



محمدرضا جوادانی، کارشناس تجارت بین‌الملل در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد: **واردات محدود؛ نه تسکین بازار است، نه تهدیدی برای انحصار!**

صفحه ۳



تایکان «GTS»؛ شو تینگ بریک اسپرت و بی صدا



استارت
Start

نهاد علی‌بیگزاده

روزنامه نگار

بحران بازار خودرو، فرصت یا تهدید؟

بازار خودرو ایران در چند سال اخیر با نوسانات شدید قیمت، رکود تولید و کاهش چشمگیر قدرت خرید مصرف‌کنندگان مواجه شده...

صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

حذف بخش خصوصی از اقتصاد کشور با سیاست‌های ضد تولید؛

تیشه قیمت‌گذاری دستوری بر ریشه صنعت خودرو

صفحه ۴

تخلیه خودرو وارداتی در

«جبل علی» به جای «بندر عباس»!

صفحه ۱۰

در خواست عجیب برخی

خودروسازان از خبرنگاران اعزامی به نمایشگاه خودرو شانگهای

صفحه ۱۰

صنعت خودرو آسیا در حال تغییر است

نگاه متفاوت ژاپنی‌ها

به خودروهای برقی

صفحه ۶

سودآوری پایدار با تمرکز بر اصلاح ساختارها، توسعه محصول و کنترل هزینه‌ها؛

نقشه‌راه «زامیاد» برای افزایش سوددهی در سال جاری

در شرایطی که خودروسازی کشور در سال‌های اخیر با چالش‌های جدی از جمله اختلال در تامین ارز برای...

صفحه ۵

بررسی مزایا و چالش‌های استفاده از

«کامیونت‌های برقی» در ایران

گامی سبز در جاده‌های کشور

در حال حاضر هیچ نقشه‌راه جامع و رسمی برای برقی‌سازی ناوگان سبک تجاری در ایران تعیین و...

صفحه ۱۴

کارشناس حوزه بیمه خودرو

در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد؛

بیمه خودروهای تجاری

در بن‌بست ناترازی،

فرار مالیاتی و ضعف نظارت

صفحه ۲



هشدار به مسئولان؛ تأیرهای چینی برگشتی از بازار آمریکا در آسیا به دنبال مشتری است!

تخلف ۱۰ همتی برخی واردکنندگان تأیر در یک سال گذشته

➕ در سال گذشته تأیرسازان ۲۲۰ میلیون یورو ارز دریافت کردند اما واردکنندگان یک میلیارد یورو ارز گرفتند

صفحه ۱۳



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

33 CROSS



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرفی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلاتنری باغ فیض، پلاک ۲۷/۱

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



می‌گوید: «الکترا GS فرا تر از یک کانسپت است؛ این یک پیش‌نمایش طراحی است که نشان‌دهنده تعهد بیوک به موفقیت در عصر برقی‌ها خواهد بود.» الکترا GS با طول ۵٫۳۱ میلی‌متر و فاصله محوری ۲٫۲۰۰ میلی‌متر، نه تنها از تسلا مدل S و لوسید ایر بزرگ‌تر است، بلکه حتی از نسخه کشیده‌مرسدس S کلاس نیز طولی‌تر است. این ابعاد که به‌ویژه برای بازار چین با علاقه به خودروهای بزرگ طراحی شده، الکترا GS را به یکی از بزرگ‌ترین سدان‌های برقی تبدیل کرده است. طراحی بدنه این خودرو ترکیبی از خطوط نرم و تهاجمی است که شباهت‌هایی به مدل‌های چینی مانند بی‌وای دی سیل و هان دارد.

بیوک با رونمایی از کانسپت الکترا GS، آینده طراحی خودروهای برقی خود را به‌نمایش گذاشت. این سدان لوکس با طول بیش از ۵٫۳ متر، رقیبی برای مرسدس S کلاس و تسلا مدل S محسوب می‌شود. بیوک که در بازار چین جایگاه ویژه‌ای دارد، با معرفی کانسپت الکترا GS چشم‌انداز خود برای آینده خودروهای برقی را ترسیم کرده است. این سدان برقی که در چین طراحی شده، با الهام از موجود اساطیری سنتاور (موجودی با بال‌تنه انسان و پایین تنه اسب) خلق شده است. «استوارت نوریس»، مدیر طراحی جونت و نجر سایک – جنرال موتورز و معاون طراحی جنرال موتورز در چین، درباره این خودرو



گزینه خاص «بیوک» برای رقابت با اس کلاس برقی

بحران بازار خودرو، فرصت یا تهدید؟

هستند که خصوصی‌سازی می‌تواند راهی برای بهبود رقابت و افزایش کیفیت خودروهای داخلی باشد. به‌ویژه با توجه به این که رقابت بیشتر می‌تواند انگیزه برای ارتقای کیفیت و کاهش قیمت‌ها را به‌دنبال داشته باشد؛ در صورت اجرای صحیح این سیاست، می‌توان انتظار داشت که صنعت خودرو ایران از وضعیت فعلی خود خارج شود. اما نکته این جاست که خصوصی‌سازی باید به‌گونه‌ای اجرا شود که منافع کل صنعت و مصرف‌کنندگان را در نظر بگیرد. در غیر این صورت، ممکن است تنها بخش‌هایی از صنعت به سودهای کلان برسند و در کنار آن، مصرف‌کنندگان همچنان از مشکلات فراوانی رنج ببرند. از سوی دیگر می‌توان به بحران در بازار خودرو به‌عنوان یک فرصت نیز نگاه کرد. به‌عنوان مثال، خودروسازان می‌توانند با بازنگری در خطوط تولید، بهره‌گیری از فناوری‌های جدید و توجه بیشتر به تولید خودروهای اقتصادی، جایگاه خود را در بازار تثبیت کنند. در این راستا، کاهش وابستگی به واردات قطعات و افزایش توانایی تولید قطعات داخلی می‌تواند به صرفه‌جویی‌های زیادی منجر شود و حتی در بلندمدت موجب افزایش اشتغال در این صنعت شود. در نهایت، این بحران باید به‌عنوان یک زنگ هشدار برای سیاست‌گزاران، خودروسازان و مصرف‌کنندگان در نظر گرفته شود. به‌نظر می‌رسد راه‌حل‌های موقتی و کوتاه‌مدت برای عبور از این بحران کافی نباشند. در عوض، به یک برنامه استراتژیک و تحول‌آفرین نیاز داریم که با نگاهی بلندمدت به بهبود کیفیت، رقابت و بهره‌وری در صنعت خودرو بپردازد. از این رو، ایجاد ساختارهای جدید مدیریتی، تغییر در سیاست‌های قیمت‌گذاری و توجه به نیازهای واقعی بازار می‌تواند تحولی اساسی در این صنعت ایجاد کند.

بازار خودرو ایران در چند سال اخیر با نوسانات شدید قیمت، رکود تولید و کاهش چشمگیر قدرت خرید مصرف‌کنندگان مواجه شده

است. در این شرایط، سوال این است که آیا این بحران فرصتی را پیش روی صنعت خودرو ایران قرار می‌دهد که در قالب آن دست به اصلاحات ساختاری و بهبود وضعیت تولید بزند یا این که تنها به تهدیدی برای آینده این صنعت بدل می‌شود؟

یکی از مهم‌ترین مشکلاتی که امروز خودروسازان با آن دست‌به‌گریبان هستند، سیاست‌های قیمت‌گذاری است که نه تنها به سود مصرف‌کنندگان نیست، بلکه فشار مضاعفی بر دوش تولیدکنندگان و زنجیره تامین به‌شمار می‌رود. قیمت‌گذاری دستوری و عدم ثبات در نرخ ارز، به‌ویژه در سال‌های اخیر، سبب شده است بسیاری از خودروسازان نتوانند محصولات با کیفیت و با قیمت قابل قبول تولید کنند. در کنار این، هزینه‌های بالای تولید، رکود شدید در بازار و کاهش تقاضا برای خودروهای داخلی سبب شده است بسیاری از تولیدکنندگان نتوانند حتی به سود حداقلی دست پیدا کنند. در این شرایط، یک سوال کلیدی مطرح می‌شود: آیا خصوصی‌سازی و واگذاری این صنعت به بخش خصوصی می‌تواند نجات‌دهنده باشد؟ بسیاری از کارشناسان بر این باور



کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد؛

بیمه خودروهای تجاری در بن بست ناترازی، فرار مالیاتی و ضعف نظارت



مهری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

با وجود رشد بازار خودروهای تجاری در کشور و افزایش سهم آن‌ها در حمل‌ونقل داخلی و بین‌المللی، بیمه این خودروها همچنان با چالش‌های ساختاری و خلأهای سیاست‌گذاری مواجه است.

محسن حجازی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» معتقد است: «نظام بیمه‌ای کشور نتوانسته متناسب با رفتار ریسک ناوگان‌های تجاری، خدمات و تعرفه‌های متناسب ارائه دهد و همچنان نگاه سنتی بر این حوزه سایه افکنده است.»

وی در تشریح مهم‌ترین خلأهای موجود در صنعت بیمه خودروهای تجاری گفت: «در حال حاضر، تفکیکی میان انواع ناوگان‌های حمل‌ونقل از حیث ریسک وجود ندارد؛ به‌طوری که خودرو پخش مویرگی در سطح شهر با کامیون بین‌المللی در یک سطح تعرفه‌ای و ارزیابی ریسک قرار می‌گیرند. این عدم تمایز سبب شده است نه شرکت بیمه بتواند پوشش مناسبی ارائه دهد و نه بیمه‌گذار رضایت کافی از خدمات داشته باشد. در چنین



شرایطی، یا حق بیمه‌ها بیش از حد بالا محاسبه می‌شود یا در مواردی به دلیل رقابت ناسالم، نرخ‌ها به‌شکلی تعیین می‌شود که جبران خسارت به‌سختی ممکن خواهد بود. این کارشناس صنعت بیمه با اشاره به جایگاه بیمه مرکزی در تنظیم مقررات تصریح کرد: «رویکرد بیمه مرکزی همچنان سنتی و غیرداده‌محور است. تعرفه‌ها عمدتاً بر اساس نرخ دیه یا تورم عمومی تعیین می‌شوند، نه بر مبنای شاخص‌های اختصاصی ریسک خودروهای تجاری. اگر بیمه مرکزی به سمت تحلیل داده‌های آماری حرکت نکند و چارچوب‌های تخصصی شده برای ناوگان‌های مختلف تدوین نشود، صنعت بیمه در قبال خسارت‌های سنگین ناوگان‌های پرریسک توان پاسخگویی نخواهد داشت.» حجازی درباره ریسک‌های پنهانی که در بیمه‌نامه‌ها

پوشش داده نمی‌شوند، اظهار کرد: «یکی از مهم‌ترین این موارد، تغییر کاربری خودروهای تجاری است. به‌عنوان مثال، بسیاری از وانت‌بارها یا کامیون‌های سبک برخلاف اظهار اولیه، در مسیرهای پرخطر یا با اضافه‌تأ فعالیت می‌کنند. علاوه بر این، عوامل انسانی مانند خستگی رانندگان، فشار کاری یا حتی استفاده از مواد محرک، در ارزیابی‌های بیمه‌ای جایگاهی ندارند و این موضوع منجر به افزایش ضرب خسارت می‌شود.»

این کارشناس با اشاره به داده‌های خسارت ثبت‌شده در سال‌های اخیر گفت: «بیشترین خسارت‌ها در ناوگان‌های شهری و پخش مویرگی، مربوط به بر خورد در ساعات پرتراфик یا کوچه‌پس‌کوچه‌های پرریسک است. در مقابل، ناوگان‌های بین‌المللی بیشتر با چالش‌هایی مانند سرقت بار، واژگونی در مسیرهای کوهستانی یا تاخیر در امداد مواجه هستند.»

وی درباره نقش فناوری در کاهش خسارت‌ها و ارزیابی ریسک دقیق‌تر افزود: «در حال حاضر ابزارهایی مانند GPS و تلماتیک بیشتر برای کنترل موقعیت جغرافیایی خودرو استفاده می‌شوند و شرکت‌های بیمه از این داده‌ها برای تحلیل رفتاری رانندگان یا پیش‌بینی ریسک بهره نمی‌برند. نبود زیرساخت تحلیلی و همچنین ضعف تعامل بین بیمه‌گر و شرکت‌های حمل‌ونقل، موجب شده این ظرفیت مهم فناوریانه مغفول بماند.»

کرمان موتور

KME

برای در اوج بودن دیر نیست

- موتور بنزینی ۱۴۹۹ سی‌سی مجهز به VVT
- حداکثر قدرت موتور ۱۰۴٫۵ / ۶۰۰۰ Hp/RPM
- حداکثر گشتاور موتور ۱۳۷ / ۴۸۰۰ Nm/RPM
- گیربکس اتوماتیک از نوع CVT
- مجهز به سیستم فرمان برقی (EPS)
- سیستم ترمز جلو و عقب دیسکی
- سیستم تعلیق MacPherson مستقل در جلو و میل پیچشی در عقب
- سنسور نور (Auto Light)
- کلیدهای کنترل سیستم صوتی روی فرمان
- کروزر کنترل

- مایکتور ۸ اینچی مجهز به سیستم پخش MP5 با ورودی USB + بلوتوث
- آینه‌های جانبی با تنظیم برقی همراه با گرمکن و چراغ راهنما
- چراغ‌های جلو و عقب Full LED
- چراغ روشنایی در روز (Day Light)
- کیسه هوای راننده و سرنشین جلو
- ABS+ESC+EBD
- پشت‌آمپر دیجیتال
- سیستم پایش فشار باد تایرها (TPMS)
- سنسور دنده عقب

KERMAN MOTOR

KME EAGLE

کی ام سی ایگل

کرمان موتور



نوویتک روی توانایی‌های عملکردی «SF90» تمرکز کرد



ارتقای خود را برای این سوپراسپرت هیبرید معرفی کرده که نه تنها قدرت پیشرانه بنزینی را افزایش می‌دهد، بلکه سیستم تعلیق را برای هندلینگ بهتر باز تنظیم کرده و ظاهری خشن تر را بدون دست کاری آپرودینامیک اصلی فراری به ارغمان می‌آورد. مهم ترین تغییر نوویتک، ارتقای قدرت پیشرانه به ۱۰۶۰ اسب بخار است. این افزایش با نصب یک سیستم اگزوز جدید جریان بالا حاصل شده که در دو جنس فولاد ضد زنگ یا آلایز سبک اینکونل عرضه می‌شود. این اگزوز با کاتالیست‌های پیشرفته ۱۰۰ سلولی تنفس بهتری برای موتور فراهم و صدای هیجان انگیز تری تولید می‌کند.

فراری SF90 XX با ۱۰۳۰ اسب بخار قدرت، یکی از قدرتمندترین سوپراسپرت‌های جاده‌ای تاریخ است؛ اما نوویتک این هیولای هیبرید را با ۱۰۶۰ اسب بخار قدرت، سیستم تعلیق ارتقاء یافته و ظاهری تهاجمی تر، به سطحی فراتر برده است. در دنیای سوپراسپرت‌ها، هیچ گاه حد نهایی معنایی ندارد. فراری SF90 XX با پیشرانه پلاگین-هیبرید ۱۰۲۰ اسب بخاری خود، برای بسیاری یک خودرو بی نقص به نظر می‌رسد؛ اما طرفداران دوآتشه همیشه به دنبال چیزی بیشتر هستند. به همین دلیل، شرکت تیونینگ آلمانی نوویتک به تازگی برنامه

محمدرضا جاودانی، کارشناس تجارت بین الملل در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛ واردات محدود؛ نه تسکین بازار است، نه تهدیدی برای انحصار!



رکود در واردات خودرو شود؛ در عمل واردکنندگان چگونه با این نوسانات کنار می‌آیند؟
قطعا نرخ ارز نقش تعیین کننده‌ای دارد. کاهش ناگهانی بهای ارز می‌تواند تقاضا برای واردات را بالا ببرد و بالعکس، افزایش آن موجب توقف عملیات وارداتی و انجماد بازار می‌شود. واردکنندگان برای کاهش ریسک، معمولاً به قراردادهای اعتباری و پیش خرید ارز متوسل می‌شوند؛ اما در شرایط بی ثباتی فعلی، این روش‌ها هم پاسخگو نیستند. در عمل، نوسانات ارزی شده است بسیاری از واردکنندگان یا از بازار خارج شوند یا با سودهای غیر واقعی قیمت گذاری کنند؛ چرا که ریسک بالاست و هیچ افق روشنی وجود ندارد. این موضوع نیازمند سیاست‌گذاری ارزی پایدار و شفاف است.

به عنوان یک کارشناس تجارت بین الملل، چه مدلی از «بازار خودرو سالم» را برای ایران قابل دستیابی می‌دانید؟ بازار آزاد همراه با نظارت یا مداخله‌گری شدید دولت؟
مدل بهینه، بازار آزاد تحت نظارت حرفه‌ای است. یعنی دولت نقش تسهیل گر و ناظر را ایفا کند. نه بازیگر اصلی بازار. در این ساختار، تولیدکننده و واردکننده باید در رقابت آزاد فعالیت کنند؛ اما با رعایت چارچوب‌های نظارتی مانند استاندارد، خدمات پس از فروش و الزام شفافیت قیمت. مدل فعلی نه بازار آزاد است، نه بازار کنترل شده موثر. بلکه نوعی آشفتگی است که در آن نه رقابت واقعی شکل گرفته و نه نظارت جدی وجود دارد. برای اصلاح این ساختار، باید اولویت با شفاف سازی، حذف رانت و ایجاد فضای رقابتی واقعی باشد.

اگر قرار باشد صنعت خودرو ایران در افق ۵ تا ۱۰ سال آینده در عرصه تجارت جهانی حرفی برای گفتن داشته باشد، چه پیش شرط‌هایی باید از امروز فراهم شود؟
سه پیش شرط کلیدی وجود دارد: اول، ثبات سیاست‌های کلان و رفع تنش‌های بین‌المللی برای جذب مشارکت خارجی. دوم، اصلاح مدل تولید داخلی با محور کیفیت، بهره‌وری و نوآوری. سوم، اصلاح ساختار قیمت گذاری و رقابتی سازی بازار داخل. در کنار این‌ها، سرمایه گذاری در تحقیق و توسعه، ایجاد زیرساخت‌های صادراتی و برندینگ جهانی برای خودروسازان ایرانی نیز باید در اولویت قرار گیرد. بدون این اصلاحات، حضور در تجارت جهانی صرفاً یک شعار باقی خواهد ماند.

خود را در خطر می‌بینند. از این رو، هر بار که سیاستی برای واردات خودروهای ارزان مطرح می‌شود، در عمل یا با پیچیدگی‌های اجرایی یا با وضع تعرفه‌های بالا بی‌اثر می‌شود. از سوی دیگر، عدم تدوین سازوکار مشخص برای واردات با هدف تامین نیاز مصرف کننده واقعی، سبب شده است واردات به جای آن که مکمل تولید داخل باشد، به بازار ویژه‌ای برای سودجویان بدل شود. این روند باید اصلاح شود.

اگر واردات خودروهای اقتصادی با تعرفه‌های مناسب انجام شود، چه تأثیری بر بازار خودروهای مونتاژی و داخلی در بازه قیمتی مشابه خواهد گذاشت؟
قطعا اثر گذار خواهد بود. خودروسازان داخلی و مونتاژکارها ناگزیر خواهند شد قیمت گذاری، خدمات و کیفیت محصولات خود را ارتقا دهند تا در برابر محصولات وارداتی رقابت پذیر باقی بمانند. واردات هدفمند می‌تواند مانند یک شوک مثبت عمل کند تا بازار از رکود خارج شود و کیفیت محصولات بالا رود. البته به شرط آن که واردات در همان بازه قیمتی خودروهای داخلی صورت گیرد، نه فقط در بازه‌های لوکس و گران. رقابت فقط زمانی معنا دارد که گزینه‌های مصرف کننده در یک کلاس قیمتی باشند، نه این که وارداتی‌ها در میلیارد تومان و داخلی‌ها در بازه ۵۰۰ تا ۸۰۰ میلیون تومان باقی بمانند.

در ساختار فعلی، نرخ ارز چطور در تعیین قیمت خودرو (چه وارداتی، چه تولید داخل) تأثیر گذار است و آیا سیاست تثبیت دستوری قیمت‌ها با منطق بازار جهانی در تضاد نیست؟

نرخ ارز در همه چیز، از قیمت قطعات تا هزینه نهایی خودرو، نقش کلیدی دارد. حتی تولید داخل هم وابستگی بالایی به واردات قطعات نیم ساخته یا مواد اولیه دارد. وقتی نرخ ارز افزایش می‌یابد، طبیعی است که بهای تمام شده بالا برود؛ اما چون قیمت گذاری دستوری است، خودروسازها متضرر می‌شوند و بازار هم با کمبود یافت کیفیت مواجه می‌شود.

این مدل، یعنی کنترل دستوری قیمت در اقتصاد تورمی و وابسته به ارز، هم ناکارآمد است و هم مسبب نابسامانی‌ها. اگر به دنبال ثبات و شفافیت هستیم، باید قیمت‌ها با مکانیسم بازار و همراه با نظارت دقیق تعدیل شوند، نه با دخالت صرف. آیا کاهش یا افزایش نرخ ارز در کوتاه مدت می‌تواند موجب جهش یا

با این حال، در صورت ایجاد یک چارچوب حقوقی مطمئن، ثبات در سیاست خارجی و تعریف سیاست‌های تشویقی هدفمند، می‌توان امیدوار بود که شرکت‌های متوسط منطقه‌ای یا آسپایی دوباره به ایران برگردند؛ البته نه در حد غول‌های صنعت خودرو اروپا یا ژاپن.

چرا با وجود وعده‌های مکرر مبنی بر واردات خودروهای اقتصادی، همچنان محصولات وارداتی با قیمت بالای یک میلیارد تومان وارد بازار می‌شوند؟ آیا مقاومت‌هایی در داخل علیه ورود واقعی خودروهای ارزان وجود دارد؟
بله؛ مقاومت‌های جدی وجود دارد. واردات خودروهای اقتصادی عملاً منافع برخی بازیگران بزرگ صنعت خودرو را تهدید می‌کند؛ چرا که آن‌ها بازار انحصاری محصولات

نور بالا

متأسفانه سیاست واردات فعلی بیشتر جنبه نمایشی و نمادین دارد تا این که واقعاً به رقابت در بازار داخلی منجر شود تعداد بسیار محدود خودروهای وارداتی، آن هم در بازه‌های قیمتی بالاتر از توان خرید اکثریت مردم، عملاً اثر خاصی بر کاهش التهاب بازار نداشته است رقابت زمانی معنا پیدا می‌کند که مصرف کننده با انتخاب‌های واقعی در رده‌های قیمتی مختلف روبه‌رو باشد

آیا دولت سیاست واردات را با هدف تعدیل قیمت در بازار داخلی دنبال می‌کند یا بیشتر به درآمذایی ارزی و نمادسازی تجملی فکر شده است؟
ظاهراً هدف رسمی دولت، کنترل قیمت و افزایش رضایت مصرف کننده بوده؛ اما آن چه در اجرا شاهد هستیم، بیشتر حرکت به سوی درآمذایی ارزی و تامین نیاز اقشار مرفه است. تعرفه‌های بالا، محدودیت برندها و سهمیه بندی واردات نشان می‌دهد هنوز عزم جدی برای تامین خودرو اقتصادی از مسیر واردات وجود ندارد.

در واقع، واردات خودرو به جای آن که یک راهکار تعدیل بازار باشد، به ابزاری برای تزریق نمادین خودروهای لوکس بدل شده است. اگر هدف واقعی تنظیم بازار باشد، باید تعرفه‌ها کاهش یابند و فرآیند واردات تسهیل شود تا فعالان بخش خصوصی نیز وارد رقابت شوند.

چرا خودروسازان داخلی پس از ده‌ها فعالیت هنوز نتوانسته‌اند در بازارهای منطقه‌ای یا فرامنطقه‌ای نقش جدی ایفا کنند؟ ریشه این ناکامی در سیاست تجاری است یا مدل اقتصادی تولید؟
ایین موضوع ریشه در هر دو عامل دارد. از یک سو، سیاست‌های تجاری ایران عمدتاً درون‌نگر و محافظه کارانه بوده و از سوی دیگر، مدل اقتصادی تولید خودرو در کشور، به شدت وابسته به حمایت دولتی و فاقد مزیت رقابتی واقعی در سطح جهانی است.

وقتی تولید خودرو در ایران هنوز از کیفیت پایین، مصرف سوخت بالا و فناوری منسوخ رنج می‌برد، طبیعی است که نتواند در بازارهای جهانی جایگاهی پیدا کند. در کنار آن، نبود قراردادهای تجاری پایدار با کشورهای هدف، نبود خدمات پس از فروش در بازارهای صادراتی و ضعف در برندینگ، همگی موانع صادرات هستند.

با توجه به تجربه برجام و پس از آن تحریم‌های دوباره، آیا امکان شکل گیری مشارکت‌های بین‌المللی پایدار در صنعت خودرو ایران وجود دارد یا این ایده عملانتهی است؟

مشارکت پایدار در این صنعت وابسته به ثبات سیاسی، اعتماد بین‌المللی و تضمین سرمایه گذاری است؛ سه مولفه‌ای که متأسفانه در وضعیت فعلی فراهم نیست. شرکت‌های بین‌المللی با تجربه تلخ خروج از بازار ایران پس از خروج آمریکا از برجام، امروز با دید تردید به همکاری با خودروسازان ایرانی نگاه می‌کنند.



در شرایطی که واردات خودرو پس از سال‌ها ممنوعیت، به صورت محدود آزاد شده، انتظار می‌رفت رقابت تازه‌ای در بازار شکل گیرد. اما آن چه رخ داده، نه کاهش التهاب بازار بوده و نه تهدید جدی برای انحصار. خودروهای وارداتی با قیمت‌هایی بالاتر از توان خرید عموم مردم عرضه شده‌اند و رقابت واقعی در غیاب گزینه‌های اقتصادی همچنان یک رویا باقی مانده است. هدف دولت از آزادسازی واردات، ظاهراً تعدیل قیمت‌ها و افزایش تنوع بوده؛ اما در عمل، سیاست واردات بیشتر به ابزاری برای تزریق نمادین خودروهای لوکس بدل شده است. تعرفه‌های بالا و انحصار در برندها، اجازه نمی‌دهد واردات نقشی در تنظیم بازار ایفا کند. در غیاب عزم جدی برای تسهیل واردات خودروهای اقتصادی، نتیجه چیزی جز تکرار الگوی ناکارآمد گذشته نخواهد بود. محمد جاودانی، کارشناس تجارت بین‌الملل در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» تأکید می‌کند که واردات محدود، بدون رویکرد اصلاحی و بدون تنوع واقعی، نه در مان التهاب بازار است و نه تهدیدی برای انحصار.

در شرایطی که واردات خودرو به صورت محدود آزاد شده، آیا این سیاست توانسته به کاهش التهابات بازار و ایجاد رقابت واقعی کمک کند یا تنها به عرضه محدود و لاکچری منجر شده است؟

متأسفانه سیاست واردات فعلی بیشتر جنبه نمایشی و نمادین دارد تا این که واقعاً به رقابت در بازار داخلی منجر شود. تعداد بسیار محدود خودروهای وارداتی، آن هم در بازه‌های قیمتی بالاتر از توان خرید اکثریت مردم، عملاً اثر خاصی بر کاهش التهاب بازار نداشته است. رقابت زمانی معنا پیدا می‌کند که مصرف کننده با انتخاب‌های واقعی در رده‌های قیمتی مختلف روبه‌رو باشد. از سوی دیگر، تمرکز بر واردات برندهای خاص یا خودروهای شاسی‌بلند و گران قیمت، بیشتر به بازتولید شکاف طبقاتی در بازار خودرو دامن زده تا اصلاح ساختار عرضه و تقاضا. رقابت نیازمند حضور خودروهای وارداتی در رده قیمتی ۵۰۰ تا ۸۰۰ میلیون تومان است؛ بازه‌ای که فعلاً خالی مانده است.



قدرت بیشتری نسبت به سلف خود داشته باشد. بر اساس گزارش مجله ژاپنی Best Car، نسخه جاده‌ای GR GT3 که احتمالاً LFR نام خواهد داشت، به یک موتور ۴ لیتری V8 تونین توربو مجهز خواهد بود که به تنهایی ۱۲۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. این موتور با یک سیستم هیبرید ترکیب شده و توان کلی سیستم به حدود ۹۰۰ اسب‌بخار می‌رسد. این ارقام، GR GT3 را به یکی از قدرتمندترین خودروهای لکسوس تبدیل می‌کند و آن را در رده سوپراسپرت‌های برتر جهان قرار می‌دهد. در مقابل، مدل مسابقه‌ای GR GT3 ممکن است از موتور ۵.۲ لیتری V8 تونین توربو RC F GT3 کنونی استفاده کند که با تنظیمات متفاوت و اگزوزهای خاص، صدایی بلندتر و تهاجمی‌تر تولید می‌کند.

سوپراسپرت جدید لکسوس که قرار است سال آینده راهی بازار شود، با غرش شگفت‌انگیز موتور V8 تونین توربو در پیست لاگونا سکا خودنمایی کرده است. لکسوس GR GT3 که ابتدا در نمایشگاه خودرو توکیو ۲۰۲۲ به صورت کانسبت معرفی شد، حالا در مرحله آزمایش‌های نهایی قرار دارد. ویدئویی ۸ ثانیه‌ای که توسط یک عکاس حوزه خودرو در اینستاگرام منتشر شده، این سوپراسپرت را در حال آزمایش در پیست لاگونا سکانشان می‌دهد. صدای موتور که به نظر می‌رسد یک V8 تونین توربو باشد، چنان قدر تمند و هیجان‌انگیز است که هر علاقه‌مند به خودرویی را مجذوب می‌کند. اگر چه صدای این موتور به بلندی غرش V10 افسانه‌ای لکسوس LFA نیست، اما انتظار می‌رود



جانشین لکسوس «LFA» راهی پیست لاگونا شد

حذف بخش خصوصی از اقتصاد کشور با سیاست‌های ضد تولید؛

تیشه قیمت گذاری دستوری بر ریشه صنعت خودرو

اگر می‌خواهیم به رشد اقتصادی، اشتغال پایدار و توسعه صادرات‌محور برسیم، نیازمند حضور بخش خصوصی در صنعت هستیم. دولت باید از جایگاه رقابت به سمت هدایت، راهبری و کنترل تغییر موقعیت بدهد.



فهیمة اکبری صحت

Fahimeh Akbari sehat

«سال‌هاست اقتصاد کشور از قیمت‌گذاری دستوری رنج می‌برد و این سیاست به پاشنه آشیل صنعت و صنعتگران تبدیل شده است. طبق آمار رسمی، اعمال سیاست قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو منجر به کاهش ۱.۳ درصدی تولید شده و زبان انباشته خودروسازان از مرز ۲۲۳ هزار میلیارد تومان هم گذشته است. عباس آرگون، عضو کمیسیون صنعت اتاق بازرگانی تهران معتقد است قیمت‌گذاری دستوری نوعی سیاست‌گذاری ضد تولید است که به حذف بخش خصوصی از اقتصاد کشور منجر می‌شود. در ادامه مشروح صحبت‌های وی را بخوانید.

یکی از چالش‌های جدی صنعت کشور به خصوص صنعت خودرو اقتصاد دستوری است؛ با وجود هشدارهای پیاپی همچنان دولت بر ادامه این سیاست‌گذاری پافشاری می‌کند؛ در شرایط کنونی تداوم آن می‌تواند چه تبعاتی داشته باشد؟

لازمه پیشرفت و توسعه هر کشوری تقویت بخش خصوصی است. قیمت‌گذاری دستوری نیز در هر صنعتی عامل اصلی توقف فعالیت بخش خصوصی به‌شمار می‌رود. توسعه در یک کشور اتفاق نمی‌افتد، مگر این‌که اقتصاد از حالت دستوری فاصله بگیرد. مهم‌ترین نتیجه‌ای که قیمت‌گذاری دستوری دارد، کاهش سهم بخش خصوصی از اقتصاد کشور است. در حال حاضر ۸۰ درصد اقتصاد کشور توسط بخش دولتی و تنها ۲۰ درصد توسط بخش خصوصی مدیریت می‌شود و این ۲۰ درصد به دلیل سیاست‌گذاری‌های ضد تولید و ضد حمایتی وضعیت نامساعدی دارند. قیمت‌گذاری دستوری نوعی سیاست‌گذاری ضد تولید است که منجر به رشد زبان انباشته، کاهش تولید، کاهش کیفیت و حذف بخش خصوصی از صنعت خودرو کشور شده است. البته قیمت‌گذاری دستوری به صورت کلان هم صنعت خودرو را تهدید می‌کند.

منظور از تهدید صنعت خودرو به صورت کلان چیست؟

وقتی از توسعه کشور سخن می‌گوییم، باید صنایع طبق الگو و استانداردهای جهانی پیش بروند. وقتی قیمت‌گذاری دستوری بر یک صنعت سایه می‌اندازد، سطح تولید از هر نظر افول خواهد کرد. از سویی دیگر بخش خصوصی واقعی توان رقابت در یک بازار غیر واقعی را نخواهد داشت. هم‌زمان با حذف بخش خصوصی و از بین رفتن سطح قابل توجهی از اشتغال، زبان صنعت رشد فزاینده خواهد داشت. همین دو مورد می‌تواند یک صنعت را به ورطه نابودی بکشد و در سطح کلان شاهد موجی از بیکاری و ورشکستگی بنگاه‌های کوچک وابسته به صنعت رقم خواهیم بود. در نتیجه این مساله تهدیدی برای کل اقتصاد کشور به‌شمار می‌رود و تنها چراغ یک صنعت را خاموش نمی‌کند؛ بلکه می‌تواند بسیاری از صنایع وابسته به خودرو را نیز از بین ببرد.

قیمت‌گذاری دستوری چه تبعاتی برای بازار دارد؟

در حال حاضر بازار وضعیت غیر رقابتی دارد؛ اما استتارت واردات خودرو به صورت محدود زده شده است. اگر بازار از حالت غیر رقابتی صدرصدی خارج نشود و واردات خودرو قوت بگیرد، تولیدکننده داخلی باید از نظر

کیفیت با محصولات خارجی هم‌سطح شود. در صورت افزایش کیفیت باید قیمت‌ها واقعی شوند. رشد تولید هیچ تناسبی با قیمت‌گذاری دستوری ندارد. یکی از بحران‌های صنعت خودرو بازار غیر رقابتی است. اگر بازار رقابتی شود و واردات خودرو به سطح بالایی برسد، بی‌شک تقاضا برای محصولات با کیفیت بالا می‌رود. این جاست که قیمت‌گذاری دستوری به یک بحران برای بازار و تولید داخل تبدیل می‌شود.

از منظر بخش خصوصی قیمت‌گذاری دستوری چه تبعاتی دارد؟

اگر می‌خواهیم به رشد اقتصادی، اشتغال پایدار و توسعه صادرات‌محور برسیم، نیازمند حضور بخش خصوصی در صنعت هستیم. دولت باید از جایگاه رقابت به سمت هدایت، راهبری و کنترل تغییر موقعیت دهد. حضور بخش خصوصی در اقتصاد الزاماتی دارد؛ یکی از مهم‌ترین بحث‌ها بهبود فضای کسب و کار است. بخش مولد باید برای بخش واقعی جامعه جذاب شود و تولید برای بخش خصوصی به یک ارزش تبدیل شود. عدم قطعیت‌ها به حداقل برسد و رقابت غیر عادلانه از بین برود. بخش خصوصی خواهان ثبات بخشی به تغییرها و بخش نامه‌های خلق الساعه است که قیمت‌گذاری دستوری یکی از عوامل بی‌ثباتی در تولید به‌شمار می‌رود.

صنعت خودرو یکی از بازیگران اصلی بازار سرمایه است؛ قیمت‌گذاری دستوری برای این بخش چه تبعاتی دارد؟

بازار سرمایه بر اساس داده‌ها و آمارها عمل می‌کند. بر اساس اطلاعات رسمی مرکز آمار، طی ۳ سال اخیر تمام کالاهایی که مشمول قیمت‌گذاری دستوری شده‌اند، تورم بیش از ۵۰ درصدی را تجربه کرده‌اند. به عبارت دیگر نرخ تورم این کالاها از تورم عمومی بیشتر بوده. حال این که رقم زبان انباشته ۲۲۳ هزار میلیارد تومانی خودروسازان در سال گذشته و تولید کمتر از یک

میلیون دستگاه خودرو نشان از وضعیت نامساعد این شرکت‌ها زیر سایه مدیریت دولتی و اقتصاد دستوری داشت. این زنگ هشدار برای سرمایه‌گذاران است و سرمایه‌گذار حقیقی را از بازار سرمایه دور می‌کند. در حال حاضر بازدهی صنعت زیر ۲۰ درصد و تورم بیش از ۴۰ درصد است. بر این اساس سرمایه‌های حقیقی به این بخش وارد نمی‌شود و به‌طور موازی تولیدکننده و صاحبان سهام ناراضی پیش می‌روند.

یکی از عوامل مهم در رشد صنایع و سطح تقاضا برای محصول به‌روز رسانی تکنولوژی است؛ آیا قیمت‌گذاری دستوری این بخش را هم با چالش روبه‌رو می‌کند؟

بله، دانش روز زمانی وارد یک صنعت می‌شود که جذابیت برای سرمایه‌گذار بالا باشد. نزدیک به ۱۰ سال است در پلت‌فرم‌های بسیاری از خودروها تغییری ایجاد نشده است. تغییر چندان‌نی هم در کیفی‌سازی و ارتقای تکنولوژی خودروها ایجاد نشده؛ وقتی دولت به صورت مستقیم قیمت یک محصول را تعیین می‌کند، تولیدکننده به اجبار باید هزینه‌ها را به حداقل برساند. در نتیجه از تکنولوژی‌های روز، بهترین مواد اولیه و ... چشم‌پوشی می‌کند. در شرایط تحریمی، تولیدکنندگان باید از ظرفیت شرکت‌های خصوصی واقعی استفاده کنند؛ اما دخال مستقیم دولت و جلوگیری از خصوصی‌سازی مانع اولیه برای ورود تکنولوژی روز دنیا به کشور است. در یک اقتصاد دستوری، به‌روزرسانی دانش جایگاهی ندارد. زمانی تکنولوژی محصولات رشد می‌کند که بازار در یک حالت عرضه و تقاضا باشد و قیمت واقعی محصول را عرضه و تقاضا و سازوکار بازار تعیین کند. واقعیت این است که اگر رویه قیمت‌گذاری دستوری برای خودروسازان مطلوب بود، زبان انباشه صنعت خودرو با سیاست‌گذاری‌های مختلف کاهش می‌یافت؛ اما این سیاست ضد تولید علاوه‌بر تضعیف تولید، حقوق مصرف‌کننده را هم ضایع کرده و خودروسازان به اجبار کیفیت را فدای کمیت کرده‌اند.

زاپاس

Spare Tire

تشکیل کارگروه ویژه نظارت بر صنعت خودرو



ایجاد بازار موازی با قیمت‌های چندبرابری و عدم تناسب بین کیفیت محصولات و قیمت‌های مصوب شده است.»

سعیدی با ارائه طرحی سه‌بعدی، بر این موارد تأکید کرد:

۱. سیستم نظارتی پویا: جایگزین نظارت پسینی به جای قیمت‌گذاری پیشین
۲. شفاف‌سازی هزینه‌ها: الزام به انتشار عمومی هزینه‌های تولید



نگاه

view

مهدی مساحی

کارشناس سرمایه‌گذاری

نهادهای تنظیم‌گر؛ تسهیل‌گر یا منبعی از نااطمینانی؟

«نهادهای تنظیم‌گر از جمله شورای رقابت در اقتصاد، قرار بود پلی میان منافع عمومی و فعالیت بخش خصوصی باشند؛ اما در ایران، تجربه صنایع مختلف نشان می‌دهد بسیاری از تصمیمات این نهادها به جای تسهیل‌گری، به منبعی از نااطمینانی و ریسک تبدیل شده‌اند. در این نوشتار، تلاش می‌کنیم با مرور مصادیق مهم، به این پرسش پاسخ دهیم که آیا نهادهای تنظیم‌گر در ایران بیشتر در مسیر پشتیبانی از تولید گام برداشته‌اند یا در خلاف آن. در نظام‌های پیشرفته، تصمیمات نهادهای تنظیم‌گر پس از ارزیابی اثرات اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی و با مشورت گسترده با ذی‌نفعان اتخاذ می‌شود. در نبود این سازوکار و فقدان زیرساخت‌های مشورتی با پشتوانه قانونی، تصمیمات در ایران اغلب بدون تحلیل جامع و بعضاً با اثرات منفی بر صنایع اجرایی شده است. در این رابطه، دخالت در قیمت‌گذاری خودرو، توسط شورای رقابت و ستاد تنظیم بازار موجب افت انگیزه سرمایه‌گذاری و تولید با کیفیت شد؛ از سویی، افزایش نرخ گاز سوخت صنایع سبب کاهش تولید، زبان شرکت‌های فولادی، سیمانی و مسی و افزایش هزینه‌های تمام‌شده شد. این درحالی است که افزایش ناگهانی مالیات بر ارزش افزوده برای برخی فعالیت‌ها، نقدینگی بنگاه‌های کوچک را تحت فشار قرار داد. محدودیت‌های ناگهانی گرم‌کری و تعرفه‌ای بعضاً باعث کاهش قابلیت برنامهریزی در تامین مواد اولیه توسط شرکت‌ها شد. لغو یا تمدید نشدن یکباره معافیت‌های مالیاتی برای شرکت‌های بورسی سبب افزایش هزینه مالیاتی بدون اطلاع قبلی شد. مصادیق فوق نشان می‌دهد بسیاری از تصمیمات تنظیم‌گرانه نه تنها کمکی به تسهیل تولید نکرده، بلکه موجب افزایش هزینه، افت رقابت‌پذیری، کاهش سودآوری و نااطمینانی بر برنامه‌ریزی در صنایع شده‌اند. راهکارهایی از جمله ایجاد نهاد مستقل ارزیابی اثرات تصمیمات تنظیم‌گری با حضور نمایندگان دولت، صنایع، دانشگاه‌ها و نهادهای سیاست‌گذار، الزام به اجرای ارزیابی پیش‌بینی و پسینی برای هر تصمیم تنظیم‌گرانه در محیط‌های آزمون، تدوین برنامه تنظیم‌گری ۵ ساله برای هر صنعت، با مشارکت فعال ذی‌نفعان، افزایش میزان پاسخ‌گویی نهادهای تنظیم‌گر به اثرات اقتصادی منفی تصمیمات خود و تقویت نقش نهادهای تخصصی صنفی و صنعتی در فرآیند تنظیم‌گری، راهکارهای پیشنهادی برای صنایع در برابر ریسک‌های تنظیم‌گری به‌شمار می‌روند. نهادهای تنظیم‌گر در ایران می‌توانند به جای منبع ریسک، به‌ستون فقرات ثبات اقتصادی تبدیل شوند.

۳. ضمانت کیفیت: اجباری شدن گارانتی بلندمدت برای محصولات جدید

وی از تشکیل کارگروه ویژه نظارت بر صنعت خودرو و متشکل از نمایندگان فنی مجلس خبر داد و افزود: «این نهاد مستقل بر عملکرد خودروسازان و شفافیت قیمت‌گذاری نظارت خواهد کرد.»

سعیدی با بیان این که «تحول در صنعت خودرو نیازمند عزم ملی است»، از همکاری تمام نهادهای ذی‌ربط برای اجرای طرح جدید در سال آینده خبر داد.

پیگیری يك موضوع

How up

رضا اکبری

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

اهمیت حمل و نقل در کشور

«با توجه به نقش کلیدی حمل‌ونقل جاده‌ای در اقتصاد کشور و سهم بالای آن در جابه‌جایی کالا و مسافر، ارتقای زیرساخت‌ها، ایمنی و هوشمندسازی این حوزه از اولویت‌های اصلی وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌شمار می‌رود. آن‌چه در توسعه حمل‌ونقل فراموش شده است، بهبود مسیر محورهای مواصلاتی و ارتقای ایمنی خودروهای کاروتجاری با نوسازی آن‌ها است. در صورتی که نوسازی ناوگان باری جاده‌ای انجام شود، می‌توان انتظار افزایش ایمنی جاده‌ها را داشت؛ از همین رو رضا اکبری، معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به اعلام نظرات خود پرداخت.

وضعیت سامانه‌های نظارتی جاده‌ای کشور چگونه است و این سامانه چه نقشی در ارتقای ایمنی دارد؟

در حال حاضر بیش از ۲ هزار و ۹۸۰ سامانه تردد شمار، ۲ هزار و ۴۳۰ سامانه ثبت تخلف و هزار و ۱۵۰ دوربین پایش تصویری در سطح شبکه راه‌های کشور توسط سازمان مدیریت می‌شود. این سامانه‌ها نقش مهمی در پایش و ارتقای ایمنی راه‌ها ایفا می‌کنند.

حمل‌ونقل جاده‌ای چه سهمی از جابه‌جایی کشور را به خود اختصاص داده است؟

بیش از ۹۰ درصد حمل‌ونقل کشور در بستر جاده‌ها انجام می‌شود. سالانه حدود ۶۰۰ میلیون تن کالا و ۱۴۲ میلیون مسافر از طریق حمل‌ونقل عمومی جابه‌جا می‌شوند. اگر سفرهای شخصی را هم حساب کنیم، هر سال بیش از ۵۰۰ میلیون سفر جاده‌ای در کشور انجام می‌شود.

درباره نوسازی ناوگان و توسعه زیرساخت‌های لجستیکی چه برنامه‌ای دارید؟

نوسازی ناوگان حمل‌ونقل یکی از اولویت‌های ماست. در همین راستا، مصوبه‌ای برای تولید ۸۵ هزار دستگاه کامیون داخلی با استفاده از منابع صرفه‌جویی سوخت وجود دارد. البته اجرای این طرح نیازمند همکاری و تمایل کارخانجات تولیدی است. همچنین، ایجاد شهرک‌های تخصصی حمل‌ونقل در استان‌هایی مثل کرمان را ضروری می‌دانیم تا خدماتی مانند تعمیرات، انبارداری، لجستیک، بازارگاه و رفاه رانندگان در قالب یک مجموعه متمرکز ارائه شود.

«زهراسعیدی مبارکه، سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با انتقاد از قیمت‌گذاری ناعادلانه خودرو گفت: «این سیستم کیفیت را نابود کرده و باید اجازه دهیم خودروسازان با قیمت‌گذاری آزاد، انگیزه برای ارتقای محصولات داشته باشند.»

سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با اشاره به مشکلات نظام قیمت‌گذاری فعلی خودرو خواستار تغییر این نظام شد. سعیدی با اشاره به ناکارآمدی‌های نظام قیمت‌گذاری فعلی



«منصوری» روی سریع ترین شاسی بلند جهان دست گذاشت

«منصوری با تیونینگ آنودی RS Q8. شاسی بلندی با ۱۰۰۰ اسب بخار قدرت و ۱۲۵۰ نیوتون متر گشتاور خلق کرده که حتی از لامبورگینی اوروس SE هم قدرتمندتر است. نسخه به روز شده RS Q8 که سال گذشته معرفی شد، عنوان قدرتمندترین مدل بنزینی تاریخ آنودی اسپرت را به خود اختصاص داد. نسخه پرفورمنس این شاسی بلند با ۶۴۰ اسب بخار قدرت و ۸۵۰ نیوتون متر گشتاور، رکورد سریع ترین شاسی بلند نورپرگرینگ را هم از پورشه کاین ربود؛ اما منصوری، تیونر آلمانی معروف، این اعداد را کافی ندانسته و RS Q8 را به سطحی دیوانه وار ارتقا داده است. نسخه منصوری RS Q8 حالا ۱۰۰۰ اسب بخار قدرت

و ۱۲۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند که ۳۶۰ اسب بخار و ۴۰۰ نیوتون متر بیشتر از مدل استاندارد است! این اعداد نه تنها از پروژه قبلی منصوری روی RS Q8 با ۷۸۰ اسب بخار قدرت پیشی می گیرند، بلکه لامبورگینی اوروس SE با پیشرانۀ پلاگین-هیبرید ۸۰۰ اسب بخاری را هم پشت سر می گذارند. برای دستیابی به این اعداد خبره کننده، منصوری دست به تغییرات گسترده ای در پیشرانۀ زده است که شامل استفاده از توربوشارژرهای ارتقا یافته با توربین و کمپر سور بزرگ تر، تقویت باتا قان ها، اصلاح سنسورهای فشار پوست، فیلتر هوای اسپرت، ارتقای سیستم اکروز و اینتر کولرهای جدید می شود. هزار دلار یا بیشتر نزدیک خواهد بود.

ویژه ها

محدودیت برق صنایع؛ سه روز خاموشی در تیر و مرداد!



در حالی که وزارت نیرو هنوز به صورت رسمی برنامه ای درباره مدیریت مصرف برق صنایع در شهرک های صنعتی اعلام نکرده، اما پیگیر پنهان شان می دهد تصمیمات گرفته شده می تواند پیامدهای جدی برای بخش تولید و صنعت کشور به همراه داشته باشد. برنامه خاموشی صنایع قرار است از نیمه اردیبهشت ماه آغاز شود که در این بازه زمانی شاهد یک روز قطعی برق خواهیم بود.

دیگه چه خبر؟

کشف بیش از ۲۵۰ شیوه کلاهبرداری در معاملات سنتی خودرو



نماینده ستاد توسعه اقتصاد دیجیتال معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری با اشاره به شناسایی بیش از ۲۵۰ شیوه کلاهبرداری در معاملات سنتی خودرو گفت: «اجرای قانون معاملات برخط خودرو گامی کلیدی برای افزایش شفافیت و امنیت در بازار خودرو است.» محمد غلامی افزود: «فراچا و داده است که قانون معاملات برخط خودرو را ابتدای تابستان ۱۴۰۴ به طور کامل اجرایی و عملیاتی شود.

تونیتر!

تذکر مجلس به وزیر صمت در مورد خودروهای وارداتی



مصطفی پوردهقان، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «مجلس تذکرات لازم را درباره سرمایه گذاری مشترک در خودرو سازی به وزارت صمت داده و تاکید دارد حساسیت ویژه بر کیفیت خودروهای وارداتی و مونتاژی وجود داشته باشد و اجازه نخواهیم داد تجربه تلخی که در مورد برخی برندهای خودروهای چینی در کشور ما اتفاق افتاده است، تکرار شود.»

سودآوری پایدار با تمرکز بر اصلاح ساختارها، توسعه محصول و کنترل هزینه ها؛

نقشه راه «زامیاد» برای افزایش سوددهی در سال جاری



«در شرایطی که خودرو سازی کشور در سال های اخیر با چالش های جدی از جمله اختلال در تامین ارز برای واردات مواد اولیه و قطعی برق در خطوط تولید مواجه بوده، شرکت زامیاد با تدوین برنامه ای منسجم و مبتنی بر اصلاح ساختارها، گام هایی مهم در مسیر افزایش سوددهی خود برداشته است.

کاهش تولید ناشی از قطعی برق، به ویژه در فصل تابستان و اوج مصرف، که طبق برنامه ریزی قرار است از نیمه اردیبهشت آغاز شود و تا پایان مهر ادامه یابد، تهدیدی بالقوه برای تداوم تولید در صنایع مختلف به شمار می رود.

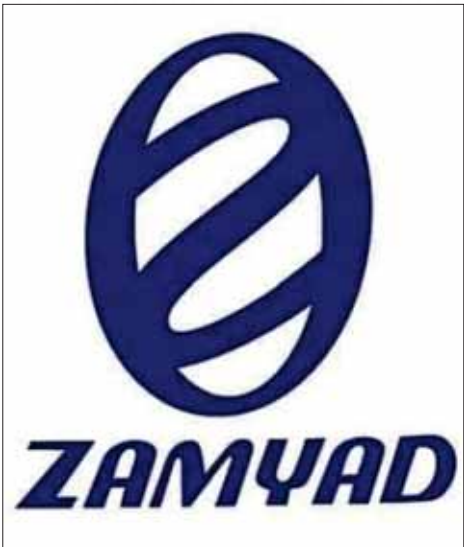
با این حال زامیاد توانسته با اتخاذ تدابیر پیشگیرانه، اثرات منفی این خاموشی ها را از بین برد.

بر اساس برنامه زمان بندی شده غیر رسمی، در ماه های خرداد و شهریور دو روز و در تیر و مرداد سه روز در هفته برق صنایع قطع خواهد شد.

در چنین فضایی، تکیه صرف بر تولید سنتی دیگر پاسخگوی نیاز بازار و اهداف سوددهی نخواهد بود.

از این رو، زامیاد در سال جاری بر چند محور اساسی متمرکز شده است که می تواند زمینه ساز افزایش سود عملیاتی و بهره وری کلی شرکت باشد.

یکی از مهم ترین این محورها، به روز رسانی و توسعه سبد محصولات



سبک تجاری است.

این اقدام می تواند به جذب بخش جدیدی از بازار و افزایش سهم فروش منجر شود.

همچنین بازطراحی برخی فرآیندهای کلیدی در خطوط تولید، به ویژه در زمینه مدیریت انرژی و مصرف بهینه، در دستور کار

قرار گرفته تا تداوم تولید در ایام خاموشی ها میسر شود. در سطح سازمانی نیز زامیاد به سمت ایجاد ساختارهای زیرسیستمی منظم با چارتهای متوازن حرکت کرده است.

هدف از این اقدام، بهبود هماهنگی بین واحدهای مختلف، افزایش شفافیت تصمیم گیری و تسریع در اجرای برنامه هاست. در همین راستا، تشکیل «ستاد اجرایی کیفیت و تامین» نیز با هدف گسترش فرهنگ کیفیت محور و نگاه سیستمی به زنجیره تامین اجرایی شده است.

این ستاد به عنوان بازوی عملیاتی، وظیفه انتقال اهداف کلان سازمان به سطح اجرایی و پایش مستمر تحقق آن ها را بر عهده دارد.

از منظر مالی، راهبرداصلی این خودرو ساز افزایش سوددهی نسبت به ۲ سال گذشته، کاهش هزینه های سربار، افزایش تیراژ، تولید هدفمند و... است.

بر این اساس، بازنگری در قراردادهای تامین، مهندسی مجدد لجستیک داخلی و بهره گیری از توان داخلی برای بومی سازی قطعات کلیدی، جزو مهم ترین ابزارهای دستیابی به این هدف به شمار می رود.

نگاهی به عملکرد زامیاد در چند سال گذشته نشان می دهد این شرکت به سازمانی پویا و در حال تحول تبدیل شده است.

با اجرای پروژه های بازسازی زیرساخت ها، نوسازی خطوط تولید، جذب نیروهای متخصص و تمرکز بر توسعه فناوری، زامیاد توانسته است نه تنها از گردنه های سخت عبور کند، بلکه مسیر رشد و نوسازی را نیز در پیش بگیرد.

این تحولات، پایه ای مستحکم برای دستیابی به سوددهی پایدار و گسترش سهم بازار در کشور به شمار می رود.

اینفوگرافش

Infography

افزایش درآمد شرکت «ایمن خودرو شرق» در فروردین ماه

درآمد فروردین ماه ۱۴۰۳

1119
میلیارد تومان

ایمن خودرو شرق (پایه نام)
IMEN KHODRO SHARGH



میزان رشد

143%

میزان درآمد

289
میلیارد تومان

شرکت «ایمن خودرو شرق» در فروردین ماه حدود ۲۸۹ میلیارد تومان درآمد از فروش محصولات خود به دست آورد

چپ تلند؟

بن بست معاملاتی در بازار خودرو

«بازار خودرو در یک سال گذشته شاهد یکی از پرچالش ترین دوره های خود بود؛ رکود خرید و فروش، تغییرات سیاست گذاری و ورود خریداران به فاز انتظار. یکی از ویژگی های بارز بازار خودرو در این بازه زمانی، کاهش محسوس خرید و فروش و معاملات بود. میزان معاملات در این بخش از بازار نسبت به مدت مشابه سال قبل، بیش از ۵۰ درصد کاهش یافته است.

چرا؟

فروشندهگان مردد؛ خریداران سردرگم

«علت اصلی این رکود را می توان در کاهش قدرت خرید مردم، نوسانات نرخ ارز، تورم عمومی و عدم پیش بینی پذیری آینده اقتصادی دانست. خریداران ترجیح دادند منتظر کاهش بیشتر قیمت ها یا ورود خودروهای وارداتی بمانند. دولت در ابتدای سال ۱۴۰۳ وعده واردات گسترده خودروهای کارکرده و نو، حذف قرعه کشی و افزایش تولید را داد.

برای چه؟

چشم انداز بازار خودرو

«در حال حاضر نیز بازار خودرو همچون ماه های قبل همچنان در وضعیت رکودی قرار دارد. البته قیمت ها از ثبات نسبی برخوردارند؛ اما نشانه ای از رونق در معاملات دیده نمی شود. پیش بینی ها حاکی از آن است که در صورت تداوم روند کاهشی نرخ ارز و تثبیت شرایط اقتصادی، قیمت خودروها در نیمه اول ۱۴۰۴ می تواند تا ۱۰ درصد دیگر کاهش یابد.

تذکره یک

First gear



علی زراندوز

azarandooz@autoworld.ir

تکان عجیب بازار خودرو مردم را شوکه کرد.

«حاضر جواب: فعلا که بازار خودرو با یک غوره سردی اش کرده و با یک مویز، گرمی اش می کند؛ یک روز شوک گرانی و روز دیگر شسوک آرزانی به مردم وارد می کند. خلاصه که این روزها بازار خودرو هفت روز هفته، روی و بیریه و در حال تکان است!

آیا در هفته پیش رو، بازار وارد رکودی عمیق می شود؟

«حاضر جواب: یعنی حتی عمیق تر از عمیق ترین نقطه روی کره زمین، یعنی گودال «بحر المیت»؟

سنگینی سکوت در بازار خودرو...

«حاضر جواب: البته طفلی سکوتش از رضایت نیست، دلش اهل شکایت نیست.

شاهکار جدید طراح رولز رویس و بوگاتی؛ ۲۲۰۸ کیلومتر فقط با یک بار سوختگیری.

«حاضر جواب: به نظر می رسد سهمیه فعلی سوختی که برای خودروها در نظر گرفته شده، فقط برای تردد یک ماهه این خودرو کافی باشد.

سمند سورن پلاس EFV بنزینی یک شبه حدود ۲۵ میلیون تومان گران تر شده است.

«حاضر جواب: این شب، احتمالا همان شبی است که شاعر معتقد بوده که آلا شب نیست و ثانیاً اگر هم شب باشد مثل آن شب (ظن: شب آرزانی خودروها) نیست!

برخی خودرو سازان چینی برای اجتناب از تعرفه های واردات خودروهای برقی تولید چین، خودروهای پلاگین-هیبرید پیشتری را در اتحادیه اروپا می فروشند.

«حاضر جواب: این هم از کمک های تکنولوژی به سیاست!

با گذشت چندین ماه از وعده های مسئولان برای اصلاح تعرفه های واردات خودرو، این موضوع هنوز در مر حله بررسی باقی مانده است.

«حاضر جواب: در تاریخ وعده های مسئولان، کدام وعده چند ماهه به ثمر رسیده که این یکی، دومی اش باشد؟

فولکس واگن ون های برقی ID.Buzz مدل ۲۰۲۵ را فراخوان کرده است؛ زیرا صندلی های عقب آن ها فقط برای دو نفر تنظیم شده، اما به اندازه کافی پهن هستند که سه نفر را در خود جای دهند.

«حاضر جواب: پس پیکان مسافربرهای ما را چه می گوید که تا ده ها سال، حتی کنار دست راننده هم یک مسافر اضافه سوار می شد و کسی هم فراخوان برایش صادر نکرد!

بلا تکلیفی در مسیر قیمت گذاری خودرو...

«حاضر جواب: اختیار دارید. این روزها دیگر بلا تکلیفی، نمک بازار و صنعت خودرو شده است.

یک نماینده مجلس با تاکید بر لزوم حمایت از تولید داخلی خواستار اجرای کامل قوانین حمایتی از صنعت خودرو شد و افزود: «در شرایطی که خودرو سازان با افزایش هزینه های تولید، تحریم ها و نوسانات نرخ ارز دست و پنجه نرم می کنند، قیمت گذاری ناعادلانه فعلی تنها فشار بیشتری بر این صنعت وارد می کند.»

«حاضر جواب: «اجرای کامل قوانین حمایتی از صنعت خودرو» گفتید و داغ خیلی ها را تازه کردید!



دست یابد. هرچند هنوز آزمایش عمومی برای نمایش حداکثر توان آن انجام نشده است. در نگاه اول، لاراکی اپیتوم شبیه یک کوروت آینده‌نگرانه به‌نظر می‌رسد؛ اما تمام پائل‌های بدنه آن اختصاصی بوده و از جنس فیبر کربن ساخته شده‌اند. شاسی مونوکوک فیبر کربنی، خطوط تیز، ورودی‌های هوای عظیم و بدنه‌ای نزدیک به زمین، این خودرو را به یک اثر هنری متحرک تبدیل کرده‌اند. نمای عقب اپیتوم با چهار خروجی اکزوز و دیفیوزر زاویه‌دار، ظاهری شبیه به خودروهای مسابقه‌ای سال ۲۰۵۰ دارد. داخل کابین نیز کاملاً اختصاصی طراحی شده و با مواد لوکس، نمایشگرهای دیجیتال و جزئیات بی‌نظیر، حس یک ابرخودرو کمیاب را القا می‌کند.

در دنیای هابیر کارها که به‌نام شرکت‌هایی از ایتالیا، آلمان و انگلیس بر می‌خوریم، یک ابرخودرو عجیب ساخت مراکش در شمال آفریقا سعی داشت توجهات را به خود جلب کند. لاراکی اپیتوم که ساخت شرکتی مراکشی است، از یک موتور ۷ لیتری V8 بهره می‌برد که بر پایه بلوک پیشرفته کوروت C6 Z06 طراحی شده؛ اما با تغییرات گسترده‌ای به‌سطحی فراتر از تصور رسیده است. این موتور به‌لطف دو توربوشارژر و سیستم مدیریت سوخت منحصربه‌فرد که بین سوخت معمولی و سوخت اکتان ۱۱۰ جابه‌جایی شود، توانایی تولید ۱۷۵۰ اسب‌بخار قدرت را دارد؛ یعنی رقمی که حتی برای برنده‌هایی مثل بوگاتی هم تهدیدآمیز است. این ابرخودرو می‌تواند به‌سرعت‌هایی فراتر از ۳۲۰ کیلومتر بر ساعت



آفریقایی‌ها هم سوپر اسپرت می‌سازند

«نکسو» مسیر هیدروژنی هیوندای را ادامه داد



با معرفی کانسپت اینیتیم در اکتبر ۲۰۲۴، تصویر اولیه از نسل جدید نکسو را مشاهده کردیم. اکنون که در آوریل ۲۰۲۵ هستیم، نسل دوم این کراس‌اوور هیدروژنی در نمایشگاه خودرو سئول ۲۰۲۵ معرفی شده است تا برای نخستین بار، زبان طراحی جدید هیوندای به‌نام «هنر فولاد» یا Art of Steel را به‌نمایش درآورد. طراحی هیوندای نکسو به کانسپت هیوندای اینیتیم وفادار مانده است. دو خط افقی کوچک در هر یک از چراغ‌های دیلایت، چراغ‌های اصلی جلو با فرم خاص در داخل سپر، برآمدگی کاپوت و گلگیر، پوشش پلاستیکی لبه گلگیرها، باربند، طراحی جالب رینگ‌ها و تکرار الگوی چهار تایی در چراغ‌های عقب، از مهم‌ترین ویژگی‌های ظاهری کراس‌اوور جدید هیوندای به‌شمار می‌رود. با مشاهده بخش انتهایی بدنه هیوندای نکسو، به یاد پونتیاک آز تک می‌افتیم؛ خودرویی که در عصر خود مورد انتقاد قرار گرفت؛ اما برخی برندها در سال‌های اخیر از طراحی آن الگو برداری کرده‌اند. با توجه به اجازه قانونی دوربین‌های جانبی در کره جنوبی، هیوندای نکسو حاضر در تصویر به این مورد هم مجهز شده است. در هر دو گلگیر عقب می‌توان درپوش مخزن هیدروژن را تشخیص داد.

صنعت خودرو آسیا در حال تغییر است

نگاه متفاوت ژاپنی‌ها به خودروهای برقی



سپهر سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

پیشرفته‌ترین وسایل الکترونیکی، جالب‌ترین بازی‌های ویدئویی و مطمئن‌ترین خودروها در ژاپن تولید می‌شوند. اما رکود اقتصادی دهه ۱۹۹۰، زلزله ویرانگر در اوایل دهه ۲۰۱۰ و مجموعه‌ای از انتخاب‌های تکنولوژیک در سطح صنعت، خودروسازی ژاپن را به‌تکاپو انداخت (بهرغم این که آن‌ها جزو پیشگامان اولیه در این زمینه به‌شمار می‌روند) برای آینده خودروهای الکتریکی آماده شوند. این روزها بیشتر در مورد چگونگی به‌صدا درآمدن زنگ خطر برای فورد در چین می‌شنویم و بر همین اساس برند جدید گروه فولکس‌واگن، اسکودا موتورز نیز به‌دنبال باتری‌های ارزان قیمت است. رشد سریع بازار خودروهای برقی آمریکا یک چیز است، اما چیزی که آن‌ها را به‌وحشت انداخته، کاهش سهم بازار آن‌ها در چین و ورود صنعت خودروهای برقی داخلی آن کشور به‌بازی صادرات است.

در عین حال گزارش‌ها حاکی از آن است که انجمن خودروسازان ژاپن (یک لایه قدرتمند به‌نماینده‌ای از خودروسازان بزرگ همچون تویوتا، هوندا، نیسان، مزدا، سوبارو و میتسوبیشی) طرحی را دنبال می‌کند که بر اساس آن فعالیت خودروسازان غیر ژاپنی در این کشور تا حدی محدود خواهد شد. البته سرمایه‌گذاری در این بخش همچنان حرف اول را می‌زند.

■ سهم کمتر از یک درصدی برقی‌ها

بسیاری از مصرف‌کنندگان خودرو در ژاپن تا پیش از این منتقد تویوتا به‌خاطر تأخیر این خودروساز در ورود به‌بازی خودروهای الکتریکی بودند و پیش‌بینی می‌کردند غول خودروسازی ژاپن در نهایت از رقبا عقب بماند. با این حال، آمار فروش این خودروساز داستان متفاوتی را بیان می‌کند. تویوتا نه تنها توانست بالاترین رتبه فروش خود را برای چهارمین سال متوالی حفظ کند، بلکه مجموع تحویل‌ها در این خودروسازی به بالاترین حد خود رسید. از مجموع خودروهای فروخته‌شده توسط تویوتا و زیرمجموعه‌های

خبر News

انتقال کابین سیویک به هوندا «پر یلود»

بیش از یک سال پس از رونمایی نسخه آزمایشی هوندا پر یلود، حالا تصاویر کابین این خودرو نیز در جریان یک رویداد ویژه در ژاپن برای نخستین بار منتشر شده است. هوندا قصد دارد این کوپه هیبرید را از اواخر ۲۰۲۵ در ژاپن، اروپا و آمریکای شمالی عرضه کند. نمونه نهایی هوندا پر یلود همراه با کانسپت SUV در رویداد مشترک ردبول و هوندا یعنی Showrunx به‌معرض نمایش درآمده است. هدایت این خودروها برعهده رانندگان تیم فرمول یک ردبول Oracle قرار گرفت. با مشاهده تصویر فضای داخلی هوندا پر یلود می‌توان دریافت که بسیاری قطعات از مدل‌های همین پلت‌فرم یعنی سیویک و اینترا به پر یلود منتقل شده است؛ هرچند که در برخی قسمت‌ها نیز می‌توان استقلال طراحی را



تشخیص داد. با وجود اشتراک کلاستر با سیویک تایپ R، داشبورد هوندا پر یلود فرم مدرن‌تر و خلوت‌تری دارد. کنسول میانی که در ارتفاع بالاتری قرار گرفته، اهرم دنده و تعدادی دکمه دیگر را در خود جای داده است. حالت رانندگی S+ Shift که جلوتر از بقیه و تقریباً در بخش میانی کنسول قرار دارد، وظیفه شبیه‌سازی صدای پیش‌رانه و حالت تعویض دنده را برعهده گرفته است. نشان‌دهنده دیجیتال، نمایشگر لمسی و کنترل‌های تهویه به سیویک و درجه‌های تهویه به اینترا شباهت دارد. البته ابعاد بزرگ‌تر پوشش داخلی درها با زیرآرنجی مناسب خودروهای کوپه به‌همراه اتصال یکپارچه صندلی‌ها و پشت‌سری‌ها، حال و هوای اسپرت والته راحت کابین هوندا پر یلود را به‌بیننده انتقال می‌دهد. همان‌طور که از یک خودرو کوپه انتظار داریم، ردیف عقب چندان جادار نیست؛ اما با طراحی هاج‌یک‌مانند در صندوق، به‌نظر می‌رسد که با فضایی بزرگ در محفظه بار مواجه شویم. بنابر اعلام هوندا، صندلی راننده با توجه به حمایت از بدن در رانندگی اسپرت و صندلی سرنشین جلو برای تأمین راحتی بیشتر، طراحی شده است. گذشته از این باید به متر یال نرم رکاب‌های جانبی و همچنین نحوه طراحی درهای جلو اشاره کرد که از برخورد با پای سرنشین جلوگیری می‌کند.

شخصی تویوتا به‌کار خواهد گرفت. واحد فناوری خودران تویوتا، یعنی «وون‌بای» تویوتا نقش کلیدی در این همکاری ایفا می‌کند. این واحد مسئول توسعه نرم‌افزارها و فناوری‌های پیشرفته برای خودروهای آینده است. بر این اساس تویوتا به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان جهان و وایمو به‌عنوان پیشرو در فناوری خودران، با ترکیب تخصص خود می‌توانند آغازگر تحولی در صنعت خودرو باشند. وایمو که هم‌اکنون سرویس تاکسی خودران را در شهرهایی مثل سان‌فرانسیسکو و لس‌آنجلس ارائه می‌دهد، تجربه‌ای گسترده در این حوزه دارد. از سوی دیگر، تویوتا با سابقه‌ای قوی در تولید خودروهای باکیفیت و پایدار، می‌تواند این فناوری را به بازار انبوه برساند.

تنها ۳۰ درصد از حجم فروش این خودروساز را به‌خود اختصاص دهند.

■ تلاش برای همکاری با گوگل

تویوتا و وایمو به‌عنوان زیرمجموعه گوگل در حوزه فناوری خودران در تاریخ ۹ اردیبهشت ۱۴۰۴ اعلام کردند برای تسریع در توسعه فناوری خودران و ارتقای خودروهای شخصی با یکدیگر همکاری خواهند کرد. این شراکت بر دو محور اصلی تمرکز دارد. تویوتا برای خودروهای خودران طرحی را در نظر گرفته که در ناوگان خودران وایمو استفاده می‌شود. وایمو نیز فناوری خودران خود را برای بهبود سیستم‌های کمک‌راننده و رانندگی خودکار در خودروهای

آن، تعداد کمی از آن‌ها مجهز به پیش‌رانه برقی هستند. بر این اساس تحویل خودروهای برقی باتری‌دار رشد ۳۲۵٫۲ درصدی نسبت به سال گذشته داشت؛ اما وقتی با یک عدد پایه مقایسه می‌شود، درصدها می‌توانند فریبنده باشند. واقعیت این است که خودروهای برقی تنها ۰٫۹۲۶ درصد از کل محموله‌ها را در یک سال رکورد شکنی تویوتا به‌خود اختصاص داده‌اند.

گروهی از خودروهای الکتریکی در مسیر تولید هستند؛ اما این شرکت تخمین می‌زند تولید خودروهای برقی همواره از تیراز پایینی برخوردار باشند.

بر این اساس حتی پس از این که تویوتا خط تولید برقی خود را متنوع کند، تخمین زده می‌شود خودروهای برقی

کلاسیک‌سازی مازراتی «MC20» به کمک پراتا

کمانی به‌عنوان سقف، سرتاسر بدنه را پیچیده است. رینگ‌های خودرو هم کانسپت دوست‌داشتنی بامو M1 Hommage را به‌خاطر می‌آورد که در سال ۲۰۰۸ به‌نمایش درآمد. در فضای کابین با فرم مستطیلی درجه‌های تهویه، پدال‌های تعویض دنده روی ستون فرمان و تعدادی دکمه فیزیکی مواجه هستیم. رکش چرم و تریم فیبر کربن از دیگر ویژگی‌های این بخش به‌شمار می‌رود. با وجود عدم اعلام خودرو زیرساخت این پروژه توسط GFG استایل، شباهت بسیار زیاد کابین پراتا S به مازراتی MC20 از ارتباط میان این دو خودرو حکایت می‌کند. طبیعتاً از مشخصات فنی پراتا S حرفی در میان نیست؛ اما اگر تغییر خاصی اتفاق نیفتاده باشد، این خودرو همچون مازراتی MC20 به‌پیش‌رانه ۶ سیلندر توئین توربو مجهز شده است.

شرکت ایتالیایی GFG استایل که در سال ۲۰۱۵ توسط طراح مشهور یعنی جورجیو جیاریو و پسرش فابریزو تأسیس شده، یک خودرو منحصربه‌فرد را معرفی کرده است. پراتا براساس مازراتی MC20 و با الهام از کانسپت مازراتی در سال ۱۹۷۲ یعنی بومرنگ شکل گرفته است. یکی از مهم‌ترین شباهت‌های میان این دو خودرو، کنایه‌ای جلو برای دسترسی به کابین است که عملکردی مشابه جت‌های جنگنده دارد. البته شیشه‌های جانبی به‌صورت جداگانه و گالوینگ به‌طرف بالا می‌رود. نام پراتا S از کارلوس پراتا برگرفته شده؛ یک مجموعه‌دار اهل مکزیک که این خودرو را سفارش داده است. بدنه دست‌ساز و آلومینیومی این خودرو، فرم تند و تیز بدنه سوپر اسپرت‌های دهه‌های ۷۰ و ۸۰ میلادی را به یاد می‌آورد. در کنار این خطوط شکسته، یک فرم





معرفی ام‌جی سایبر «GTS»



«ام‌جی سایبر استر که در سال ۲۰۲۳ معرفی شد، با استقبال گسترده‌ای روبه‌رو شد و حالا این برند تحت مالکیت سایک نسخه کوپه رودستر الکتریکی خود را برای عرضه در اواخر سال جاری معرفی کرده است. این نسخه که سایبر GTS نام گرفته، از اکتبر (مهر ماه) امسال در چین عرضه خواهد شد. این تاریخ ممکن است با ششمین سالگرد مدل کلاسیک MGB GT هم‌زمان شود و ادای احترامی به میراث بریتانیایی ام‌جی باشد. سایبر GTS تقریباً مشابه کانسپت CyberGTS است که در فستیوال سرعت گودوود ۲۰۲۴ رونمایی شد؛ با این تفاوت که رنگ‌های آبیازی کانسپت با

WING MIRROR

آینه بغل

نمونه‌های مناسب تولید جایگزین شده‌اند. سایبر GTS در دو نسخه پیش‌رانه شامل تک‌موتوره دیفرانسیل عقب با ۲۲۵ اسب‌بخار قدرت و ۴۷۵ نیوتون‌متر گشتاور و دوموتوره چهار چرخ‌محرك با ۵۴۰ اسب‌بخار قدرت و ۷۲۵ نیوتون‌متر گشتاور عرضه می‌شود. شتاب صفر تا صد سایبر استر در نسخه چهار چرخ‌محرك ۳.۲ ثانیه‌و در دیفرانسیل عقب ۵.۲ ثانیه است؛ اما انتظار می‌رود این اعداد در GTS به‌دلیل وزن کمتر بهبود یابند. باتری‌های ۶۴ و ۷۷ کیلووات-ساعتی هم شراع حرکتی ۵۵۲ کیلومتر در نسخه دیفرانسیل عقب و ۵۰۰ کیلومتر در نسخه چهار چرخ‌محرك فراهم می‌کنند.

چینی

Chinese

«چری» کارخانه‌های «فولکس‌واگن» را می‌خرد



«چین مدت‌هاست که به بازار خودرو اروپا چشم دوخته و حالا به‌نظر می‌رسد یکی از خودروسازان برجسته این کشور یعنی چری، در آستانه کسب جایگاهی در قلب صنعت خودرو آلمان است. در ژانویه ۲۰۲۵، گزارش‌هایی منتشر

شد مبنی بر این که چند خودرو ساز چینی به‌خريد با جاره دو کارخانه فولکس‌واگن در درسدن و اوزنابروک علاقه‌مند هستند. این دو کارخانه قرار است در چارچوب تلاش‌های فولکس‌واگن برای کاهش هزینه‌ها تعطیل بشوند. حالا شواهد نشان می‌دهد چری، چهارمین خودرو ساز بزرگ چین در حال نهایی کردن توافقی برای تصاحب این دو کارخانه است تا حضور خود را در بازارهای اروپایی گسترش دهد. چری تایید کرده در مذاکرات پیش‌رفته‌ای برای شروع تولید خودرو در آلمان است؛ اما مشخص نکرده که آیا این مذاکرات با فولکس‌واگن است یا خیر؟ در صورت توافق برای خرید این دو کارخانه، چری قصد دارد مدل‌های برند جدید خود به‌نام لیپاس را در اروپا تولید کند. این برند که به‌تازگی ایجاد شده، نسخه‌های اصلاح‌شده‌ای از سری «تیگو چری» را برای بازارهای جهانی عرضه می‌کند.

چینی

Chinese

ربات انسان‌نمای مکانیک

«ربات انسان‌نمای کپلر به‌طور رسمی در کارخانه خودروسازی سایک جنرال‌موتورز در شانگهای رونمایی شد. در ویدئویی که در یوتیوب منتشر شده، ربات‌های انسان‌نمای «K2 با مبل بی» این شرکت در حال انجام بازرسی‌های کیفی مختلف و عملیات مونتاژ در کارخانه دیده می‌شوند. این پیشرفت، آغاز آزمون‌های سنسارپوی واقعی ربات انسان‌نمای کپلر در کاربردهای صنعتی متنوع را نشان می‌دهد. با مام‌نیز پیش‌تر ربات‌های انسان‌نمای شرکت فیگور را در خطوط تولید کارخانه اسپار تانپورگ در آلمان ادغام کرده بود. در ویدئو جدید،



ربات‌های کپلر در خط تولید کارخانه مشغول به کار هستند و وظایفی مانند بازرسی‌های کیفی، حرکت در محیط‌های پیچیده کارخانه، جابه‌جایی قطعات بسیار سنگین و بزرگ، بارگذاری خودکار قطعات پرس‌شده و تنظیم ابزارهای مکانیکی را انجام می‌دهند. این قابلیت‌ها نشان می‌دهد چگونه این ربات‌ها در وظایف دقیق و عملیات سنگین به‌بهبود فرآیندهای تولید و افزایش کارایی در خط تولید کمک می‌کنند. ربات K2 که مدل نسل پنجم با پیشرفت‌های قابل توجه در طراحی مکانیکی و هوش مصنوعی است، جدیدترین دستاورد کپلر در حوزه ربات‌های انسان‌نماست. مدل K2 در قیاس با ربات قبلی K1، با ادغام عملکردهای مغزی و بدنی با ظرفیت بالا، ادراک پویا، برنامه‌ریزی وظایف و هماهنگی کامل بدن، یادگیری خودکار را بهبود بخشیده است. این ربات از طریق یادگیری تقلیدی و تقویتی به‌لطف سیستم کنترل تجسمی و مدل شناختی، می‌تواند وظایف را به‌صورت خودکار انجام دهد.

شاهین اتومات در بازار آزاد ۵۱ میلیون تومان گران شد

صعود قیمت‌ها در بازار خودرو



نیافته است.»

در واقع موضوع انتقال ارز تنها یکی از سیاست‌های سخت‌گیرانه ارزی در حوزه خودرو است. چالش ارزی از سال ۹۷ تاکنون شاید مهم‌ترین رقیب قیمت‌گذاری دستوری در کسب عنوان مهم‌ترین مشکل صنعت و بازار خودرو کشور بوده است. برای مثال واردات خودرو از ابتدای دور ثانویه تحریم‌ها به‌دلیل مشکلات ارزی متوقف شده و واردات قطعه و حتی مواد اولیه تولید قطعه نیز با مشکلات زیاد قانونی همراه بوده است؛ تا جایی که پیش از انفجار بندرعباس، دبیر انجمن قطعه‌سازان کشور اعلام کرد به‌دلیل مشکلات ارزی و سامانه‌ای مواد اولیه، تولید قطعه تقریباً ناممکن است و امکان تامین آن نیز به‌دلیل مشکلات قانونی فعلا وجود ندارد و فعالیت در خطوط تولید قطعه‌سازان تا حدی متوقف شده است. بنابراین حتی پیش از این «شوک جدید» نیز زنجیره تامین خودرو با مشکلات جدی ارزی مواجه بوده است. با وجود این تاکنون تعادل بین سیاست‌های انضباط ارزی و صنعت خودرو به‌صورت کج‌دار و مریز ادامه داشته؛ اما حالا یک شوک برون‌زا این تعادل را زیر سؤال برده و سیاست‌گزاران را در موقعیتی قرار داد که باید میان حفظ انضباط ارزی و جلوگیری از توقف تولید در صنعت خودرو، یکی را انتخاب کنند.

انجمن خودروسازان در نامه خود راهکار مشخصی برای برون‌رفت از این بحران ارائه می‌کند: «پیشنهاد می‌شود بانک‌مرکزی با صدور مجوز خرید بدون انتقال ارز برای واردات قطعات و مواد اولیه تولید موافقت کنند تا به این صورت ضمن جبران عدم تخصیص ارز دوماهه از سوی وزارت صمت و جبران شوک آتش‌سوزی بندر شهید رجایی، شرکت‌ها بتوانند با واردات فوری اقلام ضروری خود جهت ادامه تولید، اقدام کنند.»

رشد محسوس قیمت در بازار خودرو و خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای ۸ تا ۵۱

ایتالیایی

Italian

نسل بعدی آلفارومئو «استلویو»

«نسل دوم آلفارومئو استلویو، به‌زودی و احتمالا تا پایان سال ۲۰۲۵ رونمایی خواهد شد. مدل کنونی استلویو رنگ و بوی کهنگی گرفته و نیاز به تحول در طراحی، فناوری و پیش‌رانه‌های مدرن، به‌ویژه گزینه‌های الکتریکی در این مدل بیش از پیش احساس می‌شود. اگرچه آلفارومئو هنوز از این خودرو تصاویر رسمی منتشر نکرده است، اما پنتت‌ها و رندرهای دقیق، تصویری واضح از این شاسی‌بلند جدید ارائه داده‌اند. این رندر‌ها که براساس پنتت‌ها و تصاویر جاسوسی طراحی شده‌اند، پیش‌نمایشی نزدیک به واقعیت از استلویو جدید ارائه



می‌دهند. استلویو جدید در عین تکامل نسبت به نسل قبلی، هویت بصری آلفارومئو را حفظ کرده است. جلوپنجره نمادین مثلثی همچنان در مرکز طراحی قرار دارد؛ اما اگر افیک‌بره‌ز و خطوط تیزتری پیدا کرده است. چراغ‌های جلو دوقسمتی شامل دی‌لایت‌های باریک و چراغ‌های اصلی که در ورودی‌های مثلثی شکل سپر جای گرفته‌اند. ظاهری تهاجمی به‌خودرو بخشیده‌اند. جلوپنجره بازطراحی‌شده نیز فضای کافی برای نصب پلاک در مرکز فراهم کرده؛ ایده‌ای که از آلفارومئو جونیور الهام گرفته است. در نمای جانبی، استلویو جدید ظرفیت‌تر و مدرن‌تر به‌نظر می‌رسد. خط سقف روان‌تر، طرح دورنگ، رنگ‌های آلیاژی بزرگ و دستگیره‌های در هم‌سطح، طراحی را به‌سمت شاسی‌بلندهای کوپه‌مانند سوق داده‌اند؛ بدون این که کاملا به‌سبک فست‌بک تبدیل شود. این تغییرات، استلویو را به‌گزینه‌ای جذاب برای خریدارانی تبدیل می‌کند که به‌دنبال ترکیبی از زیبایی و کاربردی بودن هستند.

نگاهی به نسخه جدید هیوندای «سوناتا»



«هیوندای سوناتا نسل هشتم، موسوم به **DN** از سال ۲۰۱۹ میلادی روی خط تولید کمپانی هیوندای قرار دارد. این سدان میان سایز نیمه لوکس کره‌ای در اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی با فیس لیفت جدید به بازار عرضه شد. نسخه سال ۲۰۲۵ این خودرو مزین به **LED** نوار ی در جلو و چراغ‌های اصلی درون سپر است. همچنین پوزه کشیده و سپر چندضلعی، چهره تهاجمی‌تری به این خودرو می‌بخشد. در این میان برخی از نویسندگان نشریات خودرویی، سوناتا را جزو زشت‌ترین سدان‌های جهان می‌دانند؛ چراکه به نظر آن‌ها پوزه سوناتا ی جدید پس از فیس لیفت، چندان جذاب نیست. همچنین در این خودرو چراغ‌های عقب مشابه هوندا سیویک در

نسخه فیس لیفت است. این چراغ‌ها با **LED** بزرگی به شکل حرف **H** بسیار جذاب بوده و با آگزوزهای دوبل در طرفین سپر، ظاهری اسپرت و هیجان‌انگیز را به نمایش می‌گذارند. کابین سوناتا ی جدید از یک کلاستر و نمایشگر میانی ۱۲٫۳ اینچی برخوردار است که این نمایشگر یکپارچه بزرگ فضای کاملاً مدرنی را در کابین این خودرو به وجود آورده است. سوناتا ۲۰۲۵ با قیمت معادل ۲۷ هزار و ۸۰۰ دلار به بازار آمده است. البته براساس یک نظر سنجی از سوی مجله خودرو ایالات متحده، سوناتا فیس لیفت شده به‌عنوان یکی از زشت‌ترین خودروهای ۲۰۲۵ معرفی شد.

با ۲ میلیارد تومان، سدان محبوب میتسوبیشی را بخریم؟

لنسر؛ سامورایی جسور!



صدای موتور پر توان



میتسوبیشی لنسرهای وارداتی به کشورمان در دو نسخه ۱۶۰۰ سی‌سی اتمسفریک و ۱۸۰۰ سی‌سی اتمسفریک عرضه شدند. البته مدل ۲۰۱۷ این سدان جسور سامورایی در این مطلب بررسی می‌شود. زیر چهره جسورانه این سامورایی خوش‌نام، یک موتور ۴ سیلندر خطی به‌حجم ۱۷۹۸ سی‌سی اتمسفریک جا خوش کرده است. این موتور موسوم به 4B10 است که به‌لطف پارامترهای فنی مانند طراحی ۴ سوپاپ به‌ازای هر سیلندر (درمجموع ۱۶ سوپاپ)، مکانیزم دو میل سوپاپ‌رو DOHC، سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها به‌سبک میتسوبیشی MIVEC، سیستم کوبل پنسیل (کوبل پنسیل)، کاهش محفظه احتراق برای بالا بردن نسبت تراکم و رسیدن به‌عدد ۱۰، به‌یک، سیستم پاشش سوخت ECI-MULTI و قطر پیستون ۸۶ میلی‌متری و کورس پیستون ۷۷٫۴ میلی‌متری، توان و گشتاور بالایی تولید می‌کند. بر این اساس و با در نظر گرفتن استفاده از سسوخ با اکتان ۹۲ موتور 4B10 میتسوبیشی لنسر می‌تواند حداکثر ۱۴۳ اسب‌بخار قدرت را در ۶ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۷۲ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۲۵۰ آرپی‌ام فراهم آورد. هرچند با استفاده از سوخت بنزین با اکتان ۸۹ این قدرت به ۱۳۵ اسب‌بخار در دور ۵۳۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور به ۱۶۵ نیوتون‌متر در دور ۳۸۰۰ آرپی‌ام می‌رسد. با در نظر گرفتن شرایط سوختی کشور، خرابی و استهلاک بالایی برای این موتور ایجاد نمی‌شود؛ زیرا کیفیت قطعات این خودرو در سطح بالایی قرار دارد و ساختار پیشرفته‌نیز اتمسفریک است. با در نظر گرفتن کارکرد سالانه ۲۰ هزار کیلومتر، تعویض به‌موقع روغن موتور و استفاده از روغن موتور با کیفیت، این موتور حداکثر تا ۳۰۰ هزار کیلومتر با کیفیت و کم‌استهلاک خواهد بود. از سوی دیگر گیربکس CVT میتسوبیشی وظیفه انتقال قدرت و گشتاور به‌چرخ‌های جلو را بر عهده دارد. با در نظر گرفتن ساختار CVT این گیربکس، تعویض دنده بسیار به‌موقع و بدون ضربه بوده که کیفیت رانندگی را ارتقا می‌بخشد. گیربکس CVT میتسوبیشی لنسر ۲۰۱۷ دارای ساختار جدیدی است که به‌لطف این مهم و نگهداری صحیح، حداکثر تا ۱۵۰ هزار کیلومتر کم‌استهلاک خواهد بود. همین ویژگی‌ها سبب شده است لنسر در اولویت خرید یک سدان اسپرت قرار گیرد.

سواری نرم، هندلینگ قابل قبول

میتسوبیشی لنسر ۲۰۱۷ در محور جلو دارای سیستم تعلیق مک‌فرسون با طبق‌های دوبل بهینه‌سازی شده و در محور عقب دارای سیستم مولتی‌لینک با طبق‌های دوبل بهینه‌سازی شده است که سواری با کیفیتی را به‌ارمغان می‌آورد. همچنین تایرهای ۲۱۵/۴۵ با رینگ‌های ۱۸ اینچی آلومینیومی نیز در بالا بردن کیفیت سواری اثر گذار است. از سوی دیگر به‌لطف توزیع وزن مناسب میان محورهای جلو و عقب خودرو کمی به‌سمت کمرمانی تمایل دارد که به‌لطف ساختار فرمان برقی عملکرد آن اصلاح می‌شود.

اگر به سدان‌های اسپرت علاقه‌مند باشید، بی‌شک لنسر را می‌شناسید. این خودرو اسپرت ژاپنی همواره در مسابقات رالی و در زمینه تیونینگ، گزینۀ نخست اسپرت‌دوستان بوده است. همین ویژگی‌ها این خودرو را به یک سوپر سدان بی‌نظیر و با استهلاک بسیار پایین تبدیل کرده است. این محصول میتسوبیشی به‌حدی موفق ظاهر شد که از سال ۱۹۷۳ تا ۲۰۲۴ میلادی روی خط تولید این کمپانی صاحب‌نام ژاپنی حضور داشت. ۱۰ نسل از لنسر تولید و راهی بازار شد که هر یک از نسل‌های آن خاطرات طلایی برای جوان‌های عاشق دنیای اسپرت ساخت. در این مطلب، میتسوبیشی لنسر مدل ۲۰۱۷ را که با بودجه ۲ میلیارد تومان قابل خریداری است، به‌شما معرفی می‌کنیم.



طراحی جسورانه‌ای که کسل‌کننده نمی‌شود

بزرگ، دیفیوزر و سر آگزوز کروم نیز چاشنی هیجان را در این سدان دوچندان می‌کند. آن‌چه میتسوبیشی لنسر را متمایز می‌سازد، طراحی اسپرت و کیفیت ساخت بالای این خودرو است.



سال ۲۰۰۷ میلادی بود که کمپانی میتسوبیشی در نمایشگاه بین‌المللی خودرو آمریکا ی شمالی از نسل نهم لنسر رونمایی کرد. این خودرو که در آن زمان مبتنی بر آلمان‌های زبان جدید طراحی میتسوبیشی بود، کاراکتر بسیار جذاب و جسورانه‌ای داشت. لنسر نسل نهم به‌حدی موفق ظاهر شد که در سال ۲۰۱۵ میلادی، دچار فیس لیفت شد. خوشبختانه در بازار خودرو کشورمان شاهد دو نسخه قبل و بعد از فیس لیفت هستیم. در ادامه میتسوبیشی لنسر ۲۰۱۷ فیس لیفت را معرفی می‌کنیم. با نگاهی به پروفیل این سدان اسپرت خانوادگی سامورایی شاهد استفاده از خط نیز افقی روی بدنه آن هستیم. همچنین مجموعه‌ای از سطوح تخت، پوزه نسبتاً کشیده، پشت کوتاه، ستون C زاویه‌دار و رینگ‌های ۱۸ اینچی این خودرو را اسپرت و هیجان‌انگیز جلوه می‌دهند. در نمای جلو، چراغ‌های کشیده و گرافیک داخل کاسه چراغ دستخوش تغییراتی قرار گرفته است. خطوط نیز روی کاپوت و جلو پنجره دوز نقه‌ای شکل به‌سبک میتسوبیشی (که در نسخه‌های فیس لیفت شده حالت دوتکه دارد) نیز چهره جسورانه و جوان‌پسندی را به‌نمایش می‌گذارد. همچنین در نمای عقب شاهد سبک زیبای طراحی ژاپنی هستیم. چراغ‌های نسبتاً کشیده با سه بخش گرد و حجم‌پرازی روی در صندوق (هانج)، نمای زیبا و جذابی به لنسر بخشیده است. نصب اسپویلر

سطح امکانات ایمنی و رفاهی سامورایی جسور



میتسوبیشی لنسر ۲۰۱۷ با موتور ۱٫۸ لیتری دارای بالاترین سطح امکانات رفاهی و ایمنی در زمان عرضه خود بود. بر این اساس از مهم‌ترین آپشن‌های این سدان جسور سامورایی می‌توان به ۷ ایربگ (دارای یک ایربگ زانوئی برای راننده که نسبت به رقیب‌های سر و گردن بالاتر است)، سیستم چهارچرخ‌دیسکی خنک‌شونده با کنترل الکترونیکی، ترمز ضدقفل ABS، کنترل فعال پایداری ASC، کنترل کشش TCs، سیستم توزیع الکترونیکی نیروی ترمز EBD، ترمز کمکی IBA، سقف سانروف برقی، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک، آینه میانی الکتروکرومیک، برف پاک‌ن مجهز به سنسور باران، سنسور دنده عقب و دوربین دید عقب، کروک کنترل تطبیقی، غربیلک فرمان دارای روکش چرمی، تنظیم آینه‌های جانبی به‌صورت برقی با قابلیت تاشوندگی و دارای گرم‌کن، گرم‌کن شیشه عقب با تایمر، دستگیره‌های داخلی با دکوراتیو کروم، چراغ‌های جلو زنون و دارای سیستم گردش اتوماتیک چراغ‌های جلو AFS، تنظیم اتوماتیک ارتفاع نور چراغ‌های جلو، سیستم ورود بدون کلید (کی‌لس)، سیستم شوینده چراغ‌های جلو، روشن و خاموش شدن چراغ‌های جلو متناسب با نور محیط (سنسور نور)، صندلی‌های جلو دارای گرم‌کن، کنسول میانی برای سرنشین جلو و راننده، دارای روکش چرمی، سیستم صوتی حرفه‌ای Rockford Fosgate دارای ۹ بلندگو و ساب‌ووفر و کنترل سیستم صوتی روی غربیلک فرمان اشاره کرد.

فضای داخلی ساده ولی پرهیجان!



با قرارگیری پشت فرمان لنسر ۲۰۱۷ شاهد سبک طراحی بسیار جذابی هستیم. کلیت داشبورد این خودرو ساده و مینیمال بوده که با آلمان‌های مدرن زبان جدید طراحی میتسوبیشی در آن زمان هماهنگ بوده است. نمایشگر ۷ اینچی افقی در بخش میانی داشبورد و در میان دو دریچه مستطیل شکل عمودی تهویه مطبوع جلب توجه می‌کند. همچنین طراحی نمایشگر ۴٫۳ اینچی در میان دو سیلندر کلاستر، ترکیبی آنالوگ-دیجیتال را برای مجموعه پشت آمپر به‌وجود آورده که بسیار جذاب و مدرن است. طراحی دکمه‌های روتاری تنظیمات سیستم تهویه مطبوع نیز با چیدمان ساده و مینیمال لنسر به‌خوبی هماهنگ است و فضای جذابی را در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد. ناگفته نماند که فلسفه طراحی کابین لنسر ۲۰۱۷ بر پایه و اساس ویژگی اسپرت است. دکوراتیو طرح فیبر کربنی یا مشکی پیاپویی، طراحی غربیلک فرمان سه‌شاخه خوش‌دست میتسوبیشی، طراحی دو پدال شیفتر آلومینیومی در پشت غربیلک فرمان، دسته‌دنده اسپرت و صندلی‌های ارگونومیک به‌منظور ایجاد هیجان بیشتر در زمان رانندگی با لنسر در نظر گرفته شده است. اگرچه از پلاستیک سخت در برخی از قسمت‌های داشبورد استفاده شده، اما به‌دلیل دقت در مونتاژ و کیفیت مواد به کار رفته، کابین این خودرو یک سر و گردن از تمام رقبای کره‌ای و چند سرو گردن از سدان‌های چینی بالاتر است. همچنین طراحی ستون A زاویه‌دار به‌همراه سقف سانروف جلوه جذاب و زیبایی به کابین لنسر می‌بخشد. در عین حال عایق‌بندی صدا و حرارت در این سدان اسپرت جسور سامورایی نسبت به رقبای کره‌ای آن بسیار مناسب است. همچنین به‌لطف طول ۴۵۷۰ میلی‌متری، فاصله محوری ۲۶۳۵ میلی‌متری، عرض ۱۷۶۰ میلی‌متری و قامت ۱۴۹۰ میلی‌متری، فضای راحت و جاداری در اختیار سرنشینان عقب قرار داد.

میتسوبیشی لنسر ۲۰۱۷ با کارکرد ۶۰ هزار کیلومتر و با وضعیت سالم بدنه و شاسی، این روزها در بازه قیمتی ۲ میلیارد تومان قرار دارد. به‌لطف ساختار تنفس طبیعی موتور، کسب امتیاز بالای ایمنی از سوی موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS)، هزینه نگهداری پایین و تامین قطعات و تعمیرات آسان، این سدان جسور سامورایی یکی از بهترین گزینه‌ها برای خرید به حساب می‌آید.



هامر؛ پیکاپ خاص تمام برقی بازار جهانی



«هامر همواره نماد یک خودرو قدرتمند و عضلانی بوده که حتی از آن کاربری نظامی نیز شده است. اما سال ۲۰۲۱ میلادی بود که جنرال موتورز این خودرو محبوب پر توان را به صورت تمام برقی بار دیگر به خط تولید خود آورد. هامر در حقیقت پرچمدار محصول تمام برقی جنرال موتورز است. هامر در دو نسخه اس یووی و پیکاپ به تولید رسیده است. هامر در نسخه پیکاپ دارای مدل ادیشن ۱ بوده که بالاترین قدرت را در اختیار مالک خود می گذارد. چرا که سسه موتور الکتریکی نسل جدید می تواند حداکثر ۱۰۰۰

اسب بخار قدرت را فراهم آورد. نکته بسیار مهم این که این مدل دارای یک باتری ۲۱۰ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی بوده که می تواند با یک بار شارژ کامل مسافتی برابر با ۵۹۰ کیلومتر را پیماید. جالب است بدانید که شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این خودرو تنها ۲.۵ ثانیه است. از سوی دیگر هامر پیکاپ و اس یووی هر دو دارای سیستم تعلیق بادی قابل تنظیم هستند که قابلیت آفرودی این خودرو عضلانی تمام برقی را دوچندان می کند.

مدیر فروش خودروهای تجاری «گروه بهمن» در گفت و گوبا «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

تحول در فروش خودروهای تجاری با کسب رضایت مندی مشتریان

مشتریان گروه بهمن بارضایت خود، این افتخار را به ماداده اند که در ۶ سال متوالی در «صدر جدول خدمات فروش خودروهای تجاری کشور» قرار داشته باشیم



در حال حاضر باتوجه به خلأ موجود در بازار ایران در حوزه خودروهای تجاری سبک (وانت و کامیونت شهری) بسیاری از فعالین این حوزه از خودروهای با طراحی قدیمی، سطح آلایندگی بسیار بالا، مصرف سوخت زیاد، کمترین امکانات رفاهی برای رانندگی و... استفاده می کنند. جای تعجب دارد که در سال ۲۰۲۵ میلادی مدلی از خودرو تجاری به بازار عرضه می شود که از ابتدایی ترین امکانات محروم است؛ تاجایی که حتی امکان تنظیم صندلی برای راننده نیز مهیا نیست! مادر گروه بهمن با شناسایی این خلأ و با هدف پاسخگویی به این نیاز بازار، کامیونت شهری فورس F38 را تولید و به بازار عرضه کردیم. این خودرو بر مبنای یک پلت فرم جدید و با بهره گیری از تکنولوژی روز طراحی شده و با تجهیزاتی به مراتب بالاتر از محصولات متداول موجود وارد بازار شده است.

از جمله ویژگی های برجسته F38 می توان به موتور بهینه و کم مصرف تر با استاندارد آلایندگی یورو ۵، مصرف سوخت و آلایندگی کم، کروز کنترل، سیستم ترمز ABS و سیستم ترمز اضطراری خود کار، سیستم هشدار حرکت بین خطوط، قابلیت تنظیم صندلی در ۶ جهت، سیستم مولتی مدیا، بدنه مقاوم در برابر تصادف و ساختار شاسی بهبود یافته اشاره کرد.

در خصوص برنامه فروش در مدت کوتاهی که این خودرو عرضه شده، با استقبال مشتریان مواجه شده است. در سال ۱۴۰۴، واحد فروش تجاری گروه بهمن برنامه جامعی جهت عرضه این محصول طراحی کرده است. هدف ما این است که با ارائه شرایط فروش متنوع، بخش عمده ای از سهم بازار وانت های سبک کشور را از آن خود کنیم.

همچنین شبکه گسترده خدمات پس از فروش، تامین قطعات یدکی مطمئن و قیمت رقابتی، سه سازی اصلی موفقیت این محصول و این طرح فروش در بازار خواهند بود. ما برای اطمینان خاطر مشتریان، تسهیلات مالی متنوع، فروش شرایطی و شرایطی گارانتی ویژه نیز در نظر گرفته ایم که در زمان مشخص اطلاع رسانی خواهد شد.

اهداف کلی شما در سال ۱۴۰۴ برای بازار خودروهای تجاری چیست؟ آیا افزایش سهم بازار در این حوزه هم در برنامه های گروه بهمن قرار دارد؟

اگر بخواهیم استراتژی کلانی در حوزه خودروهای تجاری داشته باشیم، بدون توجه به شرایط اقتصادی کشور و صنعت حمل و نقل به بیراهه خواهیم رفت. خودروهای تجاری وابستگی شدیدی به شرایط اقتصادی، واردات و صادرات و نوسان ی ناوگان فرسوده دارند. مادر سال ۱۴۰۴ با رصد شرایط حاکم بر فضای اقتصادی و سیاسی کشور، همانند سال های گذشته تلاش خواهیم کرد ضمن بهره مندی از ظرفیت بورس کالا جهت فروش محصول به مشتری نهایی، با عرضه محصولات با کیفیت و ارائه خدمات فروش نوین و طرح های متنوع فروش، نسبت به افزایش سهم بازار اقدام کنیم و با ارائه محصولات به روز و خدماتی متمایز، رضایت حداکثری مشتریان را کسب کنیم.

وجود یک تفکر سیستماتیک و کار گروهی در گروه بهمن است. به نظر بنده نخستین عامل کسب این موفقیت، نگاه «مشتری محور» حاکم بر گروه بهمن است.

بخش عمده ای از امتیازات گروه بهمن در ارزیابی مذکور ناشی از رضایت مشتریان است. در واقع بهترین «داور» جهت سنجش عملکرد این مجموعه، خود «مشتریان» هستند. مشتریان گروه بهمن بارضایت خود، این افتخار را به ماداده اند که در ۶ سال متوالی در «صدر جدول خدمات فروش خودروهای تجاری کشور» قرار داشته باشیم.

به امتیاز دهی مشتریان محصولات کار و تجاری گروه بهمن اشاره کردید؛ آیا تجربه و دانش خریداران خودروهای کار و تجاری به اندازه مشتریان خودروهای سواری است؟

مشتریان خودروهای تجاری از قشر خاصی هستند که به راحتی امتیاز مثبت نمی دهند؛ چرا که این افراد متخصص بوده و شناخت دقیقی از خودرو و خدمات دارند. این موفقیت نشان دهنده یک رویکرد نهادینه در تمام سطوح سازمان، از مدیران ارشد تا کارشناسان فروش است؛ نگاهی مبتنی بر این باور است که: «مشتری رئیس ماست.» با چنین استراتژی و نگاهی که در ساختار گروه بهمن نهادینه شده است، بهترین خدمات به مشتریان ارائه می شود.

شما به این مورد اشاره کردید که خریداران خودروهای کار و تجاری به راحتی امتیاز مثبت نمی دهند؛ چه خدماتی به مشتریان ارائه می دهید که رضایت آن ها حاصل شود؟

ارائه بسیاری از خدمات به مشتریان در حوزه های فروش و خدمات پس از فروش وظیفه خودروساز بوده که عمل به آن چیزی جز احقاق حقوق اولیه مشتری نخواهد بود. گروه بهمن، ارائه این خدمات را امتیاز ویژه تلقی نکرده و آن را «حق مشتری» می داند. مواردی همچون تحویل به موقع خودرو به مشتری، ارائه خدمات گارانتی و وارانتهی مناسب، تامین قطعات یدکی، سهولت دسترسی به شبکه عاملیت ها و غیره وظیفه ذاتی خودروساز است. گروه بهمن طی سال های متمادی تلاش کرده است علاوه بر رعایت موارد فوق، فراتر از انتظارات مشتری گام بردارد و با قیمت گذاری مناسب محصولات، خدمات ویژه ای چون سرویس های دوره ای رایگان، افزایش مدت زمان گارانتی از ۲ سال به ۳ سال، ارسال خودروهای تجاری به شهر محل سکونت مشتریان، حذف شرط کیلومتر در مدت زمان گارانتی برای کشنده بایک X9 و امداد جاده ای و خدمات، سانی سیار را ارائه دهد.

مجموعه این اقدامات، تعریف تازه ای از مشتری مداری در حوزه خودروهای تجاری کشور ارائه کرده که این نگرش به عنوان یک فرهنگ سازمانی در گروه بهمن نهادینه شده است. نگرشی که نتیجه آن اعتماد و خشنودی مشتریان را به دنبال داشته است.

برای موفقیت خودرو و F38 با هدف کسب سهم فروش بالا به بازار عرضه شده است، چه برنامه ای را در سال جاری دنبال خواهید کرد؟

«گروه بهمن» یکی از

بزرگ ترین و معتبر ترین گروه های خودروسازی کشور است که در طول سال ها فعالیت خود، همواره با چشم اندازی

نوآورانه و استراتژی های مشتری محور در صدد بوده است نقشی تعیین کننده در توسعه صنعت خودروهای تجاری و تولیدات ملی داشته باشد. این گروه با تکیه بر تجربه های ارزنده، تخصص فنی و استفاده از فناوری های روز دنیا، توانسته است در رقابت های داخلی جایگاه ویژه ای را برای خود ایجاد کند.

حضور موفق در بازار خودروهای تجاری و تولید محصولات با کیفیت بالا همچون انواع کشنده، کامیون، کامیونت وانت، بخشی از دستاوردهای برجسته گروه بهمن در چند سال اخیر است. علاوه بر این، خدمات فروش مطلوب، توجه ویژه به نیازهای مشتریان و به کارگیری فرآیندهای بهینه سازی در خطوط تولید، از دیگر عواملی هستند که موجب تمایز این برند در بازار رقابتی خودروهای تجاری شده اند. از همین رو با عباس مارکلایی، مدیر فروش خودروهای تجاری گروه بهمن در خصوص دستاوردهای این گروه در سال پیش و توسعه فروش محصولات در سال جدید به گفت و گو پرداختیم؛

گروه بهمن طی چند سال اخیر در حوزه فروش خودروهای کار و تجاری رتبه اول را مطابق ارزیابی های انجام شده از آن خود کرده است؛ دلیل استمرار موفقیت مجموعه شما در کسب رتبه نخست فروش چیست؟

ابتدا باید اشاره کنم که گروه بهمن (بهمن دیزل و سیپاموتور) در «ارزیابی خدمات فروش» موفق به کسب جایگاه نخست برای ششمین سال متوالی در بین ۱۹ شرکت خودروساز تجاری شد. این ارزیابی هر ساله توسط شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) در حوزه های فرآیندهای مرتبط با خدمات فروش، میزان رضایت مندی مشتریان، عملکرد شبکه عاملیت ها، رعایت الزامات آیین نامه قانون حمایت از حقوق مصرف کننده و غیره از کلیه خودروسازان صورت می گیرد. جایگاه واقع بینانه به این موضوع، ممکن است کسب جایگاه برتر در یک یا دو سال به صورت اتفاقی حادث شود؛ اما بدون شک حفظ این جایگاه طی ۶ سال متوالی با به عبارت ساده تر کسب جایگاه برتر در تمام ادوار ارزیابی، مستلزم اقدامات بنیادی و مستمر است. قرار گرفتن در جایگاه برتر ممکن است در یک سال ساده به نظر برسد؛ اما حفظ آن در طول سال های متمادی نیازمند تلاش مستمر، شناسایی نیازهای مشتریان در حوزه فروش، به روز رسانی زیرساخت های مربوطه و آموزش مستمر نیروی انسانی در سطح ستاد و شبکه عاملیت ها خواهد بود. این مهم در شرایطی محقق شده است که سایر رقابین اقدامات موثری در جهت دستیابی به این جایگاه داشته اند. قطعاً این موفقیت مرهون



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir



که دلیل این موضوع مشخص نیست، اما به نظر می‌رسد این برندها و شرکت‌ها در این باره سیاست‌های جدیدی را اتخاذ کرده‌اند که به تناسب آن شاهد چنین رویدادهایی در این دوره از نمایشگاه شانگهای بودیم.

بر اساس گفته‌ها و شواهد موجود، برخی شرکت‌های خودروساز چینی-ایرانی شرکت‌کننده در نمایشگاه خودرو شانگهای، از خبرنگاران اعزامی به این نمایشگاه درخواست کرده‌اند که از محصولات آن‌ها هیچ گونه گزارشی منتشر نشود. هرچند



درخواست عجیب برخی خودروسازان از خبرنگاران اعزامی به نمایشگاه خودرو شانگهای

تحلیل

کامران طالبی فرد

کارشناس بازار



k.talebifard@autoworld.ir

تخلیه خودرو وارداتی در «جبل علی» به جای «بندرعباس»!

بنادر کشور طی سال جاری به‌خصوص اسکله «شهید رجایی»، مجددا شاهد حرکت محموله‌های مدل‌های وارداتی خودرو به سمت بندر «جبل علی» هستیم.

مجددا به تخلیه این محموله‌ها در بندر «جبل علی» روی آورند. در نتیجه می‌توان گفت به‌رغم پیش‌بینی‌ها مبنی بر رونق گرفتن ترخیص خودروهای خارجی در

حادثه بندر «شهید رجایی» سبب شد بسیاری از شرکت‌های واردکننده خودرو به جای تخلیه محموله‌های خودرویی خود در بنادر «شهید رجایی» یا «باهر».

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 A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۶۵	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۲	یک‌میلیارد و ۹۳۰	۴۰	▲
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	۲ میلیارد	۵۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۸۸۰	۰	
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	۹۶۵	یک‌میلیارد و ۳۰۰	۱۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۵	یک‌میلیارد و ۲۷۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۷۳۳	۲ میلیارد و ۳۲۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۸۱۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۴ میلیارد و ۱۷۳	۴ میلیارد و ۸۰۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۴۰۰	۰	
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۵۵۰	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۵۱۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۵۴۷	۲ میلیارد	۱۵	▲
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیارد و ۱۸۰	۵۵	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۵۰	یک‌میلیارد و ۶۷۰	۲۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۱۵	۲۱	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۶۰۲	۳۴	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۲۵	۱۳	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۰۸	۱۵	▲
کوییک R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۸	۱۳	▲
کوییک R GXL رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۲۳	۱۲	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۵۰۱	۱۲	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۰	۱۰	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۸۳	۱۱	▲
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۹۴	۱۰	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۹۲	۱۲	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۸۸	۱۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۴۵	۳۲	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۰۷	۲۰	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۷۴	۵۱	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک‌میلیارد و ۲۲۳	۲۳	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۶۷۸	۱۲	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۳۲	۱۱	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۳۸	۸	▲
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۸۶۷	۱۷	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۴۵	۲	▼
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۸۰	۰	
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۳۲	۱۵	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۵۱	۲۱	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۲۷	۳۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۲۶	۳۰	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۱۵۰	۲۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک‌میلیارد و ۵۲۰	۳۴	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۸۹۷	۲۴	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۳۶	۲۶	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۷۸۰	۲۳	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک‌میلیارد و ۱۸۷	۳۴	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۲۱	۳۴	▲
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۲۳	۲۱	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۴۵	۱۵	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۹۰	۳۲	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۵۰	۱۰	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۹۵	۱۰	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۱۹	۲۷	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۵۰	۲۵	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۳۴	▲
ری را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۰	یک‌میلیارد و ۶۲۵	۴۰	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۶	۲۱	▲
وانت کاراتک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۱۵۰	۲۰	▲
وانت کارادو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک‌میلیارد و ۱۱۰	۲۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۶۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۵۴۰	۴ میلیارد و ۶۵۰	۰	
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
کیا سلنوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
تویوتا bZ4X 615 پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
تویوتا لاین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
جتا VS7 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	
نیسان قشقایی تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۷	۶ میلیارد	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۹۸۹	۵ میلیارد و ۹۰۰	۰	
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۴ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۲۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
بی‌وای‌دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
بی‌وای‌دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰	



 www.petrosharlub.com
 [petrosharlubricants](https://www.instagram.com/petrosharlubricants)
 0 2 1 - 8 8 7 6 2 6 5 0

SKZIC
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



کامل ترین سید روانکار و اکسسوری

چالش‌های فروش در صنعت روغن چیست؟

برندینگ در صنعت روانکارها

گزینه ارزان تر را انتخاب می کنند. این روند خطر حذف برنده های با ارزش افزوده بالاتر را افزایش می دهد. بسیاری از شرکت های تولیدکننده، روانکارهای صنعتی در انتقال مزایای برنده خود به بازار ناتوان هستند. دستاورد استفاده از زبان تخصصی، نداشتن استراتژی محتوایی و ناشناسی بار رسانه های موثر B2B از عوامل اصلی این ضعف هستند. اغلب شرکت ها از مشاوران عمومی برای استفاده می کنند که آشنایی کافی با زبان فنی، ویژگی های مشتریان صنعتی و مدل های خرید سازمانی ندارند. نتیجه آن، برنده سازی سطحی و ناکارآمد است و مسیر بردن کسب کاری در صنعتی محسوب می شود. راموضعی ناتوان در مصرف رابری صرف کردن نهایی می دانند. این نگرش مانعی جدی در مسیر بهبود بردن صنعتی محسوب می شود. بردن باید نه فقط زبانی شناسانه، بلکه از نظر مفهومی نیز با بازار هدف هماهنگ باشد. استفاده از عناصر بصری مهندسی محور، شرح های فنی و اسناد فنی قابل دسترسی، جایگاه بردن را به عنوان مرجع تخصصی تقویت می کند.

ارائه و بینارهای آموزشی، ویدئوهای کاربردی، مقالات تحلیلی در خصوص انواع روانکارها و محتوای پرسش و پاسخ تخصصی سبب می شود بر ند در ذهن مخاطب به عنوان مشاور قابل اعتماد تثبیت شود.

حضور هر زمان در نمایشگاه‌های صنعتی، ایجاد روابط بلندمدت با شرکت‌های توزیع کننده، همکاری با دانشگاه‌ها و مراکز علمی، در کنار فعالیت فعال در فضای آنلاین، می‌تواند زنجیره‌ای از تعاملات پایدار ایجاد کند. طراحی یک سایت حرفه‌ای با پنل مشاوره فنی، سیستم مقایسه محصولات، بررسی‌های واقعی مشتریان و فرهای سفارش مشاوره رایگان، تجربه کاربری دیجیتال برند را ارتقا می‌دهد.

با همکاری متخصصان برندسازی صنعتی، برند می تواند بر اساس تحلیل SWOT، پرسوالات صنعتی، تحلیل رقبا و جایگاه یابی در بازار، نقشه راه اجرایی برند خود را ترسیم کرده و در فازهای مشخص اجرا کند. برخلاف بازارهای مصرفی که احساسات نقش کلیدی دارند، در بازار صنعتی محتوا، شفافیت و اطلاعات فنی معتبر نقش اساسی ایفا می کنند.

« در دنیای رقابتی، متغیر و تخصصی امروز، برندسازی تنها یک ابزار تبلیغاتی نیست؛ بلکه یک مولفه کلیدی در مسیر بقا و پیشرفت برندها در بازارهای صنعتی و فنی، به شمار می‌رود.

یکی از پیچیده‌ترین این بازارها، صنعت رانکارهای صنعتی است؛ بازاری که در آن، تصمیم‌گیری‌های خرید بر مبنای شاخص‌هایی همچون کیفیت، دوام، پایداری عملکرد، قابلیت اطمینان و خدمات تخصصی پشتیبانی صورت می‌گیرد.

در چنین فضایی، برند باید فراتر از یک نام یا لوگو ظاهر شود و به‌نامندای قابل‌اعتماد برای ارزش‌های تکنیکی و حرفه‌ای شرکت تبدیل شود. این مقاله با هدف بررسی دقیق و جامع فرایند برندسازی در بازار روانکارهای صنعتی به‌نگارش درآمده و ضمن پرداختن به‌چالش‌های رایج، مجموعه‌ای از راهکارهای کاربردی را نیز برای فعالان این حوزه ارائه می‌دهد. بازار روانکارهای صنعتی از جمله بازارهایی است که در آن، خریداران عمدتاً سازمانی و متخصص هستند. این مخاطبان نه‌تنها به‌مشخصات فنی حساس‌اند، بلکه تجربه بیشتری، سطح دانش فنی برند، خدمات پس از فروش، و حتی نگارش برند نسبت به‌مسئولیت اجتماعی برند بر تصمیم‌گیری آن‌ها اثرگذار است.

برندسازی موفق در این فضا به شرکت‌ها کمک می‌کند از رقبا متمایز شوند، وفاداری ایجاد کنند و ارزش افزوده‌ای فراتر از محصول فیزیکی ارائه دهند. از این منظر، برندسازی یک رویکرد جامع برای انتقال پیام اعتماد، کیفیت و پشتیبانی فنی است.

همچنین، رزندهای موفق می‌توانند قیمت بالاتری برای محصولات خود مطالبه کنند؛ بدون آن که سهم بازار خود را از دست بدهند؛ زیرا اعتبار برند در بازار تخصصی به معنای کاهش ریسک برای خریدار است. در بسیاری از مواقع، روانکارهای صنعتی از مشخصات بسیار نزدیکی بهره می‌برند و از منظور ظاهری یا حتی عملکرد کوتاه‌مدت تفاوت چشمگیری با یکدیگر ندارند.

همین موضوع سبب می‌شود فرآیند تمایز برند تنها از طریق ویژگی‌های فنی امکان‌پذیر نباشد. با وجود اهمیت کیفیت، در برخی موارد تصمیم‌گیرندگان صنعتی، به دلیل محدودیت بودجه یا سیاست‌های خرید، به جای بررسی شاخص‌های برند،

روغن پیشنهادی شرکت ایرانول		روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار		درجه گرانی	محصول	شرکت تویوتا
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	یاریس		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	پرادو		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	کرولا		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	کمری		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	لندکروزر		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	رافور		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quanticplus	0W20SN	CH-R		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quanticplus	5W30SN	هابلوکس		

روغن پیشنهادی شرکت ایرانول		روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار		درجه گرانی	محصول	نشرکت لکسوس
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)

روغن پیشنهادی شرکت ایرانول		روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار		درجه گرانیروی	محصول	شرکت فولکس واگن
پارس سوپر پیشرو(5W30)	5W30SN سوپر رونیا	Behtam Quanticplus پلاس	5W40SN/5W30SN	پاسات		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	5W30SN سوپر رونیا	Behtam Quanticplus پلاس	5W40SN/5W30SN	تیگوان		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	5W30SN سوپر رونیا	Behtam Quanticplus پلاس	5W40SN/5W30SN	گلف		



تروُن شناخته می‌شود که حداکثر قدرتی برابر با ۴۹۶ اسب‌بخار و حداکثر گشتاوری با برابر ۹۷۳ نیوتون‌متر را فراهم می‌آورد. این خودرو با یک بار شارژ کامل می‌تواند مسافتی برابر با ۵۱۳ کیلومتر را ببیماید. آتودی SQ8 اسپرت‌بک‌ای-تروُن با باتری‌های ۱۱۴ کیلووات-ساعتی لیتیم-یونی همراه است که راندمان و پیمایش بالایی دارد. همچنین این کراس کوپه تمام‌برقی مجهز به فناوری خودروان سطح ۵، پهنه‌سازی‌شده است که عملکرد بهتری نسبت به محصولات تسلا موتورز دارد.

«کمپانی آتودی برای رقابت با پام و X6، کراس کوپه جدیدش را با نام Q8 به‌تولید رساند. پس از گذشت حدود ۶ سال از عرضه این خودرو به بازار جهانی، از سال ۲۰۲۲ میلادی نسخه تمام‌برقی این خودرو با نام Q8 اسپرت‌بک‌ای-تروُن کوآترو تولید شد. این خودرو از استایل بدنه اسپرت و عضلانی برخوردار است. ستون C کشیده و سقف خمیده این خودرو، حالت فست‌بک ایجاد کرده که جذابیت این خودرو را دوچندان می‌کند. قوی‌ترین نسخه تمام‌برقی آتودی Q8 اسپرت‌بک‌ای-تروُن با نام SQ8 ای-



آتودی «SQ8 ای-تروُن» چه در چنته دارد؟

تلگرام

Telegram

نکات مهم حین خرید خودرو و وارداتی

حدود یک‌سال است خودروهای وارداتی به‌کشور با استقبال خوب مصرف‌کنندگان مواجه شده‌اند. البته نقدهایی هم بر آیین‌نامه واردات خودرو و همچنین محدودیت‌های اعمال‌شده برای واردات وجود دارد؛ اما در نهایت نسخه‌های متعدد از خودروهای وارداتی که راهی بازار شده‌اند، تا حد زیادی رضایت‌مخاطبان را حاصل کرده‌اند. حال سوال این است که برای خرید خودرو وارداتی باید به چه نکاتی توجه داشت و در عین حال در این بخش، محصولات کدام‌یک از برندهای خودروسازی می‌تواند سبب رضایت حداکثری مشتریان و مصرف‌کنندگان خودرو شود؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

خرید خودرو وارداتی تنها باید از شرکت‌هایی باشد که از وزارت صمت مجوز گرفته‌اند و در این زمینه از سابقه خوبی برخوردارند. در این میان برخی افراد سودجو با ادعای واگذاری خودرو بدون نیاز به حساب و کالته یا ثبت‌نام در سامانه یکپارچه خودروهای وارداتی، قصد دارند سود بیشتری به‌جیب بزنند و در نهایت هم خودرویی را به‌منتقاضی تحویل نمی‌دهند. در پایان پیشنهاد می‌شود وزارت صمت نظارت بیشتری در این زمینه داشته باشد تا افراد سودجو نتوانند از اعتماد مردم سوءاستفاده کنند.

شفعی

همان‌طور که می‌دانید برای خرید خودرو وارداتی ابتدا باید حساب بانکی خود را و کالته کرده و پس از بلوکه کردن وجه مورد نیاز، منتظر صدور تاییدیه از سوی شرکت واردکننده بود. لازم به‌ذکر است وزارت صمت، مجری اصلی این طرح است و لازم است هر گونه خرید و ثبت‌نام مدل‌های وارداتی خودرو، تنها در سامانه خرید یکپارچه خودروهای وارداتی صورت گیرد.

عالی‌وند

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

نایاب بودن قطعات خودرو

«خودرو سدان چینی وارداتی دارم که حدود سه هفته است شارژ و ایرلس آن کار نمی‌کند. با مراجعه به نمایندگی مربوطه، کارشناس فنی پس از بررسی بسیار تشخیص داد نفوذ آب به محل شارژ و ایرلس منجر به خرابی آن شده است. بر این اساس وی اعلام کرد خودرویم حدود دو ماه باید در نمایندگی بماند تا قطعه آن فراهم و تعویض شود.

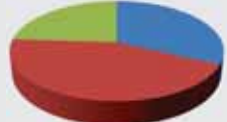
۰۹۲۱*۵۲۱۷

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۳۱۶

گزینه ۱	۳۱ درصد
گزینه ۲	۴۴ درصد
گزینه ۳	۲۴ درصد



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما موثرترین راه برای جلوگیری از قاچاق سوخت چیست؟

در پاسخ به این پرسش ۳۲ درصد به گزینه یک یعنی افزایش جریمه و مجازات قاچاقچیان سوخت، ۴۴ درصد به گزینه دوم یعنی کنترل شدیدتر و هوشمند مرزهای کشور و ۲۴ درصد به گزینه سوم یعنی افزایش قیمت سوخت رای داده بودند.



نظرسنجی شماره ۲۳۱۷

به نظر شما تاثیر کدام گزینه در جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده بنزینی با مدل‌های برقی بیشتر است؟

- ۱- عرضه بیشتر موتورسیکلت‌های برقی در کشور.
- ۲- ارائه تسهیلات خرید اقساطی.
- ۳- تبلیغ فرهنگ استفاده از موتورهای برقی.

پیامک

SMS

خرابی رگلاتور سوخت

خودرو تیبیا دارم که دوگانه‌سوز است. چند روزی است بعد از تمام شدن سوخت گاز و تغییر حالت به سوخت بنزین، خودرویم در سرعت‌های بالای ۶۰ کیلومتر بر ساعت کشتش و توان خوبی ندارد. در این حالت سرعت آن به سختی بالا می‌رود. علاوه بر این، هنگام ترمزگیری باید پدال ترمز دومر تبه فشرده شود تا سرعت خودرو کاهش یابد. همچنین مدتی است چراغ کمربند پشت آمپر روشن باقی می‌ماند و خاموش نمی‌شود؛ علت چیست؟

۰۹۱۶*۳۷۴۸

«باتوجه به این که خودرو شما از دو نوع سوخت متفاوت استفاده می‌کند، باید قطعات مصرفی آن به‌موقع تعویض شوند. به بیان دیگر سیستم سوخت‌رسانی خودروهای دوگانه نسبت به خودروهای تک‌گانه، در بازه زمانی کوتاه‌تری با اشکال مواجه می‌شود.

مشکل ذکرشده به‌خرابی یکی از قطعات سیستم سوخت‌رسانی خودرو مربوط است. براساس گفته‌های شما در زمان استفاده از سوخت بنزین، خودروی‌تان کشتش ندارد.

در این حالت باید صافی بنزین را بررسی کنید. اگر این قطعه مکانیکی کثیف شده باشد، باید تعویض شود. در سوخت بنزین مورد استفاده دراتی وجود دارد که در بلندمدت منجر به گرفتگی صافی بنزین می‌شود. بسیاری به اشتباه این صافی را به‌وسیله دستگاه باد تمیز کرده و آن را دوباره روی خودرو نصب می‌کنند؛ امّا این قطعه در صورت گرفتگی باید تعویض شود.

اگر با تعویض صافی بنزین، مشکل خودرو شما برطرف نشود، در مرحله بعدی عیب‌یابی باید رگلاتور سوخت را بررسی کرد. اگر رگلاتور سوخت معیوب باشد، فشار لازم برای ارسال سوخت تأمین نمی‌شود و در این حالت خودرو کم می‌آورد. بنابراین باید رگلاتور سوخت نیز بررسی شود. در نظر داشته باشید که لازم است تمام مراحل عیب‌یابی توسط شخص مکانیک صورت گیرد.

همچنین ایسن نکته را فراموش نکنید که احتمال دارد پمپ‌بنزین خودرو معیوب شده باشد. با توجه به کارکرد خودرو شما، عمر مفید این قطعه الکترومکانیکی به پایان رسیده است. یکی از وظایف مهم پمپ‌بنزین تأمین فشار لازم برای ارسال سوخت در دور موتور و سرعت‌های بالا است. در این حالت باید پمپ‌بنزین تعویض شود. اما به‌اصطلاح دوپا کار کردن سیستم ترمز به‌تنظیم نبودن آن مربوط می‌شود. به‌عبارت دیگر وجود هوا در سیستم ترمز منجر به عدم کارکرد صحیح آن می‌شود.

در این حالت سیستم ترمز باید کاملاً هواگیری شود. همچنین اگر سیلندر ترمز اشکال داشته باشد، چنین مشکلی را به‌وجود می‌آورد. برای رفع این مشکل لازم است سیلندر ترمز تعویض شود. از سوی دیگر اگر در سیستم ترمز نشتی وجود داشته باشد، این ایراد می‌تواند در بروز چنین مشکلی تأثیرگذار باشد.

در مجموع با تعویض سیلندر ترمز، هواگیری و رفع نشتی ترمز، مشکل برطرف می‌شود. در پاسخ به بخش پایانی سوال شما نیز باید گفت احتمالاً اتصال کوتاه در مدار به‌وجود آمده است. این مشکل سبب ثابت‌باقی ماندن چراغ کمربند در پشت آمپر می‌شود. برای رفع این اشکال باید مدار مربوطه بررسی شود. همچنین نیاز است که سگک کمربند نیز تعویض شود.

از سوی دیگر نصب هر سیستم صوتی یا قطعه الکترونیکی یا الکتریکی در خودرو می‌تواند سبب افت ولتاژ در خودرو و ایجاد اختلال در کارکرد سایر قطعات الکتریکی شود. از این رو همواره توصیه می‌شود در هیچ خودرویی، از سیستم‌های الکترونیکی یا الکتریکی غیراصولی استفاده نشود؛ زیرا این کار خرابی و هزینه‌گذاری خودرو را تا چند برابر افزایش می‌دهد.

چگونه پورشه دنیای برقی‌ها را هیجان‌انگیز کرد؟ تایکان «GTS»؛ شوتینگ‌بریک اسپرت و بی‌صدا



«کمپانی پورشه سال ۲۰۱۹ در موتورشوی فرانکفورت از نخستین محصول تمام‌الکتریکی اسپرت خود با نام تایکان رونمایی کرد. تایکان در حقیقت سدان کوپه‌ای با فلسفه ارائه بالاترین و منحصر به‌فردترین تکنولوژی‌ها به بازارهای جهانی بود. این درانه کمپانی پورشه، رقیب سرسخت محصولات تسلا موتورز است. تایکان در سه نسخه سدان کوپه، شوتینگ‌بریک و کراس توریسمو به بازار جهانی عرضه شده است. در این مطلب نسخه شوتینگ‌بریک GTS اسپرت توریسمو را بررسی می‌کنیم.

بررسی کابین و تجهیزات ایمنی و رفاهی

در زمان ورود به کابین تایکان GTS اسپرت توریسمو شاهد همان طراحی نسخه‌های دیگر از تایکان هستیم. درحقیقت طراحی داخلی تایکان GTS اسپرت توریسمو مانند سایر نسخه‌های این خودرو تمام‌اسپرت برقی، کاملاً هوشمند و مدرن است. یک کلاستر (مجموعه پشت آمپر) ۱۶٫۸ اینچی در مقابل راننده، دو نمایشگر ۱۰٫۹ اینچی، یکی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و دیگری برای سرنشین جلو و یک نمایشگر ۸٫۴ اینچی برای سیستم تهویه مطبوع تعبیه شده تا فضای کاملاً مدنی در کابین این خودرو فراهم شود.

طراحی غربیلک‌فرمان نسل جدید اسپرت پورشه و طراحی صندلی‌های اسپرت، رانندگی با تایکان GTS اسپرت توریسمو را هیجان‌انگیز می‌کند. طراحی سقف پانورامیک و استفاده از LED های نواری در داخل، کابین تایکان GTS اسپرت توریسمو را جذاب و دلنشین می‌کند. همچنین استفاده از چرم آلکانترا و جیر و دکوراتیو کروم، این خودرو را لوکس جلوه می‌دهد. از مهم‌ترین امکانات رفاهی تایکان GTS اسپرت توریسمو می‌توان به کروز کنترل هوشمند، دوربین ۳۶۰ درجه، سامانه پیشگیری از برخورد، سیستم پایش نقاط کور، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سامانه فوق پیشرفته رانندگی خودکار در اتوپایان ها، سیستم آنالیز ترافیک و سیستم ارتباطی ریری نسل جدید پورشه و سیستم تهویه مطبوع کاملاً هوشمند و اتوماتیک و مجزا برای سرنشینان عقب و... اشاره کرد.

مختصات فنی

مهندسان کمپانی پورشه طیف گسترده‌ای از قوای محرکه با قدرت‌های متفاوت را در اختیار خریداران قرار دادند. نسخه GTS اسپرت توریسمو دارای دو موتور الکتریکی است؛ یکی از موتور هادر محور جلو و دیگری در محور عقب تعبیه شده است. باتری که انرژی لازم برای هر دو موتور الکتریکی را فراهم می‌کند، ۹۳٫۴ کیلووات-ساعتی است که می‌تواند انرژی الکتریکی را برای هر دو موتور الکتریکی تأمین کند. به‌صورت ترکیبی هر دو موتور الکتریکی می‌توانند حداکثر ۵۹۰ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۸۵۰ نیوتون متر گشتاور را فراهم کنند. یک گیربکس تک‌سرعت و یک گیربکس دوسرعت و وظیفه انتقال قدرت و گشتاور را به چرخ‌های جلو و عقب بر عهده دارند. تایکان GTS اسپرت توریسمو می‌تواند با انتخاب حالت لانچ کنترل در ۳٫۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. حداکثر سرعت این خودرو به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. پورشه تایکان GTS اسپرت توریسمو با قیمت پایه ۱۳۴ هزار و ۶۵۰ دلار به‌بازار عرضه شده است.



کشف بیش از یک هزار حلقه لاستیک قاچاق در اهواز



«فرمانده انتظامی استان خوزستان از کشف یک هزار و ۲۰۰ حلقه انواع لاستیک خارجی به ارزش ۲۳۰ میلیارد ریال در شهرستان اهواز خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما استان خوزستان، سردار سید محمود میر فیضی گفت: «در ادامه طرح مقابله با کالای قاچاق، مأموران پلیس امنیت اقتصادی شهرستان اهواز در پی انجام کار اطلاعاتی مبنی بر دپوی کالا در یکی از محلات شهرستان مطلع و پیگیری موضوع را در دستور کار خود قرار دادند.» وی افزود: «مأموران پلیس امنیت

اقتصادی شهرستان اهواز ضمن هماهنگی با مقام قضایی به محل مورد نظر عزیمت و پس از بازرسی تعداد یک هزار و ۲۰۰ حلقه انواع لاستیک در مارک های مختلف خارجی قاچاق و فاقد هر گونه مجوز گمرکی کشف کردند. «سردار میر فیضی با اشاره به این که کارشناسان اقتصادی این فرماندهی ارزش مالی کالای کشف شده را بالغ بر ۲۳۰ میلیارد ریال عنوان کرده اند، تصریح کرد: «در این رابطه یک قاچاقچی دستگیر و با تشکیل پرونده جهت سیر مراحل قانونی تحویل مرجع قضایی شد.»

هشدار به مسئولان؛ تایرهای چینی برگشتی از بازار آمریکا در آسیا به دنبال مشتری است!

تخلف ۱۰ همتی برخی واردکنندگان تایر در یک سال گذشته

در سال گذشته تایر سازان ۲۲۰ میلیون یورو ارز دریافت کردند اما واردکنندگان یک میلیارد یورو ارز گرفتند



علیرضا کافی

a.kafi@autoworld.ir

«ویرس بیش از اظهار قیمت ها توسط واردکنندگان تایر، بار دیگر صنعت و بازار تایر کشور را درگیر بیماری کرد. برخی واردکنندگان تایر در شرایطی تایر به کشور وارد می کنند که در سایه نبود نظارت های قانونی، قیمت هایی به مراتب بالاتر از قیمت خرید خود را برای دریافت ارز از دولت اظهار می کنند. پدیده ای به نام بیش اظهاری که مبالغ سنگینی از منابع ارزی کشور را به جیب عده ای خاص سرازیر می کند. این سخنان مدیرعامل گروه صنعتی بارز و عضو هیات مدیره انجمن صنعت تایر ایران است که در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» از تخلف و بیش اظهاری ۱۰ هزار میلیارد تومانی بخشی از واردکنندگان تایر خبر داد. جمال میرزایی با گلایه از ناعادلانه بودن تعرفه های واردات تایر اعم از باری - اتوبوسی و سواری گفت: «پیش از این سود بازرگانی واردات تایر به کشور ۲۸ درصد بود که با پیگیری های مکرر واردکنندگان به ۶ درصد کاهش یافت. اما امسال در اقدامی عجیب سود بازرگانی واردات تایرهای سواری تنها ۱۰ درصد بالا رفت و در بخش تایرهای باری - اتوبوسی نیز سود بازرگانی همچنان یک درصد تعیین شده که با ۴ درصد هزینه گمرکی، این تایرها تنها با ۵ درصد راهی بازار می شوند.» وی مشکل اصلی واردات را خلاف اظهاری های گمرکی یا همان بیش اظهاری هایی دانست که در عرف بازار به آن «over price» می گویند. میرزایی خاطرنشان



کرد: «اعمال تعرفه های ۱۵۰ درصدی ترامپ روی کالاهای چینی، ادامه حضور برندهای چینی را در بازار آمریکا با مشکل مواجه کرده است و همین موضوع سبب شده است کشتی های آماده حرکت تایرهای چینی به بازار آمریکا متوقف شده و به دنبال بازار جدید در آسیا بگردند. همین موضوع وقتی با جایزه صادراتی تایر سازان چینی که دولت برایشان تا ۱۳ درصد تعیین کرده است

همراه شود، حجم سود واردکنندگان را به شدت افزایش می دهد و منابع ارزی کشور را به مسیرهای نادرست سرازیر و هدایت می کند.»

وی با اشاره دوباره به تخلف ۱۰ هزار میلیارد تومانی واردات تایر در سال گذشته گفت: «واردکنندگان تایر سال گذشته یک میلیارد یورو ارز با نرخ نیمایی دریافت کردند که بر اساس مقایسه قیمت اظهار شده آن ها در گمرک، با قیمت کالا در چین، تخلفی نزدیک به ۱۰ هزار میلیارد تومان به واسطه تخلف برخی از آن ها صورت گرفته است. این در حالی است که برخی افراد در وزارت صمت بیرق مبارزه با تولید به دست گرفته اند و برای واردات مواد اولیه تایر تعرفه ۱۵ درصدی را لحاظ کرده اند. این یعنی احتی امکان رقابت با کالای چینی با تعرفه واردات یک درصد را نیز نداریم. این در حالی است که تمام این تصمیمات توسط یک نفر گرفته می شود و بدون کارشناسی و گروهی ظلم بزرگی به صنعت کشور می شود.» وی دلیل این اظهار نظر را میزان تخصیص ارز به صنعت تایر در سال گذشته دانست و گفت: «مادر سال گذشته تقاضای ۳۰۰ میلیون یورو ارز داشتیم که تنها ۲۲۰ میلیون آن به صنعت تایر پرداخت شد. از سوی دیگر واردکنندگانی که تنها به ۵۰۰ میلیون یورو ارز برای واردات نیاز داشتند، در سالی که گذشت موفق به دریافت یک میلیارد یورو ارز شدند. این موضوع را وقتی در برابر قیمت های چندبرابری تولیدکنندگان داخلی مواد اولیه در مقایسه با نمونه های وارداتی قرار دهیم، به ظلمی که در حق این صنعت می شود، پی می بریم. به عنوان مثال نرخ تولید داخل تا ۶۰ درصد گران تر از نمونه خارجی بوده و دوده و کاتوچوی مصنوعی ایرانی نیز تا ۴۰ درصد گران تر از نمونه وارداتی به صنعت تایر فروخته می شود. ظلم بزرگی که نه تنها ترمز توسعه صنعت خواهد بود، بلکه در نهایت سبب وارد آمدن آسیب شدید به صنعت تایر نیز خواهد شد.»

کوپر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	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-سپارک-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-سپارک-وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۳۰-کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶-ام وی ام X۲۲
	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 X۲۳-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	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-BYDS۶
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	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(آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	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 T۵-سویا M۴
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کورانداو
	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-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TA(کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	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 رایپاک بگردیم





این ساختار سبب می‌شود گشتاور و توان بالای پیش‌ران به راحتی به سرچرخ‌ها منتقل شود. همچنین در سوپر اسپرت‌های جدید این سوپر اسپرت‌ساز ایتالیایی شاهد بهره‌گیری از ساختار پلاگین-هیبرید هستیم؛ اما در این نسخه همچنان از گیربکس **ISR** نیز استفاده می‌شود. این گیربکس دو کلاچه اتوماتیک منحصر به فرد لامبورگینی به‌حدی خاص بوده که به راحتی با ساختار پلاگین-هیبرید آن هماهنگ می‌شود.

«سوپر اسپرت‌ساز ایتالیایی در زمینه تکنولوژی‌های منحصر به فرد خودرو و یک تاز بوده است. بر این اساس لامبورگینی در تمامی محصولات اسپرت و های-پرفورمنسی خود از سیستم انتقال قدرت منحصر به فرد بهره می‌گیرد. این سیستم که همان گیربکس‌های دو کلاچه هستند، با نام اختصاری **ISR** معرفی می‌شود. گیربکس‌های دو کلاچه اتوماتیک لامبورگینی برخلاف سایر گیربکس‌های دو کلاچه، دارای یک سیستم منحصر به فرد است.



گیربکس دو کلاچه لامبورگینی

بررسی مزایا و چالش‌های استفاده از «کامیونت‌های برقی» در ایران

گامی سبز در جاده‌های کشور

در حال حاضر هیچ نقشه راه جامع و رسمی برای برقی‌سازی ناوگان سبک تجاری در ایران تعیین و اجرایی نشده است

کامیونت‌های برقی در جهان چگونه پیش می‌روند؟



تجربه جهانی نشان می‌دهد بسیاری از کشورها برای نوسازی ناوگان شهری خود با خودروهای برقی برنامه‌های جامعی را تدوین کرده‌اند. در چین، با پشتیبانی وسیع دولت و سیاست‌گذاری متمرکز، بسیاری از کلان‌شهرها به‌طور گسترده ناوگان توزیع خود را برقی کرده‌اند. برای مثال، شنژن از نخستین شهرهایی بود که ناوگان حمل‌ونقل عمومی و تحویل کالای خود را به‌طور کامل برقی کرد. در آلمان نیز با استفاده از مشوق‌های مالیاتی و تسهیلات خرید، شرکت‌های بزرگی مانند DHL ناوگان برقی را جایگزین کامیونت‌های دیزلی کرده‌اند. حتی در آمریکا، شرکت‌هایی همچون آمازون برنامه‌های جدی برای تجهیز ناوگان خود به کامیونت‌های برقی دارند. این کشورها توانسته‌اند با ارائه یارانه، تامین زیرساخت شارژ و اعمال قوانین مشخص، گذار به کامیونت‌های برقی را با سرعتی قابل توجه رقم بزنند.

چالش‌های مسیر: از هزینه اولیه تا زیرساخت شارژ

با تمام مزایای ذکر شده، مسیر برقی‌سازی ناوگان سبک تجاری در ایران با چالش‌های جدی همراه است. قیمت کامیونت‌های برقی وارداتی یا مونتاژی با شرایط اقتصادی فعلی در صنعت خودرو حداقل ۱.۵ تا ۲ برابر نمونه‌های دیزلی مشابه است. این مساله برای کسب‌وکارهای کوچک بارانندگان خودروهای شخصی یک مانع جدی است. دولت‌ها در کشورها توسعه یافته با ارائه یارانه، تسهیلات کم‌بهره و معافیت‌های مالیاتی به حل این مشکل پرداخته‌اند. در ایران نیز چنین سیاست‌هایی، در صورت طراحی و اجرای صحیح، می‌تواند موتور محرک تغییر باشد. در حال حاضر، تعداد ایستگاه‌های شارژ سریع در شهرهای ایران بسیار اندک است و برای خودروهای سواری طراحی شده‌اند. کامیونت‌های برقی به ایستگاه‌های شارژ با توان بالا و دسترسی آسان در مراکز توزیع بار، پایانه‌ها و شهرک‌های صنعتی نیاز دارند. توسعه این زیرساخت باید همگام با عرضه خودروها پیش رود.

در حال حاضر، هیچ نقشه راه جامع و رسمی برای برقی‌سازی ناوگان سبک تجاری در ایران منتشر نشده است. در نبود چنین برنامه‌ای، تولیدکنندگان و واردکنندگان سردرگم هستند و نمی‌توانند برای تولید انبوه یا سرمایه‌گذاری در زیرساخت برنامه‌ریزی کنند.

نقش دولت و شهرداری‌ها: سیاست‌گذاری، تسهیل‌گری و خرید دولتی

یکی از مهم‌ترین راهکارهای پیش‌برد استفاده از کامیونت‌های برقی در کشور، ورود فعال نهادهای حاکمیتی و دولتی است. در گام اول، تدوین یک نقشه راه ملی توسط وزارت صمت، سازمان محیط‌زیست، وزارت نیرو و شهرداری‌ها می‌تواند مسیر را روشن کند. تعیین سهم سالانه جایگزینی ناوگان فرسوده با نمونه‌های برقی، ارائه تسهیلات مالی و گمرکی و حمایت از تولید داخل، گام‌های ضروری در این مسیر است. همچنین شهرداری‌ها به عنوان متولیان ترافیک شهری، می‌توانند با تدوین مقرراتی مانند «محدوده تردد پاک» در مناطق مرکزی شهرها، ورود کامیونت‌های دیزلی قدیمی را محدود و به تدریج خودروهای پاک را جایگزین کنند. اجرای چنین سیاست‌هایی در کشورهایی مانند چین، آلمان و ترکیه بسیار موفق بوده و تجربه‌های آن‌ها می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد. در نهایت، یکی از موثرترین ابزارها برای آغاز تحول، خرید دولتی است. شرکت‌های توزیع کننده سوخت، پست، شهرداری‌ها و وزارتخانه‌های خدماتی می‌توانند با جایگزینی تدریجی ناوگان خود با کامیونت‌های برقی، هم تقاضا برای این محصولات را افزایش دهند و هم الگویی عملی از کارایی آن‌ها ارائه کنند.

نگاهی به آینده: می‌توان به حمل و نقل پاک امیدوار بود

با توجه به شتاب جهانی در الکتریکی‌سازی حمل‌ونقل و ضرورت کاهش آلودگی هوا در شهرهای ایران، بدون شک استفاده از کامیونت‌های برقی یک ضرورت است، نه یک انتخاب لوکس. اگر دولت نیز از این روند حمایت کند و موانع ساختاری را کاهش دهد، طی ۵ تا ۱۰ سال آینده می‌توان انتظار داشت که حداقل ۳۰ درصد ناوگان سبک باری درون شهری کشور به سمت الکتریکی‌سازی برود. این تغییر نه تنها به بهبود کیفیت زندگی شهروندان کمک می‌کند، بلکه ایران را از قافله جهانی تحولات صنعت حمل‌ونقل عقب نخواهد انداخت.



در سال‌های اخیر، تحولات جهانی در صنعت حمل‌ونقل سنگین و نیمه سنگین به وضوح نشان از جهشی بزرگ به سوی الکتریکی‌سازی دارد. کامیونت‌های برقی به عنوان راهکاری موثر برای کاهش آلایندگی، بهبود بهره‌وری انرژی و کاهش هزینه‌های عملیاتی شناخته می‌شوند. در این میان، بازار ایران نیز با همه محدودیت‌ها و چالش‌ها، نشانه‌هایی از آغاز این حرکت را بروز داده است.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

سایپادیزل و گام جدی در مسیر الکتریکی‌سازی

در نمایشگاه حمل‌ونقل و خدمات شهری سال ۱۴۰۲، شرکت سایپادیزل برای نخستین بار از کامیونت برقی خود رونمایی کرد. این محصول که بر اساس همکاری مشترک با فوآتون چین توسعه یافته، از پیش‌ران الکتریکی ۱۵۴ اسب بخاری با گشتاور ۳۰۰ نیوتون متر بهره می‌برد. برای تامین انرژی مورد نیاز این موتور الکتریکی یک باتری ۸۱.۵ کیلووات-ساعتی تعبیه شده که ۳۰۰ کیلومتر برد حرکتی را فراهم می‌کند؛ بردی که آن را برای استفاده‌های درون شهری و پخش مویرگی مناسب می‌سازد. این کامیونت همچنین از نظر طراحی، ابعاد و بارگیری تفاوت زیادی با نسخه‌های دیزلی ندارد و به همین دلیل می‌تواند به راحتی جایگزین محصولات رایج فعلی شود. مهم‌تر از آن، زمان شارژ حدود ۲ ساعت با شارژرهای سریع، امکان استفاده دوشیفته از این خودرو را فراهم می‌کند؛ موضوعی که در ناوگان شهری اهمیت زیادی دارد. اگرچه هنوز تولید انبوه این کامیونت آغاز نشده، اما همین اعلام آمادگی نشان دهنده تغییر رویکرد شرکت‌های بزرگ خودرو سازی تجاری در کشور است.

چرا کامیونت‌های برقی اهمیت دارند؟

در کشور ما، بخش بزرگی از حمل‌ونقل کالا درون شهرها، بر عهده خودروهای سبک تجاری است. کامیونت‌ها با تناژ ۳ تا ۶ تن، نقشی کلیدی در انتقال بار بین انبارها، مراکز پخش، فروشگاه‌ها و بازارهای شهری ایفا می‌کنند. همین دسته از خودروها نیز سهم بالایی در آلودگی هوای کلان‌شهرها دارند. موتورهای دیزلی با فناوری قدیمی، نه تنها آلایندگی CO2 بالایی دارند، بلکه ذرات معلق، اکسیدهای نیتروژن و صدای قابل توجهی نیز تولید می‌کنند.

بر اساس گزارش سازمان حفاظت محیط‌زیست، خودروهای دیزلی سبک، یکی از منابع اصلی ذرات معلق در تهران و سایر کلان‌شهرها هستند. جایگزینی این خودروها با نمونه‌های برقی، می‌تواند تا بیش از ۸۰ درصد از آلایندگی هوای ناشی از حمل‌ونقل سبک شهری را کاهش دهد. در مناطقی مانند بازار تهران، شهرک‌های صنعتی و مراکز پخش کالا، این تغییر می‌تواند اثرات ملموسی بر سلامت عمومی داشته باشد. قیمت تمام شده برق برای شارژ کامیونت برقی، حدود یک سوم تا یک چهارم هزینه گازوئیل است. افزون بر این، موتورهای الکتریکی قطعات متحرک بسیار کمتری دارند که هزینه‌های تعمیر و نگهداری آن‌ها را تا حدود ۴۰ درصد کاهش می‌دهد. از این رو، در صورت فراهم بودن زیرساخت شارژ و حمایت‌های دولتی، کامیونت‌های برقی می‌توانند از نظر اقتصادی نیز برای مالکان و شرکت‌ها مقرون به صرفه باشند.

کشور مادر در حال حاضر در بحث تامین و کیفیت گازوئیل با چالش‌های عدیده‌ای مواجه است. برقی‌سازی ناوگان شهری، به ویژه در حمل‌ونقل عمومی و باری سبک، می‌تواند به کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی و کاهش فشار بر پالایشگاه‌ها منجر شود. این روند، در بلندمدت به بهبود تراز انرژی کشور و کاهش کسری بودجه یارانه‌های سوخت کمک می‌کند. تنوع سوختی در خودروهای سنگین می‌تواند با اهداف سبز سوختی متنوع هم‌راستا شود.

یکی از ویژگی‌های کامیونت‌های برقی، عملکرد بی‌صدا یا بسیار کم‌صدای آن‌ها در مقایسه با نسخه‌های دیزلی است. در مناطق مسکونی و شهرهای پرترافیک، این موضوع اهمیت بالایی دارد و می‌تواند آسایش ساکنان را بیش از پیش به همراه داشته باشد.



امکان انجام معاینه فنی موتور سیکلت ها در همه مراکز مربوطه



ایستنا: سیدمحمد مهدی میرزایی قمی، مدیرعامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران از استقرار سه واحد سیسار معاینه فنی موتور سیکلت در سه مرکز معاینه فنی خودروهای تهران که فاقد این تجهیزات بوده اند، خبر داد. وی با اشاره به این که با استقرار این سه واحد سیار اکنون تمام مراکز معاینه فنی شهرداری تهران، امکان ارائه خدمات به موتور سیکلت ها را دارند، افزود: «واحدهای سیسار معاینه فنی موتور سیکلت مربوط به تجهیزات طرح ارشادی کنترل معاینه فنی موتور سیکلت ها در محدوده منطقه ۱۲ شهرداری تهران است که پس از اجرای آن به مدت دوماه در سال گذشته (از دهم آذر ماه لغایت دهم بهمن ماه)، این واحدهای سیار جهت

ادامه خدمت رسانی به موتور سیکلت ها به مراکز معاینه فنی ثابت شهرداری تهران منتقل شده است.» میرزایی قمی با بیان این که شهر تهران از بشاعت ۱۱ خط معاینه فنی موتور سیکلت در ۶ مرکز معاینه فنی خودروهای سبک برخوردار است، اظهار کرد: «مراکز معاینه فنی سراج، الغدیر، شقایق، نیایش و شهید آشناسان هر کدام دارای دو خط معاینه فنی و مرکز شهدای زمان آباد دارای یک خط معاینه فنی مختص موتور سیکلت است که با استقرار سه واحد سیار معاینه فنی موتور سیکلت در مراکز بیهقی، دماوند و شهید چمران همه مراکز شهرداری تهران و همچنین یکی از مراکز بخش خصوصی آمادگی خدمت رسانی و پذیرش این وسایل نقلیه را دارند.»

خبر

News

وقوع ۵ تصادف فوتی در هفته دوم اردیبهشت



ایستنا: رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ از وقوع ۵ فقره تصادف فوتی در دومین هفته اردیبهشت ماه ۱۴۰۴ خبر داد.

سررنگ رابعه جوانیخت، رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ در خصوص تصادفات هفته ای که گذشت گفت: «متأسفانه در روز جمعه ۵ اردیبهشت ماه شاهد وقوع دو فقره تصادف فوتی بوده ایم.

تصادف اول در بزرگراه شهید زین الدین مسیر شرق به غرب روی پل استخر اتفاق افتاد که در آن یک دستگاه سواری پراید به علت تخطی از سرعت مطمئنه با گاردیل حاشیه بزرگراه برخورد کرده که سرنشین آن در دم جان خود را از دست داد. دیگر تصادف فوتی روز جمعه

در ساعت ۲۱ باز هم در مسیر شرق به غرب بزرگراه شهید زین الدین بعد از پل استخر رخ داد که در آن یک دستگاه خودرو سواری با عابر پیاده ای که قصد تردد غیر مجاز از این معبر را داشته بر خورد کرده که عابر پیاده در دم فوت شد.»

رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ ادامه داد: «تصادف منجر به فوت دیگر حوالی ساعت ۵:۵۰ بامداد در موقعیت جنوب به شمال بزرگراه سعیدی بعد از پل بهاران اتفاق افتاد که در آن یک دستگاه سواری پژو ۲۰۷ با یک دستگاه موتور سیکلت برخورد کرده که در اثر این حادثه، راکب موتور سیکلت جان خود را از دست داد.» به گفته وی، دیگر تصادف رخ داده در پایتخت حوالی ساعت ۱۸:۳۵ عصر یکشنبه ۱۷ اردیبهشت ماه در بزرگراه شهید

کاظمی مسیر جنوب به شمال رخ داد که در آن یک دستگاه موتور سیکلت به علت عدم توانایی در کنترل وسیله نقلیه ناشی از تخطی از سرعت مطمئنه واژگون شده که در اثر این حادثه راکب جوان موتور سیکلت که فاقد کلاه ایمنی بوده به علت شدت ضربه جان خود را از دست داد. وی یادآور شد: «تصادف منجر به فوت آخر در روز چهارشنبه ۱۰ اردیبهشت در ساعت ۸:۴۵ صبح در مسیر شرق به غرب بزرگراه شهید خرازی بعد از بیمارستان تربتارخ داد و یک دستگاه خودرو سواری پراید به علت حرکت با دنده عقب در بزرگراه با یک دستگاه کامیون که در این مسیر در حال تردد بوده برخورد کرد. در این برخورد خانمی حدوداً ۷۰ ساله جان خود را از دست داد.»

بیش از ۲۵۰ شیوه کلاهبرداری در معاملات سنتی شناسایی شد

افزایش امنیت بازار خودرو در سایه اجرای قانون معاملات بر خط خودرو

و تسریع در اجرای آن، گامی مهم در جهت مدرن سازی اقتصاد دیجیتال ایران و افزایش رضایت عمومی خواهد بود.

حساب های امانی و فسخ هوشمند از ویژگی های مهم آیین نامه جدید به گفته برخی کارشناسان در حال حاضر با تصویب آیین نامه معاملات الکترونیکی خودرو، امیدها برای ایجاد یک بازار امن و شفاف افزایش یافته است. سابقه و تحولات آیین نامه نشان می دهد در قانون بودجه ۱۴۰۲، آیین نامه ای برای ثبت برخط معاملات و اعلام سوابق پیش بینی شده بود؛ اما جزئیات اجرایی آن در آیین نامه مهر ۱۴۰۲ مهیم بود.

برنامه هفتم توسعه، فرصتی برای بازنگری و تکمیل این آیین نامه فراهم کرد. با همکاری وزارت ارتباطات و معاونت علمی دولت، پیش نویس شیوه نامه به آیین نامه تبدیل و پس از بررسی در کمیسیون حقوقی و قضایی، با تغییراتی به تصویب رسید. تغییرات کلیدی در آیین نامه جدید شامل امکان استعلام جامع تر سوابق خودرو است که اطلاعات جامعی را در اختیار خریداران قرار می دهد. همچنین پلت فرم های بخش خصوصی، با رعایت شرایط آیین نامه، امکان ثبت الکترونیکی معاملات را فراهم می کنند و استعلام های ضروری قبل از ثبت نهایی، از جمله توقیف نبودن خودرو و اهلیت طرفین، انجام می شود و اطلاعات معاملات، در پایگاه داده «فرا» ثبت و ذخیره می شود. ضرورت قراردادهای استاندارد و فسخ هوشمند نیز از دیگر موارد مهم در آیین نامه جدید است. قراردادهای استاندارد، از بروز ابهامات و سوءاستفاده های احتمالی جلوگیری می کند و دو مدل قرارداد، قرارداد نمونه و قراردادی که توسط پلت فرم ها تنظیم شده در آیین نامه پیش بینی شده است. در صورت عدم انجام تعهدات، سامانه می تواند به صورت خود کار قرارداد را فسخ کند و موارد خاص، مانند فک پلاک اجباری، بدون نیاز به مراجعه به دادگاه قابل اجرا است. اجرای صحیح این آیین نامه، نیازمند همکاری و هماهنگی بین پلت فرم های خصوصی، سازمان ثبت اسناد و سامانه های اجرایی است. پیش بینی مواردی مانند حساب های امانی و فسخ هوشمند، به ارتقای اعتماد و امنیت در معاملات کمک شایانی می کند و انتظار می رود با اجرای کامل این آیین نامه، شاهد تحولی مثبت در بازار خودرو کشور باشیم.



زیرا با افزایش شفافیت، رقابت سالم تری در بازار ایجاد می شود. علاوه بر این، ثبت تمام معاملات در یک سیستم متمرکز، امکان رصد و پیگیری تخلفات را برای نهادهای نظارتی آسان تر می کند. غلامی به تجربه های موفق کشورهای دیگر در استفاده از پلت فرم های دیجیتال برای معاملات خودرو اشاره کرد و اظهار داشت ایران نیز می تواند با بهره گیری از فناوری های بومی، به استانداردهای جهانی در این حوزه نزدیک شود. او تأکید کرد که اجرای این قانون نه تنها به کاهش پرونده های قضایی مرتبط با کلاهبرداری کمک می کند، بلکه با افزایش اعتماد عمومی، رونق بیشتری به بازار خودرو خواهد داد. اجرای قانون معاملات برخط خودرو، با وعده فراجا برای عملیاتی شدن تا ابتدای تابستان ۱۴۰۴، می تواند نقطه عطفی در تاریخ بازار خودرو ایران باشد. این قانون با ایجاد بستری امن و شفاف، نه تنها از حقوق شهروندان حفاظت می کند، بلکه به بهبود فضای کسب و کار در حوزه خودرو کمک خواهد کرد. حمایت از این مصوبه قانونی

غلامی در بخش دیگری از مباحث خود به نتایج پژوهش های انجام شده در حوزه معاملات خودرو اشاره کرد و گفت: «در مطالعات صورت گرفته، بیش از ۲۵۰ شیوه کلاهبرداری در معاملات حضوری و روش های متداول خرید و فروش خودرو شناسایی شده است. این شیوه ها شامل جعل اسناد، دستکاری اطلاعات خودرو، کلاهبرداری های مالی و حتی سرقت هویت هستند. این آمار تکان دهنده نشان دهنده آسیب پذیری بالای بازار سنتی خودرو و ضرورت حرکت به سمت معاملات دیجیتال است.»

با افزایش شفافیت، رقابت سالم تری در بازار خودرو ایجاد می شود نماینده معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری همچنین بهمزایای این قانون برای افشار مختلف جامعه اشاره کرد. به گفته غلامی، پلت فرم معاملات برخط نه تنها برای خریداران و فروشندگان عادی، بلکه برای فعالان بازار خودرو، از جمله نمایشگاه داران و دلالان نیز مفید خواهد بود؛



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

در شرایطی که بازار خودرو کشور با چالش های متعددی از جمله کلاهبرداری های گسترده در معاملات متداول مواجه است، قانون معاملات برخط خودرو به عنوان راهکاری نوین برای ساماندهی این حوزه مطرح شده است. در ادامه این موضوع را بررسی می کنیم.

اجرای قانون معاملات برخط خودرو تا ابتدای تابستان ۱۴۰۴ محمد غلامی، پژوهشگر اقتصاد دیجیتال و نماینده معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری از وعده فراجا برای اجرای قانون معاملات برخط خودرو تا ابتدای تابستان ۱۴۰۴ خبر داد. به گفته وی، این قانون با بهره گیری از فناوری های دیجیتال، امکان نظارت دقیق تر بر فرآیند خرید و فروش خودرو را فراهم می کند و می تواند اعتماد عمومی به بازار خودرو را تقویت کند. این مسئول دولتی همچنین از برنامه ریزی فراجا برای عملیاتی کردن این طرح در آینده نزدیک خبر داد. قانون معاملات برخط خودرو با هدف ایجاد بستری امن و شفاف برای خرید و فروش خودرو طراحی شده است. این پلت فرم دیجیتال امکان ثبت رسمی قراردادها، احراز هویت دقیق طرفین معامله و کاهش ریسک های مالی را فراهم می کند. غلامی توضیح داد که این سیستم با حذف واسطه های غیر ضروری و کاهش نیاز به حضور فیزیکی، می تواند از بسیاری از تخلفات رایج در بازار سنتی خودرو جلوگیری کند. به گفته نماینده معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، فراجا وعده داده است قانون معاملات برخط خودرو تا ابتدای تابستان ۱۴۰۴ به طور کامل اجرایی و عملیاتی شود. این زمان بندی نشان دهنده تعهد نهادهای مسئول به تسریع در پیاده سازی این طرح و پاسخگویی به نیازهای شهروندان است. وی افزود: «هماهنگی های لازم بین معاونت علمی و فناوری، فراجا و سایر نهادهای مرتبط در حال انجام است تا زیرساخت های فنی و قانونی این پلت فرم به موقع آماده شود.»

خبر

News

حل مشکل آسانسورهای مترو



کانکتورها، سنسورها و موتور گیربکس ها را برای پله های برقی تامین کنیم. این قطعات که مصرف زیادی دارند، به راحتی در دسترس هستند و ما مشکلی در تامین آن ها نداریم؛ مگر این که قطعه ای خاص باشد که به تعداد محدود در کل شبکه وجود داشته باشد.» معاون مهندسی شرکت بهره برداری مترو تهران و حومه ادامه داد: «در مجموع، برای قطعات خاص، مثلاً در برخی پله ها که تنها تعداد کمی از آن ها را در سراسر شبکه داریم، نیاز به زمان بیشتری برای تامین قطعه داریم.



باشگاه خبرنگاران: حجت اله قاندر رحمتی، معاون مهندسی شرکت بهره برداری مترو تهران و حومه درباره وضعیت پله های برقی در ایستگاه های مختلف مترو پایتخت گفت: «طبق آخرین آماري که داشتیم، از یک هزار و ۳۱۸ دستگاه پله برقی، تنها یک یا دو دستگاه خاموش بوده اند که مشکل همدریدل داشته اند و در حال حاضر، این مشکل در حال رفع شدن است.» وی افزود: «به طور کلی، اکثر پله های برقی در حال حاضر با کمترین خاموشی فعالیت دارند که البته بلافاصله پس از اطلاع از هر گونه خرابی، تیم های تعمیر و نگهداری را به محل اعزام می کنیم تا مشکلات رفع و قطعات به سرعت تامین شوند.» وی به مشکلات موجود در تامین قطعات و تعمیرات تجهیزات مترو اشاره کرد و گفت: «معمولاً خرابی هادر کمترین زمان ممکن، یعنی در حدود یکی دو ساعت برطرف می شود؛ مگر این که ایراد خاصی وجود داشته باشد یا نیاز به قطعه خاصی باشد. در حال حاضر، تلاش کرده ایم قطعات مهم مانند

تقویت ناوگان حمل و نقل ویژه معلولین و جانبازان در تهران



معلولین و جانبازان می پردازد. افراد می توانند برای استفاده از این خدمات با سامانه ۶۳۰۵ تماس بگیرند و پس از رزرو، سرویس حمل و نقل ویژه از در منزل تا مقصد برای آن ها فراهم خواهد شد.» مدیرعامل شرکت واحد با تأکید بر عدم وجود اختلال در ارائه این خدمات افزود: «تا این لحظه، با اضافه شدن اتوبوس های مناسب سازی شده و توسعه این سامانه، توانسته ایم سرویس دهی شایسته ای ارائه کنیم. هیچ مشکلی برای خدمت رسانی به این قشر وجود ندارد.»



ایستنا: احمد قیومی، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران درباره وضعیت ناوگان حمل و نقل ویژه جانبازان و معلولین گفت: «با توجه به آمارهای موجود، جمعیت افراد دارای معلولیت و جانبازان بخش قابل توجهی از جمعیت کشور را تشکیل می دهند؛ بر همین اساس در حوزه حمل و نقل شهری، به ویژه در شهر تهران، تمهیدات ویژه ای از گذشته برای این عزیزان پیش بینی شده بود و امروز نیز به دنبال تقویت این ناوگان هستیم.» وی افزود: «در اتوبوس های برقی جدیدی که به ناوگان اتوبوسرانی تهران اضافه شده است، امکان مناسب برای سوار و پیاده شدن و حضور افراد دارای ویلچر در نظر گرفته شده است. این امکانات علاوه بر خدماتی است که سامانه ویژه معلولین و جانبازان به طور خاص ارائه می کند.» وی در ادامه با اشاره به ساختار این سامانه گفت: «این سامانه از ۳۰ دستگاه اتوبوس، ۸۰ دستگاه مینی بوس و ۹۰ دستگاه ون تشکیل شده که به صورت اختصاصی به خدمت رسانی به



Autoworld.ir

یکشنبه ۱۴ اردیبهشت ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۱۷

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

«دنیای خودرو» نخستین و تنها روزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیلبور
Billboard

عنوان «تست رانندگی واقعی» راهاندازی کرده است. در این کمپین، مسیرهای دارای بیشترین چاله در شعاع ۵ کیلومتری نمایشگاه‌های ماهیندرا در بمبئی شناسایی و به مسیر تست رانندگی خودرو «تار» تبدیل شده‌اند. هدف، نمایش توانایی SUV آف‌رود ماهیندرا در شرایط واقعی شهری است.

تجربه‌ای متفاوت با تست جاده
پر دست‌انداز «ماهیندرا»

شرکت ماهیندرا با همکاری یک آژانس تبلیغاتی در هند، کمپینی خلاقانه با

تراژدی تصادف خودروها
با حیوانات!

با گسترش راه‌های ارتباطی، توسعه شهرها و روستاها و افزایش وسایل نقلیه، زیستگاه‌های حیات وحش بسیار ناامن شده است. سال‌هاست که اخبار کشته شدن حیوانات در جاده‌های پر پیچ و خم کشور را در خبرگزاری‌ها و جراید می‌خوانیم. متأسفانه برخی از این گونه‌های حیوانی تلف‌شده در تصادفات، از گونه‌های کمیاب و در معرض انقراض محسوب می‌شوند. در این میان بیشتر توجهات به تلف شدن یوزپلنگ ایرانی جلب می‌شود؛ اما گونه‌های دیگر جانوری نیز در کشور در معرض تصادف با خودرو و گاهی انقراض قرار دارند. به‌عنوان مثال روز گذشته

خبری منتشر شد مبنی بر این که یک قلاده آهو بر اثر برخورد با خودرویی در جاده زواره -شهراب تلف شده است. این اتفاق بار دیگر نشان داد برای تلف نشدن جانوران و حیوانات ارزشمند کشورمان که برخی از آن‌ها از گونه‌های نادر و در حال انقراض هستند، هم‌رانندگان باید در مناطق حفاظت‌شده با احتیاط بیشتری رانندگی و حداقل سرعت مجاز را رعایت کنند و هم مسئولان مربوطه با نصب تابلوهای هشدار دهنده، تامین روشنایی کافی و حصار کشی، جلو بروز ایسن اتفاق‌های تلخ را بگیرند. فراموش نکنیم که این گونه تصادفات در روح و روان رانندگان حادثه‌دیده هم تأثیرات بسیار تلخی به‌جامی‌گذارد که گاهی تا سال‌ها با آن‌ها همراه خواهد بود. از طرفی مسئولان پلیس راهور نیز بارها اعلام کرده‌اند که سازمان راهداری موظف است مسیرهای احتمالی عبور حیوانات را تا حد امکان با فنس‌کشی محصور کند و همچنین در این مسیرها به تعداد کافی سرعت‌گیر و روشنایی نصب کند. در پایان نباید فراموش کرد که همه ما مسئول حفاظت از محیط زیست و جانوران ایران هستیم و باید برای کاهش هر چه بیشتر آمار این گونه تصادفات نیز تلاش کنیم.

حرف آخر



The Last Word

علی زراندوز

روزنامه‌نگار



نکته آموزشی

مخصوص ریل سانروف (نه گریس صنعتی یا روغن موتور) باعث کاهش اصطکاک و جلوگیری از فرسودگی قطعات می‌شود. اگر هنگام باز یا بسته شدن سانروف صداهای غیرعادی می‌شنوید یا عملکرد آن کند شده است، ممکن است موتور یا سوئیچ دچار مشکل شده باشد و نیاز به بررسی تخصصی داشته باشد. با رعایت این نکات ساده می‌توانید عمر مفید سانروف را افزایش دهید و از هزینه‌های سنگین تعمیرات پیشگیری کنید.

سانروف به‌عنوان یکی از امکانات رفاهی خودرو، نیاز به نگهداری منظم دارد تا عملکرد صحیح و بی‌صدای خود را حفظ کند و از نشتی یا خرابی جلوگیری شود. برای مراقبت بهتر از سانروف ابتدا باید گردوغبار، برگ و ذرات ریز را که می‌توانند در مسیر ریل‌ها و مجرای تخلیه آب جمع و باعث اختلال در باز و بسته شدن یا نشتی آب شوند، نظافت کنید. ماهی یک‌بار با جاروبرقی دستی یا پارچه نرم این کار را انجام دهید. استفاده از روان‌کارهای سیلیکونی

چگونه از سانروف
خودرو نگهداری کنیم؟XTRIM
BORN FOR MORE

VX به راحتی یک پرواز اختصاصی

