



رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی ایران مطرح کرد:
استفاده از ذخیره‌سازها
برای کاهش مخاطرات
قطعی برق صنایع ۴ صفحه



حضور پر میوه و موم‌های
وارداتی اروپایی ۱۰ صفحه



استارت
Start

نهاد علی‌بیگ زاده

روزنامه‌نگار

چرا مردم چشم‌انتظار واردات هستند؟

سال‌های سال است که خودرو با کیفیت و ایمن،
به مطالبه‌ای اجتماعی در ایران تبدیل شده؛ مطالبه‌ای
که حالا نه فقط در صفحات اقتصادی که در گفتمان...
۲ صفحه

تیترهای امروز

Titles

«بیوک» در حال تغییر کاربری در جهان است

سیاست جدید گروه

«جنرال موتورز»

۶ صفحه

نبرد ناعادلانه خودروهای خانوادگی با کراس اوورها

چرا MPV ها در ایران

خانه ندارند؟

۹ صفحه

افزایش قیمت چینی‌ها

۱۰ صفحه

صدرنشینی چهار سال متوالی خدمات پس از فروش:

چگونه «ایران خودرو» با توسعه

«ایساکو» اعتماد مشتریان را

باز یابی می‌کند؟

۴ صفحه

کارشناس بیمه در گفت‌وگو با
«دنیای خودرو» خبر داد:

افزایش نرخ بیمه خودرو؛ ضرورت اقتصادی یا فشار مضاعف بر مردم؟

۲ صفحه

با توجه به درآمد ۳٫۶۱۳ میلیارد تومانی؛

رشد ۱۷۵ درصدی درآمد عملیاتی «بهمین لیزینگ» در سال ۱۴۰۳

۵ صفحه

بررسی تعارض منافع و نقش نهادهای نظارتی در جلوگیری
از شکل‌گیری کارتل‌های جدید پس از واگذاری

سناریوهای واگذاری خودروسازان؛ فرصت‌ها و تهدیدها برای صنایع بزرگ

۳ صفحه

عکس چپ‌به‌راست دارد



بی‌توجهی به تولید سالانه یک میلیون خودرو داخلی

قربانی شدن کیفیت قطعات در سایه ممنوعیت واردات ماشین‌آلات نو

۱۴ صفحه



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



تولید کننده انواع تایر
تایرهای رادیال سیمی و بایاس
RADIAL&BIAS TIRES

ایران تایر

IRAN TIRE

تجربه کیفیت متفاوت



شروع با جراحی

۰۲۱-۴۴۵۰۳۴۹۴

WWW.IRANTIRE.IR

SALES@IRANTIRE.IR

تهران، کیلومتر ۴ جاده مخصوص کرج (لشگری)، شرکت تولیدی ایران تایر

۰۲۱-۴۴۵۰۳۴۹۱

۰۲۱-۴۴۵۳۷۰۸۴

EXPORT@IRANTIRE.IR





فولکس واگن آنهویی (مشارکت با جک) تولید می‌شود، نخستین و تنها مدل این زیربرند در حال حاضر به حساب می‌آید. ID یونیکس ۰۶ با دوقوای محرکه عرضه می‌شود. نسخه پایه تک‌موتوره و محرک عقب با ۲۲۸ اسب‌بخار قدرت و باتری ۵۲.۶ کیلووات-ساعتی است که برد ۴۲۶ کیلومتری را فراهم می‌کند. البته در سه تیپ بالاتر، باتری بزرگ‌تر ۸۰.۲ کیلووات-ساعتی ارائه می‌شود که برد را به ۶۱۴ کیلومتر افزایش می‌دهد. نسخه دوم اما به‌قوای محرکه دو موتوره چهار چرخ محرک با مجموع قدرت ۲۳۵ اسب‌بخار قدرت و باتری ۸۲.۴ کیلووات-ساعتی مجهز است و برد ۵۶۵ کیلومتری دارد.

فولکس واگن ID یونیکس ۰۶ با قیمت ۲۰ هزار دلار، نسخه به‌روز شده از مدل قبلی این خودرو است که در نمایشگاه شانگهای ۲۰۲۵ با فناوری‌های پیشرفته شامل سیستم هارمونی OS هوآوی رونمایی شده است. فولکس واگن ID یونیکس که به کشورمان هم وارد شده، کراس اووری الکتریکی و مخصوص بازار چین است. حال فولکس واگن نسخه به‌روز شده این خودرو را با نام ID یونیکس ۰۶ معرفی کرده که نشان می‌دهد این شرکت آلمانی قصد دارد ID یونیکس را به یک زیربرند برای تولید و عرضه محصولات مختلف در چین تبدیل کند. ID یونیکس ۰۶ که توسط جونتونچر



فناوری‌های جدید برای فولکس واگن «ID یونیکس ۰۶»

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

افزایش نرخ بیمه خودرو؛ ضرورت اقتصادی یا فشار مضاعف بر مردم؟

دیجیتالی شده و پرداخت خسارت در بازه زمانی بسیار کوتاهی انجام می‌شود. در ایران، هرچند برخی شرکت‌ها به سمت آنلاین شدن حرکت کرده‌اند، اما همچنان بخش زیادی از فرآیندها دستی و زمان‌بر است. شفاف‌سازی و آموزش کاربران نیز در این میان نقشی حیاتی دارد. وی درباره پایین بودن مبالغ پرداخت خسارت نیز گفت: «این اختلاف معمولاً ناشی از عدم به‌روزرسانی ارزش خودرو و سقف پوشش بیمه‌نامه است. برخی شرکت‌ها امکان به‌روزرسانی سالانه یا دوره‌ای را فراهم کرده‌اند، اما هنوز این مساله برای عموم بیمه‌گذاران جان‌فثاده است. اطلاع‌رسانی گسترده و فرهنگ‌سازی در این زمینه ضروری به نظر می‌رسد.»

وی افزود: «افزایش نرخ‌ها عمدتاً تحت‌تاثیر هزینه‌های تعمیر، قیمت قطعات و نرخ دیه بوده است. البته در برخی موارد، نحوه محاسبه شرکت‌های بیمه و نبود رقابت واقعی باعث شده افزایش‌ها سنگین‌تر احساس شود. شفافیت بیشتر در نحوه محاسبه نرخ می‌تواند اعتماد بیمه‌گذاران را جلب کند.»

او روند دیجیتالی شدن خدمات بیمه‌ای در ایران را مثبت عنوان کرد و گفت: «برخی شرکت‌ها در صدور آنلاین بیمه‌نامه، اعلام خسارت و حتی ارزیابی از راه دور گام‌های خوبی برداشته‌اند. با این حال، سرعت این تحول کافی نیست و باید با تسهیل فرآیندها و حذف بوروکراسی همراه شود.»

او در پایان گفت: «بیمه را نباید فقط برای عبور از کنترل پلیس خرید. بیمه‌نامه‌ها تفاوت‌های زیادی با هم دارند و باید با آگاهی انتخاب شوند. خواندن کامل شرایط بیمه‌نامه و استفاده از مشاوره معتبر، از مهم‌ترین گام‌ها برای پیشگیری از مشکلات احتمالی است.»



صرف‌نظر کرده‌اند. این موضوع بیشتر در میان خودروهای با ارزش پایین یا سن بالا دیده می‌شود. «او معتقد است یکی از اصلی‌ترین عوامل نارضایتی بیمه‌گذاران، تأخیر در ارزیابی خسارت و پایین بودن مبلغ پرداختی نسبت به هزینه واقعی تعمیرات است. وی در این باره تأکید می‌کند: «با افزایش نرخ قطعات و دستمزد تعمیرگاه‌ها، بیمه‌گذاران انتظار دارند ساز زیاده‌ها واقع‌بینانه‌تر و سریع‌تر باشد. اما در بسیاری از موارد، فرآیندهای سنتی، نبود سامانه‌های جامع و محدودیت کارشناسان باعث کندی روند رسیدگی می‌شود.»

این کارشناس صنعت بیمه، یکی دیگر از چالش‌های اساسی را عقب‌ماندگی ساختار بیمه‌ای کشور نسبت به استانداردهای جهانی می‌داند و می‌گوید: «در کشورهای توسعه‌یافته، عمده فرآیندها



مهری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

در شرایطی که هزینه تعمیرات و ارزش خودروها افزایش چشمگیری یافته، بیمه‌نامه‌های بدنه و شخص ثالث بیش از گذشته اهمیت یافته‌اند. با این حال تأخیر در ارزیابی، اختلاف در مبالغ پرداختی و محدودیت در پوشش‌ها سبب شده است رضایت بیمه‌گذاران کاهش یابد. افزایش هزینه‌های نگهداری خودرو، قیمت سرسام‌آور قطعات یدکی و جهش نرخ دیه سبب شده است بیمه‌نامه‌های شخص ثالث و بدنه به یکی از پرچالش‌ترین حوزه‌های مالی خانوارها تبدیل شود. در این میان، هم‌زمان با رشد قیمت‌ها، نارضایتی از کیفیت خدمات بیمه‌ای نیز رو به افزایش گذاشته؛ موضوعی که بیمه‌گذاران را نسبت به پوشش‌های ارائه‌شده و روند پرداخت خسارت بیمناک کرده است. کارشناس صنعت بیمه، مرتضی آدینه‌وند در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی جزئیات این چالش‌ها و راهکارهای پیشنهادی پرداخته است.

آدینه‌وند می‌گوید: «با رشد تصاعدی قیمت خودرو، طبیعی است که مالکان برای حفظ ارزش سرمایه خود به بیمه بدنه بیش از پیش توجه نشان دهند. اما در عمل، به‌دلیل بالا بودن حق بیمه، بخشی از دارندگان خودرو، به‌ویژه خودروهای اقتصادی، از خرید بیمه بدنه

چرا مردم چشم‌انتظار واردات هستند؟

سال‌های سال است که خودرو با کیفیت و ایمن، به‌مطالبه‌ای اجتماعی در ایران تبدیل شده؛ مطالبه‌ای که حالا نه فقط در صفحات اقتصادی که در گفت‌وگوهای اجتماعی و حتی سیاسی جامعه نیز ردپایی پررنگ دارد. پرسش اصلی این است که چرا واردات خودرو تا این اندازه برای افکار عمومی اهمیت پیدا کرده است؟ آیا این صرفاً یک موضوع اقتصادی است یا مسائلی فراتر از عرضه و تقاضا؟ در شرایطی که قیمت خودروهای داخلی به‌طور بی‌رویه افزایش یافته و کیفیت محصولات به‌رغم شعارهای تکراری تغییر محسوس نداشت، جامعه به این نتیجه رسیده است که راه‌حل نجات‌بخش، تنها در «رقابت واقعی» است. این رقابت، در نبود واردات، عملاً شکل نمی‌گیرد و وقتی خودرو ساز، هم تولیدکننده است، هم قیمت‌گذار، هم توزیع‌کننده و هم مدافع بازار، اعتماد عمومی نمی‌تواند شکل بگیرد. بنابراین واردات دیگر یک مطالبه اقتصادی صرف نیست؛ بلکه به‌زبان ساده، مردم آن را به‌عنوان تنها راه فشار برای اصلاح ساختاری صنعت خودرو می‌شناسند. در سال‌های اخیر، تجربه واردات محدود نشان داد که مردم به‌وضوح حاضرند برای خودرو با کیفیت جهانی، هزینه کنند؛ حتی اگر قیمت از بالا باشد. اما وقتی واردات با موانع بروکراتیک، تعرفه‌های سنگین و محدودیت‌های فنی روبه‌رو می‌شود، پیام این است که قرار نیست مردم حق انتخاب زیادی داشته باشند. نتیجه آن که مطالبه واردات، به نمادی از خواست عمومی برای پایان دادن به انحصار بدل شده است. در این میان، صنعت خودرو کشور نیز باید به این واقعیت توجه کند: از بین رفتن اعتماد، تصادفی نبوده است. بلکه ناشی از سال‌هایی توجّهی به‌نیاز واقعی مصرف‌کننده، فقدان شفافیت در قیمت‌گذاری و تولید خودروهایی بوده که در آزمون کیفیت، ایمنی و طراحی با استانداردهای جهانی فاصله زیادی دارند. در غیاب اراده برای اصلاح درونی، مردم به‌دنبال راه بیرونی هستند؛ و واردات همان روزنه بیرونی است. جامعه امروز ایران بیش از هر زمان دیگری آگاه، دقیق و مطالبه‌گر شده است. در چنین شرایطی، سیاست‌گذار باید با پذیرش واقعیات، زمینه‌ای فراهم کند تا واردات خودرو نه تهدید، بلکه فرصت برای رشد کیفیت در تولید داخلی تلقی شود. ورود خودروهای با کیفیت خارجی می‌تواند به‌نوعی «ترم‌افزار اصلاح رقابت» در صنعت باشد؛ مشروط بر آن که نگاه سلبی جای خود را به‌نگرشی تطبیقی و توسعه‌محور بدهد. واردات خودرو دیگر یک عدد در آمار نیست؛ یک نماد است. نماد انتخاب، نماد اعتماد و نماد حق انتخاب مصرف‌کننده. بنابراین انکار آن، نه فقط بازار، بلکه افکار عمومی را نیز هدف می‌گیرد.



نهاد علی بیک‌زاده

روزنامه‌نگار



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... آینده آل

www.mvmco.ir

این خودرو، انتقادات زیادی را برانگیخته است. هوندا GT با طول تقریبی ۴,۸۰۰ میلی متر، عرض ۱,۹۰۰ میلی متر، از ارتفاع ۱,۶۰۰ میلی متر و فاصله محوری حدود ۲,۸۰۰ میلی متر، ظاهری اسپرت و مدرن دارد. طراحی بدنه با خطوط سیال و سقف شیب دار، آن را از مدل های جهانی هوندا متمایز می کند. هر دو نسخه دانگ فنگ و گک از رنگ آمیزی دورنگ و لوگوی جدید هوندا (بدون قاب مستطیلی سنتی) بهره می برند. بین این دو نسخه تفاوت هایی در سپر ها، چراغ های جلو و عقب دیده می شود؛ اما بدنه اصلی تقریباً یکسان است.

هوندا GT برقی جدید از سری Ye، با طراحی کوبه مانند و کابینه مملو از نمایشگر رونمایی شده است. هوندا با معرفی GT در نمایشگاه خودرو و شانگهای ۲۰۲۵، گام دیگری در مسیر گسترش سری Ye پر داشته که مجموعه خودروهای برقی اختصاصی بازار چین است. این مدل با ترکیب طراحی شاسی بلند و سدان کوپه، در دو نسخه توسط جوینت ونچرهای دانگ فنگ هوندا (نمونه آبی رنگ) و گک هوندا (نمونه قرمز رنگ) تولید می شود، با طراحی جذاب و پلت فرم پیشرفته e:NArchitectureW، توجهات را به خود جلب کرده اما کابین مملو از نمایشگر



«هوندا» روی کابین تمرکز می کند



بررسی تعارض منافع و نقش نهادهای نظارتی در جلوگیری از شکل گیری کارتل های جدید پس از واگذاری

سناریوهای واگذاری خودرو سازان؛ فرصت ها و تهدیدها برای صنایع بزرگ



نهاد علی بیکزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

خصوصی سازی صنعت خودرو، به ویژه واگذاری دو غول بزرگ این حوزه یعنی ایران خودرو و سایپا، طی دو دهه گذشته همواره از جمله شعارهای پرتکرار در سیاست گذاری های اقتصادی کشور بوده اما در عمل، هیچ گاه به معنای واقعی کلمه اجرا نشده است. اکنون که بار دیگر دولت از عزم خود برای خروج از بنگاهداری سخن می گوید و مقدمات واگذاری سهام باقی مانده سایپا را فراهم کرده، پرسش های جدی درباره کیفیت این واگذاری، سرنوشت نظارت بر آن و تاثیراتش بر رقابت پذیری بازار خودرو مطرح می شود. محمد فرح آبادی، کارشناس اقتصادی، در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» ضمن بررسی وضعیت فعلی صنعت خودرو به چالش های ساختاری و ریشه ای در مسیر خصوصی سازی اشاره می کند و معتقد است واگذاری صرف سهام بدون اصلاح نظام حکمرانی شرکتی، حذف مداخلات نهادهای شبه دولتی و ایجاد شفافیت در فرآیند قیمت گذاری و تولید، تنها باعث تغییر ترکیب بازیگران پشت پرده خواهد شد، نه تحول در عملکرد واقعی خودروسازان.

فرح آبادی تاکید می کند که خصوصی سازی به معنای واقعی، نیازمند بازطراحی یک نقشه راه دقیق، تغییر نگرش حاکمیتی نسبت به تصدی گری و ایجاد بسترهای رقابت پذیر برای فعالان صنعت خودرو است؛ چرا که در غیر این صورت، خروج دولت از مدیریت می تواند جای خود را به شکل جدیدی از انحصار بدهد که نه تنها کیفیت محصولات را بهبود نمی دهد، بلکه حتی ممکن است دسترسی مردم به خودرو را دشوارتر و پرهزینه تر کند. این کارشناس اقتصادی در ادامه گفت و گو، به آسیب های ناشی از واگذاری های گذشته در سایر صنایع اشاره کرده و هشدار می دهد که بی توجهی به درس های آن تجربه ها، صنعت خودرو را در چرخه ای از بحران و ناکارآمدی گرفتار نگه خواهد داشت.

با توجه به پیچیدگی ساختار سهامداری سایپا، آیا امکان تحقق خصوصی سازی واقعی بدون اصلاح ساختار حقوقی و مالکیتی آن وجود دارد؟

خبر، در شرایط فعلی تحقق خصوصی سازی واقعی بدون اصلاح ساختار سهامداری و مالکیتی شرکت سایپا عملاً غیرممکن است. ساختار سهامداری این شرکت به گونه ای طراحی شده که بخش عمده ای از سهام آن در اختیار نهادهای شبه دولتی، صندوق ها، بانک های وابسته به دولت یا شرکت های تابعه خود گروه سایپا قرار دارد. این الگوی مالکیتی نوعی «دور زدن خصوصی سازی» است و بیشتر به واگذاری اسمی شباهت دارد تا واقعی. اگر هدف از خصوصی سازی افزایش کارآمدی، رقابت پذیری و پاسخگویی باشد، باید ابتدا این زنجیره پیچیده و درهم تنیده از مالکیت های متقابل و مدیریتی اصلاح بدون حذف این درهم تنیدگی، هر گونه واگذاری صرفاً یک جابه جایی درون یک ساختار بسته است. یعنی نه تنها منجر به ورود سرمایه گذار واقعی نمی شود، بلکه کنترل مدیریتی همچنان در دست همان بازیگران پیشین باقی می ماند. اصلاح ساختار حقوقی به معنای شفاف سازی ذی نفعان، حذف مالکیت های متقابل و الزام به فروش واقعی سهام به بخش خصوصی مولد است؛ امری که نیازمند عزم حاکمیتی، اصلاح قوانین تجارت و بازنگری در نقش شرکت های مادر و صندوق های بانسشتگی وابسته به دولت خواهد بود.

در شرایطی که عمده سهام توسط زیرمجموعه های شبه دولتی در اختیار گرفته شده، آیا واگذاری واقعی سهام معنا دارد یا بیشتر نوعی جابه جایی درون ساختار قدرت است؟

در شرایطی که سهام داران عمده خود از نهادهای وابسته به دولت یا شرکت های زیرمجموعه یکدیگر هستند، واگذاری واقعی تقریباً بی معناست. آن چه رخ می دهد، در واقع انتقال مالکیت درون یک ساختار بسته و به دور از رقابت آزاد است. به جای این که سرمایه گذاران مستقل و با پشتوانه تخصصی وارد صنعت شوند، شاهد تکرار گردش مالکیت میان نهادهای شبه دولتی هستیم که حتی از منظر اقتصاد سیاسی نیز به معنای تقویت قدرت نهادهای درون ساختار و استمرار انحصار است. چنین واگذاری هایی نه تنها اثری بر بهبود کیفیت مدیریت یا رقابت پذیری ندارد، بلکه به تثبیت بازیگران سنتی و رانتی منجر می شود. از این منظر،

خصوصی سازی به یک ابزار برای حفظ وضع موجود و تداوم ناکارآمدی تبدیل می شود. بنابراین تازمانی که تعریف جدید و شفاف از «بخش خصوصی واقعی» در اقتصاد ایران ارائه نشود، چنین واگذاری هایی را نمی توان مصداق خصوصی سازی دانست، بلکه باید آن ها را جابه جایی قدرت و منابع در لایه های درونی ساختار حکمرانی اقتصادی به شمار آورد.

در روند واگذاری سایپا، چه مکانیسم هایی برای تضمین شفافیت، رقابت پذیری و حذف رانت باید طراحی شود؟

برای تضمین شفافیت و رقابت در واگذاری سایپا، باید چند گام اساسی برداشته شود. نخست، باید اطلاعات کامل درباره دارایی ها، بدهی ها، قراردادهای وضعیت واقعی مالی شرکت به صورت عمومی منتشر شود. این شفاف سازی از طریق نهادهای نظارتی همچون سازمان بورس، دیوان محاسبات و رسانه های تخصصی باید تقویت شود تا امکان ورود خریداران واقعی فراهم شود. دوم، باید اهلیت خریداران از نظر فنی، مدیریتی و مالی به دقت بررسی شود و صرفاً داشتن منابع مالی نباید ملاک اصلی واگذاری باشد. در کنار این موارد، ایجاد رقابت واقعی از طریق مزایده های شفاف، حضور ناظران مستقل، تدوین الزامات بهره وری و عملکردی پس از واگذاری و تدوین ضمانت اجرا برای تحقق وعده ها ضروری است. در صورت بی توجهی به این اصول، تجربه تلخ واگذاری هایی مانند هیکو، نیشکر هفت تپه یا ایران ایر تکرار خواهد شد. حذف رانت نیز نیازمند تعیین قواعد روشن برای واگذاری، جلوگیری از نفوذ نهادهای قدرت و ایجاد نهادهای داوری مستقل برای رسیدگی به تخلفات احتمالی است.

چطور می توان از تکرار تجربه های شکست خورده واگذاری در صنایع دیگر جلوگیری کرد و آیا چارچوب نهادی فعلی برای این کار کفایت می کند؟

برای جلوگیری از تکرار تجربه های شکست خورده واگذاری در صنایع مختلف، ضروری است که ابتدا چارچوب نهادی کشور در زمینه خصوصی سازی به شکل جدی اصلاح شود. در حال حاضر ضعف های ساختاری، ضعف در شفافیت، کمبود نهادهای نظارتی مستقل و ناکارآمدی قوانین موجود، سبب می شود فرآیند خصوصی سازی به جای این که به افزایش بهره وری و رقابت منجر شود، به تقویت رانت ها و انحصارات دامن بزند. یکی از مهم ترین نقاط



ضعف، فقدان نهادهای موثر برای نظارت بر اجرای تعهدات پس از واگذاری است؛ به ویژه تضمین این که مالک جدید واقعا کنترل مدیریتی را به دست گرفته و متعهد به بهبود وضعیت شرکت باشد. چارچوب نهادی فعلی به ویژه در حوزه مقابله با فساد، حفظ حقوق سهامداران خرد و شفاف سازی مالی ناکافی است و این موضوع سبب می شود بسیاری از واگذاری ها صرفاً جنبه ظاهری داشته باشند. اصلاح قوانین مربوط به تجارت، بهبود نهادهای بازار سرمایه، تقویت استقلال سازمان بورس و اوراق بهادار و ایجاد نهادهای داوری و نظارتی قوی از جمله اقداماتی هستند که باید در دستور کار قرار گیرند. علاوه بر آن، بهبود فرهنگ شرکتی و ارتقای مسئولیت پذیری مدیران نیز برای جلوگیری از شکست های آینده لازم است.

با توجه به بدهی های انباشته سایپا به قطعه سازان، خصوصی سازی چه تاثیری بر تراز مالی زنجیره تامین خواهد داشت؟

بدهی های انباشته سایپا به قطعه سازان یکی از بزرگ ترین چالش های ساختاری صنعت خودرو است که در صورت عدم مدیریت درست، خصوصی سازی آن را تشدید خواهد کرد. اگر مالک جدید نتواند به سرعت به این بدهی ها رسیدگی کند، فشار مالی روی قطعه سازان افزایش می یابد که به سقوط برخی از آن ها و اختلال در تامین قطعات می انجامد. از سوی دیگر، اگر واگذاری با هدف بازسازی مالی و بهبود مدیریت انجام شود، می تواند زمینه ساز اصلاح نظام پرداخت و قراردادهای موجود باشد که به نفع کل زنجیره تامین است. خصوصی سازی موفق باید با تعهد به بازپرداخت بدهی های معوق همراه باشد و قراردادهای جدید باید مبتنی بر شفافیت، بازنگری قیمت گذاری ها و تضمین پرداخت های منظم باشد. همچنین، ایجاد سازوکارهای حمایتی مالی و اعتباری برای قطعه سازان کوچک و متوسط باید بخشی از برنامه اصلاحی باشد. در نهایت، با اصلاح ساختار مالی و روابط قراردادی، می توان پایداری و بهره وری زنجیره تامین را تضمین کرد.

آیا واگذاری سهام می تواند زمینه ساز تجدید ساختار در نظام پرداخت ها و قراردادهای بین خودروساز و زنجیره تامین کننده ها شود؟

واگذاری سهام، اگر به شکل اصولی و با مدیریت کارآمد

انجام شود، قطعاً می تواند بستری برای تجدید ساختار نظام پرداخت ها و اصلاح قراردادهای خودروساز و تامین کننده فراهم کند. مالکیت جدید معمولاً انگیزه دارد که روابط مالی خود را با تامین کنندگان بهبود دهد تا ضمن تضمین تامین به موقع و کیفیت قطعات، از اختلال در تولید جلوگیری کند. به این ترتیب، پرداخت های منظم تر و قراردادهای شفاف تر می توانند منجر به افزایش اعتماد و بهبود عملکرد زنجیره تامین شوند. با این حال، اگر واگذاری صرفاً شکل ظاهری داشته باشد و تغییری در مدیریت و استراتژی شرکت صورت نگیرد، تجدید ساختار در نظام پرداخت ها اتفاق نخواهد افتاد. مهم ترین شرط موفقیت در این حوزه، الزام به شفافیت مالی، طراحی قراردادهای مبتنی بر عملکرد و تضمین حقوق مالی طرفین است. در غیر این صورت، بدهی ها و تعهدات معوق همچنان باقی می ماند و بحران مالی در زنجیره تامین تشدید می شود.

نقش دولت در صنعت خودرو پس از خصوصی سازی چگونه باید بازتعریف شود؟ آیا صرفاً به سیاست گزار تبدیل خواهد شد یا همچنان نقش مداخله گر را حفظ خواهد کرد؟

در مدل ایده آل، نقش دولت پس از خصوصی سازی باید از مداخله گری مستقیم و مالکیت بنگاه ها به سیاست گذاری، تنظیم گری و نظارت حرفه ای تغییر یابد. دولت باید به جای مدیریت مستقیم کارخانه ها، سیاست های کلان را تعیین و از طریق نهادهای مستقل بر اجرای قوانین، حمایت از رقابت سالم، تضمین حقوق مصرف کنندگان و حفاظت از بازار نظارت کند. این تغییر نقش، زمینه را برای افزایش کارایی بنگاه ها، ورود سرمایه گذاران جدید و ارتقای کیفیت فراهم می کند. با این حال، در بسیاری از کشورهای در حال توسعه از جمله ایران، دولت به دلایل مختلف (مانند نگرانی های اشتغال، فشارهای سیاسی و مسائل امنیت ملی) تمایل دارد نقش مداخله گر خود را حفظ کند. این نگاه مداخله ای اغلب باعث بروز تضاد منافع، کاهش انگیزه بخش خصوصی و کندی اصلاحات می شود. بنابراین بازتعریف نقش دولت نیازمند اراده سیاسی قوی، ایجاد نهادهای مستقل و فرهنگ سازی در سطح مدیریت و جامعه است.

رابطه میان دولت، خودروساز خصوصی شده و بازار چگونه باید تعریف شود تا منجر به افزایش کیفیت و رضایت مصرف کننده شود؟

در مدل مطلوب، دولت باید نقش تنظیم گر و ناظر را به صورت شفاف و مستقل ایفا کند؛ به گونه ای که امکان ایجاد رقابت واقعی و تضمین حقوق مصرف کنندگان فراهم شود. خودروساز خصوصی شده باید به صورت حرفه ای و با نگاه بازار محور فعالیت کند؛ به این معنا که تصمیمات تولید، قیمت گذاری و سرمایه گذاری بر اساس منطق اقتصادی و نیاز بازار صورت گیرد و نه ملاحظات غیر اقتصادی یا سیاسی. بازار نیز باید محیطی باز و رقابتی باشد که مشتریان بتوانند میان محصولات متنوع انتخاب کنند و خودروسازان برای جذب مشتری به کیفیت و نوآوری روی آورند. در این ساختار، نظارت دولت باید به گونه ای باشد که تضمین کننده شفافیت اطلاعات، مقابله با انحصار و رانت و حمایت از حقوق مصرف کننده باشد. همچنین حمایت از توسعه زیرساخت ها، تحقیق و توسعه و ایجاد بسترهای مالی و اعتباری برای صنعت خودرو از دیگر وظایف کلیدی دولت است. این تعامل مثبت میان دولت، بخش خصوصی و بازار، به افزایش کیفیت محصول، کاهش قیمت تمام شده و نهایتاً رضایت بیشتر مصرف کننده منجر خواهد شد.

به نظر شما، واگذاری به چه شکلی و تحت چه سازوکارهایی انجام شود کمترین تبعات و بیشترین بهره وری را به همراه خواهد داشت؟

واگذاری باید به صورت مرحله ای و مشروط باشد؛ یعنی ابتدا اصلاح ساختار سهامداری و حقوقی شرکت با شفاف سازی مالکیت و حذف مالکیت های متقابل دنبال شود. سپس واگذاری از طریق مزایده عمومی شفاف و با حضور سرمایه گذاران واجد شرایط (از نظر مالی و تخصصی) صورت گیرد. در این شرایط می توان خوشبین بود که خریداران متعهد به برنامه های بهبود مدیریتی، فناوری و مالی باشند و بازپرداخت بدهی های معوق به قطعه سازان در اولویت قرار گیرد. همچنین ایجاد نهادهای نظارتی مستقل برای پایش عملکرد شرکت پس از واگذاری و تضمین شفافیت کامل در قراردادهای پرداخت ها ضروری است. البته اصلاحات همزمان در سیاست های ارزی، قیمت گذاری و واردات قطعات نیز به عنوان پیش شرط واگذاری باید مد نظر قرار گیرد تا فضای رقابتی و کارآمدی ایجاد شود. این رویکرد گام به گام می تواند از بروز بحران های مالی و زیان های بیشتر جلوگیری کند و با حمایت دولت با عنوان نیروی اجرایی با عملکرد شفاف، مسیر تحول صنعت خودرو به مرور هموار شود.



بزرگ‌تر این خانواده طراحی شده و به همین خاطر ظاهری تهاجمی و مدرن دارد. از جمله ویژگی‌های بارز MT25 می‌توان به چراغ‌های دوگانه مخوف، یک بزرگ و منحنی و استایل قدرتمند و جایک اشاره داشت. بدنه نیکد این موتورسیکلت بدون وجود پوشش کامل باعث شده MT25 ظاهری خیابانی و متفاوت داشته باشد. مدل‌های اولیه تولیدی دارای دوشاخ تلسکوپی استاندارد بوده‌اند اما در قیاس لیفت سال ۲۰۲۰ از دوشاخ‌های جدید با طراحی زیباتر استفاده شد که در کنار بهبود موتورسیکلت باعث ارتقای سواری آن به‌ویژه در پیچ‌ها شد. یاماها در سال ۲۰۲۱ نیز رنگ‌های جدیدی از جمله خاکستری، آبی تیره و خاکستری را برای بدنه این موتورسیکلت معرفی کرد.

یاماها MT25 جزو خانواده محصولات MT (استاد گشتاور) این کمپانی است که از سال ۲۰۰۵ و با هدف تولید موتورسیکلت‌های نیکد با پرفورمنس قابل توجه و طراحی هیجان‌انگیز تولید می‌شود. در این خانواده مدل‌های گوناگونی از MT10 گرفته تا MT125 و... عرضه شده‌اند. همان‌طور که مشخص است موتورسیکلت یاماها MT25 جزو مدل‌های رده میانی این خانواده است و در برخی بازارها که محصولات ۲۵۰ سی‌سی به دلیل قوانین و قیمت محبوبیت زیادی دارند با استقبال خریداران مواجه شده است. MT25 از نیروگاه مشترک با مدل R25 سودرده؛ اما طراحی متفاوت و سواری راحت‌تری دارد که آن را مناسب کاربری‌های روزمره و شهری می‌کند. موتورسیکلت مورد بحث با الهام از محصولات



یاماها «Mt25» برای کاربری‌های متفاوت

صدرنشینی چهار سال متوالی خدمات پس از فروش:

چگونه «ایران خودرو» با توسعه «ایساکو» اعتماد مشتریان را بازیابی می‌کند؟



نظرسنجی رقابتی: ایساکو از نظر رضایت مشتری، عملکردی بهتر از شرکت‌هایی مانند سایپا، پدک، بهمن موتور، مدیران خودرو و دسان داشته است. رضایت مدیران نمایندگی‌ها، شاخص ISI از ۶۸،۱ در سال ۱۳۹۷ به ۸۷،۰ در سال ۱۴۰۲ رسیده که نشانگر بهبود ارتباط، پشتیبانی و نظام ارزیابی داخلی شرکت با شبکه نمایندگی‌هاست.

الگوبرداری از جهان: حرکت به سوی خدمات هوشمند در مقایسه با برندهای جهانی مانند هیوندای، کیا و تویوتا، این شرکت‌ها از پلتفرم‌های دیجیتال برای ارائه خدمات در محل، ارزیابی هوشمند خطاها و نوبت‌دهی آنلاین استفاده می‌کنند. ایساکو نیز در مسیر مشابهی با توسعه اپلیکیشن، سامانه‌های مدیریت خدمات دیجیتال و اتصال نمایندگی‌ها به سامانه مرکزی گام برمی‌دارد.

پیشنهادهای برای ارتقای بیشتر:

حوزه	پیشنهاد
خدمات دیجیتال	راه‌اندازی اپلیکیشن هوشمند «همراه مکانیک ایران خودرو» با خدمات نوبت‌گیری، اطلاع از وضعیت تعمیر، پرداخت آنلاین و ثبت بازخورد
آموزش تخصصی	ایجاد «آکادمی خدمات ایساکو» برای به‌روزرسانی مهارت تعمیرکاران، کارشناسان پذیرش و مدیران نمایندگی‌ها
تحلیل داده	استفاده از هوش مصنوعی در پیش‌بینی نقاط پرترد، تشخیص زودهنگام نقص‌های پرتکرار و بهینه‌سازی قطعه‌رسانی
توسعه خدمات	گسترش ناوگان خدمات سیار (امداد و تعویض قطعه در محل) با سیار
انگیزه‌بخشی به نمایندگی‌ها	طراحی شاخص‌های رتبه‌بندی و مشوق‌های مالی برای نمایندگی‌های ممتاز

در پایان باید به این نکته اشاره کرد که در شبکه خدمات پس از فروش ایساکو نزدیک ۱۳ هزار و ۳۰۰ نفر به صورت مستقیم در نمایندگی‌های سراسر کشور فعالیت می‌کنند که می‌توان از جنبه اشتغال نیز به این موضوع توجه داشت. در ایساکو رویکرد آموزشی و فضای آموزشی وجود دارد؛ چراکه شبکه تعمیرگاهی باید برای آموزش و به‌روزرنگ داشتن ۱۳ هزار و ۳۰۰ نفر که به صورت شناور بر تعداد آن‌ها افزوده می‌شود نیز برنامه داشته باشد و به‌نوعی در این مسیر تولید دانش نیز صورت می‌گیرد. ایران خودرو با تکیه بر شبکه عظیم و منسجم ایساکو، موفق شده است در مسیر بهبود کیفیت، ارتقای سطح خدمات و افزایش رضایت مشتریان گام‌های بلندی بردارد. رشد کمی و کیفی خدمات پس از فروش در کنار تولید محصولات جدید و مدرن، زمینه‌ساز افزایش سهم بازار و بازگشت اعتماد عمومی به برند ملی ایران خودرو شده است. ادامه این مسیر با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، برنامه‌ریزی کلان‌مبیتی بر داده، تقویت سرمایه‌های انسانی و ارتقای مشارکت نمایندگی‌ها می‌تواند ایران خودرو را به‌عنوان الگویی برای سایر صنایع تولیدی کشور معرفی و مطرح کند.

صنعت خودرو ایران

طی سال‌های اخیر با وجود چالش‌های گوناگون، روندی رو به رشد را در حوزه تولید، تنوع محصولات، خدمات‌رسانی و ارتقای

رضایت مشتریان تجربه کرده است. در این میان، شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو (ایساکو) نقش حیاتی و انکارناپذیری در تضمین کیفیت تجربه مشتری، حفظ وفاداری خریداران و افزایش اعتبار برند ایران خودرو در بازار ایفا کرده است. با بررسی مستندات آماری مربوط به سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۳، روشن می‌شود که ایساکو به‌عنوان بازوی کلیدی پشتیبانی مشتریان، نه تنها در پاسخگویی به نیازهای روزمره بلکه در ارتقای سطح استانداردهای خدماتی، افزایش ظرفیت، توسعه کمی و کیفی شبکه نمایندگی‌ها و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین گام‌های موثری برداشته است.



اهمیت راهبردی ایساکو در موفقیت ایران خودرو شرکت ایساکو به‌عنوان بزرگ‌ترین شبکه خدمات پس از فروش خودرویی کشور، با پوشش بیش از ۹۰ درصدی از نظر جمعیتی و ارائه خدمات به میلیون‌ها خودرو در حال بهره‌برداری، نقش اساسی در کاهش نارضایتی مشتریان، مدیریت بحران‌های ناشی از خرابی محصولات و تبدیل چالش‌ها به فرصت‌های بهبود داشته است. بر اساس ارزیابی وزارت صنعت، معدن و تجارت، ایساکو طی چهار سال متوالی رتبه نخست خدمات پس از فروش را در کشور از آن خود کرده است.

جهش در شاخص‌های کمی خدمات افزایش ظرفیت و جایگاه‌ها: تعداد جایگاه‌های فعال خدمات از ۴ هزار و ۵۶۵ جایگاه در سال ۱۴۰۱ به ۵ هزار و ۶۵۳ جایگاه در اسفند ۱۴۰۳ افزایش یافته است. میانگین ظرفیت پذیرش روزانه در کشور نیز از حدود ۱۷ هزار دستگاه در ماه اردیبهشت به بیش از ۲۰ هزار و ۲۸۸ دستگاه در ماه اسفند رسیده است. توسعه جغرافیایی: ایساکو دارای بیش از یک هزار و ۲۹۱ فروشگاه فعال در سراسر کشور، با پراکندگی متناسب با تراکم جمعیتی، شرایط اقلیمی و جغرافیایی است. خدمات پس از فروش ایساکو در ۳ حوزه خدمات سیار (امداد خودرو)، خدمات تعمیرگاهی (نمایندگی‌ها) و شبکه فروش فعالیت می‌کند. استان‌هایی مانند تهران، اصفهان، خوزستان، فارس و آذربایجان شرقی بالاترین تراکم خدمات را دارند.

ارتقای رضایت مشتریان

شاخص رضایت مشتریان (CSI):

سال	رضایت مشتریان ایساکو	میانگین صنعت
۱۴۰۰	۷۸۸	۷۷۰
۱۴۰۲	۸۱۵	۷۹۴
۱۴۰۳	۸۱۶	۸۰۰

پیگیری يك موضوع

Follow up



مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران

تنوع سبد سوخت در دستور کار

در حالی که دولت چهاردهم اهداف راهبردی متعددی را در حوزه انرژی دنبال می‌کند، توسعه صنعت پالایش، افزایش بهره‌وری و تنوع سبد سوختی اهمیت بسیار بالایی دارد. در این زمینه محمدصادق عظیمی، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران به توضیح برنامه‌های این شرکت در زمینه انرژی پرداخت.

مهم‌ترین اولویت شرکت پالایش و پخش در شرایط فعلی چیست؟

نخستین اولویت ما توسعه صنعت پالایش و ارتقای کیفیت تولیدات است. این هدف بدون بهره‌برداری از طرح‌های نیمه‌تمام محقق نمی‌شود. به همین دلیل، تمرکز ما بر اولویت‌بندی طرح‌ها برای تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام است. در همین راستا، امسال دو پالایشگاه جدید به جمع ۱۰ پالایشگاه فعلی کشور افزوده می‌شود و سه طرح کیفی‌سازی نیز به بهره‌برداری می‌رسد.

صرف افزایش ظرفیت تولید کافی است؟

مشکل ماصرفا کمبود تولید نیست، بلکه باید به‌صورت جامع به اصلاح ساختار مصرف و توزیع نیز بپردازیم. تولید بدون اصلاح سیاست‌های مصرف و توزیع، اثربخش نخواهد بود.

در حوزه تنوع سبد سوختی چه برنامه‌هایی دارید؟

چند اقدام اساسی در دستور کار است: متنوع‌سازی سبد سوخت، گسترش استفاده از CNG، برقی‌سازی ناوگان فرسود و همچنین مقابله جدی با قاچاق سوخت. در این میان، اصلاح حکمرانی حوزه انرژی و ایجاد بستر مناسب برای حضور بخش خصوصی نیز جزو اولویت‌های جدی ماست.

در بحث قاچاق سوخت، چه رویکردهایی را دنبال می‌کنید؟

برای مقابله موثر، ابتدا باید منشأ قاچاق را درست شناسایی کنیم. بر اساس تحلیل‌ها، بخش زیادی از قاچاق در حوزه حمل‌ونقل و از طریق صدور بارنامه‌ها و باربرگ‌های صوری رخ می‌دهد. مقابله با این پدیده نیازمند ابزارهای دقیق و هوشمند است.

آیا اقدام مشخصی در این زمینه انجام شده است؟

بله؛ سال ۱۴۰۳ قرار داد اجرای «طرح پایش لحظه‌ای فرآورده‌های نفتی» را امضا کردیم. این طرح امکان رصد دقیق هر قطره سوخت از لحظه تولید تا تحویل به مصرف‌کننده را فراهم می‌کند. این یعنی یک تحول بزرگ در کنترل مصرف و جلوگیری از قاچاق.

زاپاس

Spare Tire

واردات قطعات و مواد اولیه تولید بدون انتقال ارز

کاهش نیافتہ! پیشنهاد می‌شود بانک مرکزی با صدور مجوز خرید بدون انتقال ارز برای واردات قطعات و مواد اولیه تولید موافقت نمایند. تا بدین صورت ضمن جبران عدم تخصیص ارز دوماهه وزارت صمت و جبران شوک آتش‌سوزی بندر شهید رجایی شرکت‌ها بتوانند با واردات فوری اقلام ضروری خود جهت ادامه تولید اقدام نمایند.

دوماهه در تأمین و تدارک اقلام صنعتی گردید از طرفی بانک مرکزی تاکنون به دلیل این که نرخ ارز در بازار افزایش نیابد با خرید بدون انتقال ارز مخالفت می‌نمود، اینک که به‌لطف مذاکره غیر مستقیم با آمریکا نرخ ارز در بازار روند نزولی گرفته و از طرفی نرخ دلار رو به بالا تا قبل از شروع مذاکرات اثرات تورمی خود را در جامعه گذاشته و با کاهش قیمت دلار، قیمت کالاها در بازار

جناب آقای دکتر فرزند رئیس کل محترم بانک مرکزی موضوع: واردات قطعات و مواد اولیه تولید به صورت بدون انتقال ارز به صورت بدون انتقال ارز با سلام اتفاق ناگواری که در بندر شهید رجایی رخ داد باعث ایجاد شوک جدیدی بعد از مشکل عدم تخصیص ارز

در پی بروز حادثه آتش‌سوزی در بندر شهید رجایی و اختلال جدی در زنجیره تأمین قطعات و مواد اولیه صنعتی، دبیر انجمن خودروسازان ایران طی نامه‌ای رسمی از رئیس کل بانک مرکزی درخواست کرده است واردات اقلام ضروری تولید بدون انتقال ارز فراهم شود. هدف از این پیشنهاد، تسهیل روند تولید و جبران کمبود ناشی از مشکلات اخیر در بندر شهید رجایی است. در ادامه متن این نامه را از نظر خواهید گذراند:





«هو آوی» شارژر اختصاصی خود را معرفی کرد



هو آوی از نخستین شارژر مگاواتی کاملاً مایع خنک دنیا با توان ۱.۵ مگاوات و جریان ۲۴۰۰ آمپر رونمایی کرد که می‌تواند کامیون‌های سسنگین را در ۱۵ دقیقه شارژ کند. این شارژر با ابعاد تقریبی ۱۰۰×۱۵۰ سانتی‌متر و وزن حدود ۱۰۰۰ کیلوگرم، توان خروجی ۱.۵ مگاوات و جریان پایدار ۲۴۰۰ آمپر را برای ۱۵ دقیقه ارائه می‌دهد. این مشخصات امکان شارژ کامل باتری ۲۰۰ کیلووات-ساعتی که معمولاً در کامیون‌های سنگین استفاده می‌شود را در تنها ۱۵ دقیقه فراهم می‌کند. هو آوی ادعا می‌کند این شارژر نسبت به ایستگاه‌های شارژ سریع سنتی، کارایی شارژ را تا چهار برابر بهبود می‌بخشد. سیستم خنک‌کننده مایع خنک، نوآوری

تونیتر!

افزایش قیمت قطعات الکترونیکی خودرو



شرکت الکتریک خودرو شرق از افزایش نرخ فروش محصولات دسته‌سیم و نودهای الکتریک خودرو خبر داد. این شرکت در سامانه کدال اعلام کرد: «با توجه به افزایش نرخ عوامل بهای تمام‌شده محصولات تولیدی، پس از پیگیری‌های صورت گرفته، این شرکت موفق به‌اخذ تعدیل در نرخ‌های فروش ۶ ماهه دوم سال ۱۴۰۳ از شرکت ساپکو شده است که این امر موجب افزایش قیمت حدود ۲۱ درصدی می‌شود.»

دیگه چه خبر؟

قطع برق واحدهای صنعتی کمتر می‌شود



محمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت از تصمیم جدید کارگروه انرژی دولت خبر داد که به موجب آن، سقف کاهش برق تخصیص‌یافته صنایع به ۲۵۰۰ مگاوات محدود شده است. وی با اشاره به ابلاغ رسمی وزیر کشور در این خصوص گفت: «پیش از این، میزان برق کسرشده از تولیدکنندگان حتی بیش از ۳ برابر این رقم بوده، اما براساس تصمیم جدید، وزارت نیرو موظف شده تولیدکنندگان را جزو آخرین گزینه‌ها برای قطعی برق در نظر بگیرد.»

ویژه‌ها

وزارت نیرو: برق صنایع قطع نشد، مدیریت شد



اردشیر مذکوری، مدیرعامل شرکت مدیریت شبکه برق ایران گفت: «هیچ صنعتی به‌طور کامل از برق محروم نشده است؛ بلکه تامین انرژی بر اساس برنامه زمان‌بندی‌شده و مطابق با ساعات اوج و کم‌باری شبکه انجام می‌شود. به‌عنوان مثال، صنایع در نیمه‌شب می‌توانند با حداکثر ظرفیت فعالیت کنند و در ساعات اوج بار مصرفشان کاهش می‌یابد.»

با توجه به درآمد ۳,۶۱۳ میلیارد تومانی؛

رشد ۱۷۵ درصدی در آمد عملیاتی «بهمن لیزینگ» در سال ۱۴۰۳



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

صنعت لیزینگ در سال‌های اخیر به یکی از ارکان اصلی تامین مالی در بازار خودرو و تجهیزات سرمایه‌ای در کشور تبدیل شده است؛ صنعتی که با وجود چالش‌هایی همچون نوسانات ارزی، محدودیت‌های اعتباری و تغییرات مکرر در سیاست‌های اقتصادی، همچنان نقش حیاتی در تسهیل خرید اقساطی برای مصرف‌کنندگان و حمایت از تولیدکنندگان داخلی ایفا می‌کند. در این میان، شرکت بهمن لیزینگ به‌عنوان یکی از بازیگران فعال و باسابقه این صنعت، توانسته با اتخاذ رویکردهای نوآورانه، انعقاد قراردادهای موثر با خودروسازان و تمرکز بر مدل‌های فروش ترکیبی، جایگاه خود را در میان شرکت‌های برتر بازار حفظ کرده و حتی ارتقا دهد. گزارش عملکرد مالی سال منتهی به اسفند ۱۴۰۳ بهمن لیزینگ سندی روشن از اثربخشی این راهبردهاست. در شرایطی که بسیاری از بنگاه‌های مالی و لیزینگی با فشارهای اقتصادی و افت تقاضای مصرف‌کننده مواجه بودند، بهمن لیزینگ توانست با بهره‌گیری از سیاست‌های هدفمند، روندی صعودی در درآمد و سودآوری خود رقم بزند. بر این اساس، شرکت بهمن لیزینگ در تازه‌ترین گزارش مالی خود، تصویری روشن از رشد و توسعه فعالیت‌های خود در سال مالی منتهی به اسفند ۱۴۰۳ ارائه کرده است. نگاهی به‌صورت‌های مالی منتشرشده نشان می‌دهد این شرکت با تمرکز بر فروش‌های نقدی و اجرای قراردادهای کلان در حوزه لیزینگ خودرو، موفق شده است درآمد و سود خود را در سطح قابل توجهی



افزایش دهد. درآمد عملیاتی شرکت در این سال با جهشی چشمگیر نسبت به سال ۱۴۰۲، به بیش از ۳ هزار و ۶۱۳ میلیارد تومان رسیده است. نکته قابل توجه این که بیش از ۹۰ درصد این درآمد، حاصل از فروش نقدی بوده؛ مساله‌ای که حاکی از مدیریت کارآمد نقدینگی و تمرکز استراتژیک بر فروش سریع و کم‌ریسک دارایی‌هاست. این رقم در مقایسه با درآمد یک‌هزار و ۳۱۴ میلیارد تومانی سال ۱۴۰۲، رشد خیره‌کننده‌ای معادل ۱۷۵ درصد را نشان می‌دهد و نشان‌دهنده تغییر فاز شرکت از یک فعالیت لیزینگی محدود به یک بنگاه مالی چابک و پاسخگو به نیازهای بازار است. سود ناخالص بهمن لیزینگ نیز از این رشد درآمدي تبعیت کرده و با افزایش ۱۰۸ درصدی به ۵۳۲ میلیارد تومان رسیده است. این افزایش نشان می‌دهد علاوه بر رشد فروش، حاشیه سود شرکت

نیز بهبود یافته که می‌تواند ناشی از مدیریت بهتر هزینه‌ها و اصلاح ترکیب فروش باشد. با توجه به کاهش درآمدهای غیرعملیاتی شامل سرمایه‌گذاری‌ها و درآمد متفرقه، که به ترتیب با افت ۹۵ و ۳۲ درصدی همراه بودند، بخش اعظم سودآوری شرکت در سال ۱۴۰۳ ناشی از عملکرد اصلی عملیاتی آن بوده است. این موضوع حاکی از کاهش وابستگی به درآمدهای جانبی و تمرکز بیشتر بر حوزه اصلی فعالیت شرکت است. در بخش سود خالص نیز شرکت بهمن لیزینگ توانست به رقم ۳۸۸ میلیارد تومان دست یابد؛ عددی که نسبت به سال مالی پیش از آن، رشد ۶۱ درصدی را ثبت کرده است. این میزان سود، بازتابی از ترکیب هوشمندانه فروش نقدی، مدیریت موثر منابع و اجرای موفق بخشی از قراردادهای کلان شرکت است. در همین زمینه، یکی از عوامل موثر بر رشد فروش ریالی شرکت، اجرای بخشی از قرارداد خرید ۶۴۸ دستگاه خودرو تجاری از شرکت بهمن دیزل بوده است. این قرارداد، به ارزش تقریبی یک‌هزار و ۸۸۹ میلیارد تومان، در نیمه دوم سال ۱۴۰۳ وارد فاز اجرایی شد و بخش عمده‌ای از آن در همین دوره مالی به فروش قطعی رسید. تحقق این فروش بزرگ، توانست اثر مهمی در بالا بردن حجم فروش و در نتیجه، سودآوری نهایی شرکت داشته باشد. در کنار گزارش عملکرد سال گذشته، شرکت چشم‌اندازی روشن برای سال آینده ترسیم کرده است. برآورد رسمی ولیهمن برای سال مالی منتهی به اسفند ۱۴۰۴، تحقق درآمدی بالغ بر ۵ هزار و ۴۹۶ میلیارد تومان است؛ هدفی که در صورت ادامه روند فعلی در توسعه فروش، انعقاد قراردادهای راهبردی و حفظ تمرکز بر مشتریان نقدی، می‌تواند کاملاً قابل دستیابی باشد.

توده یک

First gear



علی زراندوز
a.azarandooz@autoworld.ir

رئیس پلیس ترافیک شهری پلیس راهور فراجا از توقیف کامیونت با ۲۴ میلیون تومان خلافی در غرب تهران خبر داد. **حاضر جواب:** ولی خودمانیم، حتی کمر یک کامیونت هم زیر بار خلافی ۲۴ میلیون تومانی خم می‌شود. نصف شدن یک خودرو از وسط در اثر برخورد با درخت در گیلان. **حاضر جواب:** حداقل ای کلش قانونی برای برخورد با مسببان ساخت خودروهایی که پس از تصادف با درخت، قاچ می‌شوند وجود داشت. چرا پروژه سه‌شنبه‌های بدون خودرو شکست خورد؟ **حاضر جواب:** به جایش پروژه جمعه‌های بدون خودرو را کلید بزنید که حتما موفقیت‌آمیز خواهد بود. **غول خودروسازی ایتالیا از خواب بیدار می‌شود.** **حاضر جواب:** مطمئن هستید؟ آن هم در شرایطی که سایر غول‌های بزرگ خودروسازی جهان در حال به خواب رفتن کسب و کارشان هستند؟ **سردار حسینی: خودروهای مردود در تست تصادف، شماره‌گذاری نخواهند شد.** **حاضر جواب:** یعنی این همه تصادف واقعی در خیابان و اتوبان و جاده، به اندازه یک تست تصادفِ نصفه و نیمه، ارزش توجه ندارد؟

افزایش تقریباً ۲ میلیاردی قیمت آتودی Q5 مهر تاییدی به پیش‌بینی‌های بدبینانه از بازار خودرو در سال جدید است. **حاضر جواب:** واردات خودرو قطره‌چکانی، خودش یک پیش‌بینی بدبینانه درباره بازار خودرو است دیگر. مخالفت کمیسیون صنایع مجلس با تسهیل در خصوصی‌سازی سایپا. **حاضر جواب:** واقعاً چرا این همه عجله؟ همان خودروسازان چینی برای پیشرفت و تحول عجله دارند، برای همه دنیا بیس است! **عضو کمیسیون امور داخلی و شوراهای مجلس گفت:** «خصوصی‌سازی صنعت خودرو باید با نظارت دولت همراه باشد.» **حاضر جواب:** خلاصه که گویادل کندن دولت از صنعت خودرو قرار نیست به این سادگی‌ها اتفاق بیفتد.

مدیر عامل یک شرکت پالایشگاهی گفت: «به‌زودی با پالایشگاه‌های کشور وارد قرارداد خواهیم شد و بنزین سبز وارد سبد سوختی کشور خواهد شد.» **حاضر جواب:** حالا قبلش لطفاً روزی چند لیتر هم بنزین سبز به هر پمپ‌بنزین برسانید که خودروهای مردم یهویی از تغییر فاز بنزین معمولی به بنزین سبز، هنگ نکنند!

رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق تهران: «همه هزینه‌های مرتبط با واردات خودرو بر قیمت تمام‌شده محصول تأثیر گذاشته و در نهایت همه هزینه‌ها از جیب مصرف‌کننده پرداخت خواهد شد.» **حاضر جواب:** از قدیم هم گفته‌اند که: خرج که از کیسه مصرف‌کننده بود، خرج تراشی برای خودروهای وارداتی آسان بود! **لاستیک‌های خودروهای فضانوردی در ماه و مریخ چه وضعیتی دارند؟** **حاضر جواب:** احتمالاً نیاز به تعویض دارند، ولی منتظر رسیدن سهمیه لاستیک دولتی به ماه و مریخ هستند!

چه شد؟

میزان کمبود برق برای تامین انرژی پایدار صنایع

مصطفی نخعی، عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی گفت: «اگر خواهان دستیابی به تولید روزافزون انرژی تجدیدپذیر طبق برنامه هفتم هستیم، باید سالانه حدود ۲۵۰۰ مگاوات، ظرفیت برق تجدیدپذیر در کشور ایجاد شود. در سال گذشته، در زمان پیک مصرف، با حدود ۱۷ هزار مگاوات کسری برق مواجه شدیم؛ اما امسال پیش‌بینی می‌شود این میزان کسری به ۲۵ تا ۳۰ هزار مگاوات برسد.»

چرا؟

دلایل عمده ناترازی برق

عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی افزود: «متأسفانه امسال به‌دلیل خشکسالی و افزایش مصرف برق، ناترازی انرژی نسبت به سال گذشته افزایش قابل توجهی داشته است. یکسری اقدامات در حوزه مصرف از جنس قطعی برق و گاز و موکول کردن تولید به ساعات‌های خاص، طبیعتاً در کوتاه‌مدت جواب می‌دهد و نمی‌توان از آن‌ها به‌عنوان راهکار دائمی یاد کرد.»

برای چه؟

باید به سمت تجدیدپذیرها رفت

نخعی گفت: «با توجه به محدودیت منابع گاز و افزایش تولید از محل نیروگاه حرارتی، باید سراغ سایر روش‌های تولید برق همچون تجدیدپذیرها برویم. تکلیف برنامه هفتم این است که تا پایان برنامه به ۱۲ هزار مگاوات انرژی تجدیدپذیر دست یابیم. از سال گذشته تاکنون در بحث تجدیدپذیرها بارش قابل توجهی مواجه نبوده‌ایم؛ به‌طوری‌که از ۱۲۰۰ مگاوات به ۱۶۰۰ مگاوات تولید رسیده‌ایم.»

اینفوگرافش

Infography



بزرگ‌ترین خودروسازان ژاپن در انتظار زیان بیش از ۱۹ میلیارد دلاری از تعرفه‌های دونالد ترامپ هستند که صنعت خودروسازی جهانی را دچار مشکل کرده است.



اسپرترین نسخه از «ID.3»

فولکس واگن ID.3 GTX، نسخه اسپریت تر هاج یک برقی ID.3، با قدرت حداکثر ۳۲۵ اسببخار، بر د ۶۰۴ کیلومتر و طراحی تهاجمی رونمایی شد. این خودرو که در دو تیپ استاندارد و پر فور منس عرضه خواهد شد، در طراحی خارجی تغییرات ظریفی را نسبت به نسخه معمولی تجربه کرده است. چراغ های جلو با یک نوار LED سراسری به هم متصل شده و لوگوی فولکس واگن در مرکز آن با نور پردازی خودنمایی می کند. ورودی هوای دوز نقه ای در پایین، ظاهری تهاجمی به خودرو بخشیده است. در نسای جانبی، رینگ های ۲۰ اینچی پنج پر، جلوهای اسپریت ایجاد کرده و در عقب، نشان بزرگ GTX هویت خودرو را فریاد می زند. تیپ پر فور منس این خودرو



مجهز به سیستم کنترل شاسی دینامیک است که کمک فنر های الکترونیکی آن در میلی ثانیه به شرایط جاده و وضعیت رانندگی واکنش نشان داده و به صورت خودکار تنظیم می شوند. در داخل، دوخت های قرمز در سراسر کابین خودنمایی می کنند و نمایشگر مرکزی ۱۲.۹ اینچی با تم قرمز GTX طراحی شده است. فرمان سه پره D شکل مشابه مدل استاندارد ID.3 نیز حس اسپریت را حفظ کرده است. ID.3 GTX توسط جوینت ونچر سایک-فولکس واگن تولید می شود و با پر فور منس قوی و برد قابل توجه، می تواند جایگزینی برقی برای گلف GTI باشد؛ اما فولکس واگن هنوز مشخصات دقیق و قیمت آن را اعلام نکرده است.

ادامه همکاری های «منصوری» و پلیس دوبی



کمتز فرد علاقه مند به خودرو را می توان پیدا کرد که از مرور خودروهای حاضر در ناوگان پلیس دوبی هیجان زده نشود. واقعیت این است که حتی بر خی از کشورهای ثروتمند هم خودروهایی همچون مدل های اشکودا یا پیشترانه دیزل با استیشن های ساخت بامو را در اختیار ماموران قانون قرار داده اند که چندان هیجان انگیز به نظر نمی رسد، اما ماموران پلیس دوبی به فراری FF، بامو i8، لامبورگینی اونتادور، آستون مارتین One-77 و حتی بوگاتی ویرون دسترسی دارند. اما عضو جدید ناوگان پلیس دوبی را می توان کاربردی تر از سایرین دانست؛ چراکه امکان قرار دادن مجرمان احتمالی در صندلی عقب این خودرو وجود دارد. البته به احتمال زیاد، افراد مجرم هم از حضور در این رولزرویس کالینان خشنود می شوند. البته با یک نمونه عادی از رولزرویس کالینان روبه رو نیستیم؛ چراکه این خودرو به کیت بدنه منصوری شامل قطعات فیبر کربن هم مجهز است. رولزرویس کالینان در نمایشگاه ATM 2025 توسط فرمانده نیروی پلیس گردشگران، رونمایی شده است. به نظر می رسد پیشترانه ۶،۷۵ لیتری توفین توربوشارژ V12 این رولزرویس کالینان هم تقویت شده است؛ چراکه قدرت آن به ۵۹۰ اسببخار افزایش یافته است.

«بیوک» در حال تغییر کاربری در جهان است

سیاست جدید گروه «جنرال موتورز»



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

بیوک، بر نندی که زمانی نماد تجمل آمریکایی بود، حالا به گزینهای اقتصادی با قیمتی نزدیک به خودروهای ارزان قیمت تبدیل شده است. آیا این برند می تواند جایگاه گذشته خود را باز یابد یا در خطر فراموشی است؟ جنرال موتورز سال ها است خود را شرکتی با برندهای متنوع معرفی می کند؛ جایی که خریداران از شورولت های اقتصادی شروع کرده و به کادیلاک های لوکس می رسند. این تصویر برای بسیاری از مشتریان قدیمی هنوز جذاب است؛ اما واقعیت چیز دیگری است. بیوک زمانی درست یک پله پایین تر از کادیلاک در سلسله مراتب جنرال موتورز قرار داشت؛ اما حالا این جایگاه را از دست داده است. میانگین قیمت خودروهای بیوک در مارس ۲۰۲۵ تنها ۳۵ هزار و ۷۴۵ دلار بوده که پایین ترین رقم در میان برندهای جنرال موتورز است. در مقایسه، میانگین قیمت کادیلاک ۷۴ هزار و ۷۸ دلار، جی امسی ۶۴ هزار و ۹۴۶ دلار و شورولت ۴۷ هزار و ۱۷۵ دلار بوده است. در میان برندهای فعال در بازار آمریکا، بیوک با این قیمت در رده چهارم ارزان ترین ها قرار دارد و تنها سوبارو (۳۵ هزار و ۷۶ دلار)، نisan (۳۲ هزار و ۸۰۹ دلار) و میتسوبیشی (۳۱ هزار و ۶۹۲ دلار) را پشت سر خود دارد. این رقم از برندهایی مثل مزدا (۳۶ هزار و ۱۱۷ دلار)، کیا (۳۶ هزار و ۷۱۶ دلار)، هیوندای (۳۷ هزار و ۲۰۹ دلار)، هوندا (۳۷ هزار و ۵۳۷ دلار) و دوج (۴۹ هزار و ۵۴۸ دلار) پایین تر است و فاصله زیادی با برندهای لوکس واقعی مثل آکورا (۵۲ هزار و ۵۹۰ دلار) یا حتی جی امسی (۶۴ هزار و ۹۴۶ دلار) دارد که در نمایندگی های مشترک با بیوک به فروش می رسد. در نتیجه، اگرچه بیوک همچنان به عنوان برندی لوکس معرفی می شود، اما قیمت های آن داستان دیگری را روایت می کنند.

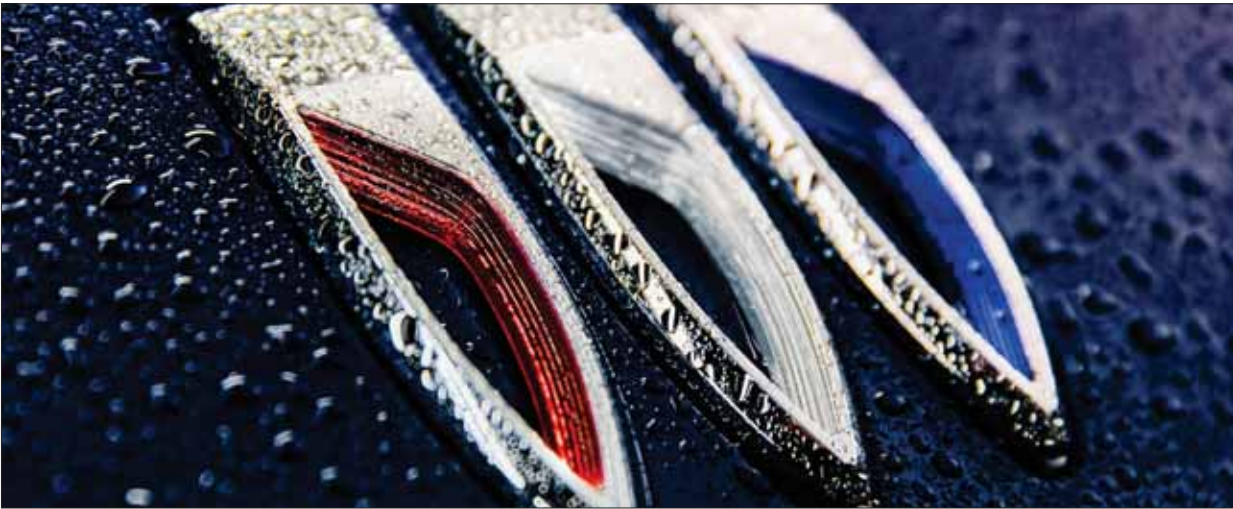
چرا بیوک دیگر لوکس نیست؟

این اختلاف تا حدی به دلیل گستردگی قیمت محصولات هر برند جنرال موتورز و برنامه ریزی ضعیف محصولات بیوک در بازار آمریکا است. سبد محصولات بیوک از بیوک انویستا

با قیمت پایه ۲۳ هزار و ۸۰۰ دلار شروع شده و به بیوک انکیواونیر با قیمت ۵۹ هزار و ۶۹۵ دلار ختم می شود. در این میان، انکور GX با قیمت ۲۶ هزار دلار و انویژن با قیمت ۳۶ هزار و ۵۰۰ دلار قرار دارند. در سال ۲۰۲۴ حدود ۶۰ درصد فروش بیوک به انویستا و انکور GX اختصاص داشته است. بخش عمده فروش بیوک به دو مدل اقتصادی محدود شده که عملاً مدل های پایه هستند. به نظر می رسد بیوک تصویر برند خود را بدون اطلاع رسانی تغییر داده است. در مقابل، قیمت خودروهای کادیلاک با سدان CT4 از قیمت پایه ۳۴ هزار و ۹۹۵ دلار شروع می شود و تا ۳۵ هزار دلار برای مدل پرچم دار و دست ساز سلسطیک می رسد. بیوک رقیب داخلی دیگری هم دارد. قیمت محصولات جی امسی از تراین با قیمت ۳۱ هزار و ۹۹۵ دلار شروع شده و تا هامر شاسی بلند با قیمت ۱۰۷ هزار و ۱۴۵ دلار می رسد. شورولت با ترکس پایه به قیمت ۲۰ هزار و ۵۵۰ دلار ارزان تر از بیوک است؛ اما در کوروت ZR1 به ۱۷۳ هزار و ۳۰۰ دلار می رسد. شورولت به دلیل فروش خودروهای بالای ۵۰ هزار دلار، میانگین قیمت بالایی دارد.

منطق محصولات بیوک

چرا بیوک روی خودروهای ارزان قیمت تمرکز کرده و سبد



محصولات لوکس واقعی ندارد؟ این برند قیمت ها را نزدیک به شورولت نگه داشته؛ اما با ظاهری کمی لوکس تر. البته خودروهای بیوک هنوز هم مثل ۱۰ سال پیش لوکس به نظر می رسند؛ اما حالا به طور عجیبی ارزان تر شده اند. این استراتژی بد نیست و فروش بیوک در آمریکای شمالی را تثبیت کرده است. فروش بیوک از پایین ترین سطح خود یعنی ۱۰۳ هزار و ۵۱۹ دستگاه در سال ۲۰۲۲، بیش از ۴۳ درصد رشد کرده است.

وقتی از بیوک درباره تناقض قیمت و تصویر برند سوال شد، سخنگوی بیوک گفت: «سبد محصولات لوکس اما مقرون به صرفه بیوک، مشتریان جدید و جوان تر را جذب کرده است. انویستا با ۴۰ درصد خریداران بین ۳۶ تا ۵۵ سال، ۲۵ درصد بین ۱۸ تا ۳۵ سال و بیش از ۶۰ درصد مشتریان جدید در سال ۲۰۲۴ پیشتاژ است.» اگرچه بیوک می تواند به سمت محصولات گران تر حرکت کند، اما رقابت با کادیلاک هایی که قیمت پایه مشابه بیوک انویژن دارند، دشوار است. دامنه قیمتی کادیلاک شبیه به مرسدس بنز است؛ اما جنرال موتورز از بیوک برای تغذیه بخش پایین بازار لوکس استفاده می کند؛ چیزی که مرسدس بنز ندارد. با این حال، در چین بیوک محصولاتی لوکس تر مثل بیوک GL8 سنجوری ممکن است حذف شود.

پیشترانه ۲ لیتری برای هاوال رپتور Hi4»

است. بنابر علت نامعلوم، اتصالات پرچ قطعات پلاستیکی به بدنه هم در معرض دید قرار گرفته است. همچون مدل قبلی، در صندوق هاوال رپتور بنزینی بازاپاس روی آن، به طرف کنار با می شود. بنابر اطلاعات MIIT، طول بدنه (با احتساب زاپاس) و فاصله بین محورهای هاوال رپتور بدون تغییر باقی مانده و به ترتیب ۲،۷ و ۴،۶ متر است. فعلاً هیچ تصویری از فضای داخلی هاوال رپتور جدید در دسترس نیست. احتمال دارد نمایشگرهای این خودرو با تغییرات همراه شده و البته کیفیت قطعات کابین هم افزایش پیدا کرده باشد. بنابر اطلاعات اولیه، هاوال رپتور درون سوز به پیشترانه ۲ لیتر ۴ سیلندر توربوشارژ مجهز شده است که ۲۳۸ اسببخار قدرت را از طریق گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک به هر دو محور انتقال می دهد.

هاوال رپتور که در چین با نام مگ لانگ هم شناخته می شود، نخستین بار در سال ۲۰۲۳ معرفی شد. مدتی پس از مدل درون سوز، تیپ پلاگین-هیبرید Hi4 و چهارچرخ محرک این خودرو هم در چین عرضه شد. پس از اعمال به روز رسانی فنی در بهار ۲۰۲۴، فروش هاوال رپتور Hi4 تاحدی افزایش یافت. بعداً اعلام شد که هاوال قصد دارد تیپ بنزینی رپتور را با ظاهر متفاوت عرضه کند. پس از انتشار اطلاعات این مدل توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT)، اکنون هاوال رپتور جدید به صورت رسمی معرفی شده است. با تغییر جهت اجرای جلونچره از افقی به عمودی و همچنین چراغ های مستطیلی جلو به جای دایره ای در مدل قبل، چهره هاوال رپتور کمی متفاوت به نظر می رسد. چراغ های دوتایی عقب نیز به یک چراغ واحد تبدیل شده



افزایش توانایی های آفرود هیوندای «پالیسید»



هیوندای پالیسید ۲۰۲۶ سرانجام برای بازار آمریکا رونمایی شد. این شرکت در نمایشگاه بین المللی خودرو نیویورک امسال از طراحی جدید و پیشترانه های تازه این شاسی بلند پرده برداشت؛ اما در کنار آن، نسخه ای جدید با تمرکز بر قابلیت های آفرود را نیز معرفی کرد. این نسخه XRT Pro نام دارد و فراتر از یک تغییر ظاهری ساده است. این مدل به یک دیفرانسیل لغزش محدود الکترونیکی در محور عقب مجهز است که مخصوص همین تیپ طراحی شده است. همچنین پالیسید XRT Pro دارای فاصله کف از زمین برابر با ۱۸،۴ اینچ است که طبق اعلام هیوندای، یک اینچ بیشتر از مدل های معمولی این خودرو است. بهبود زوایای آفرود

نیز از دیگر تغییرات این نسخه است؛ زاویه ورود ۲۰،۵ درجه، زاویه خروج ۲۲،۴ درجه و زاویه شکست ۱۸،۳ درجه. در بخش ظاهری، سپر جلو منحصربه فرد و فلزهای بکسل قرمز در جلو و عقب، به جذابیت بصری و عملکردی این مدل کمک کرده اند. نسخه XRT Pro فقط با یک پیشترانه ۶ سیلندر ۳،۵ لیتری جدید عرضه می شود که توان تولید ۲۸۷ اسببخار قدرت و ۳۵۲ نیوتون متر گشتاور را دارد. سیستم چهار چرخ محرک HTRAC هیوندای به صورت استاندارد روی این مدل نصب شده و دارای حالت های رانندگی مخصوص زمین های گل الود، برفی و شنی است.

خبر

News

ورود جیپ «کامپس» به نسل سوم

نسل سوم جیپ کامپس با تحولات اساسی نسبت به نسل قبل با مدل ۲۰۲۶ معرفی شده است. جیپ کامپس ۲۰۲۶ براساس پلت فرم STLA Medium گروه استلانتیس شکل گرفته که زیرساخت مدل های دیگر از جمله پژو ۳۰۰۸ و ۵۰۰۸، اوپل گرندلند و سیتروئن C5 ایرکراس را نیز تشکیل داده است. جیپ کامپس ۲۰۲۶ با طول ۴،۵ متر، تقریباً ۱۶ سانتی متر از نسل قبلی و با اختلاف بیشتری از مدل های رنگید و اونچر بزرگ تر است. این خودرو با فرم جعبه ای بدنه، طرحی مدرن از جلونچره هفت-بخشی برند جیپ و قطعات پلاستیکی روی بدنه، به اصالت برند خود وفادار باقی مانده است؛ هر چند که طرح X در چراغ های عقب با نور نوری بین آن ها، به سایر کراس اوورهای امروزی



شباهت دارد. در تیپ کامل جیپ کامپس ۲۰۲۶، مواردی شامل سقف مشکی، چیدمان ماتریسی چراغ های LED جلو، رنگ های ۲۰ اینچ و سانروف هم اضافه می شود. مهندسان جیپ برای کاهش مصرف انرژی کامپس برقی، این خودرو را به صفحات صاف زیر بدنه، رینگ های آیرودینامیک و منافذ فعال سپر جلو مجهز کرده اند. حتی تیپ پایه جیپ کامپس ۲۰۲۶ هم نمایشگر لمسی عرضی ۱۶ اینچ و صفحه نشان دهنده ۱۰ اینچ در پشت فرمان را به همراه دارد. خوشبختانه تعدادی دکمه هم در زیر نمایشگر دیده می شود. دکمه ترمز پارک برقی و دکمه قرمز رنگ سامانه Selec-Terrain نیز در کنار اهرم چرخان تعویض دنده قرار دارد. گذشته از افزایش ۵،۵ سانتی متری فضای پای سر نشین عقب، در مجموع ۴۵ لیتر فضا هم برای قرار دادن لوازم کوچک در بخش های مختلف کابین جیپ کامپس ۲۰۲۶ وجود دارد. بنابر اعلام سازنده، گنجایش محفظه بار هم با ۴۵ لیتر افزایش به ۵۵۰ لیتر افزایش یافته است. صندلی های عقب نیز به نسبت ۴۰:۲۰:۴۰ خم می شود. نکته جالب این که در تیپ برقی جیپ کامپس ۲۰۲۶ از محفظه زیر کاپوت خبری نیست. جیپ کامپس ۲۰۲۶ در سه تیپ هیبرید-خفیف، پلاگین-هیبرید و برقی عرضه خواهد شد.



پیکاپ ۷۵۰ هزار یورویی «برابوس»



برابوس XLP800 دونچر بر پایه جدیدترین نسخه مرسدس G63 ساخته شده و ادامه‌دهنده مسیر مدل قبلی خود است که چند سال پیش معرفی شد. نخستین چیزی که در این خودرو جلب توجه می‌کند، تبدیل G63 به یک پیکاپ است. بر خلاف فضای بسته بار در مدل های قبلی، XLP 800 دونچر دارای یک محفظه بار روباز است. کیت بدنه عریض برابوس نیز در این مدل دیده می‌شود و با پیچه گلگیر ها، افزودن کاپوت جدید، سپرهای اختصاصی، اتصالات سقف، جلوینچر با طراحی شده و چند جزئیات دیگر، ظاهری قدرتمند خلق کرده است. استفاده از آلکترا و ترم فایبر کربن

با روکش براق، ماهیت لوکس این مرسدس G63 اصلاح شده را برجسته می‌کند. همچنین بین‌های قفل دراز آلومینیوم ساخته شده‌اند. برابوس، موتور ۴ لیتری V8 تونین توربو مرسدس را نیز از نقادانه است. این پیشرفته اکنون ۸۰۰ اسب بخار قدرت و ۱۰۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این پیکاپ چهار چرخ محرک ظرف ۴.۸ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و حداکثر سرعت آن به دلیل لاستیک های آفرود به ۲۱۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. چنین ویژگی هایی اما ارزان به دست نمی آید و XLP800 دونچر ۷۵۰ هزار یورو قیمت دارد.

نامه انجمن خودرو سازان به دولت؛

صنعت خودرو خواستار حمایت ۳ ساله شد

با اقدامات دولت در زمینه حضور مدیری بخش خصوصی در شرکت های خودرو ساز انتظار می رود تا از هر گونه تصمیم در خصوص کاهش سود بازگانی خودرو های سواری وارداتی پرهیز شود تا حداقل در فرصت سه ساله امکان تغییر ریل در روند ارتقای این صنعت به وجود آید. صنعت خودرو ایران از مشکلات گوناگونی رنج می برد که عمدتاً ناشی از سیاست گذاری و تصمیمات نامطلوب داخلی و نیز تحریم های ظالمانه دول استکباری است. بر این اساس برای کمک به حل برخی از مشکلات مبتلا به صنعت خودرو، انجمن خودرو سازان از رئیس محترم جمهوری استمداد کرد و طی نامه ای از ایشان خواست به موارد مندرج در نامه توجه بیشتری مبذول نمایند. متن نامه انجمن خودرو سازان که توسط دبیر این انجمن به ریاست جمهوری ارسال شده این شرح است؛

جناب آقای دکتر پزشکیان
ریاست محترم جمهوری اسلامی ایران
باسلام؛

احتراماً، به استحضار می‌رساند طبق اخبار واصله، ظاهر اد

راستای کاهش سود بازرگانی و حقوق گمرکی خودرو های سواری وارداتی اقداماتی در دولت انجام و مقرر است تادر جلسه هیئت محترم دولت طرح گردد. لذا از آن جایی که متأسفانه در این خصوص از خودرو سازان بزرگ کشور و انجمن های صنفی این صنعت هیچ گونه نظر مشورتی اخذ نشده و از طرفی نظر به این که در سال موسوم به «سرمایه گذاری برای تولید» چنین اقداماتی جز تضعیف تولیدات ملی را فراهم نخواهد آورد به دلایل ذیل مخالفت خویش را با این اقدام اعلام می دارد:

۱. باتوجه به تحریم های ظالمانه استکبار جهانی صنعت خودرو در طی دهه گذشته از حیث روز آمد نمودن تجهیزات و توسعه کمی و کیفی نتوانسته به حد مطلوب برسد هر چند تلاش های مناسبی در خصوص بومی سازی خطوط تولید انجام شده ولیکن از آن جایی که این صنعت نیازمند بهره گیری از دانش فنی و زیر ساختی خودرو سازان برتر دنیا می باشد جا دارد تا در سال «سرمایه گذاری برای تولید» که بر اساس تدابیر داهیانه مقام معظم رهبری نام گذاری شده از حمایت های دولت کریمه در جهت افزایش سرمایه گذاری در این صنعت بهره کامل برده و شاهد

افزایش چشمگیر سرمایه گذاری داخلی و خارجی در این عرصه باشیم.

۲. کاهش تعرفه گمرکی خودرو های وارداتی در حالی است



که هنوز صنعت خودرو در داخل کشور با مشکلات حادی همچون انحصاری بودن، تعیین قیمت دستوری، گرانی نرخ مواد اولیه تولید داخل در مقیاس با نرخ های جهانی، شرایط پیچیده تخصیص نرخ ارز برای واردات مواد یا قطعات، زیان ده بودن شرکت های خودرو ساز، و وجود نهاد های تصمیم گیر خارج از اراده هیات مدیره شرکت ها، تعیین فرمول کاملاً اشتباه قیمت گذاری خودرو و خروج انحصار خودرو های وارداتی روبرو و الزامی می بایستی در اسرع وقت برای حل و فصل آن ها تدابیر جدی اندیشیده شود.

۳. قیمت گذاری دستوری موجب تفاوت فاحش قیمت درب کارخانه با قیمت بازار و ایجاد سوداگری برای قشری خاص که از این محل سوء استفاده کلانی کرده اند شده است که عملاً نه خودرو ساز در این وضعیت به حداقل سود لازم می رسد و مردم نیز امکان خرید خودرو با قیمت های کمتر از کف بازار را پیدا نمی کنند.

لذا با وجود مشکلات و معضلات فوق قطعاً حاضر تعالی می پذیرد که وضعیت صنعت خودرو در حالت اورژانسی بوده و از آن جایی که سیاست دولت در سال جاری خروج از مدیریت و سهامداری شرکت های خودرو ساز بوده و از

طرفی در اواخر سال گذشته برای اولین بار بعد از پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی، مدیریت بزرگ ترین شرکت خودرو سازی کشور به سهامدار بخش خصوصی محول و بر این اساس فضا برای حضور سرمایه گذاران بزرگ داخلی با تدبیر هوشمندانه دولت فراهم آمده است حال که با اقدامات دولت زمینه حضور مدیریت بخش خصوصی در شرکت های خودرو ساز و به تبع آن امکان حضور سرمایه گذاران داخلی برای ایجاد شکوفایی در این صنعت فراهم آمده است انتظار می رود تا از هر گونه تصمیم در خصوص کاهش سود بازرگانی و حقوق گمرکی خودرو های سواری وارداتی پرهیز تا حداقل در فرصت سه ساله امکان تغییر ریل در روند ارتقای سطح کیفیت خودرو های داخلی و ورود تجهیزات جدید و به روز در این صنعت به وجود آید. لذا عاجزانه از جنابعالی که همیشه یار و یاور حوزه صنعت و تولیدات داخلی و حامی قشر کارگران بوده اید تقاضا داریم دستور فرمایید از طرح چنین موضوعاتی حداقل به مدت سه سال در هیئت محترم دولت خودداری و یاد در صورت طرح مخالفت جدی گردد. قبلاً از بذل توجه و مساعدت جنابعالی قدرانی و تشکر می گردد.

گرانی ۵۰ میلیون تومانی نیسان آپشنال

آیا چالش خودرو های مونتاژی به مدل های وارداتی نیز سرایت می کند؟



لوازم یدکی و ارائه خدمات پس از فروش می‌دانند و معتقدند بسیاری از خودرو های وارداتی بدون رعایت اصول اولیه وارد کشور می شوند.

ثبات قیمت خودرو های مونتاژی

خودرو های داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۵۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۷۴۵ میلیون تومان، نیسان دوگانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴) با ۳۱ میلیون تومان افزایش ۷۷۵ میلیون تومان، نیسان دوگانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳) با ۲۴ میلیون تومان افزایش ۷۷۳ میلیون تومان، دنا پلاس (دنده ۵) (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۸۹۲ میلیون تومان، پادرا تک کابین (۱۴۰۳) با ۵ میلیون تومان افزایش ۸۹۵ میلیون تومان و رانا پلاس ارتقا یافته (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۳ میلیون تومان افزایش ۷۶۳ میلیون تومان قیمت گذاری شد. همچنین در میان خودرو های مونتاژی شاهد افت بهای ۱۰ و ۱۵ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت اموی ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش ۳۳۱ کیلمیلیارد و ۲۷۰ میلیون تومان، هایما S8 (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیون و ۱۰۰ کیلومتر و تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش ۶۷۰ کیلومتر تومان رسید.

از طرفی در خودرو های وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش تویوتا bz4X 615 (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۵ کیلیمیلارد و ۶۵۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۳ کیلیمیلارد و ۵۰۰ میلیون تومان، هوندا سیتی (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ کیلیمیلارد و ۷۰۰ میلیون تومان و آئودی Q5 e-tron (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۵ کیلیمیلارد و ۷۵۰ میلیون تومان رسید.

می‌شوند که هیچ کدام از آن ها از داخلی سازی بالایی برخوردار نیستند. بنابراین این رویکرد خودرو سازان چینی، در در س های خاص خود را برای مشتریان ایرانی داشته و با ها نیز سبب اعتراض آن ها شده است. در واقع سال هاست خودرو سازان چینی تحت مشارکت با بخش خصوصی خودرو سازی ایران مشغول مونتاژ انواع محصولات شان در کشور هستند. با وجود تنوع بالای خودرو های چینی و همچنین امکانات و آپشن های فراوان آن ها در مقایسه با خودرو های داخلی، خودرو های مورد نظر با نقطه ضعف بزرگ کمبود و قیمت بالای قطعات در بخش خدمات پس از فروش مواجه هستند که علاوه بر تحمیل هزینه های گزاف به مشتریان، خواب طولانی خودرو ها در تعمیرگاه ها را به دنبال دارد. این موضوع به خصوص طی چند سال اخیر که تعداد مصرف کنندگان خودرو های چینی در کشور رشد محسوسی داشته، بیشتر به چشم می آید.

اما این روز ها غیر از محصولات مونتاژی چینی، معضل تامین قطعات و خدمات پس از فروش گریبان خودرو های وارداتی را نیز گرفته است و این روند به دلیل نحوه تخصیص ارز، محدودیت های ثبت سفارش و تاخیر در ترخیص قطعات به چالش جدی صاحبان این خودرو ها و شرکت های خدماتی تعمیرگاه ها تبدیل شده است. این موضوع در نامه اخیر دبیر انجمن خدمات پس از فروش به وزیر صمت نیز مورد تاکید قرار گرفته است.

در واقع از نگاه متولیان خدمات پس از فروش به نظر می رسد پس از رفع ممنوعیت واردات خودرو و حضور ده ها شرکت وارد کننده خودرو با برندهای مختلف برای واردات لوازم یدکی و قطعات مربوطه متناسب با حجم واردات خودرو تامین نشده است که بخش مهمی از آن به عدم تامین ارز کافی برای واردات قطعات و اقلام یدکی و کندی ترخیص قطعات از گمرکات بازمی گردد.

البته برخی کارشناسان این جریان را به کم توجهی شرکت های فروشنده خودرو و عدم تعهد لازم برای تامین



احسان ناصر بابلی
e.naseri@autoworld.ir

خریداران خودرو های مونتاژی و وارداتی این روز ها، علاوه بر پرداخت مبالغ قابل توجه برای خرید خودرو، با مشکلات بسیاری در تامین قطعات مواجه هستند؛ به طوری که مشکلات خدمات پس از فروش غیر از محصولات مونتاژی چینی، در کمین خودرو های وارداتی نشسته است. این معضل مدت هاست به دلیل تاخیر در تخصیص ارز مناسب و ترخیص قطعات خودرو های مونتاژی و وارداتی از گمرکات، نگرانی مشتریان و فعالان بازار و حتی شرکت های خدمات پس از فروش را دود چندان کرده است. در همین ارتباط چندی پیش دبیر انجمن شرکت های خدمات پس از فروش خودرو در نامه ای خطاب به وزیر صنعت، معدن و تجارت اعلام کرد خودرو های وارداتی در نمایندگی های مجاز و تعمیرگاه های مستقل زمین گیر شده اند.

وی با انتقاد از عدم تامین لوازم یدکی و قطعات خودرو ها متناسب با حجم واردات، خواستار تامین ارز کافی و به موقع به منظور واردات قطعات و اقلام یدکی برای شرکت های خدمات پس از فروش خودرو و ترخیص سریع آن ها از گمرکات کشور شد. مسأله ای که نه تنها باعث افزایش قیمت قطعات شده، بلکه در مواردی حتی یافتن برخی قطعات ضروری برای خودرو های بر طرفدار مونتاژی و حتی وارداتی ها به چالشی جدی برای مالکان این خودرو ها بدل شده است.

در واقع در کنار مسائل و چالش هایی مانند تاخیر در تحویل، قیمت تمام شده بالا، ناترازی بازار، رکود در دادوستد و بالاتر کیفی واردات خودرو های دست دوم، متولیان نه تنها نتوانسته اند مشکل و معضل بزرگ خدمات پس از فروش خودرو های مونتاژی چینی را برطرف کنند، بلکه حالا این مشکل با توجه به تعدد عرضه برندهای وارداتی از سوی شرکت های متعدد، رفته رفته گریبانگیر خریداران و مصرف کنندگان خودرو های وارداتی نیز می شود. البته تامین قطعات و لوازم یدکی خودرو های چینی همیشه در بازار کشور با کمبود مواجه بوده و این موضوع دلایل مختلفی دارد که شاید مهم ترین آن ها، بی میلی چینی ها به داخلی سازی قطعات در ایران است. گفته می شود هزینه تولید قطعات خودرو در چین، در مجموع کمتر از هزینه ساخت و تامین همان قطعات در ایران است. از همین رو چینی ها داخلی سازی قطعات خودرو های مونتاژی شان در ایران را دنبال نمی کنند.

در حال حاضر خودرو های چینی زیادی در ایران مونتاژ

تیونینگ Tuning

لامبورگینی «اوروس» عجیب!

لامبورگینی اوروس از زمان معرفی در سال ۲۰۱۸ به یکی از گزینه های اصلی تیونرها تبدیل شده است. این شاسی بلند قدرتمند با ظاهری تهاجمی، دستخوش تغییرات مختلفی شده از تیونینگ های شیک کار لکس تا خلاقیت های جنجالی منصوری که گاهی به مرز دعوای حقوقی می رسند؛ اما هیچ کدام از این تغییرات، حتی جسارت رقابت با پروژه های که وست کوست کاستومز برای یک موزیک ویدئو خلق کرده را ندارند. وست کوست کاستومز، نامی آشنا در دنیای تیونینگ به خاطر تغییرات عجیب و گاهی خیره کننده اش شناخته می شود.



این شرکت همچنان به خلق آثار عجیب ادامه می دهد. نتیجه جدید ترین پروژه آن ها، شاسی بلندی است که عجیب ترین اوروس دنیا محسوب می شود. پری معروف، این اوروس را برای استفاده در موزیک ویدئوی خود به وست کوست کاستومز سفارش داد. تغییرات این اوروس آن قدر عجیب اند که انتخاب نقطه شروع برای توصیف سخت است. بارز ترین تغییر، حذف در های خودرو و جایگزینی آن ها با میله های فلزی است که حس و حال یک خودرو باگی را القا می کند. نگران در های حذف شده نباشید؛ آن ها دور انداخته نشده اند؛ بلکه به عنوان باله هایی در درب عقب باز سازی شده اند و میزبان سیستمی از بلند گوهای پر قدرت هستند که به نظر برای گوش انسان طراحی نشده اند! تاثیر این تغییرات بر فضای داخلی، به ویژه برای سرنشینان ردیف دوم، مشخص نیست؛ اما قطعاً جایی برای چمدان های کوچکی باقی نمانده است. تغییرات این اوروس با برش روی کاپوت ادامه می یابد تا موتور ۴ لیتری V8 تونین توربو به نمایش در آید.

فرانسوی French

معرفی رنو ۴ «ساوان»

پس از ۳۰ سال غیبت، رنو ۴ در اواخر ۲۰۲۴ احیا شد و از یک خودرو اقتصادی بنزینی به یک کراس اوور الکتریکی کوچک تبدیل شد. این کراس اوور جمع و جور که در واقع نسخه ای بلند تر از رنو ۵ جدید است، نام دیگری را هم زنده کرده است: ساوان. برخلاف مدل تولیدی که فقط دیفرانسیل جلو است، کانسپت جدید رنو ۴ ساوان با افزودن یک موتور در عقب، به سیستم چهار چرخ محرک مجهز شده است. این کانسپت با رنگ سبز یشمی جدید و سقف پارچه ای پیکسلی خودنمایی می کند. تعلیق مرتفع تر، فاصله از زمین ۱۵ میلی متر افزایش داده و اگر چه نمی توان آن را یک آفرود



تمام عیار نامید، اما قطعاً از مدل استاندارد در مسیرهای ناهموار توانمندتر است. رنو ۴ ساوان همچنان روی رینگ های ۱۸ اینچی حرکت می کند؛ اما این بار با طراحی جدید و لاستیک های گودبر اولترا گریپ. قدرت خروجی این کانسپت اعلام نشده، اما با توجه به پیش ران دوموتوره، قطعاً از قوای محرکه تک موتوره محرک جلوی مدل استاندارد با ۱۵۰ اسب بخار قدرت و ۲۴۵ نیوتون متر گشتاور قوی تر است. اندازه باتری مشخص نیست اما ممکن است از باتری ۵۲ کیلووات ساعتی بزرگ تر به جای باتری ۴۰ کیلووات ساعتی استاندارد استفاده کند. با باتری بزرگ تر، رنو ۴ تولیدی برد ۴۰۰ کیلومتری ارائه می دهد. این کانسپت، مانند نسخه تولیدی، روی معماری AmpR Small ساخته شده که با مدل های دیگری مثل تونیکو، رنو ۵، نیسان میکرا جدید و هاچیک اسپرت آلپین A290 مشترک است. همه این مدل ها فقط دیفرانسیل جلو هستند، اما کانسپت ساوان نشان می دهد افزودن موتور عقب برای سیستم چهار چرخ محرک امکان پذیر است.



توانسته‌اند کاراکتری کاملاً اسپرت و نافذ برای این کوبه به‌ارمغان آورند. در پوزه خودرو، چراغ‌های کشیده و بار یک، جایگزین چراغ‌های گرد دوگانه معروف بنتلی شده‌است. در نمای عقب نیز چراغ‌های کشیده با حجم‌پردازی صریح نمای چشم‌نواز و خاصی به این خودرو می‌بخشد. در حقیقت بنتلی در حال تغییر ویژگی‌های زبان جدید طراحی خود است که محصولاتش را با تحولات گسترده‌ای مواجه خواهد کرد. طراحی چراغ‌های کشیده در جلو و عقب یکی دیگر از ویژگی‌های زبان جدید طراحی بنتلی بوده که منجر به زیبایی دوچندان این کوبه خاص لوکس شده‌است.

اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که مجله خودرو، تصاویری از نسل جدید بنتلی مولینر بتر کاننپینتال جی تی منتشر کرد. با ورود به سال ۲۰۲۳ میلادی کمپانی صاحب‌نام بنتلی به‌صورت رسمی از این کوبه اشرافی رونمایی کرد. نسل جدید این خودرو و بسیار جذاب و زیبا بوده که نسبت به نسل‌های قبلی کمی فانتزی‌تر، جسورتر و تنومندتر به‌نظر می‌رسد. کاننپینتال جی تی از جمله کوبه‌های عضلانی و لوکس بنتلی است که در بازار خودرو جهانی جایگاه ویژه‌ای دارد. در این نسل طراحان بنتلی با استفاده از خطوط تیزتر، احجام اغراق‌شده و سطوح تخت روی بدنه



نگاهی به سبک جدید طراحی «بنتلی»

آیا هیبریدی‌ها ماندگار می‌شوند؟

همکاری نیروی الکتریکی با نیروی احتراق داخلی

«امروزه یکی از

چالش برانگیزترین مسائل در

صنعت خودروسازی، مصرف

سوخت و میزان آلاینده‌هایی

است که ماحصل فرآیند احتراق

موتورهای درون‌سوز است. از این

رو، استفاده کمتر از سوخت‌های فسیلی و کاهش آلاینده‌گی‌های زیست‌محیطی که در اثر گازهای

خروجی از اگزوز خودروها به‌وجود می‌آید، مهم‌ترین هدف خودروسازان است. بر این اساس

استفاده از انرژی‌های پاک و تجدیدپذیر همواره مورد نظر مهندسان خودروساز بوده‌است. با ورود

انرژی الکتریکی به صنعت خودرو، دنیای پرهیجان چهارچرخ‌ها به‌شکل فرایندهای متحول شد.

پیش‌رانه‌های هیبریدی و الکتریکی سبب کاهش مصرف سوخت و کاهش گازهای آلاینده شده

و باعث شده دیگر خودرو و نیروی پیش‌ران آن برای حرکت تابعی از سوخت‌های فسیلی نباشد و

شاهد محیط‌زیستی پاک و عاری از آلاینده‌های مخرب باشیم. بیش از دو دهه‌است که کمپانی‌های

مطرح خودروسازی با سرمایه‌گذاری و به‌کارگیری نیروی کار خود بر این مولفه متمرکز شده‌اند.

به جرأت می‌توان گفت هر ساله شاهد ارائه فناوری‌های جدید و پیشرفته‌ای در این راستا هستیم.

در این مطلب به بررسی پیش‌رانه‌ها و خودروهای هیبرید و انواع آن که در سبد محصولات جدید

خودروسازان مطرح مورد استفاده قرار گرفته، خواهیم پرداخت.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

«نگاهی به سرگذشت هیبریدی‌ها

سر آغاز هیبرید به سال ۱۸۸۹ مربوط می‌شود. اولین طرح هیبریدی با ترکیب یک پیش‌رانه بنزینی

و الکتریکی توسط ویلیام ایچ پاتون William H. Patton ارائه شد. وی به دنبال راهی برای ابداع

یک موتور گازی-الکتریکی بود که به دلیل مشکلات بسیار و استفاده از باتری‌های سربی، تنها در

یک لوکوموتیو از آن استفاده شد. سال ۱۸۹۶ هری ای دی Harry E. Dey در کمپانی حمل و نقل

آرمسترانگ بریج پورت پیش‌رانه‌ای به همین ترتیب ساخت؛ اما به دلیل وزن بالای پیش‌رانه بنزینی،

راندها بسیار پایین موتور الکتریکی و عدم کنترل گشتاور این طرح نیز موفقیت‌آمیز نبود. چهار

سال بعد در دیناند پورشه توانست یک طرح هیبریدی که ترکیبی از موتور الکتریکی و بنزینی کوچک

بود را روی یکی از محصولات کمپانی Lohner-Werke نصب کند که می‌توان گفت نخستین طرح

ایده‌ال برای یک محصول هیبریدی بود. اما پیشینه هیبرید به سال ۱۹۰۵ بازمی‌گردد که توسط یک

مهندس مکانیک به نام هنری پیپر Henri Pieper مطرح و ثبت اختراع آن سازمان ثبت تجاری

و اختراعات آلمان دریافت شد. خودرو هیبریدی که پیپر توانست بسازد، با یک موتور الکتریکی

توانایی حرکت تا سرعت ۲۵ کیلومتر بر ساعت را داشت و حدود ۶۰۰ دستگاه از آن ساخته شد.

البته به دلیل پیشرفت سریع موتورهای احتراق داخلی، از هیبریدها استقبال نشد تا این که از اوایل

دهه ۷۰ میلادی این پیش‌رانه‌ها بار دیگر مورد توجه خودروسازان مطرحی چون فیات، اوپل، آئودی

و آلفا رومئو قرار گرفت که پیشرفته‌ترین آن‌ها در دهه ۹۰ میلادی تویوتا پریوس بود. امروزه شاهد

فرآگیری این پیش‌رانه‌ها در تمامی کمپانی‌های خودروساز هستیم.

«ساختار هیبرید

همان‌طور که از نام خودروهای هیبرید بر می‌آید Hybrid به معنی دوگانه یا دورگه بودن خودرو

است. یک خودرو هیبرید از دو قسمت اصلی تشکیل شده که یکی پیش‌رانه دورن‌سوز (بنزینی)،

گازی، یزلی یا هیدروژنی) و دیگری یک موتور الکتریکی است. در واقع موتور درون‌سوز می‌تواند

یک تولیدکننده جریان الکتریکی باشد و بخش دیگر که موتور الکتریکی است، به عنوان قوای

محر که‌ای با انرژی الکتریکی شناخته می‌شود. موتور الکتریکی باید منبعی برای راه‌اندازی و تأمین

انرژی داشته باشد که این منبع، باتری‌های لیتیوم-یونی، نیکل متال هیدرید و اسید سربی هستند.

هر چند که در خودروهای پیشرفته‌ای لیتیوم-یون و نیکل متال هیدرید بیشتر استفاده می‌شود؛ اما

مهندسان الکترونیک به دنبال طراحی و ساخت باتری‌های کربنی هستند تا ظرفیت و بهروری از

انرژی الکتریکی بهبود پیدا کند. در خودروهای هیبرید همچنان سیستم انتقال قدرت (گیربکس

و مجموعه دیفرانسیل پنیون و کراویل) به‌همراه سیستم سوخت‌رسانی که مجموعه‌ای از قوای

محر که هستند، باقی مانده‌است.

«انواع هیبریدها

خودروهای هیبریدی بر اساس نحوه اتصال اجزا، با توجه به شکل پیچ‌بردنی و ساختار به چند دسته

اصلی تقسیم‌بندی می‌شوند که در ادامه آن‌ها را بررسی می‌کنیم.

هیبرید متوسط (Mild Hybrid)

هیبرید متوسط یا Mild hybrid یکی از انواع هیبریدهاست که اخیراً شاهد پیشرفت این سیستم از

سوی بزرگ‌ترین تولیدکننده قطعات الکترونیک یعنی بوش هستیم. هیبرید متوسط دسته‌ای

از هیبریدهاست که مجهز به سیستم ۴۸ ولتی است و ساختاری مشابه هیبریدهای کامل داشته

و از یک باتری کامپکت (اغلب از جنس لیتیوم-یونی) بهره می‌گیرد. از طرفی این سیستم دارای

یک موتور الکتریکی متناسب برای رفع نیازهای حرکتی است. دو مقوله موتور الکتریکی و باتری

جزو ویژگی‌های بسیار مهم در ساختار یک خودرو هیبرید هستند. در هیبریدهای متوسط Mild

Hybrid از باتری کامپکت و موتور الکتریکی به‌طور مثال ۲۰ کیلوواتی استفاده می‌شود. عملکرد

هیبریدهای متوسط بر این اساس است که پس از حرکت خودرو و رسیدن خودرو به شتاب ثابت

(پس از حرکت خودرو، شتاب دیگری بی‌معنا می‌شود و این پارامتر سرعت است که متغیر می‌باشد)

در زمان سبقت‌گیری یا در زمانی که نیاز به گشتاور باشد، با اعمال گشتاور مثبت به مدار، نیازهای

لحظه‌ای حرکتی مرتفع می‌شود. استفاده از این سیستم صرف سوخت را کاهش داده و منجر

به شتاب‌گیری‌های قوی‌تری می‌شود. مرسدس بنز E450، بامو 330e و ولوو T8XC60 از این سیستم

بهره می‌برند. این سیستم سبب افزایش توان و گشتاور موتور و کاهش مصرف سوخت و کاهش

تولید گازهای آلاینده خروجی می‌شود.

«هیبرید کامل (Full Hybrid)

در سیستم‌های هیبرید کامل سه دسته پیش‌رانه می‌توانند نیروی پیش‌ران حرکت را از تلفیق نیروی

الکتریکی و موتور احتراق داخلی به‌وجود آورند و یا توانایی حرکت کامل الکتریکی را نیز داشته

باشند. سه ساختار برای چنین پیچ‌بردنی وجود دارد. اولین دسته، هیبرید سری است. این مدل

یک واحد تولیدکننده جریان الکتریکی دارد که از قابلیت تولید انرژی الکتریکی برخوردار است.

این واحد با استفاده از یک موتور احتراق داخلی، باعث به‌گردش در آمدن یک ژنراتور و تولید جریان

الکتریکی می‌شود و در نهایت این انرژی الکتریکی تولیدشده در باتری ذخیره می‌شود. انرژی

الکتریکی ذخیره‌شده در باتری‌ها برای به‌گردش در آوردن یک موتور الکتریکی مورد استفاده قرار

می‌گیرد و این موتور الکتریکی واحد مولد قدرت خودرو است که گشتاور تولیدشده در آن از طریق

سیستم انتقال قدرت به چرخ‌ها منتقل می‌شود. از آن‌جا که نحوه ارتباط واحد تولیدکننده جریان

الکتریکی، باتری، موتور الکتریکی و سیستم انتقال قدرت به‌صورت سری است، این مدل موسوم

به هیبرید سری است. اما دسته دوم، هیبرید موازی است. در این حالت واحد تولیدکننده جریان

الکتریکی (ژنراتور) وجود ندارد و قدرت تولیدشده توسط موتور درون‌سوز IC به‌صورت مستقیم

باعث به‌گردش در آمدن موتور الکتریکی می‌شود. در ادامه این قدرت از طریق سیستم انتقال قدرت

به چرخ‌ها می‌رسد. در این مدل از هیبریدی‌ها، قدرت الکتریکی که توسط باتری تأمین می‌شود،

به‌صورت موازی با موتور احتراق اصلی است.

در شرایط عادی، قدرت مورد نیاز خودرو توسط موتور اصلی تأمین شده و فقط در شرایطی چون

حالت‌های شتاب‌گیری و سرپالایی‌ها که نیاز به قدرت بیشتری وجود دارد، انرژی الکتریکی به‌عنوان

کمک‌کننده به موتور اصلی مورد استفاده قرار می‌گیرد. خودروهای هیوندای سوناتا هیبرید، تویوتا

کمری و لکسوس NX300h به این سیستم مجهز هستند. دسته سوم دارای هر دو سیستم سری

و موازی بوده و متناسب با شرایط مختلف از هر یک از این سیستم‌ها بهره می‌برد. به عنوان مثال

هنگامی که خودرو در داخل شهر حرکت می‌کند و نیاز به قدرت کمی وجود دارد می‌توان از سیستم

الکتریکی به‌تنهایی استفاده کرد. اما هنگام تردد خودرو در خارج شهر، پیش‌رانه درون‌سوز مورد

استفاده قرار می‌گیرد. به کارگیری هم‌زمان هر دو سیستم نیز در مواقع شتاب‌گیری و مواردی که

نیاز به قدرت زیادی باشد، امکان‌پذیر است. خودرو و مجهز به این سیستم عبارت است از تویوتا پریوس

که شاید بتواند تا دو کیلومتر به‌صورت تمام‌الکتریکی حرکت کند؛ اما شیب‌روی، استارت، سبقت

و شتاب‌گیری لحظه‌ای را می‌تواند به‌صورت تمام‌الکتریکی انجام دهد. همچنین دسته‌ای دیگر

نیز وجود دارند که شارژ باتری لیتیوم-یونی یا نیکل متال هیدرید آن‌ها از منبع خارجی (پریر برق

شهری AC) انجام می‌شود. این خودروها موسوم به پلاگین-هیبرید PHEV هستند که در دو دسته

موازی یا سری-موازی قرار می‌گیرند.

«عوامل موثر در پیش‌رانه‌های هیبرید

در خودروهای هیبرید ظرفیت و توان باتری و از همه مهم‌تر موتور الکتریکی اهمیت دارد. این نکته

را در نظر داشته باشید که برخلاف تصور، سیستمی که تبدیل‌کننده جریان DC به جریان AC است

و به نام اینورتر Inverter شناخته می‌شود، وظیفه تبدیل DC جریان مستقیم به جریان پله‌ای را

نیز برعهده دارد.

نباید فراموش کرد که نمودار عملکرد موتورهای الکتریکی پله‌ای است و ظرفیت باتری از دو

کیلووات-ساعت تا ۱۰۰ کیلووات-ساعت (بسته به نوع خودرو و پیماش حرکتی) متفاوت است.

هزینه ساخت باتری هر کیلووات-ساعت ۲۰۰ دلار محاسبه می‌شود و برای واحد پردازش و کنترل

آن نیز ۱۰۰ دلار هزینه محاسبه می‌شود. از این رو، کمپانی‌های خودروسازی به دنبال استفاده از

باتری‌هایی با ظرفیت‌هایی متناسب با شرایط حرکتی خودرو و استفاده از آن هستند که معمولاً

برای هیبریدها از باتری‌ها تا ۵ کیلووات-ساعت استفاده می‌شود.

«نقاط قوت و ضعف هیبریدها

از مزایای خودروهای هیبریدی می‌توان به مصرف سوخت پایین‌تر، کاهش آلاینده‌های خروجی و

امکان استفاده از خودرو در مسافت‌های طولانی‌تر و برد بیشتر اشاره کرد. اما وزن بیشتر خودرو

به دلیل افزایش تعداد سیستم‌ها، کنترل و کالبراسیون بسیار پیچیده افزایش قسمت‌های مکانیکی

و هزینه نگهداری بالا پس از کارکرد طولانی، از نقاط ضعف هیبریدها هستند. باید به این نکته توجه

کرد که آلاینده صنعت خودرو در جهان و خاورمیانه (به‌ویژه کشورمان) در گرو استفاده گسترده از

خودروهای هیبریدی است.

«کدام گزینه مناسب‌تر است؟

این روزها سیستم ۴۸ ولتی هیبرید متوسط Mild Hybrid به واسطه هوشمندسازی فراگیر شده

است. هیبریدهای متوسط با توجه به نمودار بهروری بر حسب زمان و سرعت، حد وسط شیب

نمودار هستند؛ که این حد وسط به معنی استفاده بهینه از سوخت، افزایش توان و شتاب‌گیری سریع

است. در محصولات جدید مرسدس بنز مانند GLE450 EQ، E53 AMG و محصولات بامو مانند

X545e، X530e و محصولات ولوو همچون XC60 از این سیستم استفاده می‌شود. اما بهترین مدل

هیبرید Full Hybrid است که بهترین مدل آن سری-موازی است؛ زیرا شیب‌روی و شتاب‌گیری

آن کاملاً الکتریکی بوده و در زمان نیاز، سیستم الکتریکی وارد مدار می‌شود و بهترین کمک پیش‌رانه

درون‌سوز خواهد بود. هیوندای آیونیک، تویوتا پریوس و شورولت ولت از نظر مصرف سوخت در

بهترین حالت ممکن قرار دارند.



ون پرتوان
تمام برقی «ولوو»



۱۲ نوامبر سال ۲۰۲۳ میلادی بود که کمپانی ولوو به صورت رسمی از ون تمام الکتریکی خود با نام EM90 رونمایی کرد. این ون که مبتنی بر زبان جدید طراحی ولوو است، همچنان با استفاده از خطوط نرم و سطوح تخت استایل نافذ و جذابی دارد. در نمای جلو فرمت چراغ‌های به شکل L یا گرافیک چکش Thor و در نمای عقب چراغ‌های عمودی با گرافیک LED جلوه بسیار زیبایی به این ون فوق لوکس بخشیده است. EM90 از نظر مشخصات فنی دارای یک

یک باتری ۱۱۶ کیلووات-ساعتی لیتیم-یونی ساخت کمپانی CATL چین است که یک موتور پرتوان نسل جدید را در محور عقب خود جا داده است. بر این اساس این خودرو می‌تواند حداکثر ۲۷۲ اسب‌بخار قدرت و ۳۴۳ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. هر چند که شتاب اولیه این ون ۸.۲ ثانیه بوده و با یک بار شارژ کامل می‌تواند طبق استاندارد CLTC بیش از ۷۳۸ کیلومتر را پیماید. ناگفته نماند که ظرف ۲۸ دقیقه شارژ باتری‌های آن از ۱۰ به ۸۰ درصد می‌رسد.

نبرد ناعادلانه خودروهای خانوادگی با کراس اوورها

چرا MPV ها در ایران خانه ندارند؟

با این که بازار جهانی همچنان برای MPV ها زنده و خودروسازانی چون تویوتا، کیا، هوندا و حتی برندهای چینی به تولید و عرضه آن‌ها ادامه می‌دهند، در بازار داخل چشم‌انداز روشنی ندارند.



فقدان نوستالژی یا پیشینه تاریخی

در حالی که کلاس‌هایی مانند وانت، سدان یا حتی هاچ‌بک در ذهن ایرانی‌ها جایگاه‌های تثبیت‌شده‌ای دارند، MPV هیچ‌گاه بخشی از خاطره مشترک مشتریان داخل بازار کشور نبوده است. حتی در دهه‌های ۷۰ و ۸۰ که بازار وارداتی‌ها تنوع محدودی داشت، این خودروها نقش پررنگی نداشتند. نبود یک «نوستالژی خودرویی» در ذهن جمعی باعث می‌شود مردم با این دسته از خودروها احساس غریبی داشته باشند. آن‌چه آشنا نیست، به‌سختی اعتماد می‌آورد؛ حتی اگر کاربردی و مفید باشد.

قیمت‌گذاری‌های نادرست و مقایسه ناعادلانه

در نهایت، مساله قیمت همواره مهم است. بسیاری از MPV هایی که وارد بازار ایران شدند، یا در محدوده قیمتی SUV های پرفرمدار بودند یا حتی گران‌تر. این موضوع، قدرت مقایسه عادلانه را از محصول می‌گیرد. وقتی یک خریدار با بودجه ۱.۵ میلیاردی میان یک MPV هفت‌نفره و یک کراس‌اوور شسیک و مدرن قرار می‌گیرد، تمایلش به سمت گزینهای می‌رود که تصویری قوی‌تر از پرستیژ و کلاس اجتماعی به او بدهد. MPV ها از این منظر همیشه بازنده هستند؛ حتی اگر روی کاغذ امکانات بیشتری ارائه دهند.

جایگاه جهانی MPV ها؛ بازاری زنده با چهره‌ای دگرگون

در بازار جهانی، MPV ها همچنان جایگاهی معتبر و کاربردی دارند. در کشورهای توسعه‌یافته، این خودروها برای خانواده‌های پرجمعیت، کسب‌وکارهای کوچک و سرویس‌های فرودگاهی و تشریفاتی کاربرد فراوانی دارند.

خودروسازانی مانند تویوتا یا مدل‌هایی چون آلفارد و اسپنا، هوندا با اودیسه و کیا با کارنیوال، به‌طور مستمر MPV هایی با امکانات لوکس و طراحی‌های مدرن عرضه می‌کنند. حتی در بازار چین که مهد کراس‌اوورها و سدان‌های اقتصادی است، کلاس MPV در حال تحول و مدرن‌سازی است و برخی برندهای چینی مانند گک، وولینگ و بایک، MPV هایی با ظاهر شبه‌شاسی‌بلند و کابین‌های دیجیتال را روانه بازار کرده‌اند.

این تحولات نشان می‌دهد MPV ها در سطح جهانی در حال پوست‌اندازی هستند و برخی از آن‌ها مرزهای طراحی بین MPV و SUV را در هم می‌شکنند تا بیشتر مورد توجه مخاطب قرار گیرند. بنابراین برخلاف ایران، در بازار جهانی این کلاس هنوز زنده، پویا و در حال تحول است.

آینده مبهم و چشم‌انداز نامعلوم

با این که بازار جهانی همچنان برای MPV ها زنده است و خودروسازانی چون تویوتا، کیا، هوندا و حتی برندهای چینی به تولید و عرضه آن‌ها ادامه می‌دهند، در ایران چشم‌انداز روشنی برای این کلاس خودرویی دیده نمی‌شود.

بر این اساس نه تنها ورود مدل‌های جدید با تردید همراه است، بلکه تجربه‌های شکست‌خورده گذشته هم مانعی برای جسارت دوباره شرکت‌هاست. به‌نظر می‌رسد تا زمانی که نگرش اجتماعی، ساختار بازار و فرهنگ مصرف خودرو در ایران تغییر نکند، MPV ها همچنان بی‌خانه و مهجور باقی خواهند ماند.

قربانیان بی‌گناه سلیقه و ساختار

خودروهای MPV نه‌از‌نظر فنی ضعیف‌اند، نه فاقد کارایی. آن‌ها قربانیان سلیقه بازار، محدودیت‌های فرهنگی، ضعف در عرضه و تبلیغات و البته بی‌اعتمادی مصرف‌کننده هستند. در کشوری که مصرف خودرو بیش از آن که تابع منطق باشد، تحت‌تأثیر احساس، ظاهر و ارزش نمادین است، محصولاتی که بیش از همه به نیاز واقعی پاسخ می‌دهند، گاهی بیش از همه نادیده گرفته می‌شوند.



از برندهای مختلف چینی و ایرانی گرفته تا نمونه‌های وارداتی ژاپنی و کره‌ای آن‌ها در بازار حضور دارند. MPV ها در بازار ایران همواره میهمان ناخوانده‌ای بوده‌اند که گاهی آمده‌اند و بی‌صدرا رفته‌اند. وقتی تنوع وجود ندارد، مقایسه و انتخاب نیز بی‌معناست. خریدار ایرانی که علاقه‌مند به انتخاب میان چندین گزینه مشابه است، در مورد MPV ها معمولاً با یک یا دو گزینه روبه‌رو می‌شود که نه نمایندگی فروش فعالی دارند نه خدمات پس از فروش مناسبی.

خدمات پس از فروش؛ حلقه مفقوده وفاداری

همیشه گفته می‌شود که بازار خودرو تنها به کیفیت اولیه حساس نیست؛ بلکه شبکه خدمات پس از فروش و پشتیبانی بلندمدت است که اعتماد مشتری را می‌سازد. بسیاری از MPV های عرضه‌شده در ایران، مانند کیا کارنز یا سایر خودروها، پس از مدت کوتاهی به فراموشی سپرده شدند. نبود قطعات، تعمیرکار متخصص و حتی اطلاعات فنی کافی در نمایندگی‌ها، باعث شد دارندگان این خودروها حس رهاشدگی پیدا کنند. این تجربه‌ها به شکل خاطره‌ای ناخوشایند در ذهن بازار باقی مانده‌اند و حتی نسل‌های جدیدتر MPV نیز قربانی همین بی‌اعتمادی شده‌اند.

سهم ساختار شهری و ترافیک در انزوای MPV

از منظر دیگری هم می‌توان به ماجرا نگاه کرد: ساختار شهری ایران، به‌ویژه در شهرهای بزرگ، مناسب استفاده از MPV نیست. خیابان‌های تنگ، جای پارک محدود و شرایط پرترافیک باعث می‌شود خودروهای کوچک‌تر یا جمع‌وجورتر، بیشتر به کار بیایند. MPV ها به دلیل طول بیشتر بدنه و ارتفاع بلندتر، گاهی برای عبور از مسیرهای باریک شهری یا پارک‌کردن در فضاهای محدود، در دسرساز می‌شوند. این عامل به‌ویژه در تصمیم‌گیری خانواده‌های شهری که خودرو را هم برای رفت‌وآمد روزانه و هم برای سفر می‌خواهند، اثرگذار است.

خودروهای چندمنظوره یا

همان (Multi-Purpose Vehicle) MPV

بسیاری از کشورهای جهان به‌عنوان یک گزینه محبوب برای خانواده‌ها، سرویس‌های تشریفاتی و حتی استفاده‌های



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad.Javad@autoworld.ir

نیمه تجاری مطرح هستند. طراحی این خودروها بر پایه نیاز به فضای بیشتر، چیدمان صندلی انعطاف‌پذیر و راحتی در سفرهای بلندمدت انجام می‌شود. اما در ایران، بازار این نوع خودروها همواره محدود، حاشیه‌ای و ناموفق بوده است. طی سال‌های اخیر نمونه‌هایی مانند کیا کارنز، رنواسیس، هایما 7X، فراداسو یا M4 و مدل برقی بستپون نات در بازار ایران عرضه شده‌اند که با وجود داشتن نقاط قوت فراوان، هیچ‌کدام به موفقیت چشمگیری دست نیافته‌اند. این شکست پی‌درپی، تنها به مسائل فنی یا قیمتی مربوط نمی‌شود؛ بلکه دلایل فرهنگی، ذهنی، ساختاری و حتی هویتی در آن نقش دارند.

تصویر قالب ذهنی: MPV یعنی خودروهای خدماتی یا ون‌های مدارس

یکی از مهم‌ترین دلایل اقبال سرد به MPV ها در ایران، به‌ذهنیت اجتماعی و تصویر ذهنی عمومی بازمی‌گردد. در ذهن بیشتر مردم، خودرویی که بلند، جادار و چندصندلی باشد، یا ون خدماتی است یا مخصوص سرویس مدارس؛ حتی خودروهایی که تلاش کرده‌اند طراحی مدرن‌تری داشته باشند، مانند هایما 7X یا سوپا M4، نتوانسته‌اند این نگاه را تغییر دهند. نگاه مردم به خودرو، اغلب از فیلتر ظاهر آن عبور می‌کند و طراحی تخت قسمت عقب MPV ها و کشیدگی آن‌ها، با ذهنیت رایج از یک خودرو لوکس، زیبا یا خانوادگی هم‌راستا نیست.

بازار بایی در فضای اشتباه

اگرچه برخی از شرکت‌ها مانند فراموتور یا سایر تولیدکنندگان سعی کرده‌اند MPV ها را با عنوان «خودروهای لوکس خانوادگی» به‌بازار معرفی کنند، اما این تبلیغات به‌هدف نخورده است. درواقع بازار بایی نادرست سبب شده است مشتریانی که می‌توانستند جذب این مدل خودروها شوند، هرگز توجه جدی به آن‌ها نداشته باشند. برای مثال، کسانی که به دنبال فضای بیشتر برای سفرهای خانوادگی هستند، بیشتر به سمت کراس‌اوورهای مثل تیگو X5، یا فیدلیتی می‌روند تا یک MPV واقعی. چرا؟ چون تبلیغات و معرفی‌ها نتوانسته‌اند تمایز این کلاس را با کلاس‌های رایج‌تر برای مخاطب روشن کنند.

نبرد ناعادلانه با کراس اوورها

زمانی که خودروهای کراس‌اوور به بازار ایران راه یافتند، نقطه عطفی در سلیقه عمومی شکل گرفت. این خودروها که ارتفاع بیشتری نسبت به سدان‌ها داشتند و در عین حال ظاهر شاسی‌بلندها را تداعی می‌کردند، به سرعت محبوب شدند. در مقایسه با آن‌ها، MPV ها ظاهر تنهاجمی، طراحی هيجان‌انگيز يا حتی رنگ‌های بزرگ و خطوط برجسته بدنه ندارند. آن‌ها خودروهایی منطقی و آرام هستند؛ اما سلیقه عمومی در ایران مدت‌هاست که به سمت انتخاب‌های احساسی و چشمگیر رفته است. در چنین شرایطی، MPV محکوم به شکست است؛ نه به دلیل بی‌کفایتی، بلکه به دلیل ناهماهنگی با ذائقه بازار.

فقدان تنوع و عرضه محدود

عامل مهم دیگر، عرضه محدود و تنوع اندک MPV ها در بازار ایران است. برخلاف SUV ها که اکنون



یورو افزایش یافته و به ایسن ترتیب امکان واردات خودروهای پرمیوم اروپایی از برندهای مرسدس بنز، بامو، آئودی و ولوو به کشور فراهم است.

هرچند واردات خودروهای بنزینی با قیمت بیش از ۲۰ هزار یورو ممنوع است، اما در بخش مدل های مختص جانبازان، این سقف قیمتی تا مرز ۳۵ هزار



حضور پرمیوم های وارداتی اروپایی

تحلیل

analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

افزایش قیمت چینی ها

در پی اخبار و حواشی ایجادشده پیرامون واردات خودرو، به خصوص مشخص نشدن وضعیت ثبت سفارش، تخصیص ارز و همچنین سیگنال های متضاد در بازار خودروهای وارداتی، بازار مدل های چینی

تا حدی گرم شده و در این مدت، قیمت این مدل خودروها در بازار رشد محسوسی داشته است. در واقع واردات خودرو زمانی می تواند افسار افزایش قیمت چینی ها را در

بازار بکشد که در تیراز بالا، به شکل درست و به موقع اجرایی شود؛ در غیر این صورت فنر قیمت چینی ها دوباره آزاد خواهد شد و شاهد گران شدن روزافزون آن ها در بازار آزاد خواهیم بود.

جدول قیمت های 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
کی ام بی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۶۵	یک میلیارد و ۸۵۰	۱۰	▲
کی ام بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۸۲	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۹۶۰	۰	
کی ام بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
ام وی ام X22 PRO دنده ای (۱۴۰۳)	۹۶۵	یک میلیارد و ۳۵	۰	
ام وی ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۵	یک میلیارد و ۲۷۰	۱۵	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو پرمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۳	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۸۱۰	۳ میلیارد و ۵۲۰	۰	
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۴ میلیارد و ۱۷۳	۴ میلیارد و ۸۳۰	۰	
فردا ۱۱ (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۴۰	۰	
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۵	یک میلیارد و ۵۵۰	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۵۱۵	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۴۷	یک میلیارد و ۹۹۰	۰	
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیارد و ۱۰۰	۱۰	▼
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیارد و ۱۵۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۶۷۰	۱۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۰۲	۲	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۳	۱	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۴۴	۰	
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۴۹۲	۲	▼
کوییک R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۹۵	۳	▼
کوییک GXL R یارینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۱	۲	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۸۴	۱	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۸۷	۲	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۷۴	۳	▼
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۹۰	۲	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۸۳	۴	▼
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۷۴	۳	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۱۴	۶	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۸۸۹	۲	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۳۶	۴	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک میلیارد و ۲۱۸	۶	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۴۵	۵۰	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۷۵	۳۱	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۷۳	۲۴	▲
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۸۹۵	۵	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۴۷	۲	▲
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۸۲	۰	
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۳۰	۳	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۱۲۵	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۳۲	۱	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۰۵	۲	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	یک میلیارد و ۶	۶	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۰۲	۱	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۵۷	۰	
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۸۹۲	۱۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۵۵	۵	▼
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۶۵	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۱۷۰	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۰۷	۰	
سورن پلاس بامانیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۱۷	۱	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۳۸	۰	
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۵۴	۳	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۴۳	۳	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۸۸	۰	
تارا دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۱۵	۲	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۴۵	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۱۲۷	۰	
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۶۲۵	۳	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۰	۶	▼
وانت کاراتک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۵	۰	
وانت کارادو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۹۰	۰	

نام خودرو	قیمت شرکت (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۶۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۵۴۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۴۵۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی سی اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلنوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا b24X615 پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۵ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
تویوتا لاین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
تویوتا تاکرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۵۰	۰	
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۳ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
نیسان قشقایی تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▼
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۷	۶ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▼
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۹۸۹	۵ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▼
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۴ میلیارد و ۴۵۰	۰	
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۲۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
بی وای دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
بی وای دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰	

هدف این بازنگری، بازگرداندن هویت تاریخی برند و ایجاد ارتباط عاطفی قوی تر با مشتریان است؛ همان طور که مرشدس و آنودی نیز پیش تر استراتژی مشابهی را برای خودروهای برقی خود اتخاذ کرده اند. این تغییر هم زمان با قیاس لیفت مدل های فعلی و آغاز نسل جدید خودروهای الکتریکی فولکس واگن صورت خواهد گرفت. شرکت هنوز نام های جدید را اعلام نکرده، اما وعده داده است در زمان مناسب از طراحی و نام های تازه پرده برداری کند. فولکس واگن می خواهد خودروهای برقی را همانند مدل های کلاسیک خود، قابل فهم، آشنا و مردمی کند.

فولکس واگن تصمیم گرفته است از سال ۲۰۲۶، استفاده از پیشوند «ID» را در نام گذاری خودروهای برقی خود متوقف کند و مدل های آینده این شرکت با نام هایی واقعی و سنتی وارد بازار شوند. این تصمیم در پی نارضایتی مشتریان از نام هایی چون ID.۲، ID.۳، ID.۴، ID. Buzz اتخاذ شده است؛ چرا که این نام ها فاقد بار احساسی بوده و بیشتر به نسخه های نرم افزاری شباهت دارند. مار تین زاندر، عضو هیات مدیره فولکس واگن تایید کرده که مدل هایی مانند ID.۲ و ID. EVERY۱ نیز در نسخه تولیدی نهایی با نامی متفاوت عرضه خواهند شد.



بازگشت نام های واقعی به خودروهای برقی «فولکس واگن»



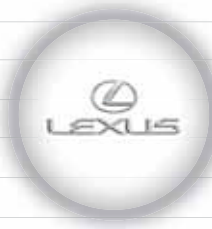
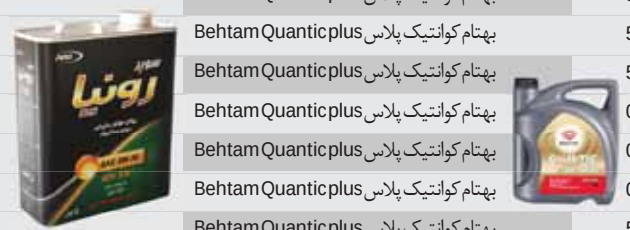
سبد سوخت پالایشگاه ها با سرمایه گذاری های اخیر متحول می شود

بنزین با کیفیت در مسیر بازار

مدیرعامل شرکت ملی مهندسی و ساختمان نفت ایران با تاکید بر لزوم ارتقا و بهسازی پالایشگاه های کشور برای افزایش حجم تولید و کیفیت بنزین گفت: «هم اکنون دو طرح ارتقا در پالایشگاه اصفهان و تهران به منظور کیفی سازی بنزین در حال اجراست. کل عملیات با بودجه و مدیریت بخش خصوصی اجرا می شود و شرکت ملی مهندسی و ساختمان نفت ایران در این طرح ها نقش پشتیبانی و حمایتی را بر عهده دارد.» به گزارش «آنا» اگر تصمیم بر استفاده از ثروت نفت خام کشور داشته باشیم یا به تکمیل زنجیره ارزش این ثروت خدادی بیندیشیم، قطعاً پالایشگاه ها و پتروشیمی ها یکی از مهم ترین بخش های این روند هستند. در همین راستا تامین خوراک، احداث و بهسازی این واحدها بسیار حائز اهمیت است. در همین راستا محمد مشکین فام، مدیرعامل شرکت ملی مهندسی و ساختمان نفت ایران در گفت و گو با خبرنگار اقتصادی «آنا» گفت: «در سال ۱۴۰۳ قرار بر این بود که در مجموعه پالایشی کشور یک هزار کیلومتر خط لوله بین ۴ طرح اصلی کشور احداث شود که با تلاش متخصصان توانستیم ۴۶۰ کیلومتر خط لوله انتقال سوخت را بین بندرعباس و رفسنجان احداث کنیم که در آذرماه ۱۴۰۳ به بهره برداری رسید. این خط لوله توان انتقال ۱۰۰ هزار بشکه نفت خام در روز را دارد و عملیات تکمیل آن نیز هم اکنون در حال انجام است.» وی ادامه داد: «در طرح تکمیلی احداث خط لوله انتقال خوراک بندرعباس – رفسنجان در نظر داریم که ظرفیت ۱۰۰ هزار بشکه ای فعلی را تا پایان تابستان ۱۴۰۴ به ۳۰۰ هزار بشکه برسانیم؛ در همین راستا اقدامات مقتضی در حال انجام است. لازم به ذکر است که خط لوله «سبزآب» با طول ۳۴۰ کیلومتر نیز برای انتقال نفت خام در حال احداث است که مراحل اجرایی آن به پایان رسیده و پیش بینی می شود در اواسط خردادماه سال جاری به مرحله بهره برداری برسد.» مدیرعامل شرکت ملی مهندسی و ساختمان نفت ایران تاکید کرد: «مراحل تکمیلی خط لوله سبیز آب نیز به مرور زمان تارسیدن به مرحله نهایی آن پیگیری خواهد شد. همچنین ۲۲۰ کیلومتر خط لوله رابط از ارومیه به تبریز هم در دست اقدام است که به مراحل انتهایی عملیات اجرایی رسیده و مراحل نهایی احداث آن تا آخر ماه آینده به انتها می رسد.» یک انشعاب فرعی نیز به طول ۳۷ کیلومتر در دست احداث بوده است که در سال گذشته تکمیل شد و نفت را به پالایشگاه بندرعباس انتقال می دهد. مدیرعامل شرکت ملی مهندسی و ساختمان نفت ایران با اشاره به لزوم ارتقا و بهسازی پالایشگاه های کشور برای افزایش حجم تولید و کیفیت بنزین گفت: «در این راستا هم اکنون دو طرح ارتقا در پالایشگاه اصفهان و تهران به منظور کیفی سازی بنزین در حال اجراست و وارد بازار خواهد شد. لازم به ذکر است نظر به این که متولی این دو پالایشگاه بخش خصوصی است، کل عملیات با بودجه و مدیریت بخش خصوصی اجرا می شود و شرکت ملی مهندسی و ساختمان نفت ایران در این طرح ها نقش پشتیبانی و حمایتی را بر عهده دارد.» وی در نهایت گفت: «در اصفهان ما به عنوان شرکت ملی مهندسی و ساختمان نفت ایران در مقام مدیریت طرح ارتقا هستیم و در تهران نیز برای پیشبرد طرح افزایش کیفیت و حجم تولید بنزین مشورت می دهیم.»



تشرکت تویوتا		محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	یاریس		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	پرادو		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کرولا		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کمری		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	لندکروز		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	رافور		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CH-R		0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus		پارس سوپر پیشرو (5W30)
	هایلوکس		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus		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 گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	پاسات		5w40SN/5W30SN	 بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	 5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	تیگوان		5w40SN/5W30SN	 بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	گلف		5w40SN/5W30SN	 بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)



رو می توان گفت منطقی است که دوج چلنجر نیز به این سمت حرکت کند. بر این اساس دوج چلنجر ۸ سیلندر به یک کوپه برقی پرفورمنسی بدل شده است. سبک طراحی چلنجر برقی، مشابه نسل فعلی خود عضلانی و تنومند است. تعبیه چراغ های یکپارچه در جلو و عقب این خودرو به منظور نشان دادن برقی بودن این خودرو است. برخی کارشناسان معتقدند نسخه برقی این خودرو می تواند جایگاه این سوپراسپرت را متزلزل کند. در همین زمینه مجله خودرو در نظر سنجی که اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی برگزار کرد، در نهایت چلنجر را یک خودرو فانتزی بدون روح عنوان کرد که دیگر جذابیت گذشته را ندارد.

اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که کمپانی دوج از نسل جدید کوپه عضلانی و اسپرت خود یعنی چلنجر در قالب کانسپت رونمایی کرد. هر چند که در ابتدای سال ۲۰۲۴ میلادی این خودرو کوپه به صورت رسمی معرفی شد، اما از نظر طراحی و فنی دیگر چلنجر نسل قبلی نیست. این کوپه باتوجه به عملکرد بالایی که دارد همواره جزو سوپراسپرت های برطرفدار است. موتور حجیم ۸ سیلندر که قلب تپنده این سوپراسپرت را تشکیل می دهد، یکی از ویژگی هایی است که طرفداران بسیاری دارد. دوج، یکی از برندهای استلانتیس است و برنامه بلندمدت این خودرو ساز، برقی سازی محصولاتش است. از این

آیا دوج «چلنجر» جدید جذاب است؟



تلگرام

Telegram

جلب گیری از فعالیت امداد خودروهای متفرقه

اگرچه هریک از خودرو سازان کشور برای محصولات خود امداد خودرو دارند تا به مشتریانشان خدمات بهتری ارائه دهند، اما مطابق با بررسی های به عمل آمده، متأسفانه طی سه سال اخیر امداد خودروهای متفرقه در سطح کشور رشد قارچ گونه داشته اند! بر این اساس فعالیت این دسته از امداد خودروها به دلیل به روز نبودن دانش تکنسین ها، نارضایتی بسیاری از شهروندان را به دنبال داشته است. حال سوال این است که خودرو سازان برای جلب نظر مشتریان و جلب گیری از رشد قارچ گونه امداد خودروهای متفرقه بهتر است در رابطه با خدمات رسانی و امداد به چه نکاتی توجه داشته باشند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

تنها راه حل ممکن برای جلب گیری از رشد قارچ گونه امداد خودروهای متفرقه، ابطال مجوز شرکت هایی است که به نام امداد خودرو، به خودروهای مردم ضرر می زنند. همچنین در این راستا خودرو سازان داخلی باید شبکه خدمات پس از فروش خود را گسترش داده و از نهاد اجرایی مانند وزارت کشور بخواهند که با افزایش نظارت نیروی انتظامی بر وضعیت امداد خودروهای متفرقه، از ادامه فعالیت آن ها جلوگیری کند.

صدایی

مشتریان و مالکان محصولات دو خودرو ساز بزرگ کشور می توانند ضمن برقراری ارتباط با شماره های ۰۹۶۴۴۰ و ۰۹۶۵۵۰ خدمات این دو خودرو ساز استفاده کنند. بسیاری از مالکان خودروها بر این باورند که چون خودروی شان دیگر توسط کمپانی مربوطه تولید نمی شود، بنابراین باید از امداد خودروهای متفرقه کمک بگیرند. این بزرگ ترین اشتباهی است که مالک یک خودرو می تواند مرتکب شود. مالکان تمامی خودروهای داخلی و مونتاژی باید از امداد خودروهای مربوط به کمپانی سازنده خودرو کمک بگیرند.

موسوین

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

کیفیت پایین قطعات

خودرو پژو پارس LX مدل ۹۷ دارم و حدود یک هفته قبل صدایی از سمت راست خودرویم در سرعت های بالا به گوش می رسید و فرمان خودرو هم لرزش داشت. با مراجعه به مرکز تخصصی خودروهای ایرانی، مکانیک حضور نداشت و سرپرست کارگاه تشخیص داد که تایرها و رینگ های خودرو باید تعویض شوند. البته با تعویض این قطعات مشکل برطرف نشد. این درحالی است که پس از مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی تشخیص داد که نیازی به تعویض این قطعات نبوده و این نشانه ها مربوط به خرابی پلوس است.

۰۹۰۵۳۲۸۷۱

نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۳۲۲۶



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما آیا در سال ۱۴۰۴ واردات خودروهای کار کرده خارجی، عملیاتی و اجرایی می شود؟
در پاسخ به این پرسش ۴۲ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۵۸ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۳۲۲۷
به نظر شما راه اندازی مرکز تست تصادف در کشور، در ارتقای کیفیت خودروهای تولید داخل تاثیر چشمگیری دارد؟

۱- بله.

۲- خیر.

پیامک

SMS

روشن شدن چراغ باتری

خودرو سمند SE مدل ۱۳۹۱ دارم و مدتی است پس از روشن شدن، چراغ باتری در پشت آمپر خودرو روشن می شود و خاموش نمی شود. همچنین اخیراً هنگام حرکت روی دست اندازها و سطوح ناهموار با سرعت های پایین تر از ۶۰ کیلومتر بر ساعت، خودرویم خاموش می شود. از سوی دیگر هنگام فشردن پدال ترمز، ترمزهای جلو به نوعی سوت می کشند و حین ترمز گیری در سرعت بالای ۶۰ کیلومتر بر ساعت، خودرویم به سمت چپ منحرف می شود. علت چیست؟

«در پاسخ به بخش نخست سوال شما باید گفت روشن شدن چراغ باتری و خاموش نشدن آن در پشت آمپر، دو دلیل دارد. ۱- باتوجه به کارکرد خودرو شما، اگر باتری خودروی تان را تاکنون تعویض نکرده اید، باتوجه به عمر مفیدی که این قطعه دارد، ممکن است دیگر توانایی راه اندازی خودرو را نداشته باشد و این به معنای معیوب شدن صفحات داخلی باتری یا ضعیف شدن آن ها است. بنابراین روشن شدن چراغ باتری در پشت پنل و خاموش نشدن آن می تواند به دلیل معیوب بودن باتری خودرو باشد. ۲- در نظر داشته باشید که برخی مواقع باتری خودرو شما سالم است و توانایی راه اندازی را دارد، اما چراغ باتری در پشت پنل روشن باقی می ماند. این موضوع به معیوب شدن دینام خودرو مربوط می شود. اگر قطعات ثابت و متحرک دینام خودرو شما پس از مدتی کارکرد معیوب شده باشد، دیگر توانایی شارژ کردن باتری را نداشته و در این حالت، امکان روشن شدن چراغ باتری در پشت پنل وجود دارد. این نشانه به شما اعلام می کند که به زودی خودرو شما هنگام حرکت با سکون، دیگر روشن نمی شود.

برای رفع چنین مشکلی لازم است به نمایندگی خودرو مراجعه کنید و ابتدا باتری خودروی تان و سپس دینام آن توسط کارشناس فنی بررسی و در صورت نیاز این قطعات تعویض شوند تا مشکل رفع شود. باتوجه به این که بisan کر دید خودروی تان تنها در زمان حرکت روی سطوح ناهموار و دست اندازها خاموش می شود، این اشکال تنها به سیستم الکتریکی هوشمندی به نام سنسور اینرسی مربوط است. این قطعه الکتریکی وظیفه دارد در صورت وارد آمدن ضربه به خودرو (در خودروهای مجهز به سیستم سوخت رسانی انژکتوری) برق خودرو را قطع کند تا از بروز حوادث جدی جلوگیری شود.

بنابراین اگر در سرعت های پایین و در زمان حرکت روی سطوح ناهموار چنین مشکلی برای خودرو شما به وجود می آید، این مساله به خرابی سنسور اینرسی مربوط می شود. در نظر داشته باشید که در بسیاری از مواقع به دلیل اتصالی در سوکت های مربوطه و اتصالات این قطعه، چنین ایرادی به وجود می آید که با بررسی این قطعه و تعویض آن مشکل برطرف می شود.

اما در پاسخ به بخش پایانی سوال شما باید گفت سه علت در به وجود آمدن چنین اشکالی تاثیر گذار است؛ نخست این که اگر لنت ترمز خودرو شما تمام شده باشد، قسمت سخت آن با سطح فلز دیسک برخورد کرده و تولید صدا می کند. در این زمان باید لنت ترمز تعویض شود تا چنین مشکلی رفع شود.

یکی دیگر از دلایل صدای تولیدی از ترمز به تنظیم نبودن لنت و حتی معیوب بودن دیسک ترمز مربوط است که با تعویض این قطعات مشکل برطرف می شود. کشیدن فرمان خودرو به سمت چپ نیز به تنظیم نبودن قطعات سیستم تعلیق مربوط است؛ اگر قطعات سیستم تعلیق تنظیم باشد، در این صورت با تعویض لنت ترمز و دیسک ترمز مشکل برطرف می شود.



سدان برقی سوئدی چه در چنته دارد؟

«پولستار ۲»؛ خودرو جسور و بی صدا

از سال ۲۰۱۰ میلادی به بعد که خودرو سازان مطرح به دنبال استفاده از انرژی های تجدید پذیر بودند، استفاده از نیروی الکتریکی بسیار مورد توجه قرار گرفت. پولستار، برند لوکس زیر مجموعه کمپانی ولوواست که اقدام به طراحی و تولید محصولات تمام الکتریکی کرده است. یکی از محصولات موفق این برند لوکس سوئدی، پولستار ۲ است. اگر بخواهیم نگاهی به این خودرو بیندازیم باید گفت پولستار ۲ مشابه ولوو V60، استیشن واگن لوکس این خودرو ساز است. همچنین پولستار ۲ از زبان جدید طراحی ولوو تبعیت می کند که به خوبی می توان المان های طراحی جدید ولوو را در آن دید. پروفیل این خودرو با خطوط آتو کشیده و سطوح صاف و منحنی های نه چندان زیاد همراه است که یک پوزه نسبتا کشیده و پشت بسیار کوتاه دارد. فرم کمائی و شیب سقف با زاویه بیشتر ستون C حس کوپه مانند ی به این خودرو بخشیده است. پولستار ۲ نخستین خودرو کر اس-سدان است. به بیان دیگر این خودرو در کلاس سدان ها قرار می گیرد؛ اما با توجه به ارتفاع آن نسبت به سطح زمین، این خودرو با نام کر اس-سدان شناخته می شود. رینگ های ۱۹ و ۲۰ اینچی پنج پره Y شکل کاراکتر اسپرتی به این کر اس-سدان جسور سوئدی می بخشد. چهره پولستار ۲ مشابه استیشن واگن ولوو یعنی V60 است و چراغ هایی با گرافیک چکش Thor مانند و با فرم کریستالی داخلی، جلونچره ۶ ضلعی مشبک و خطوط تیز روی کاپوت، برخلاف سایر خودروها که حس تهاجمی دارند، طراحی اسپرت و چشم نوازی را به نمایش می گذارد. در نمای عقب نیز همانند چهره خودرو با طراحی چراغ های C شکل پیوسته و حجم پردازی خاص رو به رو هستیم. در زمان ورود به کابین پولستار ۲ همچنان همان طراحی آشنای ولوو به چشم می آید؛ با این تفاوت که باتوجه به الکتریکی بودن خودرو، فضای داخلی آن کاملاً مدرن است. در کابین این خودرو یک نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و یک نمایشگر ۱۱٫۱۵ اینچی عمودی برای سیستم

اطلاعات-سرگرمی در نظر گرفته شده است. همچنین نورپردازی خاص و ویژه داخلی، کابین پولستار ۲ را بسیار پیشرفته جلوه می دهد. طراحی داشبورد مینیمال، قطعات با کیفیت، غربلک فرمان اسپرت پولستار و دسته دنده اسپرت کوچک، رانندگی با این کر اس-سدان برقی را هیجان انگیز می کند. طراحی سقف پانورامیک و نورپردازی داخلی نیز فضای داخلی این خودرو را دلنشین کرده است. از مهم ترین امکانات پولستار ۲ می توان به دوربین ۳۶۰ درجه، ۱۰ ایرپد، نورپردازی داخلی با ۱۰ رنگ متفاوت، سیستم نیمه خودروان کمکی رانندگی مبتنی بر سطح ۲، سیستم پیشرفته دستیار رانندگی، پایش نقاط کور، سامانه فوق پیشرفته جلب گیری از برخورد، سامانه هوشمند پارک اتوماتیک، سیستم ترمز اضطراری خودکار و سیستم آنالیز آنلاین ترافیک، شناسایی علائم رانندگی و... اشاره کرد. پولستار ۲ در دو نسخه تک موتور و دو موتور الکتریکی به بازار عرضه شده است. در نسخه تک موتور که در بازار اروپا و بریتانیا عرضه شده است، یک موتور برقی ۲۳۵ اسب بخاری با گشتاور ۳۳۰ نیوتون متری قلب تپنده آن را تشکیل می دهد. این خودرو با باتری ۶۹ کیلووات-ساعتی می تواند با یک بار شارژ ۴۷۳ کیلومتر را بپیماید. از سوی دیگر نسخه قدرتمند پولستار ۲ مجهز به دو موتور الکتریکی است. این مدل می تواند حداکثر ۴۰۸ اسب بخار قدرت و ۶۶۰ نیوتون متر گشتاور را فراهم کند. این خودرو قدرت و گشتاور تولیدی را به کمک یک گیربکس تک سرعته به محورهای جلو و عقب منتقل می کند. بر این اساس تنها ۴٫۴ ثانیه نیاز است که این خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. از سوی دیگر این نسخه از پولستار ۲ با یک بار شارژ کامل ۴۷۰ کیلومتر راطی می کند. ظرفیت باتری های لیتیوم-یونی در این مدل ۷۸ کیلووات-ساعت است. این نسخه تنها برای بازار ایالات متحده و بخشی از بازار اروپا در نظر گرفته شده است. پولستار ۲ در قوی ترین نسخه خود به قیمت ۴۹ هزار و ۹۵۰ دلار به بازار عرضه شده است.





کشف لاستیک‌های قاچاق در آباده



«لاستیک‌های قاچاق به ارزش ۴ میلیارد ریال در انبار یک فروشگاه خریدوفروش رینگ و لاستیک در شهرستان آباده کشف شد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکز فارس، فرمانده انتظامی آباده گفت: «در راستای طرح مبارزه با کالای قاچاق، ماموران انتظامی با اقدامات فنی از انبار لاستیک‌های خارجی در یک فروشگاه مطلع و بررسی موضوع را در دستور کار خود قرار دادند.» سرهنگ محمدضار ضایی افزود: «در این راستا ماموران انتظامی به همراه نماینده اداره

تغزیرات حکومتی به آدرس موردنظر اعزام شدند و در بازرسی از آن فروشگاه ۱۶ حلقه لاستیک خارجی کامیون که فاقد هرگونه مدارک قانونی بود، کشف شد.» وی بیان کرد: «بر اساس نظر به کارشناسان ارزش لاستیک‌های کشف شده ۴ میلیارد ریال برآورد شده است.» فرمانده انتظامی آباده گفت: «در این خصوص پرونده قضایی تشکیل شده است و صاحب این فروشگاه برای سیر مراحل قانونی به مرجع قضایی معرفی شد.»

چالش تایر سازان برای به حرکت در آوردن مریخ نوردها

وقتی جایی برای تعویض لاستیک نیست!

اما در مریخ که گرانشی تقریباً دو برابر ماه دارد، حتی شدیدتر است. در برنامه آپولو، از لاستیک‌هایی ساخته شده از شبکه‌ای از سیم‌های فلزی با روکش روی استفاده می‌شد و برد حرکتی آن‌ها بیش از ۳۰ کیلومتر نبود. این فلز به دلیل توانایی‌اش در مقاومت در برابر دماهای بسیار بالا و پرتوهای کیهانی که لاستیک را تجزیه کرده و آن را به یک ماده شیشه‌ای شکننده تبدیل می‌کنند، به عنوان جایگزینی برای لاستیک انتخاب شد. با ادامه چالش‌ها، امروزه گزینه‌های جدید و امیدوارکننده بسیاری پدیدار می‌شوند. یکی از رهبران این حوزه، میشلن است که مشخص کرده بهترین مواد برای لاستیک‌های فضایی بدون هوا، ترکیبی از آلیاژهای فلزی و پلاستیک‌های با کارایی بالا هستند. یکی از برجسته‌ترین کاندیداها، نیتینول، آلیاژی از نیکل و تیتانیوم است. وقتی این دو عنصر با هم ترکیب می‌شوند، فلزی ایجاد می‌شود که به طور منحصر به فردی انعطاف پذیر است، قادر به خم شدن و تغییر شکل به روش‌های مختلف است و سپس بدون از دست دادن عملکرد، به شکل اولیه خود بازمی‌گردد. در مقابل، بریجستون رویکردی کاملاً متفاوت را در پیش گرفت و با الهام از طبیعت پای شستر که دارای پدهای نرم و چرب است که وزن را در سطح وسیعی توزیع می‌کند و از فرو رفتن آن‌ها در شن و ماسه جلوگیری می‌کند، این رویکرد را برگزید. بر اساس این ایده، بریجستون لاستیک‌هایی طراحی کرد که دارای ماده‌ای نمدمانند در آج هستند و چرخ‌های آن‌ها از سیم‌های فلزی نازک و خم‌شونده ساخته شده است. این طراحی، وزن را در ناحیه وسیع‌تری از سطح ماه توزیع می‌کند و به وسیله نقلیه کمک می‌کند بدون گیر کردن یا از دست دادن تعادل، از روی سنگ‌ها و گرد و غبار عبور کند. برای اطمینان از کارایی این مدل، بریجستون در حال انجام آزمایش‌های میدانی در تپه‌های شنی توتوری در غرب ژاپن است که شرایط کره ماه را شبیه‌سازی می‌کنند. انتظار می‌رود ناسا اواخر امسال در مورد نوع لاستیک‌هایی که برای ماموریت‌های آینده آرتمیس استفاده خواهد کرد، تصمیم نهایی را بگیرد و احتمالاً برای عملکرد بهینه، یک نوع واحد یا ترکیبی از فناوری‌های میشلن و بریجستون را انتخاب کند.



شکل و بازگشت به شکل اولیه خود نمی‌شوند که باعث می‌شود تایر انعطاف‌پذیری خود را از دست بدهد و توانایی آن را برای عبور از سنگ‌ها و موانع محدود کند. وقتی لاستیک‌ها به طور دائمی تغییر شکل می‌دهند، رانندگان چرخ‌های آن‌ها کاهش یافته و اتلاف انرژی افزایش می‌یابد که بر عملکرد کل وسیله نقلیه تأثیر منفی می‌گذارد. این چالش وقتی پیچیده‌تر می‌شود که ظرفیت بار فضایی‌ها را آینده را با فضایی‌ها مورد استفاده در برنامه آپولو مقایسه کنیم. وسایل نقلیه جدید بسیار سنگین‌تر خواهند بود که این امر فشار روی چرخ‌ها را دو برابر می‌کند. اگرچه این مشکل در ماه قابل توجه است،

تجربه مریخ‌نورد بدون سرنشین

«کنجکاوی»، شرایط سخت محیطی روی سطح یک سیاره را تایید کرد و تأثیرات این سختی به سرعت بر عملکرد آن آشکار شد. به گزارش باشگاه خبرنگاران جوان، تنها یک

سال پس از فرود مریخ‌نورد بدون سرنشین «کنجکاوی» در سال ۲۰۱۲، شش لاستیک این مریخ‌نورد به طور قابل توجهی شروع به فرسودگی کردند که نتیجه قرار گرفتن مداوم در معرض محیط خشن مریخ بود. در مورد ماه نیز ماموریت‌های آرتمیس ایالات متحده با هدف بازگرداندن فضانوردان به سطح آن، احتمالاً تا سال ۲۰۲۷ انجام می‌شود. با شروع ماموریت آرتمیس ۵ که قرار است در سال ۲۰۳۰ آغاز شود، این ماموریت‌ها برای کاوش در منطقه قطب جنوب ماه، به یک فضایی‌های تخصصی ماه‌نورد متکی خواهند بود. انتظار می‌رود فضانوردان آرتمیس مسافت‌های بسیار بیشتری را نسبت به فضانوردان آپولو طی کنند که مجموع سفرهای آن‌ها در ۶ فرود قمری بین سال‌های ۱۹۶۹ تا ۱۹۷۲ از ۴۰ کیلومتر در سطح ماه فراتر نرفت. برای دستیابی به این گسترش در اکتشاف، وسیله نقلیه قمری باید به چرخ‌هایی مجهز باشد که بتوانند در برابر استفاده طولانی مدت و زمین ناهموار مقاومت کنند. همین امر در مورد وسایل نقلیه‌ای که برای مریخ برنامه‌ریزی شده‌اند نیز صدق می‌کند که با چالش بزرگ‌تری روبه‌رو خواهند بود: پیچیدن مسافتی معادل ۱۰ هزار کیلومتر در ۱۰ سال. تغییرات شدید دما یکی از چالش‌های اصلی پیش روی توسعه فناوری مناسب برای ماموریت‌های ماه و مریخ است. در قطب‌های ماه، دما می‌تواند تا منفی ۲۳۰ درجه سانتیگراد کاهش یابد؛ سطحی که اتم‌ها نمی‌توانند حرکت کنند و عملکرد تایرها را به طور قابل توجهی محدود می‌کند. در این حالت، مواد قادر به تغییر



سپید سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

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-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۳۰-کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶-ام وی ام X۲۲
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمبری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۲۳-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاکرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سویا M۴
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-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 ۸ 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





کنترل‌های الکترونیکی، در زمان قرار گیری این اولین پمپ در کار تر، روغن موجود در محفظه با فشاری نسبی از کار تر به سمت قسمت مکانیکی پمپ که دارای دو صفحه گر نیز از مرکز هستند، هدایت می‌شود و با استفاده از یک نیروی الکترومغناطیس و مکانیزم مکانیکی، روغن با یک فشار سینوسی به‌مدارات هیدرولیکی راه پیدا می‌کند. این اولین پمپ جدید یاماها می‌تواند بر روانکاری بهتر و حفظ دمای کاری روغن تأثیر محسوسی داشته‌باشد. زیرا با ایجاد یک حرکت سینوسی در جریان هیدرولیکی روغن، دمای این سیال مهم در بازه مناسبی قرار می‌گیرد.

«کمپانی یاماها به‌عنوان یکی از برترین سازندگان پیشروانه‌های احتراق داخلی شناخته می‌شود. این کمپانی تولیدکننده موتورهای احتراق داخلی پیستونی و موتور سبک‌تری یک تحقیقات گسترده و سرمایه‌گذاری‌های کلان در واحد تحقیقات و توسعه R&D موفق به اختراع یک اولین پمپ جدید شده است. مجله حمل‌ونقل از اولین پمپ جدید یاماها خبر می‌دهد که توانایی حدود سه برابر کارایی و راندمان بالاتر نسبت به انواع اولین پمپ‌های حال حاضر را دارد. ساختار اصلی این اولین پمپ را یک قطعه الکترومکانیکی تشکیل می‌دهد. در حقیقت به‌واسطه نیروی گریز از مرکز و



وقتی «یاماها» تغییرات اساسی به وجود می‌آورد

بی‌توجهی به تولید سالانه یک میلیون خودرو داخلی

قربانی شدن کیفیت قطعات در سایه ممنوعیت واردات ماشین‌آلات نو

مشکلات مالی، گمرکی و ممنوعیت واردات ماشین‌آلات، ظرفیت تولید و کیفیت را با تهدید جدی مواجه کرده‌است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

در شرایطی که صنعت قطعه کشور بادشوارترین بحران ارزی چند دهه اخیر روبه‌رو است، مشکلاتی چون نوسان در تخصیص ارز، موانع اداری، محدودیت واردات ماشین‌آلات و ناکارآمدی گمرک، فضای تولید را به شدت متلاطم کرده‌است. در این میان، بوروکراسی پیچیده و تأخیر در پرداخت مطالبات، نفس تولیدکنندگان را گرفته و آن‌ها را از نوسازی خطوط تولید و ارتقای کیفیت بازداشته‌است؛ وضعیتی که امنیت شغلی هزاران نفر را تهدید می‌کند.

بحران بی‌سابقه در تخصیص ارز به قطعه‌سازان امیرحسین جلالی، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره مهم‌ترین محورهای مشکلات قطعه‌سازان در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» اظهار داشت: «در حال حاضر قطعه‌سازان در یکی از سخت‌ترین شرایط ۱۰ تا ۲۰ سال اخیر قرار دارند. شرکت‌های سایپا با مشکلات مالی بسیار پیچیده‌ای مواجه شده و نتوانسته است بدهی‌های خود را نسبت به قطعه‌سازان، به‌موقع پرداخت کند. این تأخیرها بسیار چشمگیر است و بسیاری از قطعه‌سازان، به‌ویژه آن‌هایی که سهم عمده بازار عرضه‌شان مربوط به سایپا است، به شدت در مضیقه قرار گرفته‌اند. البته ایران خودرو تلاش کرده و تا حدودی وضعیت بهتری دارد اما این هم کافی نیست و همچنان بسیاری از قطعه‌سازان دچار مشکل هستند.»

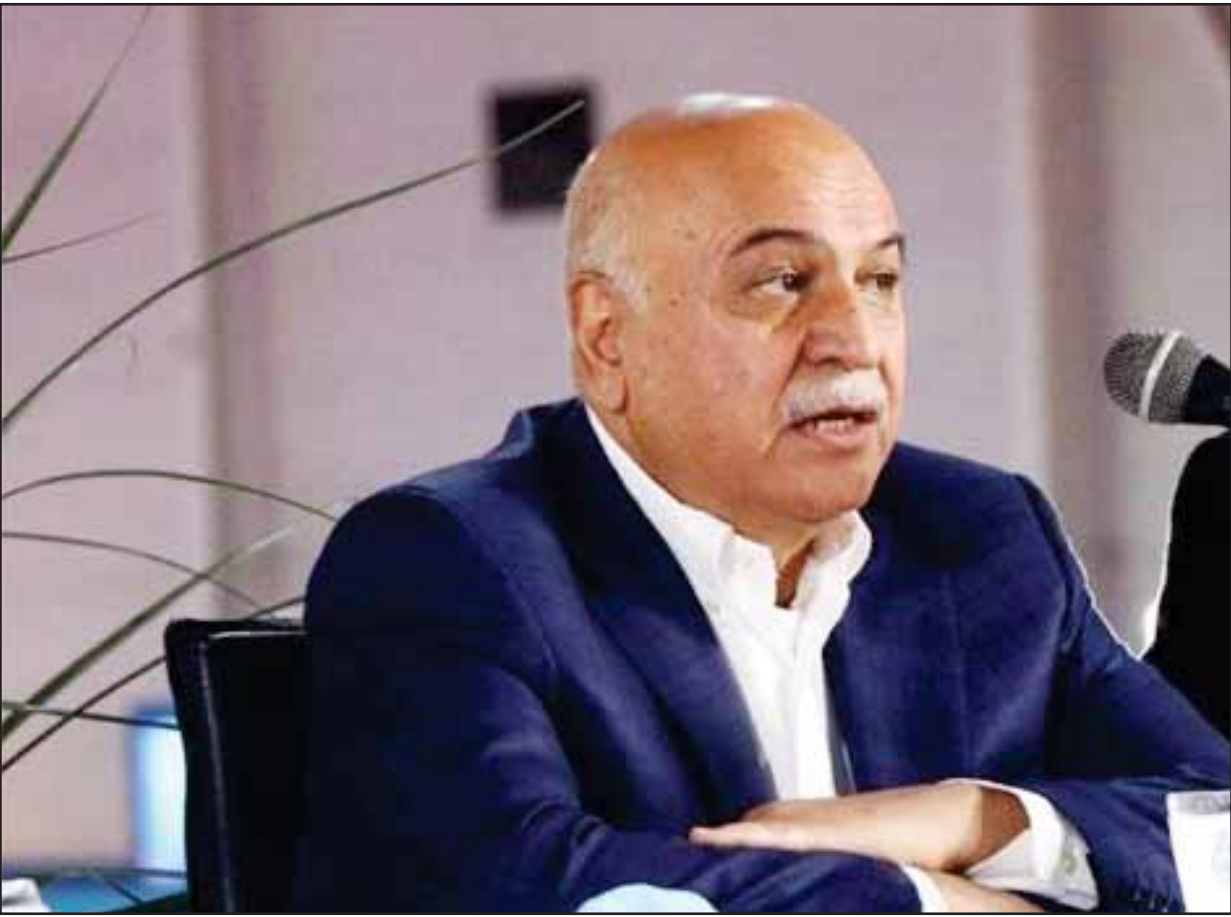
وی با اشاره به چالش تأمین ارز برای قطعه‌سازان افزود: «ما شاهد بدترین نوع تخصیص ارز در دوره پس از انقلاب هستیم؛ هیچ‌وقت سابقه نداشته تا این حد این فرآیند غیرقابل پیش‌بینی، غیرمطمئن و بسیار دشوار باشد. به‌عنوان مثال، شمارا به صف می‌فرستند برای تخصیص ارز و ممکن است سه تا چهار ماه طول بکشد تا ارز به شما تعلق گیرد. پس از آن هم تنها ۲۰ روز تا یک ماه مهلت دارید که معادل ریالی را تأمین کنید. در حالی که نمی‌دانیم دقیقاً چه زمانی ارز به ما تعلق خواهد گرفت و در شرایط فعلی، امکان آماده‌داشتن حجم بالای ریال برای این مقاصد وجود ندارد. این محدودیت زمانی، با توجه به تعطیلی بانک‌ها در روز پنجشنبه باعث می‌شود از همان مهلت یک‌ماهه نیز حدود چهار روز عملاً دست‌برده و به‌ویژه در شرایطی که تأمین ریال هم کار ساده‌ای نیست.»

این مقام صنفی عنوان کرد: «مشکلات قطعی برق و بی‌برقی در نقاط مختلف کشور هم مزید بر علت شده‌است. ممکن است هنگام مراجعه به بانک‌ها در زمان قطعی برق، سیستم بانک‌ها نیز دچار اختلال شود و شما در عمل، ۱۰ روز از زمان دریافت ارز خود را از دست بدهیم. حتی گاهی توصیه می‌شود در روزهای پایانی این چند هفته فرصت، اقدام به خرید ارز نکنید تا اتاق مبادله فرصت داشته باشد مراحل آن را طی کند. در حقیقت شرایط به گونه‌ای است که گویی مسئولان اصلاحی خواهند ارز به ما برسد؛ یا در بهترین حالت، درک درستی از مشکلات کنونی ندارند.»

ناکارآمدی گمرک و مشکلات بانک‌ها

رئیس هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان خودرو استان تهران با اشاره به روند تخصیص ارز در سال‌های گذشته تصریح کرد: «یک سال و نیم یا ۲ سال قبل، پس از ثبت درخواست، تخصیص ارز در بازه زمانی تقریباً معقولی، ۶۰ روز به‌انجام می‌شد و بعد هم ۲ یا سه ماه فرصت برای تأمین و خرید ارز وجود داشت. همه مراحل از طریق سامانه و به‌شکل شفاف اجرایی شد و اشخاص خاص دخالتی نداشتند. اما حالا سامانه‌ای وجود ندارد؛ افراد به‌صورت شخصی نقش پیدا کرده‌اند و برای برخی میزان بیشتری از ارز قائل می‌شوند. به‌علاوه، ۲ سال است که اجازه واردات ماشین‌آلات به ما داده نمی‌شود. این در حالی است که واردات خودروهای دست‌دوم و نو آزاد شده‌است. اما به تولیدکنندگان داخلی با ایجاد بیش از ۵۰۰ هزار شغل مستقیم و غیرمستقیم، اجازه بهره‌روزرسانی تجهیزات و واردات ماشین‌آلات و قطعات مورد نیاز داده نمی‌شود.»

جلالی اضافه کرد: «علاوه بر تخصیص ارز و بانک‌ها، مانع دیگری به‌اسم گمرک وجود دارد که ناکارآمدی در آن موج می‌زند و می‌توان درباره مشکلات این حوزه، کتاب نوشت؛ اختصاص ارز از یک‌سوی معضلات گمرک از سوی دیگر، سازوکارهای



انقباضی بانک‌ها و شرایط ویژه خودروسازها که یکی از آن‌ها تقریباً از دور خارج است، همه و همه دست به دست هم داده‌اند تا تولید را زمین‌گیر کنند. در حال حاضر ما قطعه‌سازان باید با ۵۰۰ هزار نیروی کار، در شرایطی فعالیت کنیم که هفته‌ای ۲ روز قطع برق داریم و مشتاقانه منتظریم ببینیم کی پول ارز به‌ما خواهد رسید.»

۲ سال است که از واردات هرگونه ماشین‌آلات جدید جلوگیری شده است. ماشین‌آلاتی که پیر و فرسوده می‌شوند. این چه منطقی است که واردات ماشین‌آلات خط تولید را ممنوع می‌کنیم اما هم‌زمان اجازه می‌دهیم خودروهای دست‌دوم و نو وارد شوند؟

مجموعه خودروسازی کشور کمتر از ۳ میلیارد یورو ارزبری سالانه دارند و با این میزان ارز می‌توان بیش از یک میلیون خودرو تولید کرد. اگر بخواهیم همین مبلغ را صرف واردات خودرو کنیم حداکثر می‌توان حدود ۱۰۰ هزار دستگاه وارد کرد

برتری خودروهای وارداتی بر نوسازی خطوط تولید این قطعه‌ساز درباره مشکل واردات ماشین‌آلات توضیح بیشتری داد و به «دنیای خودرو» گفت: «کنون ۲ سال است که از واردات هرگونه ماشین‌آلات جدید جلوگیری شده‌است. ماشین‌آلاتی که پیر و فرسوده می‌شوند و با ماشین‌آلات پیشرفته‌تر و دقیق‌تر جهانی قابل مقایسه نیستند. این چه منطقی است که واردات ماشین‌آلات خط تولید را ممنوع می‌کنیم، اما هم‌زمان اجازه می‌دهیم خودروهای دست‌دوم و نو وارد شوند؟ البته ما با واردات خودرو مشکل نداریم؛ اما انتظار داریم همان‌طور که واردات خودرو آزاد است، ما هم مجاز باشیم ابزار و قطعات مورد نیاز تولید خود را وارد کنیم. حتی اگر بخواهیم یک قطعه‌ی‌کی برای ماشین‌آلات وارد کنیم باید ثبت سفارش کنیم؛ اصلاً مگر قطعه‌ی‌کی قابلیت ثبت سفارش دارد؟»

جلالی در تکمیل این بخش ادامه داد: «در گمرک هم وضعیت اسفبار است. امور فنی و تکنیکی را سپرده‌اند به وزارت دارایی که حوزه تخصصی‌اش چیز دیگری است، واقعاً چه سختی میان وزارت امور اقتصادی و دارایی و مباحث فنی و تکنیکی وجود دارد؟ نمی‌توان از مسئول حوزه مالی انتظار داشت پیچیدگی‌های فنی و تکنولوژیکی قطعات و دستگاه‌ها را تشخیص دهد. این مثل این است که وزارت بهداشت را تحت نظارت وزارت کشاورزی قرار دهیم؛ در این جواز وزارت صمت مسئول است؛ اما از هر نظر ضعیف‌ترین وزارتخانه چهار و پنج سال گذشته‌است.»

تولید یک میلیون خودرو داخلی در برابر واردات ۱۰۰ هزار دستگاه

رئیس هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان خودرو استان تهران در خصوص تناقض سیاست‌گذاری که از یک‌سوی اجازه واردات ماشین‌آلات داده نمی‌شود و از سوی دیگر مطالبه کیفیت از قطعه‌سازان می‌شود، بیان داشت: «باور کنید در فرآیند واردات هر دستگاه، حتی برای ماشین‌آلاتی که قبل از اعمال این محدودیت‌ها پولش را پرداخت کرده بودیم، گرفتاری و مشکلات ساختگی ایجاد می‌کنند. در برآورد تعرفه، دستگاه را به‌عنوان دست‌دوم قیمت‌گذاری می‌کنند و فرآیند تخصیص ارز و گمرک، تولیدکننده ابار هادیت می‌کند. تمام این موانع باعث می‌شود انگیزه تولیدکننده سلب شود و به‌جای تمرکز بر بهبود کیفی، گرفتار بوروکراسی‌های اداری و مزاحمت‌های طبقاتی شود.»

وی افزود: «اگر ممنوعیت‌ها و محدودیت‌های موجود نبود و اجازه واردات ماشین‌آلات جدید صادر می‌شد، ما قادر بودیم سهم قابل توجهی از کیفیت خطوط و محصولات را ارتقا دهیم. برآورد من این است که مجموعه خودروسازی کشور اعم از ایران خودرو، سایپا و قطعه‌سازان، کمتر از ۳ میلیارد یورو ارزبری سالانه دارند و با این میزان ارز می‌توان بیش از یک میلیون خودرو تولید کرد. اگر بخواهیم همین مبلغ را صرف واردات خودرو کنیم، حداکثر می‌توان حدود ۱۰۰ هزار دستگاه وارد کرد؛ یا فرض ۳۰ هزار دلار برای هر خودرو خارجی. اما ما با همین میزان ارز، یک میلیون خودرو تولید می‌کنیم که مشکلات کیفی عمده‌شان نیز ناشی از کهنگی خطوط و عدم نوسازی ماشین‌آلات به‌دلیل موانع واردات ماشین‌آلات است.»

جلالی ادامه داد: «مشکل اساسی ما این است که حتی در تأمین اولیه قطعات، با بوروکراسی ویژه روبه‌رو می‌شویم. به‌عنوان مثال یک دستگاه اگر دچار خرابی شود، برای واردات قطعه‌ی‌یک مربوط باید ثبت سفارش صورت گیرد و این فرآیند دشوار و زمان‌بر است، حتی برای برخی کالاها، اگر مشکلات گمرک بر طرف می‌شده، می‌توانستیم تا ۲۰ درصد تولید خود را افزایش دهیم.»

موانع چندوجهی از سیستم بانکی تا محدودیت‌های ارزی

این مقام صنفی درباره مشکلات ناشی از فرآیندهای گمرکی اظهار داشت: «خیلی وقت‌ها کارشناسی‌های غیرمنطقی اتفاق می‌افتد؛ به‌عنوان مثال کارشناس گمرک بر حسب تعرفه اشتباه می‌زند و آن کالا را ذیل تعرفه اشتباهی قرار می‌دهد یا ماجرا به دفتر ارزشیابی تعرفه می‌رود و سرنوشت کالای یک‌سال، یک سال و نیم در بلاتکلیفی باقی می‌ماند. هم‌زمان می‌بینیم واردات ما نیز بیت‌کوبین به‌مشکل چندلایه به کشور انجام می‌شود. این ورود ماشین‌آلات صنعتی و تولیدی گرفتار سکون و گرفتاری قانونی است. این معمای است که هنوز برای ما حل نشده‌است.» جلالی ادامه داد: «واقعاً احساس می‌آید که این است که برای تولیدکننده راه‌آز را هم بسته‌اند. هر سازه‌مانی به‌نحوی با سیاست‌هایش مانعی جلو تولیدکننده ایجاد می‌کند. از بانک‌ها گرفته تا سیستم گمرکی و تخصیص ارز و محدودیت‌های ارزی. این در حالی است که برای مثال یکبار خبری می‌شویم که به فلان شخص یا مجموعه، میلیارد تومان تسهیلات داده شده، ولی قطعه‌ساز در شرایط فعلی حتی برای تأمین نقدینگی ساده مشکل دارد.»

به گفته‌ی‌وی با وجود تمام این مشکلات، اگر معضل قیمت‌گذاری دستوری بر طرف شود، شاید قدری از مشکلات تولیدکنندگان قطعات خودرو کاسته شود. تولیداتی که همراه خود نه تنها ارزش افزوده می‌آورد بلکه باعث امنیت اجتماعی و کاهش نا رضایتی نیز می‌شود. جلالی خاطر نشان کرد: «در کشور ما سالانه ۷ میلیون خودرو خرید و فروش می‌شود که تنها یک میلیون آن خودرو نواست و ۶ میلیون دستگاه با قیمت بازار معامله می‌شود. این وضعیت برای تولید، مطلوب و قابل قبول نیست که ما به‌خاطر عدم ورود قطعات و ماشین‌آلات در گمرک، خطوط تولیدمان را متوقف کنیم. امکان افزایش تولید و کیفیت وجود دارد؛ اما بخش عمده‌ای از مشکلات ما ریشه در همین سیاست‌ها و موانع دارد.»



خودروهای مردود در آزمون تصادف شماره گذاری نمی شوند



◀ ایرانا: رئیس پلیس راهور فراجا با اشاره به اهمیت ایمنی و استحکام بدنه خودروهای تولید داخل گفت: «خودروهایی که در آزمون تصادف مردود شوند، شماره گذاری نخواهند شد.» سردار سید تیمور حسینی راهاندازی مرکز آزمون تصادف خودرو را گامی مهم برای افزایش ایمنی جاده‌ها دانست و افزود: «هنوز تغییر چشمگیری در این زمینه رخ نداده است.»

وی اظهار کرد: «موضوع استحکام بدنه خودروها یکی از مسائل مهمی است که پیگیری می‌کنیم و تاکنون در این زمینه اتفاق خوبی نیفتاده و به‌خودروسازان و وزارت صمت اعلام کرده‌ایم که باید اقدامات جدی در این زمینه انجام شود.» وی درباره افتتاح مرکز آزمون

در چه صورتی گواهینامه رانندگی تان باطل می‌شود؟

قابلیت شناسایی گواهینامه جعلی از اصلی در سامانه پلیس



◀ در جهانی که هر گونه بی‌احتیاطی پشت فرمان خودرو می‌تواند حداقل جان یک انسان را به‌خطر بیندازد، پلیس راهنمایی‌وراندگی با

ابزارهایی مانند نمرات منفی، به‌صورت مرحله‌به‌مرحله رانندگان متخلف را زیر ذره‌بین قرار می‌دهد؛ از تذکر و ضبط موقت گواهینامه گرفته تا مرحله نهایی، یعنی ابطال دائمی. پلیس راهور طی فرآیندی مشخص، با رانندگان متخلف برخورد می‌کند. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

◀ سه عامل اصلی برای ابطال یا اعمال محدودیت بر گواهینامه رانندگی

بر اساس مقررات، ثبت نمرات منفی برای رانندگان متخلف در سه مرحله انجام می‌شود. در صورت رسیدن مجموع نمرات منفی راننده به ۳۰، گواهینامه وی در مرحله نخست به مدت سه ماه ضبط می‌شود. در صورت عدم اصلاح رفتار در مرحله دوم، با دریافت ۲۵ نمره منفی، گواهینامه راننده خاطی به مدت ۶ ماه و در مرحله سوم، با ثبت ۲۰ نمره منفی، گواهینامه به‌صورت دائم ابطال خواهد شد. در صورتی که راننده‌ای پس از دریافت نمره منفی، به مدت ۶ ماه هیچ‌گونه تخلفی مرتکب نشود، تمامی نمرات منفی از سابقه او پاک خواهد شد. اما نمرات منفی تنها دلیل برای ابطال گواهینامه نیستند. سرهنگ آرش امیری، رئیس مرکز صدور گواهینامه پلیس راهور فراجا در این باره اعلام کرد: «سه عامل اصلی برای ابطال یا اعمال محدودیت بر گواهینامه رانندگی وجود دارد؛ نخست دستور مقام قضائی، دوم رانندگی در حالت مستی یا پس از مصرف مواد مخدر و روان گردان و سوم ارتکاب تخلفات مشمول ماده ۷ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی.» وی با اشاره به مفاد ماده ۷ گفت: «این ماده شامل ۲۰ بند است که هریک محرومیت زمانی خاصی دارند. برای مثال، بند یک سه ماه، بند دو ۶ ماه و بند سه یک سال محرومیت به‌همراه ابطال گواهینامه را در پی دارد. در صورت اعمال بند سوم، گواهینامه فرد باطل شده و یک درجه تنزل پیدا می‌کند؛ به‌طوری که اگر راننده‌ای دارای گواهینامه پایه یک باشد، به پایه دو تنزل می‌یابد. در مورد موتورسیکلت نیز تنها همان گواهینامه از او سلب می‌شود؛ اما محرومیت کامل از رانندگی رخ نمی‌دهد.» این مقام انتظامی تأکید کرد:

جریمه و مقصر بودن در یک تصادف خسارتی خبر داد. سرگرد محمد یعقوبی در این باره گفت: «پس از تماس شهروندان با مرکز فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ مبنی بر وقوع یک فقره تصادف خسارتی در آزادراه قزوین - رشت، تیم گشتی پلیس راه بلافاصله به‌محل وقوع تصادف اعزام شد.» وی افزود: «در بررسی‌های اولیه مشخص شد راننده پژو ۲۰۶ به‌دلیل عدم رعایت فاصله طولی و تخطی از سرعت مطمئنه، با یک دستگاه سواری تندر ۹۰ برخورد کرده و مقصر حادثه شناخته شده است.» سرگرد یعقوبی اظهار کرد: «با استعلام از سامانه مشخص شد که راننده این خودرو دارای ۹۰ نمره منفی گواهینامه است و بیش‌تر نیز ۲ بار گواهینامه وی ضبط و از رانندگی محروم شده بود. همچنین خودرو ۲۰۶ با ۹ میلیون تومان خلافی ثبت شده بود که منجر به توقیف آن شد.» به گفته وی، خودرو راننده متخلف به پارکینگ منتقل شد؛ همچنین گواهینامه راننده طبق قانون ضبط و ابطال شد. راننده متخلف پس از طی محرومیت یک‌ساله، برای دریافت مجدد گواهینامه ملزم به ثبت‌نام در آموزشگاه‌های مجاز رانندگی و گذراندن دوره‌های آموزشی خواهد بود. سرگرد یعقوبی گفت: «پلیس راه با تخلفات رانندگی که ایمنی جاده‌ها و شهروندان را تهدید کند، قاطعانه برخورد می‌کند. رانندگان باید با رعایت قوانین و پرداخت به‌موقع خلافی، از مشکلات قانونی و خطرات جاده‌ای جلوگیری کنند.»

◀ رانندگی با گواهینامه جعلی جرم است

سال گذشته سرهنگ احمد کریمی‌اسد، رئیس وقت مرکز صدور گواهینامه راهور فراجا گفت: «صدور مجوزهای رانندگی تابع قوانین و مقررات برابر آیین‌نامه صدور انواع گواهینامه رانندگی است.» وی در خصوص تبلیغات فروش گواهینامه در فضای مجازی گفت: «اخیرا در فضای مجازی تبلیغاتی با عنوان صدور چاپ گواهینامه رانندگی صورت گرفته است که بسا پرداخت هزینه‌ای می‌توانند گواهینامه دریافت کنند. یکی از متخلفین عکس بنده با لباس نظامی را در پروفایل خود قرار داده و از شهروندان کلاهبرداری می‌کرد که این موضوع از طریق مراجع قضائی در حال پیگیری و رسیدگی است.» رئیس وقت مرکز صدور گواهینامه راهور فراجا بیان کرد: «از هموطنان درخواست می‌شود که به هیچ وجه فریب این تبلیغات کلاهبرداری را نخورند. در این تبلیغات، کلاهبرداران متخلف اقدام به دریافت هزینه‌هایی از افراد می‌کنند و دیگر هیچ ارتباطی با افراد برقرار نمی‌کنند و مدرکی هم صادر نمی‌شود.» وی ادامه داد: «سه یا چهار درصدی هم که گواهینامه جعلی از کلاهبرداران دریافت می‌کنند، بدانند این گواهینامه‌ها در سامانه‌های پلیس اصالت ندارد. رانندگی با گواهینامه جعلی جرم است و سامانه پلیس در سراسر کشور قابلیت شناسایی گواهینامه جعلی از اصلی به‌واسطه هوشمند بودن را دارد.» رئیس وقت مرکز صدور گواهینامه راهور فراجا گفت: «هموطنان توجه داشته باشند که برای دریافت گواهینامه باید مراحل قانونی آن طی شود و هر مرحله این فرآیند در پلیس راهور توسط اشخاصی که دسترسی خاص دارند بررسی و تایید می‌شود. تمام اطلاعات در سامانه ثبت و ضبط می‌شود و گواهینامه کاملاً قابل پیگیری است؛ بنابراین امکان چاپ و صدور گواهینامه بدون طی مراحل قانونی به‌هیچ عنوان وجود ندارد.»

«رانندگانی که گواهینامه‌شان به‌طور دائم ابطال می‌شود، تنها پس از گذشت یک سال و طی کردن دوباره دوره‌های آموزشی، مجاز به دریافت گواهینامه جدید خواهند بود.» پلیس توصیه می‌کند رانندگان با رعایت قوانین، توجه به مقررات راهنمایی و رانندگی و پرهیز از رفتارهای پرخطر در حین رانندگی، نه‌تنها از جرایم و نمرات منفی فاصله بگیرند، بلکه جان خود و دیگر شهروندان را نیز در برابر حوادث احتمالی بیمه کنند.

◀ توقیف خودرو و ابطال گواهینامه فردی با ۹۰ نمره منفی

چند روز پیش نیز کارشناس تصادفات آزادراه قزوین - رشت از توقیف یک دستگاه خودرو سواری پژو ۲۰۶ به‌دلیل تخلفات متعدد شامل خلافی بالا، دارا بودن ۹۰ نمره منفی گواهینامه، ۹ میلیون تومان





Autoworld.ir

یکشنبه ۲۸ اردیبهشت ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۲۷

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 اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیلبور
Billboard

رنو با «اسپری آلپاین» بازار آمریکای لاتین را نشانه گرفت

«رنو با معرفی نسخه اسپری آلپاین از خودروهای هیبریدی آرکانا و کولیوس کمپین تبلیغاتی جدیدی را با محوریت راننده آرژانتینی، فرانکو کولاپینتو آغاز کرد. این کمپین که با همکاری یک آژانس تبلیغاتی ساخته شده، بر پیوند عاطفی مردم با ورزش موتوری و میراث فرانسوی رنو تمرکز دارد. کولاپینتو در نخستین مسابقه خود با تیم BWT Alpine F1 در گرندپری ایمولا شرکت می‌کند. این تبلیغات در آرژانتین در تلویزیون، سینما و شبکه‌های اجتماعی منتشر شده است.

حرف آخر

The Last Word

علی زراوندوز

روزنامه‌نگار



آیا اصول ایمنی در پیست آزادی رعایت شده بود؟

در جریان راند اول مسابقه سرعت ایران که روز جمعه در پیست اتومبیلرانی مجموعه آزادی برگزار شد، یکی از خودروهای مسابقه از مسیر خارج شد و به برخی افراد حاضر در پیست برخورد کرد. متأسفانه در این حادثه تلخ حمیدرضا درجانی، عکاس ورزشی کشورمان در گذشت. این حادثه نه تنها برگزاری مسابقات را متوقف کرد، بلکه بحث ایمنی در پیست‌های ایران را بار دیگر در مرکز توجه قرار داد. پس از این حادثه بود که معاون قهرمانی وزارت ورزش و جوانان اعلام کرد هر گونه قصور در حادثه پیست اتومبیلرانی مجموعه آزادی قابل اغماض نیست و باید علت حادثه مشخص شود. بعد از این اتفاق تلخ بود که معاون قهرمانی وزارت ورزش و جوانان بیان کرد که موارد مختلفی مانند خطای فنی، ایمنی خودروها و محل استقرار خبرنگاران و عکاسان به صورت دقیق کارشناسی می‌شود و قول داد نتیجه را به اطلاع عموم برساند. بررسی‌هایی که البته اگر قبل از این رخداد ناگوار و براساس اصول استاندارد استقرار خبرنگاران در اطراف پیست‌های اتومبیلرانی انجام می‌شد، می‌توانست از بروز این حادثه تلخ جلوگیری کند. مسئول کمیته سرعت فدراسیون اتومبیلرانی نیز با بیان این که پیست ورزشگاه آزادی فاصله زیادی با استانداردهای جهانی دارد، در این باره گفت: «در دنیا اغلب از نیوجرسی به جای گاردریل استفاده می‌شود تا آسیبی به کسی وارد نشود». یک کارشناس، مدرس و مربی اتومبیلرانی نیز در گفت‌وگو با خبرنگاری‌ها اعلام کرد: «گاردریل استاندارد برای یک مسابقه باید ۴ موج (دیف) باشد؛ اما در پیست آزادی فقط ۲ موج گاردریل وجود داشت که این غیر استاندارد است». به نظر می‌رسد مسئولان رسیدگی‌کننده به این حادثه می‌توانند ضمن معرفی مقصران احتمالی این رخداد، با پیگیری‌های مستمر، به وضعیت ایمنی پیست اتومبیلرانی آزادی و سایر پیست‌های مشابه در کشور به شکل دقیق رسیدگی کنند تا این اتفاق، آخرین رویداد تلخ در پیست‌های اتومبیلرانی کشور باشد.

نکته آموزشی

عوامل در نگهداری از سنسور اکسیژن است. درعین حال سوخت‌های آلوده یا حاوی سرب می‌توانند باعث وارد آمدن آسیب جدی به سنسور شوند. همچنین تعویض به موقع فیلتر هوا و شمع‌ها نقش مهمی در جلوگیری از احتراق ناقص و در نتیجه جلوگیری از خرابی سنسور دارد. در نهایت نشت روغن یا ضدیخ به درون سیستم اگزوز نیز می‌تواند باعث رسوب گذاری روی سنسور و کاهش دقت آن شود.

سنسور اکسیژن یکی از مهم‌ترین قطعات در سیستم مدیریت سوخت خودرو است که وظیفه دارد میزان اکسیژن موجود در گازهای خروجی اگزوز را اندازه‌گیری کند. عملکرد صحیح این سنسور باعث بهبود مصرف سوخت، کاهش آلایندگی و عملکرد بهینه موتور می‌شود. برای افزایش عمر مفید این قطعه حساس، رعایت چند نکته ضروری است. نخست، استفاده از بنزین با کیفیت و استاندارد بوده و این مورد یکی از کلیدی‌ترین

چگونه از سنسور اکسیژن خودرو به درستی نگهداری کنیم؟



کرمان موتور

برای در اوج بودن دیر نیست

موتور بنزینی ۱۴۹۹ سی سی مجهز به VVT

حداکثر قدرت موتور ۱۰۴.۵ / ۶۰۰۰ Hp/RPM

حداکثر گشتاور موتور ۱۳۷ / ۴۸۰۰ Nm/RPM

گیربکس اتوماتیک از نوع CVT

مجهز به سیستم فرمان برقی (EPS)

سیستم ترمز جلو و عقب دیسکی

سیستم تعلیق MacPherson مستقل در جلو و میل پیچشی در عقب

سنسور نور (Auto Light)

کلیدهای کنترل سیستم صوتی روی فرمان

کرور کنترل

مانیتور ۸ اینچی مجهز به سیستم پخش MP5 با ورودی USB + بلوتوث

آینه های جانبی با تنظیم برقی همراه با گرمکن و چراغ راهنما

چراغ های جلو و عقب Full LED

چراغ روشنایی در روز (Day Light)

کیسه هوای راننده و سرنشین جلو

ABS+ESC+EBD

پشت آمپر دیجیتالی

سیستم پایش فشار باد تایرها (TPMS)

سنسور دنده عقب

KERMANMOTOR

KME EAGLE

کی ام سی ایگل