کرد که بوگاتی ریمک نام دارد. ۵۵ درصد از این جوینت‌ونچر در اختیار ریمک و ۴۵ درصد در اختیار پورشه است؛ اما طبق گزارشات جدید، ریمک قصد خرید سهام پورشه را در این شرکت مشترک دارد. به گزارش «بلومبرگ» ریمک پیشنهاد اولیه برای خرید سهام پورشه را ارائه کرده است. هیچ حرفی در مورد رقم پیشنهادی ریمک برای خرید این سهام زده نشده، ولی ارزش شرکت بوگاتی ریمک بیش از یک میلیارد یورو اعلام شده است. در ادامه این گزارش آمده است که ریمک می‌تواند از سرمایه‌گذاران دیگری برای خرید این سهام کمک بگیرد. فعلا نه ریمک و نه پورشه اظهار نظری در این رابطه نکرده‌اند؛ اما ظاهرا مذاکرات در مراحل اولیه است. اگر ریمک نهایتا بتواند سهام پورشه را در جوینت‌ونچر خود با بوگاتی بخرد، کنترل کامل برند فرانسوی را در دست خواهد گرفت.

ژاپنی Japanese

رانندگی با میتسوبیشی «اوتلندر» ۲۰۲۵

«میتسوبیشی اوتلندر در بازار آمریکا با یک پیشرانده ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر تنفس طبیعی عرضه می‌شود. هرچند اوتلندر برای مدل ۲۰۲۵ مورد به‌روزرسانی قرار گرفت، اما در پیشرانده تغییری را تجربه نکرده و هنوز هم همان موتور کم‌قدرت تنفس طبیعی قبلی را زیر کاپوت دارد. این موتور تنها ۱۸۱ اسب‌بخار قدرت و ۲۴۵ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند که برای کراس‌اووری با وزن ۱۷۷۷ کیلوگرم ارقام پایینی محسوب می‌شود. علاوه بر این، گیربکس CVT هم موتور ضعیف اوتلندر را همیشه در کم‌مصرف‌ترین حالت خود نگه می‌دارد و در نتیجه کشش کافی برای



چنین شاسی‌بلند بزرگی وجود ندارد. ۸.۹ ثانیه طول می‌کشد تا این خودرو از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت برسد و پشت فرمان از هیجانی که میتسوبیشی زمانی به آن معروف بود هیچ خبری نیست. باین حال، اوتلندر با توجه به وزن و آی‌رودینامیک ضعیف فرم کراس‌اوور، مصرف سوخت مناسبی دارد که به‌صورت ترکیبی ۹ لیتر در هر صد کیلومتر است. همچنین هرچند بدال ترمز احساس خوبی ندارد، اما ترمزها عملکرد مناسبی از خود نشان می‌دهند و پس از تنها ۳۵.۶ متر سرعت خودرو را از ۹۶ کیلومتر بر ساعت تا متوقف شدن کامل آن کاهش می‌دهند. سیستم تعلیق نرم خودرو اما شیرجه زیادی را به‌دنبال دارد و سبب حرکات اضافی بدنه هنگام مانورهای سخت می‌شود. باین حال، ویژگی مثبت کراس‌اوور میتسوبیشی این است که در داخل سرنشینان ارتکان نمی‌دهد و به‌اندازه سوار شدن بر ترن‌هواپی مضطرب نمی‌کند. در یک کراس‌اوور کامپکت معمولی راحتی بیش از اسپرت بودن اهمیت دارد و میتسوبیشی در این زمینه عملکرد خوبی داشته است.

کی‌ام‌سی ایکس ۵ در بازار آزاد ۹۰ میلیون تومان گران شد تعرفه خودروهای «هیبرید و برقی» در سال جدید، بدون تغییر



محصول Product

ملاقات با «پرالتا اس»

«به تازگی، فابریتزئو جوجارو که همراه پدرش شرکت GFG Style را تأسیس کرده، نسخه خود از مازراتی را در نمایشگاه Pastejé Automotive مکزیک معرفی کرده است. نام این خودرو پرالتا Peralta S است و مانند نسخه اصلی، بر پایه یک سوپرکار مازراتی طراحی شده. پرالتا S یک سوپرکار سفارشی و دست‌ساز است که توسط خریدار خصوصی در خواست شده است. این خودرو نسخه‌ای از مازراتی MC20 محسوب می‌شود و بنابراین موتور توربوشارژر دوقلوی ۳ لیتری V6 با ۶۲۱ اسب‌بخار قدرت و ۷۲۹ نیوتون متر گشتاور دارد. یک جعبه‌دنده ۸ سرعته دو کلاچه تمام‌این قدرت را به چرخ‌های عقب



منتقل می‌کند. MC20 می‌تواند ظرف ۲.۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و نهایت سرعت آن ۳۲۵ کیلومتر بر ساعت است. در مقایسه، مک‌لارن GT با حداکثر سرعت ۳۲۶ کیلومتر بر ساعت و صفر تا صد ۳.۲ ثانیه عرضه می‌شود. بدنه پرالتا S از فلز ساخته شده که تماماً دست‌ساز و آینه‌ای است که در امتداد طول خودرو یک قوس سراسری ایجاد می‌کند. رکاب کناری، اسپویلر جلو و دیفیوزر عقب همگی از فیبر کربن خالص ساخته شده‌اند و تنها بخش‌های غیرالومینیومی خودرو هستند. جوجارو به‌جای درهای بال پرنده مازراتی، یک در بزرگ سقفی نصب کرده است که مقابل شیشه جلوی لامی خورد. دو پنل شیشه‌ای کوچک که به‌سبک بال‌های می‌شوند، درون درها تعبیه شده‌اند. در عقب، اسپویلر یکپارچه با لامی آید و چراغ‌ها در زیر آن پنهان شده‌اند که هنگام روشن شدن، جلوه جالبی از نور و سایه ایجاد می‌کنند. داخل خودرو اما داستان متفاوت است. بسیاری از المان‌های دهه ۷۰ حفظ شده‌اند: داشبورد، پتل‌ها و صندلی‌ها همگی با پوشش چرم ارائه می‌شوند.

و ۳۴۰ میلیون تومان، تارا اتومات V2 (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۹۵ میلیون تومان، شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳) با ۸ میلیون تومان کاهش ۹۶۲ میلیون تومان، سورن پلاس با موتور XU7P (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان کاهش ۷۴۷ میلیون تومان، پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳) با ۶ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۸۵ میلیون تومان و کوئیک GXL-R با رینگ (۸۵گانه) (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان کاهش ۵۵۳ میلیون تومان ارزش گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد قیمت ۵ تا ۹۰ میلیون تومانی و افت بهای ۲۰ تا ۳۵ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۳) با ۹۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۵۰ میلیون تومان، اکستریم TXL (۱۴۰۳) با ۴۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد تومان و فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۱۲۰ میلیون تومان رسید. از طرفی هایما S5 (۱۴۰۴) با ۳۵ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۷۱۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۳) با ۲۵ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۵۰ میلیون تومان و فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۸۹۰ میلیون تومان قیمت گذاری شدند. از طرفی خودروهای وارداتی با رشد بهای ۵۰ تا ۱۵۰ میلیون تومانی مواجه شدند. جایی که کیا K5 توربو (۲۰۲۴) با ۱۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، هوندا وزل (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان و هیوندای کونا (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان قیمت گذاری شدند.

مذکور به‌روال قبل بازگشته است. در این جلسه همچنین تاکید شد که تصمیم‌گیری درباره تعرفه خودروهای بنزینی پس از انجام بررسی‌های کارشناسی دقیق، انجام می‌شود و مقرر شد این تعرفه‌ها در زمان بعدی اعلام شود. مهدی ضیغمی، مدیر طرح واردات خودرو وزارت صمت نیز در گفت‌وگویی عنوان کرد که تعرفه واردات خودروهای برقی و هیبرید به‌روال قبل برگشته و براین اساس تعرفه واردات خودروهای برقی مانند سال گذشته همان ۴ درصد و تعرفه واردات خودروهای هیبرید نیز همان ۱۵ درصد تعیین شده است. همان‌طور که عنوان شد در قانون بودجه ۱۴۰۴ حقوق ورودی تمام خودروهای سواری وارداتی از جمله خودروهای برقی و هیبرید صد درصد تعیین شده بود. این تصمیم از آن‌جا که منجر به افزایش قیمت انواع خودروهای وارداتی (بنزینی، برقی و هیبرید) در بازار می‌شد و همچنین مغایر با اهداف واردات در تنظیم بازار بود، مورد انتقاد قرار گرفت. بسیاری از کارشناسان و دست‌اندرکاران محصولات وارداتی تاکید دارند که با ترخیص خودروهای وارداتی با نرخ محاسباتی ۷۰ هزار تومان و همچنین تعرفه صد درصدی برای خودروهای وارداتی بنزینی باید در انتظار سسونامی قیمتی در سال جاری باشیم. نکته مهم این‌جاست که امسال نرخ محاسباتی گمرک با رشد سه برابری روبه‌رو شده که این موضوع علاوه بر افزایش قیمت خودروهای وارداتی، به‌طور غیرمستقیم بر بازار داخلی و قیمت خودروهای ساخت داخل نیز تأثیرات منفی خواهد گذاشت و باید در کنار اصلاح تعرفه خودروهای هیبرید، فکر اساسی برای خودروهای وارداتی شود.

خودروهای داخلی روی ریل کاهش قیمت خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۱۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

«تعیین تعرفه واردات خودرو در سال ۱۴۰۴ با حاشیه‌های زیادی همراه بود. نظرات تعرفه‌ای مجلس و دولت و همچنین میزان ارز تخصیصی به واردات از جمله حاشیه‌های مربوط به ورود خودروهای خارجی محسوب می‌شود.

در این میان اما پای مجمع تشخیص مصلحت نظام نیز به واردات خودرو باز شد؛ جایی که مجمع مخالف ارز تخصیصی به واردات بود و تعرفه را نیز به صد درصد افزایش داد. اما در این میان آن‌چه سبب تعجب بسیاری از فعالان و دست‌اندرکاران خودروهای وارداتی شد، افزایش تعرفه خودروهای هیبرید و برقی به صد درصد بود. اقدامی عجیب و خلاف قانون هوای پاک. طبق بودجه سال جاری، تعرفه خودروهای برقی افزایش ۲۵۰۰ درصدی به خود می‌دید. این در حالی است که پیش از این، تعرفه واردات خودروهای برقی صرفا ۴ درصد و خودروهای هیبرید ۱۵ درصد بود. از مهم‌ترین جنبه‌های این تصمیم عجیب، مغایرت آن با ماده ۹ قانون هوای پاک بود که نقش خودروهای برقی و هیبرید در کاهش آلودگی هوا را به رسمیت می‌شناسد.

با این حال در اوایل سال جاری، زمزمه تغییر تعرفه برقی‌ها و هیبریدها به‌گوش می‌رسد؛ این در شرایطی است که روز گذشته اعلام شد تعرفه خودروهای برقی و هیبرید برای واردات در بودجه ۱۴۰۴ با تصمیم دولت به‌روال سال گذشته بازگشت. روز شنبه، ۱۶ فروردین ۱۴۰۴ در جلسه‌ای که با حضور معاون اول رئیس‌جمهور و مقامات ارشد دستگاه‌های مرتبط برگزار شده، تعرفه خودروهای هیبرید و برقی مورد بررسی قرار گرفته و تعرفه خودروهای



فناوری توین-توربوشارژ و پاشش سوخت مستقیم می‌تواند حداکثر ۵۰۳ اسب‌بخار قدرت و ۶۵۰ نیوتون‌متر گشتاور فراهم آورد. همچنین جالب است بدانید گیربکس ۸ سرعته‌ام-استیپ-ترونیک وظیفه انتقال قدرت و گشتاور را به کمک سامانه xDrive نسل جدید به چهار چرخ بر عهده دارد. براساس آن چه کمپانی بام و اعلام کرده، این تغییرات تنها به لطف تیون کردن ECU موتور ایجاد شده که اجازه بالابردن دور موتور تا حداکثر ۷۸۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) را می‌دهد. از سوی دیگر در زمان ارسال دستور پاشش سوخت نیز اصلاحاتی انجام شده است.

بام و X3 اس‌ای‌وی (خودرو همیشه اسپرت) کامپکت اسپرت باواریایی‌هاست که تاکنون چهار نسل از آن روی خط تولید این خودروساز صاحب‌نام قرار گرفته است. X3 در قوی‌ترین نسخه خود با پسوندها M و M کامپتیشن به بازار عرضه می‌شود. این احتمال وجود دارد که نسل جدید این خودرو با توان و گشتاور بالاتری به دست مشتریان برسد. بر این اساس اطلاعاتی از X3 G45M کامپتیشن به دست آمده که نشان می‌دهد قلب تپنده این کراس‌اوور اسپرت باواریایی همچنان همان پیش‌رانه معروف S58 بام و است. این موتور با ساختار ۶ سیلندر خطی به حجم ۳ لیتر و با



موتور ۶ سیلندر
قدرتمند «بام و»

بررسی تکنولوژی بی‌نظیر کلاچ الکترونیکی «هوندا»

چرا «CBR650RE» کلاچ «بهترین است»؟



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

در دنیای پر هیجان موتور سیکلت، هر زمان که بحث بر سر تکنولوژی برتر است، نام هوندا در ذهن‌ها می‌درخشد. این کمپانی صاحب‌نام و مطرح ژاپنی، همواره بالاترین میزان ثبست اختراعات در نوآوری و فناوری این صنعت را از آن خود کرده است. از آن‌جا که در موتور سیکلت‌های اسپرت، ساختار کلاچ بسیار مهم است، هوندا توانست با یک ایده بسیار جذاب و نوین، مکانیزم مکانیکی کلاچ را به مکانیزم الکترونیکی بدل کند. همین مهم سبب شد هوندا CBR650RE کلاچ، عنوان بهترین موتور سیکلت در کلاس خود، در سال جاری میلادی را از آن خود کند.



دور موتور نسبتاً پایین است. این ساختار سبب می‌شود مصرف سوخت بهینه‌تر و توان و گشتاور بالاتری در دور موتور پایین حاصل شود. علاوه بر این موارد، واتر پمپ (پمپ آب) نسل جدید مبتنی بر ساختار الکترونیکی و ترموستات الکترونیکی، خنک‌کاری را بسیار بهبود می‌بخشد. ناگفته نماند که نصب هدرز سبب شده است پرفورمنس موتور در زمان خروج دود از سیلندر بهبود پیدا کند که همین مساله یکی دیگر از راه‌های ارتقای توان و گشتاور موتور است.

تکنولوژی منحصر به فرد کلاچ الکترونیکی

گیربکس ۶ سرعته دنده ثابت با فواصل کوتاه، وظیفه انتقال قدرت به چرخ عقب را به کمک زنجیر نسل جدید X تایپ بر عهده دارد. اما نکته بسیار مهم در نوآوری و فناوری منحصر به فرد هونداست. یک گیربکس ۶ سرعته، با ۶ چرخ دنده و چرخ دنده‌های هرزگرد ساختار اصلی گیربکس را تشکیل می‌دهند؛ البته مکانیزم کلاچ در این اسپرت‌بایک کاملاً متفاوت است؛ به این معنا که دو موتور الکتریکی نسل جدید نصب شده تا با کم‌ترین اتلاف انرژی، پروسه تعویض دنده انجام شود. براساس آن چه کمپانی هوندا اعلام کرده است، این نوع ساختار سبب لذت‌راندگی و تجربه خاصی از کیفیت سواری CBR650RE کلاچ می‌شود. همچنین اهرم فیزیکی کلاچ حذف شده و اطلاعات دقیق به ECM توسط یک سنسور ارسال شده و براساس آن، موتور الکتریکی دنده‌ها را جابه‌جا کرده و فرایند تعویض دنده در کسری از ثانیه انجام می‌شود. این سیستم، اختراع نوین هوندا در صنعت موتور سیکلت است. این ساختار، عملکردی مشابه تسریع تعویض دنده‌ها دارد؛ با این تفاوت که دو موتور الکتریکی برای کنترل و راه‌اندازی آن در نظر گرفته شده است.



طراحی اسپرت و آیرودینامیک بدنه

هوندا CBR650RE کلاچ، از نظر استایل به زبان جدید طراحی این کمپانی مزین شده است. زبان جدید طراحی هوندا مبتنی بر ایجاد هیجان بیش‌تر و آیرودینامیک بودن است. با نگاهی به پروفیل این اسپرت‌بایک، شاهد پوزه نسبتاً متمایل به جلو، باک حجیم و فلاپ یکپارچه ماهیچه‌ای هستیم. همچنین فلاپ تیز عقب، کراکتر جذاب و نافذی به این اسپرت‌بایک می‌بخشد. پوزه منحنی و باک حجیم آیرودینامیک با فلاپ‌های تیز عقب، سبب شده‌اند کم‌ترین حالت بحرانی آیرودینامیک در این موتور سیکلت به وجود آید. در نمای جلو، چراغ‌های دوز نق‌های شکل باریک با LEDهای باریک و عدسی کریستالی همراه است که حالت X شکل زیر پوزه، چهره تهاجمی و جسورانه‌ای برای این اسپرت‌بایک فراهم آورده است. طراحی حالت X شکل زیر پوزه جلو و ورودی هوا جلو همگی سبب شده‌اند ضرب در گ این اسپرت‌بایک بهبود یابد و این ویژگی‌ها، در خنک‌کاری موتور نیز اثر مثبت دارند. در نمای عقب، با فلاپ‌های تیز و گل‌گیر عضلانی رو به رو هستیم. همچنین چراغ مثلث شکل عقب، نمای زیبا و اسپرتی را به نمایش می‌گذارد. طراحی آگزوز اسپرت که در کنار اسپیلتر یا فلاپ‌های پایینی طراحی شده، آوج اسپرت بودن هوندا CBR650RE کلاچ را به رخ می‌کشد. همچنین بهره گرفتن از رنگ‌های ۱۷ اینچی این حس را به خوبی به بیننده القای می‌کند.

راحتی و آگونومی سطح بالا

طراحان و مهندسان کمپانی هوندا تلاش کردند بالاترین میزان راحتی و آگونومی را برای CBR650RE کلاچ فراهم کنند. بر این اساس، صندلی این اسپرت‌بایک در فاصله ۸۱۰ میلی‌متری قرار گرفته و زاویه قرارگیری فرمان نیز ۲۵.۵ درجه است. همچنین فاصله قرارگیری فرمان نسبت به بدن راکب، ۱۰۱ میلی‌متر است. این اعداد به منظور ایجاد راحتی و آگونومی سطح بالا برای راکب این اسپرت‌بایک است. از سوی دیگر یک کلاستر ۵ اینچی TFT با کیفیت نیز تعبیه شده تا تمام اطلاعات حرکتی، سرعت، میزان مصرف سوخت، دور موتور، دمای موتور، چراغ چک، چراغ ABS، عیب‌یابی کلاچ الکترونیکی و امکانات کامپیوتر سفری را در اختیار راکب قرار دهد. ناگفته نماند که طراحی زین، مشابه حرف L بوده و نشیمنگاه سر نشین دوم هم تخت است. هر دو بخش ذکر شده از الیاف با کیفیت ساخته شده‌اند که سبب راحتی بیش‌تر راکب و سر نشین دوم می‌شود.

امضای آشنای هوندا در پیش‌رانه

آنچه همواره موتور سیکلت‌های اسپرت هوندا را متمایز می‌سازد، قلب تپنده و فناوری ساخت آن‌هاست. بر این اساس مهندسان بخش قوای محرکه این کمپانی صاحب‌سبک برای CBR650R E کلاچ که به عنوان پرچمدار کلاس ۶۵۰ سی‌سی هوندا شناخته می‌شود، هیچ چیز کم نگذاشته‌اند. یک موتور ۴ سیلندر خطی به حجم ۶۴۹ سی‌سی با ساختار اتمسفریک، قلب تپنده این اسپرت‌بایک را تشکیل می‌دهد. ساختار ۱۶ سوپاپ روی دو میل سوپاپ (به‌ازای هر سیلندر ۴ سوپاپ) با مکانیزم DOHC سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها، بهینه‌سازی اتاق احتراق و افزایش نسبت تراکم، نسبت تراکم ۱۱.۶ به یک، قطر پیستون ۶۷ میلی‌متری و کورس پیستون ۴۶ میلی‌متری با سیستم پاشش سوخت انژکتوری منحصر به فرد هوندا یعنی PGM-FI توان و گشتاور بالایی را فراهم می‌آورد. با در نظر گرفتن چنین ویژگی‌هایی و براساس آن چه کمپانی هوندا اعلام کرده است، با استفاده از سوخت بنزین اکتان ۹۰ این موتور بر توان کم حجم می‌تواند حداکثر ۹۳.۸ اسب‌بخار قدرت را در دور ۱۲ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۳ نیوتون‌متر گشتاور را در دور ۹۵۰۰ آرپی‌ام به بارمغان آورد. جالب است بدانید که با برسی نمودار توان و گشتاور براساس دور موتور، هوندا CBR650RE کلاچ با رسیدن به دور موتور ۱۰ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) می‌تواند ۹۹.۷ اسب‌بخار قدرت و ۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را فراهم آورد. این موضوع به معنای ایجاد توان و گشتاور بالاتر در

سواری نرم و هندلینگ مطمئن



سیستم تعلیق این اسپرت‌بایک در محور جلو دو دامپر (کمک‌فنر) هیدرولیکی قابل تنظیم به قطر ۴۱ میلی‌متری است که قابلیت تنظیم تا ۱۱۹ میلی‌متر را دارد. همچنین در محور عقب یک دامپر هیدروپوماتیکی قابل تنظیم تا ۱۲۷ میلی‌متر وجود دارد که با ساختار مونوشوک و یک فنر پیچشی، سواری این اسپرت‌بایک را بسیار دلچسب و نرم می‌کند. همچنین سازه تاپر در محور جلو ۱۲۰/۷۰ بارینگ ۱۷ اینچی آلومینیومی و در محور عقب ۱۸۰/۵۵ بارینگ ۱۷ اینچی آلومینیومی است. از نظر هندلینگ نیز به لطف مرکز ثقل نسبتاً پایین، فرمان‌پذیری این اسپرت‌بایک کاملاً قابل اعتماد بوده که پرفورمنس آن را بهبود می‌بخشد. دودیسک ۳۱۰ میلی‌متری سوراخ‌دار خنک‌شونده با کالیپر چهار پیستونه و مکانیزم ABS و تک‌دیسک سوراخ‌دار خنک‌شونده به قطر ۲۴۰ میلی‌متر با کالیپر تک پیستونه عملکرد فوق‌العاده‌ای را از ترمز این اسپرت‌بایک به نمایش می‌گذارد.

امکانات رفاهی و ایمنی

از مهم‌ترین امکانات این اسپرت‌بایک می‌توان به سیستم کنترل گردش در پیچ CBC، سیستم کنترل کشش، سیستم ترمز ضد قفل، کلاستر دیجیتال، سیستم دو چرخ دیسکی سوراخ‌دار خنک‌شونده، سیستم تعلیق قابل تنظیم و چراغ‌های جلو با تکنولوژی LED اشاره کرد.

ارزش

کمپانی هوندا مدل CBR650RE کلاچ را با قیمت پایه ۹ هزار و ۸۹۹ دلار به بازار عرضه کرده است. همچنین این اسپرت‌بایک در ۶ رنگ خاص‌تری مات بانوارهای زرد، قرمز بانوارهای آبی (رنگ سازمانی هوندا موتور سیکلت)، مشکی مات، سفید صدفی بانوارهای قرمز، زرد مات بانوارهای مشکی پاپونوبی و آبی بانوارهای سفید صدفی عرضه می‌شود.



افت فروش کامیون در آمریکا

«بررسی‌ها نشان می‌دهد ماه گذشته میلادی سفارش کامیون در آمریکا کاهش ۱۴ درصدی داشته است. این رقم نسبت به سال گذشته ۲۲ درصد کمتر بوده و دلیل اصلی این موضوع را می‌توان عدم قطعیت اقتصادی، تعرفه‌های جدید آمریکا و تغییرات احتمالی در قوانین انتشار گازهای آلاینده دانست. تحلیل گران پیش‌بینی می‌کنند مشتریان ممکن است به دلیل افزایش قیمت‌ها برای هر چه سریع‌تر خرید اقدام کنند»

با سرمایه‌گذاری را به تعویق بیندازند. شرایط حمل‌ونقل نیز به دلیل تعرفه‌ها و تجارت ضعیف‌تر برای کامیون‌ها سخت‌تر شده است. آمار نشان می‌دهد ۱۰۵ هزار و ۶۶ دستگاه کامیون از بین ۱۴۴ هزار و ۷۸۵ دستگاه طی ۸ سال گذشته در مکزیک تولید شده است. تعرفه‌ها و هزینه‌های تولید بالاتر سبب کاهش تقاضای مصرف‌کننده و کاهش سود شرکت‌ها شده است.

«دنیای خودرو» بررسی کرد

گروه صنعتی «ماموت» در بازار خودروهای تجاری ایران چه جایگاهی دارد؟



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

«در میان بازیگران بازار خودروهای تجاری ایران، نام گروه صنعتی ماموت همواره با مفاهیمی چون مقیاس بزرگ، فناوری‌های نوین و همکاری با برندهای مطرح همراه بوده است. این گروه متشکل از زیرمجموعه‌های تخصصی در حوزه تولید، مونتاژ، واردات و خدمات، توانسته حضور پررنگی در بخش خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین داشته باشد. شرکت‌های ماموت دیزل، تیتان دیزل، پیلسان، مایان و ویرا دیزل به عنوان بازوهای کار و تجاری گروه ماموت، در مسیر پاسخگویی به نیازهای بازار داخلی و گاهی منطقه‌ای، تلاش کرده‌اند سهمی موثر در ارتقای سطح فنی و تنوع محصولات تجاری ایفا کنند. اما آیا این تلاش‌ها به‌طور کامل به بار نشست است؟ با نگاهی دقیق‌تر به عملکرد «ماموت و زیرمجموعه‌هایش»، می‌توان ترکیبی از «دستاوردها و کاستی‌ها» را مشاهده کرد. اگرچه این گروه صنعتی از نظر زیرساخت و ظرفیت تولید یکی از کامل‌ترین زنجیره‌های خودروهای تجاری کشور را در اختیار دارد، اما در برخی حوزه‌ها با چالش‌هایی مواجه است که مانع از تثبیت جایگاه بی‌رقیب آن در بازار شده است.

«ماموت دیزل»؛ پیشگام دیروز، در جست‌وجوی جایگاه بازار!

از سال ۱۴۰۱، این شرکت با همکاری تیتان دیزل، زیرمجموعه خود به‌واردات نسل جدید کامیون‌های اسکانیا از جمله سری S500 اقدام کرد. این کشنده‌ها با وجود قیمت قابل توجه، همچنان به دلیل کیفیت فنی مورد توجه‌اند؛ اما هزینه بالاتر مقایسه با رقبای چینی، بازار آن‌ها را محدود کرده است. خدمات پس از فروش، اگرچه در شهرهای بزرگ قابل قبول است، در سایر مناطق با مشکلاتی نظیر تأخیر در تأمین قطعات مواجه است؛ چالشی که گاه اعتماد مشتریان را تحت تأثیر قرار داده است. ماموت دیزل بازیرساخت قوی، پتانسیل بازگشت به‌روزهای اوج را دارد؛ اما «وابستگی به واردات و ناتوانی در از سرگیری تولید داخلی»، این شرکت را در برابر رقبای آسیب‌پذیر کرده است. اصلاح راهبردها و تقویت خدمات می‌تواند شرایط را به‌روزهای اوج بازگرداند.

در میان زیرمجموعه‌های گروه ماموت، شرکت ماموت دیزل را می‌توان مشهورترین و قدیمی‌ترین نام دانست. این شرکت از ابتدای حضور خود در بازار، تمرکز اصلی را بر واردات و سپس مونتاژ کامیون‌های سنگین «اسکانیا» قرار داد. همکاری با برند مطرح سوئدی به ماموت دیزل اعتبار فنی قابل توجهی بخشید و سبب شد در سال‌هایی، کامیون‌های اسکانیا به عنوان باکیفیت‌ترین و محبوب‌ترین گزینه در ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای ایران شناخته شوند. مدل‌هایی مانند G410 و R500 با استانداردهای بالای یورو ۵، زمانی از پر فروش‌ترین گزینه‌ها بودند. اما با تشدید تحریم‌ها در اواخر دهه ۹۰، خورشیدی و قطع همکاری اسکانیا، تولید این کامیون‌ها متوقف شد و ماموت دیزل به استفاده از قطعات موجود و مونتاژ محدود روی آورد.

«پیلسان»؛ از تریلر تا کشنده، در تنگنای رقابت

آن‌ها قضاوت خوبی می‌شود. با این حال، قیمت‌گذاری بالای محصولات پیلسان در سال ۱۴۰۳ سبب شد محصولات سیتراک، در مقایسه با گزینه‌های چینی ارزان‌تر، آن‌طور که باید موفق نباشند و مشتریان به سمت رقبای بروند. البته به این مورد باید مشکلات دیگری از جمله کمبود قطعات یدکی در مناطق غیر شهری و تأخیرهای گاه‌به‌گاه در تحویل را نیز اضافه کرد.

شرکت پیلسان، زیرمجموعه گروه صنعتی ماموت از اواسط دهه ۹۰ خورشیدی با تولید تریلرهای کفی، یخچالی و کمپرسی وارد عرصه خودروهای تجاری شد و با تولیدات با کیفیت توانست جایگاه قابل‌قبولی برای خود دست و پا کند. از سال ۱۳۹۸، این شرکت کشنده و کامیون سیتراک چین را تحت لیسانس MAN آلمان به خط تولید افزود و در سال ۱۴۰۲ کامیون کمپرسی ۱۴۱ تنی را معرفی کرد. این محصولات در بازار به شاسی محکم و تعلیق خوب مشهور هستند و در مورد



«مایان»؛ جانشین لایقی برای اسکانیا؟!!

علاوه بر کشنده، کامیونت‌های دیما در مدل‌های ۶ تن و ۹ تن نیز با موتورهای کامینز تولید می‌شوند که در بخش حمل‌ونقل شهری و برون‌شهری کاربرد دارند. در نگاه کلی وضعیت کامیونت‌های دیما نسبت به کشنده آن بهتر است؛ اما باز هم بحث خدمات چالش برانگیز است. مایان و محصولات دیما با این که در مقایسه با سایر برندهای ماموت اوضاع فروش بهتری داشتند، اما باید توجه داشت این محصولات اساساً فاصله معناداری با اسکانیا دارند؛ در روزگار تحریم شاهدیم هر یک از دیزل‌سازان برای جایگزینی محصولات اروپایی خود تلاش کردند محصول ارزنده و قابل‌قبولی را از چین به بازار عرضه کنند؛ اما به نظر می‌رسد تا امروز گروه ماموت در این امر چندان موفق نبوده است.



گروه صنعتی مایان با تولید کشنده‌ها و کامیونت‌های دیما از برند جک چین، تلاش کرده است با سایر برندها رقابت کند. یکی از محصولات پر فروش این شرکت، کشنده دیما است. کشنده دیما با ظرفیت حمل ۴۴ تن و موتور کامینز ۴۹۰ اسب بخاری خود، یکی از گزینه‌های شناخته شده چینی برای حمل‌ونقل سنگین به شمار می‌رود. این کشنده با طراحی جذاب‌تر نسبت به رقبای هموطن و شرایط فروش مناسب سبب شده است رانندگان زیادی به خرید آن ترغیب شوند. از طرفی کمبود امکانات ایمنی نسبت به رقبای نبود خدمات گسترده، گرانی لوازم مصرفی و گزارش ایرادات کیفی از جمله خرابی دیفرانسیل و افزایش دمای بیش‌رانه در شرایط نفسگیر جاده‌ای اولویت خرید این خودرو نسبت به سایر رقبای جمله فو تون را کاهش می‌دهد.

«ویرا دیزل»؛ بازیگر جوان و تازه‌نفس در دنیای کامیون‌های چینی

شرکت ویرا دیزل، جدیدترین بازوی گروه ماموت در بازار خودروهای تجاری است که در سال‌های اخیر با هدف رقابت با سایر خودروسازان کار و تجاری پا به میدان گذاشته است. این شرکت با همکاری برند شاکمان چین اقدام به عرضه کامیونت، کشنده و کمپرسی‌های سنگین کرده و سعی در حضور فعال در بازار دارد. نکته مثبت درباره ویرا دیزل، تمرکز بر ایجاد هویت و برند جذاب با طراحی اختصاصی است؛ اتفاقی که برای رقابت با برندهای سابقه‌دار چینی در بازار ایران ضروری به نظر می‌رسد. اما چالش‌هایی نیز مثل ضعف در گستردگی شبکه خدمات پس از فروش، کمبود قطعات یدکی اصلی، نبود سابقه در بازار و عدم اعتماد کامل مصرف‌کننده به برند جدید همچنان پابرجا هستند. ویرا دیزل و شاکمان باید مسیر سختی را برای اعتمادسازی در بازار ایران طی کنند؛ مسیری که رقبایی مثل فو و فو تون سال‌هاودتر آغاز کرده‌اند.



«ماموت»؛ گروهی بازیرساخت قوی اما نیازمند اصلاح راهبردها

در مجموع، گروه صنعتی ماموت از نظر زیرساخت، تخصص، تنوع فعالیت و پتانسیل رشد، یکی از پیشرفته‌ترین بازیگران صنعت خودروهای تجاری در ایران به‌شمار می‌رود. داشتن بازوهای متفاوت با ماموریت‌های جداگانه، به این گروه امکان داده است بخش‌های مختلف بازار را هدف قرار دهد. اما مشکل اصلی ماموت، نبود انسجام راهبردی در بازارسازی و توسعه برندهای زیرمجموعه است. به عبارت دیگر، مشتریان هنوز تصویر یکپارچه‌ای از گروه ماموت به عنوان یک هلدینگ قابل اتکا در ذهن ندارند. فقدان شبکه سراسری خدمات، ضعف در اطلاع‌رسانی عمومی و همچنین نبود انعطاف در قیمت‌گذاری در برخی محصولات سبب شده است سهم بازار این گروه، پایین‌تر از ظرفیت واقعی آن باشد. در عین حال، وابستگی تاریخی ماموت دیزل به برند اسکانیا و ناتوانی در توسعه برند موازی داخلی در کنار آن، به نوعی وابستگی ساختاری به برند خارجی ایجاد کرده که در شرایط تحریمی، آسیب‌پذیر است. اگر گروه ماموت بتواند با هماهنگی بین زیرمجموعه‌ها، بازیگری در ساختار خدمات پس از فروش، سرمایه‌گذاری بیشتر در برند ویرا دیزل و اصلاح سبد محصولات دیما، راهبردی بلندمدت و هدفمند را پیاده‌سازی کند، می‌تواند وضعیت بهتری در مقایسه با امروز داشته باشد.



جدید وارداتی مختص جانبازان در پلت‌فرم‌های فروش، ۲۳ میلیارد تومان اعلام شده و بر همین اساس A180 نیز بین ۱۲ تا ۱۳ میلیارد تومان قیمت دارد.

با عرضه نخستین سری مدل‌های مرسدس‌بنز وارداتی مختص جانبازان، این مدل خودروها در بازار، برچسب قیمت نجومی خورده‌اند! به‌عنوان مثال قیمت مدل C200



قیمت نجومی مرسدس‌بنزهای وارداتی مختص جانبازان

تحلیل

analysis

کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

کاهش قدرت خرید خودرو با توقف فروش اقساطی

به‌دلیل نامشخص بودن قیمت محصولاتشان از ارائه این تسهیلات به‌متقاضی خودداری می‌کنند و به‌همین دلیل استقبال بازار از این مدل خودروها تا حد زیادی کاهش یافته‌است.

مصرف‌کننده نیز به‌دلیل توقف فروش اقساطی خودرو، بیش از پیش رو به‌کاهش است. درواقع این روزها مونتاژکاران به‌عنوان پرچم‌دار فروش اقساطی خودرو،

درحالی‌که این روزها خودروسازان و مونتاژکاران در حال رایزنی جهت افزایش قیمت محصولاتشان هستند و اکثر شرکت‌ها از ارائه و فروش محصول تا اعلام قیمت نهایی آن خودداری می‌کنند، قدرت خرید

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	۲میلیارد و ۵۰	۹۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۵۶۰	یک‌میلیارد و ۹۳۰	۲۵	▼
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۹۷۰	یک‌میلیارد و ۹۴۰	۵	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۳)	۲میلیارد و ۳۵۰	۲میلیارد و ۷۶۸	۰	●
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۷۳۰	۲میلیارد و ۴۰۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید (۱۴۰۳)	۲میلیارد و ۸۱۰	۳میلیارد و ۴۰۰	۰	●
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲میلیارد و ۲۵۱	۲میلیارد و ۱۲۰	۲۰	▲
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۵۶۰	یک‌میلیارد و ۸۹۰	۲۰	▼
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۳میلیارد و ۹۷۴	۴میلیارد و ۷۳۰	۳۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳میلیارد و ۱۷۲	۳میلیارد و ۷۶۰	۴۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲میلیارد و ۴۰	۲میلیارد و ۶۸۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳میلیارد	۳۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳میلیارد و ۷۰	۰	●
ریسپکت ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۲۰	▲
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۷۰	یک‌میلیارد و ۷۱۰	۳۵	▼
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۹۷	۲میلیارد و ۸۵	۵	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۱	۲میلیارد و ۴۱۰	۰	●
تتگارد X35 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۵۰	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۱۰	▲
اسکای‌ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	۲میلیارد و ۱۲۳	۲میلیارد و ۷۵۰	۱۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۳۹	۱	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۶۲۲	۲	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۳۲	۰	●
کوییک GXR-H (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۹۱	۵۴۹	۰	●
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۳۸	۱	▲
کوییک GXL-بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۳۸	۰	●
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۵۳	۵	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۵۲۸	۴	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۳۸	۵	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۶۳	۳	▲
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۶۹	۳	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۰۶	۲	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۵۰۲	۶۳۸	۶	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۶۷	۵	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۶۲	۸	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	یک‌میلیارد و ۶۷	۳	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک‌میلیارد و ۳۴۰	۱۵	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۰۹	۶	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۸۰۵	۵	▼
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۴۶	۴	▼
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۹۸۵	۵	▼
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۸۸۸	۳	▼
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۸۵	۶	▼
پژو ۲۰۶ تیپ ۲ (۱۴۰۱)	۰	۶۹۱	۵	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۸۸	۴	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۶۴	۵	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۴۷	۳	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۶۸	۲	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۵	▼
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۶۴	۶	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	یک‌میلیارد و ۳۷	۴	▼
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۱۲۵	۰	●
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک‌میلیارد و ۲۸۵	۵	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۴۷	۷	▼
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۱۷	۶	▼
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۳۴	۰	●
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۹۱۰	۳	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۶۱	۲	▼
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۹۵	۰	●
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۷۶	۳	▼
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۹۵	۱۰	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک‌میلیارد و ۲۰۸	۷	▼
ری را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۰	یک‌میلیارد و ۶۹۵	۵	▼
وانت آریسان (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۳	۰	●
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۴۰	۴	▼
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک‌میلیارد و ۳۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۴۵۰	۴میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۵۴۰	۴میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۲۲۰	۳میلیارد و ۱۵۰	۰	●
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۲۰۰	۳میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲میلیارد و ۳۰۰	۰	●
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۷۷۰	۵میلیارد و ۶۰۰	۱۵۰	▲
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۸۳۰	۵میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
کیا سلئوس (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۶۲۵	۳میلیارد و ۲۵۰	۰	●
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۱۶۶	۲میلیارد و ۷۵۰	۰	●
تویوتا لئوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۳۷۵	۳میلیارد و ۵۰	۰	●
تویوتا کرولا - سی سی (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۲۴۵	۲میلیارد و ۶۵۰	۰	●
جتا V7 (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۷۲۰	۲میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۲۴۴	۲میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۲۰۰	۲میلیارد و ۶۰۰	۰	●
سوزوکی سیز (۲۰۲۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۰	یک‌میلیارد و ۷۵۰	۰	●
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳میلیارد و ۲۵۰	۴میلیارد و ۱۰۰	۰	●
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۳۵۰	۳میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▲
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۲۳۰	۳میلیارد و ۲۵۰	۰	●
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۳۲۷	۳میلیارد	۰	●
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲میلیارد و ۴۸۰	۳میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۹۰۹	۳میلیارد و ۶۰۰	۰	●
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۳۸۵	۲میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲میلیارد و ۱۸۳	۲میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۲میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
ونوسیا DD-i VOnline (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۳۱۴	۲میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۵۸۸	۲میلیارد و ۶۰۰	۰	●
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۸۵	۲میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲

صورت امکان ترمیم شود. اگر آسیب جدی باشد، تعویض کامل کار تر ضروری است.

۳. اطمینان از نصب صحیح فیلتر روغن
فیلتر روغن باید به‌درستی نصب شود و از سلامت و کیفیت آن مطمئن شوید. همچنین توصیه می‌شود فیلتر روغن را در بازه‌های زمانی مشخص تعویض کنید.

۴. کنترل سطح روغن
قبل از روشن کردن موتور برق، سطح روغن را بررسی کنید و مطمئن شوید که مقدار آن در محدوده توصیه‌شده توسط تولیدکننده است. از پر کردن بیش از حد مخزن روغن خودداری کنید.

۵. بازرسی سیستم تهویه موتور
سیستم تهویه را بررسی کنید و در صورت خرابی، اقدام به تعمیر یا تعویض آن کنید. این کار می‌تواند به کاهش فشار داخلی موتور و جلوگیری از نشت روغن کمک کند.

۶. تعویض منظم روغن
روغن موتور باید به‌صورت دوره‌ای تعویض شود. استفاده از روغن‌های باکیفیت و مطابق با مشخصات توصیه‌شده برای موتور برق، می‌تواند نقش مهمی در کاهش احتمال روغن‌ریزی داشته باشد.

۷. بررسی موتور توسط تعمیر کار حرفه‌ای
اگر قادر به‌شناسایی علت روغن‌ریزی نیستید، بهتر است موتور برق خود را به‌تعمیر کاران متخصص نشان دهید. آن‌ها با استفاده از ابزارهای حرفه‌ای و تجربه کافی می‌توانند مشکل را به‌طور دقیق شناسایی و رفع کنند.

از نجات‌دهنده در زمان قطعی برق مراقبت کنید

رفع مشکلات روانکاری موتور برق

مختلف می‌شود.

۷. عدم تعویض به موقع روغن

روغن کهنه و فرسوده خاصیت روان کاری و محافظتی خود را از دست می‌دهد. این مساله سبب ایجاد اصطکاک زیاد و در نتیجه وارد آمدن آسیب به قطعاتی می‌شود که مهر و موم روغن را حفظ می‌کنند. همچنین ذرات آلاینده موجود در روغن کهنه می‌توانند به‌انسداد مسیرهای جریان روغن منجر شوند. روغن‌ریزی ممکن است در ابتدا کم و نامحسوس باشد، اما اگر به‌موقع تشخیص داده نشود، می‌تواند به‌خرابی‌های جدی‌تر منجر شود.

۸. روش‌های رفع مشکل روغن‌ریزی در موتور برق

۱. بررسی و تعویض واشرها و درزگیرها
اگر نشتی روغن از واشرها یا درزگیرها باشد، این قطعات باید به‌سرعت تعویض شوند. استفاده از قطعات باکیفیت و اصلی می‌تواند از تکرار این مشکل جلوگیری کند.

۲. بازرسی و تعمیر کار تر روغن

در صورت مشاهده ترک یا آسیب در کارتر، ابتدا باید محل نشتی شناسایی شده و در

خوردن، پوسیدگی یا شکستگی این قطعه می‌تواند موجب نشتی قابل توجه روغن شود. این مساله اغلب در موتورهایی که در شرایط سخت یا محیط‌های نامناسب کار می‌کنند، رایج است.

۴. روغن‌ریزی از فیلتر روغن

فیلتر روغن وظیفه تصفیه و پاکسازی روغن از ذرات آلاینده را بر عهده دارد. در صورتی که این فیلتر به‌درستی نصب نشده باشد یا دچار آسیب شود، امکان نشت روغن از محل اتصال آن وجود دارد.

۵. استفاده بیش از حد از روغن

پر کردن بیش از حد روغن در مخزن می‌تواند فشار اضافی ایجاد کرده و موجب نشت روغن از درزها و واشرها شود. این اشتباه ساده، یکی از دلایل رایج روغن‌ریزی در موتورهای برق است.

۶. خرابی سیستم تهویه موتور

سیستم تهویه موتور نقش مهمی در کاهش فشار داخلی آن دارد. اگر این سیستم خراب شود، فشار داخل موتور افزایش یافته و منجر به نشت روغن از قسمت‌های

موتورهای برق به‌عنوان یکی از مهم‌ترین تجهیزات صنعتی و خانگی، نقش بسیار مهمی در تامین انرژی الکتریکی در مواقع ضروری دارند. با این حال، یکی از مشکلاتی که ممکن است با آن مواجه شوید، روغن‌ریزی موتور برق است. این مشکل نه تنها عملکرد دستگاه را تحت تاثیر قرار می‌دهد، بلکه می‌تواند به‌خرابی‌های جدی‌تر و هزینه‌های بالای تعمیرات منجر شود. در این مقاله به بررسی دلایل اصلی روغن‌ریزی موتور برق و روش‌های پیشگیری و رفع آن خواهیم پرداخت. روغن‌ریزی به‌خروج ناخواسته روغن از بخش‌های مختلف موتور گفته می‌شود. این مشکل می‌تواند به‌دلیل متعددی از جمله سایش قطعات داخلی، نقص در درزگیرها یا حتی استفاده نادرست از دستگاه رخ دهد. روغن در موتور برق برای روان کاری و جلوگیری از اصطکاک بین قطعات استفاده می‌شود؛ بنابراین هر گونه نشت می‌تواند سبب کاهش کارایی موتور و حتی خرابی جدی‌تر شود و باید هر چه سریع‌تر جهت رفع این مشکل و تعمیر موتور برق اقدام کنید.

۱. فرسودگی یا خرابی واشرها

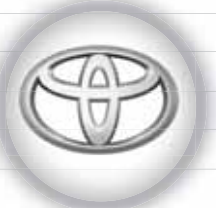
واشرها به‌عنوان مهر و موم کننده در نقاط مختلف موتور استفاده می‌شوند. با گذشت زمان، این قطعات ممکن است به‌دلیل استفاده مداوم، گرما یا فشار دچار فرسودگی یا ترک شوند. خرابی واشرها یکی از شایع‌ترین دلایل روغن‌ریزی در موتور برق است.

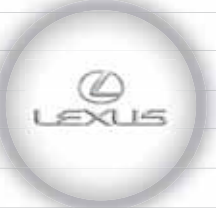
۲. پوسیدگی یا آسیب دیدن درزگیرها

درزگیرها نیز مشابه واشرها وظیفه جلوگیری از نشت روغن را بر عهده دارند. در صورت تماس مداوم با روغن، حرارت و یا مواد شیمیایی، این قطعات ممکن است دچار پوسیدگی یا شکستگی شوند و به‌همین دلیل، روغن به‌بیرون نشت کند.

۳. شکستگی در کار تر روغن

کار تر روغن از قطعاتی است که مخزن روغن را در موتور تشکیل می‌دهد. ضربه

ننرکت تویوتا	محصول	درجه گرانیروی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	یاریس	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30
	پرادو	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30
	کرولا	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30
	کمری	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30
	لندکروز	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30
	رافور	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30
	CH-R	0W20SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30
	هایلوکس	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30

ننرکت لکسوس	محصول	درجه گرانیروی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	ES350-2013	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30
	IS300	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30
	RX350	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30
	IS250	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30
	NX200	0W20SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30
	NX300h	0W20SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30
	CT200h	0W20SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30
	ES250	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30
	LX570	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30

ننرکت فولکس واگن	محصول	درجه گرانیروی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	پاسات	5w40SN/5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30
	تیگوان	5w40SN/5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30
	گلف	5w40SN/5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو 5W30



LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

سهولت در انتخاب

سهولت در مصرف

fuchs.ir

www.fuchs.ir

۰۲۱-۷۱۱۶۲

بسته‌بندی‌های (ظروف) جدید فوکس

همگام با تمامی شعب فوکس در سراسر دنیا





عرضه می‌شود که دارای یک پیشرانۀ تنفس طبیعی ۴ سیلندر ۱.۶ لیتری است. این موتور ۱۰۶ لیتری ۱۶ سوپاپ به‌لطف تکنولوژی ساخت آن می‌تواند حداکثر ۱۱۶ اسب‌بخار قدرت و ۱۵۴ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. همچنین یک مدل اسپرت برای بازار اروپا وجود دارد که از یک موتور ۳ سیلندر خطی ۱.۲ لیتری توربوشارژ بهره می‌گیرد. این موتور می‌تواند ۱۲۸ اسب‌بخار قدرت و ۲۳۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. همچنین یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیك به‌منظور انتقال قدرت به چرخ‌های جلو برای این خودرو در نظر گرفته شده است.

پژو ۲۰۸ هاچ‌بک کوچک این خودرو ساز فرانسوی است که از سال ۲۰۱۳ میلادی روی خط تولید این کمپانی قرار دارد. سال ۲۰۱۹ میلادی بود که کمپانی پژو، نسل دوم ۲۰۸ موسوم به P21 را با استایلی اسپرت و جسورانه‌تر و مبتنی بر زبان جدید طراحی خود به‌جهان معرفی کرد. ۲۰۸ نسل دوم به‌حدی محبوب و موفق ظاهر شد که در سال ۲۰۲۲ میلادی جزو پر فروش‌ترین هاچ‌بک‌های عرضه‌شده در اتحادیه اروپا به‌شمار می‌رفت. ۲۰۸ از ابتدای ژانویه سال ۲۰۲۲ میلادی تا اواخر آن سال توانست ۲۰۵ هزار و ۱۴۱ دستگاه فروش داشته باشد. قوی‌ترین نسخه پژو ۲۰۸ در بازار آمریکای جنوبی

آمار فروش خوب برای هاچ‌بک «پژو»



تلگرام

Telegram

چرا نشان خودرو سازان تغییر می‌کند؟

اوایل سال ۲۰۲۴ میلادی بود که کمپانی سوپراسپرت ساز ایتالیایی خوشنام و پر آوازه، یعنی لامبورگینی از طراحی جدید نشان برند خود رونمایی کرد. اگرچه این اتفاق جدید و تازه نیست، اما می‌توان گفت لامبورگینی نخستین خودرو ساز مطرح جهان است که در سال ۲۰۲۴ از طراحی جدید نشان خود رونمایی کرد. حال سوال این است که دلیل اصلی تغییر طراحی نشان لامبورگینی چیست و آیا هویت اصلی این خودرو ساز در طراحی نشان جدید همچنان حفظ شده است؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

در نشان جدید لامبورگینی، شکل سپر نشان قدیمی حفظ شده است. به این معنا که طراحان لامبورگینی برای انتقال معنا و مفهوم برندشان که یک گاو قدرتمند بوده و هویت اصلی برندشان است، از پیش‌زمینه مشکی استفاده کرده‌اند و نشان گاو نر قدرتمند با رنگ زرد و سبزه‌ای طلایی آمیخته شده تا ضمن حفظ اصالت، حس جدید بودن را به‌بیننده القا کند.

عبداللهی

به‌روزرسانی نشان برند خودرو سازان مطرح به‌منظور پاسخگویی به نیازهای تازه مشتریان است. به‌بیان دیگر همان‌طور که هر سال شاهد ارائه طیف گسترده‌ای از طراحی‌های جدید در محصولات خودرو سازان مطرح هستیم، لازم است نشانی که روی محصولات جدید این خودرو سازان نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد، به‌روزرسانی شود. بر این اساس لامبورگینی به‌عنوان یکی از خودرو سازان مطرح و معروف در دنیای اسپرت، به این به‌روزرسانی، همگام با استفاده از زبان جدید طراحی خود در محصولاتش، توجه ویژه داشته است.

بیکی

Message



صدای ملتتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

معیوب بودن قطعه نو!

خودرو خارجی دارم که تاکنون ۲۵۰ هزار کیلومتر کار کرده است. چند روزی بود صدایی از بخش عقب آن به‌گوش می‌رسید. پس از مراجعه به یک تعمیرگاه، مکانیک با بررسی‌هایی که انجام داد متوجه شد بلبرینگ‌های چرخ عقب خودرو معیوب شده و نیاز به تعویض دارد. او گفت بلبرینگ‌های سفارش‌گذاری شده توسط وی، اصل و ساخت کشور کره است. البته شخصاً ضمن مراجعه به بازار لوازم‌یدکی، نمونه ارزان‌قیمتی را تهیه کردم که پس از نصب آن روی خودرو، با گذشت چند ساعت، مجدداً همان صدا از بلبرینگ به‌گوش می‌رسید. با مراجعه مجدد به تعمیرگاه، مکانیک گفت بلبرینگ‌های خریداری شده اصل نبوده و به‌دلیل کیفیت پایین، نیاز به تعویض مجدد با نمونه اصل دارند.

۰۹۳۵*۲۲۱۷

نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۲۹۸

گزینه ۱	۳۳ درصد
گزینه ۲	۲۱ درصد
گزینه ۳	۳۹ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما تاثیر کدام مورد در کاهش مصرف سوخت خودرو بیشتر است؟

در پاسخ به این پرسش ۳۳ درصد به گزینه یک یعنی خاموش کردن خودرو در ترافیک، ۲۸ درصد به گزینه دوم یعنی تنظیم موتور خودرو و ۲۹ درصد به گزینه سوم یعنی عدم رانندگی باشتاب و ترمزهای ناگهانی رای داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۲۹۹

به نظر شما تعیین سقف مجاز خلافی ۵ میلیون تومان برای خودروها مناسب است؟

- ۱- بله.
- ۲- کم است.
- ۳- زیاد است.

«استینگر GT»: سدان اسپرت کره‌ای

وقتی «کیاموتورز» بابزرگان رقابت می‌کند



می‌رسد که سال ۲۰۱۸ توسط نشریات معتبری چون موتور ترند و اتواکسپرس به‌عنوان یکی از زیباترین کابین‌های سال معرفی شد. فضای مینیمال و در عین حال با جزئیاتی همچون قطعات تزئینی کروم و متریال باکیفیت و نورپردازی عالی در کنار سقف پانورامای بزرگ، دلنشین و جذاب است. کلاستر (مجموعه پشت آمپر) ۱۰ اینچی و نمایشگر ۸ اینچی با قابلیت اتصال به اپل کارپلی و اندروید اتو، فضای داخلی استینگر را خلوت جلوه می‌دهد. فرمان اسپرت GT با روکش چیر در نسخه Carbon Edition، با دو پدال شیفر آلومینیومی در پشت آن، دسته‌دنده کوچک و صندلی‌های اسپرت سر نشینان جلو، به‌منظور تجربه رانندگی اسپرت در این خودرو تعبیه شده‌اند. استینگر در هر چهار نسخه (۴ سیلندر ۲ لیتری توربوشارژ، ۴ سیلندر ۲.۵ لیتری خانواده Smartstream، ۶ سیلندر ۷ شکل ۳.۳ لیتری توین توربوشارژ و ۴ سیلندر ۲.۲ لیتری دیزلی) تحت‌نظر و مدیریت آلبرت بیرمن (مدیر واحد تحقیق و توسعه R&D باام و واحد M) تولید شده است.

نسخه مورد بررسی ما در این مطلب GT Carbon Edition است که قوی‌ترین پیشرانۀ ۶ سیلندر کیاموتورز زیر کاپوت نسبتاً کشیده این خودرو اسپرت خانوادگی جا خوش کرده است. یک موتور ۶ سیلندر آشنا با آرایش ۷ شکل به‌حجم ۲.۳ لیتری موسوم به لامپدا ۲ قلب‌تپنده استینگر GT Carbon Edition را تشکیل می‌دهد. این پیشرانۀ مجهز به تکنولوژی توین توربوشارژ (توربوهای دوقلو) است.

با وجود طراحی توربوشارژهای دوقلو، سیستم زمان‌بندی متغیر پیوسته دوگانه CVT و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر GDI پیشرانۀ مورد نظر حداکثر می‌تواند ۲۴۴ اسب‌بخار (۲۷۲ کیلووات) قدرت و ۵۱۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند.

گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیپ‌ترونیك قدرت و گشتاور تولیدی را به چرخ‌های عقب منتقل می‌کند. همچنین تنها ۴.۹ ثانیه زمان نیاز است که استینگر GT Carbon Edition از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. این خودرو اسپرت ۵۹ هزار و ۹۲۰ دلار ارزش دارد.

سال ۲۰۱۷ برای نخستین‌بار کمپانی کیاموتورز از محصول جدید خود که بر پایه لیفت‌بک (حالت کوپه) بود، رونمایی کرد. این محصول جدید کیاموتورز که با نام استینگر معرفی می‌شود، شاهکار دیگری از مدیر طراحی وقت کره‌ای‌ها، یعنی پیتر شرایر است. استینگر در کلاس خودروهای میان‌سایز سگمنت D قرار می‌گیرد که آلمان‌های زبان جدید طراحی کیاموتورز به‌خوبی در این کوپه چهار در جسور کره‌ای‌ها نمود پیدا کرده است.

پروفیل خودرو با توجه به‌زاویه بیشتر ستون C و فرم کماتی سقف، استایل کوپه به‌خود گرفته است. لازم به‌ذکر است نسخه GT Carbon Edition استینگر در این مطلب بررسی می‌شود. چهره خودرو با توجه به گرافیک چراغ‌ها، جلو پنجره عرض با فرم جدید کیا و سپری با دو ورودی هوادرفین، ظاهری جسور و اسپرت دارد. در نمای عقب، خط‌شانه نسبتاً تیز و حجم ایجادشده روی گل‌گیرهای عقب، حس عضلاتی بودن را به‌بیننده القای می‌کند.

چراغ‌های پیوسته، زیبایی محسوسی را به استینگر بخشیده‌اند. همچنین خروجی‌های دوتایی در طرفین سپر و دیفیوزر، حس هیجان‌انگیزی را برای این خودرو اسپرت خانوادگی به‌ارمغان می‌آورد. با توجه به فاصله محوری ۲۹۰۵ میلی‌متری، طول ۴۸۳۰ میلی‌متری و عرض ۱۸۷۰ میلی‌متری شاهد فضای بار مناسبی برای این خودرو اسپرت هستیم.

فضای صندوق بار در این خودرو به ۴۰۶ لیتر می‌رسد. همچنین با وجود ارتفاع ۱۴۰۰ میلی‌متری و کماتی بودن فرم سقف و کشیده‌تر شدن ستون C افرادی با قد بالای ۱۸۰ سانتی‌متر برای نشستن روی صندلی عقب هیچ مشکلی نخواهند داشت.

تنها تغییراتی که در نسخه Carbon Edition استینگر نسبت به سایر نسخه‌ها به‌چشم می‌خورد، جلو پنجره عرض فیبر کربنی، ورودی‌های هوا از جنس فیبر کربن و دیفیوزر فیبر کربنی است. از طرفی پس از ورود به کابین استینگر با معماری آلمانی مواجه می‌شویم. طراحی سه‌تایی در پچه‌های کروی شکل سیستم تهویه مطبوع و قرارگیری یک نمایشگر در کنسول میانی این حس را برای بیننده تداعی می‌کند. طراحی داخلی استینگر به‌حدی جذاب و زیبا به‌نظر

بررسی پیشرانۀ پژو پارس «ای ال ایکس»

به دنبال یک خودرو و سدان پر شتاب داخلی هستیم و با جست‌وجوی فراوان متوجه شدیم پژو پارس ELX یکی از گزینه‌هایی است که می‌توانیم آن را خریداری کنیم. آیا این که گفته می‌شود روی این خودرو از پیشرانۀ سیترون زنانتیا بهره گرفته شده صحیح است و آیا این خودرو ارزش خرید دارد؟

۹۱۲۸*۰۹۱۳

این ادعا که پژو پارس با موتور زانتیا عرضه می‌شود، نادرست است. به‌دلیل طراحی موتور ۱۶ سوپاپ این خودرو و حجم موتور مشابه آن با زانتیا در بازار به‌اشتباه به این پیشرانۀ، موتور زانتیا می‌گویند. در واقع موتور پژو پارس ELX دارای سیستم‌هایی است که موتور زانتیا فاقد آن است.

همچنین این موضوع برای موتور زانتیا نیز صادق است. از سوی دیگر باید گفت حتی پیشرانۀ‌های مشابه یکدیگر هم لزوماً دارای ساختاری کاملاً مشابه نیستند. در بازار خودرو کشور برخی افراد سودجو برای کسب منافع بیشتر، اطلاعات اشتباه و غیراصولی را در اختیار مخاطبان قرار می‌دهند.

پیشرانۀ پژو پارس ELX در حقیقت از خانواده XU7 است و تنها تفاوتی که این پیشرانۀ با پیشرانۀ‌های ۱۸۰۰ سی‌سی معمولی این خانواده دارد، این است که ۱۶ عدد سوپاپ در بخش سرسیلندر آن تعبیه شده است. این پیشرانۀ نسبت به پیشرانۀ سیترون زنانتیا از تغییرات مهمی برخوردار است که سبب مصرف سوخت کمتر و رانندمان بالاتر موتور می‌شود. به‌عبارت دیگر ECM‌های مورد استفاده در این دو موتور متفاوت هستند.

پیشرانۀ پژو پارس ELX با کد XU7 JP4 شناخته می‌شود که از ECM بوش بهره می‌گیرد؛ اما سیستم برق‌رسانی این خودرو به‌دلیل استفاده ECM نسبتاً به‌روزتر نسبت به سیترون زنانتیا دارای تغییراتی است. البته سیترون زنانتیا نیز به‌همین پیشرانۀ مجهز شده است؛ اما به‌دلیل ساختار نسبتاً قدیمی بخش الکترونیکی و واحد پردازشگر مرکزی موتور، مصرف سوخت بالاتری دارد. از طرفی پاشش سوخت در هر کدام از این دو موتور متفاوت بوده و بخش پردازشگر مرکزی موتور‌ها نیز با یکدیگر کاملاً متفاوت است.

البته این نکته را فراموش نکنید که تنها مقایسه پیشرانۀ‌ها اهمیت ندارد؛ زیرا گیربکس سیترون زنانتیا یک سروگردن نسبت به گیربکس تمام‌مدل‌های پژو پارس بالاتر است. ساختار ضریب‌دندانه‌کو‌تر و همچنین نسبت چرخ‌دنده‌های دیفرانسیل به یکدیگر، توانسته سیترون زنانتیا را به یک سدان نسبتاً سریع‌تر از پژو پارس بدل کند. با توجه به‌موارد یادشده باید دانست که تفاوت در بخش پیشرانۀ و سیستم انتقال قدرت این دو خودرو با یکدیگر بسیار زیاد است. از دیگر باورهای نادرست در این باره که متأسفانه در بازار خودرو کشورمان به‌شکل غیراصولی جا افتاده است، مقایسه موتور توپوتا کم‌ری XV40 با لیفان ۸۲۰ است. برخی افراد این دو موتور را یکسان می‌دانند. این در صورتی است که پیشرانۀ لیفان ۸۲۰ بر اساس موتور توپوتا کم‌ری XV40 طراحی شده است و در نتیجه ساختاری مشابه با یکدیگر دارند؛ اما نمی‌توان این دو پیشرانۀ را مانند هم دانست. البته لازم به‌ذکر است که پژو پارس ELX و سیترون زنانتیا از یک موتور بهره می‌گیرند؛ اما در بخش سیستم سوخت‌رسانی و واحد پردازشگر مرکزی متفاوت هستند؛ اما این قضیه درباره توپوتا کم‌ری XV40 و لیفان ۸۲۰ کاملاً متفاوت است.

برای اطلاع از شرایط اشتراک روزنامه

«دنیای خودرو» لطفاً با شماره تلفن

۰۹۷۶۱-۸۸۳۰-۰۲۱ تماس بگیرید



کشف میلیاردی لاستیک‌های قاچاق در اصفهان

«فرمانده انتظامی استان اصفهان از کشف ۶۹۱ حلقه انواع لاستیک خودرو خارجی قاچاق به ارزش ۸۰ میلیارد ریال در ششهر اصفهان خبر داد. سردار حمید علینقیان پور، فرمانده انتظامی استان اصفهان در گفت‌وگو با خبرنگار «فارس» در اصفهان اظهار کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی استان اصفهان در پی کسب خبری مبنی بر دپوی انواع لاستیک خودرو خارجی در ۲ انبار، موضوع را در دستور کار خود قرار دادند.» وی افزود: «ماموران پس از بررسی و کسب اطمینان از درستی موضوع در هماهنگی با مراجع قضائی از محل بازدید کردند که در نتیجه این عملیات ۶۹۱ حلقه انواع

لاستیک خودرو خارجی به‌همراه ۶۲ عدد رینگ را کشف کردند.» علینقیان پور با بیان این که برابر ارزیابی کارشناسان، ارزش محموله مذکور بالغ بر ۸۰ میلیارد ریال است، گفت: «با توجه به این که هر ۲ محل در سامانه انبارهای وزارت صمت ثبت نشده بوده و موجودی آن‌ها نیز اعلام نشده بود، مشمول جرم قاچاق شده و به‌همین دلیل این انبارها با حکم مرجع قضائی پلمب شدند.» فرمانده انتظامی استان اصفهان از توقیف لاستیک‌های مکشوفه وانتقال آن‌ها به سازمان نگهداری و فروش اموال تملیکی استان خبر داد و بیان کرد: «در این خصوص ۲ نفر نیز دستگیر و برای انجام اقدامات قانونی تحویل مرجع قضائی شدند.»

بهانه‌هایی برای اتصال بیشتر به زمین

ریشه‌های استفاده از لاستیک پهن در موتورسیکلت‌ها

تنها نقطه تماس آن‌ها با زمین هستند. نقطه‌ای از لاستیک که با زمین در تماس است با عنوان سطح تماس شناخته می‌شود و معمولاً هم نقطه کوچکی به‌شمار می‌رود. البته همین نقاط کوچک نقش مهمی در چسبندگی لاستیک به سطح زمین ایفا می‌کنند. طبیعتاً اگر در حال هدایت یک موتورسیکلت با لاستیک‌های بزرگ‌تر و پهن‌تر باشید، سطح تماس ابعاد بزرگ‌تری خواهد داشت. هر چقدر سطح تماس لاستیک و زمین بیشتر باشد، موتورسیکلت چسبندگی بیشتری به‌جاده خواهد داشت. برای درک بهتر این موضوع تصور کنید جسمی را یک بار با یک انگشت و بار بعدی با پنج انگشت بلند می‌کنید.

نقطه تماس بزرگ‌تر به لاستیک‌ها اجازه می‌دهد بهتر به زمین بچسبند و در عین حال پایداری موتورسیکلت را حفظ کنند. این یکی از دلایل اصلی استفاده از لاستیک‌های بزرگ در موتورسیکلت‌هایی همچون هارلی دینویدسون فتن‌بوی است. موتورهای سنگین‌تر نیازمند لاستیک‌های بهتر هستند و اگر بخواهید از لاستیک‌های کوچک‌تر استفاده کنید، وزن و فشار بالای موجود سبب استهلاک سریع لاستیک‌ها خواهد شد. البته باید گفت با وجود چسبندگی بیشتر لاستیک‌های پهن و جذابیت بصری آن‌ها، نقاط ضعف خاصی نیز وجود دارد که باید در نظر گرفته شوند. به‌خاطر پهنای بیشتر این لاستیک‌ها، موتورسوار هنگام عبور از پیچ‌ها باید تلاش بیشتری کرده و فرمان را بیشتر بچرخاند. اگرچه توضیح علمی برای این امر وجود دارد، اما به‌طور خلاصه باید گفت هر چقدر لاستیک پهن‌تر باشد، شتاب‌پذیری حرکت بیشتر دست‌فرمان برای چرخاندن موتورسیکلت خواهید بود. به این ترتیب موتورسوار باید نیروی بیشتری وارد کرده و به‌صورت فیزیکی نیز بدن خود را بیشتر خم کند تا از پیچ عبور کند. لاستیک‌های بزرگ‌تر همچنین وزن بیشتری دارند و تأثیر منفی روی قدرت تهنایی و مصرف سوخت می‌گذارد.



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«موتورسیکلت‌های بزرگ و پر قدرت جذابیت‌های زیادی دارند و شاید یکی از وجوه تمایز آن‌ها را بتوان لاستیک‌های پهن دانست. این لاستیک‌ها حس و حال یک موتورسیکلت عضلانی و خشن را تداعی می‌کنند.

همان‌طور که می‌دانید لاستیک‌های موتورسیکلت‌ها بیش از لاستیک خودروها در معرض دید هستند؛ مخصوصاً اگر آن موتورسیکلت قدرت بالایی داشته باشد چنین چیزی بیشتر به چشم خواهد آمد. شاید بپایین چنین موتورسیکلت‌هایی به فکر افتاده باشید که چرا لاستیک‌های پهن برای آن‌ها انتخاب شده‌اند؟ برخی موتورسیکلت‌ها لاستیک‌های پهن‌تری نسبت به اکثر مدل‌ها دارند. لاستیک‌های بزرگ‌تر حس خاصی را منتقل می‌کنند؛ اما طراحی ظاهری تنها دلیل نصب چنین لاستیک‌هایی نیست؛ استفاده از لاستیک‌های بزرگ‌تر می‌تواند تغییراتی را در یک موتورسیکلت به‌وجود آورند.

موتورسیکلت‌هایی با ستایل‌های سواری مختلف نیازمند لاستیک‌های متفاوت هستند و برخی از آن‌ها برای عملکرد صحیح خود به لاستیک‌های پهن‌تر نیاز خواهند داشت. در ادامه به دلایل نصب لاستیک‌های پهن در برخی موتورسیکلت‌ها اشاره می‌کنیم. زمانی که در حال هدایت یک وسیله نقلیه موتوری از جمله موتورسیکلت هستید، لاستیک‌ها

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاکرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



تهران را پاک بگردیم





آئودی برای زنجیره تامین یباینه صادر کرد

«بیاینه اخیر آئودی از نظارت دقیق بر تحولات ناشی از تعرفه ترامپ و تاثیرات احتمالی بر زنجیره‌های تامین و شبکه تولید حکایت می‌کند. با این که گمانه‌زنی‌ها مبنی بر توقف سیستم لجستیک این خودروساز است، گزارش‌ها نشان می‌دهد کل گروه فولکس‌واگن، شامل برندهایی مانند آئودی، فولکس‌واگن و پورشه، احتمالاً حمل محموله‌های خود را متوقف کرده‌اند. پورشه نیز اقدام مشابهی انجام داده است و هنوز هیچ بازه زمانی مشخصی برای از سرگیری سیستم لجستیک آئودی ارائه

نشده است. اعمال تعرفه‌های ترامپ علیه محصولات سایر خودروسازان می‌تواند بازار جهانی و زنجیره تامین بین‌المللی را دچار اختلال عدیده کند. این مساله به‌زودی برای خودروسازان مانند گروه فولکس‌واگن که آمریکا مهم‌ترین بازار آن‌هاست، منجر به زیان خواهد شد. سیاست‌های دولت ترامپ نیز مشابه سیاست‌های گذشته اتحادیه اروپا، در راستای حفظ صنایع خودروسازی کشورش اتخاذ شده؛ اما حفظ صنعت خودرو این کشور به‌قیمت‌آخلال مالی در صنعت و بازار جهانی تمام خواهد شد.

افزایش چالش‌های زنجیره‌تامین در سایه رشد نرخ ارز

«ایران خودرو» تولید را افزایش داد؛ «سایپا» در بحران نقدینگی مانده‌است

نیاز ارزی صنعت قطعه در ۱۴۰۴ حدود ۳میلیارد دلار برآورد می‌شود



«افزایش شدید نرخ ارز، فشار سنگینی بر زنجیره تامین صنعت خودرو وارد کرده و هزینه تهیه مواد اولیه مانند فولاد، آلومینیوم، مس و محصولات پتروشیمی را به‌طور چشمگیری افزایش داده است. بنابراین این شرایط، ضرورت اصلاح قیمت‌گذاری خودرو و حذف سیاست‌های دستوری را آشکارتر از گذشته کرده است. از این رو به‌نظر می‌رسد تنها با آزادسازی قیمت‌هایی توان زمینه رقابت‌پذیری و توسعه پایدار در صنعت خودرو را فراهم ساخت؛ مسیری که بدون تغییرات اساسی در رویکردهای اقتصادی، دستیابی به آن ممکن نخواهد بود.

«عملکرد متفاوت «ایران خودرو» خصوصی و «سایپا» خصولتی در آغاز سال جدید مازار پیگلو، دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو درباره وضعیت شرکت سایپا به خبرنگار «دنیای خودرو» گفت: «شرکت سایپا در حال حاضر با مشکلات متعددی مواجه است و هر کمکی که لازم باشد ما قطعه‌سازان به این شرکت ارائه خواهیم داد.»

وی ادامه داد: «مشکلات سایپا که از سال گذشته شدت گرفته، همچنان ادامه دارد و به سال جاری نیز تسری پیدا کرده است. بنابراین به اعتقاد بنده، همه باید در حل این مشکلات به این شرکت کمک کنیم.»

بیگلو عمده مشکلات سایپا را مسائل مربوط به نقدینگی دانست و خاطر نشان کرد: «وضعیت نقدینگی این شرکت بسیار بحرانی است و با بانک‌ها نیز مشکلات جدی دارد. به هر طریقی و هر روشی که هیات‌مدیره و مدیران سایپا در نظر دارند، لازم است برای حل این مساله همکاری شود.» وی همچنین به محدودیت‌های سایپا در حوزه تولید اشاره کرد و بیان داشت: «این شرکت در بخش تیراژ تولید با یکسری محدودیت‌ها و گلوگاه‌های خاص مواجه است و در بخش نیروی محر که نیز مشکلاتی وجود دارد که نیازمند توجه و حمایت بیشتر است. به‌طور کلی می‌توان گفت وضعیت سایپا در سال جاری دشوارتر از گذشته است.» بیگلو به‌مقایسه عملکرد ایران خودرو پرداخت و افزود: «شرکت ایران خودرو نخستین روز سال جاری را با تولید ۲ هزار و ۳۰۰ دستگاه آغاز کرده است؛ در حالی که چنین روندی در هفته اول سال معمولاً سابقه نداشته است. بنابراین برنامه‌ریزی مدیریتی در این شرکت بسیار منسجم و دقیق به‌نظر می‌رسد که امیدواریم این روند ادامه یابد.» دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو ادامه داد: «در بخش خصوصی، برنامه‌هایی مطرح شده که نشان‌دهنده اتفاقات مثبت است و باید حمایت لازم صورت گیرد. بنابراین به‌نظر می‌رسد ایران خودرو امسال عملکرد منظم‌تری نسبت به سایپا داشته باشد و با روند مطلوب‌تری حرکت کند.»

«چالش تامین مواد اولیه در پی گرانی ارز بیگلو در خصوص چالش‌های عمومی صنعت خودرو بیان داشت: «چندین مشکل وجود دارد که تمام شرکت‌ها را تحت‌تاثیر قرار خواهد داد. افزایش نرخ ارز یکی از مهم‌ترین مسائل است؛ این افزایش اگر چه به‌صورت مستقیم شاید کمتر از ۲۰ درصد روی قیمت خودرو اثر داشته باشد، اما به‌صورت غیرمستقیم تامین مواد اولیه را به‌شدت تحت‌تاثیر قرار می‌دهد.»

وی ادامه داد: «تامین مواد اولیه‌ای از قبیل ورق‌های فولادی، مس، آلومینیوم، محصولات پتروشیمی و ... تحت‌تاثیر افزایش نرخ ارز، هزینه بیشتری خواهند داشت. اگر اصلاحات اساسی در این حوزه صورت نگیرد، تاثیر افزایش نرخ ارز به‌طور مستقیم روی قیمت قطعات و خودروها نمایان خواهد شد. این مشکل، یک مساله عمومی و مشترک در کل صنعت خودرو است.»

دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو درباره اصلاحات ضروری صنعت خودرو اظهار داشت: «اصلاح باید به‌گونه‌ای باشد که به‌جای ارائه یارانه، سازوکارهای دقیق‌تری در زمینه قیمت‌گذاری اجرا شود. بنابر این اعتقادی به یارانه و این نوع حمایت‌ها ندارم؛ زیرا معمولاً



از جمله مهم‌ترین مسائل به‌شمار می‌روند. برای حل این بحران‌ها ابتدا باید موضوع قیمت‌گذاری خودرو را حل کنیم؛ چرا که تازمانی که خودروسازان از زیان‌دهی خارج نشوند، مشکلات پابرجا خواهند بود. علاوه بر آن، باید سازوکار نرخ‌گذاری مواد اولیه اصلاح شود؛ چرا که قیمت این مواد هم به‌دلیل کمبود تولید و هم به‌دلیل نرخ‌گذاری غیرشفاف، نسبت به نرخ جهانی بالاتر است.»

وی ادامه داد: «هم‌زمان با ایجاد تغییرات، سال جدید همراه با اتفاقات مثبت و منفی خواهد بود. این هنر ماست که از فرصت‌ها استفاده کنیم و مشکلات را مدیریت کنیم؛ اما

بدون شک، امسال، سالی پرچالش خواهد بود.» بیگلو درباره چالش‌های مالی در صنعت خودرو اظهار داشت: «مطالبات مالی خودروسازان با روند صعودی تورم افزایش خواهد یافت. این افزایش نه تنها از نظر قیمتی قابل توجه است، بلکه حجم مطالبات نیز رو به افزایش است. مساله مهم‌تر، نحوه مدیریت گردش پرداخت و دریافت در شرایط فعلی است که خود چالشی جدی محسوب می‌شود.»

وی با اشاره به رویکرد ایران خودرو در مدیریت مالی بیان کرد: «ایران خودرو امسال به‌جای استفاده از پول نقد، به‌سمت استفاده از شبهه پول حرکت کرده است. این تغییر عمدت‌ااز طریق ابزارهای مالی مانند تامین مالی

زنجیره تامین، تفاهم‌نامه‌ها و خرید دیون انجام می‌شود. این سیاست امکان انتقال بار مالی به‌سطوح پایین‌تر زنجیره‌تامین را فراهم می‌کند و ابزارهایی مثل اوراق گام می‌توانند نقش موثری در این فرآیند داشته باشند.» بیگلو در خصوص سایپا تصریح کرد: «مطالبه نقدینگی و مشکلات موجود در ارتباط با نظام بانکی، عرصه را برای سایپا تنگ کرده است. با وضعیت فعلی، نمی‌توان انتظار داشت که سایپا بتواند وارد چنین فرآیندهای مالی شود؛ به‌ویژه با توجه به محدودیت‌هایی که در حمایت‌گری بانک‌ها در این شرایط اقتصادی وجود دارد.»

وی افزود: «واقعیت این است که اگر مشکل سودآوری در خودروسازها حل شود، نیازی به استفاده از این روش‌های موقت یا به‌اصلاح مسکن‌های مالی نخواهد بود. همان‌طور که دهه ۸۰، تولید خودرو سودآور بود، سرمایه‌گذاری نیز وجود داشت و زنجیره تامین نیز توسعه می‌یافت. بنابراین تازمانی که این مشکل سودآوری حل نشود، روش‌هایی مانند شبه پول، خرید دیون و ابزارهای مشابه، صرفاً تلاشی برای حفظ بقا و نه ایجاد توسعه پایدار است.»

«نیاز ارزی ۳میلیارد دلاری زنجیره تامین خودرو بیگلو درباره چالش‌های صنعت خودروسازی به‌وضعیت تولید خودرو در سال جاری اشاره کرد و اظهار داشت:



«به‌نظر بنده شرایط تولید خودرو در سال جاری همچون سال ۱۴۰۳ است و حتی احتمال کاهش تولید نیز وجود دارد؛ مگر این که اقداماتی بنیادی در مدیریت نرخ ارز، تامین مواد اولیه و منابع مالی صورت گیرد. سال گذشته در همین ایام، نرخ دلار زیر ۵۰ هزار تومان بود. اما افزایش سریع نرخ ارز تاثیر عمده‌ای بر قیمت مواد اولیه داخلی گذاشت. اگر نرخ ارز دوباره کنترل نشود یا فرآیندهای تامین ماده اولیه اصلاح نشود، نمی‌توان انتظار رشد تولید داشت.»

وی همچنین درباره نقش دولت در تخصیص منابع تاکید کرد: «اگر دولت تصمیم بگیرد قیمت مواد اولیه داخلی را آزاد نکند و همچنان یارانه بدهد، این رویکرد تنها یک مسکن موقت است؛ نه راه‌حلی پایدار. بنابراین ترجیح می‌دهم نرخ واقعی برای مثال ۱۵۰ هزار تومان تعیین شود؛ اما در دسترس باشد؛ زیرا در این صورت می‌توان با قیمت تمام‌شده واقعی، تولید و فروش را پیش برد. وجود ارز واقعی و دسترسی به آن بهتر از ایجاد رانتی است که فساد و مشکلات بیشتری به‌همراه دارد.»

بیگلو درباره ارزی زنجیره تامین در سال جاری گفت: «برای ۲ خودروساز اصلی کشور، با روند کنونی، به‌حدود ۳ میلیارد دلار ارز نیاز داریم. البته به‌دلیل فرآیند اشتباه تخصیص ارز، پیچیدگی‌های غیرشفاف ایجاد شده است. به‌عنوان مثال گفته می‌شود که قطعه‌سازان تاکنون میانگین ۵۰ درصد از سهمیه ارزی خود را استفاده کرده‌اند؛ اما این آمار ناقص است. بسیاری مواد اولیه و کالاهای خود را ترخیص کرده‌اند، اما چون تخصیص ارزی هنوز صورت نگرفته، این مصرف در سامانه ثبت نشده است.»

وی توضیح داد: «مشکل این فرآیند این است که قطعه‌ساز محصولی را بر اساس ارزی که چهار ماه پیش نرخ آن پایین تر بود، تولید و کالا را وارد بازار کرده است. اما اکنون باید تسویه را بر اساس نرخ بالاتر انجام دهد؛ در حالی که هزینه‌ها قبلاً پرداخت شده است. این سازوکار اشتباه، فشار زیادی به قطعه‌سازان وارد می‌کند و در نهایت زنجیره تامین را با بحران مواجه می‌سازد.»

بیگلو تاکید کرد: «تازمانی که تلاش برای رفع مشکلات ارزی و مالی با ایجاد رانت همراه باشد، گره‌های موجود نه تنها باز نمی‌شوند، بلکه پیچیده‌تر خواهند شد. تغییرات بنیادی در سیاست‌های اقتصادی و ارزی، لازمه عبور از این بحران است.»

«لزوم اصلاح سازوکارهای قیمتی بر اساس واقعیت‌های امروز

این قطعه‌ساز ضمن انتقاد از سیاست‌های داخلی تامین مواد اولیه و ارز بیان داشت: «مشکلات موجود هیچ ارتباطی با تحریم‌های خارجی ندارد؛ بلکه ما خودمان با سیاست‌های اشتباه، چنین وضعیتی را ایجاد کرده‌ایم. یک نمونه از این مسائل در جلساتی که داشتیم دیده شد؛ به‌عنوان مثال از آقای مقیمی، رئیس هیات‌عامل ایدرو خواش کردم که قیمت ارز، قیمت مواد اولیه و دستمزدها متناسب با واقعیت‌ها افزایش یابد. به این دلیل که به‌عنوان نمونه، حقوق کارگری که ۱۵ میلیون تومان در نظر گرفته شده، دیگر وجود خارجی ندارد و ما ناچاریم این نیرو را با حقوق ۲۵ میلیون تومان استخدام کنیم. اما در محاسبات قیمتی همچنان ۱۵ میلیون تومان لحاظ می‌شود.»

وی ادامه داد: «همین شرایط برای ارز نیز صدق می‌کند. اکنون ارز را در سامانه‌ها ۶۸ هزار تومان محاسبه می‌کنند؛ اما برای مابیش از این تمام می‌شود. وقتی هزینه‌های بانکی و سایر هزینه‌های مرتبط با تامین ارز را در نظر بگیریم، نرخ من این است که نرخ ارز به‌صورت واقعی و مشخص، برای مثال ۱۰۰ هزار تومان تعیین و سازوکار قیمتی خودرو نیز بر همین اساس تنظیم شود. حتی اگر نرخ ارز ۱۵۰ هزار تومان باشد، اما دسترسی به آن وجود داشته باشد، به نفع ما خواهد بود. در این شرایط، هزینه‌ها شفاف می‌شود و می‌توانیم از مزاد منابع صرفه‌جویی کنیم.» بیگلو تاکید کرد: «اگر ارز و مواد اولیه به‌نرخ واقعی محاسبه شود، خودروسازان به‌صورت طبیعی به سمت کاهش مصرف منابع ارزی و افزایش داخلی‌سازی حرکت خواهند کرد؛ چرا که واردات قطعات صرفه خود را از دست می‌دهد. با این حال من با هر نوع رانت، در هر سطحی که باشد، مخالف هستم؛ زیرا به‌جای حل مساله، مشکلاتی جدید به‌سیستم اضافه می‌کند.»



برخورد با تخلفات حادثه‌ساز در معابر شهری



کشور ادامه داد: «در طرح نوروزی امسال، ۴۴ درصد از تصادفات در معابر شهری ناشی از توجه نکردن به جلو بوده که عامل اصلی آن استفاده از تلفن همراه حین رانندگی است.» وی ادامه داد: «بررسی‌ها نشان می‌دهد ۳۶ درصد از تصادفات نوروز امسال مربوط به موتورسیکلت‌ها بوده و متأسفانه ۴۳ درصد از جان‌باختگان تصادفات در معابر شهری را موتورسیکلت‌سواران تشکیل داده‌اند.» سرهنگ تویسرکانی از همه رانندگان و راکبان خواست با رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، نقش موثری در کاهش حوادث ایفا کنند و گفت: «تلفن همراه به هیچ وجه همراه مناسبی هنگام رانندگی نیست و کمربند ایمنی را می‌توان رشتنای میان مرگ و زندگی در حوادث رانندگی دانست.»

ایرنا: رئیس پلیس ترافیک شهری فراجا از اجرای طرح ویژه برخورد با تخلفات حادثه‌ساز در معابر شهری کشور خبر داد و گفت: «این طرح از ۱۷ فروردین ماه آغاز شده و تا پایان فروردین ادامه خواهد داشت.» سرهنگ حسین‌ولی تویسرکانی افزود: «محورهای اصلی این طرح، برخورد با استفاده نکردن از کمربند ایمنی، استفاده از تلفن همراه حین رانندگی و استفاده نکردن از کلاه ایمنی توسط راکبان موتورسیکلت است.» وی با اشاره به نتایج بررسی‌های میدانی خاطر نشان کرد: «متأسفانه میزان استفاده از کمربند ایمنی توسط رانندگان و سرنشینان جلو در معابر شهری کاهش یافته که این موضوع سبب افزایش جراحات و صدمات در حوادث رانندگی می‌شود.» رئیس پلیس ترافیک شهری

خبر

News

چهار خودرو برقی در ناوگان تاکسیرانی

برنامه‌های آتی این اتحادیه تصریح کرد: «امید است با گسترش استفاده از خودروهای برقی در ناوگان تاکسیرانی، شاهد بهبود کیفیت هوا و ارتقای سطح خدمات حمل‌ونقل عمومی در کشور باشیم.» در همین راستا و با توجه به اهمیت توسعه زیرساخت‌های شارژ در کلان‌شهرها، لازم است دستگاه‌های مرتبط از جمله وزارت نیرو، همکاری لازم را با شهرداری‌ها به‌منظور انجام فرآیند تخصصی احداث جایگاه‌ها و تامین برق مورد نیاز به‌عمل آورند. ضامنی در پایان اعلام کرد خودرو دانگ‌فنگ E70 ایران خودرو، به‌علت عدم تطابق با ضوابط شورای عالی ترافیک و عدم‌آخذ تاییدیه در کمیته فنی وزارت کشور، نتوانست وارد ناوگان تاکسیرانی شود.

می‌تواند به کاهش هزینه‌های عملیاتی تاکسیرانی و افزایش رفاه حال رانندگان و مسافران منجر شود.» ضامنی افزود: «این خودروها پس از طی مراحل ارزیابی و تطابق با ضوابط شورای عالی ترافیک کشور و اخذ تاییدیه از کمیته فنی وزارت کشور، به‌عنوان گزینه‌های مناسب برای استفاده در ناوگان تاکسیرانی شناخته شدند.» مدیر عامل اتحادیه حمل‌ونقل مسافر شهری کشور درباره مزایای استفاده از خودروهای برقی در ناوگان تاکسیرانی گفت: «کاهش آلودگی هوا و حفظ محیط‌زیست، کاهش هزینه‌های سوخت و نگهداری، ایجاد تجربه سفر آرام و بی‌صدا برای مسافران و ارتقای وجهه ناوگان تاکسیرانی به‌عنوان یک سیستم حمل‌ونقل مدرن و پایدار، از جمله مزایای این اقدام است.» وی با اشاره به

ایسنا: مدیر عامل اتحادیه حمل‌ونقل مسافر شهری کشور گفت: «با تایید شورای عالی ترافیک کشور چهار خودرو برقی مجوز ورود به ناوگان تاکسیرانی گرفتند.» مرتضی ضامنی با بیان این‌که با هدف کاهش آلودگی هوا و ارتقای کیفیت خدمات حمل‌ونقل عمومی، چهار مدل خودرو برقی برای ورود به ناوگان تاکسیرانی کشور مجوز دریافت کرده‌اند، افزود: «جک جی ۷ کرمان موتور، Eado سایپا، FAW ایران خودرو و آیون (AION) شهرداری تهران، چهار خودرو مورد تایید است.» وی با اشاره به اهمیت ورود خودروهای برقی به ناوگان تاکسیرانی اظهار کرد: «این اقدام، گامی مهم در جهت توسعه حمل‌ونقل پاک و کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی محسوب می‌شود. همچنین استفاده از خودروهای برقی

انهدام شبکه قاچاق سوخت در ساحل قشم

۸ خط لوله و مخازن ۲۰۰ هزار لیتری در ساحل جزیره قشم کشف شد



با تمام توان و بدون اغماض با قاچاقچیان برخورد خواهد کرد.»

توقیف کشتی حامل یک میلیون لیتر مشتقات نفتی قاچاق در خلیج فارس

رئیس کل دادگستری هرمزگان همچنین از توقیف کشتی متعلق به یکی از شرکت‌های بزرگ فعال در حوزه صادرات مشتقات نفتی به‌اتهام مشارکت در قاچاق سبازمان یافته یک میلیون لیتر سوخت خبر داد. مجتبی قهرمانی در این باره اظهار داشت: «در راستای اجرای دستورات ریاست قوه قضائیه، دستگاه قضایی استان هرمزگان، شورای تأمین، مجموعه دولت و ضابطین با تمرکز بر پیشگیری و مقابله با قاچاق سوخت اقدامات مهم و موثری را انجام داده‌اند و بر این اساس با ورود به‌حوزه‌ها و زمینه‌هایی که امکان قاچاق سوخت وجود دارد، تدابیر لازم را اتخاذ

گزارش واصله از سوی ماموران، کشتی توقیف‌شده فاقد هرگونه اسناد مثبت‌گم‌کی بوده است.» وی یادآور شد: «طبق این گزارش، کشتی مذکور حامل محموله‌ای شامل یک میلیون لیتر سوخت قاچاق از نوع مشتقات نفتی و نفت خام بدون پلمپ و فاقد هرگونه پروانه و مجوز در یانوردی است.» قهرمانی تصریح کرد: «محموله شناور توقیف‌شده در حال تخلیه است و روند رسیدگی به پرونده متهمان ادامه دارد که نتایج آن متعاقب اطلاع‌رسانی خواهد شد.» رئیس کل دادگستری هرمزگان در پایان با اشاره به دستگیری ۶ نفر از خدمه کشتی مذکور به‌اتهام مشارکت در قاچاق سازمان یافته سوخت تاکید کرد: «هم‌اکنون با هماهنگی مقام قضایی، ماموران مرزبانی استان هرمزگان در حال جمع‌آوری و ثبت و ضبط ادله موجود در این خصوص هستند.»

اراجع سه پرونده مهم قاچاق سوخت به دادگاه جرایم اقتصادی ۲۸ اسفندماه سال گذشته نیز رئیس کل دادگستری استان تهران از صدور کیفرخواست در پرونده‌های مهم قاچاق سوخت و اراجع سه فقره از این پرونده‌ها به شعب ویژه رسیدگی به جرائم اخلاخل گران در نظام اقتصادی خبر داد. علی‌القاصی در این باره اظهار کرد: «با توجه به‌دستور ریاست دستگاه قضا مبنی بر مبارزه قاطع و اثربخش با پدیده قاچاق سوخت، این موضوع به‌عنوان یک اولویت در دستور کار دادگستری کل استان تهران قرار گرفت.» وی با اشاره به تشکیل قرارگاه ویژه مقابله با قاچاق سوخت با حضور همه ضابطین و ادارات و سازمان‌های مربوطه افزود: «در همین رابطه و در ماه‌های اخیر در شهرستان‌های ری، پاکدشت، ملارد، اسلامشهر و رباط کریم پرونده‌های مهمی تشکیل و چند شبکه مهم و بزرگ قاچاق سوخت که به‌صورت کاملاً سازمان یافته اقدام به‌خارج کردن سوخت‌های بارانه‌ای از شبکه توزیع کرده و آن را به‌مصارف دیگر رسانده و با اقدام به قاچاق و خارج کردن آن از کشور می‌نمودند، شناسایی و اعضای آن دستگیر شدند.» القاصی مهر خاطر نشان کرد: «با انتخاب و تعیین بازپرسان ویژه و تشکیل جلسات پیگیری، تعدادی از این پرونده‌ها منتهی به صدور کیفرخواست شد که با توجه به‌میزان قاچاق، نحوه رفتار مجرمانه متهمان که کاملاً به‌صورت سازمان یافته و شبکه‌ای در همه بخش‌ها به‌صورت منسجم با هم اقدام می‌کردند و آثار زیان‌بار ناشی از اعمال مجرمانه آن‌ها، اتهام متهمان تحت‌عنوان اخلاخل در نظام اقتصادی از طریق قاچاق سازمان یافته سوخت در نظر گرفته شده است و پرونده آن‌ها جهت ادامه رسیدگی به دادگاه‌های ویژه رسیدگی به جرایم اخلاخلگران در نظام اقتصادی ارجاع شده است.»

کرده‌اند.» وی در ادامه افزود: «در همین راستا، ماموران در یابانی استان هرمزگان پس از انجام کار اطلاعاتی و عملیاتی، یک فروند کشتی حامل سوخت قاچاق را در آب‌های خلیج فارس شناسایی و نسبت به توقیف آن اقدام کردند.» قهرمانی با بیان این‌که کشتی توقیف‌شده متعلق به یکی از شرکت‌های بزرگ فعال در حوزه صادرات مشتقات نفتی است، گفت: «طبق گزارش ضابطین، متهمان مشتقات نفتی را از استان‌های فارس، بوشهر و خوزستان به اسکله شهید رجایی بندر عباس منتقل و در ایام تعطیلات در این کشتی بارگیری کرده‌اند.» وی همچنین بیان کرد: «متهمین محموله این کشتی را قیر صادراتی اعلام کرده بودند که در نتیجه بررسی‌ها مشخص شد به محموله موجود، مغایرت داشته و هیچ‌گونه عوارض گمرکی و بندری در خصوص محموله مذکور پرداخت نشده است.» این مقام قضایی همچنین خاطر نشان کرد: «بر اساس

خبر

News

افزایش سفرهای نوروزی و کاهش آمار مرگ و میر

ایرنا: سخنگوی کمیسیون عمران مجلس از بررسی عملکرد دستگاه‌های مسئول در سفرهای نوروزی در نشست کمیسیون عمران داد و گفت: «در نوروز امسال حدود ۵۵۰ میلیون تردد در کشور ثبت شده که نسبت به سال گذشته افزایش یافته است؛ با این حال، میزان مرگ و میر نسبت به سال گذشته کاهش داشت.» عبدالجلال ایری در تشریح نشست کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی گفت: «در بخشی از این جلسه، عملکرد دستگاه‌های اجرایی در سفرهای نوروزی با حضور نمایندگان تمام نهادهای مرتبط مورد بررسی قرار گرفت.» وی توضیح داد: «طبق گزارش‌ها، در نوروز امسال حدود ۵۵۰ میلیون تردد ثبت شده که نسبت به سال گذشته افزایش یافته است. با این حال، متأسفانه بیش از ۸۵۰ نفر از هموطنانمان در تصادفات جاده‌ای جان خود را از دست داده‌اند. اگرچه این رقم نسبت به سال قبل کاهش یافته، اما همچنان نگران‌کننده است.» ایری اضافه کرد: «از سوی دیگر طبق گزارش‌های ارائه‌شده آمار تخلفات جاده‌ای نیز حدود سه برابر افزایش یافته است؛ البته بخشی از این افزایش، ناشی



اجرای طرح HOV در تهران بعد از تامین دوربین‌های نظارتی

کرد تا بتوانیم به‌صورت ضابطه‌مند با این موضوع هم برخورد کنیم.» وی در مورد نرخ‌گذاری مسافربرهای اینترنتی نیز یادآور شد: «مشخصاً در مورد مجموعه‌های مسافربری شخصی و اینترنتی باید با مجموعه وزارت کشور همکاری فزاینده‌ای در سال جدید داشته باشیم؛ اما متأسفانه مجموعه‌هایی که مسافربری شخصی دارند، از قاعده شهرداری و آن‌چه شورا مصوب می‌کند پیروی نمی‌کنند و ما درخواستمان این است که در وزارت کشور این مشکل را حل کنیم.»



مهر: محسن هرمزی، معاون حمل‌ونقل ترافیک تهران در حاشیه جلسه‌علنی شورای شهر تهران با حضور در جمع خبرنگاران در مورد پیشنهاد پلیس مبنی بر اجرای طرح HOV (طرح تردد خودروهای پرسرنشین) در بزرگراه امام علی (ع) با تاکید بر این‌که ما تابع مصوبه شورای ترافیک هستیم، گفت: «جاری این طرح منوط به تامین دوربین‌هاست که تا پایان فروردین ماه سال جاری محموله اول دوربین‌ها می‌رسد و انشاءالله مقدمات اجرای طرح فراهم می‌شود.» وی افزود: «یکی از موضوعاتی که با مجموعه وزارت کشور باید صحبت کنیم مساله مربوط به خودروهای است که با پلاک شهرستان در تهران کار می‌کنند، البته منظورم در واقع خودروهایی که با پلاک شهرستان مراجعه احیاناً اداری یا بیمارستانی دارند، نیست؛ بلکه دوسستانی است که با پلاک شهرستان در تهران فعالیت می‌کنند.» هرمزی ادامه داد: «خودروهای پلاک شهرستان فعالیت‌هایی را دارند که نه در طرح ترافیک و نه در بحث عوارض مرتبط با تردد در سطح شهر محاسبه می‌شود. انشاءالله با مجموعه وزارت کشور در سال جدید این موضوع را دنبال خواهیم



« رقابت افسانه‌ای بین دو برند برتر خودروسازی جهان را می‌توان در این قالب تصویر مشاهده کرد. با در نظر گرفتن اصطلاحات رایج در بازی شطرنج، هر دو برند خودرویی مدام یکدیگر را مات می‌کنند و کمپنی به یاد ماندنی را به اهدای خود در می‌آورند. در مجموع سه بیلورد محیطی و یک بال در یک محدوده تردد استفاده شده که در مورد از بیلورد ها آلودی به توانایی محصولات خود پرداخته و در بال بالی سر باجو به حضور در مسابقات موتوراسپرنت اشاره داشته است.



عرف آخر



خبرنگار



زکته آموزان

راندگان خود رهای شخصی و عمومی، به این مهم توجه کافی ندارند و به نوعی در این امر سهل انگاری می کنند. این در حالی است که بنابر بررسی های بعمل آمده، اعتماد صرف به کیسه های ایربگ نصب شده در کابین خودرو نیز کافی نیست و موارد بسیاری گزارش شده است که سر نشینان خودرویی که از کمربند ایمنی استفاده نکرده اند، به رغم تجهیز خود به کیسه ایربگ، حیرتصادف آسیب زیادی دیده اند. بنابراین، همواره باید به این مهم توجه ویژه داشت.

«ساده‌ترین ابزار ایمنی حاضر در هر خودرو، کمربند ایمنی است. این قطعه به‌ظاهر ساده در حفظ جان سرنشینان خودرو حین سوانح رانندگی تأثیر زیادی دارد. همان‌طور که در دفترچه راهنمای رانندگی نیز به‌آن اشاره شده است، بستن کمربند ایمنی حین قرار گرفتن در خودرو با هدف حفظ جان سرنشینان، یک الزام قانونی است. با این حال، متأسفانه در ایران، دیده هستیم که تعداد قابل توجهی از سرنشینان خودروها، به‌خصوص رانندگان، کمربند ایمنی را نمی‌بندند. این موضوع می‌تواند به‌شدت خطرناک باشد و در صورت بروز حادثه، جان سرنشینان را تهدید کند. بنابراین، رعایت این الزام قانونی و بستن کمربند ایمنی، نه تنها یک وظیفه قانونی، بلکه یک اقدام ضروری برای حفظ جان خود و دیگران است.»

بستن کمر بند ایمنی،
ضامن حفظ سلامتی

