



تضاد شعارها با عملکرد در حمایت از تولید
قوانین ضد حمایتی،
کمر تولید را شکسته است

صفحه ۱۴



کادنزا؛ لوکس، خانوادگی و اسپرت

صفحه ۸

در صورت تصاحب سهام مدیریتی «سایپا»

«کرمان موتور» طرح بلندپروازانه خود را اجرایی می‌کند

در حالی که صنعت خودرو ایران با چالش‌هایی چون بهره‌وری پایین، فناوری فرسوده، ساختارهای پیچیده و ضعف در رقابت‌پذیری جهانی مواجه است، شرکت کرمان موتور با ارائه...

صفحه ۵

عضو اتحادیه حمل و نقل و مسافری کرمان در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد:

بیمه‌گذاری نادرست؛ تهدیدی جدی برای تعاونی‌های حمل‌ونقل اتوبوسرانی

صفحه ۲

فعال حوزه بازار خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» هشدار داد:

خودرو؛ کالایی سرگردان میان دلار، وعده و بی‌اعتمادی!

صفحه ۳

۱۲ بزرگراه اصلی پایتخت هنگام زمین‌لرزه به تردد خودروهای امدادی اختصاص پیدا می‌کند

طرح ترافیک برای زلزله تهران

زلزله در آبر شهر تهران با جمعیت چند میلیون نفری با بافت متراکم و عمدتاً فرسوده که بدون اتکال به مدل‌های...

صفحه ۱۵

عکس چینه‌لرزه‌ای دارد

بررسی جایگاه خودروهای کارکرده وارداتی در بازار خودرو

تاکنون کمتر از ۵۰ هزار دستگاه خودرو وارد کشور شده است!

صفحه ۷



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



خودرو الکتریکی کمک می‌کند تا از خواهر خوانده‌اش، تویوتا bZ4X که اخیراً به روزرسانی شده متمایز شود و همچنین از نظر برد حرکتی و امکانات رفاهی رقابتی تر باشد. بخش جلویی بازطراحی شده حالا ظاهری تمیزتر و منسجم‌تر با چراغ‌های LED باریک‌تر و گلوی کوچک‌تر دارد. این طراحی شباهت بیشتری به سوبارو تریل‌سیکر پیدا کرده است. پوشش پلاستیکی که زمانی بحث‌برانگیز بود اکنون به رنگ بدنه درآمده که تفاوت محسوسی در نمای کلی ایجاد می‌کند. سوبارو همچنین اشاره کرده که ترکیب رنگ‌های دوگانه در دسترس خواهد بود، اگرچه هنوز در هیچ تصویر رسمی نمایش داده نشده‌اند.

سوبارو سولترا ۲۰۲۶ براساس تویوتا bZ4X شکل گرفته؛ اما سریع‌تر است و کمتر، زشت به‌نظر می‌رسد. سولترا جدید، ۳۲۸ اسب‌بخار قدرت از سیستم چرخ محرک خود می‌گیرد و می‌تواند بیش از ۴۶۰ کیلومتر، بین هر شارژ حرکت کند. این کراس‌اوور تمام‌الکتریکی حالا از نشانه‌های استایل جدید و فناوری بیشتری در کابین بهره می‌برد. بازار کراس‌اوورهای الکتریکی به سرعت در حال حرکت است و سوبارو تلاش می‌کند تا در این رقابت باقی بماند. سوبارو سولترا ۲۰۲۶ امروز در نمایشگاه خودرو نیویورک رونمایی شد و ا رتقاءهای ظاهری، فناوری و مکانیکی نسبت به مدل قبلی ارائه داد. این فیس لیفت جامع به این



زیباسازی تویوتا «BZ4X» در سوبارو

عضو اتحادیه حمل و نقل و مسافری کرمان در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد؛

بخش پایانی

بیمه‌گذاری نادرست؛ تهدیدی جدی برای تعاونی‌های حمل‌ونقل اتوبوسرانی



مهری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

بیمه به‌عنوان یک ضرورت اساسی در صنعت حمل‌ونقل عمومی، نقش مهمی در تامین ایمنی و پایداری ناوگان‌های اتوبوسرانی ایفا می‌کند. با این حال، مشکلات فراوانی در حوزه بیمه‌گذاری تعاونی‌های اتوبوسرانی ایران وجود دارد که مانع از بهره‌برداری صحیح از این پوشش‌های مالی می‌شود. هزینه‌های بالای بیمه، ناکارآمدی پوشش‌ها و عدم تطابق آن‌ها با نیازهای واقعی ناوگان‌ها از جمله چالش‌هایی است که به‌ویژه در شرایط بحرانی خود را نشان می‌دهند. رحیم سلیمانی، عضو اتحادیه حمل‌ونقل و مسافری کرمان در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی این مشکلات پرداخته و راهکارهایی برای بهبود وضعیت بیمه در صنعت حمل‌ونقل عمومی ارائه کرده است.

سلیمانی با اشاره به فشارهای مالی ناشی از هزینه‌های بالای بیمه برای ناوگان‌های فرسوده گفت: «این مساله نه تنها بار مالی سنگینی بر دوش تعاونی‌ها می‌گذارد، بلکه در بسیاری از موارد به کاهش کیفیت خدمات نیز منجر می‌شود. اتوبوس‌های بین شهری که روزانه در معرض خطراتی همچون تصادف، نقص فنی، شرایط جوی نامساعد و دیگر مخاطرات هستند، بدون داشتن بیمه‌نامه‌ای جامع و کامل، ممکن است با هر حادثه‌ای به چالش کشیده شوند. در این شرایط، حتی یک حادثه کوچک می‌تواند به بحران‌های مالی بزرگ و ورشکستگی تعاونی‌ها منجر شود.»

سلیمانی همچنین راهکارهایی عملی برای بهبود این وضعیت پیشنهاد کرد و تاکید

داشت: «تعاونی‌ها نیازمند قراردادهای بیمه‌ای گروهی هستند تا با تجمیع قدرت خرید بیمه‌ای، بتوانند از تخفیف‌ها و نرخ‌های مناسب‌تری بهره‌مند شوند.»

وی افزود: «در بسیاری از کشورها، قراردادهای گروهی بیمه‌ای برای بخش‌های مختلف حمل‌ونقل عمومی اجرا می‌شود و این مدل‌ها در ایران نیز قابل اجرا هستند. با این روش، می‌توان نرخ‌های بیمه را برای تعاونی‌ها کاهش داد و از سوی دیگر، کیفیت خدمات بیمه‌ای را نیز بهبود بخشید.»

وی افزود: «استفاده از فناوری‌های نوین در مدیریت ناوگان اتوبوسرانی می‌تواند به‌طور چشمگیری به کاهش هزینه‌ها و افزایش ایمنی کمک کند. تجهیز اتوبوس‌ها به سیستم‌های GPS، نظارت بر رفتار رانندگان و استفاده از نرم‌افزارهای مدیریتی می‌تواند هم ایمنی را افزایش دهد و هم آمار قابل استنادی برای ارائه به شرکت‌های بیمه فراهم کند تا از این طریق تخفیف‌های بیشتری برای تعاونی‌ها در نظر گرفته شود.»

رحیم سلیمانی در پایان صحبت‌های خود به لزوم آموزش مستمر رانندگان اشاره کرد و گفت: «آموزش مداوم رانندگان و کارکنان، یکی از موثرترین راه‌ها برای کاهش حوادث و افزایش ایمنی است. با آگاهی رانندگان از قوانین جدید، اصول ایمنی و نگهداری صحیح اتوبوس‌ها، می‌توان تعداد حوادث و خرابی‌ها را کاهش داد که در نتیجه منجر به کاهش هزینه‌های بیمه و بهبود پوشش‌های بیمه‌ای می‌شود.»

وی تاکید کرد که بیمه‌نامه‌ها باید فراتر از حداقل‌ها باشند و افزود: «بیمه‌هایی که تنها حوادث رانندگی را پوشش می‌دهند کافی نیستند. باید پوشش‌های جامع‌تری از جمله خرابی فنی، بلایای طبیعی، آسیب‌های بدنه و توقف فعالیت در نظر گرفته شود. این نوع بیمه‌ها در کشورهایی مانند ترکیه و آلمان رایج است و موجب شده است بهره‌وری حمل‌ونقل عمومی به‌طور چشمگیری افزایش یابد. ما نیز می‌توانیم با الگوبرداری از این مدل‌ها، بیمه‌های خود را بومی‌سازی کنیم.»

رقابت با خودروسازان چینی غیرممکن است؟

مانند «لیپ‌موتور» خودروهایی با عملکرد مشابه را با کمتر از ۲۰ هزار دلار روانه بازار می‌کنند.

دلیل این عقب‌ماندگی صرفاً فناوری یا سرمایه‌گذاری نیست؛ بلکه تفاوت در مدل حکمرانی صنعتی است. دولت چین از سال‌ها پیش با تدوین برنامه‌های میان‌مدت و بلندمدت صنعت خودرو را به‌عنوان اولویت راهبردی تعریف کرد. در مقابل، در بسیاری از کشورهای غربی، فشارهای زیست‌محیطی، تغییرات سیاسی و ساختارهای بوروکراتیک مانع از چابکی لازم در سیاست‌گذاری صنعتی شده‌اند.

برای صنعت خودرو کشور این وضعیت را می‌توان یک پیام و نشانه‌ای از فرصت تلقی کرد. واقعیت این است که خودروسازی کشور، حتی پیش از ظهور موج چینی با مشکلاتی نظیر تیراژ پایین، تنوع محصول اندک، کیفیت نامناسب و ضعف فناوری دست به‌گریبان بود. حال با تسلط چین بر بازارهای جهانی خودرو، تکرار نسخه‌های گذشته صرفاً به اتلاف منابع خواهد انجامید.

اما آیا راهی برای حضور هوشمند در این معادله جدید وجود دارد؟ پاسخ مثبت است؛ اما به شرط پذیرش یک تحول اساسی در نگاه به صنعت خودرو؛ در دنیایی که چین بازبگر اصلی مقیاس و هزینه است، کشورهای خودروساز مانند کشور ما تنها با اتکا به خلاقیت و نوآوری می‌توانند جایگاهی در بازار جهانی پیدا کنند. منظور از نوآوری صرفاً فناوری بالان نیست؛ بلکه شناخت دقیق بازارهای خاص، طراحی محصول متمایز و تولید ارزش افزوده بومی است. برای نمونه، تمرکز بر خودروهای جمع‌وجور شهری با طراحی خاص برای بازارهای منطقه می‌تواند یک راهبرد واقع‌گرایانه باشد. همچنین توسعه پلت‌فرم‌های سبک برقی با همکاری شرکت‌های فناوری داخلی و خارجی، امکان حضور در «نیش مارکت‌هایی» را فراهم می‌آورد که برای غول‌های چینی کمتر اولویت دارد.



استارت

Start

امید محمدی

روزنامه‌نگار

در یک دهه اخیر، چین موفق شده است با ترکیبی از برنامه‌ریزی دقیق، حمایت‌های دولتی و توسعه فناوریانه، نقشه صنعت خودروسازی جهان را بازنویسی کند. زمانی خودروسازان غربی با برندهای مطرح و فناوری انحصاری، میدان‌دار بلانماز بازار جهانی بودند؛ اما امروز معادله تغییر کرده است. چین نه تنها در تولید اتوبه خودروهای اقتصادی، بلکه در حوزه خودروهای برقی، هوشمند و حتی لوکس، به بازیگری اصلی تبدیل شده است. پرسش اساسی این است: آیا دیگر نمی‌توان با چین رقابت کرد؟ و مهم‌تر آن که خودروسازان ایرانی در این شرایط چه مسیری را باید انتخاب کنند؟

در سال ۲۰۲۴، چین با صادرات بیش از ۵ میلیون دستگاه خودرو، رسماً به بزرگ‌ترین صادرکننده خودرو در جهان تبدیل شد. برندهایی مانند: بی‌وای‌دی، جیلی، چری و نیو با سرعتی فراتر از انتظار در حال تسخیر بازارهایی چون روسیه، آفریقا، آمریکای لاتین و حتی اروپا هستند. عامل کلیدی موفقیت آن‌ها نه صرفاً قیمت پایین، بلکه توسعه زیرساخت‌ها، زنجیره تامین یکپارچه، تسلط بر فناوری باتری‌های لیتیوم و الگوریتم‌های هوش مصنوعی در خودروهای متصل به شبکه است.

در نمایشگاه خودرو شانگهای ۲۰۲۵، بسیاری از برندهای اروپایی اعتراف کردند که در حوزه خودروهای الکتریکی و زیرساخت‌های شارژ از رقبای چینی عقب افتاده‌اند. زمانی که تولید یک خودرو برقی در اروپا بیش از ۳۰ هزار دلار هزینه دارد، شرکت‌های چینی



فونیکس





جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

IG: fownix.nev

جهت دریافت اطلاعات تماس نمایندگی‌ها به وبسایت فونیکس مراجعه نموده و یا کد مندرج در طرح را اسکن نمایید.



توان بیشتر برای فولکس واگن «تیگوان»

«فولکس واگن تیگوان R-Line با ۲۶۸ اسب بخار قدرت نه تنها از کلف GTI پیشی می گیرد، بلکه با طراحی مدرن و کابین پیشرفته گزینهای جذاب در بین کراس اوورهای کامپکت خواهد بود. تیگوان R-Line از موتور ۲ لیتری توربوشارژر EA888 فولکس واگن بهره می برد که ۲۶۸ اسب بخار قدرت و ۳۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. این اعداد، تیگوان را از کلف GTI، هاجبک اسپرت فولکس واگن قدرتمندتر می سازد و نسبت به موتور پایه تیگوان، ۶۷ اسب بخار افزایش قدرت را نشان می دهد. این جهش قدرتی به لطف توربوشارژر بزرگ تر، پوست بالا تر، پیستون های تقویت شده،

شاتون های مقاوم تر و میل لنگ قوی تر به دست آمده است. سیستم خنک کننده پیستون ها با پاشش روغن، لیفت متغیر سسوپاپ های هوا و دود، ارتقای اینترکولر و پمپ روغن با ظرفیت بالاتر هم از دیگر تغییرات این موتور هستند. همچنین این موتور با بنزین معمولی کار می کند و نیازی به بنزین سوپر ندارد که هزینه های نگهداری را کاهش می دهد. نسل سوم تیگوان که سال گذشته معرفی شد، بر خلاف نسل قبلی، در آمریکا با دو ردیف صندلی عرضه می شود. تیگوان R-Line جدید، ۷۷ کیلوگرم سبک تر از مدل قبلی است و روی پلتفرم MQB Evo فولکس واگن ساخته شده است.

فعال حوزه بازار خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» هشدار داد؛

خودرو؛ کالایی سرگردان میان دلار، وعده و بی اعتمادی!



«در سال های اخیر، به ویژه با افزایش تورم و نوسانات قیمت، تقاضای سرمایه یی در بازار خودرو ایران به شدت افزایش یافته و خودرو به ابزاری برای حفظ ارزش پول تبدیل شده است. اما با افت قدرت خرید و رکود عمومی، این تقاضای سرمایه یی نیز کاهش یافته است. در مقابل، تقاضای مصرفی همچنان وجود دارد؛ اما به دلیل قیمت های بالا و نبود تسهیلات مناسب، قادر به ورود به بازار نیست. برای احیای بازار، لازم است که دولت و خودروسازان ابتدا این تقاضای مصرفی را هدف قرار دهند و با عرضه مدل های اقتصادی، ارائه تسهیلات و بهبود شرایط اعتماد سازی، این بخش از بازار را تحریک کنند.

مسبب نوروژی کلدھی، فعال حوزه بازار خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی عواملی پرداخته که این رکود را شکل داده و راهکارهایی را برای تحریک دوباره تقاضا در این بازار ارائه می دهد. او همچنین به سیاست های ارزی و تجاری دولت و تاثیر آن ها بر آینده صنعت خودرو اشاره کرده و راه های خروج از این بحران را بررسی می کند.

با توجه به نوسانات نرخ ارز در ماه های اخیر، چقدر این عامل را در شکل گیری رکود یا تحریک بازار خودرو موثر می دانید؟

نرخ ارز همواره یکی از عوامل اصلی در شکل گیری قیمت خودرو در ایران بوده است. بیشتر مواد اولیه، قطعات و خدمات فنی تولید خودرو وابسته به واردات هستند و هرگونه نوسان در نرخ ارز می تواند به طور مستقیم بر قیمت تمام شده خودرو تاثیر بگذارد. از این رو، کوچک ترین تغییر

در نرخ ارز یا سایر ارزهای خارجی موجب ایجاد فضاهای نوسانی در بازار می شود و تصمیم گیری برای خرید یا سرمایه گذاری را با تردید مواجه می کند. اگرچه نرخ ارز در ماه های اخیر نوسان شدید نداشته است، اما فقدان ثبات واقعی و مستمر در سیاست های ارزی و اقتصادی، مانع از شکل گیری اعتماد در میان مصرف کنندگان شده است. حتی زمانی که نرخ ارز کاهش می یابد، نگرانی از جهش های ناگهانی آینده باعث می شود خریداران از ریسک خرید خودداری کنند. در نتیجه، این فضا نه تنها باعث رکود بازار شده، بلکه فرصت های فروش برای خودروسازان و وارد کنندگان را نیز محدود کرده است.

آیا سیاست های تجاری دولت در حوزه خودرو، به ویژه در بخش صادرات و واردات، با اهداف توسعه صنعت هم راستا هستند؟

متأسفانه سیاست های تجاری دولت در حوزه خودرو بیشتر بر اساس شرایط مقطعی و سیاسی اتخاذ می شود

تازمانی که سیاست های ارزی کشور قابل پیش بینی نباشد و ابزارهای پوشش ریسک برای فعالان بازار وجود نداشته باشد، نرخ ارز همچنان یکی از تهدیدات جدی برای تعادل بازار خودرو خواهد بود.

واردات خودرو در سال های اخیر با محدودیت های فراوانی مواجه بوده؛ آیا آزادسازی واردات می تواند رکود بازار را بشکند؟

آزادسازی واردات خودرو ممکن است در نگاه اول ابزاری مناسب برای تحریک رقابت و کاهش قیمت ها باشد، اما تجربه ها نشان داده اند که در صورتی که واردات بدون برنامه ریزی دقیق و متناسب با ظرفیت بازار صورت گیرد، ممکن است به بحران های جدیدی دامن بزند. برای مثال، نبود زیرساخت های خدمات پس از فروش، کمبود قطعات یدکی و نبود نظارت بر قیمت گذاری باعث شده اند که خودروهای وارداتی حتی نتوانند انتخاب اصلی مصرف کننده شوند.

در حقیقت، واردات زمانی می تواند اثر مثبت داشته باشد که با سیاست های توسعه بازار داخلی همراه باشد. دولت باید هم زمان با آزادسازی واردات، به تقویت تولید داخل، ارتقای کیفیت و افزایش تنوع محصولات بپردازد تا رقابت به شکل واقعی و موثری در بازار ایجاد شود.

تا بر اساس اهداف بلندمدت و توسعه ای، بسیاری از تصمیمات، به ویژه در بخش واردات یا ممنوعیت آن، بدون توجه به اثرات بلندمدت بر بازار و صنعت خودرو گرفته می شود. این امر موجب شده است فعالان بازار نتوانند برای آینده برنامه ریزی کنند و در نتیجه، عدم ثبات و پیش بینی پذیری در بازار حاکم است. در بخش صادرات نیز زیرساخت های لازم برای حمایت از صادرات خودرو و قطعه به ویژه در زمینه برندینگ و خدمات پس از فروش وجود ندارد. مشکلات لجستیکی، موانع بانکی و دیپلماتیک نیز مانع حضور پایدار محصولات ایرانی در بازارهای جهانی شده اند. برای رسیدن به اهداف توسعه ای در صنعت خودرو، لازم است که دولت یک راهبرد بلندمدت و استراتژیک برای توسعه صادرات و واردات تدوین کند و هم زمان به تقویت تولید داخلی بپردازد.

در حال حاضر مهم ترین عامل بازدارنده در تصمیم گیری خریداران برای ورود به بازار خودرو چیست؟ قیمت، نوسان یا بی اعتمادی؟

تمام این عوامل به نوعی در تصمیم گیری خریداران تاثیر گذارند؛ اما در حال حاضر مهم ترین عامل، بی اعتمادی به آینده اقتصادی و عدم ثبات در بازار است. خریداران به ویژه در طبقات متوسط جامعه که قدرت خرید محدودی دارند، منتظر شفافیت در روندها هستند. نوسانات نرخ ارز، تورم مزمن و تغییرات لحظه ای قیمت ها باعث شده تصمیم گیری برای خرید خودرو به یک ریسک بزرگ تبدیل شود.

این نوسانات و بی اعتمادی به ویژه در طبقه متوسط که نمی تواند به راحتی خودرو مورد نیاز خود را تأمین کند، به رکود بازار دامن زده است.

مردم از یک سو ترس از افزایش قیمت دارند و از سوی دیگر توان خرید با شرایط فعلی را ندارند و این تضاد باعث شکل گیری یک «انتظار متغیر» در بازار شده که بازار را بیشتر از پیش وارد رکود کرده است.

سیاست های فروش اعتباری چقدر می توانند در تحریک تقاضا موثر باشند؟ آیا این ابزار قبلاً موفق بوده است؟

فروش اعتباری، در صورتی که به طور موثر و صحیح طراحی و اجرا شود، می تواند در تحریک تقاضا نقش مهمی ایفا کند. تجربیات گذشته نشان داده اند که فروش اقساطی با بهره کم و شرایط معقول می تواند تقاضا را افزایش دهد. به ویژه برای افرادی که توان پرداخت نقدی ندارند، این روش فرصتی برای خرید خودرو فراهم می کند. با این حال، در ایران موانعی مانند نرخ بهره بالا، نبود شفافیت در اقساط و محدودیت در انتخاب مدل های مشمول طرح های فروش اعتباری، باعث شده است که این طرح ها به طور کامل موفق نباشند. برای این که این سیاست اثر گذار باشد، باید دولت با بانک ها به حمایت های مالی مناسب و طرح های متنوع به خودروسازان کمک کند تا شرایط خرید آسان تر و شفاف تری برای مشتریان ایجاد شود.

با توجه به تحولات اخیر، تقاضای واقعی بازار خودرو در ایران را چگونه ارزیابی می کنید؛ آیا بین تقاضای مصرفی و تقاضای سرمایه یی فاصله افتاده است؟

در سال های اخیر، به دلیل تورم و نوسانات قیمت، بخش عمده ای از تقاضا به سمت تقاضای سرمایه یی حرکت کرده است. خودرو بیشتر به عنوان وسیله ای برای حفظ ارزش پول تبدیل شده بود و این موضوع باعث شد که تقاضای مصرفی واقعی که به دلیل نیاز به خودرو شکل می گرفت، کاهش یابد. در حال حاضر با افت قدرت خرید و رکود عمومی، تقاضای سرمایه یی کاهش یافته است و در عوض تقاضای مصرفی که برای نیازهای واقعی مانند جایگزینی خودرو با نیاز خانوادگی شکل می گیرد، همچنان وجود دارد؛ اما سرکوب شده است. برای احیای بازار، دولت باید از طریق عرضه مدل های اقتصادی و ارائه تسهیلات مناسب روی تقاضای مصرفی تمرکز کند تا تقاضای واقعی به بازار برگردد و به این ترتیب رکود از بین برود.



دارد، گراویتی در برخی موارد همچنان جای پیشرفت دارد. در نمونه‌های تست‌شده، نمایشگر هدآپ فعال نبود، سیستم کمک به حفظ مسیر گاهی درست عمل نمی‌کرد و فاصله میان پنل‌ها در بعضی قسمت‌ها نامنظم به‌نظر می‌رسید. کابین خودرو نیز طراحی متفاوتی دارد. نمایشگر بالا، ترکیبی از نشانگرها و سیستم‌اطلاعات - سرگرمی است و نمایشگر پایینی کنترل تهویه و برخی تنظیمات دیگر را برعهده دارد. هر دو به‌همراه کلیدهای فیزیکی کنترل دما و تهویه، ترکیب خاصی از فناوری و سادگی را ارائه می‌دهند. لوسید گراویتی یک شاسی بلند الکتریکی سبک‌دیفه است که با دیدگاه مهندسی و وسواس خاصی ساخته شده است.

لوسید گراویتی، دومین محصول بزرگ شرکت آمریکایی لوسید موتورز پس از سدان لوکس ایر محسوب می‌شود. این کراس‌اوور الکتریکی لوکس سبک‌دیفه نه تنها از نظر فنی دستاوردی چشمگیر برای صنعت خودروهای برقی است، بلکه نشان‌دهنده عشق و دقت مهندسانی است که این خودرو را با وسواس طراحی کرده‌اند. با توان ۸۲۴ اسب‌بخار و برد بیش از ۷۲۰ کیلومتر، گراویتی یکی از سریع‌ترین و در عین حال کارآمدترین شاسی‌بلندهای الکتریکی بازار است. اما آیا این کافی است تا گراویتی بتواند در برابر رقبایی چون تسلا مدل X، کادیلاک اسکالید Q، بامو X۵، مرسدس بنز EQS SUV و ریونای Qd R1S قدم علم کند. اگر چه از نظر مهندسی در سطحی بالا قرار



«گراویتی»؛ دومین وعده توفانی از سوی «لوسید»

در خواست قابل توجه خودروسازان؛

۵ دلیل برای پایان دادن به قیمت‌گذاری ناعادلانه فعلی و بخت آزمایی خودرو

قیمت‌گذاری غیر کارشناسی باعث می‌شود بهای محصولات گاه حتی پایین‌تر از قیمت تمام‌شده باشد.



می‌خواهند از این امتیاز برای کسب سود استفاده کنند.

۴. بازار سیاه و زیرزمینی ایجاد می‌کند.

۵. باعث خلق زیان می‌شود؛ آخرین بار قیمت رسمی خودرو سال گذشته و در زمانی تعیین شد که نرخ دلار ۶۰ هزار تومان بود. در حالی که بعد از این تعیین قیمت، بهای دلار ظرف ۵ ماه از سقف ۱۰۰ هزار تومان گذشت؛ تورم ۵۵ درصدی شد و حقوق کارگران ۴۵ درصد افزایش یافت. با این حال خودروسازان مکلف بودند که خودروها را با قیمتی کمتر از قیمت تمام‌شده عرضه کنند که نتیجه‌ای جز خلق ۱۰۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان زیان به ازای تولید هر دستگاه نداشت.

روندی که تا قیمت‌گذاری بعدی ادامه دارد و خودروسازان راناجاری می‌کنند برای کاهش زیان، به کاهش تولید یا استفاده از قطعات ارزان‌تر و احتمالاً بی‌کیفیت‌تر روی آورند. بار مالی ناشی از قیمت‌گذاری همچنین اجازه سرمایه‌گذاری، تحقیق و توسعه، اصلاح روندها و استفاده از فناوری‌های نوین را نمی‌دهد و خودروسازی را در سیکل معیوبی نگه می‌دارد که سال‌هاست در آن گرفتار شده است.

بر این اساس بعید به‌نظر می‌رسد تا زمانی که سیاست‌گذاران صنعتی سناریویی چون «قیمت‌گذاری غیر کارشناسی» را به شکل و شیوه فعلی و بدون توجه به نوسانات ارزی، افزایش تورم و نرخ دلار، افزایش دستمزدها و... در دستور کار گذاشته و طرح‌هایی چون جوانی جمعیت را سربار خودروسازان کرده‌اند، بساط ثبت‌نام، صف و بخت‌آزمایی خودرویی جمع شود. صنایع خودروسازی در شرایط فعلی به نقدینگی حاصل از اصلاح قیمت انواع خودرو نیاز دارند تا محصولی با کیفیت و مجهز به فناوری‌های روز به بازار خودرو کشور عرضه کنند.

۲. باعث رشد مصنوعی تقاضا و ایجاد شبکه دلالی می‌شود؛ سود حاصل از اختلاف قیمت رسمی و بازار، برای سودجویان و سوسه‌کننده است. این اختلاف قیمت باعث می‌شود علاوه‌بر مصرف‌کنندگان، دلالان با هدف کسب سود در صف خرید بایستند و با ایجاد تقاضای کاذب موازنه بازار را بیشتر از قبل به هم بزنند.

۳. باعث ایجاد صف می‌شود؛ زمانی که اختلاف قیمت، علاوه‌بر مصرف‌کنندگان دلالان را هم متقاضی دریافت خودرو می‌کند، خودروسازان با نیازی بیش از تولید مواجه شده و ناچار به سهمیه‌بندی و عرضه از طریق قرعه‌کشی هستند که ایجاد «صف» می‌کند. این درحالی است که برخی طرح‌هایی که به خودروسازان تکلیف شده است، مانند اعطای خودرو به مادران دارای فرزند دوم در فضای دوبرخی، گزینه و سوسه‌کننده‌ای برای ثبت‌نام از سوی افرادی خواهد بود که ممکن است به خودرو نیاز نداشته باشند اما

نوربالا

سود حاصل از اختلاف قیمت رسمی و بازار، برای سودجویان و سوسه‌کننده است. این اختلاف قیمت باعث می‌شود علاوه‌بر مصرف‌کنندگان، دلالان با هدف کسب سود در صف خرید بایستند و با ایجاد تقاضای کاذب موازنه بازار را بیشتر از قبل به هم بزنند



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

سال‌هاست مهم‌ترین رویداد خودرویی کشور به‌جای رونمایی از فناوری‌های جدید در خودروسازی، جذب سرمایه، صادرات و کمک به رشد اقتصادی، نحوه ثبت‌نام یا نتیجه بخت‌آزمایی متقاضیان خودرو و است و عمده اخبار و پرسش مردم در بازه‌های زمانی مختلف حول کسب اطلاع از کم‌و کیف ثبت‌نام، تفاوت قیمت‌ها، روز قرعه‌کشی و تاریخ تحویل خودروها می‌چرخد.

کشور ما سالانه به یک میلیون خودرو نیاز دارد که در صد بالایی از سوی خودروسازان کشور و درصد پایینی از طریق واردات تامین می‌شود؛ با این حال سال‌هاست موازنه میان عرضه و تقاضا به هم خورده و همچنان صف خریداران بیشتر از تولید است. یکی از سیاست‌های دولت برای تنظیم بازار تعیین سقف قیمت یا همان «قیمت‌گذاری ناعادلانه و تکلیفی» است که خودروسازان را ملزم می‌کند محصولاتشان را به‌جای تنظیم بازار، به قیمتی مشخص عرضه کنند. روندی منسوخ در جهان که در کشور ما نیز منتقدان جدی و زیادی دارد؛ از همین رو در ادامه به ۵ دلیل مهم آن اشاره می‌کنیم:

۱. باعث اختلاف قیمت رسمی و بازار آزاد می‌شود؛ قیمت‌گذاری غیر کارشناسی باعث می‌شود بهای محصولات گاه حتی پایین‌تر از قیمت تمام‌شده باشد. برای نمونه آخرین بار شورای رقابت بعد از وقفه‌ای چندماهه سقف قیمت‌ها را با ۳۰ درصد افزایش تعیین کرد که به بازار شوک داد.

پیگیری يك موضوع

Follow up

ابراهیم شیخ

معاون صنایع عمومی وزارت صمت

لزوم تغییر الگوی سرمایه‌گذاری برای تحقق رشد واقعی در صنعت

کارشناسان معتقدند

سرمایه‌گذاری برای تولید زمانی معنا خواهد داشت که با برنامه‌ریزی علمی، اولویت‌بندی دقیق و اجماع در رویکرد، سرمایه‌گذاری را به سمت بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت‌ها و بهبود بهره‌وری سوق دهیم؛ به این معنا که از رویکردهای سخت‌افزاری صرف به تولید پرهیز کرده و بیشتر به سمت رویکردهای نرم در سرمایه‌گذاری حرکت کنیم. حال در این زمینه ابراهیم شیخ، معاون صنایع عمومی وزارت صمت به بیان نقطه‌نظرات خود پرداخته است.

آیا تغییر رویه برای بهبود روندهای سرمایه‌گذاری‌های صنعتی لازم است؟

در این رابطه باید گفت اکنون زمان آن رسیده که تمرکز خود را بر اثربخش‌ترین و کارآمدترین شیوه‌های سرمایه‌گذاری بگذاریم. هرچقدر سرمایه‌گذاری‌ها را هدفمندتر، با اولویت‌بندی صحیح‌تر و با نگاه بلندمدت‌تری انجام دهیم، با منابع محدودتر می‌توانیم به نتایج بزرگ‌تری دست پیدا کنیم. همچنین امسال می‌تواند نقطه عطفی برای حرکت نظام‌مند در مسیر توسعه تولید، صنعت و اقتصاد کشور باشد؛ اما لازمه این موفقیت، اتخاذ رویکردی دقیق و اولویت‌محور در سیاست‌های سرمایه‌گذاری است. این درحالی است که با استناد به مطالعات انجام‌شده در حوزه صنایع عمومی کشور که بخش عمده‌ای از صنایع کشور را پوشش می‌دهد (در حدود ۶۰ درصد)، تنها کمتر از ۴۰ درصد از ظرفیت‌های احداث‌شده صنعتی در کشور در حال بهره‌برداری واقعی هستند. در برخی از رشته‌های صنعتی این عدد به شکل نگران‌کننده‌ای تا ۱۸ درصد نیز کاهش یافته است.

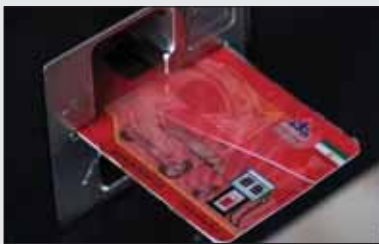
مهم‌ترین اولویت در امر سرمایه‌گذاری در بخش تولید چیست؟

اگر امسال، سال سرمایه‌گذاری برای تولید است، باید نخستین و مهم‌ترین اولویت ما تخصیص منابع و سرمایه‌ها متناسب با حداکثرسازی بهره‌برداری از ظرفیت‌های موجود باشد. ما زیرساخت‌هایی همچون زمین، ساختمان، ماشین‌آلات، مواد اولیه و نیروی انسانی را فراهم کرده‌ایم؛ اما بسیاری از کارخانه‌ها با ظرفیت‌های اندک مشغول به کار هستند و این یک ناکارآمدی جدی است.

زاپاس

Spare Tire

فعلا کارت سوخت حذف نمی‌شود



شخصی، می‌توان به‌مرور زمان کارت‌های اضطراری در جایگاه‌ها را کاهش داد.» وی در پایان گفت: «از آن‌جا که قاچاق سوخت عمداً به‌دلیل مشکلاتی که در خصوص کارت‌های سوخت وجود دارد اتفاق می‌افتد، مادر معماری جدید سامانه هوشمند سوخت، بسیاری از این مشکلات را برطرف کردیم. یعنی افراد برای استفاده از سهمیه سوخت خود می‌توانند از روش‌های مختلف اِلِکترونیک موبایل، ووچر بانکی یا توکن و کارت سوخت فیزیکی استفاده کنند و این موضوع باعث حل بسیاری از مشکلات شده است.»

مالک اصلی پیامک می‌شود. در صورت پیامک نشدن نیز مالک اصلی می‌تواند با مراجعه به سایت fcs رمز کارت‌ش را مشاهده کند.» باصفا افزود: «در حال حاضر کارت سوخت‌ها ماهانه ۶۰ لیتر با نرخ ۱۵۰۰ تومانی و ۱۰۰ لیتر با نرخ ۳۰۰۰ تومانی شارژ می‌شود و درخواست ما از هموطنان این است که حتماً از کارت‌های شخصی خود استفاده کنند. زیرا بخش زیادی از قاچاق سوخت از کارت‌های آزاد یا اضطراری در جایگاه‌های سوخت انجام می‌شود. در صورت استفاده مصرف‌کنندگان از کارت‌های

مراجعه‌کنندگان می‌توانند رهگیری کارت‌ها را نیز از همین وب‌سایت انجام دهند.» باصفا ادامه داد: «درخواست برای دریافت کارت‌های الکترونیکی پیش از این حدود ۴۰ تا ۵۰ روز زمان می‌برد و در حال حاضر با طراحی سایت و در معماری جدید، این فرایند به کمتر از ۱۰ روز رسیده است. در نهایت مردم با مراجعه به وب‌سایت و انجام احراز هویت، می‌توانند کارت خود را رهگیری کنند.» وی گفت: «رمز کارت‌های سوخت نیز که پیش از این چهار رقم آخر کد ملی بود، اکنون به‌صورت رندوم برای

عباس باصفا، مدیر سامانه هوشمند سوخت شرکت ملی پخش و پالایش فرآورده‌های نفتی ایران در خصوص جایگزینی کارت‌های سوخت با کارت بانکی گفت: «در قانون بودجه ۱۴۰۴، انتقال سهمیه سوخت از کارت سوخت به کارت بانکی آمده، اما این طرح چالش‌هایی دارد که باید برطرف شود و اجرای آن زمان‌بر خواهد بود؛ بنابراین فعلاً دلیلی برای حذف کارت سوخت وجود ندارد.» وی افزود: «جدیدترین روش دریافت کارت سوخت از طریق سایت fcs.niopdc.ir است.



توجه به مصرف سوخت در ۱۲ سیلندر «گوردون موری»



«گوردون موری T.50 با وجود پیشرا نه قدرتمند V12 مصرف سوخت شگفت‌انگیزی دارد و امکان رانندگی راحتی را برای استفاده روزانه فراهم می‌کند. این روزها کم نیستند سوپراسپرت‌هایی که ادعا می‌کنند وارثان معنوی اسطوره‌های گذشته هستند؛ اما گوردون موری T.50 تنها به این ادعا بسنبد نمی‌کند؛ بلکه آن را ثابت می‌کند. گوردون موری در اواسط دوره تولید این خودرو، با «داریو فرانکیتی»، راننده تست به گفت‌وگو نشست تا در مورد عواملی که T.50 را شایسته گذاشتن یا جای پای مک‌لارن F1 می‌کند، بحث و تبادل نظر کنند. مجله «تاپ‌گیر» در یک سفر ۱۰۰۰ کیلومتری در

جاده‌های کوهستانی، مصرف حدود ۱۱.۶ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر را ثبت کرد و هنگام حرکت در بزرگراه، T.50 به مصرف حدود ۹.۴ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر دست یافت. موری می‌گوید در شرایط مناسب، خودرو حتی می‌تواند به مصرف حدود ۷.۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر برسد. به لطف چنین مصرف مناسبی، T.50 با یک باک می‌تواند مسافتی بیش از ۶۴۰ کیلومتر را طی کند. کارایی و قابلیت‌های کاربردی T.50 اما به مصرف سوخت محدود نمی‌شود. بسیاری از صاحبان سوپراسپرت‌ها با شیب تند رمپ‌ها و سرعت‌گیرها مشکل جدی دارند؛ اما به گفته موری، این موضوع در مورد T.50 صدق نمی‌کند.

ویژه‌ها

تعیین قیمت‌ها بدون منطق، منجر به ناکارآمدی خواهد شد



رئیس مجلس شورای اسلامی با تأکید بر ناکارآمدی سیاست‌های مداخله‌گرایانه دولت در اقتصاد گفت: «در جلسه سران قوا درباره تنظیم بازار، دولت تنها به ابزار قیمت‌گذاری متوسل شد که ما مخالفت کردیم. قیمت‌گذاری آخرین راهکار است، نه نخستین. تنظیم بازار باید بر پایه مشارکت مردم و ظرفیت‌های واقعی اقتصاد شکل بگیرد.»

دیگه چه خبر؟

در بسته سرمایه‌گذاری وزارت صمت مجوز نوسازی صنایع صادر می‌شود



فرشاد مقیمی، رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) گفت: «در بسته سرمایه‌گذاری وزارت صمت، معدن و تجارت برای اولین بار مجوز نوسازی و بازسازی نیز تعریف شده و فعالان صنعتی می‌توانند در کنار ایجاد و توسعه، طرح‌های نوسازی را نیز با مجوز رسمی اجرا کنند. ما به دنبال آن هستیم که نوسازی نیز به یک فعالیت اقتصادی سودآور تبدیل شود.

تونیتر!

سرنوشت کالاهای مواد اولیه اظهار نشده در گمرک مشخص شد



فرود عسگری، رئیس کل گمرک ایران درباره کالاهایی که در سال ۱۴۰۳ به گمرک رسیدند اما هنوز اظهار نشده‌اند گفت: «این که کالایی سال ۱۴۰۳ وارد گمرکات شده و قرار است امسال اظهار شود از دیدگاه گمرک مشمول مبنای محاسبه نرخ ارز ۱۴۰۴ می‌شود؛ بنابراین برای حل اختلافات در این خصوص نیز قرار شده یک کمیته‌ای این موضوع را بررسی کند.

در صورت تصاحب سهام مدیریتی «سایپا»

«کرمان موتور» طرح بلندپروازانه خود را اجرایی می‌کند



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

«در حالی که صنعت خودرو ایران با چالش‌هایی چون بهر موری پایین، فناوری فرسوده، ساختارهای پیچیده و ضعف در رقابت‌پذیری جهانی مواجه است، شرکت کرمان موتور با ارائه برنامه‌ای جامع، چشم‌اندازی تازه برای احیای این صنعت ترسیم کرده است. این شرکت که سابقه‌ای بیش از سه دهه در همکاری با خودروسازان بین‌المللی دارد، با هدف در دست گرفتن مدیریت سایپا، طرحی تحولی در ۶ محور ارائه داده که می‌تواند به شکلی بنیادین ساختار تولید، مدیریت، فناوری و صادرات صنعت خودرو کشور را متحول کند. این طرح با تمرکز بر واقع‌گرایی، بهر موری و توسعه هدفمند، تلاش دارد خودروسازی ایران را به جایگاهی شایسته در سطح منطقه و حتی جهان برساند. حال در این رابطه سامان فیروزی، مدیرعامل کرمان موتور با اشاره به تجربه بیش از سه دهه این شرکت در همکاری با خودروسازان بین‌المللی نظیر جنرال موتورز، فولکس‌واگن و هیوندای تأکید کرده که کرمان موتور در صورت تصاحب سهام مدیریت سایپا، قادر خواهد بود ظرف پنج سال بزرگ‌ترین گروه خودروسازی ایران را ایجاد کند و این مجموعه را به جمع ۱۰ خودروساز برتر جهان برساند. فیروزی در بخشی از اظهارات خود به انتقاد از شعارهای سطحی و تبلیغاتی برخی افراد پرداخت که بدون شناخت از صنعت خودرو و بدون اتکا به واقعیت‌های تولید، تنها «ویرتین‌سازی تجاری» را دنبال می‌کنند. به گفته او، این شعارها در عمل موجب تضعیف زنجیره تأمین، از بین رفتن فرصت‌های شغلی و افزایش بحران در بخش تولید کشور می‌شوند.

به گفته او، صنعت خودرو با سابقه ۶۰ ساله‌اش در ایران، از رقبای جوان جهانی عقب مانده و حالا زمان برنامه‌ریزی واقع‌گرایانه برای جبران این عقب‌ماندگی است. در همین راستا کرمان موتور ۶ برنامه راهبردی را به‌عنوان محورهای اجرایی این تحول اعلام کرده است که هر یک، بر پایه مطالعات تخصصی و بررسی دقیق شرایط سایپا، زنجیره تأمین و صنعت خودرو تدوین شده‌اند. نخستین اقدام، افزایش تولید به یک میلیون دستگاه خودرو در سال است. بر اساس این طرح، با ادغام ظرفیت‌های تولیدی موجود در کرمان موتور و سایپا و بدون نیاز به سرمایه‌گذاری جدید، امکان تولید سالانه یک میلیون دستگاه خودرو فراهم می‌شود. استفاده بهینه از خطوط پرس، بدنه‌سازی، موتور، گیربکس، رنگ و مونتاژ دو شرکت باعث کاهش هزینه تمام‌شده، پایین آمدن قیمت نهایی برای مصرف‌کننده و عرضه گسترده‌تر محصولات خواهد شد. دومین محور، توسعه فناوری و عرضه مدل‌های جدید خودرو است. بر اساس این برنامه، از سال دوم آغاز همکاری، سایپا قادر خواهد بود هر سال سه مدل خودرو جدید با قابلیت رقابت در بازارهای صادراتی به سبد محصولات خود اضافه کند. این روند تا سال پنجم ادامه خواهد یافت. نتیجه این سیاست، ورود فناوری‌های نوین، طراحی‌های به‌روزتر و تولید خودروهای ایمن‌تر، زیباتر و کم‌مصرف‌تر به بازار داخلی و خارجی خواهد بود. در سومین محور برنامه تحول، به کاهش هزینه‌های لجستیکی و افزایش بومی‌سازی تولید اشاره شده است. کرمان موتور با استفاده از مقیاس اقتصادی و توزیع مناسب خطوط تولید در سایت‌های مختلف، به دنبال کاهش چشمگیر هزینه‌های حمل‌ونقل و افزایش تدریجی تولید داخلی قطعات است. این اقدام علاوه بر اشتغال‌زایی مستقیم، به کاهش وابستگی ارزی کشور نیز منجر خواهد شد. چهارمین اقدام، تضمین سودآوری از مسیر بهینه‌سازی و افزایش بهر موری عنوان شده است. این بخش بر مدیریت موثر سبد

طنه يك First gear



علی زراندوز
azarandooz@autoworld.ir

دستگیری کارمند فورد و همدستانش به اتهام سرقت میلیون‌ها دلار قطعات خودرو طی دو سال از خطوط تولید این شرکت، پس از تحقیقات گسترده پلیس و تیم امنیت جهانی فورد.

حاضر جواب: این جاست که می‌توان به ارزش ضرب‌المثل: «چو دزدی با چراغ آید، گزیده‌تر برد کالا» پی برد.

کاهش تمایل آمریکایی‌ها به خرید خودرو؛ افزایش هزینه‌ها موجب شده است شمار فزاینده‌ای از آمریکایی‌ها از علاقه خود برای خودرو دار شدن فاصله بگیرند.

حاضر جواب: تازه هنوز پیه تعرفه‌های نجومی ترامپ، به نه مشت‌ریان آمریکایی نخورده است!

محدودیت‌های فروش حواله خودروهای وارداتی لغو شد.

حاضر جواب: ولی خب با این وجود، از نظر سهراب رسیدا!

یک کارشناس خودرو؛ قیمت‌گذاری دستوری زبان‌بار و غیر کارشناسی است.

حاضر جواب: ولی خب با این وجود، از نظر برخی سیاست‌گذاران همچنان مثل نان شب، لازم و ضروری است.

در برخی مناطق پر تردد اهواز، افرادی بدون هیچ‌گونه مجوز رسمی، برای پارک خودرو از رانندگان وجه طلب می‌کنند.

حاضر جواب: درست مثل بسیاری از مناطق پرتردد تهران و سایر شهرهای بزرگ کشور!

سارق خودرو در همدان برای پنجمین بار دستگیر شد. حاضر جواب: حالا هر بار، حین سرقت یک مدل خودرو دستگیر می‌شود یا در کارش پیشرفت کرده و هر دفعه در حین دزدی خودرویی مدل بالاتر از خودروهای قبلی سرقتی، دستگیر می‌شود؟

شاسی‌بلند فراری (پوگتاتور تری کولوره)، زشت‌ترین خودرو تیونینگ منصوری!

حاضر جواب: اول سوال کنید قیمت این خودرو چقدر است تا ببینیم اصلاً صلاحیت اظهار نظر درباره چهره این بزرگوار را داریم یا نه؟!

دولت ترامپ در ادامه عقب‌نشینی‌های خود از جنگ تجاری، با انگلیس به توافقی دوجانبه دست یافته که کاهش تعرفه‌ها در بخش فلزات، خودرو و محصولات کشاورزی را شامل می‌شود.

حاضر جواب: این روزها سرعت عقب‌نشینی‌های تعرفه‌ای ترامپ، به قول قدیمی‌ها حتی از سرعت عرق ناشی از تب تند هم بیشتر است!

کف قیمت خودرو داخلی به ۵۱۰ میلیون رسید. حاضر جواب: یساذش خیبر ... زمانی این ۵۱۰ میلیون تومان، تقریباً سقف قیمتی خودروهای داخلی بود نه کفش!

تفاوت قیمت برخی محصولات تویوتا در نمایندگی و بازار آزاد به ۲ میلیارد رسید.

حاضر جواب: طفلکی انیشتین، فکر همه‌جور نسبیتی را می‌کرد جز نسبیت ۲ میلیاردی قیمت خودروها در نمایندگی و بازار!

اینفوگرافش Inphography

افزایش درآمد «برناباطری» در فروردین‌ماه



شرکت «برناباطری» در یک ماهه منتهی به فروردین ۱۴۰۴ از فروش محصولات و خدمات خود ۱۰۵ میلیارد تومان درآمد کسب کرد.

چه شد؟

ابهام در واردات خودروهای کار کرده

پس از آزادسازی واردات خودرو در سال ۱۴۰۱ و دو اصلاحیه بعدی آن، در نهایت قانون ساماندهی صنعت خودرو با هدف ایجاد رقابت‌پذیری در صنعت و بازار خودرو در خردادماه ۱۴۰۲ با موضوع واردات خودروهای نو و کار کرده مصوب شد؛ اما آن چه در این دو سال اتفاق افتاده، پیشی گرفتن تولید آیین‌نامه‌ها و بخشنامه‌ها به جای ورود خودروهای خارجی نو و کار کرده بوده است.

چرا؟

انحراف از هدف اولیه واردات خودروهای دسته دوم

کارشناسان معتقدند سیاست‌گذاران حوزه خودرو در موضوع واردات خودروهای کار کرده از هدف اصلی فاصله گرفته‌اند و به جای نگاه به تنظیم بازار می‌خواهند از آن درآمذایی کنند. در حالی که در برخی کشورهای در حال توسعه، واردات خودروهای کار کرده راهکاری برای افزایش دسترسی به خودروهای با کیفیت‌تر برای اقشار کم‌درآمد است.

برای چه؟

اصلاح سیاست‌های تعرفه‌ای دولت برای ورود کار کرده‌ها

در حالی که سیاست‌های گمرکی کشورهای در قبال واردات خودروهای دست دوم، تابعی از وضعیت اقتصادی، خودروسازی داخلی و راهبردهای کلان اقتصادی است بنابراین برای این که واردات خودروهای کار کرده در ایران هم موفق شود، باید اقدامات مهمی چون کاهش تعرفه‌های گمرکی در دستور کار متولیان قرار گیرد.



به این خودرو حالتی بیش از حد تهجایی داده که شاید برای یک فراری ضروری نباشد. رنگ‌های پوگنا تور در جلو ۱۲۲ اینچی و در عقب ۱۲۲ اینچی هستند که با رنگ مشکی و تریمر زرد توجه هر رهگذری را به خود جلب می‌کنند. منسوری حتی فلاپ‌های گلگیر فیبر کربنی را روی فلاپ‌های اصلی اضافه کرده؛ زیرا گویی یک فلاپ کافی نبوده است! پتل‌های کناری، تریمر پنجره‌ها و کاب‌ها نیز از فیبر کربن ساخته شده‌اند و این الگورا ادامه می‌دهند. در عقب، اسپویلر بزرگ با انتهای زرد، یکجک سپر و دیفیوزر فیبر کربنی و اگرزهای چهار تایی مشابه فراری کالیفرنیا، ظاهری شلوغ و بحث‌برانگیز خلق کرده‌اند که شاید فقط با چشمان نیمه‌باز قابل تحمل باشد!

فراری پوروسانگونه با طراحی خیره‌کننده‌اش نیازی به تغییر نداشت؛ اما منسوری با معرفی پوگنا تور، این شاسی‌بلند لوکس را دیوانه‌وار و جنتجالی کرده است. فراری پوروسانگونه شاسی‌بلندی شیک و متمایز است که به خوبی DNA اسب سرکش ایتالیایی را به نمایش می‌گذارد؛ اما منسوری با نسخه خود به نام پوگنا تور، تمام ظرافت این خودرو را با انبوهی از فیبر کربن و طراحی‌های افراطی جایگزین کرده است. این خودرو با رنگ مشکی مات و فیبر کربن فورج کاری‌شده در سرتاسر بدنه، ظاهری خشن و تهججی دارد. جلو پنجره مشکی جدید، سسیرر تیز با اسپیلتر و چراغ‌های LED بار یک، چهره‌ای خشمگین به پوروسانگونه بخشیده‌اند. کاپوت فیبر کربنی با درجه‌ها و پره‌های متعدد،



فیبر کربن بیشتر برای فراری «پوروسانگونه»

حضور آفرودی «بایک» با توان هیبریدی



شرکت خودروسازی چینی بایک، نسخه برد بلند (رنج اکستندد) خودرو شاسی‌بلند BJ40 را با قیمتی حدود ۳۰ هزار و ۵۰۰ دلار معرفی کرد. این محصول یک شاسی‌بلند چهار چرخ محرک است که طراحی قدرتمند آفرودی را با امکانات تکنولوژیک مدرن برای رانندگی روزمره ترکیب می‌کند. این خودرو با هدف جلب علاقه‌مندان به ماجراجویی طراحی شده است و در مقایسه با دیگر خودروهای آفرودی گران‌قیمت، قیمت رقابتی‌تری دارد. اگرچه هنوز عرضه این مدل در بازار کشورهای حاشیه خلیج فارس تأیید نشده، اما با توجه به افزایش محبوبیت خودروهای هیبریدی برد بلند، احتمال عرضه آن در مناطقی چون خاورمیانه زیاد است؛

جایی که رانندگان علاقه‌مند به ماجراجویی در بیابان از برد بالای این خودرو استقبال خواهند کرد. مدل جدید BJ40 بر پایه پلتفرم محرک برقی Magic Core ساخته شده و سیستم هیبریدی آن قادر به پیمودن مسافتی بیش از ۱۲۰۰ کیلومتر است. این خودرو به سیستم چهار چرخ محرک برقی مجهز است و دارای قفل دفرانسیل مکانیکی در محور جلو و عقب به همراه یک قفل مرکزی الکترونیکی است، که در مجموع سه قفل دفرانسیل را شامل می‌شود. همچنین محور عقب به لطف استفاده از موتور برقی به سیستم تعلیق مستقل مجهز شده است.

در مصاحبه با مدیریت تیم خلق محصول «فراری» عنوان شد

چالش‌های برآورده کردن انتظارات در سوپراسپرت‌سازی



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

مدیر ارشد طراحی فراری، از سال ۲۰۱۰ با خلق خودروهای خیره‌کننده، تعادل بی‌نظیری بین پرفورمنس، زیبایی و احساسات ایجاد کرده است. سوپراسپرت‌ها ترکیبی بی‌نقص از پرفورمنس، زیبایی و احساسات هستند؛ اما چه چیزی در خلق رویایی مانند فراری نهفته است؟ برای یافتن پاسخ، با مردی گفت‌وگو کردیم که بیش از هر کس دیگری، جوهره طراحی فراری را نمایندگی می‌کند: فلاویو مانزونی. در هر مدل جدید فراری، انتظارات از پیش تعیین شده است: زیبایی خیره‌کننده، گویی قانونی نانوشته است. اخیراً در شهر شانگهای پس از تجربه انبوهی از خودروهای کم‌روح چینی، به نمایندگی فراری در این شهر رفته و در برابر خودرو رومنا حقیقتاً نفسم بند آمد و دلیلش واضح بود: چون فراری است! اما گاهی فراموش می‌کنم که این خودروها توسط انسان‌ها ساخته می‌شوند. پس راز این جادو کجاست؟ در پرفورمنس؟ خطوط نرم و روان؟ یا تجربه کلی؟ پاسخ، ترکیبی از این عوامل و بیشتر است که به شکل جادویی کنار هم قرار می‌گیرند و همه چیز را بی‌نقص جلوه می‌دهند؛ مانند یک غذای لذیذ، موسیقی مسحورکننده یا معماری شگفت‌انگیز. یک خودرو زیبا نتیجه هماهنگی عناصر مختلف است. وقتی با فلاویو مانزونی تماس گرفتیم، حس کردم با شخصیتی از کتاب‌های تاریخی صحبت می‌کنم؛ کسی که دقیقاً می‌داند چه می‌کند و به کجا می‌رود. او جوهره هدایت طراحی را به صورت غریزی درک کرده است.

چه عناصری ایده‌خلاقانه یک خودرو جدید را شکل می‌دهند؟ چگونه ایده اولیه حتی در مراحل ابتدایی، پیچیدگی‌های ذاتی این نوع طراحی را در برمی‌گیرد؟

در گذشته، طراحان خودرو خود را هنرمند می‌دانستند؛ چون تقریباً آزادی خلاقانه کامل داشتند اما امروزه، با الزامات استانداردسازی و پیچیدگی‌های تکنولوژیکی بالای خودروها، به‌ویژه فراری، کار طراحان بسیار دشوارتر شده است. مادام‌برای برتری تلاش می‌کنیم؛ از آپرودینامیک گرفته تا مدیریت حرارتی و عملکرد در پیست. نقطه شروع هر مدل جدید، بسته مهندسی و فنی است. این یعنی طراحان امروز باید دانش خوبی از جنبه‌های فنی داشته باشند. بایین حال، هنوز فضای زیادی برای خلق هویت منحصر به فرد هر خودرو وجود دارد. کار یک طراح فقط استایل نیست؛ پایه هر پروژه، مطالعه تناسبات، تعادل و هارمونی حجم‌ها و اشکال است. ما، از معماری و آثار هنری، به‌ویژه مجسمه‌سازی، الهام می‌گیریم. ما باور داریم طراحی خودرو مانند خلق اثری از گائیک است که اهمیت مجسمه‌سازانه دارد. طراحی خودرو از درک کامل رویکرد مهندسی شروع می‌شود و سپس به شکلی ترجمه می‌شود که جوهره پروژه را منتقل کند. فراری SF90 استرالدانه نمونه خوبی است؛ ترکیب موتور V8 و عقب و اجزای هیبریدی به ما اجازه داد تا اثر «کابین جلو» و دمی بلند و معماری

خبر News

کاهش وزن برای آستون‌مارتین «DBX اس»

آستون‌مارتین DBX در ۲ نسخه پایه و DBX707 عرضه می‌شد. البته مدل پایه با ۵۴۲ اسب‌بخار قدرت، چندان مورد پسند مشتریان قرار نگرفت و به همین علت در سال ۲۰۲۴ از خط تولید کنار رفت. اما حالا علاوه بر DBX707 با ۶۹۷ اسب‌بخار قدرت، مشتریان می‌توانند یک تیپ جدید یعنی DBX S را هم انتخاب کنند. آستون‌مارتین با نصب توربوشارژرهای متعلق به والالا در DBX S، خروجی پیش‌رانه ۴ لیتر V8 توتین توربوشارژر را به ۷۱۷ اسب‌بخار افزایش داده است. شتاب صفر تا صد در ۳٫۱ ثانیه و حداکثر سرعت ۳۱۰ کیلومتر بر ساعت این خودرو با مدل قبلی تفاوتی ندارد؛ اما شتاب صفر تا ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت، چند دهم ثانیه کاهش یافته است. تنها شاسی‌بلند تولید انبوه که می‌تواند از پس آستون‌مارتین DBX



S برپایه لامبورگینی اوریوس SE خواهد بود. آستون‌مارتین با بازنگری در عملکرد گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک DBXS، سرعت تعویض دنده در حالت‌های اسپرت و اسپرت + را افزایش داده است. فرمان هم عملکرد سریع‌تری دارد. سامانه چهار چرخ محرک مشترک با DBX707، امکان تقسیم نیروی ۵۰۰-۵۰۰ بین دو محور را فراهم می‌کند. نیروی توقف آستون‌مارتین DBX S هم از دیسک‌های کربن-سرامیک ۱۶۵ اینچ در جلو و ۱۵۳ اینچ در محور عقب، تأمین می‌شود. تغییرات ظاهری آستون‌مارتین DBXS شامل زیرسپری جلو و دیفیوزر جدید عقب، چندان محسوس نیست. البته خروجی دوتایی آگزور در جهت عمودی هم به لکسوس ISF شباهت دارد. در فضای کابین هم به جز نشان‌های S و امکان سفارش تریمر متفاوت، تغییر خاصی مشاهده نمی‌شود. رنگ‌های ۱۲۳ اینچ منیزیمی آستون‌مارتین DBXS نسبت به نمونه مشابه آلومینیومی، ۱۸۵ کیلوگرم سبک‌تر است. سقف فیبر کربن به عنوان بزرگ‌ترین قطعه یکپارچه از این جنس که توسط آستون‌مارتین استفاده شده به همراه تعداد دیگری از قطعات قابل سفارش از جنس فیبر کربن رانیز می‌توان انتخاب کرد تا وزن آستون‌مارتین DBXS در مجموع، ۴۵ کیلوگرم کاهش یابد و به ۲٫۲ تن برسد.

طراحی برای فراری، گامی کلیدی برای دستیابی به برتری بود. مدیریت فرآیند طراحی به صورت داخلی و در همکاری نزدیک با دپارتمان‌های فنی، از جمله آپرودینامیک، مواد و فناوری‌ها، یکی از عوامل کلیدی موفقیت مدل‌های فراری است. این گفت‌وگوی روزانه و هم‌افزایی واقعی، تعامل و تبادل اطلاعات مداوم را فراهم می‌کند و کل فرآیند نوآوری را بهبود می‌بخشد. اغلب در این گفت‌وگوها با مهندسان، به دستگیره‌های مخفی شونده، ریل سقفی و نوار حاشیه پنجره‌ها به رنگ مشکی براق، لیدار و رینگ‌های ۱۹ اینچ اشاره کرد. اما نمای عقب اورا لاپتینینگ کت تراول ادیشن با فرم منحنی چراغ‌های عقب و باله سقفی، تاحدی یادآور کرایسلر پی‌تی کرورز است. اورا ضمن خودداری از اعلام ظرفیت محفظه‌بار لاپتینینگ کت تراول ادیشن، ادعا می‌کند که گنجایش این بخش از سایر خودروهای این رده، بیشتر است.

خودروهای فراری هم بر اساس عملکرد و هم احساساتی که برمی‌انگیزند از زیبایی می‌شوند. چه احساسی را می‌خواهید به مالکان منتقل کنید وقتی برای نخستین بار خودروی شان را می‌بینند؟

از دیدگاه طراحی، ما همیشه به دنبال خلق خودرویی هستیم که زیبا باشد و بلافاصله به عنوان فراری شناخته شود. شاید ساده به نظر بیاید، اما می‌خواهیم وقتی مشتری برای اولین بار فراری‌اش را می‌بیند، چهره‌اش از شگفتی و لذت روشن شود. ایجاد این احساس اصلاً آسان نیست.

با توجه به تغییرات صنعت خودرو، از خودروهای الکتریکی تا رانندگی خودران، این تحولات چه تأثیری بر آینده فراری خواهند داشت؟

وقتی نوآوری تکنولوژیکی بزرگی رخ می‌دهد، مانند تحول فعلی صنعت خودرو، شرایط برای اوج‌گیری نوآوری در فرم و نوع‌شناسی ایجاد می‌شود. این فرصتی است که باید غنیمت شمرد. امکان خلق اشیایی کاملاً متفاوت از گذشته که همچنان به اصول انسجام فرم و عملکرد فراری وفادارند و با رویکرد هنری، بلافاصله به عنوان فراری شناخته می‌شوند. تصور دهه‌های آینده همچنان انگیز است، چون می‌توانیم فناوری‌های جدیدی را بپذیریم که از نظر تحقیق در طراحی بسیار امیدوارکننده هستند.

آیا مدل‌های فرهنگی با استانداردهای دنیای هنر، معماری یا طراحی وجود دارند که الهام‌بخش رویکرد خلاقانه شما در خودروسازی باشند؟

نقل قولی از کنستانتین برانکوشی بسیار با نظر من در این خصوص هم‌خوانی دارد و در فلسفه مرکز طراحی فراری نمود پیدا کرده است: «سادگی، پیچیدگی حل شده است.» برانکوشی، یکی از تأثیرگذارترین مجسمه‌سازان قرن بیستم، به ما طراحان خودرو یاد داده که حساسیتی خاص به کار خود داشته باشیم و در عین حال آزادی لازم برای تصمیم‌گیری و نهایی کردن کار خلاقانه با رویه‌های ترکیبی را حفظ کنیم. توانایی ترکیب که به شکل سطوح، حجم‌ها و جزئیات داخلی و خارجی خودرو ترجمه می‌شود، اساساً چیزی است که از یک طراح خودرو انتظار می‌رود. من از معماری و آثار هنری، به‌ویژه مجسمه‌سازی، الهام می‌گیرم. قبلاً به آثار لوچو فونتانا و آنیس کاپور اشاره کرده‌ام، چون باور دارم طراحی خودرو خلق چیزی راویکردی از گائیک به فرم‌ها و مدل‌سازی سطوح است که اهمیت مجسمه‌سازانه دارد. اگرچه این حوزه‌ها متفاوت‌اند اما شباهت‌هایی در فرآیند خلاقانه وجود دارد؛ در نهایت، یافتن راه‌حلی است که نیازهای خاص و ملموس را برآورده کند در حالی که به آرزوها و رویاهای ناملموس پاسخ می‌دهد.



مانند خلق کنیم.

به عنوان مدیر ارشد طراحی فراری، تیمی بزرگ از حرفه‌ای‌های درجه یک را مدیریت می‌کنید. چگونه ایده‌هایشان را به اشتراک می‌گذارید و دیدگاهتان را به آن‌ها منتقل می‌کنید؟

در مرکز طراحی تیمی متنوع با استعداد از طراحان، مهندسان، مدل‌سازان و معماران از پیشینه‌های فرهنگی مختلف داریم. همه آن‌ها کنجکاوی، انرژی، اشتیاق و انعطاف‌پذیری دارند. تنوع تجربه‌هایشان به زنده شدن ایده‌ها و یافتن راه‌حل‌های خلاقانه کمک می‌کند. در رویکرد ما، کنجکاوی و بازی کردن افق‌های جدید حیاتی است. الهام می‌تواند از هر جایی بیاید. ما تیم را تشویق می‌کنیم تا به اطرافشان نگاه کنند و ببینند چگونه یک نوآوری در یک حوزه می‌تواند در حوزه دیگر، حتی به صورت تصادفی، اعمال شود. اولین چیزی که اعضای جدید تیم باید درک کنند، میراث غنی طراحی فراری و تعهد ما به رویکرد بنیان‌گذارمان در مهندسی، نوآوری تکنولوژیکی



«پوگناتور تری کولوره» منصوری



«نیونینگ فراری پوروسانگونه که سیتامبر گذشته با نام پوگناتور توسط منصوری معرفی شد، به سستی قابل تحمل بود؛ اما حالا این نیونر جنگالی نسخه‌ای افراطی‌تر از این مدل را با نام تری کولوره معرفی کرده که حتی از قبل هم عجیب‌تر است و کبت بدنه‌ای کاملاً اغراق آمیز دارد. پوگناتور استاندارد تنها یک اسپویلر سقفی داشت اما منصوری در تری کولوره یک بال دیگر را هم به در صندوق اضافه کرده است. این مدل همچنین دیفیوزر عقب جدیدی با چهار لوله‌اگزوز مرکزی دارد. تری کولوره از تمام ویژگی‌های آشنای خودروهای منصوری مثل در بچه‌های بزرگ‌روی گلگیرها و

قاب‌های جدید گلگیر بهره‌مند است. همچنین این مدل از از تقای پیش‌رانه پوگناتور نیز برخوردار است. با به‌روزرسانی ECU و سیستم‌اگزوز اسپرت، موتور ۶۵۰ لیتری ۷۱۲ فراری حالا ۱۷۶۵ اسب‌بخار قدرت و ۷۳۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند که افزایش ۴۰ اسب‌بخار و گشتاور ۱۵ نیوتون‌متری نسبت به مدل استاندارد با ۷۱۵ اسب‌بخار قدرت و ۷۱۵ نیوتون‌متر گشتاور پوروسانگونه دارد. منصوری تنها سه دستگاه از این خودرو را تولید می‌خواهد کرد. این خودرو با رنگ‌های ۱۲۲ اینچی در جلو و ۱۲۳ اینچی در عقب، مجهز به لاستیک‌های بریجستون، عرضه می‌شود.

فرانسوی

French

نگاهی به محصول برقی جدید «دی‌اس»



«رئیس‌جمهور فرانسه، امانوئل ماکرون به تازگی خودرو لوکس خود را از یک شاسی‌پلند به دی‌اس N°8 تغییر داده است؛ خودرویی که ترکیبی جذاب از طراحی سدان، فست‌بک و کراس‌اوور کوپه را به نمایش می‌گذارد. این مدل ضد گلوله با سقف نرم جمع‌شونده ویژه رژه‌ها، چراغ‌های چشمک‌زن و آژیر، به صورت اختصاصی برای رئیس‌جمهور طراحی شده و در مراسمی ویژه در کاخ الیزه پاریس رونمایی شده است. ماکرون با این خودرو، به اولین رئیس‌جمهور جهان تبدیل شده که از یک خودرو الکتریکی به عنوان خودرو رسمی کشور استفاده می‌کند. دی‌اس N°8 که اواخر سال گذشته معرفی شد، برای تبدیل شدن به خودرو ریاست‌جمهوری دستخوش تغییرات گسترده‌ای شده است. دی‌اس N°8 با رنگ آبی یاقوتی و تزئینات مشکی، ظاهری باشکوه دارد. بر اساس اطلاعات دی‌اس، این خودروی ریاست‌جمهوری الکتریکی احتمالاً بر پایه نسخه دوربرد دی‌اس N°8 محرک جلو ساخته شده که به باتری ۹۷.۲ کیلووات ساعتی مجهز است.

محصول

Product

فراری «F80» با تغییرات جزئی



«فراری F80، یک هایپرکار قدرتمند اما نه‌چندان زیبا، با دست‌کاری هنرمندانه کیزا، طراح معروف خودرو، ظاهری بهتر پیدا کرده است. همه می‌دانند که رینگ‌های Volk TE37 هر خودرویی را زیباتر می‌کنند. این رینگ‌ها به‌ندرت روی سوپراسپرت‌ها به چشم می‌خورند؛ اما دیدن آن‌ها روی هایپرکارها تقریباً غیرممکن بود تا این که «خیزیل سلیم»، معروف به The Kyza، با یک رندر خلاقانه، این رینگ‌های نمادین را روی فراری F80 قرار داده و نتیجه، شگفت‌انگیز شده است. فراری برای F80 دو گزینه رینگ ارائه می‌دهد که شامل یک طرح پنج‌پره با پره‌های نازک و ستاره‌ای در مرکز و دیگری همین طرح اما از فیبر کربن می‌شود. تغییرات سلیم اما به رینگ‌ها محدود نمی‌شود. فراری F80 در حالت استاندارد، نوار مشکی براقی روی دماغه و همچنین سقف و ستون‌های A دارد که چندان خوشایند نیست و به همین دلیل، کیزا با هوشمندی، این نوارها را حذف کرده و دماغه، سقف و ستون‌ها را هم‌رنگ بدنه درآورده است.

بررسی جایگاه خودروهای کار کرده وارداتی در بازار خودرو تاکنون کمتر از ۵۰ هزار دستگاه خودرو وارد کشور شده است!



برقی عملاً کمتر از ۵۰ هزار دستگاه خودرو وارد کشور شده است؛ این درحالی است که ثبت سفارش واردات خودرو ماه‌هاست متوقف مانده و خودرو خارجی ثبت سفارش نشده است. به‌ر حال پس از گذشت حدود ۲ سال از اعلام عمومی وعده‌های بسیار مسئولان درخصوص تأثیر ورود کارکرده‌ها در تعدیل و تثبیت وضعیت بازار، قرار است خودروهای کار کرده وارد کشور شوند و در بازار به فروش برسند و با ایلانیه مجاز بودن واردات خودروهای دست‌دوم به کلیه گمرکات اجرایی کشور می‌توان گفت رسماً واردات خودروهای کار کرده با عمر کمتر از ۵ سال به کشور آغاز شده و قرار است به‌زودی عملیات ترخیص خودروها در گمرک صورت گیرد. اما مسأله مهم این است که گمرک ایران اعلام کرده سود بازرگانی واردات خودروهای کار کرده معادل خودروهای نو است؛ بنابراین حقوق ورودی تعرفه به‌علاوه سود بازرگانی این خودروها نیز مانند خودروهای نو ۱۰۰ درصد خواهد بود.

رواق اگرچه به تازگی رئیس مجلس شورای اسلامی اعلام کرده که ارز تخصیص یافته برای واردات خودرو به ۳ میلیارد دلار افزایش یافته است و این تصمیم امید به بهبود دسترسی مردم به خودروهای وارداتی نو و کار کرده را بیشتر می‌کند، اما با این حال تعرفه‌های جدید و تغییر نرخ محاسبه گمرکی از ارز ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان به ارز توافقی، قیمت تمام‌شده خودروهای کار کرده را افزایش خواهد داد. از این رو می‌توان گفت ابهامات در اجرای سیاست واردات خودروهای دست‌دوم همچنان پابرجا است. به‌علاوه هنوز مشخص نیست سیاست واردات خودروهای دست‌دوم در صورت اجرای شفاف و درست، آیا می‌تواند فرصتی برای کاهش فشار تقاضا در بازار باشد و دسترسی مردم به خودروهای وارداتی را تسهیل کند یا خیر؟

در این خصوص یک کارشناس بازار خودرو با بیان این که افزایش تعرفه واردات خودرو در بودجه ۱۴۰۴ بر قیمت خودرو تأثیر منفی می‌گذارد، می‌گوید: «افزایش تعرفه‌ها سبب شده است قیمت خودروهای وارداتی نو و کار کرده به‌طور قابل توجهی افزایش یابد.» به گفته وی دولت باید، هرچه سریع‌تر تعرفه واردات خودروهای نو و کار کرده را اصلاح کند تا با توجه به افزایش قیمت ارز، قیمت خودروهای وارداتی متعادل شود و حباب قیمتی بازار خودرو کاهش یابد. محاسبات کارشناسان نشان می‌دهد

برقی عملاً کمتر از ۵۰ هزار دستگاه خودرو وارد کشور شده است؛ این درحالی است که ثبت سفارش واردات خودرو ماه‌هاست متوقف مانده و خودرو خارجی ثبت سفارش نشده است.

به‌ر حال پس از گذشت حدود ۲ سال از اعلام عمومی وعده‌های بسیار مسئولان درخصوص تأثیر ورود کارکرده‌ها در تعدیل و تثبیت وضعیت بازار، قرار است خودروهای کار کرده وارد کشور شوند و در بازار به فروش برسند و با ایلانیه مجاز بودن واردات خودروهای دست‌دوم به کلیه گمرکات اجرایی کشور می‌توان گفت رسماً واردات خودروهای کار کرده با عمر کمتر از ۵ سال به کشور آغاز شده و قرار است به‌زودی عملیات ترخیص خودروها در گمرک صورت گیرد. اما مسأله مهم این است که گمرک ایران اعلام کرده سود بازرگانی واردات خودروهای کار کرده معادل خودروهای نو است؛ بنابراین حقوق ورودی تعرفه به‌علاوه سود بازرگانی این خودروها نیز مانند خودروهای نو ۱۰۰ درصد خواهد بود.

رواق اگرچه به تازگی رئیس مجلس شورای اسلامی اعلام کرده که ارز تخصیص یافته برای واردات خودرو به ۳ میلیارد دلار افزایش یافته است و این تصمیم امید به بهبود دسترسی مردم به خودروهای وارداتی نو و کار کرده را بیشتر می‌کند، اما با این حال تعرفه‌های جدید و تغییر نرخ محاسبه گمرکی از ارز ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان به ارز توافقی، قیمت تمام‌شده خودروهای کار کرده را افزایش خواهد داد. از این رو می‌توان گفت ابهامات در اجرای سیاست واردات خودروهای دست‌دوم همچنان پابرجا است. به‌علاوه هنوز مشخص نیست سیاست واردات خودروهای دست‌دوم در صورت اجرای شفاف و درست، آیا می‌تواند فرصتی برای کاهش فشار تقاضا در بازار باشد و دسترسی مردم به خودروهای وارداتی را تسهیل کند یا خیر؟

در این خصوص یک کارشناس بازار خودرو با بیان این که افزایش تعرفه واردات خودرو در بودجه ۱۴۰۴ بر قیمت خودرو تأثیر منفی می‌گذارد، می‌گوید: «افزایش تعرفه‌ها سبب شده است قیمت خودروهای وارداتی نو و کار کرده به‌طور قابل توجهی افزایش یابد.» به گفته وی دولت باید، هرچه سریع‌تر تعرفه واردات خودروهای نو و کار کرده را اصلاح کند تا با توجه به افزایش قیمت ارز، قیمت خودروهای وارداتی متعادل شود و حباب قیمتی بازار خودرو کاهش یابد. محاسبات کارشناسان نشان می‌دهد

چینی

Chinese

«آواتر ۱۲» و جنجال ضریب درگ!

«آواتر، برند چینی که با همکاری چانگان، هوآوی و CATL تأسیس شده، به تازگی آزمایش تونل باد زنده‌ای را برای مدل آواتر ۱۲ برگزار کرده است. این رویداد پس از جنجالی بر گزار شد که توسط یک بلاگر خودرویی با بیش از یک میلیون دنبال‌کننده به راه افتاد. این بلاگر در ویدئویی ادعا کرد که آزمایش مستقل او در تونل باد مرکز فناوری و تحقیقات خودرویی چین (CATARC) در تیانجین، ضریب درگ آواتر ۱۲ را ۰.۲۸ Cd نشان داده است؛ رقمی که بیش از ۳۰ درصد بالاتر از ادعای رسمی آواتر (۰.۲۱ Cd) بود. دپارتمان حقوقی آواتر این اطلاعات



را «کاملاً نادرست» خواند و اعلام کرد که آزمایش زنده‌ای برای اثبات ادعای خود برگزار خواهد کرد. آواتر آزمایش را در سرعت ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت و تحت شرایط مختلف انجام داد تا شفافیت ادعای خود را نشان دهد. در ابتدا، آزمایش با رینگ‌های ایرودینامیک و آینه‌های دیجیتالی انجام شد که ضریب درگ ۰.۲۱۷ Cd را به دنبال داشت یعنی رقمی که ۲۲ درصد کمتر از ۰.۲۸ Cd ادعایی بلاگر بود. سپس رینگ‌ها با نمونه‌های اسپرت جایگزین شد و ضریب درگ به ۰.۲۳۶ Cd رسید که ۱۶.۹ درصد بهتر از نتیجه بلاگر بود. در مرحله بعد، از آینه‌های معمولی استفاده شد و ارتفاع تعلیق بیشتر شد که ضریب درگ را به ۰.۲۵۰۹ Cd رساند. در پایان هم ورودی هوای جلو در حالت باز قرار گرفت و ضریب درگ به ۰.۲۷۴۳ Cd رسید که نزدیک به نتیجه بلاگر بود. این نتایج نشان می‌دهند که ضریب درگ تحت شرایط مختلف به شدت تغییر می‌کند. اختلاف ۳۰ درصدی ادعایی در این مورد، سؤالاتی درباره شفافیت و اعتبار ادعاهای بازار پای ایجاد کرده است.

کره‌ای

Korean

معرفی کیا «کارنز کلاویس»

«کیا با معرفی کارنز کلاویس، سبب محصولات خود را در هند گسترده‌تر کرده است. این مینی‌ون سه‌رديفه که به‌طور خاص برای بازار هند طراحی شده، نسخه‌ای لوکس‌تر و به‌روزتر از کارنز است که با طراحی مدرن و امکانات پیشرفته، خود را از مدل استاندارد متمایز می‌کند. نمای جلو کارنز کلاویس با چراغ‌های LED که شباهت زیادی به کراس‌اوور الکتریکی EV5 دارد، ظاهری آینده‌نگرانه را به نمایش می‌گذارد. جلوپنجره باریک، صفحه محافظ و ورودی‌های هوای یکپارچه در سپهر، این خودرو را به شاسی‌بلندی شبیه کرده که می‌تواند در



نگاه اول شما را به فکر مسیریاه نامهور بیندازد. این خودرو مجهز به تپویه صدلی‌های جلو، سیستم صوتی Bose با بلندگو، سانروف پانورامیک بزرگ‌تر، ۸ دوربین ۳۶۰ درجه، نورپردازی داخلی و یکپج فناوری‌های کمک‌راننده سطح دو است که ایمنی و راحتی را به سطح بالاتری ارتقا می‌دهد. کارنز کلاویس از همان پیش‌رانه‌های کارنز استفاده می‌کند که شامل موتورهای ۱.۵ لیتری بنزینی و دیزلی خواهد بود. موتور بنزینی تنفس طبیعی ۱۱۵ اسب‌بخار قدرت و نسخه توربو ۱۶۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند؛ درحالی که موتور دیزلی ۱۱۵ اسب‌بخار قدرت ارائه می‌دهد. این پیش‌رانه‌ها در کنار گیربکس‌های دستی یا اتوماتیک قرار می‌گیرند و قدرتمندترین موتور حالا با گیربکس دستی ۶ سرعته نیز قابل سفارش است. تمام مدل‌ها به‌صورت دیفرانسیل جلو هستند. کیا سال گذشته اعلام کرد که روی نسخه الکتریکی کارنز هم کار می‌کند. این خودروی الکتریکی قرار است در نیمه دوم سال ۲۰۲۵ در هند معرفی شود و ممکن است به بازارهای دیگر نیز راه پیدا کند.



وی شکل لامبدا (با پهنه‌سازی‌های گسترده) در محصولات خود استفاده می‌کند. یکی از اعضای خانواده لامبدا، لامبدا ۲ است. این موتور بنزی ۶ سیلندر با آرایش وی شکل از حجم ۳۷۷۸ سی‌سی بهره می‌گیرد که با کد G6DN نیز شناخته می‌شود. این موتور مجهز به سیکل ترمودینامیکی اتکسنون است که از سال ۲۰۱۷ دستخوش تغییراتی قرار گرفته است. این پیشرا نه به کمک سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها GDI می‌تواند قدرتی برابر با ۲۹۰ تا ۳۰۵ اسب‌بخار و گشتاوری برابر با ۲۴۵ تا ۳۶۵ نیوتون‌متر فراهم کند.

از سال ۲۰۰۵ میلادی کمپانی هیوندای خانواده جدیدی را به قوای محرکه خود اضافه کرد. این خانواده که شامل پیشرا نه‌های ۶ سیلندر وی شکل هستند، تا به امروز قوای محرکه محصولات هیوندای و کیا موتورز را تشکیل داده‌اند. خانواده لامبدا در حقیقت طیف گسترده‌ای از پیشرا نه‌های ۲۹۹۹ سی‌سی تا ۳۷۷۸ سی‌سی را در بر می‌گیرد. البته از سال ۲۰۱۵ به بعد، شاهد کاهش حجم موتور و استفاده از سیستم پر خوران توربوشارژ برای کاهش میزان آلایندگی خروجی از اگزوز خودروها هستیم. با این وجود کمپانی هیوندای همچنان از پیشرا نه‌های ۶ سیلندر



قوای محرکه پر توان «هیوندای»

آیا سدان محبوب کیا ۳ میلیارد تومان می‌ارزد؟

کادنزا؛ لوکس، خانوادگی و اسپرت



این خودرو قرار دارد. ناگفته نماند که قطعات داخلی به حدی باکیفیت است که پس از کارکرد ۱۰۰ هزار کیلومتر، کم‌ترین میزان استهلاک در آن‌ها دیده می‌شود. این ویژگی به دقت و کیفیت بالای مونتاژ و استفاده از بهترین مواد مربوط می‌شود.

کیا کادنزا نسل اول از امکانات رفاهی و ایمنی به‌روزی برخوردار است که از میان این امکانات می‌توان به ۸ ایربگ، سیستم ترمز چهار چرخ دیسکی خنک‌شونده دارای سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، سیستم ترمز توزیع الکترونیکی نیروی ترمز، سیستم ضد قفل، سیستم کنترل پارک برقی، روشن و خاموش شدن خودکار چراغ‌ها (سنسور نور)، گرم‌کن و سردکن صندلی‌های جلو، حافظه برای صندلی راننده، چراغ‌های LED داخل کابین، سیستم تهویه مطبوع دوگانه به‌همراه کانال‌های مجزا برای سر نشینان عقب به‌همراه دکمه کنترل برای سر نشینان عقب، سیستم صوتی اینفینیتی با ۱۲ بلندگو، چراغ‌های جلو زنون دارای مکانیزم چرخش نور خودرو با گردش فرمان، سقف پانورامیک دو تکه، سنسور پارک جلو و عقب، کروز کنترل تطبیقی، سیستم ورود بدون کلید (کی‌لس) و استارت دکمهای اشاره کرد.

زیرکاپوت کیا کادنزا چه می‌گذرد؟

کیا کادنزا در زیر کاپوت نسبتاً کشیده خود یک موتور پرتوان ۶ سیلندر وی-شکل به حجم ۳٫۵ لیتری اتمسفریک موسوم به لامبدا ۲ را جاداده است. این پیشرا نه به لطف سیستم منحصر به فرد تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها VVT، طراحی چهار سوپاپ به ازای هر سیلندر (در مجموع ۲۴ سوپاپ)، طراحی مکانیزم دو میل سوپاپ و DOHC، پهنه‌سازی اتاق احتراق، رسیدن به نسبت تراکم ۱۰٫۶ به یک، قطر پیستون ۹۲ میلی‌متری و کورس پیستون ۸۷ میلی‌متری می‌تواند راندمان و گشتاور بالایی ایجاد کند. بر این اساس حداکثر توان موتور لامبدا ۲ با استفاده از سوخت بنزین دارای اکتان ۲۸۶٫۹۰ اسب‌بخار در ۱۶۶۰۰ دور در دقیقه و حداکثر گشتاور آن ۳۳۸ نیوتون‌متر در دور ۵ هزار آرپی‌ام است.

این پیشرا نه با استفاده از سوخت بنزین دارای اکتان ۸۶ (شرایط سوخت موجود در ایران) حداکثر ۲۶۰ اسب‌بخار قدرت را در ۶ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۱۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۲۰۰ آرپی‌ام فراهم می‌آورد. با توجه به اتمسفریک بودن این موتور، می‌توان گفت این پیشرا نه برای شرایط سوختی و جوی ایران تا حد زیادی مناسب است.

بدر نظر گرفتن کارکرد سالانه ۲۰ هزار کیلومتر، تعویض به‌موقع روغن موتور و استفاده از روغن مورد تایید کمپانی کیا موتورز (روغن 5W30 با درجه API SN) موتور لامبدا ۲ کادنزا حداکثر تا ۲۵۰ هزار کیلومتر کم‌استهلاک خواهد بود. همچنین یک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ-ترو نیک وظیفه انتقال قدرت به‌محور جلو را در این خودرو بر عهده دارد.

این گیربکس به لطف ساختار جدید هیدرولیکی، تعویض دنده‌های نرم و بدون کوبشی دارد که رانندگی بسیار آرام و با کیفیتی را به سر نشینان ارائه می‌دهد. در صورت تعویض صافی گیربکس در هر ۱۰۰ هزار کیلومتر و نگهداری استاندارد از آن، این گیربکس حداکثر تا ۲۰۰ هزار کیلومتر کم‌استهلاک خواهد بود.

کیفیت سواری، عملکرد هندلینگ

مهندسان کمپانی کیا موتورز برای محور جلو از سیستم تعلیق مک‌فرسون با طبق‌های دویل و برای محور عقب از سیستم تعلیق مولتی لینک بهره گرفته‌اند. این سیستم تعلیق با سایز تایر های ۲۴۵/۴۵ و رینگ‌های ۱۸ اینچی آلیاژی، در افزایش کیفیت سواری کادنزا بسیار اثر گذار است. سوای کادنزا با رقیب سرسخت ژاپنی این خودرو، یعنی تویوتا آریون رقابت می‌کند. از نظر هندلینگ و فرمان پذیری نیز به لطف توزیع وزن مناسب میان محورهای جلو و عقب و مرکز ثقل نسبتاً پایین، این خودرو کمی به کم‌فرمانی تمایل دارد که نصب جعبه فرمان مکانیکی با کنترلر الکترونیکی، این ضعف را به خوبی برطرف ساخته است.

فضای داخلی لوکس با امکانات رفاهی مناسب

بانشستن پشت فرمان کیا کادنزا، حس سوار شدن به یک خودرو لوکس برای سر نشینان تداعی می‌شود. طراحی داشبورد این خودرو مینیمال و مدرن است. درچه‌های عمودی طرفین و میانی برای سیستم تهویه مطبوع، هارمونی خوبی ایجاد کرده و جذابیت را به اوج می‌رسانند. طراحی کلاستر آنالوگ-دیجیتال (دارای صفحه ۴٫۵ اینچی کامپیوتر سفری)، نمایشگر ۷ اینچی لمسی با پنل دیجیتالی سیستم تهویه مطبوع و دودکمه روتاری، کابین مدرنی را ایجاد می‌کنند. طراحی دسته‌دنده اسپرت به‌همراه پدال‌های شیفت‌ر پشت فرمان، غربلیک فرمان اسپرت و صندلی‌های نسل جدید، حس هیجان را در زمان رانندگی به‌وجود می‌آورد. همچنین طراحی ستون ۸ زاویه‌دار به‌همراه سقف پانورامیک، فضای داخلی را زیبا جلوه می‌دهد. در عین حال استفاده از چرم با کیفیت ناپا و دکوراتیو چوب در بخش میانی داشبورد و کروم رودری‌ها، کابین لوکسی را آماده می‌کنند.

لازم به ذکر است چرم ناپا که در کابین کادنزا استفاده شده است، در محصولات مرسدس بنز و بامو نیز به کار گرفته می‌شود. به لطف فاصله محوری ۲۸۴۵ میلی‌متری، طول ۴۹۶۵ میلی‌متری، عرض ۱۸۵۰ میلی‌متری و قامت ۱۴۷۵ میلی‌متری، فضای راحت و بسیار جاداری در اختیار سر نشینان



این روزها خرید یک سدان باکیفیت خانوادگی و ایمن برای افرادی که به دنبال یک خودرو مناسب مسافرت و مصارف شهری هستند، گزینه ایده‌آلی

محسوب می‌شود. بر این اساس کیا کادنزا در بازار سدان‌های دست‌دوم، این روزها جایگاه ویژه‌ای دارد و در بازه قیمتی ۳ میلیارد تومان، جزو خودروهای باکیفیت، کم‌استهلاک و ایمن معرفی می‌شود. در ادامه این سدان را بررسی می‌کنیم تا به این نتیجه برسیم که آیا مناسب خرید در بازه قیمتی ذکر شده هست یا خیر؟

طراحی بدنه زیبا و اسپرت



سال ۲۰۰۹ میلادی بود که کیا موتورز با کادنزا، اوار بازار سدان‌های سایز بزرگ لوکس شد. در ادامه، نسل دوم این سدان در سال ۲۰۱۶ میلادی به بازار جهانی معرفی شد و تا پایان سال ۲۰۲۱ میلادی نیز روی خط تولید کیا موتورز قرار داشت. از آن‌جا که نسل اول این خودرو در بازار خودرو و کشورمان بسیار محبوب است، در ادامه به بررسی این سدان می‌پردازیم. کادنزا از نظر طراحی، انتقالی در سدان‌های خانوادگی کیا ایجاد کرد.

در آن زمان پیتر شرایر، مدیر طراحی مستقیم این خودرو بود و توانست تحول بسیار گسترده‌ای را در طراحی این خودرو ایجاد کند. وی با استفاده از خطوط تیز و سطوح تخت، توانست کاراکتر نافذی به این سدان ببخشد. بانگهای به‌پروقیل کادنزا شاهد یک پوزه کشیده، پشت کوتاه و خط تیز افقی روی بدنه هستیم. همچنین مجموعه‌ای از سطوح تخت و رینگ‌های ۱۷، ۱۸ و ۱۹ اینچی، خودرویی بسیار جذاب و جوان‌پسند را تشکیل می‌دهند.

فلسفه طراحی و تولید کادنزا رقیابت با ژاپنی‌های سرسخت و ورود به بازار سدان‌هایی بود که آلمانی‌های قدرتمند نیز در آن حضور داشتند. از سوی دیگر در نمای جلو شاهد چراغ‌های کشیده با جلو پنجره به اصطلاح پوزه‌هبری کیا هستیم که با دو خط تیز روی کاپوت، طراحی اسپرت و جسورانه‌ای را نمایش می‌دهد. در نمای عقب، طراحی چراغ‌های کشیده با حجم‌پردازی بسیار صریح، نمای زیبایی به این سدان کرهای بخشیده است. از طرفی اضافه شدن دو اگزوز دوزنقه‌ای شکل، چاشنی هیجان را در این خودرو دوچندان می‌کند.

ناگفته نماند که استفاده از کروم روی بدنه، سپر عقب، ر کاب‌ها و جلو پنجره سبب شده است این خودرو حال و هوای لوکسی پیدا کند. نکته بسیار مهم درباره کادنزا، کیفیت رنگ بدنه آن است که نسبت به چینی‌های هم‌کلاس خود در بازار ایران، به مراتب جایگاه بالاتری دارد. جالب است بدانید که به لطف طراحی آی‌رودینامیک بدنه و استفاده از خطوط تیز در کنار سطوح تخت، ضریب درگ این خودرو به عدد ۰٫۲۹ می‌رسد. این ضریب درگ به معنای نیروی آی‌رودینامیکی فوق‌العاده برای این سدان خانوادگی سایز بزرگ است.

این روزها کیا کادنزا مدل ۲۰۱۳ با کارکرد ۱۶۰ هزار کیلومتر، با وضعیت بدنه و شاسی سالم، در بازه قیمتی ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان قرار دارد. اگر به دنبال یک خودرو سدان ایمن، باکیفیت، دارای موتور پرتوان و سواری باکیفیت هستید، کیا کادنزا در اولویت خرید شما قرار می‌گیرد. از نظر تامین قطعات نیز چالشی برای این خودرو وجود ندارد و به راحتی می‌توان قطعات کیا کادنزا را از کشورهای حاشیه خلیج فارس تامین کرد.

موتور الکتریکی بر توان در این کامیون تمام الکتریکی استفاده شده، دارای باتری های با ظرفیت بالاست. به عبارت دیگر باتری های لیتیوم-یونی ۸۰۰ کیلووات-ساعتی و در نسخه برد طولانی آن باتری های ۱۰۰۰ کیلووات-ساعتی معادل یک مگاوات-ساعتی در این کامیون استفاده شده که ۸۰۴ کیلومتر مسافت را می پیماید. همچنین جالب است بدانید که شتاب این کامیون هیجان انگیز است و گویی یک فیل با شتاب چیتا در حال حرکت است. زیرا از حالت سکون تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت را در ۲۰ ثانیه طی می کند.

کمیاتی تسلا موتورز یکی از موفق ترین خودروسازان در طراحی و تولید خودرو تمام الکتریکی به شمار می رود. این خودرو ساز در اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی کامیون تمام الکتریکی خود را که با نام سبی شناخته می شود، در نسخه تولید انبوه به بازار عرضه کرد. از نظر طراحی سبسی ساده و مینیمال با سطوح تخت و منحنی است که از ضرب درگ یا آپرود ینامیک بسیار عالی بر خور دار است. تسلا سبی در بطن خود سه موتور برقی بر توان و نسل جدید را در خود جاداده است که دو موتور آن در محور عقب و یک موتور در محور جلو تعبیه شده است. از آن جا که سه

تسلا «سبی» چه ویژگی هایی دارد؟



نگاهی به گزینه های سبز احتمالی برای بازار خودرو کشور

پیکاپ های برقی و هیبریدی چینی به خیابان هامی رسند؟

بازار پیکاپ های برقی و هیبریدی در ایران هر چند هنوز در مراحل ابتدایی است، اما پتانسیل بالایی برای توسعه دارد.



واردات CKD یا قطعات حساس پیکاپ های برقی هستند. بدون این حمایت ها، رقابت با خودرو های بنزینی ارزان قیمت عملا غیر ممکن خواهد بود.

بازار آماده پذیرش است، اگر مسیر هموار شود

با توجه به افزایش تدریجی قیمت سوخت، الزامات زیست محیطی کلانشهر ها و چشم انداز کاهش وابستگی به واردات سوخت های فسیلی، آینده ناوگان تجاری ایران به سوی برقی سازی و هیبریدی سازی پیش خواهد رفت. چین به عنوان بازیگر اصلی در این حوزه، نه تنها تنوع بالایی از محصولات را ارائه می دهد، بلکه به دلیل انعطاف در قراردادهای انتقال فناوری، همکاری های فنی و تجاری و قیمت گذاری رقابتی، گزینه ای ایده آل برای بازار ایران به شمار می رود. با گسترش ناوگان های تجاری سازمانی مانند پست، امداد خودرو، شهرداری ها و شرکت های خدماتی، نیاز به پیکاپ هایی با آلایندگی پایین و هزینه نگهداری کمتر افزایش خواهد یافت. این گروه از مشتریان، دقیقا همان هایی هستند که می توانند آغازگر تغییری جدی در این بازار باشند؛ مشروط بر این که زیر ساخت های قانونی و فنی برای این گذار فراهم شود. در پایان باید گفت که بازار پیکاپ های برقی و هیبریدی در ایران، هر چند هنوز در مراحل ابتدایی خود قرار دارد، اما پتانسیل بالایی برای توسعه دارد. برندهای چینی با محصولات متنوع و تجربه گسترده، می توانند محرک اصلی این تحول باشند. اگر سیاست گزاران بتوانند بستر مناسبی برای توسعه این خودرو ها در کشور فراهم کنند، آینده بازار خودرو های تجاری سبک، پاک تر، هوشمندتر و کارآمدتر از همیشه خواهد بود.

که به طور اختصاصی بر توسعه وانت های برقی متمرکز شده اند. مدل RD6 از این برند که با تمرکز بر هوش مصنوعی، قابلیت رانندگی خود کار و ارتباط با زیر ساخت های شارژ شهری طراحی شده، می تواند در صورت ورود به ایران، تصویری کاملا جدید از مفهوم وانت ارائه دهد.

چری هیملا

در همین حال، برند چری که در ایران پر فروش و محبوب است، پروژه ای به نام هیملا (HIMLA) را در دست اجرا دارد که نسخه های هیبریدی و تمام برقی آن برای عرضه در آسیا و خاور میانه طراحی شده است. آریادیل نیز که تجربه واردات محصولات تجاری را دارد، قرار است به عنوان شریک جدید چری در ایران فعالیت خود را شروع کرده و در آینده وظیفه مونتاژ پیکاپ چری را بر عهده بگیرد.

چالش های زیر ساختی، اما فرصت های گسترده

هم زمان با این تحولات، باید به واقعیت هایی چون نبود زیر ساخت کافی برای شارژ خودرو های برقی، خلأ قانونی در خصوص شماره گذاری خودرو های هیبریدی سنگین و نبود سیاست های حمایتی مشخص از سوی دولت اشاره کرد. ورود یا مونتاژ خودرو های برقی و هیبریدی اگر بدون چارچوب حمایتی و راهبرد مشخص صورت گیرد، ممکن است با سرنوشته واردات محدود خودرو های برقی سواری در سال های گذشته مواجه شود. از سوی دیگر، شرکت های داخلی نیازمند دسترسی به تسهیلات مالی، مشوق های صنعتی و همچنین امکان بهره مندی از تعرفه های ترجیحی برای



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

پاک در قوانین واردات و مونتاژ و همچنین هجوم بی امان برندهای تازه نفس چینی به بازار کشور مان، در آینده نه چندان دور شاهد عرضه طیف وسیعی از پیکاپ های سبز خواهیم بود.

در گذشته، پیکاپ ها در ایران عمدتاً با هدف استفاده تجاری و کاری به فروش رسیده اند. از نپسان آبی افسانه ای تا مدل های دیزلی مونتاژی، همگی در تلاش بوده اند نیاز بازار را در بخش باربری سبک و حمل و نقل درون شهری و برون شهری بر طرف کنند. اما در سال های اخیر با محدودیت واردات خودرو های ۶ سیلندر و شاسی مستقل شاهد آن بودیم که پیکاپ های متنوعی با هدف جایگزینی این دسته از خودرو ها روانه بازار شده و توانستند آمار فروش خوبی را برای خود به دست آورند.

با بررسی بازار امروز پیکاپ های آفرودی صفر کیلومتر شاهد هستیم گزینه های متنوعی از برندهای عمدتاً چینی در دسترس خریداران هستند. نکته مهمی که خیلی از مالکان این خودرو ها ابراز می دارند، مصرف بالای بنزین برخی از این خودرو ها است. به نظر می رسد با توجه مصرف سوخت کمتر پیکاپ های هیبریدی و الکتریکی نسبت به نمونه های بنزینی و همچنین گشتاور بهر اتب بالاتر شان، استقبال خوبی از آن ها صورت بگیرد.

سرمایه گذاری گسترده چین روی پیکاپ های پاک

برندهای چینی با درک زودهنگام از این روند جهانی، سرمایه گذاری سنگینی را در توسعه پیکاپ های پاک آغاز کرده اند. امروز برندهایی چون فو تسون، بی وای دی، چری، چانگان و جیلی مدل هایی را معرفی کرده اند که از فناوری های نوین الکتریکی و هیبریدی بهره می برند؛ بدون آن که در توان باربری، قابلیت های آفرود و دوام فنی چیزی از مدل های دیزلی کم داشته باشند. افزون بر این، برخی برندهای چینی به تولید نسخه های چهار چرخ محرک و دو دیفرانسیل با تمرکز بر توان کششی بالا، سیستم های کنترل پایداری پیشرفته و شارژ سریع مجهز شده اند که آن ها را به گزینه ای مناسب برای مناطق کوهستانی یا مناطق با آب و هوای سخت تبدیل می کند.

جک T9 الکتریکی و پلاگین-هیبریدی؛ پیش از احتمالی بازار ایران

در این میان، جک T9 که در بازار کشور تحت برند کرمان موتور با نام KMCT9 شناخته می شود، یکی از مهم ترین گزینه ها برای ورود به بازار داخلی در نسخه های هیبریدی و تمام برقی است. این پیکاپ در نسخه برقی خود برحسب نزدیک به ۵۰ کیلومتر را می تواند ارائه دهد که پیمایش بسیار عالی برای خودرویی با این ابعاد و وزن محسوب می شود. همچنین نسخه پلاگین-هیبریدی آن با ترکیب موتور ۲ لیتری توربو و پیشران برقی، ضمن حفظ توانایی های پیکاپ می تواند سهم قابل توجهی در تامین نیاز بازار و تنوع سبد سوختی داشته باشد. کرمان موتور که سابقه عرضه موفق محصولات جک را در بازار خودرو کشور دارد، پیش تر نسخه بنزینی T8 را به بازار عرضه کرده و همین روز بر ساخت فنی و شبکه خدمات پس از فروش آن برای عرضه مدل های جدید T9 مهیاست. کارنامه کرمان موتور ثابت کرده که در انتقال فناوری از شریک چینی خود عملکردی موفق داشته و در صورت حمایت سیاست گزاران، می تواند یکی از نخستین تولید کنندگان پیکاپ های هیبریدی در کشور باشد.

تولند هیبریدی؛ برگ برنده احتمالی ایران خودرو دیزل

شرکت فوتون که مدت ها ست به عنوان شریک ایران خودرو دیزل شناخته می شود، به تازگی نسل جدیدی از پیکاپ های خود را با نام تولند V7 و V9 معرفی کرده است. این پیکاپ ها، در نسخه های هیبریدی با ظاهر به روز شده، کابین پیشرفته و موتور های توربوشارژ شده ای که با موتور الکتریکی در تعامل هستند، در حال ورود به بازار کشورهای آسیای می و آمریکای جنوبی هستند. ایران خودرو دیزل که تجربه مونتاژ فوتون تولند را در کارنامه دارد، اگر چه تا کنون تنها نسخه بنزینی را عرضه کرده، احتمالاً به سراغ مونتاژ نسخه هیبرید خفیف V9 نیز برود. این اقدام، می تواند نه تنها نقطه عطفی در به روزرسانی محصولات این شرکت باشد، بلکه آن را در برابر رقبانی در موضع بهتری قرار دهد.

بی وای دی Shark؛ پیکاپ لوکس با فناوری آینده نگر

در کنار این برندهای آشنا، باید از نام تازه واردی چون بی وای دی نیز یاد کرد؛ شرکتی که به لطف پیشتازی در بازار خودرو های الکتریکی، اکنون با پیکایی موسوم به Shark در کلاس هیبرید های پلاگین وارد میدان شده است. این خودرو که ابتدا برای بازار مکزیک رونمایی شد، هم اکنون به عنوان یکی از گزینه های جذاب برای بازار خاور میانه نیز معرفی شده است. طراحی مدرن، برد ترکیبی قابل قبول، توان خروجی بیش از ۴۰۰ اسب بخار و کابینی لوکس و دیجیتال از جمله مزایای این پیکاپ جدید است که می تواند با وجود قیمت بالاتر، جایگزینی مناسب برای مشتری ان حرفه ای باشد که به دنبال تجربه ای متفاوت از حمل و نقل تجاری هستند.

چانگان Hunter Plus

برند چانگان که پیش تر توسط سایپا به بازار ایران معرفی شده بود، اکنون با مدل Hunter Plus خود شانس موفقیت در بازار را دارد. این پیکاپ با طراحی مدرن، پیشران ۲ لیتری توربو، گیربکس ۸ سرعته و مشخصات رفاهی بالا، به زودی در نسخه بنزینی توسط زامیاد مونتاژ می شود و با توجه به این که چانگان نسخه هیبریدی این خودرو را نیز در دست توسعه دارد، امکان عرضه آن در آینده نه چندان دور به بازار ایران وجود دارد.

پیکاپ RD6 جیلی

در میان گزینه های کمتر شناخته شده، باید از برندهای زیر مجموعه جیلی همچون Radar یاد کرد

شرایط فروش محصولات تجاری «گروه بهمن» با تسهیلات لیزینگی



در نهایت، کامیون فورس ۶ تن خواب دار مدل ۱۴۰۴ با پیش پرداخت یک میلیارد و ۴۵۸ میلیون و ۴۶۵ هزار تومان با اقساط ۲۴،۰۱۲ و ۳۶ ماهه نیز در این طرح فروش گنجانده شده است. ثبت نام این محصولات صرفاً به صورت آنلاین و از طریق پرتال جامع ایرانی کار به ادرس <http://bahman.iranecar.com> انجام می شود.

شرکت بهمن لیزینگ اعلام کرده است که در صورت ثبت نام مغایر با شروط مندرج در قواعد و ضوابط بخشنامه، ثبت نام متقاضی به صورت یک طرفه فسخ شده و وجه باز شده به حساب مبدأ بازگردانده خواهد شد.

زمان تحویل خودرو ها حداکثر ۶۰ روز کاری پس از تکمیل و تایید مدارک خواهد بود. پرداخت مبالغ خرید در این بخشنامه های فروش لیزینگی با ضامن، صرفاً از طریق درگاه اینترنتی صورت می گیرد. متقاضیان باید توجه داشته باشند که معرفی ضامن یا ضامنین با سن بین ۱۸ تا ۵۵ سال و حداقل گرید اعتباری C3 برای اخذ تسهیلات الزامی است. هر ضامن نیز باید یک فقره چک به ارزش کل مال مورد اجاره ارائه دهد.

در خصوص بیمه بدنه نیز، خودرو ها تا پایان مدت قرارداد لیزینگ تحت پوشش بیمه بدنه قرار خواهند داشت.

شرکت بهمن لیزینگ (سهامی عام) وابسته به گروه بهمن، شرایط ثبت نام اعتباری با تسهیلات لیزینگی را به صورت آنلاین و به تعداد محدود، از روز چهارشنبه ۱۷ اردیبهشت ۱۴۰۴ تا روز چهارشنبه ۱۳ اردیبهشت ۱۴۰۴ با تازمان تکمیل ظرفیت، ارائه می دهد. این طرح شامل فروش اقساطی محصولات مختلف با ارائه دو ضامن معتبر است.

بر این اساس، کامیون فورس ۳٫۸ تن مدل ۱۴۰۴ با پیش پرداخت ۷۶۷ میلیون و ۷۶۸ هزار تومان با تعداد اقساط ۲۴،۰۱۲ و ۳۶ ماهه عرضه می شود. همچنین در این طرح کامیون فورس ۶ تن بدون خواب مدل ۱۴۰۴ با پیش پرداخت یک میلیارد و ۴۰۹ میلیون و ۴۲۲ هزار تومان با اقساط ۲۴،۰۱۲ و ۳۶ ماهه ارائه می شود. کامیون فورس ۸٫۵ تن خواب دار مدل ۱۴۰۴ نیز با پیش پرداخت یک میلیارد و ۴۹۷ میلیون و ۵۰۸ هزار تومان در اقساط ۲۴،۰۱۲ و ۳۶ ماهه در این طرح قرار دارد.

در ادامه، کامیون امپاور ۱۹۰۰ BD300 کمپرسی مدل ۱۴۰۴ با پیش پرداخت ۲ میلیارد و ۳۵۹ میلیون و ۶۴۴ هزار تومان در اقساط ۲۴،۰۱۲ و ۳۶ ماهه ارائه می شود. کشنده امپاور BD500 نیز با مدل ۱۴۰۴ با پیش پرداخت ۴ میلیارد و ۹۲۷ میلیون و ۵۳۶ هزار تومان و اقساط ۲۴،۰۱۲ و ۳۶ ماهه در دسترس خریداران قرار گرفته است.



بازار دست دوم‌ها با وجود عرضه این مدل خودروها، از آن‌ها استقبال چندانی نمی‌شود.

این روزها در میان خودروهای وارداتی جدید به کشور هیچ مدل کوبه‌ای به چشم نمی‌خورد. این در حالی است که در



بی‌رمقی بازار
خودروهای کوبه

تحلیل
analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

عقب‌نشینی دولت از واردات برقی‌ها؟

فراهم کردن زیرساخت‌ها در این بخش شود. چراکه مطابق با نظر کارشناسان، آینده صنعت خودرو از آن مدل‌های برقی و هیبریدی خواهد بود و لازم است مسئولان مربوطه به این مهم توجه ویژه داشته باشند.

به بحث فراهم بودن زیرساخت‌های مرتبط با این مدل خودروها از ایستگاه‌های شارژ گرفته تا امکان تامین برق آن‌ها توجه کافی نداشته‌اند. با این حال شایسته است در چنین شرایطی، به جای ممانعت از ورود این مدل خودروها به کشور، فکری برای

تجربه ثابت کرده است که انجام هر کاری بدون مطالعه و بررسی همه‌جانبه آن می‌تواند در ادامه، مشکلات عدیده‌ای را به همراه داشته باشد. نمونه بارز آن پروژه واردات خودروهای برقی است که به نظر می‌رسد نهادهای مربوطه تا پیش از این،

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
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۶۵	یک‌میلیارد و ۸۴۰	۱۰	▼
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۲	یک‌میلیارد و ۹۳۰	۲۰	▲
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	یک‌میلیارد و ۹۷۰	۰	
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۲ میلیون و ۹۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	۹۶۵	یک‌میلیارد و ۲۵	۰	
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۵	یک‌میلیارد و ۲۸۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۷۳۳	۲ میلیون و ۳۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۲ میلیون و ۸۱۰	۳ میلیون و ۵۲۰	۰	
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۴ میلیون و ۱۷۳	۴ میلیون و ۸۵۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۴۰	۰	
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۵۵۰	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۶۴۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۱۱۰	۴۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۱۷۰	۳۰	▼
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۵۱۵	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۵۴۷	یک‌میلیارد و ۹۷۰	۵	▼
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیون و ۱۰۰	۲۰	▼
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیون و ۱۵۰	۰	
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	۵۰۵	۱	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۵	۲	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۲۰	۲	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۴۹۹	۳	▲
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۵	۶	▲
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۳	۱	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۸۷	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۹۹	۰	
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۸۸	۵	▲
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۹۹	۲	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۸۲	۴	▼
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۸۰	۱	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۲۱	۷	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۱۸	۸	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۳۰	۳	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک‌میلیارد و ۲۲۲	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۶۸۸	۳	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۴۷	۵	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۶۵	۰	
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۸۸۰	۴	▼
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۴۰	۵	▼
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۹۰	۵	▲
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۴۶	۶	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۱۲۵	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۳۳	۲	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۱۰	۱	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	یک‌میلیارد و ۲	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۱۱	۳	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک‌میلیارد و ۴۶	۰	
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۸۹۰	۲	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۵۸	۸	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۶۵	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک‌میلیارد و ۱۶۷	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۰۷	۳	▲
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۱۰	۸	▼
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۴۴	۴	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۶۰	۱	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۴۵	۲	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۹۶	۶	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۰۱	۴	▼
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۴۰	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک‌میلیارد و ۱۱۸	۰	
ری را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۰	یک‌میلیارد و ۶۰۴	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۲	۵	▼
وانت کاراتک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۸	۰	
وانت کارادو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک‌میلیارد و ۹۵	۰	

نام خودرو	قیمت شرکت (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۰	۴ میلیون و ۶۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۵۴۰	۴ میلیون و ۶۰۰	۵۰	▼
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۳ میلیون و ۱۵۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۶ میلیون و ۲۵۰	۵۰	▼
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۳۰	۵ میلیون و ۴۵۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۷۵۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
کیا سلنوس (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
تویوتا b24X615 پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۴۲۰	۵ میلیون و ۷۵۰	۵۰	▼
تویوتا کراولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۴۵	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
تویوتا لاین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۷۵	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
تویوتا کراولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۵	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۲۰	۳ میلیون و ۵۰	۰	
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۴	۲ میلیون و ۸۵۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۹	۵ میلیون و ۳۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۶۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۸۵۰	۰	
نیسان قشقای تی‌ک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۰۸	۳ میلیون و ۸۰۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۶۰۰	۵۰	▼
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۷	۶ میلیون و ۳۰۰	۱۰۰	▲
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۹۸۹	۵ میلیون و ۸۰۰	۵۰	▼
فولکس تی‌راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۴۵	۴ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▼
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۲۰	۳ میلیون و ۹۵۰	۰	
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۸۵۰	۰	
بی‌وای‌دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۵۰۰	۳ میلیون و ۸۰۰	۵۰	▼
بی‌وای‌دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	۰	



بهترین روغن موتور برای لکسوس «NX200t»

لکسوس NX200t جزو اس‌یووی کراس‌اوورهای کامپکت اسپرت بازار جهانی به شمار می‌رود که در بازار کشورمان نیز بسیار محبوب است. این ساموایی جسور که از یک موتور ۴ سیلندر خطی ۲ لیتری توربوشارژ بهره می‌گیرد، می‌تواند حداکثر ۲۲۸ اسب‌بخار قدرت را دور ۵۶۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴ هزار آرپی‌ام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک به چرخ‌ها منتقل می‌شود. اما نکته بسیار مهم درباره این موتور این

است که باید مالکان این خودرو بدانند که از روغن موتور 0W20 با کیفیت SN استفاده کنند. این روغن موتور با توجه به تکنولوژی ساخت آن به گونه‌ای طراحی شده که در دورهای بالا بتواند به خوبی روانکاری را ایجاد کند. در نظر داشته باشید که عدم استفاده از چنین روغن‌موتوری با این سطح کیفیت، منجر به افزایش استهلاک موتور و در نهایت خرابی قطعات متحرک نیز خواهد شد. لازم به ذکر است کمپانی لکسوس توصیه کرده پس از گذشت هر ۵ هزار کیلومتر این روغن موتور نیز تعویض شود.

عملیاتی سازی استفاده از سطح کیفی «GF-8»

خودروسازان برای استاندارد بعدی روانکارها آماده می‌شوند

با توجه به این‌که آخرین مشخصات عملکرد روغن‌موتورهای بنزینی قرار است ماه آینده وارد بازار شود، خودروسازان در آمریکای شمالی بدون فوت وقت، کار خود را روی استاندارد بعدی آغاز می‌کنند. کمیته بین‌المللی استاندارد سازی و مشاوره روانکارها، به‌طور رسمی از موسسه نفت آمریکا (API) و پانل مشاور خودروغن (Auto/Oil Advisory Panel) درخواست کرد تا فرآیند ارزیابی مشخصات بعدی را که احتمالاً ILSAC GF-8 نامیده خواهد شد، آغاز کنند. بر اساس این درخواست، خودروسازان آمریکایی و ژاپنی خواهان این هستند که مشخصات بعدی به بهبود مصرف سوخت کمک کند.

آن‌ها همچنین از پانل مشاور و API خواستند تا بهبود توانایی روغن‌ها در جلوگیری از غلیظ شدن با گذشت زمان و سازگاری با سوخت‌های حاوی تا ۲۰ درصد اتانول را در نظر بگیرند. آن‌ها همچنین درخواست کردند آزمایش موتور Sequence VH برای کنترل رسوبات و آزمایش Sequence VIE/F برای مصرف سوخت جایگزین شوند و از توسعه‌دهندگان خواستند تا جایگزینی دو آزمایش دیگر برای جلوگیری از احتراق زودرس با سرعت پایین و سایش زنجیر تایم را در نظر بگیرند.

آن‌ها تاریخ هدف ورود این مشخصات به بازار را سه‌ماهه سوم سال ۲۰۲۸ تعیین کرده‌اند. بخش صنعتی، توسعه ILSAC GF-7 را سال گذشته به پایان رساند و صدور مجوز تجاری برای این مشخصات قرار است در ۳۱ مارس آغاز شود. درحالی‌که ILSAC برای بازار آمریکای شمالی نوشته شده است، مشخصات ILSAC و استانداردهای روغن‌موتور API مرتبط با آن در سراسر جهان که خودروهای آمریکایی شمالی و ژاپنی در آن فعالیت می‌کنند، استفاده می‌شوند.

در سال ۲۰۲۴، ویژگی‌های نهایی نسل جدید روغن‌موتور خودروهای ILSAC شامل استانداردهای ILSAC GF-7A و GF-7B به تایید رسید که صدور مجوز آن‌ها از ۳۱ مارس ۲۰۲۵ آغاز می‌شود.

هم‌زمان با این اتفاق، موسسه نفت آمریکا (API) یک

دسته‌بندی خدمات جدید از گروه «API S» بعدی را مطابق با استاندارد ILSAC ایجاد خواهد کرد. در جلسه گروه روان‌کننده‌های API در ژوئن ۲۰۲۴، دسته‌بندی API SQ به‌عنوان نسل بعدی و جایگزینی برای API SP معرفی شد. این دسته‌بندی با تمرکز بر روغن‌هایی با ویسکوزیته بسیار پایین مانند SAE 0W-8 و SAE 0W-12 تعریف شده است و بهبودهایی در زمینه کارایی موتور، کاهش مصرف سوخت و سازگاری با موتورهای قدیمی‌تر ارائه می‌دهد.

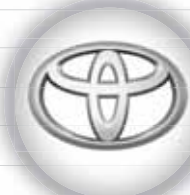
نخستین تاریخ صدور مجوز برای API SQ نیز ۳۱ مارچ ۲۰۲۵ اعلام شد. استفاده از روغن‌های با ویسکوزیته بسیار پایین SAE 0W-8 و SAE 0W-12 برای افزایش بهره‌وری سوخت و بهبود عملکرد موتورهای مدرن از یک سو و کاهش سایش موتور و بهبود حفاظت از اجزای داخلی آن و نیز کاهش انتشار آلاینده‌ها، سازگاری کامل با موتورهای قدیمی‌تر برای حفظ کارایی و افزایش عمر موتور به‌عنوان هدف دوم این سطح کیفی شناخته می‌شود.

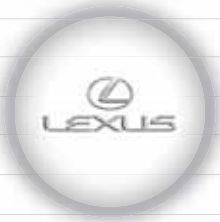
API SQ نسخه‌ای ارتقا یافته‌ای از API SP است که نه تنها به بهبود عملکرد موتورهای مدرن کمک می‌کند، بلکه تطبیق‌پذیری مناسبی با سوخت‌های ترکیبی حاوی اتانول دارد. در حال حاضر بررسی استاندارد ILSAC GF-8 در جریان است و پیش‌بینی می‌شود مجوزهای آن تا ۳۱ مارچ ۲۰۲۸ صادر شود.

این استاندارد نیز شامل همان درجات ویسکوزیته GF-7 بوده؛ اما با تمرکز بر ویسکوزیته‌های بسیار پایین مانند SAE 0W-8 و SAE 0W-12 توسعه داده می‌شود. این استاندارد ترکیبات سوخت حاوی اتانول تا ۲۰ درصد را بررسی کرده و آزمایشات کلیدی را در این بخش مد نظر قرار داده است.

استاندارد GF-8 تلاش دارد با کاهش میزان خاکستر سولفات‌ها سبب افزایش عمر مفید فیلتر ذرات بنزین تا ۱۵۰ هزار مایل (۲۴۱۴۰ کیلومتر) شود. همچنین تست‌ها و اندازه‌گیری‌های جدیدی را برای بهبود دقت و ارتباط بین ویژگی‌های محصول در نظر گرفته است.



شرکت تویوتا		محصول	درجه گرانیروی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	یاریس		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	پرادو		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کرولا		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کمری		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	لندکروز		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	رافور		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CH-R		0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	هابلوکس		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)

تشرکت لکسوس		محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	ES350-2013		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS300		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	RX350		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS250		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	NX200		0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	NX300h		0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CT200h		0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	ES250		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	LX570		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو (5W30)

تشرکت فولکس واگن		محصول	درجه گرانیروی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	پاسات		5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو(5W30)
	تیگوان		5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو(5W30)
	گلف		5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus		پارس سوپر پیشرو(5W30)



کیا سورنتو، فورد برانکو، فورد برانکو اسپرت، فورد موستانگ مک-ای، جیب گرندچروکی لانگ، جیب گرند واگونیر، جیب رنگلر ۲۹۲ و 4xe و فولکس واگن ID4 بودند که همگی در پشت سسر جنسیس GV70 قرار گرفتند. جنسیس GV70 از نظر طراحی بالاترین سطح امتیاز را کسب کرده که این به معنای گسترش تغییرات در طراحی محصولات جنسیس است. این خودرو لاکچری کراس اوور با دو پیشرانده ۴ سیلندر ۲.۵ لیتری توربوشارژ و ۳.۵ لیتری توربوشارژ به بازار عرضه شده است.

برند لوکس زیر مجموعه هیوندای اواخر سال ۲۰۲۱ از کراس اوور کامپکت لاکچری خود با نام GV70 رونمایی کرد. این خودرو که برای تکمیل سبد محصولات بلندقامت جنسیس طراحی و تولید شد، در بازار نیز موفق ظاهر شد. GV70 با زبان جدید طراحی جنسیس و با استایلی اسپرت و جذاب به بازار عرضه شد. اس بووی لوکس جنسیس GV70 به عنوان خودرو سال ۲۰۲۲ آمریکا از سوی مجله معروف موتور ترند انتخاب شد. فینالیست های نهایی برای کسب عنوان خودرو سال مجله «موتور ترند» خودروهای

کراس کوپه جذاب «جنسیس»



نظرسنجی

Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۳۲۲

گزینه ۱	۳۲ درصد
گزینه ۲	۴۱ درصد
گزینه ۳	۳۱ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما تاثیر تغییر ساعت کار ادارات و سازمان های دولتی در کاهش پیک ترافیک پایتخت تا چه اندازه است؟

در پاسخ به این پرسش ۲۲ درصد به گزینه یک یعنی تا حدودی موثر است، ۴۷ درصد به گزینه دوم یعنی هیچ تاثیری ندارد و ۳۱ درصد به گزینه سوم یعنی تاثیر زیادی دارد رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۳۲۳
به نظر شما برای جلوگیری از گسترش فعالیت خودروهای شوتی چه اقدامی لازم است؟

- ۱- ضبط و مصادره خودروهای شوتی
- ۲- تعیین جریمه های سنگین و بازدارنده برای رانندگان و مالکان این خودروها
- ۳- برخورد قاطع با سفارش دهندگان حمل کالای قاچاق به خودروهای شوتی

تلگرام

Telegram

اصول نگهداری از پیشرانده خودرو در فصل گرم سال

با نزدیک شدن به فصل گرم سال، احتمال افزایش استهلاک و خرابی موتور نیز افزایش می یابد. افزایش دمای محیط یکی از عوامل موثر بر خرابی موتور خودرو است. از آن جا که شرایط نگهداری و رفتارهای راننده در حین رانندگی در کاهش هزینه نگهداری خودرو اثر گذار است، لازم است مالکان خودروها با حساسیت بیشتری از خودروی شان مراقبت کنند. حال سوال این است که مالکان خودروها در فصل گرم سال باید به چه نکاتی توجه داشته باشند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

ماهیت پیشرانده های احتراق داخلی بنزینی بر این اساس است که اگر به خنک کاری پیشرانده اهمیت داده نشود، این مساله می تواند علاوه بر قوای محرکه خودرو بر سایر سیستم های آن نیز تاثیر منفی بگذارد. بر این اساس به مالکان خودروهای وارداتی توصیه می شود در فصل گرم سال از اکتان های غیراصل و تقلبی که در بسیاری از پمپ بنزین ها عرضه می شود، استفاده نکنند. پایین بودن اکتان سوخت، بهتر از اکتان های تقلبی است که در نهایت منجر به افزایش دمای کاری قوای محرکه شود.

آهاری

در فصل گرم سال باتوجه به افزایش دمای محیط، جنبش مولکول هائیز بیشتر می شود. این مساله می تواند شرایط نگهداری از خودرو را برای مالکان کمی سخت کند. به عبارت دیگر در فصل گرم سال، اگر به سیالات و اجرای خنک کاری خودرو توجه نشود، پیامدهای آن می تواند تا چند میلیون تومان خسارت برای مالک خودرو به بار آورد. بنابراین در فصل گرم سال مالکان خودروها باید به خنک کاری پیشرانده و گیربکس (در خودروهای گیربکس های اتوماتیک) و استفاده از روغن موتور مناسب و بالا نبردن دور موتور خودرو، توجه ویژه ای داشته باشند.

میزبایی

Message



صدای منشنری

۸۸۲۰۶۷۶۱

شمع های تقلبی!

خودرو خارجی مدل ۲۰۱۰ دارم و مدتی بود موتور آن با لرزش بسیار کار می کرد. پس از مراجعه به تعمیرگاه، مکانیک تشخیص داد که شمع های موتور باید تعویض شوند. پس از خرید این قطعه از یک فروشگاه یدکی آنلاین که مدعی بود شمع های آمریکایی به فروش می رساند، موقع تحویل آن ها به مکانیک، وی با ذکر دلیل اعلام کرد که این شمع ها از نوع چینی بوده و عملکرد موتور را تضعیف می کنند!

۳۶۹۵*۰۹۲۱



آیا «بولت» خودرو مناسبی برای خرید است؟

هاچ بک جذاب برقی «شورولت»!

۱۰،۲ اینچی، نمایی مدرن به کابین این خودرو بخشیده است. از سوی دیگر در کنار داشبورد، صندلی ها با هدف افزایش راحتی و حمایت بیشتر از بدن سر نشینان به طور کامل باز طراحی شده است. برخلاف استایل بدنه و کابین، در بخش فنی شاهد هیچ تغییری در نسخه جدید این مدل هانسیستم. استفاده از چرم با کیفیت، دکوراتیو کروم و تنوع در ترم رنگ های داخلی سبب شده است کابین این خودرو جزو ۱۰ کابین زیبای جهان قرار گیرد. همچنین طراحان کمپانی شورولت پس از بازطراحی صندلی ها، توانسته اند سطح ارگونومی سر نشینان را ارتقا دهند. البته سیستم پیشگیری از برخورد نیز در نسخه های فیس لیفت، با سنسورها و دوربین های نسل جدید همراه شده که عملکرد این سیستم را بهبود می بخشد.

در واقع شورولت بولت EV در خلاف مدل EV که یک فیس لیفت از نسخه قبلی است، خودرویی کاملاً جدید محسوب می شود. این نسخه از بولت شباهت های ظاهری بسیاری با مدل EV دارد؛ با این تفاوت که طول کلی آن ۱۶ اینچ بیشتر بوده و فاصله دو محور جلو و عقب نیز ۱۳ اینچ از مدل EV بیشتر است. از نظر فنی، تقریباً هیچ تفاوت مهمی بین این دو مدل یعنی EV و EUV وجود ندارد و هر دو از یک پک باتری ۶۵ کیلووات ساعتی لیتیوم-یونی بر خور دارند که از امکان شارژ سریع بر خوردار است؛ از طرفی به لحاظ وزنی مدل EUV اندکی سنگین تر است. در هر دو مدل شورولت بولت امکاناتی نظیر سامانه کمکی ایمنی شورولت شامل ترمز اضطراری خود کار، هشدار تصادف از روبه رو، سامانه حرکت بین خطوط و تشخیص عابر پیاده به چشم می خورد. البته سیستم شارژ این خودرو نیز دستخوش تغییراتی قرار گرفته که این تغییرات سبب افزایش برد حرکتی این خودرو شده است. قیمت این خودرو و تمام الکتریکی جنرال موتورز از ۳۱ هزار و ۵۰۰ دلار آغاز می شود.

بولت نام هاچ بک سباب کامپکت تمام الکتریکی شورولت است که تولید آن اکتبر سال ۲۰۱۶ آغاز و اوایل سال ۲۰۱۷ به بازار عرضه شد. در همان سال بولت به عنوان خودرو سال از سوی مجله موتور ترند معرفی شد و از سوی دو مجله اتومبیل مگزین و تایم مگزین نیز در میان ۲۵ مدل خودرو برتر سال قرار گرفت. بولت بر اساس پلت فرم جدید الکتریکی جنرال موتور یعنی BEV II شکل گرفته است. این هاچ بک تمام برقی در اروپا جایگاه ویژه ای دارد و باتوجه به آن که بیش از ۳ سال است ظاهر این خودرو با تغییراتی مواجه نشده، شورولت برای جذب مشتری ان بیشتر در سال گذشته میلادی از نسخه فیس لیفت بولت رونمایی کرد.

در نسخه فیس لیفت این خودرو شاهد تغییراتی اساسی در گرافیک چراغ ها و همچنین جزئیات هستیم. همچنین طراحی رینگ ها نسبت به قبل متحول شده و فرم آپرودینامیک آن جالب توجه است. در نسخه فیس لیفت بولت، از خطوط نرم و سطوح منحنی و تخت استفاده شده که کاراکتر اسپرت و خاصی به این خودرو می بخشد. در نسخه های جدید بولت مدل های EV و EUV معرفی شده که شورولت این دو مدل را با یک بازنگری کامل در طراحی بدنه و کابین روانه بازار کرده است. مسافت قابل پیمایش در مدل بولت EV معادل ۴۱۶ کیلومتر و برای برادر بزرگ ترش EUV معادل ۴۰۲ کیلومتر اعلام شده است. تولید هر دو مدل در بهار سال جاری میلادی آغاز خواهد شد.

برای نسخه EV قیمت ۳۱ هزار و ۹۹۵ دلار و برای نسخه EUV قیمت ۳۳ هزار و ۹۹۵ دلار اعلام شده است. بولت EV در واقع نسخه فیس لیفت شده از مدل قبلی است که مجموعه چراغ، جلو پنجره و سپر جلو به همراه سپر عقب و در پنجم به طور کامل بازطراحی شده است. همچنین طراحی داشبورد با حفظ جانمایی قطعات اصلی، به طور کامل متحول شده است. اضافه شدن یک نمایشگر لمسی



پیامک

SMS

هزینه تعویض روغن موتور

روغن موتور مناسب برای خودرو بامو 328i

مدل ۲۰۱۴ چه برند و با چه کیفیتی است؟

۱۴۷۹*۰۹۳۳

«روغن موتور نقش بسیار مهمی در موتورهای درون سوز بر عهده دارد. ماهیت موتورهای درون سوز بر اساس احتراق سوخت در داخل سیلندر است. انرژی تولید شده از سوخت محترق شده، سبب ایجاد نیرویی می شود که خودرو را به حرکت درمی آورد. روغن موتور به عنوان یک روانکار و کاهش دهنده ارتعاش در این پیشرانده های ایفای نقش می کند. در واقع قطعات مکانیکی موتورهای درون سوز به گونه ای طراحی شده اند که اگر پس از راه اندازی، سیال روانکاری درون موتور وجود نداشته باشد، این موتورها کار نمی کنند. بنابراین روغن موتور برای روانکاری و روان سازی قطعات و کاهش ارتعاشات مورد نیاز است. در این راستا کیفیت روغن موتور در کارکرد بسیار تاثیر گذار است. روغن موتور بر اساس ماهیت خود، پس از کارکرد مشخصی، از حالت اولیه خارج شده و خاصیت روانکاری آن کاهش می یابد. بنابراین تعویض به هنگام روغن موتور در کاهش مصرف سوخت و کاهش خرابی موتور تاثیر بسزایی دارد. در این زمینه بسیاری از موتورهای درون سوز به کیفیت و زمان تعویض روغن موتور حساسیت بالایی دارند. محصولات کمپانی بامو در دسته خودروهای بسیار حساس نسبت به کیفیت روغن موتور قرار می گیرند؛ زیرا تمامی خودروهای به روز بامو مجهز به موتورهای توربوشارژ هستند. بر این اساس این پیشرانده ها از حساسیت بالایی نسبت به کیفیت روغن موتور بر خور دارند. موتورهای توربوشارژ بامو دارای سیستم توپین-توربوشارژ (Twin Power Turbo) هستند که نسبت به سایر خودروهای متداول از قدرت و گشتاور بالاتری بر خوردارند و به نگهداری بسیار دقیقی نیاز دارند. یکی از موارد نگهداری صحیح از این نوع پیشرانده ها، استفاده از روغن موتور با کیفیت است. مالکان خودروهای بامو 328i F30 و 320i F30، 428i F32 و 420i F32، 520i F10 و 528i F10 لازم است به تعویض روغن موتور و استفاده از روغن با کیفیت توجه ویژه ای داشته باشند. هر ۶ مدل خودرو دارای موتور N20B20 هستند که مجهز به سیستم توپین-توربوشارژ (Twin Power Turbo) و پاشش سوخت مستقیم (Direct Injection) بوده و به کیفیت روغن موتور حساسیت بالایی دارند. روغن موتور پیشنهادهای کمپانی بامو برای هر ۶ مدل خودرو که قلب تپنده آن ها را موتور N20B20 تشکیل می دهد، Longlife-01 FE است. این نوع روغن موتور ویسکوزیته 5W30 دارد و با ساختار اصلی موتور هماهنگی بسیار بالایی دارد. حداکثر کارکرد این روغن موتور در بهترین حالت (با سوخت بنزین اکتان ۹۲) ۱۵۰۰۰ کیلومتر است. البته با توجه به اکتان بنزین موجود در کشور (که بین ۸۵ تا ۸۷ است)، عمر مفید روغن موتور پیشنهادهای بامو در بازه کارکرد ۵۰۰۰ کیلومتر قرار می گیرد. بنابراین مالکان هر ۶ مدل ذکر شده باید به این نکته توجه داشته باشند که پس از هر ۵۰۰۰ کیلومتر کارکرد لازم است روغن موتور خودروی شان را تعویض کنند. البته تعویض روغن موتور باید همراه با تعویض فیلتر هوا، فیلتر کابین و فیلتر روغن موتور باشد. این اساس تعویض فیلتر هوا، فیلتر کابین و فیلتر روغن موتور را با نام سرویس دوره ای می شناسند. بر این اساس فیلتر هوای موتور و فیلتر روغن موتور باید از OEM (نمونه قطعه فابریک با کیفیت برای استفاده در خطوط تولید) باشد. اگر قصد دارید هزینه نگهداری خودروی تان را کاهش دهید، باید نسبت به تعویض به موقع روغن موتور، فیلتر هوا، فیلتر کابین و فیلتر روغن موتور توجه ویژه ای داشته باشید. انجام سرویس دوره ای برای هر ۶ مدل بامو و 320i F30، 428i و 420i F32، 520i F10 و 528i F10 در بازه قیمتی ۹ میلیون تومان قرار دارد.



روای بزرگ ترین طرح صنعتی خرم آباد محقق نشد



عنوان «بزرگ ترین پروژه صنعتی» لرستان در اذهان جوانان بیکار این استان نقش بست. بر این اساس قرار بود لاستیک سازی خرم آباد ۳۶ ماهه تمام شود که امروز با گذشت حدود ۱۱ سال در قالب یک زمین خالی و بیشرفت بسیار ناچیز در کوهپایه های خرم آباد به چشم می خورد و حالا هم چشم انتظار تدبیر دولت چهار دهم برای تکمیل است. رضاسپهوند، نماینده مردم خرم آباد و چگنی در مجلس شورای اسلامی با بیان این که این پروژه مشکل آب دارد که پیگیر هستیم این مشکل را تا زمان افتتاح سد «مخلکوه» رفع کنیم، بیان داشت: «این طرح یکی از پروژه های بسیار خوب در مرکز لرستان به شمار می رود.»

«احداث لاستیک سازی خرم آباد رویایی بود که همچنان تعبیر نشده تا وعده ایجاد بیش از یک هزار فرصت شغلی برای جوانان یکی از بیکار ترین استان های کشور، سرپایی بیش نباشد. به گزارش خبرگزاری «مهتر» لاستیک سازی خرم آباد یکی دیگر از پروژه های نیمه تمام شهر خرم آباد در حوزه صنعت محسوب می شود؛ طرحی که می توانست در صورت اجرا و تکمیل زمینه ایجاد اشتغال خوبی برای جوانان مرکز لرستان فراهم آورد. این در حالی است که از «لاستیک سازی» و یک هزار فرصت شغلی که قرار بود برای لرستانی ها ایجاد کند، امروز تنها یک خاطره دور و محو مانده است؛ رویایی که در سال ۱۳۹۳ در جریان سفر رئیس جمهوری به لرستان با

باسبک زندگی مشتریان لاستیک هماهنگ شوید

هماهنگی با جریان شاسی بلندها در فروشگاه های تایر

بگذارید مردم بدانند اگر بخواهند کار متفاوتی با تایر های خودروی شان انجام دهند، باید با شما در ارتباط باشند». همچنین او درباره نسخه های برقی خودرو های مرفع گفت: «موضوع این است که مشتری را آگاه کنیم. آن ها لزوما به تایر خاص خودرو های برقی نیاز ندارند. تازمانی که تایر با بار و سرعت اعلامی اصلی (OE) مطابقت داشته باشد، گزینه های زیادی وجود دارند. با این حال، اگر به دنبال تایر تهاجمی تری هستند، باید بدانند که این می تواند بر مسافت قابل پیمایش تاثیر بگذارد؛ درست مانند آن چه بر مصرف سوخت یک خودرو و احتراقی (ICE) تاثیر می گذارد. صدای داخل کابین نیز نکته دیگری است که باید به آن فکر کرد. این جاست که تجربه فروشنده با تایر های خاص واقعا به کار می آید. ما گزینه های خوبی برای خودرو های برقی داریم؛ مانند تریل بلید ATS که تایر نسبتی بی صدای همه جارو است و AZ850 که در بین دارندگان تسلا که به دنبال چیزی با عملکرد بهتر اما همچنان بی صدا هستند، بسیار محبوب بوده است.» او در نهایت درباره آینده بازار تایر شاسی بلند و کراس اوور ها گفت: «ما شاهد این هستیم که صاحبان خودرو های کراس اوور بیشتر به سفارشی سازی خودرو های خود روی آورده اند؛ چه با کمی بالا بردن ارتفاع، چه پایین آوردن آن یا اضافه کردن رینگ و لاستیک های متفاوت. آن ها هم کاربردی بودن و هم استایل این خودرو ها را دوست دارند و تولید کنندگان نیز آن ها را با عملکرد بهتری تولید می کنند. بنابراین، شما می بینید که مردم با آن ها مانند خودرو های پر فورمنس یا خودرو های مخصوص آفرود برخورد می کنند. این موضوع فرصت های بیشتری را برای فروشندگان تایر ایجاد می کند؛ به خصوص که مردم خودرو های خود را برای مدت طولانی تری نگه می دارند و به دنبال لذت بردن بیشتر از آن ها هستند. مشتریان خود را بشناسید و با آن ها صحبت کنید؛ متوجه شوید چگونه از خودرو استفاده می کنند و آن ها را به سمت چیزی هدایت کنید که به آن ها کمک می کند بهر دوری بیشتری از آن داشته باشند. وقتی این کار را انجام می دهید، تنها تایر نمی فروشید؛ بلکه در حال ایجاد نوعی حس اعتماد و وفاداری از سوی مشتری به برندی خاص هستید.»

فروشنده گان، هر تعامل اکنون فرصتی برای برجسته شدن ارائه می دهد. مطابقت دادن یک محصول با یک سبک زندگی به اندازه مطابقت دادن آن با یک وسیله نقلیه اهمیت دارد. این باور از دیدگاه ماتیس نسبت به فروشنده تایر امروزی حکایت می کند. همچنین این مساله، موضوع مکالمه اخیر او با Tire Review در مورد این بود که چگونه فروشگاه ها می توانند جایگاه خود را در این سگمنت به دست آورند؟ ماتیس گفت: «ما همه چیز را از فورد اکسپلورر، شورولت تاهو، تسلا مدل ۷ گرفته تا کراس اوور های کوچک تری مانند CR-V و RAV4 پوشش می دهیم. این ها برخی از پر فروش ترین خودرو ها در بازار هستند. نکته مهم برای نمایندگی ها این است که مشتری توان و سلیقه خود را بشناسد و بداند که چگونه از خودرو استفاده می کند. این به معنای بازگشت به اصول اولیه است. به پارکینگ بروید و نگاهی به خودرو های موجود بیندازید. با مشتری در مورد استفاده روزانه او و سرگرمی ها و فعالیت هایش صحبت کنید. ممکن است خودرو به شما سرنخ هایی بدهد (شاید یک قلاب یدک کش یا برچسبی در مورد دوچرخه سواری کوهستانی، ماهیگیری، کمپینگ یا هر چیز دیگری وجود داشته باشد). این به شما کمک می کند تا تایر جایگزین مناسب را پیدا کنید.» ماتیس درباره آگاهی مشتریان توضیح داد: «عمده مصرف کنندگان در این باره ایده دارند؛ بهویژه اگر به دنبال جایگزینی تایر اصلی خود با چیزی متفاوت باشند. ممکن است بیایند و بگویند که تایر همه جارو یا تایر عملکردی می خواهند. این بر عهده فروشنده است که بفهمد مشتری به دنبال چیست و بداند کدام محصولات در تنوع تولیدشان منطقی و جدی هستند.» او درباره نشان دادن مزیت رقابتی فروشندگان گفت: «به نظر من، شروع کار با ارزیابی دقیق مشتری و شناسایی کسانی است که واقعا از چیزی فراتر از تایر های استاندارد چهار فصل سود می برند. اگر بتوانید آن ها را به محصولی سوق دهید که با خودرو و سبک زندگی شان مطابقت بیشتری داشته باشد، از نتیجه کار بسیار خوشحال خواهند شد و در مورد آن صحبت خواهند کرد. فروشندگان باید از رسانه های اجتماعی برای به اشتراک گذاشتن این داستان ها استفاده کنند. این از تقاراروی یک RAV4 یا یک تسلا در نظر بگیرد.

«مایکل ماتیس، مدیر مرکز فروش تایر های آتورو توضیح داده که چگونه فروشندگان می توانند با تطبیق انتخاب تایر ها با سبک زندگی مشتری، فروش خود را به حداکثر برسانند. اگر در سال های اخیر به



سهیل سیاوشی
ssiaivashi@autoworld.ir

ترندهای تایر خودرو های CUV و SUV توجه کرده باشید، این موضوع برایتان تعجب آور نخواهد بود که سگمنت کراس اوور و شاسی بلندها همچنان جهت بازار تایر را تعیین می کنند. این تغییر خودروسازان را تحت تاثیر قرار می دهد و فروشندگان تایر را مجبور می کند تا در مورد نحوه ارائه محصول خود تجدید نظر کنند. مایکل ماتیس، رئیس شرکت «Atturo Tires» با اشاره به این که هفت ساینز از ۱۰ ساینز برتر تایر جایگزین که امروزه به فروش می رسند مناسب خودرو های CUV و SUV هستند، توضیح داد که تمام ۱۰ ساینز برتر تایر OE نیز برای این خودرو ها استفاده می شوند. علاوه بر این ۱۱ مدل خودرو از ۲۰ مدل پرفروش برتر در سال ۲۰۲۴ در دسته CUV یا SUV قرار می گیرند. این برای فروشندگان تایر چه معنایی دارد؟ برای بسیاری در بازار بین المللی، این لحظه «تطبیق یا عقب ماندن» است. فروشندگان باید فراتر از انبار کردن ساینز های مناسب بروند. آن ها باید سبک زندگی، الگوهای استفاده و نیازهای عملکردی مشتریان را درک کنند. خریداران تایر در این سگمنت اکنون فراتر از عملکرد اولیه را در نظر می گیرند. عملکرد مهم است (چه برای هندلینگ با عملکرد فوق العاده بالا و چه برای کشش سبک خارج از جاده). راحتی سواری، صدای کم و زیبایی شناسی نیز بر تصمیمات آن ها تاثیر می گذارد. این در حالی است که صرفه جویی در مصرف سوخت همیشه در صدر فهرست قرار ندارد؛ اما می تواند مهم باشد. این امر بهویژه برای رانندگان خودرو های برقی یا در دوره های قیمت بالای بنزین صادق است. برای



کویر 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-پرشیا	
KB27 و 22	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ 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-ساندرواستپ 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 S۳-چری X۲۲-تویوتا یاریس	
KB66	215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-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 X۲۳S-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	245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-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-سوبا M۴	
KB500	225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوراندو	
KB800	235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی	
KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-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





ممنوعیت تردد در محور کندوان به مدت ۱۰ روز

ایست: رئیس پلیس راه راهور فراجا اعلام کرد: «طبق درخواست مرکز مدیریت راه‌های سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، عملیات راه‌سازی و احداث گالری پیش‌ساخته در محور کندوان از ۲۱ اردیبهشت به مدت ۱۰ روز آغاز خواهد شد؛ این عملیات در محدوده کم‌رزد، ۶۰ کیلومتر به طول ۵۰۰ متر اجرا خواهد شد که منجر به ممنوعیت تردد در این مسیر برای مدت‌زمان تعیین‌شده خواهد شد.» سرهنگ کریمی‌اسد درباره جزئیات این عملیات گفت: «این پروژه به منظور بهبود وضعیت راه و ایجاد ایمنی بیشتر برای تردد در این محور صورت می‌گیرد و به‌همین دلیل، تردد در این بخش

از جاده از ساعت ۶ صبح روز ۲۱ اردیبهشت تا ۲۱ اردیبهشت به‌طور کامل ممنوع خواهد بود.» وی ادامه داد: «از آن‌جا که این پروژه محدودیت‌های جدی برای تردد ایجاد خواهد کرد، به هموطنان گرامی توصیه می‌شود برای جلوگیری از مشکلات ترافیکی و تاخیر در سفرهای خود، از مسیرهای جایگزین نظیر محور هراز و فیروزکوه استفاده کنند.» سرهنگ کریمی‌اسد تأکید کرد: «پلیس راه با توجه به حساسیت این عملیات، تمهیدات ویژه‌ای را در نظر گرفته است. نصب علائم هشدار دهنده، تجهیزات ایمنی و اجرای برنامه‌های ویژه حفاظتی به‌طور کامل در دستور کار قرار دارد.»

۱۲ بزرگراه اصلی پایتخت هنگام زمین‌لرزه به تردد خودروهای امدادی اختصاص پیدا می‌کند

طرح ترافیک برای زلزله تهران



علی زران‌دووز

a.zarandooz@autoworld.ir

زلزله در آبر شهر

تهران با جمعیت

چند میلیون نفری با

بافت متراکم و عمدتاً

فرسوده که بدون اتکا به

مدل‌های شهرسازی ایجاد شده و زیرساخت‌هایی که در طول سال‌های مختلف با متدهای متعدد ایجاد شده، قطعاً پیامدهای زیادی در پی خواهد داشت. یکی از مهم‌ترین اقدامات مدیران شهری در این زمینه، تدوین آیین‌نامه‌ای برای بازنگه داشتن مسیرهای تردد خودروهای امدادی است که در داخل شهر فعالیت می‌کنند یا از استان‌های اقماری قصد ورود به تهران را دارند. آیین‌نامه‌ای که براساس آن معابر سطح یک و دو در کریدور تهران مشخص شدند تا به سهولت دسترسی به هسته مرکزی تهران برای امدادرسانی و توزیع نیروهای امدادی در مواقع ضروری و بحرانی کمک شود. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

۷۲ ساعت پس از زلزله، زمان طلایی برای تردهای ویژه نجات

سال گذشته، متولی مدیریت بحران شهر تهران با تهیه نقشه مسیرهای تردد اضطراری در شبکه معابر پایتخت، چگونگی رفت و آمد در سطح شهر هنگام وقوع زمین‌لرزه بزرگی که منجر به خرابی گسترده و حوادث ثانویه می‌شود را تشریح کرد. جزئیات این نقشه از نوعی طرح ترافیک هنگام وقوع بحران ناشی از حادثه طبیعی ویرانگر حکایت دارد؛ به‌طوری که ۱۲ بزرگراه شرقی-غربی و شمالی-جنوبی در ردیف مسیرهای ویژه اضطراری نام‌گذاری شده که به‌محض بروز حادثه و خرابی‌های پس از آن، عبور و مرور در این بزرگراه‌ها برای عموم، محدود یا ممنوع می‌شود و فقط خودروهای امداد و نجات اجازه تردد پیدا می‌کنند.

از نگاه متولی بحران پایتخت، ۷۲ ساعت پس از زلزله احتمالی بزرگ، زمان طلایی برای تردهای ویژه نجات شهروندان و مهار حوادث ثانویه نظیر آتش‌سوزی و ... محسوب می‌شود که مدیریت این زمان منوط به جابه‌جایی بدون ترافیک خودروهای امداد و نجات است. طرح ترافیک مخصوص تهران در وضعیت بحران (زلزله)، مسیرهای امن و ویژه برای عوامل مدیریت بحران ایجاد می‌کند تا اختلال‌های ناشی از صدمات به شهر و ازدحام شهروندان در معابر، مانع امداد تیم‌ها نشود. این



طرح در صورت بروز زلزله در ساعات کاری، اهمیت دوچندانی پیدا می‌کند؛ چراکه ترافیک ناشی از مراجعه فراگیر شاغلان به‌منازل بر تردهای عمومی معمول افزوده می‌شود.

افزایش سفرهای بازگشت به خانه پس از زلزله احتمالی

اسماعیل سلیمی، معاون پیشگیری و کاهش خطر سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران در این مورد گفت: «وارد شدن صدمات فیزیکی ناشی از زلزله و پدیده‌های ثانوی ناشی از آن همچون رانش زمین، تخریب ساختمان‌ها و تاسیسات مجاور و ریزش آوار آن‌ها در معابر بر اجزای مختلف شبکه حمل‌ونقل شامل بدنه معابر، بل‌ها، تونل‌ها، پایانه‌ها و ... باعث کاهش شدید ظرفیت معابر می‌شوند.» وی ادامه داد: «علاوه‌بر این، در صورت وقوع زلزله در ساعات کاری به یک‌باره تقاضای زیادی برای سفرهای بازگشت به خانه ایجاد می‌شود که به‌سفرهای مربوط به کسب

اطلاع از وضعیت خوشاوندان افزوده می‌شود. عوامل فوق، ترافیک سنگینی را شکل می‌دهد و این مشکلات در شرایطی ایجاد می‌شود که نیاز شدیدی به عملیات مقابله وجود دارد.»

سلیمی در توضیح شبکه مسیرهای اضطراری گفت: «در انتخاب معابر این شبکه سعی شده است حداکثر دسترسی به مراکز کلیدی درجه دو تأمین شود. شبکه مسیرهای اضطراری به دو گروه تقسیم می‌شوند؛ گروه اول مسیرهای ویژه اضطراری بوده و شامل مسیرهایی هستند که تنها خودروهای مجاز در آن‌ها حق رفت‌وآمد دارند. گروه دوم، مسیرهای مشترک اضطراری هستند که علاوه‌بر خودروهای مجاز، سایر خودروها نیز به‌صورت تفکیک‌شده یا تفکیک نشده امکان رفت‌وآمد در آن‌ها را دارند. در مجموع ۵۱۸ کیلومتر از معابر شهر تهران به‌عنوان مسیرهای اضطراری اصلی تعیین شدند. از مسیرهای اضطراری اصلی، حدود ۲۴۲ کیلومتر ویژه و ۲۷۶ کیلومتر مشترک هستند.»

سلیمی با بیان این‌که در شهر تهران نیز برای تسهیل حرکت خودروهای سازمان‌های مشارکت‌کننده در عملیات مقابله و امدادرسانی، مسیرهای اضطراری تعیین شده است، گفت: «این شبکه از میان بزرگراه‌ها و خیابان‌های اصلی به‌نحوی تعیین شده که خودروهای مجاز به‌حرکت در آن به یک تا ۲ کیلومتری منتهی به کلیه نقاط شهر دسترسی داشته باشند و در شرایط وقوع بحران این مسیرها عموماً از خودروهای شخصی تخلیه می‌شود تا در اختیار نیروی امداد و مقابله قرار گیرد.»

مقررات خاص برای ایمنی ساختمان‌های مجاور شبکه مسیرهای اضطراری

معاون پیشگیری و کاهش خطر سازمان پیشگیری و مدیریت بحران شهر تهران با تأکید بر این‌که باید اقدامات مربوط دیگری برای این شبکه انجام داد، گفت: «وضع مقررات خاص برای ایمنی ساختمان‌های مجاور این شبکه جهت اطمینان از عدم ایجاد اختلال ناشی از ریزش آوار آن‌ها در شرایط زلزله بسیار مهم است.» وی ادامه داد: «در اولویت قرار گرفتن این مسیرها برای اقدامات شناسایی وضعیت و برآورد خسارات، آواربرداری و تعمیرات ضربتی به‌منظور بازگشایی سریع در بعد از زلزله بسیار بر اهمیت است و بر همین اساس باید هر اقدامی که موجب باز شدن این مسیرها می‌شود را در دستور کار قرار داد.» وی درمورد بازه زمانی طرح شریان‌های حیاتی تأکید کرد: «به‌نظر می‌رسد در سه روز اول، عملیاتی نظیر اطفای حریق، کنترل حوادث ثانوی، جست‌وجو و نجات افراد زیر آوار مانده و انتقال مجروحین در اولویت خواهد بود و اکثر آن‌ها در همین دوره انجام می‌شود.» وی ادامه داد: «اساساً داشتن نقشه مسیرهای اضطراری و برنامه مقابله در حمل‌ونقل می‌تواند تصویری پایدار از شهر تهران در مقابل مخاطرات زلزله، در بین ساکنان و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی ایجاد کند؛ شهری که آسیب‌پذیری پل‌ها و راه‌های آن شناخته شده و برنامه‌های لازم برای کاهش آسیب‌پذیری آن‌ها تهیه و اجرایی شده است.»

XTRIM
BORN FOR MOREVX
به راحتی یک پرواز اختصاصی



Autoworld.ir

دوشنبه ۲۲ اردیبهشت ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۲۳

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

جهش بزرگ هیوندای با «IONIQ 9»: کابین فقط برای حرکت نیست!

«کمپین تبلیغاتی جدید هیوندای با عنوان «فضا برای ارتباط» برای معرفی نخستین خودرو برقی سه‌رديفه این برند، IONIQ 9 در آمریکا منتشر شد. این کمپین با خلق فضایی فرازمینی، زندگی روزمره را به سفر در فضا شبیه‌سازی می‌کند. IONIQ 9 به‌عنوان یک خودرو خانوادگی آینده‌نگر، امکاناتی مانند پورت شارژ ۱۰۰ وات و فضای راحت را به تجربه‌ای شبیه به فضاپیما پیوند می‌زند.

کلاه ایمنی؛ کلاه زندگی!

چندی پیش معاون اجتماعی و فرهنگی پلیس راهور تهران اعلام کرد از هر ۱۰ موتورسیکلت‌سوار که تصادف می‌کنند، ۸ نفر به‌علت نداشتن کلاه ایمنی فوت می‌کنند. این آمار به تنهایی کافی است که هر موتورسوار به هر قیمتی که شده هنگام تردد با این وسیله‌نقلیه از کلاه ایمنی استفاده کند.

فراوانی مرگ و میر ناشی از تصادف با موتورسیکلت این روزها به‌حدی در کلان‌شهرهایی مانند تهران گسترش پیدا کرده که تقریباً بیشتر خانواده‌ها درگیر از دست دادن یکی از نزدیکان‌شان در این حوادث دلخراش هستند. درحالی که موتورسواران ما همچنان به‌سختی زیر بار استفاده از ساده‌ترین کلاه ایمنی برای نجات زندگی خود می‌روند، اخبار تازه‌ای از عرضه کلاه ایمنی مجهز به هوش مصنوعی منتشر شده است.

برجسته‌ترین ویژگی این کلاه ایمنی هوشمند، میدان دید ۲۴۰ درجه‌ای آن است که موتورسوار، بدون چرخاندن سر خود می‌تواند به‌چنین شعاع دید وسیعی دسترسی داشته باشد و همین عامل، از بروز حوادث بسیاری جلوگیری می‌کند. همچنین در صورت وقوع تصادف نیز سیستم تشخیص تصادف این کلاه ایمنی، می‌تواند بلافاصله با پلیس و اورژانس تماس بگیرد. استفاده از تکنولوژی برای حفظ جان انسان‌ها، این روزها علاوه‌بر استفاده گسترده در خودروها، به‌موتورسیکلت و لوازم ایمنی آن، از جمله کلاه‌های ایمنی نیز رسیده است. در این میان به‌نظر می‌رسد یکی از موانع استفاده از کلاه ایمنی در میان برخی اقشار جامعه، هزینه خرید آن باشد که در این میان مسئولان مربوطه می‌توانند با فراهم کردن شرایط فروش اقساطی کلاه ایمنی به موتورسیکلت‌سواران، با اقدامی به‌ظاهر کوچک در مسیر کاهش آمار مرگ و میر کاربران موتورسیکلت (که بیشتر آن‌ها را جوانان تشکیل می‌دهند) قدمی بزرگ بردارند.

حرف آخر



The Last Word

علی زارندوز

روزنامه‌نگار



نکته آموزشی

تحمل دمای بالا را داشته باشد و به‌طور منظم تعویض شود تا خاصیت روان کاری خود را از دست ندهد. همچنین استفاده از فیلتر روغن اصلی و تعویض آن در هر سرویس دوره‌ای، اهمیت زیادی دارد. پس از رانندگی‌های طولانی یا پرفشار، اجازه دهید موتور حدود ۳۰ تا ۶۰ ثانیه در حالت درجا کار کند تا توربوشارژر به‌تدریج خنک شود و جریان روغن قطع نشود. این کار از آسیب به پاتاقان‌های داخلی توربو جلوگیری می‌کند.

سیستم توربوشارژر یکی از اجزای حساس و پرفشار موتور خودرو است که عملکرد آن ارتباط مستقیمی با دمای موتور و کیفیت روغن دارد. در فصل تابستان، به دلیل افزایش دمای محیط، توربوشارژر بیشتر در معرض حرارت و استهلاک قرار می‌گیرد. از این رو، رعایت چند نکته می‌تواند به حفظ عملکرد صحیح آن کمک کند و عمر مفید آن را افزایش دهد. مهم‌ترین نکته، استفاده از روغن موتور با کیفیت و مناسب با استانداردهای خودروساز است. روغن باید

چگونه از توربوشارژر خودرو در تابستان نگهداری کنیم؟



NEW
M2631 D

289 KW=400 HPAT 1900 RPM



WWW.AMICOIR.COM