



رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم یدکی
مطرح کرد:
بازبینی وضعیت واردات
قطعات خودرو

صفحه ۴



شباهت سری دو «بامو» به سری ۳
برای احترام به مشتریان



استارت
Start

امید محمدی

عضو شورای سردبیری

ضرورت حمایت هدفمند از
خودروهای برقی و هیبریدی

جهان به سرعت در حال عبور از عصر سوخت های
فسیلی است و صنعت خودرو در خط مقدم این گذار
تاریخی ایستاده است. از شرق تا غرب، دولت ها...

صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

مدیرعامل جدید و با تجربه «مک لارن»
پشت فرمان می نشیند:

تغییر سیاست در «پورشه»

صفحه ۶

اولویت ایران خودرو

توسعه هیبرید است

صفحه ۷

صنعت بیمه باید برای عصر

موتورهای برقی آماده شود

صفحه ۲

نیازمند تصمیم انقلابی برای صنعت

خودرو و اقتصاد کشور هستیم

صفحه ۳

فروش حواله های بی هویت

شدت گرفته است!

صفحه ۷

«دنیای خودرو» از نمایشگاه موتورهای درون سوز گزارش می دهد:

رستاموتور؛ آغاز عصر تازه ای از موتور سیکلت های تمام برقی بومی

در طراحی این پیشرانه از تکنولوژی کوپل های دیسکی مغناطیسی بهره گرفته شده است؛ نوعی فناوری که با استفاده از مدارهای اسیلاتور فرکانس بالا و متغیر، بدون نیاز به آهنربای...

صفحه ۱۴

با معامله گواهی سپرده KMCT9 کرمان موتور پیوند
صنعت خودرو با بازار سرمایه وارد مرحله تازه ای شد؛
«گواهی سپرده خودرو»؛ گامی
به سوی تحول در نظام فروش و
تامین مالی خودروسازان

صفحه ۹

در نمایشگاه موتور تهران صورت می گیرد:

رونمایی از نسل جدید
موتورهای ملی و آریا
پلاگین - هیبرید «سایپا»

صفحه ۵

درخشش سایپا با نسل جدید پیشرانه ها
در نمایشگاه موتور تهران:

گام بلند گروه «سایپا»
در مسیر نوسازی و
بومی سازی قوای محرکه

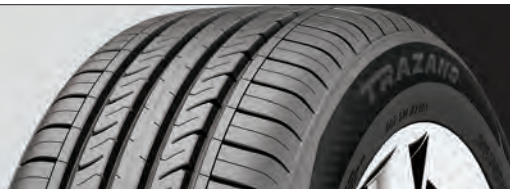
صفحه ۴



بهترین تجربه از شاسی بلند برقی «bZ4X» به واسطه «نگین تندیس الماس»
همان تویوتا، اما با عرضه ای متفاوت

صفحه ۸

TRAZANO®



نماینده انحصاری ترازانو در ایران
coraltire.com | ۰۲۱-۷۴۵۴۹

کوآلتایر
همراه آینده

تحت لیسانس VREDESTEIN هلند

۵ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی تحت لیسانس وردشتاین هلند

UNIVERSE
225/55 R18

new
جدید



YAZD TIRE
www.yric.com

7 پیردستایر



یزد تایر تولید کننده انواع تایرهای موتورسیکلت و دوچرخه

www.yric.com



معرفی کرده که حدود ۵ هزار و ۹۳۰ دلار ارزان تر است. این استراتژی هوشمندانه در حالی اتخاذ می‌شود که فروش مدل‌های پلاگین-هیبریدی هیبرید RX در نیمه اول سال ۲۰۲۵ نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۹۳.۳ درصد افزایش یافته و این کاهش قیمت، بدون شک پیرشد بیشتر آن کمک خواهد کرد. مدل RX450h+ از ترکیب یک پیشران ۲.۵ لیتری تنفس طبیعی ۴ سیلندر و یک موتور الکتریکی، مجموعاً ۳۰۴ اسب‌بخار قدرت می‌گیرد. این قدرت برای رساندن شاسی‌بلند لوکس لکسوس به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت در ۶.۲ ثانیه کافی است؛ اما نقطه‌قوت اصلی آن، مصرف سوخت ترکیبی معادل ۲.۷ لیتر در هر صد کیلومتر و توانایی پیمایش مسافتی تا ۶۱ کیلومتر در حالت تمام‌الکتریکی است.

لکسوس با کاهش قیمت چشمگیر مدل پلاگین-هیبریدی شاسی‌بلند محبوب RX، رقابت با رقبای آلمانی مثل بامو X5 را داغ‌تر از همیشه کرده است. لکسوس برای مدل ۲۰۲۶، یک برگ برنده مهم رو کرده است. نسخه پلاگین-هیبریدی شاسی‌بلند محبوب این برند ژاپنی یعنی RX450h+ با معرفی یک تیپ پایه جدید، به شکل چشمگیری ارزان‌تر شده است. این کاهش قیمت تقریباً ۶ هزار دلاری، این خودرو لوکس و کم‌مصرف را به‌گزینهای بسیار رقابتی‌تر در برابر رقبای چوب‌بامو X5 تبدیل می‌کند. تا پیش از این، RX450h+ تنها در یک تیپ لاکچری با قیمتی بیش از ۷۲ هزار دلار عرضه می‌شد؛ اما برای مدل ۲۰۲۶، لکسوس تیپ جدید پریمیوم را با قیمت پایه ۶۶ هزار و ۶۸۰ دلار



رقابت «لکسوس» با برنده معروف آلمانی

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

صنعت بیمه باید برای عصر موتورهای برقی آماده شود



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

در حالی که شمار موتورسیکلت‌ها در کلان‌شهرها به‌سرعت در حال افزایش است، هنوز بیش از نیمی از آن‌ها فاقد بیمه شخص‌ثالث هستند. به گفته کارشناسان، این وضعیت نه تنها هزینه‌های اجتماعی و قضایی را بالا برده، بلکه موجب شده زیان‌دیدگان بسیاری بدون پشتوانه مالی رها شوند. اعظم کاتوزیان، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» راهکار نخست را تشکیل «صندوق حمایت از زیان‌دیدگان موتورسیکلت‌های فاقد بیمه» دانست؛ صندوقی که بتواند نقش سپر حمایتی در برابر خسارات جانی و مالی ناشی از وسایل فاقد بیمه را ایفا کند. او با تأکید بر لزوم بازنگری در بیمه شخص‌ثالث موتورسیکلت‌ها و وسایل نقلیه برقی گفت: «اگر صنعت بیمه به‌موقع خود را با تحولات جدید در حمل‌ونقل هماهنگ نکند، بخش بزرگی از جامعه در برابر خسارات جانی و مالی بی‌دفاع خواهد ماند.» وی به دو محور کلیدی در اصلاح ساختار بیمه

شخص‌ثالث اشاره کرد که شامل ایجاد صندوق حمایت از زیان‌دیدگان وسایل فاقد بیمه و طراحی بیمه اختصاصی برای وسایل نقلیه برقی است. او افزود: «منابع این صندوق می‌تواند از محل درصدی از حق بیمه‌های پرداخت‌شده، جرایم تخلفات موتورسواران و عوارض شماره‌گذاری تامین شود. در عوض، صندوق موظف است در صورت وقوع حادثه، خسارات اشخاص ثالث را جبران و سپس هزینه‌ها را از مالک وسیله فاقد بیمه مطالبه کند.» کاتوزیان بیان گفت: «این طرح اگر با سازوکارهای هوشمند همراه باشد، نه تنها موجب فرار از بیمه نخواهد شد، بلکه مشوقی برای بیمه شدن خواهد بود.» وی در این رابطه پیشنهاد کرد که صدور یا تعویض پلاک موتورسیکلت منوط به ارائه بیمه معتبر یا پرداخت سهم صندوق شود. او افزود: «دامنه پوشش این صندوق باید محدود به خسارات جانی یا سقف مشخصی از خسارات مالی باشد تا جایگزین بیمه شخص‌ثالث نشود؛ بلکه مکمل آن باشد.» وی گفت: «این مدل پیش‌تر در کشورهایی مانند ترکیه و مالزی اجرا شده و کاهش چشمگیری در پرونده‌های بدون بیمه ایجاد کرده است.»

این کارشناس بیمه به‌موضوع رشد چشمگیر وسایل نقلیه برقی در بازار ایران طی سال‌های اخیر اشاره کرد و گفت: «مدل سنتی بیمه شخص‌ثالث برای موتورسیکلت‌های بنزینی، پاسخگوی ریسک‌های جدید این وسایل نیست.»

وی افزود: «موتور یا اسکوتر برقی علاوه بر خطر تصادف، با ریسک‌هایی مانند آتش‌سوزی باتری، برق‌گرفتگی در حین شارژ یا آسیب به ایستگاه شارژ روبه‌رو است. این در حالی است که بیمه فعلی این موارد را پوشش نمی‌دهد.»

کاتوزیان پیشنهاد داد: «شرکت‌های بیمه با همکاری بیمه مرکزی و وزارت صمت، بیمه‌نامه‌ای اختصاصی برای وسایل نقلیه برقی طراحی کنند که علاوه بر خسارات بدنی و مالی، خطرات ناشی از نقص فنی سیستم‌های برقی را نیز دربرگیرد. همچنین نرخ این بیمه باید با رویکرد تشویقی تنظیم شود؛ به‌گونه‌ای که حق بیمه وسایل نقلیه برقی ۲۰ تا ۳۰ درصد کمتر از وسایل نقلیه بنزینی باشد تا نقش آن در توسعه حمل‌ونقل پاک پررنگ‌تر شود.»

او با اشاره به تجربه کشورهای اروپایی و آسیایی گفت: «دولت‌ها برای حمایت از وسایل نقلیه برقی، تخفیف بیمه‌ای را به‌عنوان ابزار سیاست‌گذاری محیط‌زیستی به کار می‌گیرند. در ایران نیز همین الگو می‌تواند هم موجب گسترش بیمه و هم کاهش آلودگی شود.»

وی در پایان افزود: «صنعت بیمه باید خود را با فناوری‌های جدید هماهنگ کند. تشکیل صندوق حمایتی برای زیان‌دیدگان و طراحی بیمه‌نامه اختصاصی برای وسایل نقلیه برقی، دو گام حیاتی برای آینده بیمه شخص‌ثالث در کشور است. اگر امروز این اصلاحات انجام نشود، فردا با حجم بالاتری از پرونده‌های بدون بیمه و خسارات غیرقابل جبران روبه‌رو خواهیم بود.»

ضرورت حمایت هدفمند از خودروهای برقی و هیبریدی

ندارد. در چنین وضعی، نه مصرف‌کننده انگیزهای برای خرید دارد و نه تولیدکننده توانایی برای توسعه. دولت اگر می‌خواهد برقی‌سازی را از شعار به‌عمل برساند، باید سیاست‌های حمایتی را بازتعریف کند؛ نه بر پایه محدودیت، بلکه بر پایه تشویق. در گام نخست، لازم است زیرساخت‌های شارژ عمومی و خصوصی به‌سرعت توسعه یابد. تا زمانی که شخص اطمینان نداشته باشد که می‌تواند در هر نقطه از شهر خودرو برقی خود را شارژ کند، تقاضا شکل نخواهد گرفت. این همان نقطه‌ای است که دولت باید با سرمایه‌گذاری مستقیم یا مشارکت بخش خصوصی وارد شود. دوم، تسهیلات خرید، معافیت‌های مالیاتی و بیمه‌ای و سیاست‌های تعرفه‌ای هوشمند است که باید در دستور کار قرار گیرد تا فاصله قیمت میان خودروهای برقی و بنزینی کاهش یابد. در گام بعد، باید مسیر انتقال فناوری و تولید مشترک با خودروسازان معتبر خارجی باز شود. انزوای فناوریانه، بزرگ‌ترین تهدید برای آینده صنعت خودرو ایران است. همکاری با شرکت‌های صاحب‌تکنولوژی، نه تنها موجب ارتقای دانش داخلی می‌شود، بلکه اعتماد عمومی به کیفیت محصول را نیز افزایش می‌دهد. سرانجام، لازم است نگاه دولت از «خودرو» به «کوسبستم حمل‌ونقل پاک» تغییر کند. حمایت از خودروهای برقی بدون اصلاح ساختار انرژی، بهینه‌سازی شبکه برق و توسعه سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی برقی، ناقص خواهد ماند. در جهان امروز، خودرو برقی فقط یک محصول نیست؛ بیانیهای از بلوغ صنعتی و مسئولیت زیست‌محیطی است. ایران اگر می‌خواهد در آینده این صنعت سهمی داشته باشد، باید از همین امروز تصمیم بگیرد: یا همچنان در ترافیک سیاست‌های کوتاه‌مدت متوقف بماند، یا با حمایت هدفمند، مسیر تازه‌ای برای توسعه پایدار بگشاید. انتخاب دشوار نیست، فقط اراده می‌خواهد.

جهان به‌سرعت در حال عبور از عصر سوخت‌های فسیلی است و صنعت خودرو در خط مقدم این گذار تاریخی ایستاده است. از شرق تا غرب، دولت‌ها سیاست‌های

تازه‌ای را برای کاهش آلاینده‌گی، بهینه‌سازی مصرف انرژی و گذار به حمل‌ونقل پاک به اجرا گذاشته‌اند. در این میان، ایران نیز ناگزیر است به این مسیر جهانی بپیوندد؛ اما آن‌چه تاکنون دیده می‌شود، بیشتر «زمزمه سیاست» است تا «اجرای سیاست». واقعیت آن است که آینده صنعت خودرو کشور بدون ورود جدی به عرصه برقی‌سازی، نه پایدار خواهد بود و نه رقابتی. نخست باید پذیرفت که توسعه خودروهای برقی و هیبریدی صرفاً یک انتخاب زیست‌محیطی نیست، بلکه یک ضرورت اقتصادی و راهبردی است. هزینه واردات بنزین و گازوئیل، فشار فزاینده بر منابع ارزی، رشد مصرف انرژی و بحران ناترازی در شبکه برق و سوخت، همه نشانه‌هایی هستند از یک مسیر ناپایدار. تجربه کشورهایی مانند چین، نروژ و حتی ترکیه نشان داده که حمایت هوشمندانه از زنجیره تولید و مصرف خودروهای برقی، نه تنها منجر به کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی می‌شود، بلکه صنایع جدیدی را در حوزه باتری، زیرساخت شارژ و قطعه‌سازی ایجاد می‌کند که اشتغال‌زا و دانش‌بنیان هستند. اما در کشور، هنوز حمایت‌ها پراکنده، غیرهدفمند و گاه متناقض است. از یک سو، تعرفه واردات خودروهای برقی به بهانه حمایت از تولید داخلی وجود دارد و از سوی دیگر، تولیدکننده داخلی نیز در غیاب حمایت فناوریانه و تامین تسهیلات، امکان رقابت



استارت

Start

امید محمدی

عضو شورای سردبیری



X22 PRO

MVM

مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۲۲ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir

این در حالی است که تسلا مدل S پلد با قیمتی کمتر از ۱۰۰ هزار دلار، این کار را در کمتر از ۲ ثانیه انجام می‌دهد و رقیب خود را کاملاً پشت سر می‌گذارد. از سوی دیگر، پورشه تایکان توربو که تنها حدود ۱۵ هزار دلار گران تر است، نه تنها عملکرد بهتری دارد، بلکه از اعتبار برند بسیار قوی‌تری نیز بهره می‌برد. به نظر می‌رسد کارما روی برگ برنده دیگری حساب کرده است؛ یعنی کمیابی و انحصار. برای کارما، گیسرا چیزی فراتر از یک محصول برای افزایش فروش است؛ این خودرو نماد یک شروع دوباره و تلاشی برای چیران گذشته است. تاربخه این شرکت با مشکلاتی در زمینه قابلیت اطمینان و ثبات مالی گره خورده است.

شرکت کارما با رونمایی از جدیدترین محصول خود به نام گیسرا، بار دیگر به میدان رقابت خودروهای لوکس بازگشته است. این سدان چهار نفره و زیبا که در هفته اتومبیل مونتری معرفی شد، با پرسب قیمت ۱۶۵ هزار دلاری، مستقیماً تسلا مدل S و پورشه تایکان را هدف گرفته است؛ اما سوال اصلی این جاست که آیا استراتژی کارما که بر خاص بودن و طراحی منحصر به فرد استوار است، می‌تواند در برابر رقبای سریع تر و معتبر تر پیروز شود؟ وقتی گیسرا را در کنار رقبایش قرار می‌دهیم، چالش بزرگ کارما نمایان می‌شود. این شرکت ادعا می‌کند گیسرا شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت ۴ ثانیه‌ای را ثبت می‌کند.



سدان لوکس «کارما» برای تجربه‌ای منحصر به فرد



نایب رئیس اتاق ایران در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»:

نیازمند تصمیم انقلابی برای صنعت خودرو و اقتصاد کشور هستیم



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

«رکود تورمی، بی‌ثباتی سیاست‌های ارزی و کمبود نقدینگی همچنان سه ضلع بحران در مسیر تولید ملی هستند. بسیاری از فعالان صنعتی و خودروسازان معتقدند سیاست‌های بانک مرکزی و نبود تصمیمات قاطع اقتصادی موجب تداوم نااطمینانی در فضای کسب و کار شده و سرمایه‌گذاران داخلی را از فعالیت‌های مولد دور کرده است. در همین زمینه حسین پیرمژدن، نایب رئیس اتاق بازرگانی ایران در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» تأکید کرد: «بخش خصوصی دیگر توان تحمل این وضعیت را ندارد و بدون تصمیمات انقلابی در ساختار سیاست‌گذاری پولی و ارزی کشور، خروج از رکود ممکن نخواهد بود.» این اظهارات نشان می‌دهد بحران موجود در صنعت خودرو تنها به نوسانات کوتاه مدت بازار محدود نمی‌شود؛ بلکه یک معضل ساختاری است که نیازمند بازنگری و اصلاحات عمیق است.

گزارش‌ها خوب به نظر می‌رسد و اثر واقعی ندارد. به ویژه در صنعت خودرو که زنجیره تامین پیچیده و چندلایه است، کمبود سرمایه در گردش باعث ایجاد اختلال در تولید، تأخیر در تحویل محصولات و فشار بر تامین کنندگان قطعات می‌شود و در نهایت موجب کاهش اعتماد مشتریان و رقابت پذیری بازار داخلی خواهد شد.

از نگاه شما، چه راهکارهایی می‌توانند صنعت خودرو را از رکود و فشارهای اقتصادی فعلی خارج کرده و نجات دهند؟

اولین گام، ایجاد ثبات در سیاست‌های ارزی و مالی است تا تولیدکننده چشم‌انداز مشخصی داشته باشد. دوم، بازگرداندن اعتماد بخش خصوصی و توقف صدور بخشنامه‌های خلق الساعه است و سوم، تعامل مستمر و واقعی میان وزارت صمت، بانک مرکزی و بخش خصوصی است که باید در قالب شورای هماهنگی به‌طور دائمی شکل بگیرد. علاوه بر این، حمایت هدفمند از نوآوری، سرمایه‌گذاری در خودروهای برقی و هیبریدی، تقویت قطعه‌سازی داخلی و تسهیل سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی می‌تواند مسیر توسعه پایدار صنعت خودرو را هموار کند. این اقدامات نه تنها به افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌های تولید کمک می‌کنند، بلکه شرایط رقابتی صنعت را از تقایمی صادرات خودرو و قطعات ایرانی را نیز افزایش می‌دهند. باور من این است که تنها با تصمیمات جسورانه و اصلاح ساختارهای ناکارآمد اقتصادی، ظرفیت‌های بالقوه صنعت خودرو بالفعل می‌شود و به‌موتور رشد اقتصاد ملی تبدیل می‌شود. همچنین، بازنگری در فرآیندهای تصمیم‌گیری و ایجاد سازوکارهای پایدار برای حمایت از نوآوری و توسعه فناوری، می‌تواند زمینه‌ساز تحول بلندمدت و کاهش وابستگی به واردات باشد و مسیر تولید خودروهای استاندارد، ایمن و با کیفیت را هموار سازد.

قطعه‌سازان داخلی به‌جای واردات غیر ضروری تقویت شوند. تصمیم انقلابی یعنی اقدام عملی و جسورانه که بخش خصوصی را شریک واقعی سیاست‌گذاری کند، نه صرفاً شعار و اصلاحات جزئی که تأثیر محدود دارد. این نوع اقدامات نه تنها به کاهش هزینه‌های تولید کمک می‌کند، بلکه مسیر توسعه فناوری، نوآوری و ارتقای کیفیت محصولات داخلی را نیز هموار می‌سازد. در واقع، تصمیم انقلابی یک فرآیند همه‌جانبه است که می‌تواند اعتماد سرمایه‌گذاران را بازگرداند و توان رقابت صنعت خودرو در بازارهای داخلی و خارجی را افزایش دهد.

وزارت صمت اعلام کرده که سهم تسهیلات سرمایه در گردش صنایع از ۴۰ به ۶۰ درصد ارتقا یافته است. این اقدام چقدر می‌تواند به خودروسازان کمک کند؟

این اقدام گام مثبتی است اما کافی نیست. افزایش سهم سرمایه در گردش زمانی مؤثر است که منابع واقعی در دسترس تولیدکننده قرار گیرد. تأخیر در تخصیص و بوروکراسی بانکی مانع جذب کامل این منابع می‌شود. سرمایه در گردش همانند خون جاری در رگ‌های صنعت است؛ بدون آن، واحدها نمی‌توانند مواد اولیه خریداری کنند، حقوق کارگران را پرداخت کنند یا تعهدات خود را انجام دهند. بنابراین، افزایش عددی تسهیلات بدون اصلاح رویه‌های بانکی و کاهش بوروکراسی، فقط در

مالیاتی و تامین سهم بیمه کارگران بود. محدودیت زمانی اجرای یک‌ماهه باعث شد بسیاری از خودروسازان و قطعه‌سازان نتوانند از مزایای آن بهره‌مند شوند. این مساله باعث شده است که تأثیر واقعی بسته حمایتی بر بهبود وضعیت نقدینگی و کاهش زیان‌دهی صنایع خودروسازی کمتر از حد انتظار باشد. امروز خواسته اصلی بخش خصوصی، تبدیل این بسته به سیاستی پایدار و پیش‌بینی‌پذیر است؛ نه اقدام کوتاه‌مدتی که صرفاً نقش مسکن دارد. کارشناسان معتقدند حمایت‌های مقطعی بدون یک برنامه هماهنگ و بلندمدت نمی‌تواند اثر واقعی بر بهبود زنجیره تامین و افزایش ظرفیت تولید داشته باشد

منظور تان از «تصمیمات انقلابی» در حوزه اقتصاد و صنعت خودرو چیست و چه تفاوتی با اصلاحات جزئی دارد؟

تصمیم انقلابی یعنی بازنگری بنیادین در سیاست‌گذاری‌های اقتصادی و صنعتی کشور. دیگر دوران اصلاحات جزئی گذشته است. برای صنعت خودرو، این شامل بازطراحی کامل ساختار بانکی برای هدایت منابع به سمت تولید واقعی، حذف قوانین زائد، تسهیل فرآیندهای ارزی و مالیاتی و حمایت هدفمند از سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی است. همچنین باید بسته‌های سرمایه در گردش با بهره پایین و ضمانت آسان ارائه و تولید خودروهای برقی و هیبریدی تسهیل شود و

سودآوری واحدهای تولیدی کاهش یافته و بسیاری با زیان انباشته مواجه شوند. علاوه بر این، سخت‌گیری‌های بانکی و وثیقه‌گذاری‌های غیرمنطقی، تامین سرمایه در گردش صنایع را مختل کرده و انگیزه سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو را کاهش داده است. در شرایط فعلی، بخش عمده خودروسازان و قطعه‌سازان هم‌زمان با رکود تورمی روبه‌رو هستند؛ یعنی افزایش هزینه‌ها و عدم امکان افزایش قیمت فروش، تولید را به زیان‌دهی می‌کشاند و فرآیندهای توسعه و نوسازی خطوط تولید متوقف شده‌اند. نوسانات نرخ ارز و بی‌ثباتی سیاست‌های بانکی، برنامه‌ریزی برای تولید خودروهای جدید و به‌روزرسانی فناوری خطوط تولید را نیز با اختلال جدی مواجه کرده است؛ به گونه‌ای که بسیاری از سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت به حالت تعلیق درآمده است.

بسته حمایتی دولت تا چه حد توانسته مشکلات واحدهای خودروسازی و قطعه‌سازی را کاهش دهد؟

این بسته، اگرچه با همکاری اتاق ایران، وزارت صمت و کمیسیون‌های تخصصی طراحی شد، اما در عمل نیمه‌کاره باقی ماند. از ۴۳ بند پیشنهادی، تنها ۳۲ بند تصویب شد و ابلاغ آن با تأخیر و محدودیت زمانی همراه بود. بندهای مهم شامل استمهال بدهی، تسهیل تخصیص ارز، ترخیص مواد اولیه، تمدید مهلت اظهارنامه‌های

با توجه به وابستگی بالای صنعت خودرو به واردات قطعات و مواد اولیه، سیاست‌های ارزی و بانکی چه تأثیری بر روند تولید و زنجیره تامین این صنعت داشته‌اند؟

صنعت خودرو بیش از سایر بخش‌ها از نوسانات نرخ ارز آسیب دیده است. تخصیص نامنظم ارز برای واردات قطعات، تأخیر در ترخیص مواد اولیه و محدودیت‌های انتقال وجوه، خط تولید را متوقف کرده و هزینه‌های تولید را به شکل فزاینده افزایش داده است. این موضوع در کنار قیمت‌گذاری دستوری موجب شده است

X5

MVM

مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۵

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

ایکس ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نگاه

View

وحید خاقانی

عضو هیات‌مدیره انجمن اسقاط و باز یافت کشور

اسقاط خودرو فرسوده امسال تقریباً متوقف شده است

«در سال ۱۴۰۳ شاهد رکود تاریخی در اسقاط خودروهای فرسوده بودیم و بیش از ۳۳۰ هزار دستگاه خودرو از چرخه حمل‌ونقل کشور خارج شد؛ اما امسال این روند با نوعی رکود و توقف مواجه شده است. این آمار در نوع خود بی‌سابقه بود و نشان می‌داد که سیاست‌های جدید اسقاط در مسیر درستی قرار گرفته است. اما متأسفانه امسال، روند با نوعی رکود و توقف مواجه شده است. اصلی‌ترین علت این رکود، تأخیر در پرداخت وجه گواهی‌های اسقاط توسط خودروسازان است. خودروسازان هنگام ثبت‌نام خودروهای نو، مبلغ مربوط به گواهی اسقاط را از مردم به‌صورت نقدی دریافت می‌کنند؛ اما در پرداخت آن به مراکز اسقاط، تعهدات خود را با تأخیرهای طولانی و به‌صورت وعده‌دار انجام می‌دهند. این مسأله باعث شده مراکز اسقاط با کمبود شدید نقدینگی روبه‌رو شوند و حتی برخی از آن‌ها فعالیت خود را متوقف کنند. از سویی، سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان موظف است هر ۶ ماه یک‌بار نرخ گواهی اسقاط را تعیین و بازنگری کند؛ اما اکنون با گذشت بیش از یک سال، این اقدام هنوز انجام نشده است. در حال حاضر بهای گواهی اسقاط خودروهای سواری ۳۰ میلیون تومان و خودروهای دیزلی ۶۰ میلیون تومان است؛ از سازمان حمایت درخواست کرده‌ایم که با توجه به شاخص‌های اقتصادی موجود، این قیمت‌ها را به‌روز کند؛ اما تاکنون پاسخی دریافت نکرده‌ایم؛ همین تأخیر یکی از عوامل اصلی افت روند اسقاط خودروهاست. در گذشته گواهی اسقاط به‌صورت نقدی به خودروسازان فروخته می‌شد، اما به‌تدریج میزان واریزی آن‌ها کاهش یافت؛ به‌طوری‌که شرکت سایپا چند ماه است هیچ پرداختی نداشته و ایران خودرو نیز تنها به‌صورت مناقصه ۶ ماهه اقدام می‌کند. این در حالی است که نبود نقدینگی و کمبود سرمایه در گردش از مهم‌ترین مشکلات فعالان این حوزه است. این مسأله موجب اختلال در فعالیت مراکز اسقاط و رکود بیشتر در این صنعت شده است. برای تداوم روند نوسازی ناوگان کشور، ضروری است این‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو که نقش مهمی در رونق اسقاط طی سال گذشته داشت، به‌سرعت مورد بازنگری و تصویب نهایی در هیات دولت قرار گیرد. در صورت اصلاح و اجرای دقیق این آیین‌نامه، می‌توان امیدوار بود که روند اسقاط دوباره به مسیر صعودی بازگردد.

ماه پیش پورشه نام‌های تجاری Porshe Flachbau و RS Flachbau را به ثبت رساند که به مدل‌های آبرودینامیک دهه ۷۰ با چراغ‌های مخفی اشاره دارد؛ یعنی خودرویی که در سال ۱۹۷۹ قهرمان مسابقات ۲۴ ساعته لمان شد. حالا به‌نظر می‌رسد این پروتوتایپ، همان مدل RS دماغه تخت باشد که برای آزمون‌های فنی راهی پیست شده است. ویژگی‌های ظاهری این خودرو فریاد می‌زند که با یک مدل بسیار قدرتمند و خاص روبه‌رو هستیم. در پیچه‌های هوای روی گلگیرها، ورودی‌های بزرگ هوای کاپوت و پاله عظیم عقب، همگی از مشخصه‌های مدل‌های RS هستند.

یک پروتوتایپ مرموز و عجیب از پورشه ۹۱۱ با طراحی دماغه تخت افسانه‌ای در پیست نوربرگ‌رنگ دیده شده که سوالات زیادی را برای علاقه‌مندان ایجاد کرده است. یک پروتوتایپ کاملاً مرموز و متفاوت از پورشه ۹۱۱ در حال تست در پیست نوربرگ‌رنگ آلمان مشاهده شده که گمانه‌زنی‌ها درباره بازگشت طراحی افسانه‌ای دماغه تخت یا Flachbau را به‌اوج رسانده است. این خودرو آزمایشی که با چراغ‌های جلوبر چسبی و نمایشی استتار شده، ترکیبی عجیب از قطعات نسل‌های مختلف ۹۱۱ است، سوالات بسیاری را درباره هویت واقعی‌اش مطرح کرده است. چند



طراحی ارتقا یافته برای دماغه «۹۱۱»

پیگیری يك موضوع

Follow up



سید احمد حسینی

رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم‌یدکی

بازبینی وضعیت واردات قطعات خودرو

«در سال‌های اخیر، بازار قطعات و لوازم‌یدکی خودرو در کشور به‌یک‌ی از پیچیده‌ترین و پرچالش‌ترین بخش‌های صنعت خودرو کشور بدل شده است. از یک سو حجم بالای واردات قطعات متفرقه و بی‌کیفیت، اعتماد مصرف‌کنندگان را خدشه‌دار کرده و از سوی دیگر، فقدان نظارت موثر بر زنجیره واردات، زمینه را برای فعالیت واسطه‌ها و واردکنندگان غیر تخصصی فراهم کرده است. در همین رابطه سید احمد حسینی، رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم‌یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران به بیان نظرات خود پرداخت

یکی از موضوعات مطرح، نایسامانی در نظام واردات قطعات است. ریشه این مسأله را در چه می‌دانید؟

متأسفانه طی سال‌های گذشته واردات قطعات خودرو از مسیرهای غیر تخصصی انجام شده است. افرادی که نه شناخت فنی دارند و نه در این حوزه سابقه فعالیت حرفه‌ای، تنها با استفاده از رانت‌های ارزی یا روابط خاص، اقدام به واردات می‌کنند. نتیجه آن ورود حجم قابل توجهی از کالاهای بی‌کیفیت و تقلبی به بازار است که نه تنها مصرف‌کننده نهایی را متضرر می‌کند، بلکه اعتبار فروشندگان خوشنام و فعالان واقعی بازار را نیز زیر سوال می‌برد.

این وضعیت چه اثری بر بازار و مصرف‌کننده گذاشته است؟

امروز یکی از دغدغه‌های اصلی مالکان خودرو، یافتن قطعات باکیفیت و اصلی است. در بازار کنونی، تشخیص قطعه اصلی از نمونه متفرقه کار آسانی نیست؛ حتی بسیاری از تعمیرکاران با تجربه هم در تمایز بین اجناس تقلبی و اصلی دچار تردید می‌شوند. بسته‌بندی‌های مشابه، اختلاف‌های جزئی قیمتی و نبود نظام شفاف نظارت، فضا را برای سودجویان باز کرده است.

راهکار شما برای ساماندهی این وضعیت چیست؟

پیشنهاد ما بازنگری جدی در نظام واردات و نظارت بر زنجیره تأمین است. باید واردکنندگان تخصصی و دارای مجوز معتبر از اتحادیه‌ها و مراجع فنی، تنها مسیر قانونی ورود قطعات به کشور باشند. همچنین لازم است سامانه‌ای واحد برای ردیابی قطعات از مبدأ تا بازار ایجاد شود تا اصالت کالا برای مصرف‌کننده قابل تشخیص باشد. در کنار آن، تخصیص ارز باید بر اساس شفافیت و سابقه فعالیت تخصصی انجام شود تا دست واسطه‌ها کوتاه شود.

درخشش سایپا با نسل جدید پیش‌رانه‌ها در نمایشگاه موتور تهران؛

گام بلند گروه «سایپا» در مسیر نوسازی و بومی‌سازی قوای محرکه

گروه خودروسازی سایپا نیز مسیر تازه‌ای را در توسعه فناوری‌های پاک و هیبریدی آغاز کرده است



و همکاری نزدیک با مراکز علمی کشور، توانسته پایه‌های طراحی و تولید نخستین خودروهای هیبریدی داخلی را بنانند. محصول تازه سایپا با نام آریا هیبرید نخستین گام اجرایی در این مسیر است؛ خودرویی که با ترکیب موتور بنزینی کم‌مصرف و موتور برقی مستقل، مصرف سوخت را تا حدود ۳۰ درصد کاهش می‌دهد و قابلیت پیمایش برقی در مسیرهای شهری را دارد. این خودرو، نه تنها از منظر فناوری بلکه از نگاه طراحی و کیفیت ساخت نیز نماد نسل جدید تولیدات سایپا به شمار می‌رود. در کنار پروژه آریا، شرکت‌های زیرمجموعه از جمله مگاموتور و سایپاپرس ماموریت یافته‌اند تا موتورهای نسل جدید کم‌مصرف، سیستم‌های انتقال قدرت هوشمند و باتری‌های قابل شارژ داخلی را توسعه دهند. این برنامه‌ها با هدف کاهش آلایندگی، صرفه‌جویی ارزی و ارتقای بهره‌وری در خطوط تولید دنبال می‌شود. سایپا با تکیه بر دانش متخصصان داخلی، ایجاد مرکز فناوری‌های نوین قوای محرکه و سرمایه‌گذاری در حوزه انرژی‌های نو، در تلاش است طی سال‌های پیش رو، حداقل سه محصول هیبریدی و تمام‌برقی را وارد بازار کند. همچنین مذاکراتی با چند شرکت بین‌المللی برای انتقال فناوری سلول باتری و موتورهای الکتریکی در جریان است که می‌تواند زمینه‌ساز جهشی بزرگ در صنعت خودرو کشور باشد. این مسیر سبز، تنها یک پروژه صنعتی نیست؛ بلکه بیانی از تغییر نگرش در بزرگ‌ترین خودروساز کشور است. سایپا اکنون با چشم‌اندازی روشن، خود را نه صرفاً تولیدکننده خودرو، بلکه بازیگر اصلی در آینده حمل‌ونقل پاک و هوشمند ایران می‌داند.

فناوری‌های روز دنیا، چشم‌اندازی روشن برای افزایش توان، کاهش مصرف سوخت و بهبود عملکرد فنی محصولات آینده سایپا ترسیم کرده‌اند. در این نمایشگاه سه موتور جدید با کدهای N20، N25 و D20 به‌عنوان محصولات فعلی و آینده سایپا معرفی شده‌اند که هر یک با هدف ارتقای کارایی، افزایش دوام و کاهش مصرف سوخت طراحی و توسعه یافته‌اند. همچنین خودرو آریا هیبرید (PHEV) به‌عنوان نخستین محصول پلاگین-هیبرید گروه سایپا، توسط مرکز تحقیقات و نوآوری صنایع خودرو طراحی و توسعه یافته و قرار است فردا ۳۰ مهرماه رونمایی شود. گفتنی است نمایشگاه موتور تهران تا اول آبان‌ماه در پژوهشگاه نیرو برپا است و میزبان متخصصان، پژوهشگران، تولیدکنندگان و دانشگاهیان فعال در حوزه موتور و قوای محرکه است.

سایپا، پیشگام تحول سبز در صنعت خودرو کشور در شرایطی که صنعت جهانی خودرو با شتابی بی‌سابقه به سمت برقی‌سازی و کاهش آلایندگی حرکت می‌کند، گروه خودروسازی سایپا نیز مسیر تازه‌ای را در توسعه فناوری‌های پاک و هیبریدی آغاز کرده است؛ مسیری که قرار است این شرکت را از یک خودروساز سنتی به یک برند فناوری و آینده‌نگر بدل کند. برنامه جامع سایپا در حوزه خودروهای پاک بر سه اصل «نوآوری در قوای محرکه»، «پلت‌فرم‌سازی هوشمند» و «توسعه زیرساخت ملی تولید خودروهای برقی» استوار است. طی دو سال اخیر، سایپا با تمرکز بر تحقیق و توسعه

به گزارش «سایپانیز» علی صلواتی‌زاده، دبیر علمی چهاردهمین همایش بین‌المللی موتورهای درون‌سوز گفت: «امسال شاهد رشد قابل توجه حضور شرکت‌های خودروسازی، مراکز تحقیقاتی و دانشگاه‌ها در حوزه طراحی و ساخت موتور هستیم. این همایش فرصت ارزشمندی برای تقویت خودکفایی و توسعه فناوری در حوزه قوای محرکه کشور فراهم کرده است.» همچنین غلامرضا زمانیه، نماینده وزارت علوم و رئیس دانشگاه ملی مهارت بر ضرورت هم‌گرایی علمی و صنعتی میان دانشگاه و صنعت تأکید کرد و از برنامه‌های دولت برای ساماندهی حامل‌های انرژی و گسترش آموزش‌های مهارتی به‌منظور ارتقای اشتغال خبر داد.

در ادامه مجید علی‌پور، رئیس پژوهشگاه نیرو و رئیس افتخاری همایش با اشاره به اهمیت گذار انرژی و تحولات جهانی در صنعت حمل‌ونقل گفت: «برقی‌سازی موتورها و همکاری میان مراکز تحقیقاتی از الزامات عبور از چالش ناترازی انرژی و ارتقای بهره‌وری در کشور است.» در حاشیه این همایش، یازدهمین نمایشگاه موتور تهران با حضور شرکت‌های خودروسازی، مراکز تحقیقاتی و سازندگان داخلی موتورهای درون‌سوز گشایش یافت. در این نمایشگاه، گروه خودروسازی سایپا با معرفی سه پیش‌رانه جدید و رونمایی از نمونه اولیه آریا پلاگین-هیبرید، یکی از شاخص‌ترین غرغه‌ها را به خود اختصاص داد. شرکت مگاموتور و مرکز تحقیقات و نوآوری صنایع خودرو سایپا به نمایندگی از این گروه خودروسازی، محصولات و دستاوردهای فنی جدید خود را به نمایش گذاشتند. این پیش‌رانه‌ها با تکیه بر دانش بومی و

زاپاس

Spare Tire

آغاز فصل تازه در توسعه قوای محرکه «سایپا»



سایپا در حال انجام است، به‌نمایش گذاشته شده است؛ این خودرو ضمن برد طولانی (۱۲۰۰ کیلومتر) و فناوری پاک، در زمره خودروهای کم‌مصرف و سازگار با محیط زیست است. علاقه‌مندان و متخصصان صنعت خودرو می‌توانند در بازدید از این نمایشگاه که تا اول آبان‌ماه در پژوهشگاه نیرو برپا است، با تازترین دستاوردهای گروه خودروسازی سایپا در حوزه موتور، فناوری و محصول آشنا شوند.

قوای محرکه سایپا این مجموعه صنعتی با شرایط بهتری می‌تواند در تأمین نیاز بازار و تقاضای مشتریان گام بردارد. بر این اساس در نمایشگاه موتور تهران، موتورهای جدید شرکت مگاموتور چون M15K، N20، N25، ME16، D20 و TGD1 ... عرضه شده و همچنین خودرو آریا هیبرید که اولین محصول هیبرید PHEV طراحی شده در گروه سایپا است و طراحی و توسعه آن توسط مرکز تحقیقات و نوآوری

کاهش چالش‌های تولید، افزایش بهره‌وری، کاهش آلایندگی، بهینه‌سازی مصرف سوخت و ارتقای توان رقابت‌پذیری صنعت خودرو کشور را محقق کند. طی سال‌های گذشته، وابستگی به پیش‌رانه‌های وارداتی و محدودیت در توسعه موتورهای داخلی، یکی از موانع اصلی رشد محصول و تنوع مدل در گروه خودروسازی سایپا بوده است و بنابراین با آغاز فصل تازه در توسعه

به گزارش سایپانیز، رونمایی از خانواده موتورهای جدید سایپا و نمونه اولیه آریا پلاگین-هیبرید، نشانه ورود سایپا به مرحله‌ای تازه از توسعه قوای محرکه و استقلال فنی در طراحی و تولید پیش‌رانه است. این خانواده موتور که حاصل برنامه‌ریزی و همکاری میان شرکت‌های مگاموتور و مرکز تحقیقات و نوآوری صنایع خودرو و سایپاست، قطعا می‌تواند اهداف یکپارچه‌سازی زنجیره قوای محرکه،

در کالیفرنیا به سرعت رفت. در این سرعت، اعضای باند خودروهای لوکس را اجاره کرده و پس از دست کاری اسناد و مدارک، آن‌ها را به نام خود ثبت و به فروش می‌رساندند. نقطه عطف این ماجرای دوساله، دریافت یک پیام عجیب در اینستاگرام بود. شخصی با ارسال عکس‌هایی از خودرو و گارسیا، او پرسیده بود: «آیا این ماشین را فروخته‌اید؟» ظاهر این فرد کارت ویزیت گارسیا را داخل خودرو پیدا کرده و با این تصور که او یک فروشنده خودروهای لوکس است، برای خرید خودروهای بیشتر با او تماس گرفته بود. گارسیا به جای تحویل فوری اطلاعات به پلیس، تصمیم گرفت خودش دست‌به‌کار شود.

یک لامبورگینی هوراگان که دو سال پیش به سرعت رفته بود، به شکلی باور نکردنی با کمک هوش مصنوعی چت GPT توسط مالک پیدا شد. یک دستگاه لامبورگینی هوراگان اوو که نزدیک به دو سال پیش به سرعت رفته بود، به لطف هوش مصنوعی و پیگیری‌های شخصی صاحبش پیدا شد. اندرو گارسیا، مالک این خودرو پس از دریافت یک پیام مشکوک در اینستاگرام، با استفاده از چت GPT و ابزارهای گوگل توانست موقعیت گاو خشمگین گمشده‌اش را در شهر دنور کلرادو ردیابی کند. این خودرو یکی از چندین سوپراسپرت گران‌قیمتی بود که در قالب یک باند سرعت چند میلیون دلاری

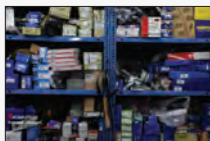


«لامبورگینی» سرعتی توسط هوش مصنوعی پیدا شد



ویژه‌ها

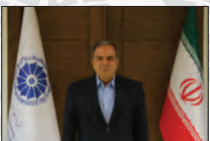
آشفته‌بازار لوازم‌یدکی خودرو!



سال‌هاست که بازار قطعات و لوازم‌یدکی خودرو با چالش تامین کالاها با کیفیت و معتبر روبه‌رو است؛ بازاری که به گفته فعالان صنفی، در سایه واردات بی‌ضابطه و نبود نظارت کافی بر تولید و محصولات موجود در بازار، عرضه را برای تولیدکنندگان و واردکنندگان واقعی تنگ کرده است. متأسفانه وضعیت به سمت و سویی کشیده شده که توانایی تشخیص قطعات و لوازم‌یدکی با اصالت برای بسیاری دشوار است.

دیگه چه خبر؟

وضعیت فعلی به معنی توقف تولید است



سید باقر شریف‌زاده، عضو کمیسیون صنعت اتاق ایران با تأکید بر بحران کمبود مواد اولیه در کشور، خواستار تصمیم‌های فوری برای تسهیل واردات این مواد شد. شریف‌زاده گفت: «در حال حاضر کمبود مواد اولیه به یکی از چالش‌های اصلی تولید تبدیل شده است. باید هر چه سریع‌تر مرزها باز شود و به دارندگان ارز اجازه داده شود تا هر مقدار که می‌توانند مواد اولیه وارد کنند.»

توئیتر!

بازار خودرو همچنان گرفتار رکود



آخرین قیمت‌ها از بازار خودرو و محصولات داخلی و مونتاژی حاکی از آن است که همچنان این بازار در یک رکود نسبی به سر می‌برد. به بیان دیگر در حالی که بازار خودرو طی هفته‌ها و ماه‌های اخیر در وضعیت رکود نسبی قرار دارد و تقاضای خرید کمتر از میزان عرضه و محصولات موجود در بازار است، بررسی آخرین قیمت‌ها در بازار آزاد نشان می‌دهد روند معاملات همچنان آرام و بدون نوسان جدی دنبال می‌شود.

در نمایشگاه موتور تهران صورت می‌گیرد؛

رونمایی از نسل جدید موتورهای ملی و آریا پلاگین-هیبرید «سایپا»



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

گروه خودرو سازی سایپا در یکی از مهم‌ترین رویدادهای صنعتی سال، از خانواده جدید موتورهای خود و نمونه اولیه خودرو آریا پلاگین-هیبرید رونمایی می‌کند؛ اقدامی که از آن به عنوان نقطه عطفی در مسیر استقلال فنی و توسعه فناوری قوای محرکه در صنعت خودرو کشور یاد می‌شود. این دستاورد حاصل همکاری گسترده میان شرکت مگاموتور و مرکز تحقیقات و نوآوری صنایع خودرو سایپاست و نشان می‌دهد این خودرو ساز وارد مرحله تازه‌ای از تحول در طراحی، تولید و بومی‌سازی پیشرفته شده است. خانواده جدید موتورهای سایپا که در نمایشگاه موتور تهران معرفی می‌شوند، شامل مدل‌های مختلفی از جمله N20، N25، ME16 و M15K و D20 TGD1 است؛ موتورهایی که هر یک با هدف پاسخ به نیازهای متفاوت بازار، از خودروهای اقتصادی تا مدل‌های پیشرفته و هیبریدی، طراحی و توسعه یافته‌اند. معرفی این محصولات جدید، نه تنها بیانگر رشد توان مهندسی سایپاست، بلکه گامی مهم در جهت کاهش وابستگی این مجموعه به موتورهای وارداتی و حرکت به سمت خودکفایی کامل در تولید پیشرفته به شمار می‌رود. تا پیش از این، یکی از چالش‌های اساسی سایپا، محدودیت در توسعه و تولید موتورهای داخلی بود؛ مسأله‌ای که موجب کندی در تنوع محصول و کاهش انعطاف‌پذیری در پاسخ به نیاز بازار شده بود. اکنون با آغاز فصل جدید در توسعه قوای



محرکه، سایپا در موقعیتی قرار گرفته که می‌تواند با اتکا به دانش فنی خود، محصولات متنوع‌تری را تولید کند، کیفیت فنی خودروهایش را ارتقا دهد و هم‌زمان هزینه‌های تولید را نیز کنترل کند. ویژگی‌های فنی خانواده جدید موتورهای سایپا شامل مصرف سوخت پایین‌تر، راندمان بالاتر، آلایندگی کمتر و سازگاری بیشتر با استانداردهای زیست‌محیطی روز دنیا است. استفاده از فناوری‌هایی مانند توربوشارژر، تزریق مستقیم سوخت، سیستم‌های زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها و بهینه‌سازی احتراق در این موتورها، موجب می‌شود هم توان و گشتاور خروجی افزایش یابد و هم مصرف سوخت در سطح قابل‌توجهی کاهش یابد. این تحولات، سایپا را در مسیر تولید خودروهای اقتصادی‌تر و دوستدار محیط‌زیست قرار می‌دهد؛ هدفی که در سیاست‌های کلان صنعت خودرو نیز همواره مورد تأکید بوده است. در کنار موتورهای جدید، رونمایی از نمونه اولیه خودرو آریا پلاگین-هیبرید نیز توجه بسیاری را به خود جلب کرده است. این خودرو نخستین محصول

هیبرید PHEV طراحی شده در داخل مجموعه سایپاست که توسعه آن توسط مرکز تحقیقات و نوآوری این گروه در حال انجام است. آریا هیبرید با برد حرکتی حدود ۱۲۰۰ کیلومتر و قابلیت استفاده هم‌زمان از موتور بنزینی و الکتریکی، در رده خودروهای کم‌مصرف و سازگار با محیط‌زیست قرار می‌گیرد. این خودرو می‌تواند بخشی از مسیر گذار سایپا به فناوری‌های نوین حمل‌ونقل پاک را هموار سازد و زمینه‌ساز ورود تدریجی این خودرو ساز به عرصه تولید خودروهای برقی و هیبریدی باشد. اهمیت این دستاورد هاساز فادر، بعد فنی خلاصه نمی‌شود. توسعه موتورهای جدید، تأثیر مستقیم بر ساختار صنعتی کشور دارد. بومی‌سازی فناوری قوای محرکه می‌تواند موجب کاهش وابستگی ارزی، افزایش بهره‌وری خطوط تولید و تقویت زنجیره تامین داخلی شود. در عین حال، استقلال در طراحی و ساخت موتور به سایپا امکان می‌دهد تا در همکاری با شرکت‌های خارجی، به‌جای نقش یک تولیدکننده وابسته، به عنوان یک شریک فنی مستقل وارد عمل شود. افزون بر این، موتورهای جدید با توجه به بهره‌گیری از فناوری‌های مدرن، قادر خواهند بود نیازهای مختلف بازار داخلی و صادراتی را پوشش دهند. این موضوع در شرایطی که بازارهای منطقه‌ای به دنبال خودروهای کم‌مصرف و استاندارد هستند، می‌تواند فرصت تازه‌ای برای توسعه صادرات سایپا فراهم کند. به‌طور کلی، رونمایی از خانواده جدید پیشرفته‌ها و معرفی آریا پلاگین-هیبرید را می‌توان آغازگر مرحله‌ای تازه در مسیر رشد فناوریانه سایپا دانست. حرکتی که نه تنها جایگاه این شرکت را در بازار داخلی تقویت می‌کند، بلکه چشم‌اندازی روشن از آینده صنعت خودرو ایران ترسیم می‌کند؛ آینده‌ای که در آن طراحی، تولید و نوآوری، بر پایه توان داخلی و دانش مهندسان ایرانی استوار خواهد بود.

اینفوگرافیک

Infography

رشد در آمد شرکت «ایرکا پارت صنعت»

درآمد شهر یور ماه

121
میلیارد تومان



میزان رشد در آمد

۶ ماهه

59%

میزان در آمد ۶ ماهه

497
میلیارد تومان

شرکت «ایرکا پارت صنعت» در ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۴۹۷ میلیارد تومان در آمد عملیاتی شده است.

چرا؟

فروش با قیمت نازل تبعات جدی دارد

محمد معتمدی‌زاده با بیان این که واگذاری سهام دولتی سایپا نیز در همین راستا ۶ ماه به تعویق افتاده است، ادامه داد: «از آن جا که فروش سهام دولتی دو خودرو ساز بزرگ با قیمت نازل می‌تواند تبعات جبران‌ناپذیری برای صنعت خودرو و اقتصاد کشور به همراه داشته باشد، باید این واگذاری به‌منظور حفظ منافع ملی به‌تدریج و با قیمت ارزنده به بخش خصوصی واگذار شود.»

برای چه؟

سهام دولتی خودرو سازان باید به قیمت معقول واگذار شود

نماینده مردم سیرجان در مجلس شورای اسلامی با اشاره به این که فروش سهام دولتی دو خودرو ساز بزرگ باید با نظارت جدی و قیمت معقول انجام شود، تأکید کرد: «بنابر این تصمیم به خصوصی‌سازی صنعت خودرو وجود دارد، اما این واگذاری باید با نظرات‌های لازم انجام شود.» حال باید دید مسیر خصوصی‌سازی کامل صنعت خودرو چه سمت و سویی پیدا خواهد کرد.

چند نکته؟

در واگذاری سهام خودرو سازان، دولت نباید متضرر شود

سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس با اشاره به درخواست مدیر عامل ایدرو مبنی بر لغو مصوبه واگذاری باقی‌مانده سهام دولت در شرکت‌های ایران خودرو و سایپا بیان کرد: «واگذاری سهام دولتی دو خودرو ساز بزرگ به بخش خصوصی از اهداف جدی دولت و مجلس است؛ اما باید این نکته را در نظر داشت که سهام دولت در ایران خودرو و سایپا با قیمت ارزنده و در اوج بازار به بخش خصوصی واگذار شود تا دولت نیز متضرر نشود.»

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

لایحه‌ای برای نظم دادن به پول‌های بی‌نظم

حاضر جواب: نایب‌رئیس اول کمیسیون اقتصادی مجلس گفته لایحه سیاست‌های کلی اصل ۴۴ در حوزه تامین مالی به‌زودی روی میز مجلس می‌آید. این یعنی قرار است برای پول هم قانون وضع شود! شاید از این به بعد هر اسکناس قبل از خرج شدن باید «مجاز تامین مالی» بگیرد. تصور کنید بروید نان بخرید، نانوا بگوید: «این ترالون ثبت سیستمی نشده، برو از بانک مرکزی تأیید بگیر!» خبر خوش این است که مجلس، دولت و بانک مرکزی قبول داده‌اند هماهنگ عمل کنند. تجربه البته نشان داده هر وقت این سه با هم هماهنگ می‌شوند، فقط باید گوش‌هایمان را بگیریم، چون معمولاً صدای تغییرات خیلی بلند است!

اتوبوس برقی، اما شارژ مان کو؟

حاضر جواب: مدیر عامل شرکت «شتاب» گفته ایران می‌تواند قطب تولید اتوبوس برقی در منطقه شود ما هم خوشحال شدیم، چون واقعا اتوبوس بنزینی دیگر بوی ناامیدی می‌دهد. فقط امیدواریم تا تولید انبوه آن روز، برق هم باشد! فعلا که در ساعات اوج مصرف، حتی کولر خانه هم با آخطار «صرفه‌جویی کنید» روشن می‌شود. تصور کنید راننده اتوبوس برقی در بزرگراه داد بزند: «مسافرا کسی پاوربانک نداره؟ باتری داره تموم می‌شه!» با این حال ایده جذاب است. اگر حمل‌ونقل عمومی برقی شود، شاید بالاخره مردم به جای ماشین شخصی، با خیال راحت سوار اتوبوس شوند... فقط باید مطمئن شویم وقتی برق رفت، اتوبوس وسط اتوبان خاموش نمی‌شود!

سامانه جامع تجارت؛ از تحول دیجیتال تا تحول اعصاب

حاضر جواب: گزارش دیگری هم درباره سامانه جامع تجارت بود. سامانه‌ای که قرار بود کار را ساده کند، اما حالا تبدیل شده به آزمونی برای سنجش «تحمل عصبی» فعالان اقتصادی! تاجر بنده خدا برای واردات لاستیک وارد سامانه می‌شود، تا صفحه پنجم پیش می‌رود و ناگهان پیام می‌آید: «خطای غیرمنتظره، لطفا دوباره تلاش کنید!» او هم دوباره تلاش می‌کند، تا بالاخره خودش هم به سامانه بپیوندد- یعنی وارد بخش رورها و خطاهای دائمی شود! سامانه جامع تجارت مثل خودرویی است که استارت می‌خورد، اما دنده عقبش گیر کرده؛ روشن است، اما حرکت نمی‌کند.

قیمت‌سازی در بازار، گران شدن خودجوش!

حاضر جواب: از بازار خودرو هم خبر رسیده که بعد از تغییر قیمت‌ها در یکی از خودرو سازان بزرگ، سایر مدل‌ها هم ناگهان تصمیم گرفته‌اند گران شوند! به نظر می‌رسد خودروهای داخلی یاد گرفته‌اند استقلال قیمتی داشته باشند. یکی از کارشناسان می‌گفت: «بازار دچار رفتار هیجانی شده است.» ما فکر می‌کنیم بازار اصلا انسان است- هر روز صبح با خلق و خو از خواب بیدار می‌شود؛ یک روز خوشحال است و قیمت پایین می‌آورد، روز بعد بدخلق می‌شود و همه چیز را گران می‌کند. خودروهای مونتاژی هم انگار از همدیگر الهام می‌گیرند؛ یکی که گران شد، بقیه هم به تبعیت از او سرشان را بالا می‌گیرند و می‌گویند: «ما هم کم نداریم!»



خبره‌کننده از فیبر کربن و طراحی تهاجمی تبدیل کرده است. این پوروسانگونه خاص که با رنگ زرد معروف فراری پوشانده شده، سرتاسر با قطعات آلپود بنامیک از جنس فیبر کربن تزئین شده است. از نوارهای فیبر کربن روی کاپوت گرفته تا گلگیرهای چندانکه، رکاب‌های جانبی و دیفیوزر غول‌پیکر عقب، همگی برای بهینه‌سازی جریان هوا و ایجاد ظاهری رعب‌آور طراحی شده‌اند. چراغ‌های عمودی جدیدی به‌نمای جلو اضافه شده و رینگ‌های ۲۲ اینچی استاندارد جای خود را به رینگ‌های ۱۲۳ اینچی مشکی داده‌اند که ابهت خودرو را دوچندان کرده است. در زیر کاپوت، پیش‌رانه ۶.۵ لیتری V12 تنفس طبیعی فراری دستخوش تغییرات مهمی شده است.

◀ یک مشتری ثروتمند با پرداخت ۱.۵ میلیون دلار به کیوانی، فراری پوروسانگونه خود را به هیولایی منحصر به فرد با قدرت ۹۰۰ اسب‌بخار تبدیل کرده است. شرکت تیونینگ کیوانی از یک نسخه تک‌ساخت و بسیار خاص از فراری پوروسانگونه با نام G ادپشن رونمایی کرده است. این خودرو که به سفارش یک مشتری ناشناس ساخته شده، با قیمت سرسام‌آور ۱.۵ میلیون دلار که بیش از سه برابر قیمت نسخه استاندارد است، به گران‌ترین و خاص‌ترین پوروسانگونه جهان تبدیل شده است. فراری در طراحی پوروسانگونه به‌عنوان نخستین شاسی‌بلند خود، برای جلوگیری از خشم طرفداران متعصب برند، رویکردی محتاطانه در پیش گرفت؛ اما کیوانی دقیقاً مسیری مخالف را انتخاب کرده و این خودرو را به یک نمایش

پوسته ۱/۵ میلیونی کیوانی برای فراری «پوروسانگونه»



روبه قطبی «بایک» برد ۱۲۰۰ کیلومتری خواهد داشت



برقی خود شباهت دارد با این تفاوت که طراحی سپرها و جزئیات چراغ‌های جلو، مورد بازنگری قرار گرفته است. آرک فاکس T5 در نمای جلو به محصولات جدید تویوتا و در بخش عقب به بسیاری از کراس‌اوورهای چینی دیگر همچون دانگ‌فنگ T5 EVO یا لاماری ایما، شباهت دارد. ابعاد بدنه آرک فاکس T5 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۷۶، ۱،۹۳۶، ۱،۶۵ و ۲،۸۴۵ متر اعلام شده، که نسبت به همتای برقی، ۷۰ میلی‌متر در طول بزرگ‌تر شده است.

◀ شرکت بایک در سال ۲۰۱۷، برند آرک فاکس (به معنای روباه قطبی) را با هدف ساخت خودروهای برقی تأسیس کرد. فروش این برند در سال ۲۰۲۳ به رشد ۹۰ درصدی نسبت به سال قبل از آن رسید، اما این موفقیت چندان پایدار نبود. ضمن این که رقیب مستقیم آن یعنی جی‌ای‌سی-آیون، فروش بسیار بالاتری دارد. این در حالی است که این دو برند تقریباً همزمان شروع به کار کردند و محصولات آن‌ها نیز از نظر قیمت، ابعاد و مشخصات، در یک رده قرار می‌گیرند. نزدیک به دو سال پس از معرفی آرک فاکس T5، حالا بردافرا از این خودرو برقی نیز رونمایی شده است. مدل جدید تقریباً به طور کامل به همتای برقی خود شباهت دارد با این تفاوت که طراحی سپرها و جزئیات چراغ‌های جلو، مورد بازنگری قرار گرفته است. آرک فاکس T5 در نمای جلو به محصولات جدید تویوتا و در بخش عقب به بسیاری از کراس‌اوورهای چینی دیگر همچون دانگ‌فنگ T5 EVO یا لاماری ایما، شباهت دارد. ابعاد بدنه آرک فاکس T5 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۷۶، ۱،۹۳۶، ۱،۶۵ و ۲،۸۴۵ متر اعلام شده، که نسبت به همتای برقی، ۷۰ میلی‌متر در طول بزرگ‌تر شده است.

مدیرعامل جدید و با تجربه «مک‌لارن» پشت فرمان می‌نشیند؛

تغییر سیاست در «پورشه»



داشت. پس از آن، از ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۹ به‌عنوان مدیر ارشد فناوری (CTO) شرکت فراری ایتالیا منصوب شد؛ جایی که در تحقق پروژه‌های مختلف برقی و ساخت محصولات سوپراسپرت هیبرید به موفقیت چشمگیر دست یافت. لایترز سپس در سال ۲۰۲۲ به‌سمت مدیرعاملی مک‌لارن انتخاب شد و با تمرکز بر استراتژی برقی‌سازی و بهبود فرآیندهای مهندسی باعث تقویت دیده شدن جهانی این برند انگلیسی شد.

تجربه هدایت تیم‌های بزرگ مهندسی‌ن، توان جلب سرمایه‌گذاری‌های جدید و حرکت به‌سوی تولید محصولات هیبرید و برقی، همچون آر‌تورا از نکات بارز دوران مدیریت او در مک‌لارن بود. بازگشت مجدد لایترز به پورشه به‌عنوان مدیرعامل، مورد استقبال بسیاری از فعالان دنیای خودرو قرار گرفت؛ چراکه تخصص و شناخت وی از ساختار پورشه، همراه با تجربه جهانی و موفقیت‌های کسب‌شده در برندهای فراری و مک‌لارن، به‌عنوان برگ برنده‌ای برای عبور از بحران کنونی این برند مطرح شد. از منظر رسانه‌های آلمانی، حضور لایترز با پیشینه فنی، مهندسی و استراتژیک قوی، انتخابی دقیق برای احیا، بازگرداندن درآمد و هماهنگی بین سیاست‌های نوآوری و حفظ ارزش‌های برند پورشه ارزیابی می‌شود.

پیامدهای سیاست تهاجمی در بازار خودروهای برقی بود. پورشه که اهداف جاه‌طلبانه‌ای برای سهم ۸۰ درصدی خودروهای الکتریکی تا ۲۰۳۰ ترسیم کرده بود، با رکود بازارهای برقی و کاهش تقاضا در چین، اروپا و آمریکای ناچار به عقب‌نشینی شد.

انتقال محصولات جدید به پلت‌فرم بنزینی و هیبریدی مانند پروژه K1، تاخیر در توسعه پلت‌فرم اختصاصی برقی و حتی اعلام بازگشت احتمالی باکستر و کیمه به‌موتور احتراقی، نشان‌دهنده هم‌راستایی تصمیمات مدیریتی با واقعیت بازار و خواست سهامداران بود. تحلیل‌گران صنعت بر این باورند که یکی از نقاط ضعف سیاست‌گذاری بلوم، پافشاری در حفظ سرعت الکتریکی‌سازی با وجود داده‌های متناقض از بازار جهانی و ناتوانی نسبی در برگرداندن روند نزولی فروش خودروهای بنزینی محبوب مانند ماکان و کاین بوده است.

کارنامه و تجارب مایکل لایترز، مدیرعامل جدید

مایکل لایترز متولد ۱۹۶۶، مهندس مکانیک و دکترای دانشگاه آخن آلمان، از مدیران برجسته صنعت خودروهای لوکس و اسپرت است. وی بیش از یک دهه در شرکت پورشه، خصوصاً در توسعه مدل کاین و مدیریت پروژه‌های شاسی‌بلند نقش کلیدی

انتقادات سهامداران به مدیریت دوگانه اولیور بلوم از تابستان ۲۰۲۲، اولیور بلوم رهبری هم‌زمان پورشه و گروه فولکس‌واگن را عهده‌دار بود؛ مدلی مدیریتی که با مخالفت جدی بخش مهمی از سهامداران و سرمایه‌گذاران همراه شد. منتقدان معتقد بودند بلوم به‌دلیل این دوگانگی، دچار افت تمرکز شده و نه‌تنها توان کافی برای پاسخگویی سریع به تحولات پرشتاب بازار خودرو را نداشته، بلکه نتوانسته است موقعیت هر دو برند را در بازارهای جهانی و به‌ویژه در حوزه‌های نوآوری و تکنولوژی بهبود بخشد. کاهش ارزش سهام پورشه و فولکس‌واگن، کناره‌گیری از شاخص DAX و ضعف در بازار یابی محصولات جدید، نشانه‌هایی بودند که این ادعاها را تقویت کردند. سرمایه‌گذاران در مجمع عمومی سالانه خود به‌صراحت خواستار پایان مدیریت دوگانه بلوم شده و خصوصاً ضعف در هماهنگی استراتژی‌های کلان، تصمیمات پریسک درباره برقی‌سازی شتاب‌زده و کاهش بازدهی مالی را برآمده از همین وضعیت تلقی کردند. پیشنهادها برای انتخاب مدیری مستقل و باتجربه در صنعت خودروهای اسپرت لوکس، سرانجام به آغاز مذاکرات برای خروج بلوم از سمت مدیرعاملی پورشه انجامید.

بازگشت به موتور درون‌سوز

یکی از اصلی‌ترین دلایل چرخش مدیریت در پورشه،



سپیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

◀ تغییرات مدیریتی در شرکت پورشه، یکی از مهم‌ترین رخدادهای صنعت خودرو جهان در سال ۲۰۲۵ میلادی است؛ رخدادی که نه‌تنها سرنوشت این برند افسانه‌ای آلمانی را تحت‌تأثیر قرار می‌دهد، بلکه بازتابی گسترده در عرصه خودروسازی اروپا و جهان داشته است. تصمیم به واگذاری سکان هدایت پورشه از اولیور بلوم به مایکل لایترز باعث شده است نگاه‌ها به سمت علل این تصمیم، تأثیر آن بر آینده استراتژیک پورشه، وضعیت بازارهای جهانی خودرو و رقابت‌های تکنولوژیک جاری در صنعت خودرو لوکس دوخته شود. در ماه‌های اخیر، پورشه با افت محسوس فروش جهانی و کاهش درآمد عملیاتی مواجه شد؛ رخدادی که اصلی‌ترین ریشه انتقادات به مدیریت فعلی محسوب می‌شود.

براساس گزارش‌های مالی، سود عملیاتی پورشه در سه‌ماهه نخست ۲۰۲۵ بیش از ۴۰ درصد سقوط کرد و زیان مالی مستقیم ناشی از کاهش فروش در بازارهای کلیدی همچون چین و آمریکا، چشم‌انداز درآمد کل سال را تیره‌تر کرد. این اتفاق با حذف نماد سهام پورشه از شاخص DAX آلمان، کاهش ارزش بازار بیش از ۳۳ درصدی نسبت به سال قبل و کاهش اعتماد سهامداران همراه شد. ناظران ضعف تمرکز مدیریتی ناشی از مسئولیت مضاعف اولیور بلوم در پورشه و گروه مادر یا همان فولکس‌واگن را عاملی تشدیدکننده برای این بحران می‌دانند. از دید برخی تحلیل‌گران، سیاست‌های بلندپروازانه و نامتعطف در برقی‌سازی محصولات، موجب شد هزینه‌های توسعه به‌شدت افزایش یابد؛ به‌نحوی که برآوردها حاکی از کاهش سودآوری عملیاتی تا حدود ۲ درصد در سال جاری است؛ حال آن‌که پیش‌تر حدود ۵ تا ۷ درصد پیش‌بینی شده بود. روند کندتر از انتظار انتقال بازار به خودروهای برقی، فشارهای تعرفه‌ای در آمریکا، رکود بازار خودروهای لوکس در چین و رقابت نفس‌گیر با برندهای داخلی چینی، همگی نقش تعیین‌کننده‌ای در ضعف درآمدزایی اخیر پورشه دارند.

آخرین نمونه‌ها با نسخه ویژه فولکس‌واگن «توارگ»



◀ فولکس‌واگن قصد دارد پس از ۲۴ سال و فروش بیش از ۱.۲ میلیون دستگاه از توارگ، تولید این شاسی‌بلند بزرگ را در مارس ۲۰۲۶ به پایان برساند. این خودرو که نام خود را از یک قبیله آفریقایی برگرفته و به «آئودی Q7 فقرا» معروف بود، نخستین بار در سال ۲۰۰۲ معرفی شد. توارگ زمانی پایه عرصه گذاشت که فریدیناند پژ در حال ترک فولکس‌واگن بود. این خودرو همراه با سدان لوکس فیتون، با هدف ورود فولکس‌واگن به کلاس خودروهای لوکس عرضه شد. فیتون پس از یک نسل، برای همیشه از خط تولید کنار رفت در حالی که توارگ توانست تا سال ۲۰۱۸ و نسل سوم، دوام بیاورد. البته نسل سوم در

آمریکای شمالی عرضه نشد. با وجود خاتمه تولید فولکس‌واگن توارگ، محصولات دارای پلتفرم مشترک با این خودرو به حیات خود ادامه می‌دهند. پورشه قصد دارد تولید کاین درونسوز را تا دهه ۲۰۳۰ ادامه بدهد. آئودی هم در حال توسعه نسل جدید Q7 است، درحالی‌که بنتلی نیز مطمئناً به تولید محصول پول‌ساز خود یعنی بنتلیگا ادامه می‌دهد. نسل دوم لامبورگینی اوروس نیز با قوای حرکتی پلاگین-هیبرید در سال ۲۰۲۹ عرضه خواهد شد. به مناسبت وداع با توارگ، فولکس‌واگن قصد دارد تیپ فاینال ادیشن را نیز به علاقه‌مندان عرضه کند.

خبر

News

بنز سواری با کمترین هزینه در جیلی «شینگیوان»

◀ شرکت جیلی، نسخه به‌روزسانی شده از هاجیک برقی پرفروش خود یعنی جیام شینگوان را با مدل ۲۰۲۶ معرفی کرده است. این خودرو در حقیقت در پلت‌فرم مشترکی با اسمارت (برند زیرمجموعه مرسدس‌بنز) هشتگ ۳ تولید می‌شود و حتی در نسخه‌های ظاهری شبیه محصولات اسمارت را هم با قیمت بسیار پایین‌تر دریافت می‌کند. جیلی جیام شینگوان ۲۰۲۶ همان چهره دوستانه قبلی با دماغه منحنی، فرم کمانی چراغ‌های جلو، دستگیره‌های نیمه مخفی و طرح آیرودینامیک رینگ‌های ۱۶ اینچ را حفظ کرده است. در مدل ۲۰۲۶، دو رنگ بنفش Chanson و بنز Cocoa به‌شش رنگ



قبلی اضافه می‌شود. یک تیپ جدید به نام استار لیمیتد ادیشن هم در تیراژ محدود هزار دستگاه قابل سفارش است، که با الگوبرداری مستقیم از اسمارت هشتگ وان، مواردی شامل تزئین قرمز رنگ سقف، کمربندهای ایمنی و موارد دیگر را به همراه دارد. ابعاد بدنه جیام شینگوان ۲۰۲۶ در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۱۳۵، ۱،۸۰۵ و ۲،۶۵ متر اعلام شده است. فضای ۲۷۵ لیتری محفظه بار پس از تا کردن صندلی‌های عقب به ۱،۳۲۰ لیتر افزایش می‌یابد، درحالی‌که یک فضای ۷۰ لیتری هم در زیر کاپوت قرار دارد. در فضای کابین جیلی جیام شینگوان ۲۰۲۶ با صفحه نشان‌دهنده ۱۴.۶ اینچ و نمایشگر لمسی ۱۰.۱ یا ۱۴.۶ اینچ با رابط کاربری iFlymeAuto، روبه‌رو هستیم. جیلی جیام شینگوان ۲۰۲۶ به یک موتور برقی روی محور عقب مجهز شده است. مدل پایه، ۷۷ اسب‌بخار قدرت و ۱۳۰ نیوتون‌متر گشتاور و مجموعه باتری ۳۰.۱۲ کیلووات ساعت را به همراه دارد. در مدل نیرومندتر، خروجی پیش‌رانه به ۱۲۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۵۰ نیوتون‌متر گشتاور و ظرفیت باتری به ۴۰.۱۶ کیلووات ساعت افزایش می‌یابد. باتری ساخت CATL به سامانه مدیریت گرمایی از طریق مایع، مجهز شده است.

شباهت سری دو «بامو» به سری سه برای احترام به مشتریان

چهره هوماژ ادیشن با حفظ تناسبات کلی M240i xDrive، برخی اشارات تاریخی را نیز به همراه دارند. باله عقب دوتایی، رینگ‌های چندپره با طرح شبیه Group N و دستگیره‌های مشکی در 325iS و رنگ آمیزی سفید بدنه همراه با نوارهای سه رنگ M و رینگ‌های آلپینا در 333i، به گذشته تاریخی بامو اشاره دارد و برای هواداران قدیمی بامو نیز قابل شناسایی است. خریدار بامو 325iS می‌تواند یکی از رنگ‌های سفید Mineral، قرمز Fire، مشکی Sapphire یا خاکستری Skyscraper را انتخاب کنند. برای بامو 333i هوماژ ادیشن نیز رنگ‌های سفید Alpine، مشکی Sapphire، خاکستری Brooklyn، آبی Zandvoort و قرمز Fire قابل انتخاب است.

◀ تبدیل شدن یک خودرو به بخشی از فرهنگ عامه مردم یک کشور، اتفاقی بسیار نادر است. اما بامو E30 325i توانست در جایی بسیار دور از وطن خود به این افتخار دست پیدا کند. این خودرو در دهه‌های ۸۰ و ۹۰ میلادی و در غیاب بامو M3 در آفریقای جنوبی، به نمادی از قدرت، سرعت و سبک خاص رانندگی تبدیل شد. کار به جایی رسید که این خودروی آلمانی به عنوان یک نماد فرهنگی و خیابانی، لقب Gusheshe را از مردم آفریقای جنوبی دریافت کرد. این کلمه از واژه‌ای در زبان زولو گرفته شده است، که صدای شتاب گرفتن یا غرش موتور را تقلید می‌کند. برای ادای احترام به جایگاه ویژه بامو نسخه خاصی از M240i را با لقب هوماژ ادیشن (Homage Edition) و در دو تیپ 325iS و 333i عرضه می‌کند.





جسارت هاوال در آفرود با «H9» به رخ کشیده شد



برند هاوال، زیرمجموعه شرکت گربت وال موتور رسماً اعلام کرد که نسل دوم شاسی بلند H9 در نسخهای ویژه با نام وارپورادیشن یا جنگجو در چین عرضه خواهد شد. این مدل جدید با ظاهری تمام‌مشکی و مجموعه‌ای از تفاهای فنی استاندارد، از جمله قفل دیفرانسیل الکترونیکی جلو و عقب، ظرفیت بدک‌کشی ۲.۵ تن و تایرهای آل‌ترین، مستقیماً علاقه‌مندان به ماجراجویی و آفرود را هدف گرفته است. تجهیزات استاندارد در نسخه جنگجو یک پیشرفت قابل توجه نسبت به مدل‌های فعلی است. در مدل‌های استاندارد H9، قفل دیفرانسیل الکترونیکی عقب تنها در برخی تیپ‌ها موجود بود و قفل دیفرانسیل جلو به صورت آپشنال ارائه می‌شد. همچنین، لاستیک‌های

استاندارد مدل‌های قبلی از نوع بزرگ‌راهی بودند که حالا جای خود را به نمونه‌های آفرودی داده‌اند. نسخه جنگجو همچنین با رنگ تمام‌مشکی، ظاهری خشن و تنها چمی به خود گرفته است. جزئیاتی مانند جلوینجر، سپر ها، باربندسقفی، رینگ‌ها، آینه‌های جانبی و فلپ گلگیرها همگی به رنگ مشکی درآمده‌اند. با این حال، مشخصه‌های طراحی اصلی مانند چراغ‌های گرد جلو و چراغ‌های دایره‌ای دوقسمتی عقب به همراه لاستیک زاپاس نصب‌شده روی در صندوق، حفظ شده‌اند. عمق غوطه‌وری این خودرو در آب نیز بدون تغییر و برابر با ۸۰۰ میلی‌متر باقی مانده است. هرچند مشخصات فنی پیش‌رانه به‌طور رسمی تأیید نشده اما انتظار می‌رود بدون تغییر باقی بماند.

چهارشنبه؛ آخرین مهلت حساب و کالتی خودروهای وارداتی فروش حواله‌های بی‌هویت شدت گرفته است!



احسان ناصر باهلی

e.naseri@autoworld.ir

مدیر طرح واردات خودرو و وزارت صمت، روز گذشته اعلام کرد که متقاضیان خودروهای وارداتی تا روز چهارشنبه (۳۰ مهر ۱۴۰۴) برای وکالتی کردن حساب خود به مبلغ ۵۰۰ میلیون تومان فرصت دارند.

ثبت‌نام جدید واردات خودرو، آن هم در شرایطی که تعهدات قبلی هنوز بالاتر از حد است، سوالات بی‌شماری در راستای اهداف سیاست‌گذار خودرو در این زمینه مطرح می‌کند. به‌طوری که با گذشت نزدیک به ۷ ماه از سال جاری و بالاتر رفتن و سردرگمی واردات، وزارت صمت با چه هدف و ایدهای ثبت‌نام جدیدی را برای واردات خودرو آغاز کرده است؟ آن چه مشخص است فروش وارداتی‌ها موضوعی چندوجهی است که هم ابعادی کلان دارد و هم مربوط به تنظیم‌گری بازار می‌شود. بازار خودرو ایران در یک برهم‌ریختگی کم‌سابقه به سر می‌برد این در حالی است که بخشی از این آشفتگی به‌واردات مربوط می‌شود. هنوز تعرفه واردات به دلیل کشمکش میان دولت و مجلس مشخص نیست و با رای مقاماتی که هیات تطبیق مقررات مجلس در شهریور ماه صادر کرد، وارد مرحله حساسی شده است. با وجود اعلام فهرست خودروهای وارداتی، هنوز ثبت‌سفارش در سال جاری انجام نشده و به‌رغم پافشاری سازمان گمرک بر رشد ۱۶ درصدی ورود خودروهای خارجی در ۶ ماهه سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل، ارقام اعلامی مربوط به خودروهایی است که سال گذشته ثبت‌سفارش شده‌اند.

از سوی دیگر در حالی مهدی ضیغمی، مدیر طرح واردات خودرو و وزارت صمت از فرصت نهایی و کالتی کردن حساب خودروهای وارداتی خبر داده که هنوز جزئیات خودروهای وارداتی مانند مدل، قیمت یا کلاس آن‌ها مشخص نیست. در واقع در حالی هنوز فهرست خودروهای وارداتی این دوره

مشخص نیست که متقاضی بدون اطلاع از شرایط جدید، باید مبلغی سنگین را نیز بلوکه کند. بنابراین در شرایطی این نوع فروش به‌ظاهر رسمی زیر چتر مجوزهای وزارت صمت انجام می‌شود که در عمل به معنای سلب حق انتخاب از مشتری است. خریدار نه می‌داند چه می‌خرد و نه می‌تواند در برابر تغییر قیمت یا تأخیر در تحویل اعتراض کند. با این اوصاف، این پرسش اساسی برای افکار عمومی ایجاد شده که دلیل پافشاری وزارت صمت بر این شیوه فروش چیست؟ تحلیلگران بر این باورند که هدف وزارت صمت می‌تواند انتقال سرمایه‌ها از بازارهای ارز و طلا به سمت بازار خودرو باشد. سیاست‌گذار در این روش پوشش ریسک نوسانات ارزی را دنبال می‌کند. در واقع جمع‌آوری سرمایه‌ها به دولت کمک می‌کند تا بخشی از ریسک‌های ناشی از نوسانات نرخ ارز را تا زمان تحویل نهایی خودرو مدیریت کند؛ اگرچه این موضوع

به‌طور کامل شفاف‌سازی نشده است. همچنین صاحب‌نظران، کنترل تورم انتظاری را دلیل دیگری برای در پیش گرفتن این رویه از سوی وزارت صمت عنوان می‌کنند. بلوکه شدن موقت این حجم از پول در بانک‌ها، برای یک دوره مشخص می‌تواند تا حدودی از سرعت گردش پول در جامعه بکاهد و به صورت کوتاه‌مدت، انتظارات تورمی را در بخش‌های دیگر اقتصاد تعدیل کند. بنابراین به‌نظر می‌رسد اصرار وزارت صمت بیشتر معطوف به اهداف تنظیم‌گری بازار و تسهیل فرآیند تأمین مالی در شرایط کمبود منابع ارزی و پیچیدگی‌های دوره تحریم باشد؛ حتی اگر این کار به قیمت سلب حق انتخاب و افزایش ریسک برای مصرف‌کننده تمام شود.

این در حالی است که در بازار خودروهای مونتاژی نیز پدیده «داخلی‌فروشی» یا همان فروش حواله‌های بی‌هویت شدت گرفته است. بسیاری از نمایندگی‌ها حواله‌هایی به‌مشتریان

می‌فروشند که وعده تحویل چند ماهه دارد؛ اما در نهایت مشخص می‌شود هیچ خودرویی برای تحویل وجود ندارد! رئیس اتحادیه فروشندگان خودرو نیز اخیراً نسبت به این تخلف هشدار داده و گفته است: «در بسیاری از موارد، نه شرکت مادر و نه وزارت صمت مسئولیت این حواله‌ها را نمی‌پذیرند.» در نتیجه، خریدارانی که به امید تحویل سریع‌تر خودرو اقدام به خرید حواله کرده‌اند، با کاغذی بی‌اعتبار و ضرری چندصد میلیونی مواجه می‌شوند.

افزایش قیمت دوباره مونتاژی‌ها

در میان خودروهای مونتاژی شاهدافت‌بهای ۲۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که اکثر ترمیم VX (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیاردی و ۴۵۰ میلیون تومان، لاماری ایما HEV (۲۰۲۵) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیاردی و ۴۰

میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیاردی و ۸۹۰ میلیون تومان، فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیاردی و ۲۸۰ میلیون تومان و هایما S8 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیاردی و ۵۲۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم، جایی که ارزش هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان، کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۶ میلیارد و ۵۰ میلیون تومان، تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان و نیسان قشقایی تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان رسید.

چهاردهمین همایش بین‌المللی موتورهای درون‌سوز و یازدهمین نمایشگاه موتور تهران برگزار شد؛

نمایندگان اکثريت سهام ايران خودرو: خودروهای تمام‌برقی در شرایط فعلی توجیه اقتصادی ندارند / اولویت ایران خودرو توسعه هیبرید است



در سخنانی بر ضرورت هم‌گرایی علمی و صنعتی میان دانشگاه و صنعت تأکید کرد و از برنامه‌های دولت برای ساماندهی حامل‌های انرژی و توسعه آموزش‌های مهارتی فنی و حرفه‌ای به‌منظور ارتقای اشتغال خبر داد. مجید علی‌پور، رئیس پژوهشگاه نیرو و رئیس افتخاری همایش نیز با اشاره به اهمیت گذار انرژی و تحولات جهانی در حوزه حمل‌ونقل گفت: «برقی‌سازی موتورها و همکاری میان مراکز تحقیقاتی از الزامات عبور از چالش ناترازی انرژی و ارتقای بهره‌وری در کشور است.» در حاشیه این همایش، یازدهمین نمایشگاه موتور تهران با حضور شرکت‌های خودروسازی، مجموعه‌های تحقیقاتی و سازندگان داخلی موتورهای درون‌سوز گشایش یافت. این نمایشگاه از ۲۹ مهر تا یک آبان در محل پژوهشگاه نیرو و میزبان متخصصان، صنعتگران و علاقه‌مندان خواهد بود.

کشاورز همچنین تأکید کرد: «در شرایط فعلی، تمرکز صرف بر خودروهای تمام‌برقی (BEV) با توجه به ساختار انرژی کشور توجیه اقتصادی ندارد. کشورهایی که به سمت BEV حرکت کرده‌اند، ترکیب انرژی متفاوتی دارند. در ایران، توسعه فناوری‌های هیبریدی راهکار منطقی‌تر و کارآمدتری است.» در ادامه، علی صلواتی‌زاده، دبیر علمی همایش، گزارشی از روند برگزاری چهاردهمین همایش موتورهای درون‌سوز ارائه کرد و گفت: «مسال» شاهد رشد قابل توجه حضور شرکت‌های خودروسازی، مراکز تحقیقاتی و دانشگاه‌ها در حوزه طراحی و ساخت موتور هستیم. این همایش فرصت ارزشمندی برای تقویت خودکفایی و توسعه فناوری در حوزه‌های موتور کشور فراهم کرده است.» همچنین غلامرضا مانی، نماینده وزارت علوم و رئیس دانشگاه ملی مهارت،

موتور و قوای محرکه کشور مورد بررسی قرار گرفت. حمید کشاورز، در سخنانی با تأکید بر اهمیت نقش صنعت خودرو در توسعه اقتصادی کشور گفت: «صنعت خودرو می‌تواند محرک اصلی رشد صنعتی ایران باشد. با این حال، نبود انگیزه کافی و کمبود سرمایه‌های مهم‌ترین موانع توسعه این صنعت به‌شمار می‌روند. بخش خصوصی، توان آن را دارد که این انگیزه را در بدنه صنعت کشور ایجاد کند.» وی با اشاره به ضرورت اصلاح ساختار اقتصادی صنعت خودرو و حرکت به سمت فناوری‌های نو افزود: «توسعه گیربکس‌های پیشرفته DHT و خودروهای هیبریدی HEV و PHEV در دستور کار ایران خودرو قرار گرفته است. تمرکز بر این مسیر می‌تواند مصرف سوخت را از میانگین ۹ لیتر به حدود پنج لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر کاهش دهد و کشور را به سمت صرفه‌جویی و حتی صادرات بنزین هدایت کند.»

ایکوپرس - نماینده صاحبان اکثریت سهام‌اران ایران خودرو در همایش بین‌المللی موتورهای درون‌سوز، ضمن تشریح رویکردهای این خودروساز در کاهش مصرف سوخت خودروها، گفت: «خودروهای تمام‌برقی در شرایط فعلی توجیه اقتصادی ندارند و اولویت ایران خودرو توسعه محصولات هیبرید است.»

چهاردهمین همایش بین‌المللی موتورهای درون‌سوز با حضور جمعی از مدیران صنعت خودرو و انرژی کشور، استادان دانشگاه، صنعتگران و شرکت‌های سازنده موتورهای درون‌سوز در سالی همایش‌های پژوهشگاه نیرو برگزار شد.

در این رویداد تخصصی که با حضور عادل پیرمحمدی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو و حمید کشاورز، نماینده صاحبان اکثریت سهام گروه صنعتی ایران خودرو همراه بود، جدیدترین دستاوردها و چالش‌های صنعت



چراغ‌های دوبل در سری ۵ و ۵ «بامو» حذف می‌شود

مجله خودرو ایالات متحده اخیراً مطلبی را منتشر کرد که طراحی چراغ‌های دوبل خسته‌کننده شده و خبر خوش برای طرفداران بامو این است که شاهد اجرای این طرح در سری ۳ و سری ۵ نخواهند بود. این مجله اذعان داشته که طی مصاحبه کوتاهی با آدرین ون هویدونگ، مدیر طراحی بامو این چنین گفته است: «سری ۳ و سری ۵ یکی از شاخص‌ترین محصولات ما هستند. طی یک نظر سنجی که حدود ۲۵۰ هزار نفر در آن به‌صورت آنلاین و حدود ۱۵۰ هزار نفر

بهترین تجربه از شاسی بلند برقی «bZ4X» به واسطه «نگین تندیس الماس»

همان تو یوتا، اما با عرضه‌ای متفاوت



اگر بخواهیم تحولات اخیر صنعت خودرو را تنها در یک واژه خلاصه کنیم، بی‌تردید باید به «برقی شدن» اشاره کنیم؛ مسیری که تو یوتا با تاخیر، اما با تشخیص و برنامه‌ای دقیق در آن ورود کرده است.

تو یوتا bZ4X به‌عنوان نخستین کراس‌اوور کاملاً برقی این برند ژاپنی، حامل پیامی روشن از تغییر نگرش این غول خودرو سازی به آینده حمل‌ونقل است؛ آینده‌ای که کاهش آلایندگی و حفظ محیط‌زیست در آن نقش محوری دارد. نام bZ به‌گرفته از Beyond Zero است؛ شعاری که اهداف سبز تو یوتا را بر جسته می‌کند.

این خودرو بر پایه پلت‌فرم اختصاصی e-TNGA و به‌عنوان محصولی مشترک با سوبارو توسعه یافته است؛ یعنی همان ساختاری که می‌تواند با به‌تولید بسیاری از محصولات برقی آینده تو یوتا و شرکای تجاری آن باشد. نخستین بار عرضه جهانی bZ4X در اواسط ۲۰۲۲ در ژاپن، چین و سپس در آمریکا و بازار اروپا آغاز شد و به‌مرور پایش به سایر بازارها از جمله ایران هم باز شد.

در ایران، مدل Max 615 این خودرو توسط شرکت‌های مختلفی عرضه شده و اخیراً نسخه‌هایی توسط شرکت معتبر نگین تندیس نیز به‌سبب محصولات وارداتی افزوده شده که با روندی متفاوت ارائه می‌شود.

طراحی این خودرو به‌قص خلق یک چهره آینده‌نگرانه و متمایز شکل گرفته است؛ مجموعه‌ای از شور و نوآوری ژاپنی که مخاطب را با خود وارد دنیایی «فرا تر از صفر» می‌کند.

طراحی بیرونی تو یوتا bZ4X

ظاهر تو یوتا bZ4X نشانه روشنی از عصر جدید طراحی در تو یوتا است؛ مدرن، تهاجمی و مجهز به زبان بصری Hi-Tech & Emotion که هدف آن آمیختن فناوری و احساس است. در بخش جلویی خودرو، چراغ‌های LED باریک و کشیده در کنار نوار تیرهرنگی که جایگزین جلوینچره سنتی شده، نگاه‌ها را به‌خود جلب می‌کند. سپر باورودی‌های هوای ۶ ضلعی و خطوط عمودی-افقی برجسته، روحیه‌ای اسپرت و آینده‌نگر را القا می‌کند.

شیشه جلو خودرو با شیب ملایم به‌سقفی پانوراما ختم می‌شود که هم فضای کابین را بازتر می‌کند و هم موبدیی بر تأکید بر دینامیک و کارایی آپرودینامیک بدنه است. در نمای جانبی، خطوط تیز و شکستگی‌های بدنه به‌خصوص اطراف ستون C، به خودرو حال و هوایی جوان‌پسند و هیجانی انگیز داده‌اند. رینگ‌های ۱۸ اینچی آلومینیومی و طراحی گلگیرهای برجسته، چهره‌ای جسور و عضلانی به bZ4X داده که هم در شهر و هم در جاده‌های بیرون از شهر به چشم می‌آید. طراحی اسپویلر دوگانه عقب، در کنار دیفیوزر و خطوط تند چراغ‌های عقب، این خودرو را به یک کراس‌اوور مدرن اسپرت بدل می‌کند که البته ممکن است همه سلاقی را اقتناع نکند، اما به‌وضوح از فلسفه آینده‌نگرانه تو یوتا الهام گرفته است.

ترکیب مینی‌مالیسم، فناوری و رفاه در کابین

با ورود به کابین bZ4X در نخستین برخورد سادگی، نور فراوان و فناوری کاملاً محسوس است. بر این اساس داشبورد آن با خطوط ساده و ترکیبی از مواد نرم، طراحی مینیمال را به‌نهایت خود رسانده است.

همچنین وجود سقف پانورامای بزرگ (در تریم Max) فضای داخلی را روشن و دلپذیر می‌کند؛ به‌طوری که چهار فرد بزرگسال به‌راحتی در خودرو احساس آسایش خواهند کرد. در عین حال استفاده از روکش‌های چرمی با کیفیت و تزئینات پارچه‌ای در بعضی قسمت‌ها، حس لوکسی مشابه مدل‌های بالاتر تو یوتا را منتقل می‌کند و تضمین می‌کند که تجربه لمس پتل‌ها رضایت‌بخش باشد. کنسول میانی طراحی شناور و ارگونومیک دارد که محل فضا‌های کاربردی نگهداری لوازم، شارژر بی‌سیم تلفن همراه و کلیدهای کنترلی است.

حذف جعبه داشبورد، فضایی مینیمال و کاربردی ایجاد کرده (هرچند برخی آن را به‌عنوان نقطه‌ضعف می‌بینند) و فضای صندوق عقب با حجم ۴۵۲ لیتر پاسخگوی اغلب نیازهای خانواده است.

عملکرد شرکت نگین تندیس

واردات bZ4X به بازار ایران صرفاً به یک شرکت محدود نمی‌شود و هم‌اکنون شرکت‌های متعددی در حال رقابت برای جلب رضایت خریداران هستند. در عین حال عملکرد شرکت نگین تندیس تفاوت‌های معناداری با سایر رقبادارد؛ این شرکت بر اساس تجربه بلندمدت در حوزه واردات برندهای معتبر و شبکه گسترده نمایندگی، توجه ویژه‌ای به ارائه خدمات پس از فروش استاندارد، آموزش نیروهای فنی و توسعه بازار لوازم‌پدکی اصل داشته است. نگین تندیس با سرمایه‌گذاری هفتمند در سطح کشور و ایجاد ۱۸ نمایندگی فعال در تهران، کرمان، خراسان رضوی و... حمایت از مشتریان در سراسر ایران را تضمین کرده است. این شرکت پیش از عرضه انبوه، دوره‌های آموزشی برای سروسو تخصصی خودروهای برقی و هیبریدی برگزار و شبکه خدماتش را آذیت و به‌روز کرده تا مشتریان بدون دغدغه از بابت تعمیرات یا تأمین قطعه، خرید مطمئنی داشته باشند. رویکرد این شرکت، ارائه قیمت رقابتی و ارائه خودرو به‌صورت آماده تحویل (با حداقل زمان انتظار) و جلوگیری از اخذ وجه پیش از ورود خودرو به ایران بوده که موجب جلب اعتماد خریداران شده و حتی در پاره‌ای محصولات ثبت‌نامی، تعهدات زودتر از موعد اجرا شده است. در مقایسه با سایر واردکنندگان که بعضاً با تأخیر، عدم شفافیت یا خدمات محدود مواجه هستند، نگین تندیس توانسته رضایت‌آلاتری از مشتریان جلب کند. افزون بر این، خدمات پس از فروش استاندارد و شبکه سراسری فنی این شرکت به‌نوعی پوشش‌دهنده ریسک خرید نخستین خودروهای برقی برای مشتریان ایرانی است.



مشخصات فنی، پلت‌فرم و عملکرد دینامیکی



قلب تپنده تو یوتا bZ4X یک موتور سنکرون مغناطیس دائم با توان ۲۰۴ اسب‌بخار و گشتاور ۲۶۶ نیوتون‌متر است که تنها روی محور جلو قرار دارد. به‌بیان ساده، نسخه‌هایی که وارد بازار ایران شده‌اند، از نوع یک‌موتور (تک‌دیفرانسیل جلو FWD) هستند. در حال حاضر نسخه‌های دو‌موتوره (چهار چرخ محرک) وارد نشده‌اند؛ گرچه در سایر بازارها موجود هستند. طراحی شاسی و پلت‌فرم اختصاصی e-TNGA نه تنها موجب چیدمان بهینه باتری‌ها و موتور شده، بلکه مرکز ثقل خودرو را پایین آورده و توزیع وزن را متعادل‌تر ساخته است؛ این موضوع تأثیر چشمگیری بر ثبات، هندلینگ و ایمنی خواهد داشت و در رقابت با پلت‌فرم‌های مشابه از هیوندای و فولکس‌واگن، این خودرو را در جایگاه بالایی قرار می‌دهد. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت bZ4X در نسخه وارداتی ایران حدود ۷.۵ تا ۷.۱ ثانیه اعلام شده که برای مصارف شهری و برون‌شهری کاملاً کافی است. باتری لیتیم-یونی مورد استفاده با ظرفیت ۶۶.۷ کیلووات-ساعت (یا ۷۱.۴ کیلووات در برخی منابع جهانی) عملکرد بسیار مناسبی دارد و طبق استاندارد چرخه چین برد ۶۱۵ کیلومتری (و طبق WLTP اتحادیه اروپا بین ۴۵۰ تا ۵۰۴ کیلومتر) ارائه می‌دهد. سیستم تعلیق جلوی مک‌فرسون و عقب دو چنغالی مستقل به گونه‌ای طراحی شده که هم ضربات جاده‌های ناهموار را به‌خوبی جذب کند و هم هندلینگ مطمئن در پیچ‌های تند را ارائه دهد. فرمان سیمی دقت فرماندهی را بالا برده و حذف اتصالات مکانیکی کمک می‌کند عملکرد فرمان بر اساس شرایط راننده تنظیم شود. ترمز احیاکننده در این خودرو فقط دو سطح دارد و حالت تک‌پداله که در برخی رقبای برقی همچون تسلا یا هیوندای یافت می‌شود، در این خودرو در دسترس نیست.

امکانات رفاهی، آپشن‌ها و تجهیزات ایمنی



تو یوتا bZ4X به‌ویژه در تریم Max یا Limited، در حوزه امکانات رفاهی و ایمنی، نه تنها چیزی از خودروهای لوکس کم ندارد، بلکه در پاره‌ای موارد امکانات پیشرفته‌تری را هم ارائه می‌دهد. تجهیزات استاندارد رفاهی در این خودرو شامل سیستم صوتی JBL، سیستم تهویه مطبوع دوگانه با فیلتر قوی، شارژر بی‌سیم، سه پورت USB-C و یک پورت USB-A، صندلی‌های برقی با تنظیم چندجهته همراه با گرم‌کن و سردکن، سقف پانورامیک برقی، کلید هوشمند دیجیتال و ورود بدون کلید، صندوق عقب برقی با قابلیت باز و بسته شدن هوشمند و دوربین ۳۶۰ درجه است. سیستم اطلاعات-سرگرمی لمسی ۱۲.۳ اینچی با پشتیبانی از Apple CarPlay و Android Auto بی‌سیم، تجربه‌ای بی‌دردسر و مدرن برای تعامل سر نشینان با خودرو ایجاد می‌کند. در حوزه ایمنی، تو یوتا bZ4X به‌نسل جدید سامانه 3.0 Toyota Safety Sense مجهز است؛ یعنی یکی از کامل‌ترین بسته‌های سیستم‌های کمک‌راننده موجود در صنعت خودرو سازی جهان. این مجموعه شامل تشخیص عابر پیاده و دوچرخه‌سوار، پیشگیری از تصادف با ترمز اضطراری خودکار، هشدار خروج از خط و هدایت بین خطوط، کروز کنترل تطبیقی هوشمند، تابلوخوان، رادار نقطه‌کور، هشدار خواب‌لودگی راننده، هشدار تصادف جلو و عقب، نوربالای خودکار، سیستم Proactive Driving Assist و سامانه نظارت بر راننده است. در تست‌های معتبر ایمنی مانند یورو NCAP، IIHS آمریکا و ANCAP استرالیا، این خودرو موفق به کسب امتیازات بسیار بالا شده و بین برقی‌ها یکی از ایمن‌ترین گزینه‌ها قلمداد می‌شود.

جمع‌بندی

تو یوتا bZ4X نه تنها اولین کراس‌اوور تمام‌برقی این برند ژاپنی مشهور، بلکه نماینده‌ای شایسته برای تحول سبز آینده صنعت خودرو است. این خودرو با طراحی ظاهری متمایز، کابین فناوری‌انه و لوکس، عملکرد دینامیکی بالا، ایمنی ممتاز و امکانات رفاهی کامل، معیاری جدید در بازار برقی‌ها و به‌طور خاص بازار ایران تعیین کرده است. هر چند قیمت اولیه بالا و کمبود زیرساخت شارژ عمومی، بر برخی موانع را بر سر راه محبوبیت همه‌گیر برقی‌ها ایجاد کرده، اما توسعه تدریجی این زیرساخت‌ها و خدمات پس از فروش حرفه‌ای و گسترده شرکت‌هایی چون «نگین تندیس» به‌طور واضح زمینه‌ساز اطمینان بازار و رشد استقبال عمومی از خودروهای برقی خواهد شد. در مقطع فعلی، bZ4X با رویکرد محافظه‌کارانه تو یوتا در قدرت و برد، اما با ثبات و اطمینان بالا در کیفیت و خدمات، گزینه‌ای مطمئن برای مشتریان خانواده‌های متوسط به‌بالا و علاقه‌مندان فناوری روز دنیا محسوب می‌شود. سرانجام، موفقیت bZ4X در بازار ایران نه تنها به کیفیت و امکانات آن، بلکه به توسعه زیرساخت شارژ و سیاست‌های حمایتی دولت و رقابت شفاف واردکنندگان وابسته است. در این رقابت، رویکرد علمی، استراتژیک و مشتری‌مدار شرکت نگین تندیس می‌تواند نقشی کلیدی در اعتماد سازی و تسهیل پذیرش خودروهای برقی در ایران ایفا کند؛ امری که آینده حمل‌ونقل پاک کشور را در مسیر توسعه پایدار قرار خواهد داد.



آشنایی با موتور قدرتمند «فورد»



«موتورهای حجیم با صدای مهیج و جذاب، همواره مورد علاقه و توجه اسپرت‌دوستان بوده است. اما این روزها به دلیل ورود موتورهای الکتریکی، رفته رفته شاهد کاهش بنزینی‌های قدرتمند خواهیم بود. می‌دانیم که فورد یکی از برترین سازنده‌های پیشرفته‌های حجیم بنزینی است. این کمپانی مطرح سال جاری میلادی بود که موتور فوق قوی تولیدی خود را در نمایشگاه صنعت پر فور منس ریسینگ به نمایش گذاشت؛ این پیشرفته یک موتور ۸ سیلندر با آرایش وی شکل به حجم ۷.۳ لیتری تنفس طبیعی است که با نام مگا پلا (بسیاری از نشریات این پیشرفته را گودیلز معرفی می‌کنند) شناخته

می‌شود. این موتور حداکثر ۶۱۵ اسب بخار قدرت و ۸۶۷ نیوتون متر گشتاور بهار مغان می‌آورد. آن چه بخش قوای محرکه فورد با نهایت دقت خود انجام داده‌اند، این است که حداکثر بیک گشتاور در ۲۸۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) است که ۶۷۷ نیوتون متر گشتاور فراهم می‌آورد. از طرفی تمام قدرت ۶۱۵ اسب بخاری بین ۲۵۰۰ تا ۶۰۰۰ آرپی‌ام به وجود می‌آید که با توجه به قطعات فورج شده مانند پیستون‌ها و شاتون‌ها و استفاده بیشتر از مترال آلومینیوم، کار تیونرها بسیار آسان شده و این موتور حداکثر تا ۱۶۰۰ اسب بخار، امکان تقویت و ارتقا دارد. این پیشرفته در پیکاپ‌های عضلانی فورد استفاده می‌شود.

با معامله گواهی سپرده KMCT9 کرمان موتور پیوند صنعت خودرو با بازار سرمایه وارد مرحله تازه‌ای شد؛ «گواهی سپرده خودرو»؛ گامی به سوی تحول در نظام فروش و تامین مالی خودروسازان

که فرآیند خرید را ساده‌تر، مطمئن‌تر و منطقی‌تر می‌کند. خریدار دیگر نیازی به ثبت‌نام در طرح‌های قرعه‌کشی، پرداخت‌های غیرشفاف یا انتظارهای طولانی ندارد؛ بلکه می‌تواند در هر زمان با مراجعه به سامانه بورس کالا، گواهی خودرو مورد نظر خود را با اطلاع دقیق از قیمت و شرایط تحویل خریداری کند.

ایس گواهی‌ها همچنین امکان خرید تدریجی را فراهم می‌کنند؛ بدین معنا که افراد می‌توانند به تناسب نقدینگی خود، گواهی‌های لازم را به مرور تهیه کنند تا در آینده خودرو مورد نظرشان را تحویل بگیرند.

این مدل، به نوعی ابزار پس‌انداز مدرن تبدیل می‌شود که هم قدرت خرید افراد را حفظ می‌کند و هم از اثرات تورمی بازار خودرو می‌کاهد.

سیاست‌گذاری بهتر اقتصادی از طریق ابزارهای نوین مالی

در مقیاس کلان اقتصادی، گسترش گواهی سپرده خودرو می‌تواند نقش مهمی در هدایت نقدینگی‌های سرگردان به سمت تولید ایفا کند. بخش قابل توجهی از سرمایه‌های خرد جامعه طی سال‌های اخیر وارد بازارهای غیرمولد مانند ارز، طلا و مسکن شده است.

اکنون، با توسعه ابزارهای مالی تولیدمحور، این سرمایه‌ها می‌توانند به سمت بخش‌های صنعتی و مولد اقتصاد، از جمله خودروسازی، حرکت کنند. چنین روندی علاوه بر ایجاد اشتغال و تقویت تولید، می‌تواند از رشد تورم و ایجاد حباب در بازارهای سفته‌بازی جلوگیری کند. از منظر سیاست‌گذاری نیز، این روش کاملاً همسو با اهداف دولت برای افزایش شفافیت اقتصادی، کنترل تورم و توسعه بازار سرمایه است.

عرضه خودرو در بورس کالا موجب می‌شود اطلاعات مربوط به حجم معاملات، قیمت‌ها، تقاضا و عرضه به صورت شفاف و قابل رصد در اختیار نهادهای ناظر قرار گیرد. این شفافیت، علاوه بر جلوگیری از فساد و رانت، به تصمیم‌گیری دقیق‌تر سیاست‌گذاران در زمینه تنظیم بازار خودرو نیز کمک می‌کند. در بعد اجتماعی، اجرای گواهی سپرده خودرو می‌تواند به افزایش عدالت اقتصادی منجر شود.

سال‌هاست که بخش زیادی از مردم در فرآیندهای خرید خودرو احساس نابرابری و بی‌اعتمادی دارند. شفافیت در معاملات، حذف واسطه‌ها و دسترسی برابر به امکان خرید از بورس کالا، زمینه‌ساز بازسازی این اعتماد عمومی خواهد بود. در این سیستم، همه افراد با شرایط برابر می‌توانند در بازار حضور یابند و از قیمت واقعی و منصفانه بهره‌مند شوند. در عین حال، موفقیت کامل این طرح نیازمند هماهنگی دقیق بین نهادهای مرتبط از جمله سازمان بورس و وزارت صنعت، معدن و تجارت، شرکت‌های خودروساز و شبکه بانکی است. ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای نگهداری، انبارداری، تسویه و تحویل خودرو از الزامات حیاتی آن است. همچنین، آگاهی بخشی عمومی به خریداران و آموزش نحوه معامله گواهی‌ها در بورس، می‌تواند نقش کلیدی در افزایش استقبال عمومی از این روش ایفا کند. چشم‌انداز آینده این طرح نیز امیدوارکننده است.

در گام‌های بعدی، می‌توان ابزارهای مالی پیشرفته‌تری همچون قراردادهای آتی خودرو، اختیار معامله و صندوق‌های سرمایه‌گذاری کالایی خودرو را طراحی و راه‌اندازی کرد. این ابزارها می‌توانند به تثبیت بازار، کاهش نوسانات قیمت و بهبود مدیریت ریسک در صنعت خودرو کمک کنند.

به موازات آن، خودروسازان نیز انگیزه بیشتری برای ارتقای کیفیت، تنوع محصول و خدمات پس از فروش خواهند داشت تا در فضای رقابتی جدید، جایگاه خود را حفظ کنند. در مجموع، ورود صنعت خودرو به بورس کالا و بهره‌گیری از گواهی سپرده کالایی، تحولی بنیادین در نظام تامین مالی و توزیع خودرو در ایران است.

این روند، حلقه اتصال میان صنعت و بازار سرمایه را تقویت کرده و می‌تواند الگویی برای سایر بخش‌های اقتصادی کشور باشد.

اگر سیاست‌گذاران و نهادهای نظارتی با رویکردی حمایتی و برنامه‌محور از این سازوکار پشتیبانی کنند، آینده بازار خودرو ایران به سمت شفافیت، کارایی و عدالت اقتصادی پیش خواهد رفت؛ آینده‌ای که در آن خودرو نه صرفاً کالایی مصرفی، بلکه نمادی از پیوند صنعت، سرمایه و اعتماد عمومی در اقتصاد ملی خواهد بود.



در سال‌های اخیر، صنعت خودروسازی کشورمان در میان پیچیدگی‌های ساختاری و مالی، بیش از هر زمان دیگر نیازمند تحول در روش‌های تامین مالی و فروش بوده است. وابستگی طولانی‌مدت به نظام بانکی، پیش‌فروش‌های زمان‌بر، نبود شفافیت در قیمت‌گذاری و شکل‌گیری واسطه‌گری‌های گسترده، نه تنها مانع توسعه این صنعت شده، بلکه اعتماد عمومی را نیز کاهش داده است. در چنین شرایطی، ورود ابزارهای نوین مالی و اعتباری به این حوزه می‌تواند در پیچهای تازه برای اصلاح ساختارها و بهبود کارایی اقتصادی بگشاید. در همین راستا، عرضه گواهی سپرده کالایی خودرو برای نخستین بار در تاریخ خودروسازی کشور با محصول KMCT9 شرکت کرمان‌موتور در بورس کالا، نقطه عطفی در مسیر پیوند صنعت خودرو با بازار سرمایه محسوب می‌شود. این اتفاق تنها یک معامله ساده نیست، بلکه مقدمه‌ای است بر تغییر یک الگوی دیرینه در نظام خرید، فروش و تامین مالی خودرو در ایران؛ الگویی که می‌تواند هم برای تولیدکنندگان و هم مصرف‌کنندگان منافع قابل توجهی به همراه داشته باشد. گواهی سپرده کالایی خودرو در واقع برگه‌ای اعتباری است که نمایانگر مالکیت خریدار بر یک خودروی مشخص در انبار رسمی خودروساز است. این گواهی‌ها همانند سایر اوراق بهادار کالایی، در بازار ثانویه نیز قابل خرید و فروش‌اند و به دارندگان اجازه می‌دهند دارایی خود را در هر لحظه به وجه نقد تبدیل کنند. از این منظر، خودرو از کالایی مصرفی به یک دارایی مالی و سرمایه‌ای تبدیل می‌شود که قابلیت معامله، سرمایه‌گذاری و پوشش ریسک دارد. این ویژگی باعث می‌شود خریداران با رویکردی عقلایی‌تر و بلندمدت‌تر به بازار خودرو نگاه کنند و خرید خودرو را نه صرفاً یک مصرف، بلکه یک تصمیم مالی و سرمایه‌ای بدانند.

مزایای گواهی سپرده برای تولیدکنندگان برای تولیدکنندگان، مزیت اصلی این روش در آزادسازی سریع منابع مالی نهفته است. در مدل‌های سنتی، خودروسازان برای تامین سرمایه در گردش خود معمولاً به پیش‌فروش‌های بلندمدت یا تسهیلات بانکی پرهزینه متکی بودند؛ فرآیندهایی که گاه منجر به انجماد سرمایه، تاخیر در تولید و افزایش هزینه‌های مالی می‌شد. اما با استفاده از گواهی سپرده، شرکت‌های خودروساز می‌توانند خودروهای تولیدی را به صورت اوراق بهادار منتشر کرده و در بازار سرمایه عرضه کنند.

به این ترتیب، نقدینگی مورد نیاز برای ادامه تولید به سرعت تامین می‌شود و جریان مالی در نگاه‌ها به صورت پویا و شفاف به گردش درمی‌آید. از سوی دیگر، کاهش هزینه‌های نگهداری خودرو در انبار و جلوگیری از انباشت محصولات در کارخانه‌ها از مزایای جانبی مهم این طرح است. در واقع، خودروسازان به جای انتظار برای فروش مستقیم، می‌توانند محصولات را در انبار رسمی سپرده‌گذاری کرده و با انتشار گواهی سپرده، نقدینگی را زودتر جذب کنند. این فرآیند، خواب سرمایه را کاهش داده و فضای مالی شرکت‌ها را بهبود می‌بخشد.

اما اهمیت دیگر این ابزار در اصلاح سازوکار قیمت‌گذاری خودرو است. در سال‌های گذشته، بازار خودرو تحت تأثیر سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری از توازن خارج شده و همین موضوع باعث ایجاد شکاف میان قیمت کارخانه و بازار آزاد شده است. عرضه خودرو در بورس کالا از طریق گواهی سپرده، سازوکار عرضه و تقاضا را مبنای اصلی کشف قیمت قرار می‌دهد. این یعنی قیمت نهایی نه از سوی نهادهای اداری، بلکه بر اساس رقابت واقعی میان خریداران و فروشندگان تعیین می‌شود. چنین روندی به افزایش شفافیت، کاهش التهاب قیمتی و اعتمادسازی در بازار منجر خواهد شد.

مزایای مصرف‌کنندگان گواهی سپرده خودرو را همکار است



از افزایش تقاضا نیست؛ بلکه رشد نرخ ارز سبب شده است این روزها باز هم از خودرو به عنوان کالای سسرمایه ای یاد شود و سرمایه داران با هدف حفظ ارزش سرمایه خود به سراغ خرید خودرو بروند.

با این وجود، قیمت جیمینی در چهار روز اخیر در سطح جدید خود ثابت مانده و نشانه ای از کاهش یا افزایش مجدد ندارد. فعالان بازار معتقدند در صورت عدم عرضه مجدد توسط وارد کنندگان، احتمال رشد دوباره نرخ در هفته آینده وجود دارد.

بازار خودروهای وارداتی طی روزهای اخیر شاهد نوسان قابل توجهی در قیمت برخی مدل های خاص بوده است. در این میان، سوزوکی جیمینی ۱.۵ لیتری پنج در مدل ۲۰۲۵ با افزایش چشمگیر قیمت روبه رو شده است.

این خودرو که هفته گذشته با نرخ ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان معامله می شد، روز گذشته در بازار ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان برچسب قیمت خورد که از رشدی معادل ۴۰۰ میلیون تومان در کمتر از یک هفته خبر می دهد. این میزان رشد بها ناشی



جهش قیمتی سوزوکی «جیمینی» در بازار

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

ثبات در بازار وارداتی ها؛ داخلی ها و مونتاژی ها در نوسان

مقابل، در خودروهای داخلی نوسان نرخ بیشتر به جو روانی و انتظار کاهش بیشتر قیمت ها مربوط است.

در حال حاضر بازار خودرو بیش از آن که تابع عرضه و تقاضا باشد، از انتظارات و سیگنال های اقتصادی تاثیر می گیرد. فعالان این حوزه معتقدند با توجه به آرامش نسبی نرخ ارز و نبود شوک قیمتی در بازار جهانی، روند ثبات در بخش وارداتی ها در کوتاه مدت ادامه خواهد داشت. با این حال، برای خودروهای داخلی و مونتاژی احتمال نوسان های مقطعی همچنان وجود دارد.

تعرفه واردات و نحوه تخصیص ارز، عرضه مدل های وارداتی جدید با کندی مواجه شده است و همین موضوع باعث شده بازار در وضعیت ثبات نسبی قرار گیرد. اما در سوی دیگر، بازار خودروهای داخلی و مونتاژی روز آرامی نداشت. در حالی که چند مدل مونتاژی ساخت مشترک با خودروسازان چینی افزایش جزئی قیمت را تجربه کردند، علت اصلی این نوسانات تفاوت در میزان عرضه و موجودی شرکت ها است. در بازار خودروهای مونتاژی، هر زمان عرضه از سوی کارخانه ها کاهش پیدا می کند، بلفاصله قیمت ها در بازار آزاد بالا می رود؛ حتی اگر تقاضا چندان زیاد نباشد. در

بازار خودرو روز گذشته چهارهای دوگانه به خود گرفت؛ در حالی که قیمت خودروهای وارداتی در مسیر ثبات حرکت کردند و هیچ نوسان قابل توجهی را ثبت نکردند، اما در بازار خودروهای داخلی و مونتاژی شاهد تغییرات قیمتی، هر چند محدود بودیم. این وضعیت نشان می دهد بازار همچنان در مرحله رکود انتظاری قرار دارد و خریداران و فروشندگان تمایل چندانی به معامله ندارند. در بازار خودروهای وارداتی، اغلب برندهای آسیایی و اروپایی در روز گذشته بدون تغییر قیمت معامله شدند. در حال حاضر به دلیل مشخص نبودن سیاست های جدید دولت در زمینه

جدول قیمت های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی ام بی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۱۳۰	۰	
کی ام بی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۰	۲ میلیارد و ۳۳۰	۳۰	▲
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۲ میلیارد و ۳۲۰	۰	
کی ام بی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۵۰	۳ میلیارد و ۴۸۰	۰	
ام وی ام X22 PRO دنده ای (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۲۳۲	یک میلیارد و ۲۸۰	۰	
ام وی ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۹	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۴۳	۳ میلیارد	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۸۹۰	۴۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۵۱۵	۶ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۹۰	یک میلیارد و ۲۸۰	۳۰	▲
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۵	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۲۹۰	۰	
هایما S8 (۱۴۰۴)	۰	۲ میلیارد و ۵۲۰	۲۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۴۰	۴۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۸۶۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۱۹	۰	
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۲۲	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۶۲۰	۰	
ساینا GX دوگانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۹۵	۰	
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۸۳	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۷۲۹	۰	
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۴۰	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۳۰	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۰۲	۰	
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۷۵۵	۰	
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۳۸	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۳۹	۰	
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۵۹	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۳۳	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۳۰	۰	
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۸۳۰	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۵۵	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک میلیارد و ۱۶۳	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک میلیارد و ۲۰۸	۰	
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۴۶۲	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۹۰	۰	
نیسان دوگانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۲۵	۰	
نیسان دوگانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۵	۰	
نیسان دوگانه مسقف (۱۴۰۳)	۸۴۰	یک میلیارد و ۹۰	۰	
کارون (بادرادیو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۱۰	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۷۰	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۹۵	۰	
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۹	یک میلیارد و ۱۳۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۸۷	۹۹۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۱۷	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۸۹۵	۰	
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۱۳	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۹۰	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۱۱۰	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۲۸۵	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۳۶۰	۰	
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۸۲	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۱۱۹	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۱۳۸	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۳۵۵	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۱۲۷	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۳۵۵	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۸۹۷	۰	
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۸۶۵	۰	
وانت آریسان ۲ دوگانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۷۴	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۵ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۴ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
سراتو ۲۰۰۰ سی سی اتوماتیک UGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلستوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
تویوتا bz4X ۶۱۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۴ میلیارد و ۲۵۰	۰	
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
تویوتا لوبین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	
نیسان قشقایی تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هوندا eHEV HR-V (۲۰۲۵)	۰	۵ میلیارد	۵۰	▲
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۵ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۸۸۷	۴ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS تمام برقی (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
بی وای دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۶۳۸	۴ میلیارد و ۸۰۰	۰	
بی وای دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۲۵	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	

محموله کشف شده توسط کارشناسان مربوطه بیش از ۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون ریال برآورد شده است.» سرهنگ نوروزی اضافه کرد: «در این خصوص یک نفر دستگیر و کامیونت وی به پارکینگ دلالت شد. متهم نیز بعد از تشکیل پرونده جهت رسیدگی، در اختیار مراجع قضائی قرار گرفت.» فرمانده انتظامی شهرستان ابهر از شهروندان خواست هر گونه اخبار و اطلاعات خود را در خصوص فعالیت غیر قانونی قاچاقچیان و احتکار کنندگان کالا و سودجویان اقتصادی با شماره تلفن ۱۱۰ در اختیار پلیس بگذارند.

فرمانده انتظامی شهرستان ابهر از کشف بیش از ۵ تن روغن موتور خارجی قاچاق در بازرسی از یک دستگاه کامیونت خاور در محور مواصلاتی خدابنده- ابهر خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما مرکز زنجان، هادی نوروزی گفت: «روز گذشته عوامل پلیس آگاهی حین کنترل خودروهای عبوری در محور خدابنده به یک دستگاه کامیونت خاور مشکوک و آن را متوقف کردند.» وی افزود: «ماموران در بازرسی از این کامیونت ۵ تن و ۵۰۰ کیلوگرم روغن موتور خارجی قاچاق و فاقد مجوز را کشف کردند که ارزش



کشف روغن موتور قاچاق از یک دستگاه خاور در ابهر



تنوع روغن موتور در کشور یک ضرورت است!

چالش آب و هوایی ایران برای روانکارها

مصرفی. برای مثال، در شهرهای ساحلی که رطوبت بالاست، افزودنی‌های ضد اکسیداسیون و ضد زنگ نقش پررنگ‌تری دارند.

امادر نواحی کویری، تمرکز اصلی بر مقاومت در برابر تبخیر و اکسیداسیون حرارتی است. به عنوان نمونه، در مناطق کشاورزی جنوب کرمان، روغن‌های صنعتی با شاخص ویسکوزیته بالا برای پمپ‌های آبیاری پیشنهاد می‌شود، در حالی که در کارخانه‌های شمال کشور، روغن‌های صنعتی سبک‌تر با افزودنی‌های ضد کف مناسب‌تر هستند.

این تفکیک علمی باعث کاهش استهلاک ماشین‌آلات، صرفه جویی در مصرف سوخت و افزایش طول عمر تجهیزات می‌شود. در نهایت، بومی‌سازی فرمولاسیون روانکارها در ایران، گامی استراتژیک در جهت ارتقای بهره‌وری ملی است؛ اقدامی که با پشتیبانی شبکه توزیع و مشاوره فنی خدمات موتورازین، می‌تواند ایران را به یکی از بازیگران اصلی بازار روانسکار خاورمیانه تبدیل کند. در کشور ی با تنوع اقلیمی ایران، انتخاب روغن موتور صرفاً یک خرید ساده نیست؛ بلکه تصمیمی فنی و اقتصادی است.

هرچه روغن سازگارتر با دما، فشار و نوع کاربری موتور باشد، طول عمر موتور افزایش می‌یابد. انتخاب روغن موتور مناسب با اقلیم، نوع خودرو و کیفیت ساخت آن، اصلی‌ترین گام برای حفظ سلامت و بهره‌وری موتور است. در موتورازین، راهکارهای بومی برای هر منطقه از ایران فراهم شده است تا انتخاب روغن، دیگر دغدغه‌ای فنی نباشد بلکه تصمیمی آگاهانه و اقتصادی باشد.



در حالی که نیاز یک کامیون معدنی در کرمان با یک خودروی سواری در رشت یا تهران قابل مقایسه نیست. در همین راستا، مفهوم روغن موتور ویژه شهرها و روغن صنعتی ویژه شهر اهمیت حیاتی پیدا می‌کند.

این رویکرد به معنای طراحی ترکیب شیمیایی روغن بر اساس پارامترهای محلی است؛ مانند میانگین دمای سالانه، رطوبت نسبی، ارتفاع از سطح دریا و نوع سوخت

رانندگی می‌کند، از طریق اپلیکیشن «موتورازین» هشدار دریافت کند که روغن فعلی‌اش بیش از حد داغ شده و باید از نوع گرانروی بالاتر (مثل 20W-50) استفاده کند، در حالی که کاربری در اردبیل به او توصیه می‌شود روغن با

گرانروی پایین‌تر و مقاومت سرما تهیه کند.

یکی از چالش‌های پنهان در بازار روانکارهای ایران، استفاده از فرمولاسیون عمومی و غیربومی برای تمام مناطق است.

این روغن‌ها برای روانکاری چرخ‌دنده‌ها، پمپ‌ها، توربین‌ها و سیستم‌های هیدرولیک طراحی شده‌اند. انتخاب روغن صنعتی مناسب بر اساس شاخص ویسکوزیته (ISO 32 تا 220) و افزودنی‌های ضد اکسیداسیون، از توقف خط تولید جلوگیری می‌کند.

از سوی دیگر خودروهای مدرن به دلیل طراحی دقیق‌تر موتور، نیازمند روغن‌هایی با اصطکاک پایین و گرانروی کنترل شده هستند. روغن‌های با برچسب API SN و SP و ILSAC GF-6 برای این خودروها ایده‌آل‌اند. این روغن‌ها باعث کاهش مصرف سوخت و کنترل بهتر دما می‌شوند. صنعت روانکار در جهان، به ویژه در دهه اخیر، با ورود فناوری‌های نانو، حسگرهای هوشمند و ترکیبات زیست‌پایه، مسیر تازه‌ای را تجربه می‌کند.

ایران نیز با توجه به اقلیم متنوع و حجم بالای ناوگان خودرویی، در آستانه یک تحول بزرگ در حوزه روغن موتور و روغن صنعتی قرار دارد. در سال‌های اخیر، بسیاری از برندهای معتبر جهانی و داخلی به سمت توسعه روغن‌هایی حرکت کرده‌اند که قابلیت پایش عملکرد در لحظه را دارند؛ به طوری که با نصب سنسورهای هوشمند در سیستم روغن کاری، تغییرات دما، فشار و ویسکوزیته به صورت بلادرنگ (Real-time) ثبت می‌شود.

این داده‌ها، با اتصال به نرم‌افزارهای تحلیلی، به رانندگان و مدیران فنی هشدار می‌دهند که زمان تعویض روغن فرا رسیده است یا احتمال اکسیداسیون وجود دارد.

تصور کنید راننده‌ای در بندرعباس که در گرمای ۴۵ درجه

انتخاب روغن موتور مناسب در کشور ایران که تنوع آب و هوایی بالایی دارد، یکی از تصمیم‌های کلیدی برای حفظ سلامت و کارایی خودروها و ماشین‌آلات است. از سرمای ارتفاعات کردستان تا گرمای کویری کرمان و رطوبت شمال، هر اقلیم رفتار متفاوتی از روغن موتور می‌طلبد.

بسیاری از خرابی‌های زودرس موتور با افت راندمان به دلیل استفاده از روغن نامناسب در شرایط اقلیمی خاص رخ می‌دهد. در مناطق گرم و خشک (جنوب و مرکز کشور)، دمای بالا باعث رقیق شدن سریع روغن موتور و کاهش لایه روانکار می‌شود. انتخاب روغن‌هایی با گرانروی بالاتر (مانند 50-20W SAE) بهترین عملکرد را دارد.

در دمای پایین مناطق سرد و کوهستانی (شمال غرب و غرب کشور)، روغن غلیظ‌تر می‌شود و حرکت اولیه موتور سخت‌تر خواهد بود. در این مناطق روغن‌های با گرانروی پایین‌تر مانند 30-5W توصیه می‌شود. در اقلیم مرطوب مناطق مرطوب و معتدل (شمال کشور)، مقاومت روغن در برابر اکسیداسیون اهمیت دارد.

روغن‌های سنتتیک با افزودنی ضد زنگ عملکرد بهتری دارند. وجود گرد و غبار و گرمای بالا مناطق کویری و بیابانی (جنوب شرق و شرق کشور) نیازمند روغنی با خاصیت پاک‌کنندگی (Detergent) و پایداری حرارتی بالاست.

در کنار روغن موتور خودروها، روغن صنعتی نقش کلیدی در تداوم عملکرد ماشین‌آلات کارخانه‌ها، خطوط تولید و تجهیزات معدنی دارد.

TX

بالذت برانید

XTRIM

BORN FOR MORE





پرونده لاستیک فروش متخلف روی میز تعزیرات



«سازمان تعزیرات حکومتی تهران از محکومیت ۹۸۶ میلیارد ریالی فروشنده لاستیک برای ثبت نکردن موجودی در سامانه مربوطه خبر داد. سید یاسر رایگانی، مدیر کل روابط عمومی سازمان تعزیرات حکومتی گفت: «شعبه دوم تجدیدنظر ویژه رسیدگی به امور قاچاق کالاوار تعزیرات حکومتی تهران پرونده تخلف رعایت نکردن ضوابط تعیینی دولت در فروش ۷۸ هزار و ۶۷۵ حلقه لاستیک ایرانی به ارزش ۴۹۳ میلیارد و ۲۸۹ میلیون ریال را رسیدگی کرد.» وی افزود: «به گزارش اداره کل صنعت، معدن و تجارت استان تهران پرونده

این تخلف برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال شد. شعبه رسیدگی کننده با توجه به مستندات موجود در پرونده، اتهام انتسابی را محرز و متخلف را به پرداخت مبلغ ۴۹۳ میلیارد و ۲۸۹ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.» به گفته رایگانی، شعبه همچنین متخلف را برای بپای مال از دست رفته به پرداخت ۴۹۳ میلیارد و ۲۸۹ میلیون ریال جریمه و در مجموع متخلف را به پرداخت ۹۸۶ میلیارد و ۵۷۹ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.

جاده‌های کوهستانی افزایش می‌یابد. مطالعات جهانی از کشورهایی همچون نیوزیلند نیز نشان می‌دهد که هم‌زمان با کاهش بازرسی‌های فنی سالانه تایر، تعداد تصادفات ناشی از ساییدگی آج به شدت رو به افزایش گذاشته است

تایر سرعت، وزن و بار خودرو بر فاصله ترمزگیری

هرچه سرعت خودرو بیشتر باشد، نقش آج در تماس و تخلیه آب حیاتی تر می‌شود. بر اساس قانون فیزیک، انرژی جنبشی ارتباطی‌نمایی با سرعت خودرو دارد؛ لذا در شرایط آج کم، با افزایش سرعت نه تنها فاصله توقف دوچندان می‌شود بلکه احتمال لغزش شدیدتر می‌شود. همین‌طور، افزایش وزن و بار، به ویژه در خودروهای باری یا سرنشینان بیشتر، موجب افزایش مساحت تماس تایر و جاده و افزایش دمای تایر می‌شود؛ مواردی که در تایرهای فرسوده می‌توانند شانس ترکیدن یا لغزش را بالا ببرند. تحقیقات تجربی نشان داده‌اند که اضافه‌بار می‌تواند فاصله توقف را ۵ تا ۱۵ درصد بسته به نوع جاده و شرایط تایر افزایش دهد؛ هرچند اگر فشار باد تایر متناسب با بار تنظیم شود این اثر کاهش می‌یابد. تحلیل داده‌های تجربی، علمی و استانداردهای بین‌المللی تایید می‌کند که حفظ عمق آج تایر در حد مطلوب، یکی از ارکان اساسی ایمنی خودرو و مسافران است. تنها چند میلی‌متر لاستیک اضافی می‌تواند فاصله بین یک توقف موفق و یک حادثه مرگبار را تعیین کند. در حالی که قوانین حداقل آج ۱.۶ میلی‌متر را تعیین کرده‌اند، عقلانیت ایمنی ایجاب می‌کند پیش از رسیدن آج به این حد، اقدام به تعویض تایر نمایید؛ خصوصاً وقتی پای رانندگی در شرایط خیس، بارانی یا برفی در میان است.

علاوه بر آن، نگهداری صحیح، بازرسی‌های منظم و و انتخاب تایر متناسب با نیاز و اقلیم، مهم‌ترین عوامل کاهش ریسک تصادف محسوب می‌شود. امروز که فناوری در دسترس است، ابزارهای اندازه‌گیری دقیق و اطلاعات تخصصی در اختیار همگان قرار دارد، مسئولیت آگاهی و اقدام جمعی ما برای حفظ ایمنی در جاده‌ها بیش از پیش است. تنها کافی است به این اصل ساده اما حیاتی وفادار باشیم: هیچ‌وقت با آج کم، خطر را سوار خودرو نکنید.



آمار تصادفات مرتبط با آج کم و پیامدهای اجتماعی طبق آمار سازمان‌های امنیت ترافیک آمریکا، نزدیک به ۹٪ تصادفات رانندگی به مشکلات احتمالی تایر (اعم از فرسودگی، ساییش آج، ترک، ترکیدن و غیره) مرتبط است که معادل بیش از ۲.۱۸ میلیون تصادف در سطح ملی است. سالانه فقط در ایالات متحده بیش از ۱۱ هزار سانحه به واسطه ترکیدن یا نقص تایر رخ می‌دهد که حدود ۵۰۰ تن را به کام مرگ می‌کشاند. در انگلستان، هر ساله بیش از ۶ میلیون تایر با آج غیرقانونی شناسایی می‌شود و بیش از ۱۵۹ تن در حوادث مرتبط با تایر آسیب جدی می‌بینند یا جان خود را از دست می‌دهند. در ایران، با توجه به آمار غیررسمی پلیس راهور و کارشناسان تصادفات، درصد قابل توجهی از تصادفات شدید یا واژگونی‌ها به دلیل لغزش ناشی از آج کم تایر می‌باشد که به ویژه در فصل بارندگی و

فوت (۱۰۸ متر) می‌رسد، یعنی تا ۵۲٪ افزایش نسبت به تایر نو. اما در شرایط خشک همان تفاوت آج، فاصله توقف را بسیار کمتر تغییر می‌دهد (در حد چند درصد)؛ علت اصلی آن نیز این است که در جاده خشک، تماس مستقیم تایر با سطح یعنی عامل اصلی نگهداری به جاده است، اما در جاده خیس، این تماس توسط لایه آب مختل و انتقال نیرو تنها با شیار کف تایر انجام می‌شود.

استانداردهای جهانی و قوانین مرتبط با عمق آج تایر بر اساس مقررات قانونی بسیاری از کشورها، حداقل عمق آج تایر سواری باید ۱.۶ میلی‌متر باشد. این مقدار بر اساس آزمون‌های عملی و توازن میان دوام، هزینه و ایمنی تعیین شده است. در ایران نیز طبق آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، حداقل عمق آج مجاز همین مقدار است. با این حال، اکثر کارشناسان و مراکز ایمنی توصیه می‌کنند که تایرها را پیش از رسیدن به این مقدار (مثلاً در ۳ میلی‌متر) تعویض کنید؛ دلیل آن، افزایش محسوس ریسک لغزش و افزایش فاصله ترمزگیری به ویژه در شرایط خیس است. در اروپا، استانداردهای ECE R30 برای تایر سواری، ECE R54 برای تایرهای باری و ECE R117 برای پرچسب‌گذاری راندها، انرژی و مقاومت غلشی تایر وجود دارد. همچنین، سیستم UTQG (در آمریکا) رتبه‌بندی یکسان کیفیت تایر را با سه شاخص مجزا: ساییدگی آج (Treadwear)، چسبندگی (Traction) و تحمل گرما (Temperature) تعریف می‌کند. این معیارها به رانندگان کمک می‌کنند بهترین انتخاب را با توجه به نیاز و شرایط رانندگی داشته باشند. در مورد خودروهای سنگین، اغلب حداقل عمق آج ۳ میلی‌متر برای لاستیک جلو و ۱.۶ میلی‌متر برای سایر محورها تعیین شده است، اما در شرایط ترافیک سنگین یا مناطق پر بارش، اعداد بالاتری نیز توصیه می‌شود.

برای تماس لاستیک با آسفالت جاده فراهم می‌کند. هرچه عمق آج کمتر شود، این توانایی به شدت افت می‌کند و چسبندگی تایر کاهش می‌یابد. این مساله در شرایط مرطوب یا برفی شدیدتر است زیرا با تراکم آب میان لاستیک و جاده، شیارهای کم عمق دیگر قادر به تخلیه آب نیستند و خودرو روی لایه‌ای از آب سُرمی‌خورد (پدیده هیدروپلنینگ). از منظر علمی، فیزیک ارتباط نزدیک میان عمق آج و چسبندگی (ضریب اصطکاک) را تایید می‌کند. در واقع، هر میلی‌متر کاهش آج می‌تواند باعث افزایش محسوس فاصله ترمزگیری شود، به ویژه زمانی که شرایط جاده مساعد نیست. نتایج مدل‌سازی و تحقیقات میدانی نشان می‌دهد که اثر آج بر عملکرد ترمز هم تابع شرایط جوی (خشک یا مرطوب)، نوع تایر، سرعت خودرو و وزن آن است و هم به کیفیت و ترکیب شیمیایی تایر بستگی دارد.

آزمایش‌های تخصصی ترمزگیری در شرایط خشک، تاثیر عمق آج بر فاصله ترمزگیری کمتر از شرایط مرطوب است. شواهد تخصصی آزمایش‌های شرکت Tire Rack و آزمون‌های سایر مراکز نشان می‌دهد که در سطوح خشک، تفاوت فاصله ترمزگیری بین تایرهای نو و فرسوده، عمدتاً بین ۲ تا ۶ درصد است و به ندرت به سطح‌های بحرانی می‌رسد. اما در همان خودرو و تایر، در سطح خیس، کاهش عمق آج حتی از ۸ به ۳ میلی‌متر نیز می‌تواند افزایش فاجعه‌آمیزی در فاصله ترمز موجب شود. برای مثال، براساس داده‌های Hunter Engineering در شرایط مرطوب در سرعت ۹۶ کیلومتر، تایر نو در ۲۳۴ فوت (۷۱ متر) توقف می‌کند، در حالی که با آج ۳۲/۶ اینچ (۴.۸ میلی‌متر) این عدد به ۲۵۲ فوت (۷۷ متر)، با ۳۲/۴ اینچ (۳.۲ میلی‌متر) به ۲۸۲ فوت (۸۶ متر) و در حداقل آج ۳۲/۲ اینچ (۱.۶ میلی‌متر) به ۳۵۶



در صنعت خودرو، نقش تایر همواره موضوع توجه ویژه کارشناسان و فعالان حوزه ایمنی بوده است. تایر تنها نقطه تماس خودرو با سطح جاده است و هرگونه تغییر در ساختار یا ویژگی‌های آن به طور مستقیم بر عملکرد ایمنی، پایداری و قابلیت کنترل خودرو تاثیر می‌گذارد. یکی از مهم‌ترین اجزای تایر، آج (شیار سطحی تایر) است که وظیفه اصلی آن اطمینان از چسبندگی مطلوب بین تایر و جاده است؛ نقشی که به خصوص در شرایط بحرانی (مانند ترمزهای ناگهانی در مسیرهای لغزنده) مرز بین یک توقف بدون حادثه و یک تصادف جبران‌ناپذیر می‌شود. کاهش عمق آج، که از سایش تدریجی تایر ناشی می‌شود، منجر به کاهش چشمگیر در توانایی تخلیه آب، کاهش تماس موثر با جاده، افزایش ریسک پدیده هیدروپلنینگ و نهایتاً افزایش فاصله ترمزگیری خودرو می‌شود. هدف این مطلب، تحلیل ابعاد مختلف تاثیر عمق آج بر فاصله ترمزگیری، بررسی شواهد علمی، نتایج آزمایش‌های تخصصی، استانداردها و توصیه‌های ایمنی معنادار در این زمینه است.

عمق آج تایر می‌تواند عملکرد تایر را بهبود بخشد. عمق آج تایر، فاصله بین قله و کف شیارهای تایر است که به طور معمول در تایرهای نو میان ۸ تا ۱۰ میلی‌متر قرار دارد. وجود شیارها و برجستگی‌های آج، باعث انتقال آب، گل و برف از نقطه تماس به بیرون می‌شود و سطح کافی

کوبیر 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 و 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-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا 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		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام‌وی ام X33
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	جانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	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		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیپوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-سWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TB (کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنوتو 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	فیدیلیتی-رکستون





خریداران تحویل می‌دهد. بر این اساس، از روز پنج‌شنبه بیش از ۵۰۰ دستگاه از این محصولات که مراحل شماره‌گذاری و پلاک‌گذاری آن‌ها انجام شده است، آماده تحویل به مشتریان خواهد بود.

به گزارش «سایانپوز» گروه خودروسازی سایپا در ادامه برنامه عرضه محصولات جدید خود، نخستین سری از خودروهای مونتاژی سایپا 441P و پارس خودرو 421P را به‌صورت نمادین به ۱۰ نفر از



آغاز تحویل نخستین سری خودروهای جدید سایپا 421P و 441P به خریداران

«دنیای خودرو» از نمایشگاه موتورهای درون‌سوز گزارش می‌دهد؛

رستاموتور؛ آغاز عصر تازه‌ای از موتور سیکلت‌های تمام‌برقی بومی

در طراحی این پیش‌رانه از تکنولوژی کویل‌های دیسکی مغناطیسی بهره گرفته شده است؛ نوعی فناوری که با استفاده از مدارهای اسیلاتور فرکانس بالا و متغیر، بدون نیاز به آهنربای دائمی (پرمننت مگنت) گشتاور مورد نیاز را ایجاد می‌کند

نو و پاک تغییر دهند. در میان این حضور پررنگ و متنوع، غرفه شرکت «رستاموتور» یکی از متفاوت‌ترین و پربازدیدترین بخش‌های نمایشگاه بود. این شرکت به‌عنوان تولیدکننده موتور سیکلت تمام‌برقی بومی در کشور، یادو محصول ویژه و نوآورانه وارد میدان شد؛ محصولاتی که نه تنها با تکیه بر فناوری داخلی طراحی شده‌اند، بلکه می‌توانند آغازگر نسلی تازه از وسایل نقلیه دوستدار محیط‌زیست در کشور باشند.

این نمایشگاه که در فضای پرشور تبادل فناوری میان صنعت و دانشگاه برپا شده، امسال بیش از هر زمان دیگری رنگ و بوی «تحول انرژی» به‌خود گرفته است. در کنار نمایش نسل‌های جدید موتورهای احتراق داخلی، توجهات به حوزه خودروهای هیبریدی، تمام‌برقی و موتور سیکلت‌های نوین نیز جلب شد؛ محصولاتی که قرار است مسیر صنعت حمل‌ونقل کشور را از مصرف سوخت فسیلی به سمت انرژی‌های

روز گذشته، چهاردهمین نمایشگاه موتورهای درون‌سوز و سامانه‌های محرکه کشور با حضور گسترده شرکت‌های بزرگ خودروسازی از جمله گروه صنعتی ایران‌خودرو، گروه خودروسازی سایپا، گروه بهمن، کرمان‌موتور، شرکت تحقیق، طراحی و تولید موتور ایران‌خودرو (ایکو)، مجموعه‌های قطعه‌سازی و جمعی از شرکت‌های دانش‌بنیان فعال در حوزه پیش‌رانه برگزار شد.



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

فناوری بومی در خدمت انرژی پاک

«مهدی فهیمی» مدیرعامل شرکت رستاموتور در خصوص فناوری الکتروموتورهای این موتور سیکلت که ثبت اختراع داخل و خارج از کشور شده است، گفت: «در طراحی این پیش‌رانه از تکنولوژی کویل‌های دیسکی مغناطیسی بهره گرفته شده است؛ نوعی فناوری که با استفاده از مدارهای اسیلاتور فرکانس بالا و متغیر، بدون نیاز به آهنربای دائمی (پرمننت مگنت)، گشتاور مورد نیاز را ایجاد می‌کند. در عین حال حذف آهنربای دائمی هزینه تولید را کاهش داده است.»

مدیرعامل شرکت رستاموتور با اشاره به این که الکتروموتور این موتور سیکلت‌های تمام‌برقی بومی است، توضیح داد: «این نوع طراحی سبب شده است ۳۸ درصد از اتلاف انرژی گرمایی کاهش یابد و مصرف سیم‌پیچ‌ها تا یک‌سوم کمتر از مدل‌های مشابه باشد. نتیجه این فرآیند، موتوری است که در عین قدرت بالا، انرژی بسیار کمی مصرف می‌کند و عملاً حالت «Energy Saving» را در ذات خود دارد. به بیان ساده، در این فناوری «هروا انرژی» ارزش دارد.»

فهیمی در خصوص سیستم تعلیق اسکوتر این شرکت بیان کرد: «سیستم تعلیق جلو به‌گونه‌ای ساخته شده که در هر زاویه‌ای از حرکت، حتی در پیچ‌های تند، مرکز ثقل خودرو حفظ می‌شود. نکته مهم‌تر این که این سامانه کاملاً مکانیکی است و بدون نیاز به نیروی الکتریکی کار می‌کند؛ یعنی عملکردی ساده، پایدار و قابل اطمینان در شرایط مختلف جاده‌ای دارد.»

رستاموتور؛ پیش‌ران بومی‌سازی در دنیای برقی‌ها

بلکه ضرورتی ملی است.

محصولات رستاموتور بر پایه طراحی داخلی، با بهره‌گیری از الکتروموتورهای جدیدی ساخته شده‌اند که نسبت به نمونه‌های رایج در بازار، راندمان بالاتر و اتلاف انرژی به‌مراتب کمتری دارند. این شرکت در نمایشگاه امسال دو مدل از تولیدات خود را معرفی کرد:

- موتور سیکلت «رستاریس» در کلاس اسپرت شهری،
- اسکوتر سه‌چرخ تمام‌برقی با سیستم تعلیق کنترل پایدار

رستاموتور با حضور در این نمایشگاه ماموریت خود را به‌روشنی به‌نمایش گذاشت: توسعه محصولی اقتصادی، ایمن و کارآمد با تکیه بر دانش فنی ایرانی. این شرکت با رویکردی آینده‌نگر، پروژه تولید موتور سیکلت‌های تمام‌برقی رانه صرفاً یک اقدام تجاری، بلکه گامی در مسیر «خودکفایی فناوری» و «کاهش وابستگی به سوخت‌های آلاینده» می‌داند. در سال‌هایی که سهم سوخت در هزینه حمل‌ونقل شهری رو به افزایش است و بحث آلودگی هوا به یکی از معضلات کلانشهرها بدل شده، حرکت به سمت انرژی پاک نه یک انتخاب،

پیمایش ۱۳۰ کیلومتر با یک بار شارژ؛ شاهکار مهندسی در «رستاریس»

در خور توجه این است که با وجود ظرفیت نسبتاً محدود باتری، راندمان بالای الکتروموتور و کاهش چشمگیر تلفات حرارتی باعث شده این موتور سیکلت به چنین عدد چشمگیری از پیمایش برسد. از منظر کاربری نیز «رستاریس» تجربه‌ای مدرن از رانندگی برقی ارائه می‌دهد. دو حالت رانندگی نرمال و اسپرت برای تنظیم رفتار شتاب و مصرف انرژی طراحی شده و سیستم دنده‌عقب نیز با توجه به وزن ۱۸۹ کیلوگرمی دستگاه، برای سهولت در پارک و مانور شهری به آن افزوده شده است. در بخش شارژ نیز این موتور سیکلت با اتصال به شارژر سریع، در یک ساعت تا ۸۰ درصد و در ۹۰ دقیقه تا ۹۹ درصد شارژ کامل می‌شود؛ موضوعی که نگرانی بسیاری از کاربران درباره زمان شارژ طولانی را برطرف کرده است.

موتور سیکلت تمام‌برقی «رستاریس» یکی از پروژه‌های مهندسی در بخش دوچرخ کشور است. این محصول با طراحی جسورانه و بدنه‌ای سبک اما مقاوم، به الکتروموتور ۸.۵ کیلوواتی مجهز است که توانایی رساندن موتور سیکلت به سرعت نهایی ۱۱۵ کیلومتر بر ساعت را دارد؛ عددی که برای یک موتور سیکلت برقی شهری در سطح جهانی نیز قابل توجه است. نکته قابل توجه این جاست که صرفاً تا صد این موتور سیکلت فقط ۸ ثانیه زمان نیاز دارد. اما مهم‌تر از سرعت، پیمایش ۱۳۰ کیلومتری با یک بار شارژ کامل است که نگاه بسیاری از بازدیدکنندگان را به‌خود جلب کرد. قلب تپنده این عملکرد، باتری لیتیوم-یون ۴.۴ کیلووات-ساعتی با ظرفیت ۱۶۰ آمپر است که انرژی لازم برای حرکت را تأمین می‌کند. نکته

ماموریت تازه حمل‌ونقل برقی در شهر



امید محمدی، عضو هیات مدیره شرکت رستاموتور در خصوص طراحی و ساخت محصول ریس این شرکت گفت: «این مدل نه تنها برای استفاده شهری مناسب است؛ بلکه قابلیت استفاده در مسیرهای بین‌شهری کوتاه را نیز دارد. بدنه مستحکم، طراحی ارگونومیک و صدای بسیار کم در حین حرکت، تجربه‌ای متفاوت از رانندگی آرام و پاک را در اختیار کاربر قرار می‌دهد.»

محمدی با اشاره به این که دو محصول رستاموتور نشان داد که صنعت موتور سیکلت برقی در ایران از مرحله نمونه‌سازی عبور کرده و وارد فاز تولید تجاری شده است، اظهار داشت: «رستاموتور تمرکز خود را به عرضه مدل‌های متنوع و مقرون به‌صرفه برای بازار شهری قرار داده و در آینده نزدیک نسخه‌های جدیدتری از هر دو مدل را با ظرفیت باتری بالاتر و طراحی به‌روز تر ارائه خواهد کرد.»

وی افزود: «در شرایطی که بخش زیادی از آلودگی هوای شهرها ناشی از تردد موتور سیکلت‌های بنزینی است، گسترش محصولات برقی می‌تواند به‌طور مستقیم بر بهبود کیفیت هوا، کاهش مصرف بنزین و صرفه‌جویی انرژی اثر بگذارد. به همین دلیل، توسعه این صنعت نه تنها برای شرکت‌های خصوصی، بلکه برای سیاست‌گذاران کلان حوزه انرژی نیز اهمیت مضاعف دارد.»

عضو هیات‌مدیره این شرکت درباره چشم‌انداز آینده رستاموتور توضیح داد: «امروز ما در نقطه‌ای ایستاده‌ایم که فناوری بومی می‌تواند مسیر آینده حمل‌ونقل کشور را تغییر دهد. توسعه موتور سیکلت‌های برقی تنها به معنای ساخت یک وسیله نقلیه نیست؛ بلکه بخشی از راهبرد ملی برای صرفه‌جویی انرژی، کاهش آلودگی و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان است. ما در رستاموتور تلاش کرده‌ایم تا محصولی اقتصادی، قابل اعتماد و قابل رقابت با نمونه‌های جهانی بسازیم. در فاز بعدی توسعه، برنامه داریم ظرفیت تولید را افزایش دهیم، شبکه خدمات پس از فروش را گسترش دهیم و هم‌زمان در حوزه زیرساخت شارژ سریع فعالیت خواهیم داشت.»

محمدی در پایان گفت: «باور ما این است که حمل‌ونقل پاک باید از موتورهای کوچک آغاز شود. هر موتور سیکلت برقی که وارد خیابان می‌شود، به‌اندازه چند لیتر سوخت و چند کیلوگرم دی‌اکسیدکربن در روز صرفه‌جویی می‌کند. این مسیر را با تکیه بر دانش و توان داخلی ادامه خواهیم داد.»



اسکوتر سه‌چرخ؛ نوآوری بومی با سیستم کنترل تعادل

با یک بار شارژ کامل را فراهم می‌کند. مدت زمان شارژ کامل باتری حدود ۳ ساعت است که نسبت به رده مصرفی این وسیله، زمان مناسبی به‌شمار می‌رود.

وزن این اسکوتر ۱۱۰ کیلوگرم است و مهندسان رستاموتور با محاسبه دقیق توزیع وزن و طراحی سیستم تعلیق نرم، حرکتی یکنواخت و بدون ضربه را برای راننده و سرنشین تضمین کرده‌اند. از منظر طراحی ظاهری نیز فرم مدرن، چراغ‌های LED کم‌مصرف و نمایشگر دیجیتال جهت اعلام وضعیت شارژ باتری، این محصول را به نمونه‌ای رقابتی در بازار داخلی تبدیل کرده است.

در نمایشگاه امسال، بسیاری از بازدیدکنندگان، این اسکوتر را به‌عنوان «وسیله نقلیه آینده شهرهای ایران» توصیف کردند؛ محصولی که با حذف نگرانی از زمین‌خوردن، سهولت استفاده و ابرای افشار مختلف به همراه دارد و هم‌زمان نمادی از ورود فناوری‌های بومی به زندگی روزمره است.

اما محصول دوم رستاموتور، توجه بسیاری از بازدیدکنندگان و حتی مهندسان را به‌خود جلب کرد؛ نخستین اسکوتر تمام‌برقی سه‌چرخ بومی کشور که با ترکیب طراحی هوشمندانه و سیستم کنترل تعادل، ایمنی و پایداری را به سطحی تازه رسانده است.

این اسکوتر با دو چرخ در جلو و یک چرخ در عقب طراحی شده تا هنگام پیچیدن یا توقف، هیچ‌گاه تعادل خود را از دست ندهد. در زمان توقف نیز این اسکوتر نیازی به جک نگهدارنده ندارد. سیستم تعلیق ویژه آن در وضعیت ایستاده قفل می‌شود و موتور سیکلت بدون کمک خارجی روی سه‌چرخ خود ثابت می‌ماند. این ویژگی، محصول را برای گروه‌های متنوعی از کاربران مناسب کرده است؛ از بانوان و جوانان گرفته تا سالمندان و حتی افرادی با محدودیت حرکتی.

از منظر فنی، اسکوتر رستاموتور به الکتروموتور ۲ کیلوواتی و باتری لیتیوم-یون ۳۵ آمپری مجهز است. این ترکیب، توان حرکت با سرعت ۶۵ کیلومتر بر ساعت و پیمایش ۶۰ کیلومتر

رسید. قطارهای جدید با استانداردهای ایمنی روز دنیا، طراحی هوشمند، سازگاری با محیط زیست و ارگونومی پیشرفته، قرار است بیش از ۵۰ درصد به ظرفیت ناوگان متروی پایتخت بیفزایند. این اقدامات نشان دهنده عزم جدی مدیریت شهری تهران برای توسعه حمل و نقل پاک، افزایش بهره‌وری ناوگان و ارتقای کیفیت خدمات رسانی به شهروندان است.

علیرضا شیخ طاهری، مدیرعامل شرکت واگن سازی تهران از نهایی شدن مراحل مونتاژ دو رام اول قطارهای مترو خبر داد و اعلام کرد که نخستین رام تا پایان امسال وارد ایران خواهد شد. این واگن ها بخشی از قرارداد ۶۳۰ دستگاهی هستند که در قالب ۹۰ قطار ۷ واگنه طراحی شده‌اند و با افزایش ۲۵ درصدی، تعداد کل واگن ها به ۷۹۱ دستگاه خواهد



تولید انبوه واگن های مترو و متروباس های برقی



حلقه مفقوده حمل و نقل شهری؛

مینی بوس هایی که اسقاط شده و جایگزین نشدند!

می توانست اقدامی مثبت و مفید باشد. اما اجرای ناقص، نبود نظارت و بی توجهی به ظرفیت حمل و نقل عمومی، موجب شد فرصت مناسب برای به روز رسانی و تقویت حمل و نقل شهری و حتی بین شهری از دست برود. حتی پس از گذشت نزدیک به دو دهه از این تصمیم نابخردانه شاهد هیچ اقدام در خور توجهی از سوی نهادهای تصمیم گیر نبوده ایم.

اواخر سال ۱۳۹۸ بود که مدیرعامل وقت اتوبوسرانی تهران و حومه گفته بود به زودی ۶ خط مخصوص فعالیت مینی بوس راه اندازی خواهد شد. وی تاکید کرده بود سال ها قبل از مینی بوس در سیستم حمل و نقل استفاده می شده اما از آن جا که این خودروها فرسوده، دودزا و نایمن بودند، ترجیح داده شد دیگر از آن ها استفاده نشود؛ اما حالا با ورود مینی بوس هایی ایمن با سقف بلند که مجهز به فیلتر جذب دوده است و آلایندگی آن نیز کنترل شده است، می توانیم از این مدل حمل و نقلی در خطوط کم مسافر استفاده کنیم. قرار است در برخی مسیرهای اتوبوسرانی که تعداد مسافران برای اتوبوس کم است، مینی بوس های جدید را وارد چرخه کنیم. اما این خبر و برنامه اعلامی هم به جای نرسید و خبری از مینی بوس های تازه تولید و به روز نشد.

نکته قابل توجه این که برخلاف خودروهای سواری و... که خودروسازان توان جایگزین کردن آن ها را ندارند، از نظر تامین مینی بوس، چه در قالب تولید داخل و چه مونتاژ، با بحران یا کمبود حاد مواجه نیستیم.

بر این اساس ظرفیت فنی کشور برای تولید این نوع وسایل نقلیه مناسب و فراهم است و در بسیاری از کارخانه ها، خطوط مونتاژ آماده فعال سازی هستند. حتی اگر تقاضا در مقیاس علمی و کلان بالا باشد، متأسفانه میزان درخواست واقعی از سوی مناطق شهری و شرکت های مسئول، بسیار کمتر از ظرفیت تامین داخلی است. باید منتظر بود تا ببینیم مدیران حمل و نقل برای جبران این کمبود چه راهکاری ارائه می کنند.



ظرفیت جابه جایی ۵ تا ۶ تاکسی را پوشش بدهد. بنابراین، این جایگزینی عملاً به معنای افزایش تعداد خودروهای سواری، افزایش مصرف سوخت و در نتیجه آلایندگی بیشتر بود؛ تصمیمی که هم از نظر محیط زیستی و هم از منظر اقتصادی به نفع حمل و نقل شهری نبود.

کمتر بر خوردارها ضرر کردند!

در مناطقی مانند جنوب و حاشیه پایتخت، شهرهای کوچک و روستاها که امکانات کمتری موجود بود یا مناطقی که به خطوط مترو و مسیرهای اتوبوس دسترسی ضعیف تری داشتند، حذف مینی بوس تردد برای عموم مردمی را که وسیله ای برای تردد نداشتند، با مشکل روبه رو کرد. در این مناطق، وسایل نقلیه عمومی مانند مینی بوس یا ون نه تنها از نظر کرایه برای مسافران مقرون به صرفه تر بودند، بلکه ظرفیت بیشتری برای خدمت رسانی داشتند. در نهایت، تصمیم به اسقاط مینی بوس های فرسوده، در صورت جایگزینی با ناوگانی نو، ایمن و پر ظرفیت،

در سال های پایانی دهه ۹۰، مینی بوس های فرسوده در ناوگان حمل و نقل شهری با هدف نوسازی و گسترش ناوگان به مرور از رده خارج شدند.

هر چند اسقاط این خودروها از نظر فنی، مصرف سوخت و زیست محیطی ضروری بود، اما آن چه در عمل اتفاق افتاد، حذف بدون جایگزین این وسایل قدیمی و محبوب بود؛ تصمیمی نسبتاً عجولانه که تبعات منفی گسترده ای در بخش حمل و نقل عمومی، آلودگی هوا و اشتغال رانندگان به همراه داشت. این تغییر نه تنها ظرفیت جابه جایی عمومی در مسیرهایی را که فاقد مترو و مسیرهای اتوبوسرانی بودند کاهش داد، بلکه فشار بر خطوط پر تردد را افزایش داد. تنها چند خط معدود با همکاری مقطعی شرکت اتوبوسرانی و بخش خصوصی توانستند مینی بوس های جدید را وارد چرخه کنند و در بعضی مسیرها هم خودروهای سبزرنگ تابوانی ون وارد چرخه شدند تا خلأ پیش آمده را پر کنند. باقی خطوط عملاً بدون جایگزین ماندند و خدمات دهی به مسافران به طور محسوسی افت کرد.

بنا به گفته کارشناسان حمل و نقل، اسقاط بدون برنامه مینی بوس ها و جایگزینی با تاکسی های سواری، موجب افزایش محسوس مصرف سوخت شد. بیشتر مینی بوس های قدیمی با گازوئیل کار می کردند، سوختی ارزان تر که فشار هزینه ای کمتری بر دولت و کشور داشت. اما تاکسی های تحویل داده شده، مصرف بالای بنزین داشتند و طبیعتاً پارانهای بیشتری به بنزین داده می شد. ضمن این که هر مینی بوس می توانست به طور متوسط

موجب شد فرآیند اسقاط این خودروها آغاز شود. با این حال، جایگزینی این وسایل با خودروهای مشابه مانند ون یا مینی بوس جدید، در مقیاس گسترده انجام نشد و بسیاری از رانندگان مینی بوس، به جای آن تاکسی سواری تحویل گرفتند. به تدریج در یک بازه زمانی سه، چهار ساله بسیاری از این خودروهای نیمه سنگین جمع آوری شد؛ اما طبق برنامه ای که تدوین شده بود، فرآیند جایگزینی و بهسازی آن موفقیتی به همراه نداشت. اسقاط بدون جایگزین مینی بوس ها به کاهش ظرفیت حمل و نقل عمومی، افزایش آلایندگی و نارضایتی گسترده مسافران منجر شد.

مینی بوس و حمل و نقل

طبق تعریف بند «ج» ماده ۵۱ آیین نامه راهنمایی و رانندگی کشور، مینی بوس خودرویی است که ظرفیت آن با احتساب راننده بین ۱۶ تا ۲۶ نفر است. در قوانین ایران تمام افرادی که دارای گواهینامه پایه دوم رانندگی هستند، به شرط گذشت یک سال از تاریخ دریافت گواهینامه و بر خورداری از حداقل سن ۲۳ سال، می توانند پشت فرمان مینی بوس بنشینند. به طور کلی مینی بوس به عنوان یک وسیله ترابری کارآمد، نقش مهمی در جابه جایی مسافران در شهرها و مناطق مختلف ایفا می کرد. این وسیله به دلیل ظرفیت مناسب و طراحی خاص، انتخابی محبوب برای افرادی بود که به دنبال یک گزینه اقتصادی و موثر برای سفر، جابه جایی و تردد با هزینه نسبتاً معقول بودند.



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

تا همین چندی پیش مینی بوس ها در تمام شهرها و روستاها و حتی مسیرهای عشایری خدمات رسانی می کردند و در حال تردد بودند. این نوع وسیله نقلیه در گذشته نه چندان دور گزینه مفید و کارآمدی برای حمل بار و مسافر در سطح کشور به شمار می رفت و بسیاری از مردم به خصوص در شهرهای کوچک و روستاهای دور و نزدیک، برای رفتن به شهرهای بزرگ تر از آن استفاده می کردند. محبوبیت این وسیله تا حدی بود که برخی شهروندان سفر و جابه جایی با مینی بوس را به سایر وسایل نقلیه ترجیح می دادند.

حتی زمانی که خبری از پیک موتوری، مسافر کشی یا موتورسیکلت و تاکسی های اینترنتی نبود، مینی بوس وسیله ای رایج برای کار نیمه وقت، مخصوصاً برای دانشجوها بود. همچنین بسیاری از ادارات و شرکت ها از این وسیله نقلیه به عنوان سرویس برای کارکنان شان استفاده می کردند.

تا اوایل دهه ۹۰، مینی بوس های بنز، فیات و ایویکو که عمر برخی از آن ها از ۶۰ سال هم فراتر رفته بود، در خیابان ها و جاده های کشور در حال فعالیت بودند. در نهایت فرسودگی شدید، شکل و شمایل نامناسب و آلایندگی بالا



فونیکس





اف ایکس برقی

در مسیر آینده

FXEV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
@fownix-official



Autoworld.ir

چهارشنبه ۳۰ مهرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۲۲

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

جای: امید نشر و چاپ ایرانیا
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۶۱

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۷ آصفهان ۳۱ شیراز ۲۷ مشهد ۲۷ تبریز ۲۴ ارومیه ۲۴ رشت ۲۳ گرگان ۲۵ ساری ۲۴ اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸

بیلپورد
Billboard

نقش مراکز ارزیابی خودرو در ارتقای کیفیت محصولات خودروسازی



حمد محمدی

روزنامه نگار

«خودرو طی یک پروسه نسبتاً طولانی، طراحی و تولید می‌شود تا در نهایت به محصولی بدل شود که بتوان از آن با طیب خاطر استفاده کرد. در عین حال کنترل کیفیت در پروسه طراحی تا ساخت خودروها که توسط خودروساز انجام می‌شود، برای ارزیابی نهایی محصول صورت می‌گیرد. از آنجا که خودروها بر اساس یک پلتفرم مهندسی به تولید می‌رسند، نیاز است که استانداردهایی در زمینه ساخت خودرو الزامی شود. بنابراین از دهه ۸۰ میلادی به بعد قوانین و استانداردهای مشخصی از سوی نهادهای رسمی بین‌المللی مانند SAE (سازمان مهندسين خودرو) تدوین و در نهایت توسط اتحادیه اروپا به روزرسانی‌هایی برای خودروسازان اروپایی در نظر گرفته شد. براین اساس سازمان‌هایی مانند IIHS (موسسه بیمه ایمنی بزرگراه)، یورو انکپ (سازمان تست تصادف اروپا) و NHTSA (اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه) در راستای تست تصادف و ایمنی خودروها فعالیت دارند تا ضریب ایمنی هر خودرویی را پس از ارزیابی و تست‌های انجام‌شده، در قالب ارائه پنج ستاره ایمنی تعیین و اعلام کنند. بر این اساس موسسه‌ها و سازمان‌های بسیاری در راستای تست تصادف خودرو در جهان فعالیت دارند و در راستای ارتقای ایمنی خودروها بسیار تاثیرگذار هستند؛ با این حال در داخل کشورمان شاهد تأسیس و فعالیت چنین مراکزی نیستیم. اما ظرفیت و پتانسیل راه‌اندازی چنین مراکزی در ایران وجود دارد؛ چراکه به لطف دانش و تجربه متخصصان صنعتی، نخبگان دانشگاهی و بهره‌گیری از توان و ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان می‌توان به خوبی چنین مراکزی را در کشور راه‌اندازی کرد. با تأسیس چنین مرکزی، محصولات جدید خودروسازان داخلی مورد تست و ارزیابی دقیق قرار می‌گیرد و نقاط ضعف آن‌ها طی یک گزارش به خودروساز ارائه می‌شود و باتوجه به این مهم، ایمنی خودروهای تولیدی و مونتاژی نیز ارتقا می‌یابد.

تویوتا کمری؛ خودرو سال موتورترند

«مجله موتورترند که از نشریات معتبر و محبوب آمریکا است، هر ساله بر اساس پارامترهای طراحی، راحتی، کیفیت، طراحی داخلی، زیبا، موتور و شتاب و خدمات پس از فروش، محصولات جدید خودروسازان مطرح را به عنوان بهترین‌ها معرفی می‌کند. بر اساس گزارش این نشریه XV80، مدل جدید کمری تویوتا که در سال جاری میلادی معرفی شد، مجموع امتیاز ۸.۴ از ۱۰ امتیاز را به دست آورده تا بتواند عنوان خودرو سال را از آن خود کند.

روز گذشته قیمت خودرو در بازار کاهش یافت



رسپکت با ۲۲ میلیون تومان
کاهش در بازار یک میلیارد و ۸۱۸
میلیون تومان قیمت‌گذاری شد



ام‌وی ام X22 پرو دستی با ۱۳
میلیون تومان کاهش در بازار
یک میلیارد و ۳۲۰ میلیون تومان
قیمت‌گذاری شد



اتلس GL با ۸ میلیون تومان
کاهش در بازار ۷۰۲ میلیون تومان
قیمت‌گذاری شد



پژو ۲۰۷ اتوماتیک پانوراما با
موتور TU5P با ۴ میلیون تومان
کاهش در بازار یک میلیارد و ۳۶۰
میلیون تومان قیمت‌گذاری شد



ترازانو، همسفر نامرئی
TRAZANO™

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران
www.coraltire.com | ۰۲۱ - ۷۴۵۴۹



ECHO

WWW.LAMARI.IR



ARIAN MOTOR LAMARI

با لاماری اکو، هر مسیر آغاز ماجراجویی جدید است. چه در خیابان‌های شهری و چه در جاده‌های پرپیچ‌وخم، این سدان جذاب با طراحی به‌روز، کیفیت بی‌نقص و ویژگی‌های قدرتمند، حس تسلط و اطمینان را به رانندگی شما می‌بخشد. طراحی به‌روز با خطوط تیز و جلوپنجره بزرگ، انعکاسی از زیبایی و جسارت را در این خودرو به نمایش می‌گذارد.

With Lamari ECHO, every journey marks the beginning of a new adventure. Whether you're navigating urban streets or winding mountain roads, this stylish sedan—with its modern design, flawless quality, and powerful engine—delivers a sense of control and confidence behind the wheel. Its sharp lines and bold grille reflect a perfect blend of beauty and boldness.