

نوسانات ارز و نبود سیاست مشخص به رکود بازار خودرو دامن می‌زند؛
بازار در بن‌بست تصمیم‌گیری؛
خودرو بخریم یا صبر کنیم؟

صفحه ۳



چراغ قرمز واردات باعث خروج واردکنندگان از نمایشگاه شیراز شد

صفحه ۱۰

حمایت بی‌قید و شرط آینده صنعت را تهدید می‌کند

حیات خودرو سازی زیر تیغ مونتاز!

سیاست‌های حمایتی یک طرفه طی سال‌های اخیر باعث شد وابستگی به واردات و مشکلات قطعه‌سازان داخلی بیشتر شود. سیاست‌های فعلی نه تنها به تقویت اقتصاد کشور ...

صفحه ۱۴

کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

چالش‌ها و معضلات بیمه تاکسی‌داران

تاکسیرانان شهری و تاکسی‌های اینترنتی، هر روز با چالش‌های متعددی در حوزه بیمه مواجه هستند...

صفحه ۲

بعد از ثبت عملکرد قابل توجه در سال گذشته رقم خورد:

رشد ۱۴۳ درصدی درآمد شرکت «ایمن خودرو شرق» در فروردین ماه

صفحه ۵

معابر تهران شب‌ها خطرناک‌تر می‌شوند؟

جریمه بیش از ۵ هزار خودرو به دلیل تخلفات شبانه در پایتخت

صفحه ۱۵

بلندقامت دو رگه «اسکای‌ول» چه در چنته دارد؟

«نیکا» هیبرید، با پیمایش بیش از هزار کیلومتر

صفحه ۸



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

XTRIM

BORN FOR MORE

VX به راحتی یک پرواز اختصاصی





دیفندرهای ساخت سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۶ را انتخاب کرده و سپس هر یک را با تعمیرات اساسی و ارتقاءهای کامل به‌شکل نو درمی‌آورد. برای این محصول، یک سقف پارچه‌ای سفارشی با پندها و تسمه‌های مخصوص، روی یک قاب‌الهام‌گرفته از نسخه اصلی دیفندر ۹۰ ویژه آمریکای شمالی نصب می‌شود. این سطح از توجه به جزئیات، هنر لندروور کلاسیک در بازسازی محصولات لندروور است. هر کسی که دیفندر قدیمی داشته باشد، می‌تواند با انتخاب‌های متعدد سفارشی‌سازی، از جمله طیف گسترده رنگ بدنه، چرم صندلی، چرخ و حتی امکانات جدید مثل محفظه خنک‌کننده نوشیدنی، خودرو خود را شخصی‌سازی کند.

لندروور از یک مدل دیفندر بازسازی‌شده، مجهز به موتور V8 و سقف پارچه‌ای با قیمت ۲۳۴ هزار پوند معادل ۲۱۱ هزار دلار رونمایی کرد. این یک دیفندر با موتور ۵۰۰۰ سی‌سی و ۵۰۰۰ سی‌سی است که توسط تیم لندروور کلاسیک ارائه شده است. به‌عبارت دیگر، ما با یک دیفندر جدید - قدیمی با سقف برزنتی، موتور ۵ لیتری قدرتمند و قیمت عجیب مخصوص کالکسیونرهای متعصب انگلیسی روبه‌رو هستیم. در ازای این مبلغ، شما بهترین ویژگی‌های دیفندر را دریافت می‌کنید؛ از جمله آن طراحی بدنه کلاسیک از مدل کانور تیبل دو در است که شرکت لندروور کلاسیک آن را افسانه‌ای می‌نامد. لندروور کلاسیک یک خودرو کم‌کار از سری



قیمت ۳۰۰ هزار دلاری
برای «دیفندر» کلاسیک

کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

چالش‌ها و معضلات بیمه تاکسی‌داران



تاکسیرانان
شهری و
تاکسی‌های
اینترنتی، هر
روز با چالش‌های



مهری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

متعددی در حوزه بیمه مواجه هستند. هزینه‌های بالای بیمه شخص ثالث، کمبود پوشش‌های بیمه‌ای تکمیلی و ضعف نظام بیمه تأمین اجتماعی، مشکلاتی است که این قشر پرکار را با دغدغه‌های مالی و امنیتی جدی مواجه کرده است. محسن حجازی، کارشناس صنعت بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» این مسائل را واکاوی کرده و راهکارهای عملیاتی برای بهبود وضعیت ارائه می‌دهد. بیمه تاکسی‌داران در ایران یکی از موضوعات پر حاشیه و چالش‌ساز است که سال‌هاست به‌صورت جدی از سوی فعالان حوزه خودرو و رانندگان این بخش دنبال می‌شود.

حجازی در خصوص بیمه شخص ثالث تاکسی‌داران می‌گوید: «بیمه شخص ثالث برای رانندگان تاکسی، علاوه بر این که الزامی است، یکی از پایه‌های امنیت مالی آن‌ها در برابر حوادث است. اما نکته مهم این است که نرخ بیمه برای تاکسی‌ها به دلیل کاربری عمومی، حدود ۱۰ تا ۱۵ درصد بیشتر از خودروهای شخصی است و این موضوع فشار مالی مضاعفی به این قشر وارد می‌کند.» وی افزود: «در سال ۱۴۰۴، نرخ دیه کامل در بیمه شخص ثالث حدود ۱.۸ میلیارد تومان است و بر اساس این پایه، حق بیمه محاسبه می‌شود. همچنین تاکسی‌های اینترنتی باید حتماً بیمه با کاربری «مسافرکش» داشته باشند تا در صورت بروز حادثه، شرکت بیمه از پرداخت خسارت امتناع نکند.» این کارشناس صنعت بیمه ادامه می‌دهد: «با وجود ریسک بالای آسیب‌های مالی به تاکسی‌ها، بسیاری از رانندگان به دلیل هزینه‌های بالای بیمه بدنه از خرید آن امتناع می‌کنند. این در حالی است که برخی شرکت‌های بیمه، بسته‌های ترکیبی ارائه می‌کنند که امکان خرید هم‌زمان بیمه بدنه و شخص ثالث با تخفیفات ویژه فراهم شده است.» او می‌گوید: «در سال‌های اخیر، بسیاری از رانندگان

گازوئیل سه‌نرخ، مقدمه‌ای برای طرح بنزین سه‌نرخ؟

و گفت: «اطلاعات راننده، مسیر و اسناد حمل‌الکترونیکی به‌صورت برخط به شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ارسال و کنترل می‌شود تا سهمیه صرفاً به ناوگان فعال اختصاص یابد.» وی با تأکید بر این که این اقدام افزون بر اصلاح مصرف سوخت، سبب کاهش قاچاق سوخت و بهینه‌سازی پارانه‌های انرژی می‌شود، بیان کرد: «انتظار می‌رود با اجرای کامل این طرح و ارتباط برخط سامانه‌های مربوطه، سهمیه‌بندی سوخت به‌شکل دقیق‌تر و منصفانه‌تری انجام شود.» مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران با تأکید بر این که بر اساس قانون، دریافت سند حمل‌الکترونیکی برای ناوگان درون‌شهری و برون‌شهری الزامی است، تصریح کرد: «بر اساس بارنامه، حرکت در طول مسیر یا محدوده شهری تا سقف سهمیه اعتباری و همان ۳۰۰ تومان است.» از طرفی برخی کارشناسان احتمال می‌دهند طرح سه‌نرخ شدن گازوئیل به بنزین هم سرایت کند. چندی پیش مصطفی نخعی، عضو کمیسیون انرژی مجلس با تکذیب احتمال افزایش قیمت بنزین یا کاهش سهمیه‌ها گفت: «در حال حاضر یک سناریو وجود دارد و آن هم نرخ سوم بنزین است. این بحث تقریباً دو سال گذشته در دولت مطرح شده، اما تاکنون تصویب نشده است.» به گفته این عضو کمیسیون انرژی مجلس، نرخ سوم (یعنی علاوه بر نرخ‌های ۱۵۰۰ و ۳۰۰۰ تومانی که در حال حاضر وجود دارد)، برای کسانی ارائه می‌شود که می‌خواهند سهمیه بیشتری دریافت کنند. در حال حاضر مالکان خودرو ۶۰ لیتر سهمیه سوخت یک‌هزار و ۵۰۰ تومانی و ۱۰۰ لیتر سهمیه ۳ هزار تومانی دارند که در صورت اجرایی شدن این طرح (که البته فعلاً فقط در حد گمانه‌زنی است)، اگر بخواهند بیشتر از این مقدار بنزین مصرف کنند باید مبلغ بیشتری بپردازند. البته همان‌طور که بیان شد اجرای این طرح هنوز در حد گمانه‌زنی است و قطعاً برای اجرایی شدن، نیاز به کار کارشناسی بسیار، در کنار اطلاع‌رسانی دقیق به مردم دارد و البته توجه مسئولان به این مساله که سه‌نرخ شدن بنزین تأثیر چندانی بر قیمت کالا و خدمات نداشته باشد نیز بسیار ضروری است.

هیات وزیران تغییر نرخ گازوئیل را به‌صورت سه‌نرخ مصوب کرد. در این طرح، قیمت سهمیه‌ای همچنان باقی می‌ماند؛ یک نرخ نیمه‌پارانه‌ای به‌عنوان نرخ دوم و یک نرخ آزاد به‌عنوان نرخ سوم برای گازوئیل تعیین می‌شود

که البته هنوز جزئیاتی در رابطه با زمان اجرای این مصوبه، چگونگی سهمیه‌بندی و تعیین نرخ بیان نشده است. پس از این مصوبه بود که برخی شایعات درباره افزایش قیمت گازوئیل منتشر شد که البته این شایعات توسط مسئولان مربوطه از جمله مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران تکذیب شد. براساس گفته‌های مسئولان، در این طرح گازوئیل با نرخ ۳۰۰ تومان عرضه خواهد شد. مسئولان می‌گویند یک میلیون دستگاه خودرو دیزلی در کشور وجود دارد که تردهای درون‌شهری و برون‌شهری دارند و بر اساس عملکردشان، هر ۱۵ روز یک‌بار سهمیه سوخت دریافت خواهند کرد. بر اساس توضیحات مطرح‌شده، نرخ اول همان ۳۰۰ تومان برای ناوگان فعال با سهمیه مشخص است. نرخ دوم نصف قیمت خرید گازوئیل از پالایشگاه‌ها (تا سقف ۴۰ درصد بیشتر از سهمیه) و نرخ سوم، بر اساس قیمت خرید نفت گاز از پالایشگاه‌هاست. براساس شنیده‌ها از ابتدای تیرماه، سهمیه ناوگان بر مبنای عملکرد و تخصیص سوخت بر مبنای بارنامه و در مسیر، اختصاص می‌یابد و تنها ناوگانی که فعالیت ندارد یا باربرگ غیر واقعی دارد، شامل افزایش قیمت خواهد شد. روز گذشته مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران هدف از اجرای طرح سوخت‌گیری در مسیر را کنترل مصرف نفت گاز در بخش حمل‌ونقل ناوگان دیزلی دانست



علی زراندوز
عضو شورای سردبیری



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... آینده آل

www.mvmco.ir



ایده‌های جالب «اسلیت» برای شارژ سریع خانگی



شکست خورده‌ای مانند لردستاون، فیسکر و یاتون، اسلیت اتو با استراژی قیمت گذاری پایین و فناوری پیشرفته، امیدوار است بتواند جایگاهی مستحکم در بازار پیدا کند. این فناوری که جایگزین اینورترهای استاندارد سه فاز در خودروهای برقی می‌شود، با کنترل دینامیک سیم پیچ‌های موتور، امکان تغییر بین حالت‌های سری (برای گشتاور بالا در سرعت پایین) و موازی (برای قدرت و کارایی در سرعت بالا) را فراهم می‌کند. Exro ادعای کند این فناوری می‌تواند هزینه و پیچیدگی زیر ساخت‌های شارژ را به‌طور چشمگیری کاهش دهد و حتی قابلیت انتقال انرژی به شبکه (V2G) را داشته باشد.

اسلیت اتو، استنارت آپ آمریکایی با حمایت جف بزوس، برای شارژ خودروهای خود فناوری نوآورانه Coil Driver شرکت کانادایی Exro را در نظر گرفته که شارژ سریع خانگی و عملکرد بهینه را ارائه می‌دهد. اسلیت اتو (Slate Auto)، استنارت آپی در میشیگان است که از سال ۲۰۲۲ در خفا فعالیت می‌کند و با معرفی پیکاپ ارزان قیمت خود، توجهات را به خود جلب کرده است. این شرکت که گفته می‌شود از حمایت مالی جف بزوس، بنیان‌گذار آمازون پر خوردار است، قصد دارد پیکاپ الکتریکی خود را تا پایان سال ۲۰۲۶ با قیمت پایه ۳۰ هزار دلار به‌بازار عرضه کند. برخلاف استنارت آپ‌های

نوسانات ارز و نبود سیاست مشخص به رکود بازار خودرو دامن می‌زند؛

بازار در بن بست تصمیم‌گیری؛ خودرو بخریم یا صبر کنیم؟



در حال حاضر، بازار خودروهای کار کرده تبدیل به پناهگاه اصلی بخش بزرگی از متقاضیان شده است. کسانی که نمی‌توانند برای خرید خودرو صفر هزینه‌های سنگین پرداخت کنند، ناچارند به بازار دست دوم مراجعه کنند. البته همین بازار نیز به دلیل تقاضای بالا و عرضه محدود، رشد قیمتی را تجربه کرده است؛ اما همچنان در مقایسه با خودروهای صفر، مقرون به‌صرفه‌تر به‌نظر می‌رسد. از نظر روانی نیز، بسیاری از خریداران ترجیح می‌دهند خودرویی با کیفیت‌تر اما کار کرده بخرند تا این که یک خودرو نو با سطح پایین‌تر کیفیت و قیمت بالا را انتخاب کنند. این موضوع نشان می‌دهد خودروسازان داخلی در حفظ سهم بازار خود حتی در برابر خودروهای چند سال کار کرده، با چالش جدی مواجه شده‌اند. بازار دست دوم امروز دیگری بازار فرعی نیست، بلکه بخشی از راه حل مردم برای مقابله با گرانی خودرو محسوب می‌شود.

پیش‌بینی شما از رفتار مصرف‌کننده در نیمه دوم سال جاری چیست؟ آیا خرید خودرو به تعویق خواهد افتاد یا به سمت خودروهای وارداتی یا چینی گرایش پیدا خواهد کرد؟

رفتار مصرف‌کننده در نیمه دوم ۱۴۰۴ به احتمال زیاد همچنان محتاطانه خواهد بود. بسیاری از مردم ترجیح می‌دهند اگر نیاز فوری ندارند، خرید خودرو را به تعویق بیندازند؛ چرا که آینده بازار را نامطمئن می‌دانند. از طرفی، اخبار ضدونقیض درباره واردات، نرخ ارز، سیاست‌های دولت و حتی احتمال آزادسازی قیمت خودرو، باعث شده تصمیم‌گیری برای خریداران سخت شود. به همین دلیل، مصرف‌کننده به شدت محافظه کار شده و منتظر شفاف شدن شرایط است. البته در این میان، خودروهای وارداتی و به‌ویژه برندهای چینی با توجه به تنوع در مدل و سطح آپشن، برای بخشی از خریداران جذاب‌تر از گذشته شده‌اند. هرچند قیمت آن‌ها نیز پایین نیست، اما کیفیت نسبی و امکانات بهتر، برخی خریداران را به سمت آن‌ها سوق داده است. اگر این واردات ادامه پیدا کند و تنوع محصولات افزایش یابد، ممکن است در نیمه دوم سال شاهد جابه‌جایی تقاضا به سوی این خودروها باشیم. اما تا زمانی که قدرت خرید عموم جامعه تقویت نشود، این گرایش بیشتر در سطح طبقه متوسط رو به بالا باقی خواهد ماند.

دیده نمی‌شود. در واقع، بازار در حالت ایست کامل قرار گرفته و خریدار و فروشنده هر دو منتظر تغییر شرایط هستند. پیش‌بینی این که این رکود تا چه زمانی ادامه داشته باشد، کار ساده‌ای نیست. اما اگر قرار باشد روند فعلی نرخ ارز، سیاست‌های مبهم در حوزه واردات و قیمت گذاری دستوری ادامه پیدا کند، بعداً است این وضعیت تا پایان سال ۱۴۰۴ بهبود پیدا کند. رکود زمانی شکسته می‌شود که یاقدرت خرید بالا برود، یا بازار نسبت به آینده اطمینان پیدا کند. در شرایط کنونی، هیچ کدام از این فاکتورها هنوز فراهم نیستند.

یکی از مهم‌ترین وعده‌های دولت در چند سال گذشته عرضه خودروهای اقتصادی به بازار بوده است. دولت چقدر توانسته پاسخگوی نیاز اقشار متوسط جامعه باشد؟ آیا عرضه این دسته از خودروها متناسب با تقاضا بوده است؟

متأسفانه خودروهای به اصطلاح اقتصادی دیگر آن طور که در سال‌های گذشته در دسترس اقشار متوسط جامعه بودند، امروز چنین جایگاهی ندارند. وقتی قیمت یک خودرو کلاس اقتصادی داخلی به حدود ۵۰۰ تا ۷۰۰ میلیون تومان می‌رسد، دیگر نمی‌توان گفت این خودروها پاسخگوی طبقه متوسط هستند. فاصله قیمتی میان دستمزد متوسط کارگران و کارمندان با قیمت این خودروها چنان زیاد شده که خرید یک خودرو اقتصادی به یک آرزوی بلندمدت تبدیل شده است. از نظر عرضه نیز، تیراژ تولید این دسته از خودروها چندان رشدی نداشته و به دلیل مشکلاتی مثل کمبود نقدینگی، بدهی خودروسازان به قطعه‌سازان و نبود سیاست صنعتی شفاف، عملاً مداوم تولید همراه با سختی و مشکلات است. از سوی دیگر، خودروهای جدیدتر داخلی با برچسب «اقتصادی» معرفی می‌شوند؛ اما در عمل با قیمتی وارد بازار می‌شوند که دیگر در محدوده توان اقشار ضعیف و متوسط قرار نمی‌گیرد. در نتیجه، شکاف میان نیاز واقعی و عرضه موثر روز به‌روز در حال افزایش است.

بازار خودروهای کار کرده چه جایگاهی در تصمیم‌گیری متقاضیان دارد؟ آیا گرانی خودروهای نو باعث رشد معاملات خودروهای دست دوم شده است؟

به دلیل نبود پول، بلکه به خاطر نبود اعتماد به آینده، به سمت سکون رفته است. این مساله هم برای تولیدکننده و هم برای مصرف‌کننده زبان‌بار است.

آیا می‌توان گفت بازار وارد فاز رکود انتظاری شده است؟ به نظر شما این رکود تا چه زمانی ادامه خواهد داشت؟

بله؛ بازار خودرو وارد فاز رکود شده و این موضوع هم در معاملات نمایشگاهی و هم در آمار فروش خودروسازان به خوبی مشهود است. تعداد آگهی‌های فروش خودروهای کار کرده افزایش یافته؛ اما تقاضای جدی برای خرید وجود ندارد. در بخش خودروهای صفر نیز با وجود طرح‌های فروش ویژه یا حتی تخفیف‌های نسبی، استقبال چندانی

نور بالا



اگر قرار باشد روند فعلی نرخ ارز، سیاست‌های مبهم در حوزه واردات و قیمت گذاری دستوری ادامه پیدا کند، بعداً است این وضعیت تا پایان سال ۱۴۰۴ بهبود پیدا کند. رکود زمانی شکسته می‌شود که یاقدرت خرید بالا برود، یا بازار نسبت به آینده اطمینان پیدا کند

ارز یابی می‌کنید؟ آیا انتظار گشایش یا تداوم شرایط را باید داشته باشیم؟

واقعیت این است که قیمت خودرو در بازار ایران به شدت تحت تأثیر نوسانات نرخ ارز قرار دارد و هر گونه تغییر در این شاخص، بلافاصله خود را در قیمت خودرو نشان می‌دهد. در ماه‌های گذشته شاهد افزایش تدریجی نرخ ارز بودیم و همین روند باعث شده بازار خودرو به سمت بی‌ثباتی پیش برود. در صورتی که سیاست‌های ارزی دولت نتواند جلوی افزایش بیشتر نرخ ارز را بگیرد، احتمال جهش دوباره قیمت خودرو در نیمه دوم سال وجود دارد؛ حتی اگر تقاضا در بازار همچنان ضعیف باشد. البته باید در نظر گرفت که توان خرید مصرف‌کننده هم اکنون به شدت تضعیف شده و بازار کشش افزایش بیشتر قیمت‌ها را ندارد. بنابراین ممکن است ما شاهد نوعی تورم پنهان باشیم؛ یعنی تولیدکننده قیمت‌ها را بالا نبرد اما آپشن‌ها را کاهش دهد یا کیفیت را کنترل نکند. اگر دولت سیاست‌های منطقی در حوزه ارزی اتخاذ نکند و از سوی دیگر، جریان واردات نیز شفاف و با ثبات نباشد، نمی‌توان به ثبات قیمت‌ها در بازار خودرو دل بست.

در حال حاضر، بسیاری از خریداران در شرایط انتظار قرار گرفته‌اند. به نظر شما، این تعلیق در تصمیم‌گیری ناشی از رکود اقتصادی است یا بی‌اعتمادی به سیاست‌های بازار خودرو؟

بخش زیادی از رفتار انتظاری خریداران ریشه در بی‌اعتمادی به سیاست‌گذاری‌های بازار خودرو دارد. در سال‌های گذشته، مصرف‌کننده بارها شاهد تغییرات ناگهانی در شرایط فروش، قیمت گذاری دستوری، طرح‌های قرعه‌کشی و حتی نوسانات شدید در نرخ رسمی و بازار آزاد بوده است. این شرایط باعث شده مردم ترجیح دهند منتظر بمانند تا ببینند سیاست بعدی چیست؟ به خصوص زمانی که با اخباری مثل واردات خودرو یا حذف قیمت گذاری دستوری مواجه می‌شوند. از طرف دیگر، وضعیت رکود اقتصادی و افت قدرت خرید نیز نقش مهمی در تعلیق تصمیم‌گیری‌ها دارد. بسیاری از خانوارها حتی اگر به خودرو نیاز داشته باشند، به دلیل نبود نقدینگی یا افزایش قیمت‌ها، توان خرید خود را از دست داده‌اند. در نتیجه، ما امروز با یک بازار رکد طرف هستیم که نه تنها



نهاد علی بیکزاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

نوسانات نرخ ارز در ماه‌های گذشته، فضای بازار خودرو را وارد مرحله‌ای از بی‌ثباتی کرده است. هر چند برخی سیگنال‌ها از تلاش برای کنترل بازار ارز حکایت دارند، اما به‌طور کلی فعالان بازار خودرو انتظار ثبات ندارند. پیش‌بینی هانشان می‌دهد اگر نرخ ارز از مرز روانی جدیدی عبور کند، احتمال افزایش مجدد قیمت خودرو، حتی در صورت نبود تقاضای واقعی وجود دارد. بنابراین، در نبود ثبات ارزی و نبود سیاست مشخص در خصوص واردات و عرضه، نمی‌توان به تثبیت قیمت خودرو در نیمه دوم سال چندان امیدوار بود.

علی‌رضا قربانی‌نژاد، فعال حوزه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «رفتار بازار خودرو نشان‌دهنده ورود به یک فاز رکود است. تقاضا نه تنها کاهش یافته بلکه به‌صورت «منتظر و تماشاچی» در حال نظاره روندهای اقتصادی است. مصرف‌کننده تمایلی به خرید ندارد، مگر این که نیاز ضروری و فوری وجود داشته باشد. در نتیجه، رکود فعلی تنها ناشی از قدرت خرید پایین نیست، بلکه ریشه در بی‌اعتمادی به سیاست‌گذاری‌های متغیر دارد. عدم پیش‌بینی‌پذیری بازار و نبود ثبات در قیمت‌ها، باعث شده خرید خودرو در ذهن مصرف‌کننده نوعی ریسک به حساب آید.» وی در ادامه تصریح کرد: «در این میان، خودروهای اقتصادی که زمانی پر فروش‌ترین و در دسترس‌ترین گزینه‌های بازار بودند، حالا به نقطه‌ای رسیده‌اند که دیگر چندان با قدرت خرید اقشار متوسط همخوانی ندارند. تیراژ تولید این دسته از خودروها به دلایل متعددی از جمله کمبود قطعه و افزایش هزینه‌های تولید کاهش یافته و در عین حال، قیمت‌ها افزایش یافته است. در واقع، نه تنها عرضه متناسب با تقاضا نیست، بلکه قیمت این خودروها نیز دیگر در محدوده «اقتصادی» قرار ندارد.»

با توجه به نوسانات نرخ ارز در ماه‌های گذشته، آینده قیمت خودرو را در نیمه دوم سال ۱۴۰۴ چطور



نصب انواع موتورهای تک یا دوگانه در محورهای جلو، عقب یا هر دو فراهم شده است. در نهایت نبود گیربکس و شفت انتقال قدرت باعث افزایش فضای کابین و بار می‌شود. به‌طور کلی خودرو سازان می‌توانند مدل‌های مختلفی را روی یک پلت‌فرم تولید کنند. باتری این مدل درون ساختاری مقاوم و در پایین‌ترین نقطه خودرو قرار دارد. اگرچه طراحی این پلت‌فرم نیاز به سرمایه‌گذاری بالایی دارد، اما در بلندمدت به‌صرفه است و ممکن است برای خودروهای بسیار کوچک یا خاص محدودیت داشته باشد و همچنین ساختار یکپارچه نیاز به دانش فنی بالایی در تعمیرات دارد؛ مخصوصاً باتری کف خودرو.

پلت‌فرم اسکیت‌برد (Skateboard Platform) یک ساختار مهندسی نوین در طراحی خودروهای برقی است که تمامی اجزای حیاتی مانند باتری، موتورهای الکتریکی، سیستم تعلیق و ترمزها را در یک شاسی تخت و یکپارچه قرار می‌دهد. احتمالاً در بعضی نمایشگاه‌های خودرو اخیر مثل نمایشگاه تهران یا اصفهان، با پلت‌فرم خودروهای الکتریکی مثل لیپ‌موتور برخورد کرده باشید. این طراحی شبیه به یک اسکیت‌برد بزرگ است و به همین دلیل این نام را به خود گرفته است. باتری‌ها در کف خودرو و بین دو محور جلو و عقب قرار می‌گیرند که باعث کاهش مرکز ثقل و افزایش پایداری می‌شود. همچنین در این مدل امکان

زیرساختی مسطح برای استقرار اجزای حیاتی خودرو

دلایل جذابیت سرمایه‌گذاری با وجود بحران مالی چیست؟

«سایپا»، فرصتی برای احیای یک سرمایه ملی

با توجه به جایگاه تاریخی و صنعتی سایپا در اقتصاد ایران، واگذاری سهام این شرکت باید با نگاه بلندمدت و مبتنی بر اصول توسعه‌محور انجام شود.



شد. از همین رومسأله اهلیت برای انتخاب متقاضیان از سوی سیاست‌گذاران صنعتی حائز اهمیت است.

نقش حیاتی اهلیت در موفقیت واگذاری
انتخاب خریداری با اهلیت برای سهام سایپا، کلید موفقیت خصوصی‌سازی آن است. «اهلیت» در این زمینه به توان مالی، دانش فنی و تجربه مدیریتی اطلاق می‌شود. در صورت انتخاب صحیح، خریداری می‌تواند با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، کیفیت تولیدات را افزایش داده، منابع را بهینه کرده و شرکت را از وضعیت زیان‌دهی خارج کند. در غیر این صورت، واگذاری می‌تواند به تشدید بحران منجر شود.

نقش کلیدی سایپا در اشتغال‌زایی کشور
سایپا و شرکت‌های وابسته‌اش نظیر پارس خودرو و زامپاد، نقش کلیدی در ایجاد اشتغال در کشور دارند. بیش از ۷۰۰ هزار نفر به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم در زنجیره تأمین و تولید سایپا فعالیت می‌کنند. بنابراین احیای سایپا نه تنها به حفظ اشتغال فعلی کمک می‌کند، بلکه می‌تواند فرصت‌های شغلی جدیدی نیز فراهم آورد.

افق توسعه سایپا: از فناوری نوین تا بازارهای منطقه‌ای
با ورود سرمایه‌گذار توانمند، سایپا می‌تواند در مسیر تولید خودروهای هیبریدی و برقی گام بردارد. محصولاتی چون شاهین پلاس و برنامه‌های توسعه‌ای در دستور کار نشان‌دهنده قابلیت نوآوری این شرکت هستند. سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، ارتقای ایمنی خودرو، کاهش مصرف سوخت و تنوع‌بخشی به محصولات، می‌تواند این برند را به سطح استانداردهای جهانی برساند و بازارهای صادراتی منطقه‌ای را هدف قرار دهد.

سایپا: بازسازی یک برند صنعتی ملی
با توجه به جایگاه تاریخی و صنعتی سایپا در اقتصاد ایران، واگذاری سهام این شرکت باید با نگاه بلندمدت و مبتنی بر اصول توسعه‌محور انجام شود. در صورت واگذاری به مدیریتی توانا و متعهد، این فرصت می‌تواند به احیای یکی از ارزشمندترین برندهای صنعتی کشور منجر شود؛ برندی که می‌تواند بار دیگر به نماد نوآوری، اشتغال و پیشرفت در صنعت خودرو ایران تبدیل شود.

استقبال متقاضیان، نشانه‌ای از اعتماد به آینده سایپا و واگذاری ۴۲ درصد سهام سایپا با استقبال ۹ گروه صنعتی باسابقه و کنسرسيوم‌های مالی قدرتمند مواجه شد. این استقبال در حالی رخ داده که سایپا با بحران مالی روبه‌رو است. کارشناسان اقتصادی معتقدند این میزان تقاضا، بازتابی از درکار ارزش واقعی «برند سایپا» و ظرفیت‌های بالقوه آن در صنعت خودرو است.

پیشینه موفق سایپا در بازار داخلی
در سال‌های گذشته، سایپا با وجود تحریم‌ها و محدودیت‌ها، موفق شده خودروهای بومی و اقتصادی به بازار عرضه کند. برای نمونه، در سال ۱۳۹۶ با فروش بیش از ۲۰۰ هزار دستگاه پراید، عنوان پرفروش‌ترین خودرو داخلی را از آن خود کرد. این موفقیت‌ها توانمندی سایپا در تولید و فروش را حتی در شرایط سخت اقتصادی به اثبات رسانده‌اند. در این جا باید یادآور شد که بازار «خودروهای اقتصادی» در کشور توسط نارنجی‌پوشان جاده‌مخصوص تأمین می‌شود و در صورتی که بخش خصوصی پس از در اختیار گرفتن سکان هدایت این گروه خودرو سازی، توانایی حفظ تیراژ خودروهای اقتصادی را نداشته باشد، به بازار خودرو داخل شوک بزرگی وارد خواهد

نوربالا

انتخاب خریداری با اهلیت برای سهام سایپا کلید موفقیت خصوصی‌سازی آن است. «اهلیت» در این زمینه به توان مالی، دانش فنی و تجربه مدیریتی اطلاق می‌شود



هزینه‌های تولید آن‌ها به‌شدت افزایش یافته است. عباسپور با اشاره به رشد قابل توجه هزینه‌های نیروی انسانی گفت: «افزایش حقوق کارگران که در برخی موارد تا ۴۵ درصد نیز بوده، فشار مضاعفی بر خودروسازان وارد کرده است. بنابراین باید در سیاست‌گذاری‌ها واقع‌بین بود

منطقی نیست.» وی افزود: «قانون واردات خودرو به‌منظور افزایش رقابت در بازار خودرو تصویب شده و واردات نیز آزاد است؛ اما در این فضا نمی‌توان از خودروسازان انتظار داشت با قیمت‌های ثابت و دستوری فعالیت کنند؛ در حالی که

روح‌الله عباسپور، نماینده مجلس شورای اسلامی، با تأکید بر لزوم بازنگری در سیاست‌های قیمت‌گذاری خودرو گفت: «در شرایطی که مواد اولیه مورد نیاز خودروسازان به صورت آزاد و با نرخ‌های متاثر از تورم خریداری می‌شود، تداوم قیمت‌گذاری دستوری

پیگیری يك موضوع



ابراهیم دوست‌زاده

عضو هیات‌مدیره انجمن همگن قطعه‌سازان خودرو کشور

باز خورد مثبت نمایشگاه اتومبیلیتی ۲۰۲۵ برای قطعه‌سازان ایرانی

نمایشگاه بین‌المللی اتومبیلیتی ۲۰۲۵ روسیه، به فرصتی تازه برای صنعت قطعه‌سازی ایران تبدیل شد. امسال، شرکت‌های ایرانی نه تنها با استقبال کم‌سابقه‌ای از سوی بازدیدکنندگان خارجی مواجه شدند، بلکه قراردادهای مهمی را نیز به امضا رساندند. ابراهیم دوست‌زاده، عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن و نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور و سرپرست تیم اعزامی ایران به این نمایشگاه، به جزئیات حضور موفق قطعه‌سازان کشور در این رویداد پرداخت که در ادامه به آن می‌پردازیم.

نمایشگاه بین‌المللی اتومبیلیتی ۲۰۲۵ روسیه را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

سطح رضایتمندی شرکت‌کنندگان ایرانی در این دوره از نمایشگاه بسیار بالاتر از سه دوره گذشته بود. علاوه بر حضور سفیر و رایزن بازار گانی ایران، استقبال بازدیدکنندگان به‌ویژه تجار روسی چشمگیر بود؛ به‌طوری که در برخی روزها صف‌هایی مقابل غرفه‌های ایرانی تشکیل می‌شد.

آیا این حضور ثمربخش هم بود؟

بله؛ امسال نتایج بسیار متفاوت و قابل توجهی حاصل شد. برای نمونه، یک شرکت ایرانی که سال گذشته ۱۰ میلیون دلار به روسیه صادرات داشت، توانست در جریان همین نمایشگاه، قراردادی ۱۵ میلیون دلاری جدیدی امضا کند.

کدام محصولات بیشتر مورد توجه قرار گرفتند؟

باتری‌سازان ایرانی عملکرد بسیار موثقی داشتند. استقبال قابل توجهی از باتری خودرو، باتری‌های پشتیبان UPS، باتری‌های خورشیدی و نیز باتری‌های مورد استفاده در صنایع ریلی و بین‌شهری صورت گرفت. به‌نظر می‌رسد بازار تازه‌ای در روسیه برای این حوزه در حال شکل‌گیری است.

در حوزه تعاملات دولتی چه اقداماتی صورت گرفت؟

در جریان چهار روز نمایشگاه، دو جلسه با مسئولان مرکز همکاری ملی روسیه (NCC) برگزار کردیم. بر اساس مذاکرات، مقرر شد نمایندگانی از روسیه در نمایشگاه خودرو و قطعه‌سازی تهران که خرداد ماه برگزار می‌شود، شرکت کنند تا از نزدیک با توانمندی‌های صنعت ایران آشنا شوند.

نگاه

view



محمدرضا نجفی‌منش

رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان

لغو قیمت‌گذاری دستوری با خصوصی‌سازی صنعت خودرو

تداوم قیمت‌گذاری ناعادلانه و غیرکارشناسی خودرو باعث وارد شدن ضرر و زیان به صنعت خودرو و قطعه‌سازی شده است.

ادامه این روند نه تنها تولید را مختل کرده بلکه زیانی معادل ۲۵۰ همت به صنعت خودرو وارد کرده و باید هرچه سریع‌تر به بازار و رقابت واقعی سپرده شود. این در حالی است که وقتی صورت‌مسأله نادرست باشد، راه‌حل درستی هم برای آن پیدا نخواهد شد. دخالت دولت در قیمت‌گذاری خودرو از پایه اشتباه است و نتیجه آن تا امروز تحمیل زیانی سنگین و قابل توجه به صنعت خودرو بوده است.

این زیان در زمانی که مدیریت دولتی بر خودرو سازی‌ها حاکم بود، شاید از امروز بیشتر قابل تحمل بود، اما حالا که بخش خصوصی وارد عمل شده، ادامه این وضعیت برای آن‌ها غیر قابل تحمل است. بهترین راه‌حل، خروج دولت از قیمت‌گذاری و واگذاری کامل تعیین قیمت به بازار و رقابت است. در حال حاضر اگرچه دو خودروساز اصلی از نظر تیراژ تولید سهم بالایی دارند، اما از نظر ارزش بازار، سهم آن‌ها زیر ۵۰ درصد است؛ بنابراین دیگر نمی‌توان از انحصار سخن گفت.

از این رو لازم است شورای رقابت ترکیب تصمیم‌گیری خود را بازبینی و تجدیدنظر کرده و مسیر آزادسازی قیمت را هموار کند. در صورت واگذاری تعیین قیمت به بازار، نه تنها زیان خودروسازان کاهش می‌یابد، بلکه تقاضای کاذب نیز کنترل خواهد شد و فقط خریدار واقعی وارد چرخه مصرف می‌شود. این اصلاح سبب افزایش کیفیت نیز خواهد شد؛ چرا که رقابت واقعی تولیدکنندگان را وادار به بهبود محصول می‌کند.

ذکر این نکته ضروری است که در حال حاضر بحران نقدینگی در زنجیره تولید وجود دارد. وقتی خودروسازان به‌دلیل فروش زیر قیمت دچار زیان می‌شوند، از محل همین کاهش درآمد، دچار کسری نقدینگی شده‌اند.

به‌نوعی باید گفت فروش خودرو به‌قیمت ۸ تومان با هزینه تمام‌شده ۱۰ تومان یعنی زیان خالص و مستمر.

بنابراین اگر دولت هرچه سریع‌تر از قیمت‌گذاری دستوری کنار بکشد و اجازه دهد عرضه و تقاضا قیمت را تعیین کنند، هم مصرف‌کننده‌نهایی منتفع خواهد شد و هم صنعت خودرو به ثبات و پایداری خواهد رسید.

و شرایط واقعی تولید را در نظر گرفت.» او تأکید کرد: «اگر قرار بر قیمت‌گذاری دستوری است، باید به همان نسبت دولت در تأمین هزینه‌ها و مواد اولیه نیز ورود کند. در غیر این صورت، خودروسازان با زیان‌های انباشته بیشتری مواجه می‌شوند.»

زاپاس

Spare Tire

نماینده مجلس: تداوم قیمت‌گذاری دستوری منطقی نیست



طراحی خاص بوگاتی «توریون»



می‌کند. اما برای بهره‌برداری کامل از ایسن قدرت، آپرودینامیک خودرو باید در بالاترین سطح ممکن باشد. پل برنهام، مهندس ارشد پروژه توریون، در ویدئویی منتشرشده در کانال یوتیوب بوگاتی اعلام کرده است هدف تیم مهندسی، دستیابی به ضریب درگ کمتر از شبرون بوده است. کاهش مقاومت هوا، کلیدی است برای دستیابی به سرعت نهایی بالاتر از شبرون و حتی ویرون. ضریب پسا (Cd) در بوگاتی شبرون حدود ۰.۲۶ بود که البته برای یک هایپرکار این عدد بالاست؛ اما به خاطر نیاز به نیروی رویه پایین (downforce) در سرعت‌های بالا قابل درک است.

«بوگاتی توریون تنها یک آپرودر و نیست، بلکه ترکیبی است از مهندسی بی‌نقص، قدرت هیبریدی ۱۸۰۰ اسب بخاری و طراحی آپرودینامیکی پیشرفته. در این گزارش، نگاهی به جنبه‌های آپرودینامیکی این خودرو خاص خواهیم داشت؛ جایی که مهندسان بوگاتی از کوچک‌ترین جزئیات نیز نگذشته‌اند. بوگاتی توریون (Bugatti Tourbillon) با قوای محرکه‌ای بی‌تغییر شامل موتور ۱۶ سیلندر تنفس طبیعی به حجم ۸.۳ لیتر، سسه موتور برقی و گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه معرفی شده است؛ ترکیبی که در مجموع قدرتی برابر با ۱۸۰۰ اسب بخار تولید

ویژه‌ها

درخواست مجلس از وزارت نیرو برای توقف قطعی برق صنایع



صنایع راه‌حل‌های کوتاه‌مدت و موقت چاره کار نیست. برای رفع مشکل ناترازی، مجوزهای لازم برای سرمایه‌گذاری صنایع در حوزه تولید برق از انرژی‌های تجدیدپذیر صادر شده است.

«منصور شکراللهی، عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی گفت: «این کمیسیون از وزارت نیرو خواستار اتخاذ تدابیری برای توقف قطعی برق صنایع شده است تا حوزه صنعت دچار ضرر و زیان نشود. برای برون‌رفت از ناترازی انرژی و رفع مشکل قطعی برق صنایع راه‌حل‌های کوتاه‌مدت و موقت چاره کار نیست. برای رفع مشکل ناترازی، مجوزهای لازم برای سرمایه‌گذاری صنایع در حوزه تولید برق از انرژی‌های تجدیدپذیر صادر شده است.»

دیگه چه خبر؟

خودروهای تحویلی سال ۱۴۰۳ مشمول افزایش دیون دولتی نمی‌شوند



رئیس سازمان حمایت تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان گفت: «خودروهای تحویلی سال ۱۴۰۳ مشمول افزایش قیمت دیون دولتی نمی‌شوند و ایسن افزایش قیمت به‌خاطر هزینه‌های دولتی در بودجه ۱۴۰۴ است که برای خودروهای امسال اعمال می‌شود.» حسین فرهیدزاده افزود: «بنابر این خودروهای سال ۱۴۰۳ شامل این افزایش نمی‌شود. از این رو اگر خودرو ساز مونتاژ کار هزینه اضافه گرفته باشد باید به خریدار بازگرداند.»

رئیس سازمان حمایت تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان گفت: «خودروهای تحویلی سال ۱۴۰۳ مشمول افزایش قیمت دیون دولتی نمی‌شوند و ایسن افزایش قیمت به‌خاطر هزینه‌های دولتی در بودجه ۱۴۰۴ است که برای خودروهای امسال اعمال می‌شود.» حسین فرهیدزاده افزود: «بنابر این خودروهای سال ۱۴۰۳ شامل این افزایش نمی‌شود. از این رو اگر خودرو ساز مونتاژ کار هزینه اضافه گرفته باشد باید به خریدار بازگرداند.»

اجرای دقیق طرح عرضه گواهی خودرو در بورس کالا ضروری است



روح‌الله لک علی‌آبادی، نماینده دورود و ازنا در مجلس شورای اسلامی گفت: «انتظار می‌رود عرضه خودرو در بورس به واقعی شدن قیمت خودرو کمک کند و فاصله قیمتی میان نرخ کارخانه و بازار را کاهش دهد تا به این ترتیب مصرف‌کنندگان قربانی سفته‌بازان و دلالان نشوند. از سویی امسال، بهترین زمان برای عرضه کالاها و محصولاتی هم چون خودرو در بورس کالاست.

روح‌الله لک علی‌آبادی، نماینده دورود و ازنا در مجلس شورای اسلامی گفت: «انتظار می‌رود عرضه خودرو در بورس به واقعی شدن قیمت خودرو کمک کند و فاصله قیمتی میان نرخ کارخانه و بازار را کاهش دهد تا به این ترتیب مصرف‌کنندگان قربانی سفته‌بازان و دلالان نشوند. از سویی امسال، بهترین زمان برای عرضه کالاها و محصولاتی هم چون خودرو در بورس کالاست.

بعد از ثبت عملکرد قابل توجه در سال گذشته رقم خورد؛

رشد ۱۴۳ درصدی درآمد شرکت «ایمن خودرو شرق» در فروردین ماه



«بر اساس صورت‌های مالی منتشرشده شرکت ایمن خودرو شرق مربوط به سال مالی منتهی به اسفند ۱۴۰۳ در سامانه کدال، این شرکت عملکردی رو به رشد را به ثبت رساند. نگاهی به وضعیت درآمد عملیاتی این شرکت نشان می‌دهد ایمن خودرو شرق موفق شده در طول این سال، بیش از ۴ هزار و ۲۵۱ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شناسایی کند؛ این در حالی است که این رقم در دوره مشابه سال گذشته ۳ هزار و ۴۳۶ میلیارد تومان بود. افزایش ۲۴ درصدی درآمد عملیاتی در شرایطی به دست آمده که فضای اقتصادی کشور بانوسانات قیمتی، فشار هزینه‌های تولید و رکود نسبی تقاضا مواجه بوده است. این موضوع بیانگر آن است که شرکت با تمرکز بر بازار هدف، تنوع محصول و به‌روزرسانی فرایندهای تولید توانسته جریان درآمدی خود را تقویت کند. از سوی دیگر، سود ناخالص شرکت در این دوره با رشدی ۵۲ درصدی به ۷۶۴ میلیارد تومان رسیده است. چنین افزایش قابل توجهی در سود ناخالص، تنها ناشی از افزایش فروش نبوده، بلکه حکایت از کنترل بهتر هزینه‌ها و بهبود ترکیب فروش محصولات با حاشیه سود بالاتر دارد. در ادامه این مسیر، سود عملیاتی شرکت نیز با رشد ۵۶ درصدی به رقم ۶۲۲ میلیارد تومان رسیده که نشان‌دهنده افزایش بهره‌وری فعالیت‌های اصلی شرکت و اثربخشی اقدامات مدیریتی در حوزه عملیات تولید، فروش و بازاریابی است. در نهایت، سود خالص شرکت نیز به عدد ۵۰۲ میلیارد



شرکت، یعنی کیسه ایمنی هوا بوده که ۱۶۵ میلیارد تومان از کل فروش را به‌خود اختصاص داده است. این رقم بیانگر جایگاه ویژه این محصول در سبد درآمدی شرکت و تقاضای رو به رشد بازار برای آن است. در مجموع، بررسی شاخص‌های مالی و عملیاتی شرکت ایمن خودرو شرق حاکی از آن است که این مجموعه توانسته با اتخاذ سیاست‌های بهینه در حوزه تولید، فروش و مدیریت مالی، روندی باثبات و صعودی را در پیش گیرد. تثبیت جایگاه محصولاتی مانند کیسه ایمنی هوا، رشد پایدار درآمدها، کنترل هزینه‌ها و افزایش سودآوری در کنار چشم‌انداز مثبت برای سال جاری، همگی حکایت از آن دارند که نماد «خیمن» می‌تواند در میان نمادهای پرپایزه درصدی در عملکرد ماهانه است. نکته مهم این که بخش عمده این فروش (حدود ۵۷ درصد) مربوط به محصول کلیدی و استراتژیک

تومان رسیده است؛ عددی که نسبت به ۳۴۱ میلیارد تومان سال گذشته، افزایش ۴۷ درصدی را نشان می‌دهد. به این ترتیب، می‌توان گفت نماد خیمن موفق شده نه تنها از نظر فروش، بلکه در حوزه سودآوری نیز عملکردی پایدار و رو به رشد داشته باشد. با توجه به سرمایه ثبت‌شده ۷۰۰ میلیارد تومانی شرکت، سود محقق‌شده هر سهم (EPS) معادل ۷۵۷ ریال گزارش شده که برای سهامداران، بازدهی مناسبی محسوب می‌شود و نسبت به سال قبل نیز رشد قابل ملاحظه‌ای دارد. همچنین این قطعه‌ساز در نخستین ماه از سال ۱۴۰۴ به فروش ۲۸۹ میلیارد تومانی رسیده که نسبت به فروش ۱۱۹ میلیارد تومانی فروردین سال ۱۴۰۳، نشان‌دهنده جهش ۱۴۳ درصدی در عملکرد ماهانه است. نکته مهم این که بخش عمده این فروش (حدود ۵۷ درصد) مربوط به محصول کلیدی و استراتژیک

اینفوگرافش

Infography

افزایش درآمد شرکت الکتریک خودرو شرق در سال گذشته



شرکت الکتریک خودرو شرق در دوره یک‌ساله منتهی به اسفند ماه سال ۱۴۰۳، ۶ هزار و ۴۵۵ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شناسایی کرد که در مقایسه با درآمد عملیاتی ۴ هزار و ۲۳۱ میلیارد تومانی محقق‌شده در دوره مشابه سال ۱۴۰۲ با افزایش ۵۳ درصدی روبه‌رو بود.

چپ تلند؟

گواهی سپرده چه خودروهایی در بورس کالا عرضه می‌شود؟

«سید محمدهادی رضوی، کارشناس بازار سرمایه گفت: «خودروهایی مانند پراید که در سبد معیشت مردم هستند، امکان توکنایز کردن ندارند و ایسن روش فعلاً به خودروهای لوکس و گران‌قیمت اختصاص دارد. در همین رابطه گواهی سپرده کالایی وانت دنده‌تومات پیکاپ کی‌ام‌سی T9 محصول کرمان موتور به‌عنوان نخستین خودرو عرضه خواهد شد.»

چرا؟

قیمت‌گذاری دستوری مانع از عرضه گواهی محصولات پرتیراژ

«وی ادامه داد: «وانت‌ها در شورای رقابت قیمت‌گذاری نمی‌شد و وزارت صنعت، معدن و تجارت هم این مدل کرمان موتور را قیمت‌گذاری نمی‌کند؛ چرا که در کلاس افروا است. تاریخ عرضه این اوراق هنوز مشخص نیست؛ اما سعی می‌کنیم طی یک ماه آن را اجرایی کنیم. بنابر این گواهی خودروهایی که مشمول قیمت‌گذاری دستوری نیستند، همچنان در بورس کالا عرضه خواهند شد.»

برای چه؟

قیمت بر اساس عرضه و تقاضا تعیین می‌شود

«رضوی بایان این که خرید و فروش گواهی خودرو معاف از مالیات است، گفت برای تحویل خودرو، مالیات ارزش افزوده و عوارض دریافت خواهد شد. همچنین کشف قیمت وانت دنده‌تومات پیکاپ کی‌ام‌سی T9 محصول کرمان موتور نیز بر اساس عرضه و تقاضاست. ظرف یک ماه خودرو به‌مقتضای تحویل داده می‌شود و در صورت تاخیر، جریمه سنگینی برای شرکت در نظر گرفته شده است.

طنه پک

First gear



علی زراندوز

azarandooz@autoworld.ir

یک کارشناس صنعت خودرو بیان کرد: «سرکوب قیمت‌ها تولید را از صرفه اقتصادی خارج کرده است.»

«حاضر جواب: جالب این‌جاست که قدرت خرید را هم از جیب مصرف‌کنندگان خارج کرده است!»

تاثیر حساب قیمتی خودروهای وارداتی بر بازار خودرو ایران؛ در حال حاضر قیمت برخی خودروهای کارکرده خارجی در بازار ایران ۲ برابر قیمت مدل روز آن در بازار خارجی است.

«حاضر جواب: ولی این دیگر حساب قیمتی نیست، بیشتر شبیه یک جَو و اتمسفر قیمتی است!»

شاهین از جمع مدل‌های میلیاردری خارج شد.

«حاضر جواب: احتمالاتی خواهد چند روزی افتادگی کرده و در عین‌حالی بودن، از حال مشتریان عادی بازار خودرو باخبر شده و با آن‌ها هم نشست و برخاست کند.

اتوبوس عبوری حامل ۴۰۰ لیتر سوخت قاچاق در میامی توقیف شد.

«حاضر جواب: خلاصه که این روزها برخی اتوبوس‌ها، سوخت قاچاق جابه‌جایی می‌کنند و سر راه، اگر بخورد چهار تا مسافر هم سوار می‌کنند!

کارشناس صنعت خودرو: «بورس کراسی اضافه، صنعت خودرو را قفل می‌کند.»

«حاضر جواب: خود بورس کراسی، سرعت بسیاری از پیشرفت‌ها را کند می‌کند، چه برسد به بورس کراسی اضافه!

چطور خودرو تبدیل به یکی از ارکان اصلی تارهای مردم شد؟

«حاضر جواب: برای رسیدن به این نقطه، سال‌ها تلاش و هزاران تصمیم اشتباه لازم بوده، که از اتخاذ هیچ کدامش دریغ نشده است گویا!

خودرو در بزنگاه آزادسازی...

«حاضر جواب: البته خودرو که امید چندانی به این آزادسازی ندارد، با زبانی بی‌زبانی می‌گوید من نگویم که مرا از قفس آزاد کنید! قفس قیمت‌گذاری دستوری‌ام به باغی برده، دلم را شاد کنید!

انجمن خودروسازان در نامه‌ای به رئیس‌جمهور خواستار حفظ تعرفه بالای واردات خودرو شد.

«حاضر جواب: این هم از شوق رقابت بخش خصوصی با بازارهای جهانی برای تولید خودرو باکیفیت ایرانی.

مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران از کاهش زمان صدور کارت سوخت از یک‌ماه به یک هفته خبر داد.

«حاضر جواب: البته به شرطی که شرایط این تحویل یک هفته‌ای، طوری جلو نرود که متقاضیان کارت سوخت، چراغ به‌دست دنبال همان موعد تحویل یک‌ماهه بگردند.

تکلیف سه قیمت گازوئیل رسماً مشخص شد.

«حاضر جواب: از دو نرخ بودن سوخت نالیدیم، به دامن سه نرخ شددنش افتادیم... باشد که از این یکی دیگر ننالیم که طاققت سوخت چهارنرخ را نداریم!

تداوم ریزش قیمت‌ها در بازار خودرو...

«حاضر جواب: به ایسن می‌گویند رسیدن پاییز زود هنگام در بازار خودرو!



و تجربیات خود از برندهای اشکودا، بامو، فولکس واگن، بوگاتی، آئودی و رولز رویس را به همراه دارد. رووی اعلام کرده که سبک طراحی پرل به معنی مروارید، زبان طراحی جدید این برند برای مدل‌های آینده است. رسانه‌های چینی به‌شوخی ادعا می‌کنند که به‌زودی مشترک‌بان می‌توانند رولز رویس اقتصادی را با قیمتی حدود ۱۰۰ هزار یوان (۱۳ هزار و ۷۰۰ دلار) خریداری کنند که تقریباً میانگین قیمت خودروهای رووی است. رووی هرگز به‌عنوان یک برند لوکس معرفی نشده بود؛ اما اقدامات اخیر SAIC نشان می‌دهد این شرکت برنامه‌های جدیدی دارد. کانسپت جدید، نه تحت برندهای بالا رده‌تری مانند MG یا IM، بلکه تحت برند رووی ارائه شده است.

فروش رولز رویس در چین، قابل توجه است و حالا خودروسازان این کشور، آماده رقابت با لوکس‌ترین برند حمل‌ونقل جهان هستند. جوزف کابان که با طراحی بوگاتی و برون به شهرت جهانی رسید، حالا با غول خودروسازی چین و برند رووی همکاری می‌کند. چندی پیش، رووی (Roewe) خودرو مفهومی آینده‌نگرانه‌ای به نام پرل را رونمایی کرد که توسط کابان، طراح سبک رولز رویس خلق شده است. این خودرو لوکس تمام‌برقی (EV) شباهت‌هایی به رولز رویس گوست و جگوار تایپ ۰۰ دارد. رووی زیرمجموعه SAIC موتور است که معمولاً روی خودروهای اقتصادی تا میان‌رده تمرکز دارد. جوزف کابان، طراح اسلوواکی با سابقه‌ای در خشان در صنعت خودرو، از آوریل ۲۰۲۴ به SAIC پیوسته



اهداف کانسپت «پرل» در گروه سایک

کاهش قیمت برای تسلا مدل «Y»



نسخه به‌روزرسانی‌شده از تسلا مدل Y، چند ماه پیش وارد بازار شد. سری اول این خودرو با نام Launch Series با قیمت ۶۰ هزار دلار عرضه شد. با قطع تولید این خودرو در ماه آوریل، قیمت تسلا مدل Y هم ۱۱ هزار دلار کاهش یافت. اکنون تیپ جدیدی از تسلا مدل Y معرفی شده است که قیمت آن پس از اعمال تخفیف دولتی برای خودروهای برقی به کمی بالاتر از ۴۰ هزار دلار می‌رسد. تسلا مدل Y لانگ رنج محرک-عقب با قیمت ۴۶ هزار و ۶۳۰ دلار به‌فروش می‌رسد که از تیپ دوموتوره چهار چرخ محرک، ۴ هزار دلار ارزان‌تر است. این مدل با رینگ‌های ۱۹ اینچ، برد ۵۷۴ کیلومتر را ارائه می‌دهد. شتاب صفر تا صد و حداکثر سرعت آن نیز به‌ترتیب ۵.۴ ثانیه و ۲۰۱ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. با سفارش رینگ‌های ۲۰ اینچ با قیمت ۲ هزار دلار، برد حرکتی این خودرو به ۵۵۲ کیلومتر کاهش می‌یابد. قیمت سامانه خودران و پکیج پدک کشی که امکان حمل ۱۵۸۷ کیلوگرم را فراهم می‌کند هم به‌ترتیب ۸ و یک هزار دلار تعیین شده است. رنگ خاکستری Stealth به‌صورت استاندارد عرضه می‌شود، اما رنگ‌های سفید و آبی با هزار دلار، مشکی با یک هزار و ۵۰۰ و قرمز و نقره‌ای با ۲ هزار دلار اضافه، قابل سفارش است.

«برابوس» در نسخه ۸۰۰ ایکس‌ال



مرسدس بنز G کلاس در سال گذشته مورد به‌روزرسانی قرار گرفت. در آن زمان اعلام شد که تیپ ۴×۴ از این خودرو در برخی بازارهای منتخب عرضه می‌شود. جای تعجب ندارد که برابوس به سراغ این نسخه از G کلاس هم برود و آن را به خودرویی به نام برابوس XL800 تبدیل کند. تیونر آلمانی، تعلیق تطبیقی این خودرو با اتصالات مستقل در هر چرخ را به نحوی تغییر داده که فاصله کف اتاق تا سطح زمین به ۴۷ سانتی‌متر رسیده است. البته برابوس اطمینان می‌دهد که این افزایش ارتفاع، هیچ خللی در کیفیت سواری XL800 وارد نخواهد کرد. کیت قطعات فیبر کربنی برابوس به نام Carbon Widestar هم همراه کاهش ارتفاع بدنه، چهره‌ای خشن از برابوس XL800 به نمایش می‌گذارد. نمونه حاضر در تصویر، چراغ‌های LED بالای خروجی‌های اگزوز و قلاب وینچ به‌رنگ قرمز را نیز به همراه دارد. بدنه برابوس XL800 بر رینگ‌های یکپارچه ۲۲ اینچ Z-HD با تایرهای چهار فصل اسکورپیون ATR 116H با ابعاد 325/55R22 استوار می‌شود. فضای داخلی برابوس XL 800 روکش چرم و آلکانتر، ترمیم فیبر کربن، کفپوش‌های سفارشی با دوخت لوزی، پارکایی با نشان برابوس و نورپردازی LED تزئین شده است.

اظهار نظرهایی در میانه اعلامیه‌های مهم تجاری

مدیر عامل اخراجی مدعی پیش‌بینی چالش‌های «نیسان» شد!



کارلوس گون، مدیر عامل پیشین نیسان با اظهارات جنجالی خود درباره وضعیت بحرانی این خودروساز ژاپنی، بار دیگر خبرساز شد. کارلوس گون، نامی که همیشه با جنجال همراه است، همچنان در کانون توجهات قرار دارد. او که در اواخر سال ۲۰۱۹ از حصر خانگی در ژاپن فرار کرد و به لبنان پناه برد (جایی که شهروندانش استرداد نمی‌شوند)، هر از گاهی با رسانه‌ها گفت‌وگو می‌کند. هر حضور رسانه‌ای او با انتقادهای تند از کارفرمای سابقش، نیسان همراه است و مصاحبه اخیرش با شبکه خبری فرانسوی BFMTV نیز از این قاعده مستثنا نیست. گون، مدیر عامل ۷۱ ساله سابق نیسان، رنو و اتحاد این دو شرکت، ادعا می‌کند که مشکلات نیسان را از مدت‌ها پیش پیش‌بینی کرده بود: «من کاهش جایگاه نیسان و فروپاشی اتحاد با رنو را پیش‌بینی کرده بودم.» شاید در مورد افت نیسان حق با او باشد، اما این دو شرکت همچنان با هم همکاری می‌کنند؛ هر چند این اتحاد دیگر مانند گذشته قدرتمند نیست. سهام متقابل این دو شرکت از ۱۵ درصد به ۱۰ درصد کاهش یافته و رنو در حال خرید ۵۱ درصد از سهام نیسان در عملیات هند است.

فردی که خودش مقصر نیست

گون تمام تقصیرها را به گردن مدیرین نیسان می‌اندازد: «تصمیم‌گیری‌های بیش از حد کند» و «ضعف در مدیریت» را از اصلی‌ترین مشکلات این شرکت می‌داند. او با صراحت همیشگی‌اش می‌گوید: «نیسان در آستانه فروپاشی است» و «مجبور شده برای نجات به یکی از رقبای اصلی‌اش در ژاپن التماس کند.» این رقیب، هوندا است. البته باید روشن کنیم که مذاکرات برای ادغام بزرگ بین نیسان و هوندا پس از چند ماه به نتیجه نرسید و متوقف شد. گون معتقد است که تشکیل یک سوپر شرکت از ادغام نیسان و هوندا «بی‌معنی» است. او در اوت گذشته به Automotive News گفته بود که هوندا به‌دنبال یک «تسلط پنهانی» بود که در آن هوندا «در جایگاه راننده» قرار می‌گرفت. گون در این مورد اشتباه



دستگاه اسکن فرودگاه جا نمی‌شد. باین حال، گون بعدها در مصاحبه با Fox Business Network این شایعه را رد کرد: «من در جعبه موسیقی نبودم.»

تغییراتی دردآور

از جمله تغییرات دستور داده شده در برنامه تحول اسپینوزا برای نیسان، افزایش تعداد کاهش مشاغل است که علاوه‌بر ۹ هزار مورد کاهش قبلی اعلام شده، بسر وضعیت کاری ۱۰ هزار نفر تأثیر می‌گذارد. این طرح همچنین خواستار تغییرات اساسی در ظرفیت تولید جهانی خود است که شامل تعطیلی هفت کارخانه مونتاژ جهانی، ادغام پایگاه تولید جهانی خود از ۱۷ کارخانه به تنها ۱۰ کارخانه تا پایان سال مالی ۲۰۲۸-۲۰۲۷ است. این اقدامات اساسی، یک برنامه بلندپروازانه برای ساده‌سازی ردیای نیسان است. تا پایان سال مالی ۲۰۲۸-۲۰۲۷، این شرکت ظرفیت جهانی ۲.۵ میلیون تا ۳ میلیون خودرو را هدف قرار داده است. با این حال، این‌ها مستلزم کاهش‌هایی است که بر پرسنل

جهانی نیسان، از جمله کارمندان در کشور خود، این تأثیر می‌گذارد. اسپینوزا در مورد این کاهش‌ها گفت: «این یک تصمیم بسیار دردناک و غم‌انگیز است. اگر برای بقای نیسان ضروری نبود، این کار را نمی‌کردیم. آیا ما مطمئن داریم که این کافی است؟ پاسخ مثبت است. این برای به دست آوردن نتایج مورد نیاز ما کافی خواهد بود؛ اما ما باید سریع حرکت کنیم. ما می‌خواهیم ضربان قلب را به‌این برند بازگردانیم.» در جریان اعلامیه سود سه‌ماهه فوری، نیسان اعلام کرد که ۶ هزار و ۵۰۰ فرصت شغلی از ۹ هزار مورد حذف‌شده، مربوط به مشاغل تولیدی ناشی از تعطیلی سه کارخانه خواهد بود. به‌گفته نیسان، اولین کارخانه‌ای که تعطیل می‌شود، کارخانه آن در تایلند خواهد بود که قصد دارد آن را بین آوریل و ژوئن امسال تعطیل کند. این شرکت قصد دارد کارخانه دیگری را بین اکتبر و دسامبر امسال تعطیل کند و سومین کارخانه در سال مالی ۲۰۲۶-۲۰۲۷ که فعالیت آن در ۳۱ مارس ۲۰۲۷ به پایان می‌رسد، از رده خارج خواهد شد. نیسان هنوز اعلام نکرده است که کدام کارخانه‌ها تعدیل نیرو خواهند داشت.

خبر

News

شورولت روی کابین «کوروت» تمرکز کرد

شورولت قصد دارد کوروت را برای سال ۲۰۲۴ مورد به‌روزرسانی قرار دهد. اسکات بل، قائم‌مقام بخش جهانی شورولت، از کوروت به عنوان پرچمدار بازار خودروهای اسپرت لوکس در طول ۲۰ سال گذشته یاد می‌کند. وی اعتقاد دارد که پس از به‌روزرسانی اخیر، برتری این خودرو را در طول چند سال آینده نیز حفظ خواهد کرد. انتظار داریم که اطلاعات بیشتر درباره ویژگی‌ها و قیمت شورولت کوروت ۲۰۲۶ در اواخر سال جاری منتشر شود. در نگاه اول نمی‌توان تغییر واضحی در بدنه این خودرو تشخیص داد، اما اگر به اطلاعات رسمی استناد کنیم، شیشه الکتروکرومیک با تنظیمات شفافیت، راکاب‌های همرنگ بدنه در تیپ E-Ray، رنگ آبی کالیپ‌های ترمز



در تیپ‌های E-Ray و Z06، اضافه شدن رنگ‌های متالیک سبز Roswell و نقره‌ای Blade و نور با نقش هندسی به‌رنگ قرمز (سفارشی)، چهره شورولت کوروت ۲۰۲۶ را تا حدی تغییر می‌دهد. اما در فضای داخلی شورولت کوروت ۲۰۲۶، اوضاع کاملاً فرق دارد. در نخستین نگاه به تصاویر فضای داخلی، می‌توان حذف دکمه‌ها را تشخیص داد. تنظیمات تهویه هم به نوار افقی روی داشبورد در بالای کنسول میانی و پایین دریچه تهویه، منتقل شده است. ابعاد نمایشگر لمسی به ۱۲.۷ اینچ رسیده؛ درحالی که یک صفحه‌نمایش ۱۴ اینچ هم در برابر دیدگان راننده نصب شده است. تازه‌وارد این جمع یعنی نمایشگر ۱۶.۶ اینچ در سمت چپ هم وظیفه نمایش برخی اطلاعات همچون داده‌های سامانه مدیریت کشش را برعهده دارد. روکش فیبر کربنی نمایشگر راننده در مدل ZR1 به‌صورت استاندارد و در مدل‌های E-Ray و Z06 به‌صورت آپشنال عرضه می‌شود. از دیگر تغییرات ظاهری کابین می‌توان به طراحی جدید جالیوانی‌ها، تغییر موقعیت دکمه حالت رانندگی، اضافه شدن شارژر بی‌سیم، امکان انتخاب ترمیم‌ها و رنگ‌های جدید شامل طرح هندسی به‌رنگ‌های مشکی Jet و قرمز Adrenaline برای ایجاد تمایز بین صندلی‌های راننده و سرنشین جلو اشاره کرد.

تغییرات ظاهری روی «کرولا» کراس

در دسترس خواهد بود. رنگ آبی «Cavalry Blue» به‌عنوان یک رنگ بدنه جدید به این خودرو اضافه شده که برای تیپ‌های LE، XLE، SE و XSE قابل انتخاب است. در مدل‌های هیبریدی، امکان سفارش این رنگ به‌صورت دو رنگ با سقف مشکی (Jet Black) نیز وجود دارد. همچنین دو طراحی جدید برای رینگ‌های ۱۸ اینچی در برخی تیپ‌ها ارائه می‌شود. در فضای داخلی، کرولا کراس اکنون مجهز به‌نمایشگر ۱۰.۵ اینچی سیستم اطلاعات و سرگرمی شده که بالای کنسول مرکزی بازطراحی شده قرار دارد. بسته به تیپ خودرو، پشت آمپر دیجیتال آن نیز ۷ یا ۱۲.۳ اینچ خواهد بود. همچنین چپش دکمه‌ها و پورت‌ها بهبود یافته، محل قرارگیری دسته‌دهنده از جالیوانی جدا شده و برخی قطعات عمودی در تزئینات داخلی حذف شده‌اند.

تویوتا کرولا کراس که به‌عنوان کراس‌اور پایه‌برند تویوتا شناخته می‌شود، قرار است برای مدل سال ۲۰۲۶ با تغییراتی همراه باشد. تویوتا نمای جلو خودرو را بازطراحی کرده و تفاوت‌هایی میان مدل‌های بنزینی و هیبریدی است. همچنین برخی به‌روزرسانی‌ها در کابین آن صورت گرفته است. نسخه هیبریدی کرولا کراس ۲۰۲۶ اکنون دارای جلوینچرهای همرنگ با بدنه است؛ ویژگی‌ای که سال گذشته برای اولین بار معرفی شد. در مقابل، مدل بنزینی کرولا کراس دارای نمای جلوی جدید و تهاجمی‌تری است که شامل دریچه‌های بزرگ‌تر و یک نوار ضخیم در قسمت بالا برای نمایش لوگوی تویوتا می‌شود. مدل بنزینی کرولا کراس در سال ۲۰۲۶ در سه تیپ عرضه خواهد شد: L، LE و XLE نسخه هیبریدی نیز در تیپ‌های S، SE و XSE





نسل جدید نیسان «مورانو»



«برای مدتی به‌نظر می‌رسید نیسان قصد دارد تولید شاسی‌بلند میان‌سایز دو رده خود را کنار بگذارد؛ اما معرفی نسل جدید مورانو نشان می‌دهد این برند از این بخش عقب‌نشینی نکرده است. آخرین به‌روزرسانی مهم این خودرو به‌سال ۲۰۱۶ بازمی‌گردد، زمانی که نیسان برای مدت کوتاهی نسخه هیبریدی را معرفی کرد. البته این انتظار ارزش داشت و نیسان مورانو ۲۰۲۵ با طراحی جسورانه، مواد داخلی باکیفیت‌تر و تمرکز بر راحتی، از راه رسیده و از شاسی‌بلندهای جدید نیسان، مانند آر یا تمام‌الکتریکی و کی‌کس ساب‌کامپکت الهام گرفته است. برخی ممکن است از حذف موتور ۲.۵ لیتری V6 تنفس طبیعی ناراضی باشند؛

اما نیسان آن را با یک موتور مدرن ۲ لیتری توربوشارژ ۴ سیلندر با فناوری نسبت تراکم متغیر جایگزین کرده و مورانو را به‌دوره‌ای جدید وارد کرده است. مورانو ۲۰۲۵ به صفحه‌نمایش لمسی ۱۱.۳ اینچی مجهز است. مدل پلاتینیوم ما با قیمت ۵۵ هزار دلار، مدل خوب و خوش‌قیمتی درمقایسه با امکاناتی که از آن بهره می‌برد، به‌شمار می‌رود. این مدل مجهز به ویژگی‌های لوکسی مانند صندلی‌های ماساژوردار است که معمولاً در برندهای پریمیوم دیده می‌شود و قیمت آن در رقابت با تیپ‌های برتر دیگر خودروهای این کلاس است.

چینی Chinese

نسل جدید «ژینگ» P7



«ژینگ نسل جدید سدان P7 خود را معرفی کرده است. این خودرو که با کد E29 شناخته می‌شود و قرار است در نیمه‌دوم سال ۲۰۲۵ عرضه شود، با طراحی متمم‌کز بر عملکرد، تغییری اساسی نسبت به سدان‌های کنونی ژینگ

ارائه می‌دهد. هر چند هنوز مشخصات رسمی این خودرو اعلام نشده اما تصاویر نشان می‌دهند که E29 پروفایل فست‌بک، چراغ عقب سراسری، دستگیره‌های در هم‌سطح، آینه‌های جانبی بدون قاب و اسپویلر عقب جمع‌شونده است. این مدل احتمالاً از سیستم کمک‌راننده پیشرفته مبتنی بر دوربین استفاده خواهد کرد که ممکن است با تراشه هوش مصنوعی نسل بعدی تورینگ ژینگ پشتیبانی شود. مشخصات قوای محر که هنوز اعلام نشده اما E29 کاملاً الکتریکی خواهد بود و احتمالاً از پلتفرم جدید «کونینگ» ژینگ استفاده می‌کند. انتظار می‌رود E29 این ارقام را برابری کند یا از آن‌ها فراتر رود. پروتوتایپ‌های استتار شده E29 در ماه‌های اخیر در حال آزمایش جاده‌ای دیده شده‌اند و انتظار می‌رود این خودرو در سه‌ماهه سوم ۲۰۲۵، احتمالاً در نمایشگاه خودروی گوانگژورونمایی شود.

آمریکایی American

فورد «برانکو» با پکیج ساحلی



«نسخه‌های ویژه برای فورد برانکو مثل خونی در رگ‌ها است و مدت‌ها پس از کم‌رنگ شدن هیجان اولیه، همچنان توجه‌ها را به‌خود جلب می‌کنند. فورد در خلق چنین نسخه‌هایی استاد است و حالا در جدیدترین حرکت،

اقدام به ارائه کیت آفرود ویژه‌ای برای برانکو کرده که حال و هوای ساحلی به این شاسی‌بلند آفرودی می‌بخشد. این پکیج برای مدل‌های چهار در برانکو طراحی شده و ارتفاع تعلیق را ۵۰ میلی‌متر افزایش می‌دهد. رینگ‌های نقره‌ای جدید، جلوپنجره و گلگیرهای هم‌رنگ و لوگوی اسپ و حشی نقره‌ای، ظاهری جذاب به‌خودرو می‌بخشند. همچنین سقف شفاف با لوگوی اسپ و حشی نقره‌ای و نوار تزئینی سراسری در رنگ‌های نوستالژیک دهه ۸۰، این پکیج را کامل می‌کنند. پکیج ساحلی با قیمت ۵ هزار و ۴۰۰ دلار از فورد پرفورمنس عرضه می‌شود و نصب آن توسط نمایندگی‌های فورد انجام می‌شود. البته می‌توانید دستورالعمل‌ها را دانلود کرده و خودتان دست‌به‌کار شوید؛ اما در این صورت از گارانتی ۳ سال ۵۸ هزار کیلومتری فورد پرفورمنس محروم خواهید شد.

ژاپنی Japanese

معرفی نسل جدید تویوتا «C-HR»



«پس از سه‌سال غیبت در نمایندگی‌های تویوتا در آمریکا، C-HR بازگشتی جذاب داشته است؛ اما این بار، خبری از شاسی‌بلند بنزینی کم‌توان گذشته نیست. C-HR جدید به یک کراس‌اوور الکتریکی

فست‌بک تبدیل شده است. این خودرو در واقع همان C-HR پلاس است که چند هفته پیش برای بازار اروپا رونمایی شد. C-HR در آمریکا تنها با یک قوای محر که عرضه می‌شود که از نوع دوم‌توره چهار چرخ‌محرک با ۳۳۸ اسب‌بخار قدرت است. این شاسی‌بلند الکتریکی می‌تواند ظرف ۵ ثانیه به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت برسد که ۱.۱ ثانیه از GR86 سریع‌تر است. نسخه‌های تک‌موتوره با ۱۶۵ و ۲۲۱ اسب‌بخار قدرت که در اروپا عرضه می‌شوند، به بازار آمریکا راه نخواهند یافت. باتری ۷۷ کیلووات-ساعت تنها گرینه موجود است که بردی حدود ۴۶۷ کیلومتر ارائه می‌دهد. شارژ این خودرو از ۱۰ درصد تا ۸۰ درصد حدود ۳۰ دقیقه زمان می‌برد. هرچند C-HR جدید اکنون برای بازار آمریکای شمالی معرفی شده، اما تویوتا اعلام کرده که این خودرو تا سال ۲۰۲۶ عرضه نخواهد شد.

ژاپنی Japanese

پیش‌نمایش نسل بعدی «راوفور»

«تویوتا راوفور، شاسی‌بلند کامپکتی که به‌دلیل فضای جادار، مصرف سوخت بهینه و قابلیت اطمینان در آمریکا و جهان محبوب است، برای مدل ۲۰۲۶ بازطراحی می‌شود. تویوتا اخیراً سه تصویر عجیب از زاویه دید پهباد منتشر کرده که به‌نظر می‌رسد نمای کلی راوفور جدید را نشان می‌دهند. این تصاویر جزئیات کمی دارند؛ اما تاییدی می‌کنند که رونمایی رسمی در ۲۰ می ۲۰۲۵ برابر با ۳۰ اردیبهشت ۱۴۰۴ انجام خواهد شد. تصاویر جاسوسی از پروتوتایپ‌های تحت پوشش نیز سر نخ‌هایی از نسل ششم این شاسی‌بلند ارائه می‌دهند. راوفور پرفروش‌ترین خودرو تویوتا در آمریکا



و یکی از محبوب‌ترین شاسی‌بلندهای جهان است. جایگزینی این مدل برای سودآوری و تصویر برند تویوتا حیاتی است. تویوتا با رویکرد محافظه‌کارانه خود، به‌روزرسانی‌های تکمیلی را برای راوفور ۲۰۲۶ در نظر گرفته تا طرفداران وفادار را راضی نگه دارد. راوفور کنونی بر پایه پلتفرم TNGA-K ساخته شده و نیازی به بازطراحی شاسی ندارد. با این حال، از کم‌تری ۲۰۲۵ که فقط با پیش‌رانه‌های هیبریدی عرضه می‌شود، راوفور ۲۰۲۶ احتمالاً پیش‌رانه بنزینی خالص را حذف کرده و کاملاً هیبریدی خواهد بود. در نسل جدید راوفور، تویوتا ممکن است باتری نسخه پلاگین هیبریدی پرایم را ارتقا دهد تا برد الکتریکی به بیش از ۷۰ کیلومتر برسد. شارژ داخلی ۶۶ کیلووات-ساعتی نیز احتمالاً به ۷.۲ کیلووات-ساعتی می‌یابد تا زمان شارژ کاهش یابد. تویوتا در طراحی راوفور ۲۰۲۶ از زبان طراحی جدید خود با خطوط تیزتر و ظاهر آینده‌نگرانه استفاده خواهد کرد که از کانسپت‌های اخیر مانند کراون و سینتر الهام می‌گیرد. تصاویر جاسوسی نشان‌دهنده نمای جلو عمودی‌تر، بدنه کم‌کمی تر و پروفایل جمع‌ای تر هستند.

آیا دیوار تعرفه واردات خودرو و قطعات بلندتر می‌شود؟

بازار بدون مشتری در روزهای کاهش قیمت‌ها!



احسان ناصر یابلی
e.naseri@autoworld.ir

آن‌هاست.» به گفته وزیر صمت «تلاش وزارت صمت استفاده حداکثری از همین ابزارهای موجود برای تداوم ممنوعیت کالاهای وارداتی دارای مشابه تولید داخل است و این وزارتخانه هیچ‌گاه در پی آن چه رفع ممنوعیت کالای وارداتی در برخی از رسانه‌ها عنوان شده نبوده است.» بر خلاف نگاه وزیر صمت، اجرای این سیاست تا به امروز در صنعت خودروسازی کمکی به افزایش کمی و کیفی این محصولات و حتی بسیاری از قطعات نکرده است. البته یکی از دلایل اجرای سیاست‌های محدودکننده واردات در این سال‌ها در کنار حمایت از تولید داخل، کاهش فشار بر منابع ارزی بوده است؛ موضوعی که سال‌هاست به یک کلیدواژه از سوی سیاست‌گذار حوزه خودرو بدل شده است. با این حال بعد از سال‌ها ایجاد محدودیت و ممنوعیت، همچنان صنعت خودرو در صدر جدول ارزیابی بین صنایع مختلف قرار دارد؛ به طوری که طبق گزارش سازمان توسعه تجارت، سهم «خودرو و نیرومحرکه» از کل واردات کشور به ۱۵.۷ درصد رسیده است. در واقع با وجود محدودیت واردات خودرو با هدف حمایت از تولید داخل و سامان‌دهی ارزی، آمار سال ۱۴۰۳ نشان می‌دهد ارزیابی خودرو و نیرومحرکه با رشد ۱۲ درصدی به بیش از ۱۱ میلیارد دلار رسیده است. بنابراین با وجود نتایج ممنوعیت واردات کالای مشابه داخل بر جریان ارزیابی صنعت خودرو و قطعه‌سازی و از سویی تأثیر معکوس آن بر کیفیت و کمیت تولید در این صنعت، این سوال مطرح می‌شود که اجرای قانون ممانعت از واردات کالای مشابه داخل تا چه میزان به نفع صنعت خودروسازی است؟ آیا در راستای اجرای این قانون باز هم تعرفه واردات خودرو و قطعات تغییر کرده و افزایش خواهد یافت؟

کاهش قیمت خودروهای وارداتی در بازار خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۱۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که سورن پلاس با موتور XU7P (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش ۶۹۵ میلیون تومان، تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان کاهش ۹۰۲ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۸ میلیون تومان کاهش ۸۹۰ میلیون تومان، نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴) با ۶ میلیون تومان کاهش ۷۳۰ میلیون تومان، کوییک اتومات (۱۴۰۳) با ۵ میلیون تومان کاهش ۶۶۰ میلیون تومان و شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳) با ۴ میلیون تومان کاهش ۸۸۱ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت بهای ۱۰ تا ۳۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۲۰۲۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۳۲۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۹۲۰ میلیون تومان، فردا SX5 (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۵۳۵ میلیون تومان و هایما S8 (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۹۰ میلیون تومان رسید. از طرفی در خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که کیا K5 توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۵۰۰ میلیون تومان، تویوتا b4x615 پرو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۵ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۵ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان و فولکس تی‌راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۴ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

چینی Chinese

همتایان آسیایی فورد «رنجر»

«شرکت جیانگ‌لیان موتورز (JMC) وانت تازه را برای بازار چین آماده کرده که شباهت غیر قابل‌انکاری به پیکاپ‌های فورد F-150 و رنجر دارند. هر دو این پیکاپ‌ها از جلوپنجره‌ای بزرگ با لوگوی برجسته JMC بهره می‌برند که یادآور مدل‌های رینور فورد F-150 و رنجر است. مدل لوکس‌تر که با نام تایگر شناخته می‌شود، با چراغ‌های جلو متمایز با دی‌لایت‌های C شکل و سپر مشکی با ممشک‌های کوچک و ترمیم نقره‌ای در مرکز آراسته شده است. مدل دوم جلوپنجره مشکی بزرگ‌تر، چراغ‌های ساده‌تر و سپری متفاوت دارد که ظاهری محافظه‌کارانه‌تر را ارائه می‌دهد. قسمت



عقب هر دو مدل تقریباً یکسان است و شامل باربند اسپرت، چراغ‌های عقب عمودی، سپر مشکی و در عقب برجسته می‌شود. تایگر ۵.۳ میلی‌متر طول دارد؛ در حالی که نسخه دیگر با طول ۵.۳۳۵ میلی‌متر کمی کُشنیده‌تر است. ظرفیت بار هر دو نسخه اما ۴۵۰ کیلوگرم اعلام شده است. هر دو وانت به‌موتور ۲.۵ لیتری توربو دیزل مجهز هستند. مدل تایگر ۱۶۵ اسب‌بخار و مدل دوم ۱۵۸ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. برای خریدارانی که به دنبال قدرت بیشتر هستند، موتور ۲ لیتری توربو بنزینی با ۲۱۵ اسب‌بخار در دسترس است. هنوز اطلاعاتی درباره نوع گیربکس (دستی یا اتوماتیک) یا سیستم انتقال قدرت (محرک عقب یا چهار چرخ‌محرک) منتشر نشده است. تاکنون تصویری از کابین این پیکاپ‌ها منتشر نشده، اما با توجه به جایگاه JMC در بازار، انتظار می‌رود کابین این وانت‌ها طراحی ساده و اقتصادی داشته باشد. قیمت پیکاپ‌های جدید JMC هم‌هنوز مشخص نیست؛ اما این شرکت به عرضه خودروهای اقتصادی شهرت دارد و این وانت‌ها احتمالاً قیمتی رقابتی خواهند داشت.



بسیار خشن به‌نظر می‌رسد. در نمای عقب نیز سلیکا همچنان به زبان جدید طراحی توپوتا وفادار خواهد ماند و از چراغ‌هایی مشابه برادر کوچک‌ترش یعنی سوپرا بهره خواهد برد که گرافیک درون آن، چاشنی هیجان را در این نما دوچندان می‌کند. از آن‌جا که سلیکا همواره نماد یک کوپه اسپرت قدرتمند و با عملکرد بالا بوده، یک حجم پردازی بسیار خاص در بخش عقب آن به چشم می‌خورد. گل‌گیرهای حجیم و پرآمده و رینگ‌های بزرگ، حالت اسپرت و هیجانی به این کوپه می‌بخشد. با توجه به خبر منتشر شده از سوی مجله خودرو، احتمال می‌رود که کمپانی توپوتا تا اواخر سال جاری میلادی از سلیکای جدید رونمایی کند.

سلیکا، کوپه خوشنام و پرآوازه توپوتا است که از سال ۱۹۷۱ تا ۲۰۰۶ میلادی روی خط تولید این کمپانی صاحب‌نام قرار داشت و هفت نسل از آن به تولید رسید. مجله خودرو اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی خبری منتشر کرد مبنی بر آن که کمپانی توپوتا قصد تولید مجدد سلیکا را دارد. تصاویر رندر دیجیتالی که اخیراً توسط طراحان آزاد نیز منتشر شده به خوبی نشان می‌دهد که سلیکا جدید موسوم به سلیکا ۲۰۲۵ با استایلی کاملاً مشابه سوپرا به تولید خواهد رسید که از نظر بدنه، دارای استایل عضلانی و تنومندتر از سوپرا است. دماغه سلیکا به لطف خطوط تیز و چراغ‌های کشیده (که کاملاً مشابه گرافیک چراغ‌های سوپرا است)، تهاجمی و

توپوتا «سلیکا» دوباره تولید می‌شود؟



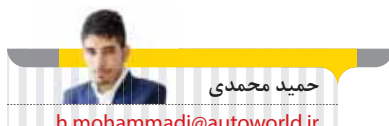
بلند قامت دورگه «اسکای ول» چه در چننه دارد؟

«نیکا» هیبرید، با پیمایش بیش از هزار کیلومتر

هیبریدی با نام اسکای ول نیکا هیبریدی، یکی از آن‌هاست. این بلند قامت هیبریدی قرار است تا دو هفته دیگر به دست مشتریان برسد.

کرمان موتور و شرکت مپنا، در راستای گسترش برقی سازی صنعت خودرو راه اندازی شد. نیکا تا به امروز محصولات متعددی را به کشور آورده که کراس اوور اس یووی میان سباز

سال ۱۴۰۲ بود که مجوز ورود خودروهای برقی به کشور صادر شد و در اواخر همان سال بود که شرکت نوین ماهان (نیکا) با سرمایه گذاری مشترک صنایع خودروسازی



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



نیوتون متر گشتاور فراهم آورد. موتور الکتریکی نیز می‌تواند ۱۳۰ کیلووات (۱۷۴.۳ اسب بخار) قدرت و حداکثر گشتاور ۳۰۰ نیوتون متر را در اختیار راننده بگذارد. به صورت ترکیبی مجموع قدرت تولیدی در این خودرو به ۲۸۶ اسب بخار می‌رسد. نکته بسیار مهم درباره اسکای ول نیکا هیبرید، یک باتری‌های آن است که تامین انرژی الکتریکی برعهده آن‌هاست. بر این اساس یک باتری ۲۱.۶۸ کیلووات-ساعتی روی این خودرو نصب شده تا نیروی لازم جهت حرکت به صورت تمام الکتریکی EV را تا ۱۱۵ کیلومتر مطابق چرخه NEDC فراهم کند. این میزان پیمایش حرکت به صورت الکتریکی با وزن ۱۸۲۰ کیلوگرمی اسکای ول نیکا هیبرید فوق‌العاده است. همچنین بد نیست بدانید که در خودروهای تمام برقی و هیبرید میزان شیب‌روی بسیار مهم است؛ بر این اساس حداکثر شیب‌روی ۳۰ درصدی، با بهترین عملکرد برای این خودرو ارائه می‌شود. همچنین سیستم انتقال قدرت DHT در این خودرو با ساختار E-CVT همراه است. از سوی دیگر اسکای ول نیکا هیبرید با وزن ۱۸۲۰ کیلوگرم می‌تواند در ۷.۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند و حداکثر سرعت این خودرو به ۱۷۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. نکته بسیار مهم در مورد این خودرو، حالت‌های مختلف نیروی حرکتی خودرو است؛ به این معنا که سه حالت انتخاب دستی در اختیار راننده قرار دارد. در حالت نخست (هیبرید) سیستم فوق هوشمند تصمیم می‌گیرد که باتوجه به شرایط فعلی، موتور بنزینی نیروی لازم را به چرخ‌ها برساند یا نیروی باتری‌ها شارژ شود. به این معنا که موتور بنزینی یا به صورت مستقیم به چرخ‌ها متصل می‌شود یا باتری‌ها را شارژ می‌کند. همچنین در حالتی که موتور، باتری‌ها را شارژ می‌کند، اسکای ول نیکا هیبرید به یک خودرو EREV بدل شده و میزان پیمایش آن افزایش پیدا می‌کند. در این شرایط موتور بنزینی نقش ژنراتور را ایفا کرده و انرژی لازم جهت حرکت را تامین می‌سازد. در شکل بعدی که حالت تمام برقی یا EV است، انرژی لازم حرکتی از سوی باتری‌ها تامین می‌شود. یک حالت دیگر وجود دارد که مد Wending نام دارد. این حالت زمانی مورد استفاده قرار می‌گیرد که خودرو از مسیرهای پرآب عبور می‌کند. بر این اساس سیستم فوق هوشمند از روشن شدن موتور جلوگیری کرده تا به موتور و سیستم‌های الکتریکی و الکترونیکی خودرو آسیب وارد نشود.

قوای محرکه بی‌وای دی با عملکرد عالی



بر اساس آن چه شرکت نیکا اعلام کرده قوای محرکه اسکای ول نیکا هیبرید توسط کمپانی بی‌وای دی توسعه یافته است. سیستم هیبریدی این بلند قامت چشم‌بادامی یک تکنولوژی منحصر به فرد دارد که هم‌زمان یک خودرو تمام برقی و یک خودرو هیبریدی به‌شمار می‌آید. به عبارت ساده‌تر عملکرد این ساختار به گونه‌ای است که EREV (خودرو برقی مجهز به موتور بنزینی با پیمایش بالاتر) و هیبریدی است. به این معنا که موتور بنزینی در زمان خالی شدن شارژ باتری‌ها به یک ژنراتور تبدیل شده تا انرژی الکتریکی لازم برای باتری‌ها را فراهم سازد. بر این اساس یک موتور ۴ سیلندر ۱۵۰۰ سی‌سی زیر کاپوت اسکای ول نیکا هیبرید جا خوش کرده تا همراه با یک موتور الکتریکی نسل جدید بتواند قدرت و گشتاور مورد نیاز را فراهم کند. جالب است بدانید که طبق آن چه نیکا اعلام کرده، رانندگی موتور بنزینی ۴۲ درصد است. این به معنای بهینه‌ترین حالت مصرف سوخت است. موتور بنزینی ۱۵۰۰ سی‌سی می‌تواند حداکثر ۱۱۰ اسب بخار قدرت و حداکثر ۱۳۵

نگاهی به طراحی بدنه نیکا هیبریدی

نیکا هیبریدی در کلاس اس یووی کراس اوورهای میان سباز قرار می‌گیرد که به منظور ایجاد تحول اساسی در بازار بلند قامتان به کشور آمده است. این خودرو در حقیقت محصول کمپانی اسکای ول و تحت مهندسی کمپانی بی‌وای دی است. همچنین این خودرو با نام اسکای ول HT-i شناخته می‌شود. یکی از دلایلی که سبب می‌شود شرکت نیکار این زمینه موفق ظاهر شود، عرضه این خودرو به بازار است. به عبارت دیگر، خودرویی با این مشخصات در بازار خودرو کشور نادر است. با نگاهی به پروفیل این خودرو شاهد یک خط تیز شخصیتی با مجموعه‌ای از سطوح تخت هستیم که در کنار رینگ‌های ۱۹ اینچی و پوزه نسبتاً کشیده، کاراکتر جذاب و نافذی ایجاد می‌کند. در نمای جلو نیز چراغ‌های کشیده با گرافیک کریستالی و LEDهایی به شکل حرف L، جلوه‌نمایی که درون سپر تعبیه شده و خطوط تیز روی کاپوت چهره بسیار جسورانه و اسپرتی ایجاد می‌کنند. در نمای عقب نیز چراغ‌های کشیده یکپارچه با گرافیک LED و حجم پردازی صریح (که مشابه محصولات مرسدس بنز است) نمایش چشم‌نواز و زیبایی به این بلند قامت هیبریدی می‌بخشد. نکته مهم درباره نیکا هیبریدی کیفیت رنگ آن بوده که نسبت به کراس اوورهای چینی دیگر به مراتب بهتر است.

کابین لوکس و مدرن با متریال با کیفیت

اسکای ول نیکا هیبریدی از نظر طراحی داخلی لوکس و مدرن بوده و با ترمیم داخلی دورنگ بسیار جذاب است. بهره‌گیری از چرم با کیفیت و جیر مصنوعی با دکوراتیو چوب و کروم، فضای داخلی این خودرو را لوکس جلوه می‌دهد. طراحی یک نمایشگر ۱۲.۳ اینچی افقی در مقابل راننده برای کلاستر و یک نمایشگر ۱۲.۸ اینچی افقی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی مولتی مدیا با دکمه‌های پیاپی، زیردور ریمه میانی سیستم تهویه مطبوع، مدرن بودن فضای داخلی این خودرو را دوچندان می‌کند. همچنین دورنگ بودن ترمیم داخلی، سقف پانورامیک و نورپردازی LED داخلی جلوه خاص و زیبایی به کابین اسکای ول نیکا هیبرید می‌بخشد. این خودرو به لطف فاصله محوری ۲۸۰۰ میلی‌متری، طول ۴۷۲۰ میلی‌متری و عرض ۱۹۰۸ میلی‌متری فضای کاملاً راحت و جاداری را در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد. از مهم‌ترین امکانات رفاهی و ایمنی این خودرو می‌توان به: سیستم چهار چرخ دیسکی، سیستم ترمز ضد قفل، توزیع الکتریکی نیروی ترمز، سیستم ترمز گوشه‌ای و توزیع نیروی ترمز بر اساس چرخ‌ها، کمک ترمز و کمک ترمز اضطراری، کنترل ضد لغزش (هرز گردی چرخ‌ها)، کنترل پایداری الکترونیکی، ایربگ سرنشین جلو و راننده، نمایشگر باد تایر TPMS، سیستم اتصال صندلی کودک، قابلیت تنظیم ارتفاع کمربند ریدیف جلو، هشدار باز شدن کمربند ایمنی، کروز کنترل تطبیقی، دستیاب کروز هوشمند، کنترل حرکت در سربالایی، اتو هلد، کنترل حرکت در سربالایی، رادار پارکینگ جلو و عقب، دوربین ثبت وقایع، دید ۳۶۰ درجه (چهار دوربین)، انتخاب حالت رانندگی نرمال و اسپرت، چراغ‌های جلو LED، تنظیم الکترونیکی چراغ‌های جلو، سیستم تابلوخوان، اتوپارک، رادار نگهداری بین خطوط، هشدار احتمال برخورد از جلو، سیستم هشدار نقاط کور، سیستم ترمز فعال هوشمند، فرمان برقی، شیشه‌های برقی با قابلیت تشخیص مانع، تنظیم برقی آینه‌های جانبی به همراه گرمکن، آینه‌های جانبی تاشو برقی، صندوق عقب برقی، سقف باز شونده پانورامیک، سیستم ورود بدون کلید و استارت دکمه‌ای، روکش فرمان چرمی، فرمان خودرو با کلیدهای چندمنظوره، تنظیمات چهار حالت فرمان، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک به همراه کانال‌های مجزا برای سرنشینان عقب، کول‌پاکیس، کامپیوتر رانندگی، سیستم مولتی مدیا ۱۲.۸ اینچی لمسی با قابلیت اتصال به تلفن همراه، صفحه کیلومتر ۱۱.۲ اینچی، سیستم صوتی با ۸ بلندگو و شارژر قابل حمل، خروجی ۱۲ ولت و... اشاره کرد.

سیستم تعلیق کارآمد



به لطف استفاده از سیستم تعلیق مک‌فرسون در جلو و سیستم مولتی لینک در عقب، سواری فوق نرم و با کیفیتی به سرنشینان این خودرو هدیه می‌شود. این سیستم تعلیق با سایز تایرها ۲۳۵/۵۰ کیفیت سواری بسیار اثر گذار بوده و ارتعاشات ناشی از حرکت خودرو روی سطوح ناهموار به کابین آن منتقل نمی‌شود. هر چند که استفاده از رینگ‌های ۱۹ اینچی آلومینیومی در این بخش بی‌تأثیر نیست. این نوع ساختار فنی و سیستم تعلیق و البته خدمات پس از فروش بسیار مناسب سبب برتری این محصول نیکار در بازار ایران در برابر رقبای می‌شود.



بر اساس آن چه شرکت نیکا اعلام کرده تا دو هفته دیگر زمان عرضه و قیمت نهایی اسکای ول نیکا هیبرید مشخص می‌شود و زمان تحویل آن به مشتریان ۳۰ روز خواهد بود. این خودرو به صورت کاملاً وارداتی و CBU به کشور وارد می‌شود.



تسلا «سمی»؛ کامیون پرتوان و باشتاب عالی الکتریکی

ماسک، از نظر نیروی آیرودینامیک یا ضریب درگ Cd تسلا سمی از بوگاتی شیرون نیز عملکرد بهتری داشته است. بر این اساس جالب است بدانید که ضریب درگ تسلا سمی ۰٫۳۵ بوده و این در حالی است که ضریب درگ بوگاتی شیرون ۰٫۳۰ است. بنابراین تسلا سمی را باید آیرودینامیک ترین کامیون ساخته شده تا به امروز در صنعت خودرو دانست. این مهم نیز به لطف دماغه‌ای محقق شده که کم ترین میزان شرایط بحرانی در سرعت‌های بالاتر از ۸۰ کیلومتر بر ساعت را دارد.

تسلا موتورز در اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی اعلام کرد که کامیون تمام‌برقی خود را با نام سمی به بازار عرضه خواهد کرد. این کامیون که از نظر طراحی بسیار جذاب است، کمی مشابه محصولات ولوو بوده؛ زیرا استفاده از احجام منحنی و سطوح سیال بادماغه نسبتاً حجیم این حس را به خوبی القا می‌کند. اما وجه تمایز طراحی تسلا سمی طراحی سساده و مینیمال آن بوده که بسیار بدنه آیرودینامیکی به آن بخشیده است. تا حدی که در زمان معرفی این کامیون توسط ایلان

جاده‌های ناشناخته، قواعد خاص خود را دارند؛

یک خودرو آفرودی واقعی چه ویژگی‌هایی دارد؟

در دنیای خودرو، خرید یک مدل آفرودی بیشتر از یک انتخاب، نوعی تصمیم درباره سبک زندگی است



سیستم تعلیق و محورهای مقاوم؛ استخوان بندی عبور از طبیعت

در کنار ساختار شاسی، کیفیت سیستم تعلیق و نوع محورهای خودرو نیز نقش تعیین کننده‌ای در موفقیت آن در مسیرهای آفرودی دارد. خودروهایی که برای آفرود طراحی می‌شوند، اغلب از محورهای صلب بهره می‌برند؛ به‌ویژه در عقب. این نوع محور در برابر فشارهای بالا مقاوم تر است و امکان کشش بهتر چرخ‌ها را در سطوح ناهموار فراهم می‌کند. اگر چه سیستم‌های تعلیق مستقل در جلو باعث بهبود هندلینگ در مسیرهای صاف می‌شوند، اما بسیاری از خودروهای آفرودی واقعی همچنان از سیستم‌های سنتی با قابلیت تقویت بهره می‌برند. همچنین استفاده از کمک‌فترهای خاص، بوش‌های مقاوم، بازوهای تقویت شده و دامپرهای تنظیم‌پذیر، توانایی خودرو را برای عبور از دست‌اندازهای بزرگ بدون آسیب افزایش می‌دهد.

امکانات جانبی

در یک خودرو آفرودی، تجهیزات جانبی می‌تواند تفاوت میسان ماندن و نجات را رقم بزند. برخلاف خودروهای لوکس که امکانات برای راحتی بیشتر سر نشینان طراحی شده‌اند، در این جاتجهیزات باید عملکردمحور باشند. وینچ، صفحات زیر موتور، رکاب‌های فلزی مقاوم، چراغ‌های کمکی قوی، اسنورکل برای عبور از مسیرهای آبی، تایرهای مخصوص آفرود، زنجیر چرخ، کمپر سور هواونگه‌دارنده زاپاس بیرونی از جمله تجهیزاتی هستند که بسته به مسیر، به کار می‌آیند. وجود چنین امکاناتی در خودرو یا امکان نصب راحت آن‌ها، نشان از طراحی کاربردی دارد و باید هنگام خرید مدنظر قرار گیرد.

قابلیت شخصی سازی و قطعات یدکی

یکی از دغدغه‌های اصلی علاقه‌مندان به آفرود، امکان ارتقا و شخصی سازی خودرو است. یک خودرو آفرودی خوب باید قابلیت نصب لوازم جانبی مختلف را داشته باشد، چه از نظر فنی و چه از نظر ساختاری. خودروهایی که بازار قطعات یدکی و تجهیزات جانبی گسترده‌ای دارند، از پشتیبانی فنی و محبوبیت بیشتری برخوردارند. از سوی دیگر، در سفرهای آفرودی، احتمال خرابی وجود دارد، به‌ویژه در مسیرهای صعب‌العبور و طولانی. در چنین شرایطی، اگر قطعات یدکی خودرو در بازار موجود نباشد یا ساختار خودرو پیچیده باشد، تعمیر آن دشوار خواهد بود. بنابراین، قبل از خرید، باید بررسی کرد که آیا قطعات اصلی، مصرفی و ارتقای خودرو به راحتی در بازار موجود است یا نه.

امنیت، دوام و اعتماد؛ ستون‌های نامرئی یک همراه واقعی

در نهایت، آن چه یک خودرو آفرودی را از دیگر مدل‌ها متمایز می‌کند، نه فقط تجهیزات و توان فنی، بلکه احساس اعتماد است. خودرویی که قرار است به دل کوه، بیابان یا جنگل زده شود، باید قابل اطمینان باشد. دوام فنی، استحکام بدنه، کیفیت مونتاژ و حتی تجربه برنردن ساخت خودروهای خاص، همه عواملی هستند که در امنیت روانی راننده و سر نشینان تاثیر گذارند. خودرویی که در مسیر خراب نشود، نه فقط یک مشکل فنی، بلکه گاه یک تهدید برای جان سر نشینان است. پس هنگام خرید، نباید صرفاً به ظاهر یا برند اکتفا کرد، بلکه باید به سابقه، بررسی‌های فنی و تجربه کاربران واقعی توجه داشت.

جاده‌ها انتخاب می‌کنند، نه ما

در دنیای خودرو، خرید یک مدل آفرودی بیشتر از یک انتخاب، نوعی تصمیم درباره سبک زندگی است. مسیری که این خودروها در آن حرکت می‌کنند، مسیریایی بدون امکانات، بدون تابلو و گاه بدون بازگشت هستند. پس خودرو نیز باید هم‌پای انسان، آماده، مقاوم و هوشیار باشد. در انتخاب چنین همراهی، نباید فریب ظاهر را خورد یا تنها بر تبلیغات تکیه کرد. دانستن، مقایسه و تجربه، بهترین ابزارهای خریدار است. آفرود نه فقط نوعی رانندگی، بلکه آزمونی برای ماشین و انسان است و تنها خودروهایی که واقعا آماده این آزمون هستند، می‌توانند در قلب طبیعت پیروز بیرون بیایند.

زاویه‌ها، ارتفاع و آزادی حرکتی؛ ریاضیات عبور از موانع

توانایی یک خودرو در عبور از موانع سخت، بیش از آن که به قدرت موتور وابسته باشد، به هندسه بدنه و سیستم تعلیق بستگی دارد. سه زاویه حیاتی در این زمینه شامل زاویه ورود، زاویه خروج و زاویه شکست می‌شود. زاویه ورود نشان می‌دهد خودرو بدون برخورد به زمین تا چه حد می‌تواند از شیب بالا برود؛ در حالی که زاویه خروج به خروج خودرو از شیب بدون برخورد عقب آن به سطح زمین اشاره دارد. زاویه شکست نیز نشان دهنده توان عبور خودرو از قله‌های تیز بدون گیر کردن کف آن است. هر چه این زوایا بزرگ تر باشد، احتمال آسیب دیدگی بدنه در مسیرهای ناهموار کمتر خواهد بود. ارتفاع خودرو از سطح زمین نیز عامل مهمی است؛ خودرویی که فاصله کمی از زمین دارد، در برخورد با سنگ‌ها یا مسیرهای سنگلاخی دچار آسیب‌های جدی می‌شود. همچنین میزان کشش و انعطاف سیستم تعلیق، آزادی حرکتی چرخ‌ها و حفظ تماس آن‌ها با زمین را تعیین می‌کند که برای حفظ کنترل و حرکت رو به جلو حیاتی است.

موتور و گشتاور؛ کمیت در خدمت کیفیت

در خودروهای آفرودی، قدرت موتور مهم است؛ اما گشتاور اهمیت بیشتری دار؛ به‌ویژه در دورهای پایین. در شرایطی که خودرو باید با سرعت پایین از مسیرهای گل آلود، شیب‌دار یا سنگی عبور کند، این گشتاور است که نیروی لازم را تامین می‌کند، نه صرفاً اسب‌بخار. بسیاری از خودروهای آفرودی واقعی، به خصوص مدل‌هایی که برای کار در معادن یا صحرای طراحی شده‌اند، به موتورهای دیزلی مجهز می‌شوند؛ زیرا موتور دیزل ذاتاً گشتاور بالایی در دور موتور پایین تولید می‌کند. در عین حال، بسیاری از خودروهای آفرودی بنزینی با گیربکس‌های دقیق و نسبت‌های انتقال مناسب نیز عملکرد رضایت‌بخشی دارند؛ به شرط آن که تمرکز روی گشتاور و کشش باشد، نه صرفاً سرعت و شتاب.



شوق رفتن به دل طبیعت، لمس خاک بکر و تجربه

جاده‌هایی که در هیچ نقشه‌ای ثبت نشده‌اند، علاقه‌مندان به آفرود را به‌سوی خودروهایی می‌کشاند که نه فقط برای حمل و نقل، بلکه برای

ماجرای جویی ساخته شده‌اند. اما خرید یک خودرو آفرودی، برخلاف آن چه ممکن است ساده به نظر برسد، قواعد خاص خود را دارد. بسیاری تصور می‌کنند هر خودرویی با ارتفاع زیاد یا ظاهر عضلانی می‌تواند از مسیرهای دشوار عبور کند، اما در عمل فقط خودروهایی با ویژگی‌های خاص می‌توانند در شرایط واقعی طبیعت دوام بیاورند. این جاست که آشنایی با مفاهیم فنی و شناخت نیازهای واقعی، به مهم ترین ابزار خریدار تبدیل می‌شود.

مفهوم واقعی آفرود؛ فراتر از ظاهر و تبلیغات

در بازار امروز خودرو، عبارت «آفرود» یا «چهار چرخ محرک» به راحتی بر برچسب تبلیغاتی بسیاری از خودروها نقش بسته است. اما در واقعیت، تفاوت زیادی میان یک کراس اوور شهری با سیستم تمام چرخ محرک و یک شاسی بلند واقعی برای عبور از صخره، گل و ماسه وجود دارد. آفرود واقعی تنها به معنای عبور از یک جاده خاکی نیست، بلکه به معنای توانایی بالا در مقابله با شرایط سخت محیطی، مقاومت فنی در برابر فشارهای مکانیکی و حفظ ایمنی و قابلیت اطمینان در دل طبیعت است. چنین چیزی نیازمند طراحی خاص، سیستم‌های انتقال قدرت ویژه، زاویه‌های ورود و خروج دقیق و بسیاری از جزئیات فنی است که در نگاه اول به چشم نمی‌آید.

شاسی مستقل؛ ستون فقرات یک خودرو آفرودی

یکی از تفاوت‌های مهم میان خودروهای آفرودی واقعی و مدل‌های صرفاً شهری، نوع شاسی و ساختار بدنه آن هاست. بسیاری از خودروهای مدرن، به‌ویژه کراس اوورها، از ساختار یکپارچه یا اصطلاحاً «مونوکوک» بهره می‌برند. این ساختار به کاهش وزن، مصرف سوخت و بهبود هندلینگ در مسیرهای اسفالت کمک می‌کند؛ اما در برابر تنش‌های وارده در مسیرهای ناهموار، مقاومت کافی ندارد. در مقابل، خودروهای آفرودی واقعی معمولاً از شاسی مستقل بهره می‌برند. این ساختار سنتی که در پیکاپ‌ها و شاسی‌بلندهای کلاسیک دیده می‌شود، به بدنه اجازه می‌دهد بدون انتقال نیروهای اضافی به کابین، با پیچ و تاب‌های مسیر سرازار شود. از سوی دیگر، تعمیرات و تقویت قطعات روی چنین شاسی‌ای نیز آسان تر است؛ نکته‌ای که در سفرهای طولانی و مسیرهای دور افتاده اهمیت مضاعف پیدا می‌کند.

سیستم انتقال قدرت؛ قلب تپنده مسیرهای سخت

یکی دیگر از ویژگی‌های حیاتی در خودروهای آفرودی واقعی، سیستم انتقال قدرت پیشرفته و قابل اتکا است. تنها داشتن سیستم چهار چرخ محرک کافی نیست. مهم این است که این سیستم بتواند گشتاور را به درستی و هوشمندانه میان چرخ‌ها تقسیم کند. بسیاری از خودروهای آفرودی پیشرفته دارای دیفرانسیل مرکزی، دیفرانسیل قفل‌شونده و در برخی موارد دیفرانسیل‌های جلو و عقب با قابلیت قفل شدن مستقل هستند. این قابلیت‌ها امکان توزیع متعادل نیرو میان چرخ‌ها را فراهم می‌کنند؛ حتی زمانی که یک یا دو چرخ در هوا معلق باشند یا روی سطح لغزنده قرار گیرند. همچنین داشتن دنده کمک (Low Range) یکی از ملزومات عبور از شیب‌های تند، صخره، گل و برف است. این دنده به‌طور قابل توجهی توان موتور را در سرعت‌های پایین افزایش می‌دهد و کنترل خودرو را در مسیرهای دشوار برای راننده تا حد زیادی آسان می‌کند.



دهند و به این ترتیب مونتاژ کاران و آن دسته از خودروسازانی که در کنار فعالیت مونتاژی، دستی هم در واردات خودرو دارند، سهم حداکثری از حضور در این نمایشگاه دارند.

سخت‌گیری هر چه بیشتر و دادن چراغ قرمز به واردات خودرو سبب شد اکثر شرکت‌های واردکننده که غالب فعالیتشان منحصر به واردات خودرو به کشور می‌شود، از حضور در نمایشگاه خودرو شیراز انصراف



چراغ قرمز واردات باعث خروج واردکنندگان از نمایشگاه شیراز شد

این بار نیز پیش‌بینی‌ها درست از آب درآمد!

افزایش قیمت مونتاژی‌ها کلید خورد

نزدیک چندان هم دور از تصور نخواهد بود. این موضوع در قالب مطالب متعددی در همین صفحه در اسفندماه سال گذشته و فروردین ماه امسال پیش‌بینی شده بود.

شاهد افزایش نرخ محصولات مونتاژ کاران به شکل رسمی باشیم. به این ترتیب رشد بهای انواع خودرو در بازار از نمونه‌های داخلی گرفته تا مدل‌های وارداتی در آینده

تغییر مبنای محاسبه ارز گمرکی از نیمایی به ارز مبادله‌ای از یک سو و از سوی دیگر تخصیص ارز به مونتاژ کاران با بهای مرکز مبادله‌ای سبب شده است این روزها

تحلیل

analysis

کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۶۵	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۸۲	یک میلیارد و ۹۲۰	۲۰	▼
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۱۰	▼
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۹۴۰	۱۰	▼
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	۹۶۵	یک میلیارد و ۳۵	۰	
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۵	یک میلیارد و ۲۷۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۳	۲ میلیارد و ۳۲۰	۳۰	▼
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 ۵۱۱ (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۷۰	۳۰	▲
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۵	یک میلیارد و ۵۳۵	۱۵	▼
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۳۰	▼
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	۲ میلیارد و ۱۰	۱۰	▲
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیارد و ۹۰	۱۰	▼
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیارد و ۱۵۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۶۸۰	۱۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۹۶	۳	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۸۸	۲	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۳۷	۳	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۴۹۲	۰	
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۹۵	۰	
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۴	۵	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۸۰	۱	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۸۰	۴	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۶۰	۵	▼
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۷۱	۲	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۷۷	۳	▼
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۷۴	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۰۹	۳	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۸۸۱	۴	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۳۰	۱	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک میلیارد و ۲۱۸	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۳۰	۶	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۷۰	۵	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۶۶	۴	▼
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۸۹۵	۰	
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۴۷	۰	
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۷۵	۲	▼
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۲۱	۴	▼
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۱۲۵	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۲۵	۵	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۰۵	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	یک میلیارد و ۰	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۸۹۰	۸	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۵۷	۰	
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۸۸۸	۰	
دنا پلاس توربو دنده ۶ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۴۹	۶	▼
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۶۲۵	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۱۶۷	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۶۹۵	۱۰	▼
سورن پلاس بامانیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۰۰	۵	▼
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۳۶	۰	
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۴۹	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۳۹	۰	
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۸۰	۱	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۰۲	۹	▼
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۴۵	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۱۲۳	۰	
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۶۱۵	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۸۴	۰	
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۰	۰	
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۸۲	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 ۵۰	۵۰	▼
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۵۵۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا b24X 615 پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
تویوتا لاین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
تویوتا کارولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جتا VS7 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۵۰	۵۰	▼
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۳ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▼
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▼
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی 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 ۷۵۰	۵۰	▼
نیسان قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۷	۶ میلیارد و ۴۵۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
آئودی Q5 e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۹۸۹	۵ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▼
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۴ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▼
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	
بی‌وای دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
بی‌وای دی چین آل (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰	



کشف ۶۰ هزار لیتر روغن موتور تقلبی در رباط کریم



این عملیات را با موفقیت به پایان رساندند. این حجم از روغن موتور تقلبی در صورت ورود به بازار می توانست خسارات مالی و فنی گسترده ای به مصرف کنندگان وارد کند. مقامات سپاه اعلام کرده اند که جزئیات بیشتری درباره این عملیات و دستگیری متخلفان متعاقباً اعلام خواهد شد. همچنین این اقدام در راستای حفظ حقوق مصرف کنندگان و مقابله با سودجویی های غیرقانونی انجام شده است.

در پی عملیات های اطلاعاتی علیه قاچاق سوخت و فرآورده های نفتی، یک انبار بزرگ حاوی روغن موتور تقلبی در رباط کریم کشف شد. به گزارش خبرگزاری «مهر» در رباط کریم، طی یک عملیات دقیق اطلاعاتی، یک انبار بزرگ حاوی روغن موتور تقلبی توسط عوامل انتظامی شناسایی و مقدار ۶۰ هزار لیتر روغن موتور تقلبی کشف و ضبط شد. بر اساس این گزارش، سربازان گمنام امام زمان (عج) با هماهنگی دستگاه های قضائی و امنیتی

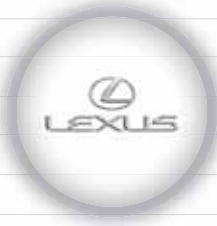
فناوری روی سنسورهای روانکاری هم تاثیر گذاشته است

نشانگرهای روغن از این پس دقیق تر عمل می کنند

بسیاری از خودروهای مدرن امروزی به نشانگر روغن مجهز شده اند. این نشانگرها در صد روغن باقی مانده درون موتور و اطلاعات جانبی آن را در اختیار مالکان قرار می دهد و به آن ها می گوید خودروی شان چه زمانی نیاز به تعویض روغن دارد. بسیاری فکر می کنند این نشانگرها فقط آشنی ظاهری هستند، اما نشان دهنده های روغن بیش از آن چه فکر می کنید، دقیق و مطمئن هستند. وظیفه اصلی و اولیه نشانگرهای روغن در خودروهای مدرن نمایش زمان تعویض روغن است. با این حال در خودروهای گران تر و مجهز تر، این نشانگرها اطلاعاتی از قبیل میزان روغن باقی مانده درون موتور و حرارت آن را نیز نشان می دهند. این در صدها بسیار دقیق هستند و فقط بر اساس مسافت پیموده شده محاسبه نمی شوند. نخستین سیستم های نظارت بر عمر روغن در دهه ۱۹۸۰ معرفی شدند. این نشانگرها بر اساس الگوریتمی فعالیت می کنند که ۳ مهندس جنرال موتورز به نام های «دونالد اسمولنسکی»، «پل هاروا» و «شرلی شوارتز» آن را توسعه داده بودند. این ۳ نفر با استفاده از داده های سیستم کامپیوتری خودرو، مانند چرخه های موتور، زمان فعال سازی انژکتور و دمای آب، راهکاری برای کامپیوتر مرکزی خودرو فراهم کردند تا میزان فرسودگی روغن موتور را پیش بینی کند. این الگوریتم به اندازه کافی هوشمند است که چرخه های گرما را در نظر بگیرد و سفرهای کوتاه و طولانی را از یکدیگر تشخیص دهد. از آن جا که سیستم می تواند دمای روغن را درک کند، الگوریتم میزان اکسیداسیون را نیز محاسبه می کند. اکسید شدن روغن موتور بزرگ ترین علت تخریب آن است. روغن اکسید شده با روغن سالم مخلوط می شود که نتیجه آن کاهش طول عمر روغن موتور در خودرو است. نشانگرهای روغن هنگامی که زمان تعویض روغن موتور فرا می رسد، چراغی نارنجی رنگ را به معنای اخطار در صفحه پیش روی راننده روشن کرده و نمایش می دهند. سیستم جنرال موتورز توصیه می کند رانندگان روغن موتور را پیش از آن که کاملاً بسوزد و حداقل سالی یک بار تعویض کنند. این تعویض روغن سالانه بدون توجه به میزانی که رانندگی کرده اید، در نظر گرفته شده است. روانکاری در سیستم های مکانیکی بسیار حایز اهمیت است؛ چرا که در اثر تماس سطوح، اصطکاک بین آن ها به وجود آمده و افزایش این اصطکاک می تواند باعث افزایش فرسودگی و خرابی قطعات شود. روانکاری یکی از راهکارهایی است که باعث کاهش اصطکاک بین قطعات متحرک شده و تا حدودی به افزایش

طول عمر قطعات کمک خواهد کرد. روانکاری در خودرو نیز یکی از موارد حیاتی است که باید به طور منظم و دقیق انجام شود؛ چرا که مهم ترین سیستم های خودرو به صورت مکانیکی هستند. روانکاری موتور بر عهده روغن موتور بوده و یکی از مواد مصرفی بسیار مهم در نگهداری خودرو است که عدم انتخاب صحیح آن می تواند معضلات فراوانی را با خود به دنبال داشته باشد. علاوه بر روانکاری و کاهش اصطکاک بین قطعات متحرک، روغن موتور تا حدودی نقش خنک کنندگی نیز ایفا کرده و مانع از ذوب شدن قطعات موتور می شود چرا که دمای موتور می تواند به شدت افزایش یابد. همچنین تمیزکاری موتور و جمع آوری ذرات کوچک و تحویل آن ها به فیلتر روغن، از دیگر وظایف این روغن حیاتی است.

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

تشرکت لکسوس		محصول	درجه گرانیروی	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 (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS300		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	RX350		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS250		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	NX200		0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	NX300 h		0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CT200 h		0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	ES250		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	LX570		5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	پارس سوپر پیشرو (5W30SN)	پارس سوپر پیشرو (5W30)

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



مهم‌ترین تغییرات در بخش قوای محرکه این سوپرسدان اشتوتگارتی به چشم می‌خورد. نسخه AMG GT53 چهار در به‌عنوان مدل ۲۰۲۴ به بازار عرضه شده و قلب تپنده این سوپرسدان را یک موتور ۶ سیلندر خطی به حجم ۳ لیتر و مزین به تکنولوژی توبین-توربو تشکیل می‌دهد. حداکثر توان این خودرو به ۴۳۵ اسببخار می‌رسد. همچنین در بخش آپرود بنامیک، اسپویلر فعال در بخش عقب ثابت باقی مانده و اسپویلر جلو نیز فعال بوده و ضریب آپرود بنامیک را بهبود می‌بخشد.

مرسدس بنز سال ۲۰۱۸ از قوی‌ترین سدان کوبه خود با نام AMG GT چهار در رونمایی کرد. این خودرو که نسخه چهار در سوپراسپرت این ستاره اشتوتگارتی یعنی AMG GT است، بسیار مورد توجه و استقبال اسپرت‌دوستان قرار گرفت. AMG GT چهار در، برای مشتریان خاص مرسدس بنز دستخوش تغییرات قرار گرفته است. از جمله تغییرات ایجاد شده می‌توان به گرافیک چراغ‌های جلو و عقب به همراه جلو پنجره ۶ ضلعی منحصربه‌فرد با خطوط عمودی AMG اشاره کرد. این تغییرات شامل بخش مشکی رنگ در قسمت پایینی جلو پنجره نیز می‌شود. اما

ارتقای کوبه چهار در «مرسدس بنز»



تلگرام

Telegram

کدام خودرو برقی مناسب ایران است؟

این روزها شاهد ورود خودروهای برقی جدید به بازار کشورمان هستیم. از آن‌جا که بحران ناترازی انرژی در فصل گرم سال به اوج خود می‌رسد، ممکن است تامین انرژی الکتریکی لازم برای این دسته از خودروها با چالش همراه شود. بر این اساس و با در نظر گرفتن ناترازی انرژی در کشور، بهترین گزینه در میان خودروهای برقی و هیبریدی برای بازار ایران کدام است؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

با در نظر گرفتن ناترازی انرژی در کشور، بهترین گزینه برای داشتن خودرو پاک، انتخاب یک خودرو پلاگین-هیبریدی یا EREV (خودرو برقی دارای موتور بنزینی برای رسیدن به شعاع حرکت بیشتر) است. خودروهای پلاگین-هیبریدی دارای موتورهای برقی و بنزینی هستند که به صورت هم‌زمان نیز فعال می‌شوند و میزان آلایندگی را کاهش داده و همچنین محدوده پیمایش خودرو به صورت تمام‌برقی نیز افزایش پیدا می‌کند. بر این اساس بهترین انتخاب برای شرکت‌های واردکننده خودرو، EREV ها (خودرو برقی دارای موتور بنزینی برای رسیدن به شعاع حرکت بیشتر) هستند.

پهلوانی

پلاگین-هیبریدی‌ها و EREV ها بهترین و مناسب‌ترین خودروهای با انرژی پاک برای بازار ایران به‌شمار می‌روند. این دو نوع خودرو دارای انرژی الکتریکی داخلی بوده و نیازی به منبع خارجی ندارند. هرچند که در پلاگین-هیبریدی‌ها نیازی به شارژ مستقیم وجود دارد، اما این شارژ به اندازه خودروهای تمام‌برقی نبوده و باعث بروز مشکل برای مالک خودرو نمی‌شود. از سوی دیگر باید گفت EREV ها با همان خودروهای برقی با پیمایش بالاتر، به لطف موتور احتراق داخلی خود می‌توانند انرژی لازم برای حرکت را تامین کنند.

افکار



مراقب سودجویان باشید!

خودرو داخلی دارم و دو هفته قبل در زمان حرکت متوجه شدم خودرویم توان و کشش حرکتی مناسبی ندارد. ضمن تماس با امداد خودرو و سایپا، تکنسین مربوطه پس از حضور در محل و بررسی خودرویم تشخیص داد که دیسک و صفحه کلاچ آن تمام شده است و این قطعات باید تعویض شوند. بنابراین پس از خرید قطعات مذکور از بازار لوازم‌پدکی، برای نصب آن‌ها روی خودرویم به نمایندگی مربوطه مراجعه کردم. این در حالی است که شخص تعمیرکار با ذکر دلایل حرفه‌ای و منطقی از استوک بودن قطعات جدید خبر داد و این که این قطعات نیز تعمیری هستند. این در حالی است که شخص فروشنده این ادعا را درست ندانست!

۰۹۱۹***۸۹۲۷

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۳۲۸

گزینه ۱ ۱۱ درصد
گزینه ۲ ۳۹ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما راه‌اندازی مرکز تست تصادف در کشور، در ارتقای کیفیت خودروهای تولید داخل تاثیر چشمگیری دارد؟

در پاسخ به این پرسش ۶۱ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۳۹ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۳۲۹

به نظر شما قیمت خودرو در صورت توافق احتمالی در مذاکرات پیش رو چگونه خواهد بود؟

- ۱- تغییر چندانی نخواهد داشت.
- ۲- در کوتاه مدت، کاهش قیمت محسوسی ایجاد می‌شود.
- ۳- تنها خودروهایی که حباب قیمتی زیادی دارند، کاهش قیمت چشمگیری خواهند داشت.

پیامک

SMS

خرابی قطعه الکترونیکی

خودرو چک جی ۵ دنده دستی دارم و حدود سه روز است دمای موتور خودرویم نسبت به قبل بسیار بیشتر شده است. برای برطرف کردن این مشکل به تعمیرگاه مراجعه کردم. مکانیک تشخیص داد فن تند خودرویم کار نمی‌کند. چه عواملی سبب از کار افتادن دور تند فن می‌شود؟ برای عیب‌یابی این مشکل و نگهداری صحیح خودرو باید به چه نکاتی توجه داشت؟

۰۹۳۸***۹۷۶۲

«در نظر داشته باشید که چک جی ۵ یکی از خودروهای نسبتاً کم‌استهلاک چینی در بازار داخلی است. بروز این مشکل در خودرو معمولاً سه علت عمده دارد. ۱- در صورت سوختن فیوز و خرابی دسته‌سیم، این مشکل برای خودرو ایجاد می‌شود. ۲- اگر رله یا ECM دچار ایراد شده باشد، دور تند فن کار نخواهد کرد. توصیه می‌شود برای پیشگیری از هرنوع خرابی، تعمیر اصولی و کاهش هزینه‌های نگهداری خودرو به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید. همچنین این نکته را فراموش نکنید که برای تامین قطعات یدکی اصلی، باید به نمایندگی مراجعه کنید تا هم از قطعه اصل و با کیفیت در خودرو شما استفاده شود و هم خودروی تان بر اساس روش‌های اصولی تعمیر شده و هزینه نگهداری آن کاهش یابد. برای نگهداری صحیح از خودروی تان نیز باید کتابچه راهنمای خودرو را به صورت کامل مطالعه کنید. بسیاری از قطعات مانند رادیاتور و لوله‌های ارتباط دهنده آن، هر ۳۰ هزار کیلومتر باید بررسی و در صورت نیاز تعویض شوند. البته از آن‌جا که مدت‌زمان خاصی برای کارکرد قطعات الکترونیکی تعریف نشده، باید در زمان شست‌وشوی بدنه بسیار مراقب باشید. بر این اساس بسیاری از مالکان خودروها در زمان مراجعه به کارواش، درخواست شست‌وشوی کامل خودرو را مطرح می‌کنند که این مسئله کاملاً غیر اصولی است؛ زیرا بر خورد آب با قطعات الکترونیکی خودرو منجر به اختلال در روند کاری این قطعات شده و این موضوع به خرابی و عدم کارکرد صحیح خودرو منتهی می‌شود.

خرابی سنسور موتور

خودرو تیبی ۲ دارم و چند روز است دور موتور آن در دور خاصی قرار نمی‌گیرد و مدام نوسان دارد. علت چیست؟

عسگری-تهران

«در خودروهای مجهز به سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری چنین اشکالی به خرابی سنسورها مربوط می‌شود. این مشکل تنها به دلیل خرابی سنسور درجه‌گاز به وجود می‌آید؛ بنابراین با تعویض این سنسور مشکل مرتفع می‌شود. از طرفی اگر استتیر موتور خودرو شما معیوب باشد، چنین مشکلی به وجود می‌آید. در ادامه با تعویض استتیر موتور مشکل رفع می‌شود. نکته بسیار مهم این که اگر نسبت به تعمیرات خودرو آگاهی ندارید، هرگز قطعه استتیر موتور را باز نکنید. برخی از مالکان خودرو شست‌وشو می‌دهند؛ این در حالی است که هرگز چنین عملی منجر به عملکرد بهتر موتور و قطعه مربوطه نمی‌شود. همچنین بد نیست بدانید که اگر به صورت غیر اصولی سیستم‌های الکتریکی یا الکترونیکی روی خودرو نصب کرده باشید، چنین مشکلی برای خودرو ایجاد می‌شود. از این رو بهتر است در نگهداری خودرو به این نکات توجه کرده و از نصب هر گونه قطعات یا سیستم‌های غیر اصولی روی آن پرهیز کنید.

برای اطلاع از شرایط اشتراک روزنامه «دنیای خودرو» لطفاً با شماره تلفن ۰۲۱-۸۸۳۰۹۷۶۱ تماس بگیرید

«M340i LCI»؛ سدان خانوادگی محبوب باواریایی‌ها آیا فیس لیفت «بامو» جذاب است؟



«بامو سری ۳ به عنوان یک سدان پرفروش در بازار جهانی معرفی می‌شود که تا به امروز هفت نسل از آن روی خط تولید این خودروساز باواریایی حضور داشته است. هفتمین نسل سری ۳۱۳ اکتبر سال ۲۰۱۸ به جهان معرفی شد. در حقیقت سری ۳ نسل هفتم با کد G20 شناخته می‌شود که زبان جدید طراحی باواریایی‌ها به خوبی در این خودرو به نمایش درآمده است. حدود چهار سال پس از معرفی نسل هفتم، این خودرو، در ماه می سال ۲۰۲۲ فیس لیفت سری ۳ موسوم به LCI به جهان معرفی شد. در این مطلب نسخه M340i فیس لیفت را بررسی می‌کنیم.

فضای داخلی اسپرت و مدرن

در زمان قرارگیری در پشت فرمان M340i LCI شاهد یک طراحی بسیار مدرن و پیشرفته هستیم. یک نمایشگر منحنی ۱۲٫۳ برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) در مقابل راننده و یک نمایشگر منحنی ۱۴٫۹ اینچی لمسی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی در بخش میانی تعبیه شده است. این نمایشگرها فضای مدرنی در کابین این خودرو ایجاد کرده‌اند. به واسطه همین طراحی، فضای خلوت و مینیمالی به وجود آمده که با درجه‌های افقی میانی و درجه‌های دوزنق‌های شکل طرفین، فضای ساده و مینیمالی در کابین ایجاد شده است. طراحی صندلی‌های اسپرت، غربیلک فرمان M اسپرت به همراه دو پدال شیFTER منیزیمی و دسته‌دنده اسپرت نسل جدید بامو با موس بزرگ، رانندگی با M340i را بسیار هیجان‌انگیز می‌کند. از مهم‌ترین امکانات در نسخه فیس لیفت این خودرو می‌توان به: کروز کنترل پیشرفته، سیستم کمکی رانندگی پیشرفته، سیستم کمکی پارک هوشمند، سیستم مانیتورینگ نقاط کور، سیستم تشخیص عابر پیاده و درجه‌سواران، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم ترمز اضطراری خودکار، سیستم حرکت بین خطوط، هدآپ دیسپلی، سیستم دید در شب، سیستم تهویه مطبوع دوگانه و مجزا برای سر نشینان عقب، نورپردازی داخلی، آخرین سیستم کاربری بامو Drive8 و... اشاره کرد.

قلبی که قدر تمند می‌تپد

زیر کاپوت M340i یک موتور ۶ سیلندر ۳ لیتری مزین به تکنولوژی توبین-توربو قرار گرفته که قلب تپنده این سدان خانوادگی اسپرت باواریایی را تشکیل می‌دهد. این موتور موسوم به B58B30 است. این پاورترانه با در نظر گرفتن تکنولوژی توربوهای دولف و بازش سوخت مستقیم می‌تواند حداکثر ۳۸۷ اسببخار قدرت را در ۶۵۰۰ رپ‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۵ هزار رپ‌ام به ارمغان آورد. کمپانی بامو برای طرفدارانش یک پکیج اسپرت نیز در نظر گرفته که ۲۰ اسببخار توان و ۳۵ نیوتون متر گشتاور بیشتری ارائه می‌دهد. گیربکس ۸ سرعته‌ام‌استپ‌ترونیک با هماهنگی سیستم منحصربه‌فرد باواریایی xDrive و قدرت و گشتاور تولیدی را به چهار چرخ منتقل می‌کند. بر این اساس و با انتخاب حالت رانندگی اسپرت پلاس، این خودرو شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۴٫۲ ثانیه‌ای دارد. حداکثر سرعت M340i LCI نیز به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. بامو M340i مدل ۲۰۲۴ قیمتی برابر با ۷۰ هزار و ۱۰۰ دلار دارد.

طراحی زیباتر و جسورانه‌تر

سری G20۳ با زبان جدید طراحی بامو و همراه شده و همچنان خطوط شارپ روی بدنه در این خودرو به خوبی حفظ شده است. این طراحی، پیکره جذاب و اسپرت‌تری را برای این خودرو فراهم آورده است. در فیس لیفت سری ۳ تغییرات ایجاد شده، محدود به گرافیک چراغ‌های جلو و عقب، سپر جلو و عقب و اندکی تغییرات در جلو پنجره است. از طرفی خط شخصیتی تیز روی بدنه، احجام منحنی، سطوح تخت، پوزه نسبتاً کشیده و پشت کوتاه، کاراکتر اسپرتی برای این خودرو ایجاد کرده است. همچنین زاویه بیشتر ستون C و سازه‌های ۱۸، ۱۹، ۲۰ و ۲۱ اینچی به‌وقار و پرستیژ این سدان محبوب باواریایی می‌افزاید. در M340i LCI گرافیک چراغ‌های جلو منحول شده و دیگر خبری از چراغ‌های دندان‌نیشی نیست که پژو مدعی ابداع آن است. پیش‌تر در اوایل سال ۲۰۰۰ میلادی در E46 شاهد آن بودیم. به بیان ساده‌تر، فرم منحنی زیر چراغ‌ها صاف شده و گرافیک چراغ‌ها به شکل «ادوگانه است». جلو پنجره جدید مشکی پیاثباتی ترند روز، سپری با ورودی هوای عمودی در طرفین و یک بخش ۶ ضلعی در بخش میانی، چهره کاملاً تهاجمی و اسپرتی برای این سدان باواریایی به ارمغان آورده است. در نمای عقب نیز چراغ‌های کشیده با LEDهایی به شکل حرف L و نصب یک اسپویلر فیبر کربنی روی صندوق عقب، نمای زیبایی از یک سدان خانوادگی را به نمایش می‌گذارد. اضافه شدن آگزوزهای دوزنق‌های شکل در طرفین و یک دیفیوزر بزرگ در بخش میانی سپر نیز چاشنی اسپرت را در این خودرو بیشتر می‌کند.





کشف داروی قاچاق در لاستیک خودرو

قرار دادند که قاچاقچیان با استفاده از شگردهای خاص اقدام به جاسازی داروهای درون لاستیک خودرو و حلقه‌های جامد کرده بودند که با تیزبینی مرزبانان در رسیدن به اهداف شوم خود ناکام ماندند. «فرمانده مرزبانی استان آذربایجان غربی بیان داشت: «در این عملیات تعداد ۲۴ هزار عدد انواع قرص در مارک‌های مختلف و ۲۰۸ عدد آمپول قاچاق کشف شد.» سردار احمدی با اشاره به این که کارشناسان ارزش داروهای مکشوفه را ۱۴۰ میلیارد ریال اعلام کردند، گفت: «در این رابطه یک دستگاه خودرو توقیف و ۲ نفر متهم نیز دستگیر شدند که به مراجع قضائی معرفی شدند.»

«فرمانده مرزبانی استان آذربایجان غربی از کشف داروهای قاچاق به ارزش ۱۴۰ میلیارد ریال توسط مرزبانان هنگ مرزی ماکو خبر داد. به گزارش خبرگزاری مهر، سردار محمد احمدی فرمانده مرزبانی استان آذربایجان غربی گفت: «در راستای اجرای طرح برخورد با قاچاق مواد غذایی و دارویی و براساس اخبار و اطلاعات واصله مبنی بر ورود غیرقانونی داروی قاچاق از مرز ماکو، موضوع به‌طور جد در دستور کار ماموران هنگ مرزی ماکو قرار گرفت.» وی در ادامه افزود: «مرزبانان پر تلاش در پست کنترل و مراقبت مرزی بازرگان به یک دستگاه خودرو سواری مشکوک و آن را به‌صورت دقیق مورد تفتیش و بازرسی

قیمتی گزاف برای کاربردهای خاصی که از لاستیک انتظار می‌رود آشنایی با تایرهای غول‌پیکر

فشارهای بی‌رحمانه کاری را تحمل کند. سوم، مصرف‌کنندگان این تایرها عمدتاً شرکت‌های معدنی هستند که به ایمنی، دوام و بهره‌وری بالا نیاز دارند و حاضرند برای آن هزینه کنند. علاوه‌بر میشلن، شرکت‌های بریجستون «Bridgestone» و گودیر «Goodyear» نیز در زمینه تولید تایرهای فوق‌سنگین فعالیت دارند. رقابت در این بازار خاص بسیار فنی و تخصصی است و هر برند سعی می‌کند با بهینه‌سازی طراحی، ترکیبات لاستیکی و ساختار لایه‌ها، عملکرد بهتری در محیط‌های خشن معدنی ارائه دهد. تایرهایی مانند R6380/59 روی کامیون‌های معدنی کلاس فوق‌سنگین نصب می‌شوند که در معادن روباز استفاده می‌شوند. این وسایل نقلیه وظیفه جابه‌جایی سنگ‌ها، خاک و مواد خام را در مقیاسی وسیع بر عهده دارند. به‌دلیل شرایط بسیار سخت کاری، این مدل خودروها نیاز به تایرهایی دارند که در برابر گرمای زیاد، وزن بالا و سطوح ناصاف مقاومت کنند. بزرگ‌ترین تایر جهان فقط یک قطعه لاستیکی نیست؛ بلکه نمادی از قدرت مهندسی، فناوری پیشرفته و نیازهای خاص صنعت معدن است. تایرهایی مانند R6380/59 نشان می‌دهند که حتی در زمینه‌ای به‌ظاهر ساده مثل تایر، پیچیدگی و نوآوری تا چه حد می‌تواند پیش برود.



«بزرگ‌ترین تایر جهان نه تنها عظیم‌الجثه است، بلکه با قیمتی چشمگیر عرضه می‌شود. تایر R6380/59 ساخت شرکت میشلن «Michelin» با برچسب قیمتی حدود ۵۹ هزار دلار، رکورددار در صنعت تایرهای صنعتی و معدنی به‌شمار می‌رود. به گزارش خبرآنلاین، تایر R6380/59 میشلن با قطر حدود ۴ متر و وزن بیش از ۵ تن، یکی از پیچیده‌ترین تولیدات صنعتی در حوزه تایر به‌حساب می‌آید. ساخت این تایر غول‌آسان نیازمند فناوری بسیار پیشرفته و مواد اولیه تخصصی است. این تایر روی کامیون‌های معدنی غول‌پیکر مانند Caterpillar 797 نصب می‌شود که ظرفیت حمل آن‌ها تا بیش از ۴۰۰ تن می‌رسد. به نقل از گجت‌نیوز، دلایل متعددی برای برچسب قیمتی ۵۹ هزار دلاری این تایر وجود دارد. اول از همه، اندازه و وزن فوق‌العاده آن است که تولید را به فرآیندی زمان‌بر و پرهزینه تبدیل می‌کند. دوم، نیاز به فناوری پیشرفته در ساختار داخلی تایر است تا

کوپر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی-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-ساندرواستپ‌وی
	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 X۶۰-ام‌وی ام X۲۲
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام‌وی 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	زاگرس-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-ری‌را-خودرو فردا T۵-سوبا M۴
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوراوندو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای 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 را پاک بگردیم





است. بر اساس آن چه مجله اتومبیل گزارش می‌دهد، کوآتروپورته به عنوان سدان لوکس فول‌سایز نیزه‌دار ایتالیایی شناخته می‌شود که پرچمدار تکنولوژی این کمپانی است، به‌زودی نسل جدید آن معرفی خواهد شد و دیگر شاهد موتور ۸ سیلندر در این سدان لوکس ایتالیایی نخواهیم بود. اما این مجله خودرویی درباره مشخصات فنی کوآتروپورته نیز اطلاعاتی را منتشر کرده که دارای موتور هم‌جیم با کرن‌تورسمو و دارای سه موتور الکتریکی خواهد بود تا با رقیبای قدری چون بامو سری ۷ جدید و مرسدس بنز S کلاس W223 رقابت کند.

مجله اتومبیل فرانسه اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی خبر از خداحافظی مازراتی با موتورهای حجیم داد. این مجله خودرویی با بررسی دقیق نسل جدید کوپه محبوب نیزه‌دار ایتالیایی یعنی کرن‌تورسمو و مصاحبه‌های کوتاه با مدیران ارشد مازراتی این خبر را منتشر کرد. به عبارت دیگر کرن‌تورسمو در نسل جدید خود دارای یک پیش‌ران ۶ سیلندر وی‌شکل ۲ لیتری توئین‌توربوشارژ است که با قرارگیری موتورهای الکتریکی می‌تواند قدرتی بیش از ۷۰۰ اسب‌بخار تولید کند. همچنین مدل تمام‌برقی این سوپراسپرت ایتالیایی نشان داد که مازراتی در مسیر الکتریزه شدن قرار گرفته



«مازراتی» موتورهای حجیم را حذف کرد

حمایت بی‌قید و شرط آینده صنعت را تهدید می‌کند

حیات خودروسازی زیر تیغ مونتاز!

سیاست‌های حمایتی یک طرفه طی سال‌های اخیر باعث شد وابستگی به واردات و مشکلات قطعه‌سازان داخلی بیشتر شود



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«در سال‌های اخیر، حمایت بی‌قید و شرط از مونتاژ کاری در صنعت خودرو کشور، بویایی و پیشرفت این حوزه را با تهدیدهای جدی مواجه کرده است. روند رو به رشد شرکت‌های مونتاژ کار، سهم تولید داخلی و خودکفایی را کاهش داده و اقتصاد ملی را به واردات بیش از پیش وابسته ساخته است. در این شرایط، تولیدکنندگان قطعات داخلی با چالش‌های فراوانی روبه‌رو شده‌اند و آینده صنعت قطعه و خودروسازی در هاله‌ای از ابهام قرار گرفته است.

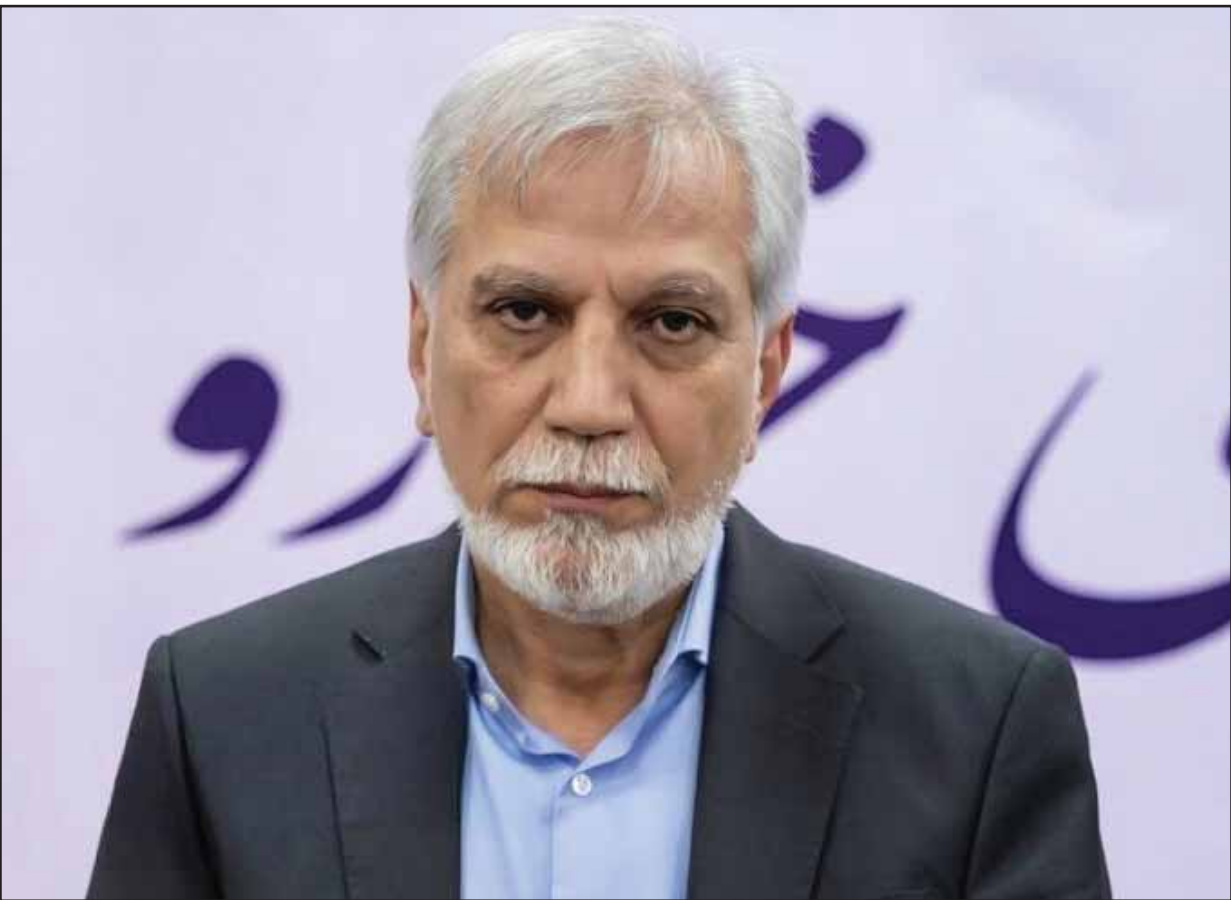
هشدار درباره رشد مونتاژ کاری صنعت خودرو اصغر خسروشاهی، رئیس هیات‌مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو، درباره پیامدهای حمایت بی‌چون و چرای متولیان از مونتاژ خودرو به «دنیای خودرو» گفت: «حدود ۶ سال پیش، هنگامی که روند رو به رشد شرکت‌های مونتاژ کار خودرو آغاز شد، بارها هشدار دادیم که اتخاذ سیاست‌های حمایتی از سوی وزارت صمت و سایر نهادهای حاکمیتی، موجب تقویت جریان مونتاژ کاری در کشور خواهد شد. متأسفانه این هشدارها مورد توجه قرار نگرفت و در نهایت، همان‌طور که پیش‌بینی می‌شد، خسارت‌های جدی و جبران‌ناپذیری به بدنه صنعت خودرو کشور وارد شد.»

وی افزود: «در آن مقطع، به‌دلیل فضای منفی و ذهنیت شکل گرفته علیه خودروسازی، صدای هشدارها شنیده‌نشد و سیاست‌گزاران هادر مجلس و وزارت صمت به‌گونه‌ای بود که عملاً فعالیت مونتاژکاران با حداقل میزان ساخت داخل حمایت شد. بر اساس این سیاست‌ها، حتی با درصد اندکی تولید داخلی، امتیازاتی نظیر تعرفه‌های تولید، تعرفه‌های گمرکی و سود بازرگانی به این شرکت‌ها تعلق می‌گرفت.» خسروشاهی خاطر نشان کرد: «نتیجه این رویکرد آن شد که نه خودکفایی و نه تولید واقعی داخلی محقق نشد. طبق این رویه، خودروهایی که تنها ۲۰ درصد ساخت داخل داشتند، از تعرفه کامل بهره‌مند می‌شدند و به‌عنوان خودرو داخلی شناخته می‌شدند. این در حالی بود که حدود ۱۶ درصد آن صرفاً به فرایند مونتاژ مربوط می‌شد و تنها چهار درصد باقی‌مانده نیز شامل قطعات استاندارد می‌ماند تا بر و شیشه بود که به‌راحتی سهم ساخت داخل را تکمیل و فرایند مونتاژ را مهیا می‌کرد.»

وی با اشاره به این که متأسفانه هیچ سیاست تشویقی یا بازدارنده‌ای برای افزایش داخلی‌سازی وجود نداشته و ندارد ادامه داد: «نه ضمانتی برای تحقق ساخت داخل وجود دارد و نه در صورت عدم تحقق آن، جریمه یا برخوردی پیش‌بینی شده است. فضای سیاست‌گزاران همچنان بر حمایت از مونتاژ کاری استوار مانده و قوانین نیز این روند را دنبال می‌کنند. در همان زمان، ما پیش‌بینی کردیم که استمرار این سیاست، رشد بی‌رویه صنعت مونتاژ را به دنبال خواهد داشت؛ موضوعی که اکنون کاملاً محقق شده است و طی سال‌های اخیر، شاهد افزایش قارچ‌گونه شرکت‌های مونتاژ کار خودرو هستیم.»

رئیس هیات‌مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو تصریح کرد: «در حال حاضر، حدود ۳۵ شرکت مونتاژ کار خودرو در کشور فعال هستند که برخی از آن‌ها سالانه ۴ یا ۵ هزار دستگاه تولید می‌کنند و برخی دیگر تولید خود را به ۱۰۰ هزار تا حداکثر ۱۲۰ هزار دستگاه می‌رسانند. این ساختار آسیب‌هایی جدی و جبران‌ناپذیر به صنعت خودرو وارد کرده است. ارزیابی این شرکت‌ها بسیار بالاست و بخش اصلی منابع ارزی که باید صرف توسعه واقعی صنعت خودرو شود، به این شرکت‌ها اختصاص می‌یابد؛ اما سهمی به قطعه‌سازان و تولیدکنندگان واقعی نمی‌رسد.»

خسروشاهی تأکید کرد: «در نتیجه، سیاست‌های فعلی نه تنها به تقویت اقتصاد کشور کمک نکرده، بلکه وابستگی به واردات را افزایش داده و مشکلات صنعت را دوچندان کرده است. روز به روز وابستگی ما به طرف‌های خارجی بیشتر می‌شود و خروج ارز از کشور شدت می‌گیرد. از سوی دیگر، به‌دلیل تنوع بیش از حد خودروهای مونتاژی، خدمات



لوربالا

سیاست‌های فعلی نه تنها به تقویت اقتصاد کشور کمک نکرده، بلکه وابستگی به واردات را افزایش داده و مشکلات صنعت را دوچندان کرده است. روز به روز وابستگی به طرف‌های خارجی بیشتر می‌شود و خروج ارز از کشور شدت می‌گیرد

۶۰ سال قبل برگشته‌ایم که خودروها با تیراژ پایین و تنوع بسیار زیاد مونتاژ می‌شوند و در نهایت محصولی که به‌دست مصرف‌کننده می‌رسد، هم گران‌تر و هم فاقد خدمات مناسب است. در حالی که برای کشور، این نوع مونتاژ هیچ ارزش افزوده اقتصادی یا صنعتی ندارد و دانش یا فایده‌ای برای اقتصاد ایجاد نمی‌کند.»

رئیس هیات‌مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو ادامه داد: «تکته جهانی این جاست که حتی اگر همان مدل خودرو مونتاژی به صورت CBU وارد کشور شود، ارزان‌تر از مونتاژ داخل است. اما متأسفانه این روند به‌دلیل نفوذ برخی افراد در مراکز تصمیم‌گیری ادامه پیدا کرده و هنوز هیچ تغییر سیاستی به نفع تولید داخلی مشاهده نمی‌شود. همان‌طور که می‌دانید، امروز جنگ در تمامی کشورها، پس از جنگ جهانی برای تصاحب بازار هاست و همه کشورها سیاست حمایت از صنایع داخلی را دارند.» وی تصریح کرد: «اگر امروز جنگ اقتصادی بین آمریکا و چین را دنبال کنید، می‌بینید که آمریکا تعرفه‌های زیادی روی خودروهای چینی وضع می‌کند تا بازار داخلی‌اش را حفظ کند و چین را مجبور کند که تولید را به داخل آمریکا منتقل کند. همین روند را در کشورهای غربی هم شاهد

هستیم که برای حمایت از صنایع داخلی و منافع ملی، قوانین و سیاست‌های سختگیرانه اتخاذ می‌کنند. متأسفانه در کشور ما کاملاً برعکس است. حتی شنیده می‌شود که قرار است تعرفه واردات خودرو کامل (CBU) را هم کاهش دهند. این اتفاق آخرین ضربه به صنعت خودرو و قطعه‌سازی داخلی خواهد بود و همه زحمات ۶۰ ساله و فعالیت بیش از هزار قطعه‌ساز کشور را نیز از بین خواهد برد.»

وضعیت دشوار قطعه‌سازان در سایه مونتاژ خودرو رئیس هیات‌مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو در خصوص وضعیت قطعه‌سازان کشور اظهار داشت: «بازار روز به روز از دست قطعه‌سازان خارج می‌شود. با افزایش شمار مونتاژکاران، از تولید داخلی قطعات کاسته می‌شود و قطعه‌سازان به تدریج از چرخه صنعت حذف خواهند شد. در حال حاضر برخی خودروهای قدیمی که به‌دلیل استاندارد از رده خارج شده‌اند، خودروهایی بودند که به خودکفایی کامل رسیده بودند. با خروج آن‌ها از خط تولید و جایگزینی خودروهای مونتاژی که سیاست تشویقی برای توسعه ساخت داخل ندارند، سفارش‌های قطعه‌سازان هر روز کمتر و آسیب‌های بیشتر خواهد شد.»

خسروشاهی در پاسخ به این پرسش که چرا با وجود مشارکت قطعه‌سازان در برنامه تولید یک میلیون دستگاه خودرو توسط دو خودروساز بزرگ کشور، همچنان نگرانی‌هایی در این زمینه وجود دارد؟ اظهار کرد: «در موضوع برنامه‌ریزی برای تولید یک میلیون دستگاه خودرو توسط خودروسازان بزرگ مثل ایران خودرو و سایپا نیز باید توجه داشت که با توجه به سیاست‌های فعلی، این شرکت‌ها نیز مجبور خواهند شد که خودروهای قدیمی‌تر را از خط تولید خارج و خودروهای جدید که اغلب مونتاژی هستند را به خط

افزایش دهند.» وی ادامه داد: «حتی برای همین شرکت‌های بزرگ، شرایط و قوانین به‌گونه‌ای است که ناچار می‌شوند به سمت مونتاژ کاری بروند، زیرا قیمت‌گذاری دستوری برای این محصولات وجود ندارد، قطعات به‌طور کامل از چین وارد می‌شود و محصولات با سود معقول به فروش می‌رسد. از طرفی نیز هیچ حمایتی برای تولید داخلی وجود ندارد و مشوقی در نظر گرفته نشده است. بنابراین این شرکت‌ها نیز مسیر مونتاژ را پیش خواهند گرفت.»

این قطعه‌ساز با اشاره به این که ادامه روند فعلی، به‌مرور سبب نابودی صنعت قطعه می‌شود، تأکید کرد: «تهدید جدی این است که در آینده نزدیک، بیشتر قطعه‌سازان از بین خواهند رفت. همین حالا نیز مشکلات فراوانی دارند: عدم دریافت مطالبات، کاهش ظرفیت تولید، افزایش هزینه‌ها و مشکلات عدیده‌ای چون قطعی برق. این مسائل به تعطیلی یا واگذاری قطعه‌سازی‌ها منجر خواهد شد و این روند شروع شده است.»

راهکارهای پیشنهادی برای برون‌رفت از بحران خسروشاهی در پاسخ به این پرسش خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» که در شرایط فعلی چه راهکاری پیشنهاد می‌دهد؟ گفت: «به نظر من اگر دو کار اساسی انجام شود، مشکل صنعت خودرو رفع خواهد شد. نخست منحل شدن قیمت‌گذاری دستوری محصولات داخلی مانند تولیدات ایران خودرو و سایپاست.»

این مقام صنفی اضافه کرد: «باید قیمت‌گذاری دستوری حذف شود تا تولیدات داخلی با سود معقول به فروش برسد و نقدینگی کافی برای سرمایه‌گذاری تأمین شود. همچنین تعرفه‌ها باید اصلاح شوند؛ به این صورت که تعرفه‌های پلکانی برقرار شود و شرکت‌هایی که وارد مونتاژ کاری می‌شوند، فقط برای مدت کوتاهی (یک یا ۲ سال) و مشروط به افزایش تدریجی ساخت داخل مورد حمایت قرار بگیرند و هر چه مشارکت‌شان در ساخت داخل بیشتر شد، مشوق بیشتری دریافت کنند. نباید اجازه داد که یک شرکت چند سال فقط مونتاژ انجام دهد.» وی تصریح کرد: «این مسائل با قانون و تعرفه قابل اصلاح است و صرف گفتار و مشوق‌های لفظی راه به‌جایی نخواهد برد. باید قانون اجرا شود. همان‌طور که در دنیا رایج است، برای حمایت از صنایع داخلی باید قانون و تعرفه‌های موثر داشت تا شرکت‌ها مجبور شوند به سمت تولید داخلی و ساخت داخل حرکت کنند. غیر از این راه دیگری وجود ندارد.»



شناسایی ۱۰۰ نقطه پر ترافیک در تهران



«پروحمید برادران، مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک شهرداری تهران با اعلام شناسایی نقاط پر ترافیک در شهر تهران گفت: «در بررسی و شناسایی این نقاط دو پارامتر طول ترافیکی که در نقاط شکل می گیرد و دیگری مدت زمان پایداری در گره مدنظر قرار می گیرد و حدود ۱۰۰ نقطه که طول ترافیک روزانه در آن ها از حجم ترافیک روزانه در سایر نقاط تهران بالاتر بیشتر است، شناسایی شده که در این ۱۰۰ نقطه طول زمان درگیری ترافیکی بیش از ۵ ساعت و در مجموع ۲۴ ساعت در روز است.» وی با بیان این که نقاط شناسایی شده به سازمان حمل و نقل و مدیریت کل ایمنی و پلیس راهور اعلام شده و آن ها نیز با بازبینی این نقاط، نسبت به تأیید یا رد

نقاط پر ترافیک اقدام کردند، اظهار کرد: «بر اساس برنامه ریزی ها در سال ۱۴۰۴ باید این گردها با اصلاح هندسی یا نصب تجهیزات یا ایجاد مسیرهای جایگزین که ظرفیت عبور را افزایش دهد، با همکاری مناطق باز شود. به عنوان مثال در مورد گره بزرگراه همت حدفاصل خروجی گاندی که ناشی از تغییر لاین خودروها از لاین سرعت به خروجی است و موجب ایجاد اختلال حرکتی و گره ترافیکی می شود، ما به سمت کنترل هوشمند رفتیم تا تخطیاتی را که ترافیک زیادی در این نقطه ایجاد می کند، مرتفع کنیم و سعی کردیم با نصب دوربین های پلاک خوانی تخلفات را شناسایی کنیم تا جریان عبوری بهتری داشته باشیم.»

معابر تهران شب ها خطرناک تر می شوند؟

جریمه بیش از ۵ هزار خودرو به دلیل تخلفات شبانه در پایتخت



چندی پیش معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ در خصوص اعمال قانون های شبانه در شهیر تهران اظهار

کرد: «منظور از تخلفات شبانه تخلفاتی هستند که از ساعت ۲۱ الی ۶ صبح توسط برخی از رانندگان حادثه ساز انجام می شوند. متأسفانه تعدادی از رانندگان قانون گریز هستند و در چارچوب قانون بودن را دوست ندارند و نمی خواهند در دست رانندگی کنند که پلیس هم بدون هیچ اغماضی با این رانندگان برخورد قانونی می کند؛ چرا که خط قرمز پلیس برخورد با افرادی است که با رفتارهای غلط ترافیکی خود نظم و امنیت تردد دیگر شهروندان را برهم می زنند و آرامش آنان را مختل می کنند. در ادامه این موضوع را بررسی می کنیم.

نقص روشنایی، خودرو را روانه پارکینگ می کند

روز گذشته، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ گفت که در ۲۸ روز گذشته از اردیبهشت و در راستای افزایش ایمنی معابر و کاهش تصادفات شبانه، ۵ هزار و ۶۳۳ خودرو به دلیل ارتکاب انواع تخلفات شبانه در شهر مشمول جریمه شدند. سردار سیدابوالفضل موسوی پور با بیان این که ۳ هزار و ۶۲۳ مورد مربوط به تخلفات حادثه ساز بود، اظهار کرد: «شدت برخورد پلیس با تخلفات رانندگی در ساعات پایانی شب عمدتاً به دلیل افزایش تصادفات سنگین در این بازه زمانی است.» رئیس پلیس راهور تهران بزرگ ادامه داد: «همچنین یک هزار و ۳۰۱ خودرو به دلیل نقص در سیستم روشنایی در شب مشمول جریمه شدند و ۷۰۹ خودرو سنگین نیز به دلیل عدم رعایت نکات ایمنی در حمل بار و سرعت و سبقت غیر مجاز اعمال قانون شدند.»

سردار موسوی پور اضافه کرد: «۳۵ درصد از تصادفات منجر به فوت و مجروحیت های شدید ناشی از تخطی از سرعت مجاز هستند.» وی به رانندگانی که با سرعت های غیرمجاز (۳۰ تا ۵۰ کیلومتر بالاتر از حد مجاز) اقدام به رانندگی پرخطر می کنند، هشدار داد: «علاوه بر اعمال قانون و درج نمره منفی در سوابق رانندگان متخلف، خودروهای این افراد به مدت سه تا پنج روز در پارکینگ توقیف خواهد شد.» سردار موسوی پور تأکید کرد: «رانندگانی که با سرعت بیش از ۵۰ کیلومتر بالاتر از

به طور قطعی در پارکینگ توقیف خواهد شد.»

معضله ی نام واژگونی خودروها در شب های تهران

چند روز پیش، رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ نسبت به روند نگران کننده تصادفات شبانه در پایتخت هشدار داد و گفت: «تیمی از واژگونی خودروها در تهران شب هنگام رخ می دهد.» سرهنگ رابعه جوانبخت با اشاره به آمار تصادفات شبانه در فروردین ماه ۱۴۰۴ اظهار کرد: «واژگونی خودروها یکی از مهم ترین معضلات ترافیکی در ساعات شبانه است؛ ساعتی که کاهش میدان دید، نبود نور کافی و افزایش خستگی و خواب آلودگی در میان رانندگان، خطر تصادف را چند برابر می کند.» وی ادامه داد: «۱۲۰ مورد تصادف منجر به واژگونی تنها طی فروردین امسال در تهران به ثبت رسیده که ۶۰ درصد آن ها در شب و در بازه زمانی ساعت ۲۰ تا ۶ صبح روز بعد رخ داده است.» رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ همچنین با اشاره به جزئیات تصادفات شبانه گفت: «از مجموع تصادفات فوتی پایتخت، ۲ درصد (معادل ۲۰ فقره)، تصادفات جرحی ۱۸ درصد (۷۰۵ فقره) و تصادفات خسارتی ۸۰ درصد (۳۱۲۲ فقره) در ساعات شب اتفاق افتاده اند که این آمارها زنگ خطری جدی برای رانندگی در شب محسوب می شود.» سرهنگ جوانبخت درباره علل اصلی این تصادفات هم افزود: «در بررسی عوامل تامه تصادفات منجر به جرح و فوت، «عدم توجه به جلو» با فراوانی ۳۴ درصد در رتبه اول قرار دارد که اغلب به دلیل استفاده از تلفن همراه هنگام رانندگی و محدود بودن دید در شب رخ می دهد و پس از آن، «عدم توانایی در کنترل وسیله نقلیه به دلیل سرعت غیرمجاز» با ۱۴ درصد، «عدم رعایت حق تقدم» با ۱۲ درصد و «تغییر مسیر ناگهانی» با ۱۱ درصد از دیگر علل پر تکرار تصادفات شبانه هستند.» وی اضافه کرد: «در اغلب ۶۰ مورد واژگونی شبانه ثبت شده، علت اصلی از دست رفتن کنترل خودرو در اثر سرعت زیاد بوده است.» سرهنگ جوانبخت با تأکید بر اهمیت رعایت سرعت مطمئنه یادآور شد: «هرچه سرعت خودرو بیشتر شود، دقت، تمرکز و سرعت واکنش راننده کاهش می یابد و در نتیجه، کنترل وسیله نقلیه و میدان دید راننده به شدت محدود می شود.»

حضور تیم های محسوس و نامحسوس پلیس راهور در معابر پایتخت

اواخر سال گذشته نیز رئیس پلیس راهور تهران بزرگ با اشاره به آمار بالای تخلفات شبانه (از ساعت ۲۱ تا ۶ صبح) در میان تخلف های رانندگی در پایتخت گفت: «در سال ۱۴۰۳ تا امروز یک میلیون و ۳۲۰ هزار متخلف شبانه توسط پلیس راهور تهران بزرگ اعمال قانون شدند.» رئیس پلیس راهور تهران بزرگ با بیان این که در اجرای این طرح تیم های محسوس و نامحسوس پلیس راهور در معابر پایتخت و به خصوص بزرگراه مستقر می شوند، گفت: «این تیم ها با تخلفات حادثه ساز نظیر سرعت و سبقت غیرمجاز، انجام حرکات نمایشی و حرکت با دنده عقب، استفاده از تلفن همراه با سرعت بالا و ... برخورد می کنند.»

تست های سه گانه ایمنی بدنه خودرو اکستریم VX؛

ایمنی حداکثری با «XTRIM VX»

به عنوان نخستین خودرو لوکس تولید و مونتاژ در ایران، XTRIM VX بارها در معرض آزمایش ها و چالش های سخت و بی رحمانه قرار گرفته است تا توانایی های ایمنی این خودرو لوکس به صورت ملموس به نمایش درآید؛ آزمایش هایی که گاه تا مرز خودتخریبی پیش رفته اند تا قدرت ایمنی این خودرو را به شکلی بی پرده اثبات کنند. اکستریم VX سه بار پیشتاز صنعت خودرو شده است؛ با آزمایش های مستقیم روی کل بدنه خودرو و همین طور ستون B. این خودرو توانسته استانداردهای ایمنی را در سطحی فراتر از انتظار به نمایش بگذارد.

برخورد از زوایای مختلف، یکی از اصول کلیدی تست ایمنی CNCAP است. در این آزمایش ها، ایمنی خودرو در سناریوهای واقعی تصادف شبیه سازی می شود تا مشخص شود آیا معیارهای استاندارد ایمنی را داراست یا خیر. در همین چارچوب، XTRIM VX با تکیه بر توانایی های برجسته خود در ایمنی فعال و غیرفعال، موفق شد امتیاز کامل در شاخص حفاظت از سرنشینان در میان خودروهای مورد ارزیابی در تست اصابت گلوله و امتیاز فوق العاده ۹۸.۸ درصد را کسب کند. این عملکرد درخشان، منجر به دریافت نشان ایمنی پنج ستاره CNCAP برای این خودرو شد.



پس از بررسی، مشخص شد که درب بدون مشکل باز می شوند و کمربند ایمنی مجهز به سیستم های ایمنی پیش کشنده قبل از وقوع حادثه، بلافاصله فعال شده و به سرعت سفت شده است. همچنین، ۱۰ کیسه هوای ایمنی خودرو به صورت آنی فعال شدند و کیسه های هوای پرده ای (Air Curtains) نیز در زمان مناسب باز شده اند که منجر به جلوگیری از آسیب به سر، قفسه سینه و ناحیه شکم سرنشینان شده و به شکل مؤثری از شدت آسیب ها کاسته است.

چالش تست تیر آهن به کار رفته در ستون B در اکستریم VX

در این چالش، تیر آهن مقاوم به کار رفته در ستون B خودرو XTRIM VX که در تست واژگونی مورد تست و بررسی قرار گرفته بود، در معرض تست های پی در پی با سلاح های شکاری سنگین نظیر تفنگ CZ-512 و ساچمه ای

دولول Baikal قرار گرفت. نتیجه نیز آن شد که تنها حفره هایی سطحی روی بدنه ایجاد شد.



در مقایسه با خودرو ژاپنی مشابه که در این تست چندین بار به طور کامل سوراخ شد، اکستریم VX در برابر برخورد های نقطه ای، پرسرعت و بسیار پر قدرت، مقاومت کامل سازه ای خود را حفظ کرد. ستون B این خودرو، همچون یک سپر فلزی مستحکم، از جان سرنشینان محافظت می کند.



فولاد ناپ، قدرت بی مانند استحکام بدنه اکستریم VX

تیر آهن فولادی ستون B خودرو XTRIM VX که پیش تر در برابر تست مقاومت تیر آهن ستون B تنها دچار فرورفتگی های سطحی شده بود، این بار تحت آزمون سخت تر Ice and Fire «یخ و آتش» قرار گرفت. در جریان این تست این قطعه با دمای نزدیک به ۸۰۰ درجه سانتی گراد

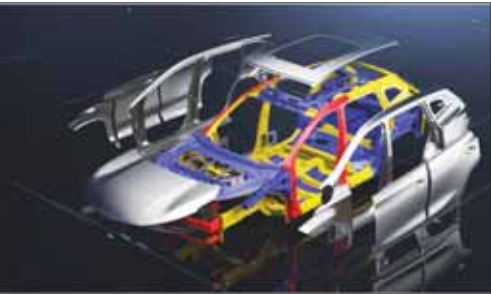
حرارت داده شد و سپس به صورت مکرر در آب سرد غوطه ور شد (تقلیدی از فرآیند آهنگری شمشیرهای افسانه ای).

این فرآیند مستمر حرارت و سرمای ناگهانی، مقاومت بی نظیر این تیر آهن در برابر ضربه و تغییرات شدید دمای را به نمایش گذاشت و تحسین کارشناسان ایمنی را برانگیخت.

ستون B در XTRIM VX، حلالانه فقط یک قطعه سازه ای، بلکه تیرنه شمشیری است که در دل آتش، برای حفاظت از جان سرنشینان تراش خورده است.



■ پیکربندی ایمنی سرسخت (Hardcore) عملکرد درخشان ستون B در XTRIM VX حاصل طراحی بدنه پیشرفته و استفاده از مواد فوق العاده مقاوم است. به عنوان مدل پرچم دار برند اکستریم، XTRIM VX بر پایه پلتفرم فناوری M3X Mars Architecture ۲.۰ ساخته شده و با رویکردی جامع، حفاظت همه جانبه ای را برای تمامی سرنشینان، در همه شرایط رانندگی، در تمامی مراحل و از هر جنبه ای فراهم می کند.



طراحی ساختار فضایی کپسول مانند با جذب انرژی در هنگام تصادف، به همراه شاسی قفسه ای شکل، باعث شده است پوشش فولاد مقاوم در کل

بدنه به ۸۵ درصد برسد. در میان آن ها، ستون B، تیرک های ضد تصادف درب ها و سایر بخش های حیاتی با تکنولوژی «پرس گرم با صفحات تقویت شده فولاد فوق مقاوم» تولید شده اند که مقاومت کششی آن ها تا ۱۵۰۰ مگاپاسکال می رسد (میزانی برابر با استحکام ارایه فرود هواپیما) که در نتیجه آن چارچوب بدنه اکستریم VX به یک دژ ایمن و قابل اعتماد برای سرنشینانی تبدیل می شود که به دنبال آرامش و اطمینان در سطحی لوکس هستند.

در بخش جلویی، سه مسیر انتقال بار (بالا، وسط، پایین) طراحی شده تا فشار به سطوح به طور بهینه توزیع شده و ضربه های حاصل از تصادفات مختلف را جذب کند. در کابین، کمربندهای ایمنی پیش کشنده، ۱۰ کیسه هوا و پرده ای با طول ۲۶۰۲ میلی متر، محافظتی چندبعدی برای همه سرنشینان فراهم می کنند.

در عین حال، XTRIM VX با طراحی پیشرفته سه مسیر انتقال بار در بخش جلویی خودرو - مسیر بالا، میانی و پایین - و تطابق هوشمندانه سختی هر مسیر، قادر است به طور مؤثری در برابر انواع شرایط تصادف مقاومت کند و از ایمنی راننده و سرنشینان محافظت به عمل آورد.

در کابین، این خودرو به کمربندهای ایمنی پیش کشنده مجهز شده و مدل های سطح بالا دارای ۱۰ ایربگ، پرده های هوای جانبی به طول ۲۶۰۲ میلی متر و محافظت چندبعدی برای تمام سرنشینان هستند و ترکیبی از فناوری و ایمنی در نهایت دقت و ظرافت را به ارمان می آورد.



XTRIM با تعهدی راسخ، ایمنی همه جانبه، برای همه سرنشینان، در تمام فرآیندها و شرایط رانندگی را تضمین می کند که بیانگر نمایشی از قدرت ایمنی واقعی و نگرشی رو به رشد و متعالی برای اکستریم VX هستند.



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۳۰ اردیبهشت ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۲۹

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.donyayekhdro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاست‌گذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ شهرکرد ۲۹ ۶ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیل‌بورد
Billboard

«پراز فضا»: کمپین خلاقانه شورولت برای زندگی شهری

«کمپین «پراز فضا» متعلق به شورولت، اثری از دانشجویان شیلی، به صورت جایی منتشر شد. این کمپین بر نقش خودرو در ایجاد فضای شخصی و ذهنی برای ساکنان شهرهای شلوغ تمرکز دارد. خودرو در این روایت، فراتر از وسیله نقلیه، پناهگاهی است برای رهایی از فشارهای زندگی شهری. پیام اصلی: شورولت گرو فضایی لازم برای زندگی، برنامه‌ها و آرامش شما فراهم می‌کند.

IT'S NOT EMPTY. IT'S FULL OF SPACE

MEET THE CHEVROLET GROOVE

Find your space. Even in a city that doesn't give you one.
Visit your nearest Chevrolet dealer or schedule a test drive today.Starting at \$19,900.
A small price for a big car.

FIND YOUR ROADS



رشد استفاده از موتورسیکلت برقی در گرو فراهم بودن زیرساخت‌ها

این وسایل رانندارد و این موضوع در صورت گسترش ناگهانی استفاده، می‌تواند موجب اختلال در عملکرد شبکه شود. از سوی دیگر، نبود زیرساخت شارژ عمومی یکی از چالش‌های مهم در شهر تهران است. برخلاف خودروهای برقی که معمولاً در پارکینگ خانه یا محل کار قابل شارژ هستند، بسیاری از راکبان و مالکان انواع موتورسیکلت در کشور از قشر پیک‌های شهری هستند که در خانه‌هایی بدون پارکینگ زندگی می‌کنند. این افراد عملاً دسترسی به پریز شارژ مناسب ندارند و نبود ایستگاه‌های شارژ سریع با عمومی در سطح شهر، استفاده از این وسیله را برای آن‌ها دشوار یا حتی غیرممکن کرده است.

نکته دیگر، اقتصاد ناپایدار تولید باتری و وابستگی به واردات است. بر این اساس قیمت تمام‌شده یک مدل موتورسیکلت برقی با باتری لیتیومی قابل قبول، همچنان بسیار بالاتر از مدل‌های بنزینی است. بنابراین نبود صرفه اقتصادی برای مصرف‌کننده نهایی، در غیاب سیاست‌های حمایتی موثر، باعث شده انگیزه خرید این نوع از وسایل نقلیه کاهش یابد. در مجموع، گرچه موتورسیکلت برقی می‌تواند گزینه‌ای جذاب برای حمل‌ونقل شهری باشد، اما بدون اصلاح ناترازی انرژی، توسعه زیرساخت‌های شارژ، حمایت‌های مالی هدفمند و سیاست‌گذاری شفاف، نمی‌توان به رواج گسترده و موثر از آن در شهری مانند تهران آن‌چنان که باید امیدوار بود.

در سال‌های اخیر، استفاده از موتورسیکلت برقی راهکاری برای مقابله با آلودگی هوا، کاهش ترافیک و وابستگی به سوخت‌های فسیلی بوده است. بر این اساس شهر تهران که با معضل آلودگی هوا،

ترافیک سنگین و حجم بالای استفاده از موتورسیکلت‌های کاربراتوری دست‌وپنجه نرم می‌کند، به‌ظاهر بستر مناسبی برای گسترش استفاده از این نوع وسیله حمل‌ونقل پاک به‌شمار می‌رود. اما در واقعیت، مشکلات متعددی به‌ویژه در حوزه زیرساخت‌های انرژی، مانع گسترش استفاده موثر از موتورسیکلت برقی در پایتخت شده است. نخستین مانع، ناترازی تولید و مصرف برق در کشور است. در حالی که در فصل تابستان شبکه برق کشور با حداکثر ظرفیت خود کار می‌کند، افزایش مصرف خانگی و صنعتی موجب می‌شود فضای چندانی برای توسعه بار جدید، حتی به میزان چند وات برای شارژ موتورسیکلت‌های برقی باقی نماند. زیرساخت فعلی توان پاسخ‌گویی به حجم بالای تقاضای شارژ

حرف آخر

The Last Word

امید محمدی

روزنامه نگار



نکته آموزشی

باتری یادینام می‌تواند باعث اختلال در عملکرد آن شود. دوم، از چرخاندن فرمان در حالت ایست کامل و به‌طور ممتد خودداری کنید؛ زیرا این کار فشار زیادی به موتور برقی فرمان وارد می‌کند. همچنین توصیه می‌شود هنگام سرویس دوره‌ای، اتصالات سیستم فرمان، سوکت‌ها و سیم‌کشی‌ها توسط تعمیرکار بررسی شود. در صورت احساس سفتی یا گیر کردن فرمان، بلافاصله به تعمیرگاه معتبر مراجعه کنید؛ چراکه ادامه رانندگی در چنین وضعیتی ممکن است به سیستم آسیب جدی وارد کند.

فرمان برقی (EPS یا Electric Power Steering) یکی از فناوری‌های رایج در خودروهای جدید است که نسبت به سیستم‌های هیدرولیکی قدیمی، عملکرد دقیق‌تر، مصرف سوخت کمتر و نیاز به نگهداری ساده‌تری دارد. با این حال، رعایت چند نکته می‌تواند عمر مفید این سیستم را افزایش دهد و از هزینه‌های احتمالی تعمیر جلوگیری کند. نخستین نکته، توجه به سلامت باتری و سیستم برق خودرو است. از آن‌جا که فرمان برقی مستقیماً به جریان الکتریکی وابسته است، هر گونه ضعف در

نگهداری از فرمان برقی



لاماری‌ایما

مسیر در جستجوی تو

WWW.LAMARI.IR

ARIAN MOTOR LAMARI