



در ۶ ماهه نخست سال جاری رقم خورد؛

«نفت سپاهان» تحت فشار افزایش هزینه تمام شده

صورت‌های مالی ۶ ماهه نخست سال جاری نفت سپاهان، در کنار ثبت رشد در درآمد عملیاتی، تصویری کم‌رنگ‌تر و نگران‌کننده از ساختار هزینه‌های این شرکت به نمایش گذاشته...

صفحه ۵

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

بحران بیمه کامیون‌ها؛
هزینه‌های سنگین و گلايه‌های
روبه‌افزایش رانندگان

صفحه ۲

مدیرعامل یک شرکت قطعه ساز مطرح کرد؛

مزیت کیفیت عامل برتری
«رادیاتور ایران» نسبت به رقبا

صفحه ۱۴

تصمیمی که آینده برقی‌سازی برند آلمانی را در
هاله‌ای از ابهام فرو برده است؛

گلف و کراس اوور برقی
«فولکس واگن» پشت
چراغ قرمز!

صفحه ۶

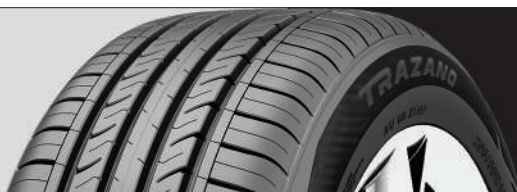
یک کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

آیا گره بازار خودرو با عرضه در بورس رفع می شود؟

صفحه ۳



TRAZANO®



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



LEXUS

نمایندگی مرکزی ایرتویا

به زودی...
در سامانه یکپارچه خودروهای وارداتی



@ irtoya.co

☎ 021-73451

🌐 www.mahansanatpars.com

021-734555

کسب اطلاعات بیشتر



ایجاد کرده و یک محفظه ۵۵ لیتری نیز در زیر کفی برای نگهداری کابل‌های شارژ تعبیه شده است. برای صندلی‌ها، یک سیستم مقاوم به هم‌افساز ۳۵۵ مایل بر ساعت و بار و قاب‌های تصادفات قرار گرفته است. این وزن نسبت به حمل‌ونقل هوایی معمول ۱ کیلوگرم در هر قدم طول و فضای بار آن به ۱.۲ متر مکعب، تبدیل این خودروها توسط شرکت **Qstomize** در کارخانه خود در استان ماساچوست، روی برآیند، نیز تجهیزات سفارشی متنوعی برای نیز در نظر گرفته است. از جمله این موارد می‌توان به یک یواره چکاننده مشبک سی‌فای سرش‌نشین و بار، دو شاخه محفظه بار، یک پوشش ضد لغزش سی‌فای آمینیتی برای عجله‌های در بار شدن، دروازه پنجره‌های عجله‌ها و عجله‌ها در.

رئوز ان سخته تجاری و جذاب کراس ااور کوچر قیو عهه **E-Teched 4** رومانه یی کرد.داین کو سخته تکی که با الهام از طراحی نوستالژیکی مدل کلاسیک ۴ ساخته شده، در حال حاضر بر فروش در بازار فرانسه با قیمت ۲۹ هزار و ۳۰۰ یورو عرضه شده است. اما عرضه آن در سایر بازارها هنوز قطعی نیست. این کوچر و مدرن با هدف پاسخ به نیازهای کسب و کارهای کوچک، سازه های حمل و نقل ریز شهری و مسافران رونو با حذف صندلی های عقب نصب شده است. مهندسان رونو با حذف صندلی های عقب نصب شده است. مسافران، ایستادن و ایستادن را در طریقه های بر بیشتر تر کردن دانه ای محصول کاملاً کاربردی خلق کردند. این تغییرات فضای معادل ۱۰۴ لیتر برای حمل بار اضافی را فراهم می کند.



رئوس مدرن هم کاربری های متنوع خواهد داشت

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت و گوبا «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

بحران بیمه کامیون‌ها؛ هزینه‌های سنگین و گلایه‌های روبه‌افزایش رانندگان

ندارد. افزایش شدید قیمت قطعات مهمی مانند موتور، گیربکس، شاسی و مجموعه‌های جل‌بندی، همراه با استهلاک بالای ناوگان، موجب شده راننده حتی پس از دریافت خسارت نیز مجبور باشد بخش قابل توجهی از هزینه تعمیر را از جیب خود پرداخت کند.»

این کارشناس بیمه تاخیر در روند کارشناسی و پرداخت خسارت را از عوامل تشدیدکننده مشکلات دانست و گفت: «در بسیاری از شرکت‌ها این فرآیند طولانی است. همین تاخیر باعث خواب کامیون و از دست رفتن چندین روز کاری می‌شود؛ مساله‌ای که بسیاری از رانندگان آن را مهم‌ترین ضربه اقتصادی بیمه‌ها می‌دانند.»

و اشاره به چالش‌های بیمه بار گفت: «بخش زیادی از بارنامه‌ها با پوشش‌های حداقلی صادر می‌شوند و رانندگان غالباً از سقف واقعی بیمه کالا اطلاع دقیقی ندارند. هنگام وقوع حادثه، اختلاف میان راننده، شرکت حمل و نقل و شرکت بیمه به پرونده‌های طولانی و پیچیده منجر می‌شود. نبود شفافیت در این بخش یکی از نقاط ضعف ساختاری صنعت حمل و نقل است.»

وی توضیح داد: «بسیاری از شرکت‌های بیمه برای ناوگان قدیمی یا بیمه بدنه صادر نمی‌کنند یا حق بیمه‌های بسیار سنگینی مطالبه می‌کنند؛ موضوعی که عموماً رانندگان را از دریافت پوشش مناسب محروم کرده و ریسک فعالیت از آنها افزایش می‌دهد.»

آید و بوند درباره ناوگان ترانزیتی نیز هشدار داد و گفت: «مشکلات مربوط به بیمه‌های بین‌المللی، به‌ویژه کارت سبز، فعالیت کامیون‌های ترانزیتی را با مانع روبه‌رو کرده است. ناتوانی برخی رانندگان در دریافت این بیمه موجب شده امکان ورود به کشورهای مقصد از دست بدهند و با زیان‌های سنگین اقتصادی مواجه شوند.» وی خواستار اصلاح نرخ‌گذاری‌ها، کوتاه‌شدن فرآیند پرداخت خسارت، افزایش شفافیت و تقویت پوشش‌ها شد و گفت: «کامیون‌داران ستون فقرات حمل‌ونقل کشور هستند و بیمه نباید به مانعی برای ادامه فعالیت آنان تبدیل شود.»

افزایش چشمگیر هزینه‌های نگهداری ناوگان سنگین، رشد مداوم قیمت قطعات

و نوسان های متعدد در نرخ بیمه، موجب شده است بیمه کردن کامیون ها طی سال های اخیر به یکی از جدی ترین دغدغه های رانندگان و فعالان صنعت حمل و نقل تبدیل شود. مرتضی آدینهوند، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» با تحلیل وضعیت موجود گفت: «بیمه کامیون در کشور بیش از هر زمان دیگری نیازمند بازنگری جدی، اصلاح ساختار و طراحی شیوه های تازه برای حمایت از رانندگان است».

و افزود: «کامیون داران در چرخهای گرفتار شده‌اند که از یک سو بابت هزینه‌های سنگین بیمه را بپردازند و از سوی دیگر هنگام وقوع خسارت، با روند‌های طولانی، پوشش‌های ناکامل و کسری استهلاک مواجه می‌شوند. این مسائل باعث شده اعتماد این قشر زحمتکش به شرکت‌های بیمه به‌طور قابل توجهی کاهش یابد.»

وی گفت: «بخشی از انتقادهایه حین حق بیمه‌های دریافتی و خدمات واقعی ارائه‌شده بازمی‌گردد.» او توضیح داد: «بیمه شخص ثالث در ناوگان سنگین همواره یکی از گران‌ترین انواع بیمه بوده‌است. ریسک بالای تصادفات کامیون‌ها، افزایش ارزش خودروهای سنگین و تغییر نرخ دیه طی سال‌های اخیر، همگی باعث رشد قابل توجه هزینه‌این بیمه شده‌اند. در چنین شرایطی پرداخت یک‌جای حق بیمه برای بسیاری از رانندگان دشوار است و پرداخت اقساطی نیز معمولاً با بهره همراه است؛ موضوعی که فشار مضاعفی بر دوش راننده قرار می‌دهد.» آذینه‌وند افزود: «بیمه بدنه کامیون‌ها به‌دلیل ارزش خودرو و خسور و بسیار هزینه‌بر است، باوجود این‌که هنوز به‌اندکام بروز خسارت اغلب مبلغی را پرداخت می‌شود که به‌هیچ‌جهان توان جبران واقعی آسیب را



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir



◀ مساله مصرف
فسارگسیخته سوخت در
ایران، سال هاست به موضوع
دائمی اتاق های فکر و میزهای
کار دولت های مختلف بدل
شده است. آمارهای رسمی
و غیر رسمی، همه بی وقفه
یک هشدار را تکرار می کنند:

ادامه مسیر فعلی، بحران اقتصادی و زیست محیطی را متورم تر خواهد کرد. اما در میان انبوه توصیه های تکنیکی، رفتاری و سیاست گذاری، یک حلقه مغفول اما حیاتی وجود دارد که اغلب کمتر درباره آن صراحت به خرج داده می شود: نوسازی ناوگان حمل و نقل. بدون حرکت ریشه ای در این مسیر، حتی بهترین برنامه های صرفه جویی و کم هزینه ها، بی اثر خواهند ماند. در حال حاضر، خیابان ها و جاده های کشور میزبان میلیون ها خودروی فرسوده اند که مصرف سوختشان تا سه برابر استانداردهای جهانی می رسد. متوسط عمر ناوگان حمل و نقل ایران دو تا سه برابر کشورهای اروپایی است. هر چقدر کیفیت بنزین ارتقا یابد یا نحوه رانندگی بهینه شود، موتورهای ضعیف و سیستم های احتراق ناکارآمد این خودروها، بخش عمده سوخت را می سوزانند و در قالب دود و دی اکسید کربن بیرون می دهند. تفاوت تکن دهنده ای در مقایسه ایران با کشورهای بیرون تر یک شبه مشاهده می شود؛ با تعداد مشابه خودروهای فعال، مصرف بنزین روزانه به گفته کارشناسان در ایران ۸۰ تا ۱۱۰ میلیون لیتر است، حال آن که این رقم برای ترکیه بین ۸ تا ۱۰ میلیون لیتر متوقف شده. این فاصله نجومی، نه نتیجه فرهنگ رانندگی متفاوت، بلکه حاصل تفاوت کیفیت ناوگان و استانداردهای فنی و وسایل نقلیه است. کلیشه رایج درباره کاهش مصرف سوخت، بیشتر انتقال مسئولیت را از سیاست گزاران به مصرف کنندگان عادی تشویق

اقتصاد سوخت گرفتار فرسودگی ناوگان

می‌کنند: رانندگی آرام، تنظیم باد لاستیک، تعویض دورای شمع و فیلتر هوا. چنین راهکارهایی در خودروهای سلامت و نسل جدید، حقیقتاً کارآمدند اما برای ناوگانی که نیمی از آن دچار پوسیدگی و ضعف‌های ساختاری است، این نسخه‌ها تأثیر ملموسی ندارند. تجربه جهانی نشان داده صرفه‌جویی واقعی زمانی رخ می‌خورد که خودروی قدیمی و کارآمد، جای خود را به مدل‌های استاندارد و کم‌مصرف بدهند؛ خودروهای مجهز به موتورهای توربوشارژر، کم‌پاش پاشنه‌ای هیبریدی و الکتریکی و البته استاندارد آلایندگی یورو ۵ و یورو ۶ تا چه زمانی باید شاهد وعده‌های تکراری برای اسقاط میلیون‌ها خودروی فرسوده باشیم؟ اجرای این هدف، سال‌هاست با مشکلات جدی روبه‌روست؛ نبود مشوق اقتصادی مناسب، اختلال در عرضه خودرو جایگزین، ضعف زیرساخت و فقدان ارز آفر، حتی آن‌جا که هیچ طرح تعویض خودرو فوراً ارائه نشده، عرضه مدل‌های هیبریدی و برقی محدود و قطار دیر راه است؛ که این کافی نیست. ابعاد بحران فقط اقتصادی نیست. هر لیتر بنزین مصرفی در ناوگان فرسوده، یک تهدید زیست‌محیطی و سلامتی عمومی نیز به حساب می‌آید. سهم خودروهای فرسوده در تولید آلایندهای خطرناک، سهمی تعیین‌کننده است و به‌گونه بهبود کیفیت هوا، در گرو حذف همین پدیده‌مان خواهد بود. برای خروج از این بن‌بست، سه محور باید هم‌زمان به حرکت درآیند: اجابت اسقاط اجباری و گسترده، تزریق خودروهای استاندارد به بازار و انجام عملیات تحول در کیفیت سوخت و فرهنگ رانندگی. کنار گذاشتن هر یک از این ابعاد، مسیر را کند یا حتی عقیم می‌کند. باید پذیرفت ادامه روند فعلی یعنی اسیر ماندن در چرخه مصرف بالا، پاره‌انه‌های کم‌رشدن و آلودگی غیر قابل مهار. گام نخست، روبه‌رو شدن جسورانه با واقعیت فرسودگی ناوگان است. بدون تحرک جدی در حوزه نوسازی، به‌زودی با بحران بزرگ‌تر و ابعاد مصرفی و هشت‌اکت‌تر مواجه خواهیم شد. این انتخاب امروز، آینده اقتصادی و زیست‌محیطی کشور را رقم می‌زند.

اتق خمس قاتل
حس خوب، خرید مطمئن

فروش ویژه لاماری هیبرید

با پرداخت دو مرحله‌ای | قیمت قطعی



L A M A R I



ARIAN PARS

021-22814440-1
Autokhosravani.com



ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO™

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

www.coraltire.com | 811-74549





تولید نسخه لیموزین از کیا «کارنیوال»



لوکس ترین خودروی کیا نه یک سدان بلکه نسخه خاصی از مینیون کارنیوال است که با ویژگی های مجلل و پیشرفته هیبریدی عرضه می شود. نسخه فوق لوکس مینیون کارنیوال که با نام Hi لیموزین شناخته می شود، برای مدل ۲۰۲۶ مورد به روز رسانی قرار گرفته است. این خودرو که در واقع مجلل ترین محصول حال حاضر کیا محسوب می شود، با چهره های به روز شده، امکانات رفاهی بیشتر و برای نخستین بار، با پیشرفته هیبریدی به بازار کره جنوبی عرضه شده است. تارقیبی جدی برای سدان ها و شاسی بلندهای تشریفاتی باشد. مینیون های لوکس در بازارهایی مانند چین و کره جنوبی محبوبیت زیادی دارند؛ زیرا فضایی به مراتب جادار تر

از گزینه های سنتی ارائه می دهند. کارنیوال Hi لیموزین که نخستین بار در اواخر سال ۲۰۲۰ معرفی شد، نسخه پرچم دار و اشرافی این ون است که مشخصه اصلی آن، سقف بلندتر است؛ سازه ای که در نگاه اول شبیه به یک جعبه باربند به نظر می رسد؛ اما در حقیقت بخشی از بدنه است که برای افزایش ارتفاع کابین و جای دادن تجهیزات اضافی طراحی شده است. مدل ۲۰۲۶ از همان طراحی جدید کارنیوال استاندارد پیروی می کند. چراغ های جلو عمودی، جلوپنجره بزرگ تر و مکعبی شکل، رینگ های آلایزی جدید و چراغ های سراسری عقب، چهره ای مدرن و قاطع به این ون بخشیده اند.

یک کارشناس اقتصادی در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

آیا کره بازار خودرو با عرضه در بورس رفع می شود؟



نهاد علی بیکزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

متأسفانه به عقیده اکثریت فعالان بازار خودرو این حوزه همچنان یکی از پیچیده ترین و پرتنش ترین عرصه های اقتصادی کشور است؛ بازاری که هر تصمیم تازه، می تواند مسیر قیمت، عرضه، تقاضا و حتی اعتماد عمومی را تغییر دهد. در شرایطی که رئیس سازمان بورس بار دیگر بر آمادگی کامل بورس کالا برای ازسرگیری عرضه خودرو تاکید می کند و می گوید هیچ محدودیت قانونی در این مسیر وجود ندارد، اختلاف نظر جدی میان وزارت صمت، شورای رقابت و نهاد بازار سرمایه باعث شده چشم انداز آینده همچنان مبهم بماند. این تضاد مواضع، نه فقط فعالان بازار سرمایه، بلکه مصرف کنندگان و خودروسازان را هم در فضایی از انتظار و بلاتکلیفی قرار داده است. این در حالی است که وعده بازگشت خودرو به بورس کالا از تابستان تا امروز چندین بار تکرار شده و حتی برخی خودروها به مرحله پذیرش رسیده اند. اما نتیجه عملی این وعده ها به جز توقف و تاخیر نبوده است. تجربه عرضه حدود ۵۰ هزار دستگاه خودرو در سال ۱۴۰۱ نشان داد که بورس کالا توانایی شفاف سازی و حذف واسطه گری را دارد، اما بخشی از بدنه سیاست گذاری نگران افزایش قیمت ها و فشار بر مصرف کننده است؛ نگرانی ای که بار دیگر بحث عرضه در بورس را به نقطه اختلاف رسانده است. در همین راستا، داریوش بدیعی ثابت، کارشناس اقتصادی، در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» ابعاد مختلف این چالش ساختاری را تشریح کرد و گفت: «توقف عرضه خودرو در بورس نه به دلیل ضعف عملیاتی یا مشکلات بورس کالا، بلکه نتیجه نبود یک دیدگاه مشترک و

استراتژی واحد در میان نهادهای سیاست گزار است.» به گفته او، بازار خودرو قربانی چندگانگی تصمیم گیری است؛ وضعیتی که باعث شده هیچ یک از نسخه های ارائه شد چه عرضه در بورس و چه قیمت گذاری دستوری نتواند به طور کامل به ثبات بازار منجر شود. بدیعی ثابت همچنین تاکید کرد: «عرضه خودرو در بورس، در ذات خود مکانیزمی برای ایجاد شفافیت، کاهش رانت، حذف واسطه ها و نزدیک کردن قیمت به واقعیت بازار است. اما این مسیر تنها زمانی موفق می شود که عرضه کافی، حذف سیاست های متناقض، پرهیز از دخالت های مقطعی و شفافیت تصمیم گیری در بالادست وجود داشته باشد.» او هشدار داد: «هر تصمیم نیمه کاره یا ناپایدار، تنها فاصله قیمت کارخانه و بازار آزاد را عمیق تر می کند و بی اعتمادی را در این بازار تشدید خواهد کرد.»

چرا با وجود اعلام آمادگی کامل بورس، عرضه خودرو دوباره از سر گرفته نشد، به نظر شما چه عوامل پنهانی در این توقف نقش دارد؟

توقف عرضه خودرو در بورس، برخلاف تصور عمومی، فقط یک اختلاف اداری نیست؛ بلکه ترکیبی از اختلاف رویکردهای سیاست گذاری و تعارض منافع نهادی است. بورس و فعالان بازار سرمایه معتقدند که سازوکار بورس بهترین ابزار برای شفافیت و کنترل سوداگری است، درحالی که وزارت صمت و شورای رقابت ساختار فعلی بازار خودرو را شکننده تر از آن می دانند که بتوان آن را به بازار رقابتی سپرد. این دو نگاه کاملاً متفاوت است و تاوقتی وحدت استراتژی ایجاد نشود، عرضه خودرو دائماً بین توقف و ازسرگیری در رفت و برگشت خواهد

بود. در کنار این ها، خودروسازان نیز نمی خواهند در فضای غیرشفاف و ریسکی حرکت کنند؛ آن ها میان دو نهاد حکومتی گیر افتاده اند که هر یک برداشت متفاوتی از تنظیم بازار دارند. بنابراین توقف عرضه بیشتر نتیجه اختلاف سیاست گزاران است تا محدودیت های فنی.

مخالفان این شیوه کشف متقاضیان واقعی محصولات خودروسازان، معتقد هستند بورس کالا قیمت خودرو را افزایش می کند، این تهدید چقدر پایه علمی دارد؟

این گزاره فقط زمانی درست است که «قیمت کارخانه» را معیار واقعی بدانیم. در اقتصاد، قیمت واقعی زمانی شکل می گیرد که عرضه و تقاضا بدون محدودیت مصنوعی، تعامل کنند. قیمت کارخانه یک قیمت تنظیم شده و دستوری است، نه قیمت بازار. بنابراین هر مکانیسمی که قیمت واقعی را آشکار کند - مثل بورس - طبیعتاً بالاتر از قیمت دستوری ظاهر می شود. اما این افزایش قیمت نیست؛ این رفع پنهان کاری است. واقعیت این است که دو نرخ بودن همیشه به سوداگری، التهاب و زیان مصرف کننده منجر می شود. بورس کالا قیمت را بالا نمی برد؛ فقط پرده را کنار می زند و فاصله واقعی بازار را نشان می دهد.

عرضه خودرو در بورس چگونه شفافیت ایجاد می کند، چه مزیتی نسبت به روش های فعلی دارد؟

بورس کالا دقیق ترین ابزار شفاف سازی است؛ چون همه چیز در آن ثبت و قابل پیگیری است: حجم عرضه، میزان تقاضا، قیمت های پیشنهادی، هویت خریداران و روند نهایی معامله. در فرآیندهایی مثل فروش محدود، ثبت نام های مقطعی،

طرح های ساختاریافته یا قرعه کشی، هیچ داده شفافیتی در اختیار عموم قرار نمی گیرد و همین زمینه ایجاد رانت، تخصیص های خاص و ترجیح برخی افراد را فراهم می کند. شفافیت علاوه بر جلوگیری از فساد، یک اثر مهم دیگر دارد: سیاست گزار می تواند بر اساس داده واقعی تصمیم بگیرد. وقتی تقاضای بازار معلوم نباشد، سیاست های اشتباه بیشتر می شود.

برخی از سوداگران برای بازدارندگی عرضه خودرو در بورس کالا و جلوگیری از شفافیت ناشی از آن این موضوع را مطرح می کنند که عرضه خودرو در بورس به زیان مصرف کننده نهایی تمام می شود، نظر شما در این خصوص چیست؟

این نگرانی زمانی درست است که بورس تنها ابزار سیاست گذاری باشد. یعنی اگر همچنان تولید محدود بماند، قیمت گذاری دستوری حفظ شود، واردات قطره چکانی باشد و رقابت واقعی شکل نگیرد، طبیعی است که فشار بازار روی مصرف کننده باقی می ماند. اما مشکل در این حالت بورس نیست؛ مشکل ساختار غلط بازار است. اتفاقاً تجربه عرضه خودرو در بورس در سال ۱۴۰۱ نشان داد که مصرف کننده واقعی برای نخستین بار توانست بدون قرعه کشی، بدون دلال ها و بدون لابی گری خودرو بخرد. این خودش یک گام مهم برای عدالت اقتصادی است، چیزی که روش سنتی فاقد آن است.

آیا عرضه محصولات در بورس کالا می تواند فاصله قیمت کارخانه و بازار آزاد را کاهش دهد، به نظر شما این روند چگونه است؟

اگر عرضه در بورس «مستمر و حجیم» باشد، بله، فاصله قیمتی

کاهش پیدا می کند. چون شفافیت بالا، امکان تقاضای رانتی را کم می کند و قیمت در یک بازه مشخص نوسان می کند. بازار آزاد زمانی جهش می کند که عرضه کم و غیر قابل پیش بینی باشد. اگر عرضه کافی باشد، قیمت بورس نزدیک به قیمت بازار آزاد می شود و اختلاف از بین می رود. اما اگر عرضه محدود باشد یا هر چند ماه یکبار خودرو وارد بورس شود، نتیجه برعکس می شود: التهاب بیشتر، نوسان شدیدتر و انتظارات تورمی بالاتر

خودروسازان از حضور در بورس نفع می برند یا زیان؟

خودروسازان در شرایط فعلی از قیمت گذاری دستوری لطمه دیده اند؛ زیرا محصولاتی کمتر از قیمت واقعی فروخته می شود و این بخشی از زیان انباشته را ایجاد کرده است. بنابراین از نگاه اقتصادی، حضور در بورس برای آن ها سودآورتر و منطقی تر است. اما نگرانی بزرگ آن ها ریسک تعارض با سیاست گزار است. اگر وزارت صمت با عرضه مخالفت کند، خودروساز نمی تواند به صورت مستقل عمل کند. بنابراین آن ها به نوعی در انتظار یک فرمان هماهنگ هستند. در صورت روشن شدن موضع رسمی، خودروسازان معمولاً استقبال می کنند، چون هم نقدینگی سریع تر می گیرند، هم رانت فروش حذف می شود.

عرضه در بورس چه تأثیری بر خودروساز دارد؟ آیا می تواند وضعیت مالی شرکت را تغییر دهد؟

بله، تأثیر مثبت دارد. وقتی خودرو با قیمت واقعی تر فروخته شود، حاشیه سود شرکت ها متعادل و شفاف می شود. این موضوع باعث اصلاح صورت های مالی، افزایش ارزش ذاتی سهام و بهبود پیش بینی پذیری عملکرد شرکت می شود. نیز از شفافیت و سودآوری واقعی منتفع می شوند. البته باید توجه کرد که بازار سرمایه همیشه از اخبار سیاست گذاری تأثیر می پذیرد. اگر عرضه خودرو در بورس دائماً با ابهام روبه رو باشد، سهام این شرکت ها نوسان بیشتری تجربه می کند.



نمایندگی مرکزی ایرتویا

لوازم جانبی ایرتویا انتخابی مطمئن برای خودروی شما



irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com

۰۲۱-۷۳۴۵۷۷

فروشگاه لوازم جانبی



است. این خودرو برقی مفهومی و جذاب، پیش‌نمایشی از نسل بعدی هاج‌بک کامپکت آیونیک به‌شمار می‌رود و نشان‌دهنده یک فلسفه طراحی جدید است. سایمون لوزبی، مدیر مرکز طراحی هیوندای، در این باره گفت: «بسیاری از مشتریان از این که برای انجام یک کار ساده مجبور به جست‌وجو در چندین لایه از منوها هستند، کلافه شده‌اند. پس ما چگونه می‌توانیم این فرآیند را ساده‌تر کنیم؟ حتی در خودرو شخصی من، برای دسترسی به گزینه‌ای مثل گرم‌کن صندلی باید از چند منو عبور کنید. آیا این مسیر درستی بود که ما رفتیم؟» طراحی داخلی کانسپت سه، نمایی از همین تفکر است.

هیوندای با رونمایی از کانسپت جدید خود، رسماً اعلام کرد که از سلطه‌نمایشگرهای لمسی خسته شده و به‌دنبال بازگرداندن کلیدهای فیزیکی بر کاربرد است. هیوندای با رونمایی از «کانسپت سه» (Concept Three)، در نمایشگاه خودرو مونیک IAA ۲۰۲۵، از یک تغییر مسیر مهم در طراحی داخلی خودروهای آینده خبر داد: کاهش وابستگی به نمایشگرهای لمسی و بازگشت به کلیدهای فیزیکی برای عملکردهای پرکاربرد. این خودرو ساز گرای اعلام کرده است که این تصمیم در پاسخ به نارضایتی و سردرگمی روزافزون مشتریان از کار با منوهای تودو و پیچیده دیجیتال گرفته شده



«هیوندای» هم دكمه‌ها را به کابین برمی گرداند

در یازدهمین همایش کیفیت گروه خودروسازی سایپا مطرح شد:

۸۱ پروژه ارتقای کیفیت در «سایپا» به‌زودی اجرایی می‌شود

شاهین کیفی‌ترین خودرو داخلی است و همین رویکرد باید در سایر محصولات نیز اجرا شود



الزامات کیفی در حوزه خدمات پس از فروش تهیه شده است

در ادامه سیدمحمد تهامی، معاون کیفیت گروه خودروسازی سایپا اظهار کرد: «کیفیت از مرحله تکوین و توسعه آغاز می‌شود و خوشبختانه تمامی الزامات کیفی مورد نیاز تدوین و جاری شده است. همچنین الزامات کیفی در حوزه خدمات پس از فروش و تامین‌کنندگان نیز تهیه‌شده و در حال اجراست.»

وی با اشاره به سه محور اصلی کیفیت گفت: «در حوزه تامین قطعات و باوجود شرایط خاص، توانستیم قطعات جدید را از تامین‌کنندگان دریافت و شرایط کیفی آن‌ها را برای رسیدن به استانداردهای لازم دنبال کنیم.» تهامی درباره تکمیل کاری خودروها نیز توضیح داد: «با شناسایی ریسک‌های کیفی موجود و ارائه راهکار، بخش زیادی از مشکلات رفع شده است.» وی افزود: «در خرید قطعات خارجی نیز حضور فعال همکاران حوزه کیفیت تسبب به گذشته پررنگ‌تر و اثربخش‌تر بوده است.»

تولید محقق نمی‌شود. بنابراین استفاده از ایده‌های نو و خلاقانه در این مسیر ضروری است.»

حرکت به‌سوی فرآیندمحوری و هوش مصنوعی قائم‌مقام مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا اصلاح فرآیندها را مهم‌ترین پیش‌نیاز ایجاد کیفیت پایدار دانست و ادامه داد: «مدیریت سیستمی، ایجاد سیستم‌های یکپارچه و انتقال متمرکز اطلاعات تاثیر قابل توجهی بر ارتقای کیفیت خواهد داشت.» وی از در حال اجرا بودن این روند در سایپا و تعمیم آن به دیگر شرکت‌های گروه در آینده نزدیک خبر داد. رادمنش انتقال صحیح و به‌موقع اطلاعات به ذی‌نفعان را عاملی مهم برای جلوگیری از دراشت‌های نادرست عنوان کرد و افزود: «تمامی اقدامات کیفی باید مستند و مبتنی بر معیارهای دقیق و قابل اندازه‌گیری باشد.» وی همچنین بر ضرورت حرکت به سمت بهره‌گیری از هوش مصنوعی تاکید کرد و گفت: «کمیت هوش مصنوعی در گروه سایپا تشکیل شده و حوزه کیفیت می‌تواند بهره‌مندی قابل توجهی از آن داشته باشد.»

به گزارش «سایپانیوز» مهدی رادمنش، قائم‌مقام مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در مراسم یازدهمین همایش کیفیت گروه خودروسازی سایپا، با بیان این که در سطح گروه ۸۱ پروژه کیفی تعریف شده است، تاکید کرد: «با توجه به نزدیکی به پایان سال، این پروژه‌ها باید به نتیجه برسند و اثرات آن برای مشتریان قابل لمس باشد.»

وی با اشاره به تجربه موفق پروژه‌های کیفی در خودرو شاهین گفت: «این محصول امروز به‌عنوان «کیفی‌ترین خودرو داخلی» شناخته می‌شود و همین رویکرد باید در سایر محصولات نیز اجرا شود.» رادمنش تمرکز بر خواست مشتری و رعایت اصول مشتری‌گرایی را از مهم‌ترین الزامات استانداردهای ایزو و دانست و افزود: «تعهد و دقت نظر مدیران ارشد و میانی در اجرای اصول کیفی نقش تعیین‌کننده دارد.»

وی با تاکید بر مشارکت کارکنان در فرآیند کیفی‌سازی محصولات اظهار کرد: «هیچ‌یک از فرآیندهای کیفی بدون حضور و مشارکت تمام ارکان

پیگیری يك موضوع

low up



علیرضا سلیمی

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس و عضو هیات‌رئیس مجلس شورای اسلامی

قانون واردات خودرو اجرا نشده است

واردات خودرو از ابتدای سال تاکنون یکی از موضوعات پررنگ بازار خودرو بوده است؛ بسیاری از مشتریان در انتظار ورود خودروهای جدید هستند؛ اما به‌نظر می‌رسد این امر به‌راحتی محقق نخواهد شد. از همین رو علیرضا سلیمی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس و عضو هیات‌رئیس مجلس شورای اسلامی به بیان نظرات خود در این باره پرداخت.

ارزیابی شما از روند اجرای قانون واردات خودرو چیست؟

متأسفانه قانون مجلس برای واردات خودرو به‌طور دقیق اجرا نشده است. آیین‌نامه آن با تاخیر تدوین شد و واردات نیز به‌صورت قطره‌چکانی انجام می‌شود. این عملکرد با هدف قانونگذار فاصله زیادی دارد.

برخی شرکت‌های واردکننده متهم به تخلف هستند. ارزیابی شما در این باره چیست؟

متأسفانه در این حوزه برخی شرکت‌ها صرفاً پوششی برای اقدامات خلاف قانون هستند. این شرکت‌ها به هیچ کس پاسخگو نیستند؛ تحت عنوان واردات خودرو از مردم پول دریافت می‌کنند، اما در نهایت مبالغ شگفت‌انگیزی را بلوکه کرده و به‌تعهدات خود عمل نمی‌کنند. با این پول‌ها به‌جای انجام واردات، به دلالی، تجارت یا تأسیس شرکت‌های اقماری در حوزه‌های دیگر می‌پردازند و همین رفتارها روند واردات خودرو را مختل کرده است.

وضعیت تعرفه‌گذاری واردات خودرو را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در موضوع تعرفه واردات خودرو نیز قانون مجلس اجرا نشد. معتقدیم همان مافیایی که بازار خودرو را در انحصار دارد، اجازه کاهش قیمت و ارتقای کیفیت خودروهای داخلی را نمی‌دهد؛ درحالی که یکی از اهداف اصلی قانون‌گذاران از آزادسازی واردات، ایجاد رقابت و کاهش قیمت بود. این شبکه مافیایی همچون یک زنجیره درهم‌تنیده عمل می‌کند و حتی برای برخی دلالان خارجی نیز حاشیه امن فراهم کرده است.

دولت چه میزان به وعده‌های خود در حوزه واردات عمل کرده است؟

متأسفانه دولت در این حوزه نیز به وعده‌های خود عمل نکرده است. نمونه روشن آن واردات خودرو برای جانبازان است؛ هم قانون در این باره صراحت دارد و هم خود دولت وعده داده بود، اما نه قانون اجرا شده و نه وعده محقق شده است. بانک مرکزی و برخی دستگاه‌های مسئول همکاری لازم را ندارند و این موضوع به اهداف قانون‌گذاران آسیب جدی وارد کرده است.

زاپاس

Spare Tire

انتقال استانداردهای جهانی در دستور کار است



اقتصادی و تاثیر آن بر کیفیت محصولات تصریح کرد: «امروز شرایط اقتصادی سخت‌تر شده و با توجه به تاثیر آن بر کیفیت، پارس خودرو اولویت خود را بر انتقال مفاهیم کیفیت، جلوگیری از بحران‌های کیفی و توانمندسازی نیروهای انسانی فعال در این بخش قرار داده است.»

تفاوت نگرش‌ها و سبک کاری نسل‌های جدید را یکی از محورهای اثرگذار بر کیفیت دانست و گفت: «سیاست‌گذاری‌های جدید در حوزه کیفیت با محوریت انتقال تجربه، جانشین‌پروری و درک صحیح نسل جدید، لازمه تداوم مسیر است.» معاون کیفیت پارس خودرو با اشاره به محدودیت‌های

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا؛ بهمن حسین‌زاده، مدیرعامل شرکت پارس خودرو و جمعی از مدیران ارشد و معاونان گروه سایپا در سالن شهید سلیمانی شرکت پارس خودرو برگزار شد، به تشریح برنامه این شرکت در حوزه کیفیت پرداخت.

وی با اشاره به تحولات نسلی در نیروی کار صنعت خودرو،

معاون کیفیت پارس خودرو گفت: «با رعایت سه اصل انتقال تجربه، جانشین‌پروری و رعایت الگوهای استاندارد، کیفیت محصولات تولیدی پارس خودرو در مسیر ارتقاء قرار دارد.»

فرهاد میرزایی در یازدهمین همایش کیفیت گروه خودروسازی سایپا که با حضور مهدی رادمنش، قائم‌مقام



تغییرات جدید منصوری روی «جی کلاس»



«منصوری بار دیگر سراغ مرسدس G کلاس رفته و بارنگی خاص، قدرت ۸۲۰ اسب‌بخاری و درهای متقارن، محصولی بحث‌برانگیز خلق کرده است. دنیای تیونینگ خودرو همیشه پر از شگفتی است، اما وقتی نام منصوری به‌میان می‌آید، می‌دانیم که با چیزی فراتر از یک تغییر ساده روبه‌رو هستیم. این تیونر جنجالی آلمانی بار دیگر به‌سراغ یکی از محبوب‌ترین بوم‌های نقاشی خود، یعنی مرسدس AMG G63 رفته و جدیدترین عضو از سری لاینیاد آرآبو (Linea D'Arabo) خود را معرفی کرده است؛ این یک شاسی‌بلند جنجالی با رنگ قهوه‌ای خاص، کیت بدنه تهاجمی و یک ویژگی منحصر به‌فرد یعنی درهای عقب متقارن است که

FLASHER

فلاشر



بر خلاف جهت معمول باز می‌شوند. نگاهی به‌ظاهر این خودرو کافی است تا افضای منصوری را تشخیص دهید. از گلگیرهای حجیم با حکاکی‌های خاص گرفته تا ورودی هوای عظیم روی کاپوت، سپر جلو جدید با نوارهای نورانی اضافه و جلوپنجره‌ای که حالا میزبان لوگوی منصوری است، همه‌چیز فریاد می‌زند که این G کلاس استاندارد نیست. این تغییرات در تمام بدنه ادامه پیدا می‌کند و شامل رکاب‌های جانبی، قطعات فیبر کربنی روی ستون‌ها و گلگیرها، یک اسپویلر سقفی بزرگ و حتی یک قطعه جداگانه بالای شیشه جلو می‌شود که چراغ‌های بیشتری را در خود جای داده است.

ویژه‌ها

صنایع خودرویی به تنهایی ۱۵ درصد از کل ارز اقتصاد کشور را گرفتند



«از ابتدای سال جاری تا ۲۶ آبان‌ماه، درحالی‌بیش از ۳۶ میلیارد و ۸۵۹ میلیون دلار ارز برای واردات انواع کالاهای اساسی، دارو، محصولات صنعتی و خدمات توسط بانک‌مرکزی تأمین شده است که صنایع حمل‌ونقل و خودرو با دریافت ۵،۵ میلیارد دلار، به تنهایی ۱۵ درصد از کل ارز اقتصاد کشور را دریافت کرده‌اند. براین اساس، گروه «صنایع حمل‌ونقل و خودرو» با واردات ۵،۵ میلیارد دلاری بیشترین ارز گروه‌های صنعتی را دریافت کرده‌اند.

در ۶ ماهه نخست سال جاری رقم خورد؛

«نفت سپاهان» تحت فشار افزایش هزینه تمام‌شده تولید



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«صورت‌های مالی ۶ ماهه نخست سال جاری نفت سپاهان، در کنار ثبت رشد در درآمد عملیاتی، تصویری کمرمق‌تر و نگران‌کننده از ساختار هزینه‌ای این شرکت به‌نمایش گذاشته است. براساس داده‌های منتشرشده در سامانه کدال، نفت سپاهان طی این دوره ۱۴ هزار و ۴۷۶ میلیارد تومان درآمد عملیاتی کسب کرده؛ رقمی که در مقایسه با ۱۲ هزار و ۴۷۵ میلیارد تومان درآمد مدت مشابه سال قبل، نشان‌دهنده افزایش ۱۶ درصدی است. این درحالی‌است که جهش هم‌زمان و قابل‌توجه بهای تمام‌شده محصولات این شرکت نیز رخ داده است. براین اساس، هزینه تمام‌شده تولید نفت سپاهان در همین دوره به ۱۱ هزار و ۱۶۳ میلیارد تومان رسیده که نسبت به ۹ هزار و ۴۷۷ میلیارد تومان مدت مشابه سال گذشته، رشدی هم‌تراز با افزایش درآمدها داشته و افزایش ۱۸ درصدی را به‌ثبت رسانده است. این مساله موجب شده فاصله سودآوری ناشی از افزایش فروش عملاً خنثی شده و حاشیه‌سود شرکت در معرض فشار جدی قرار گیرد. افزایش بهای تمام‌شده در مقطعی که شرکت از نظر درآمدی در مسیر رو به‌رشد قرار دارد، نشانه‌ای از تضعیف کارایی عملیاتی و بالا رفتن هزینه‌های تولید است؛ عاملی که می‌تواند منشأ پیامدهای منفی متعددی برای نفت سپاهان باشد. یکی از مهم‌ترین اثرات این



روند، کوچک‌تر شدن حاشیه‌سود ناخالص و کاهش توان شرکت برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های توسعه‌ای و نوسازی تجهیزات است. در صورتی که درآمد رشد کند، اما هزینه‌ها با همان شتاب افزایش یابد، شرکت توانایی لازم برای ایجاد ارزش افزوده واقعی را از دست می‌دهد. از سوی دیگر افزایش هزینه‌های تولید ساختار رقابتی نفت سپاهان را در بازارهای داخلی و صادراتی با چالش مواجه کند. صنعت روانکار و فرآورده‌های نفتی بازاری کاملاً رقابتی است و بالا رفتن هزینه تولید، قدرت مانور شرکت را در قیمت‌گذاری محدود می‌کند. این مساله به‌ویژه در بازار صادرات که رقابت شدید بر سر قیمت وجود

دارد، ممکن است سهم شرکت را کاهش دهد و در بلندمدت منجر به عقب‌ماندن از رقبا شود. تداوم این روند همچنین می‌تواند سطح ریسک مالی شرکت را افزایش دهد؛ چراکه حاشیه‌سود کمتر، جریان نقدی را آسیب‌پذیرتر کرده و توان شرکت برای مقابله با نوسانات بازار جهانی نفت و قیمت مواد اولیه را پایین می‌آورد. نفت سپاهان در شرایطی فعالیت می‌کند که وابستگی بالایی به‌قیمت‌های جهانی دارد و هرگونه کاهش در انعطاف مالی، می‌تواند اثر شوک‌های بازار را تشدید کند. افزایش هم‌زمان درآمد و هزینه‌های تولید، وضعیتی متناقض و نگران‌کننده را ترسیم می‌کند؛ وضعیتی که اگر مدیریت هزینه‌ها در اولویت قرار نگیرد، رشد درآمدی نفت سپاهان تنها جنبه اسمی خواهد داشت و تأثیر چندانی بر افزایش واقعی سودآوری شرکت نخواهد گذاشت. در چنین شرایطی لازم است شرکت در حوزه بهینه‌سازی فرآیندها، کاهش ضایعات، بازنگری در قراردادهای تأمین و ارتقای بهره‌وری خطوط تولید اقداماتی جدی‌تر اتخاذ کند تا فاصله میان درآمد و هزینه دوباره ترمیم شود. یکی دیگر از پیامدهای رشد هزینه تولید، کاهش قدرت برنامهریزی مالی در شرکت است. زمانی که هزینه‌های بخش عمده‌ای از درآمد را می‌بلند، فضای مانور مدیریتی تنگ‌تر می‌شود و شرکت ناچار است اولویت‌های مالی خود را محدود کند. این موضوع عملاً می‌تواند پروژه‌های توسعه محصول، افزایش ظرفیت تولید یا سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نو را به‌تعویق بیندازد. نفت سپاهان شرکتی است که مزیت رقابتی آن در سال‌های گذشته بر پایه توسعه محصولات جدید و حضور قدرتمند در بازار صادرات شکل گرفته بود. اما رشد هزینه‌ها این خطر را ایجاد می‌کند که شرکت ناچار به حفظ وضع موجود شده و امکان جهش استراتژیک را از دست بدهد

اینفوگرافشی

Infography

رشد درآمد شرکت «سایپا دیزل»

میزان درآمد مهرماه

818

میلیارد تومان



میزان رشد درآمد

۷ ماهه

417

میزان درآمد ۷ ماهه

4.258

میلیارد تومان

شرکت «سایپا دیزل» در هفت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۴ هزار و ۲۵۸ میلیارد تومان درآمد شده است.

برای چه؟

انتظارات خریداران از خودروسازان

«از ابتدای امسال تاکنون ۲ شرکت بزرگ خودروساز چندین بار افزایش قیمت ارائه کردند که هرچند این افزایش‌ها در راستای محاسبات افزایش بهای مواد اولیه، ارز تأمین و هزینه‌های تولید است، اما مهم‌ترین دغدغه مصرف‌کنندگان ارتقای کیفیت خودروهای داخلی در مقایسه با خودروهای خارجی است و بحث رضایت و حق مصرف‌کنندگان مطرح است.

چرا؟

باید موانع از سراه خودروسازان برداشته شود

«برای رسیدن به کیفیت بالای خودرو و کاهش مصرف سوخت نیاز به انتقال تکنولوژی‌ها و به‌روزرسانی توانمندی‌های داخلی است؛ هرچند خودروسازان از یک سو با تحریم‌های بین‌المللی و تجهیزات قدیمی و از سوی دیگر با زیان‌انباشته و قیمت‌گذاری دستوری، دست‌و‌پنجه نرم می‌کنند؛ اما سیاست‌هایی نیز در این میان وجود دارد که باید توجه ویژه‌ای به آن داشت.

چند تلمذ؟

اخطار به خودروسازان

«اخطار رئیس‌جمهور به خودروسازان برای پایان دادن به تولید خودروهای بی‌کیفیت که مصرف سوخت بالایی دارند. هرچند رئیس‌جمهور به خودروسازان تذکر داد؛ اما در مقابل هم اعلام کرد که این شرکت‌ها در صورت نیاز، فناوری روز دنیا را خریداری کنند و دولت نیز در این مسیر از آن‌ها حمایت خواهد کرد.

دلبه یک

First gear

بازار خودرو در رکود کامل نیست

«حاضر جواب: کاملاً درست می‌فرمایند؛ بازار خودرو در رکود کامل نیست... فقط یک «تیم‌رخ رکودی» دارد. یعنی خریدار هست، فقط پول ندارد. فروشنده هم هست، فقط مشتری ندارد. خلاصه همه در بازار حاضرند، فقط معامله غایب است. بازار دقیقاً شبیه چراغ راهنمایی است که زرد مانده و تصمیم‌ناردهیج‌وقت سبز شود. نه می‌شود رفت، نه می‌شود ایستاد. این هم یک مدل پویایی اقتصادی دیگر است.

دستور به تحول خودرو در غیاب پیش‌نیازهای حیاتی «حاضر جواب: تحول خودرو بدون پیش‌نیاز، مثل این است که بگوییم: «لطفاً از فردا همه در خانه کیک شکلاتی بپزند، اما نه برق دارید، نه فر، نه مواد اولیه... ولی انگیزه داشته باشید!» تحول خودرو هم همین است؛ انگیزه که زیاد داریم، حتی نمایشگاه‌ها هم پوسترهای «تحول» زده‌اند. فقط کمی ریزه‌کاری مثل فناوری، قطعه، سرمایه، زمان و زیرساخت مانده که به محض فراهم شدن، تحول دقیقاً از همان روز قبش کلید می‌خورد.

دستور کاهش مصرف سوخت با ساختار انحصاری صنعت خودرو و اجرانشدن نیست

«حاضر جواب: درست است؛ در ساختار انحصاری، کاهش مصرف سوخت شبیه این است که به خودرو بگوییم: «لطفاً با همین وزن، همین موتور، همین طراحی، همین پلت‌فرم، فقط مثلاً ۱۰ لیتر کمتر بخور!» خودرو هم مودبانه جواب می‌دهد: «چشم، فقط لطفاً کاری نکنید قوانین فیزیک هم کمی با ما راه بیابند.» اما ما همچنان امیدواریم روزی برسد که موتور داخلی با شنیدن کلمه «مصرف کم» ناراحت نشود و نفس نفس نزند.

لزوم توجه به میخک استاندارد در طراحی و تولید وسایل نقلیه سبک و سنگین

«حاضر جواب: لزوم توجه که حتماً هست؛ ما ایرانی‌ها همیشه به لزوم خیلی توجه داریم؛ لزوم ورزش، لزوم رژیم، لزوم مطالعه، لزوم کم کردن ترافیک، لزوم استاندارد... فقط در مرحله «عملی‌شدن» کمی معطل می‌مانیم. اگر یک روز «لزوم»‌ها خودبه‌خود عملی شوند، نه تنها خودروها استاندارد می‌شوند، بلکه شاید یخچال هم صبح‌ها ما را با شعر نو بیدار کند. به‌هر حال، امید که از همین «لزوم»‌ها، یک روزی یک «اقدام» سبز شود.

خودرو یا سوخت، کدام یک متهم اصلی آلودگی هوا هستند؟

«حاضر جواب: این سؤال دقیقاً مثل این است که ببرسیم: «در بروز جاقی، کدام مقصر است: غذا یا اشتها؟» آلودگی هوا هم درواقع یک پروژه مشترک است: خودرو می‌گوید تقصیر من نیست، سوخت می‌گوید تقصیر من نیست، باد هم که در تهران وظیفه‌اش را کم انجام می‌دهد.

بازار خودرو در شوک قیمتی بعد از بنزین سه‌نرخی «حاضر جواب: ارزان شدن ۴۰ میلیونی خودرو در ایران دقیقاً شبیه دیدن دنباله‌دار هالی است: بازار هم بعد از بنزین سه‌نرخی فعلاً گیج شده و نمی‌داند باید بالا برود، پایین بیاید یا کمی استراحت کند.

البته کاهش قیمت همیشه خوشایند است، فقط امیدواریم این ۴۰ میلیون در مسیر برگشت به سمت بالا گم نشود و دوباره راه خانه را پیدا نکند.



نشان دهنده یک دوراهی استراتژیک برای AMG است؛ اما شنبه احتمال ساخت یک پرچم‌دار نمادین را رد نکرد. او توضیح داد که گاهی شرکت باید خودرویی بسازد که: «برای برند اهمیت دارد و شما باید آن را بسازید؛ زیرا یک شکل دهنده به هویت برند است.» چنین خودرویی، حتی اگر سودآوری مستقیم بالایی نداشته باشد، می‌تواند تصویر کلیِ مرسدس AMG را در عصر خودروهای برقی ارتقا دهد. این تردیدِ مرسدس در زمانی مطرح می‌شود که بازار خودروهای برقی، به‌ویژه مدل‌های گران‌قیمت و پر‌فروم‌نس، در وضعیت نامشخصی قرار دارد. بسیاری از خودروسازان برنامه‌های برقی‌سازی خود را کند کرده‌اند یا در حال بازنگری در آن‌ها هستند.

رئیس AMG از احتمال ساخت یک رقیب برقی برای پورشه ۹۱۱ خبر داد؛ اما تأکید کرد که این تصمیم بزرگ به تقاضای بازار و توجیه اقتصادی آن بستگی دارد. مرسدس AMG، بازوی پر‌فروم‌نس مرسدس-بنز، به‌طور جدی در حال بررسی ساخت یک خودرو اسپرت دودر برقی برای رقابت مستقیم با پورشه ۹۱۱ است. مایکل شنبه، رئیس AMG، با تأیید این ایده، چالش اصلی را نه در توانایی فنی، بلکه در توجیه اقتصادی و وجود بازار کافی برای چنین محصولی عنوان کرد. شنبه در نمایشگاه خودرو مونیخ در این باره گفت: «از نظر احساسی، بله؛ ما باید این کار را انجام دهیم. سوال این است که آیا بازار به اندازه‌ی بزرگ است که سرمایه‌گذاری لازم را توجیه کند؟» این اظهار نظر



رقابت مرسدس بنز «AMG» با پورشه «۹۱۱»

فراری دودیچی «چیلندری» به سبک «نوویتک»



فیر کربنی زیر شیشه جلو می‌رسیم، که علاوه بر ایجاد تنوع بصری، تهویه پیش‌رانه و آیرودینامیک بدنه را نیز بهبود بخشیده‌اند. در نمای عقب این نمونه تغییر یافته از فراری دودیچی چیلندری نیز با قطعات الحاقی سپر از جنس فیبر کربن و دیفیوزر مواجه هستیم، که در عین کارکرد آیرودینامیکی، در طراحی بدنه هم خللی وارد نکرده است. رینگ‌های ۲۱ و ۲۲ اینج Vossen با تایرهای ۳۵/۲۷۵ و ۳۰/۳۲۵، تغییرات ظاهری این خودرو را تکمیل می‌کند. علاوه بر این‌ها باید به کاهش ۳۰ میلی‌متری ارتفاع بدنه و روکش فیبر کربنی آینه‌های جانبی اشاره کرد.

شرکت نوویتک به اعمال تغییرات قابل توجه بر خودروهای سوپراسپرت ایتالیایی شهرت دارد. این تیونر آلمانی در جدیدترین اقدام به سراغ محصول ۱۲ سیلندر فراری یعنی دودیچی چیلندری رفته و آن را با برخی تغییرات، همراه کرده است. این تغییرات به نحوی انجام شده که به اعتقاد نویسنده سایت کاراسکوپز، یکی از ایرادات کار طراحان فراری نیز جبران شده است. تغییرات از نمای جلو آغاز می‌شود، جایی که نوویتک با نصب زیرسپری جلو از جنس فیبر کربن، نیروی روبه پایین روی چرخ‌های جلو و در نتیجه پایداری در سرعت‌های زیاد را افزایش داده است. پس از این به درجه‌های تهویه روی کاپوت و قطعه

تصمیمی که آینده برقی‌سازی برند آلمانی را در هاله‌ای از ابهام فرو برده است؛

گلف و کراس اوور برقی «فولکس واگن» پشت چراغ قرمز!



فولکس واگن اعلام کرده که به دلیل مشکلات تولیدی، کاهش تقاضا و فشارهای مالی، عرضه دو مدل از مهم‌ترین خودروهای برقی خود را به تعویق می‌اندازد. این تصمیم، برنامه‌های بلندپروازانه این شرکت برای تسلط بر بازار خودروهای برقی را با چالشی جدی روبه‌رو می‌کند. اولین قربانی این تغییر برنامه، شاسی‌بلند ID. Roc است. اما همان تی‌راک برقی است. این خودرو که قرار بود نخستین محصول بر پایه پلت‌فرم جدید SSP باشد و در پاییز ۲۰۲۹ به بازار بیاید، حالا با تأخیر مواجه شده و عرضه آن به تابستان ۲۰۳۰ موکول شده است. همچنین مدل محبوب ID گلف نیز سرنوشت مشابهی پیدا کرده و انتظار می‌رود عرضه آن تا سال ۲۰۳۰ به تعویق بیفتد.

مسائل مالی در اولویت است

یکی از دلایل اصلی این عقب‌نشینی، مشکلات مالی عنوان شده است. فولکس واگن در حال اجرای یک برنامه ریاضت اقتصادی گسترده است که سال گذشته منجر به کاهش هزینه‌ای معادل ۱۵ میلیارد یورو شد و این روند کاهشی امسال نیز ادامه خواهد یافت. هیأت نظارت این شرکت به‌زودی جلسه‌ای حیاتی برای تعیین تکلیف ظرفیت تولید کارخانه‌های جهانی و برنامه‌ریزی مالی پنج سال آینده برگزار خواهد کرد. این تأخیرها، برنامه‌های بازسازی و تجهیز کارخانه‌ها را نیز تحت تأثیر قرار داده است. برای مثال، طرح انتقال تولید گلف درون‌سوز از ولفسبورگ آلمان به مکزیک تا سال ۲۰۲۷ که برای ایجاد فضا برای تولید خودروهای برقی جدید برنام‌ریزی شده بود، ممکن است با تأخیر روبه‌رو شود.

در نتیجه، تولید خودروهای برقی در کارخانه اصلی ولفسبورگ احتمالا تا حداقل سال ۲۰۲۸ آغاز نخواهد شد. در عین حال بررسی‌ها در این زمینه گویای آن است که فروش خودروهای برقی آن‌طور که فولکس واگن پیش‌بینی می‌کرد، قدرتمند نبوده و ایسن عدم تطابق میان سرمایه‌گذاری و بازده، شرکت را مجبور به بازنگری



بام‌واز طریق همکاری استراتژیک با شرکت‌های ساسونگ و سالی‌داپور، گامی بزرگ برای تولید باتری‌های حالت جامد برداشته است. بام‌واز افزودن ساسونگ به شراکت دیرینه خود با شرکت سالی‌داپور، گامی بلند و استراتژیک برای تحقق رویای باتری‌های حالت جامد برداشته است. این اتحاد سه‌جانبه قصد دارد تا روند توسعه و تولید این فناوری انقلابی را شتاب بخشد و راه را برای ساخت خودروهای برقی با پیمایش طولانی‌تر، شارژ بسیار سریع‌تر و ایمنی بالاتر هموار کند. باتری‌های حالت جامد تحولی بزرگ در صنعت خودروهای برقی محسوب می‌شوند زیرا محدودیت‌های اصلی باتری‌های

لیتیوم یون فعلی را برطرف می‌کنند. در این همکاری جدید، سالی‌داپور که از سال ۲۰۱۶ با بام‌واز همکاری می‌کند، الکترولیت جامد مبتنی بر سولفید خود را در اختیار ساسونگ قرار می‌دهد. ساسونگ نیز با تکیه بر تخصص خود در تولید انبوه باتری، این الکترولیت را در سلول‌های باتری حالت جامد ادغام خواهد کرد. این سلول‌ها سپس برای آزمایش و ارزیابی در خودروهای آزمایشی بام‌واز، جمله یک مدل T7 که پیش از این نیز به باتری سالی‌داپور مجهز شده بود، استفاده خواهند شد.

خبر

News

نسخه سوپراسپرتس از بنتلی «کانتیننتال»

بنتلی سوپراسپرتس (SuperSports) اولین بار در سال ۱۹۲۵ معرفی شد. این خودرو به پیش‌رانه ۴٫۵ لیتری، اولین محصول از بنتلی بود که می‌توانست به سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. پس از موفقیت‌هایی که سوپراسپرتس در اواخر دهه ۲۰ و اوایل دهه ۳۰ میلادی در مسابقات لمان به دست آورد، جایگاه بنتلی هم‌به‌عنوان یکی از مدعیان جدی خودروهای لوکس پر‌فروم‌نس تثبیت شد. اکنون و با گذشت یکصد سال پس از تولد سوپراسپرتس، این نام تاریخی در قالب یک خودروی اسپرت قدرتمند، سبک وزن (حداقل در مقیاس بنتلی!) و با انتقال قدرت به محور عقب، زنده شده است. بنتلی کانتیننتال GT سوپراسپرتس جدید بر اساس کانتیننتال GT کنونی



شکل گرفته و به پیش‌رانه V8 ۷۸۰۰ توربو آشنای گروه فولکس واگن مجهز شده است، که ۶۵۷ اسب‌بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. برخلاف دیگر نسخه‌های کانتیننتال، در این مدل از سیستم هیبرید خبری نیست و خروجی پیش‌رانه از طریق گیربکس هشت سرعته دوکلاچه به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. سوپراسپرتس تنها در ۳٫۷ ثانیه به سرعت صد کیلومتر بر ساعت می‌رسد و می‌تواند تا حداکثر سرعت ۳۰۹ کیلومتر بر ساعت به حرکت خود ادامه دهد. سوپراسپرتس به عنوان تنها نسخه غیر هیبرید و محرک-عقب از کانتیننتال GT و با وزن کمی کمتر از ۲ تن، به میزان قابل توجه ۴۵۰ کیلوگرم از کانتیننتال GT اسپید سبک‌تر است. بنتلی برای انتقال تمام خروجی پیش‌رانه به چرخ‌های عقب، از دیفرانسیل الکترونیکی لغزش محدود هوشمند استفاده کرده است. همچنین فاصله عرضی چرخ‌های عقب ۱۶ میلی‌متر افزایش یافته و سیستم توزیع گشتاور به همراه فرمان‌پذیری چرخ‌های عقب هم به این خودرو اضافه شده است. علاوه بر این، تنظیمات سیستم فرمان، تعلیق و کنترل کشش نیز مجدداً تنظیم شده است. سیستم تعلیق شامل دوپل جانگی در جلو و چند اتصالی در عقب هم با سیستم آنتی‌رول الکترونیکی ۴۸ ولتی اختصاصی بنتلی هماهنگ می‌شود.

فروش خودروهای برقی است. منابع داخلی فولکس واگن اذعان کرده‌اند که سرمایه‌گذاری‌های اولیه بسیار فراتر از ظرفیت واقعی بازار بوده و همین امر شرکت را به بازنگری در استراتژی‌ها واداشته است.

این تجربه می‌تواند برای سایر خودروسازان نیز درس آموز باشد؛ حرکت سریع به سمت برقی‌سازی بدون ارزیابی دقیق تقاضا، ریسک‌های مالی سنگینی به همراه دارد. در نهایت، بحران فولکس واگن نشان می‌دهد مسیر گذار به خودروهای برقی، مسیری ساده و خطی نیست. حتی برندهای باسابقه و قدرتمند نیز ناچار هستند گام‌های محتاطانه بردارند و استراتژی‌های خود را با شرایط واقعی بازار تطبیق دهند.

آینده صنعت خودرو به‌طور قطع برقی خواهد بود، اما سرعت و شکل این گذار به عوامل متعددی چون توان مالی شرکت‌ها، سیاست‌های حمایتی دولت‌ها، زیرساخت‌های شارژ و میزان پذیرش مصرف‌کنندگان بستگی دارد. فولکس واگن اکنون در نقطه‌ای ایستاده که باید میان جاه‌طلبی‌های فناورانه و واقعیت‌های اقتصادی، تعادل تازه‌ای بیابد؛ تعادلی که سرنوشت این برند و جایگاه آن در رقابت جهانی را تعیین خواهد کرد.

در برابر رقبای آسیایی و آمریکایی را از دست می‌دهد. شرکت‌هایی چون تسلا، بی‌وایدی و حتی برندهای نوظهور چینی با سرعت بیشتری در حال گسترش سید محصولات برقی هستند و این تعلل می‌تواند سهم فولکس واگن در بازار جهانی را کاهش دهد.

همچنین این تصمیم بر زنجیره تامین و برنامه‌های تولید کارخانه‌های جهانی فولکس واگن اثر گذار خواهد بود؛ به‌ویژه طرح انتقال تولید گلف درون‌سوز به مکزیک که قرار بود فضای لازم برای تولید مدل‌های برقی جدید در ولفسبورگ ایجاد کند، اکنون با ابهام مواجه شده است. از منظر مالی، فولکس واگن در حال اجرای یک برنامه ریاضتی گسترده است که سال گذشته صرفه‌جویی معادل ۱۵ میلیارد یورو به همراه داشت و قرار است امسال نیز ادامه یابد.

این سیاست اگرچه به تثبیت وضعیت نقدینگی کمک می‌کند، اما هم‌زمان سرعت نوآوری و توسعه محصولات جدید را کاهش می‌دهد. درواقع شرکت مجبور شده میان حفظ ثبات مالی و پیشبرد پروژه‌های بلندپروازانه برقی‌سازی، انتخابی محتاطانه انجام دهد. نکته مهم دیگر، عدم تطابق میان حجم سرمایه‌گذاری و بازده

در استراتژی‌های خود کرده است. به نظر می‌رسد غول آلمانی برای پیمودن مسیر پر فراز و نشیب برقی‌سازی، ناچار به برداشتن گام‌های محتاطانه‌تری است.

آینده نگران کننده

بحران مالی اخیر فولکس واگن و تصمیم این شرکت برای تعویق عرضه دو محصول کلیدی برقی یعنی ID. Roc و ID. Golf نه تنها آینده راهبردی این غول آلمانی را تحت تأثیر قرار داده، بلکه تصویری روشن از چالش‌های صنعت خودرو در مسیر برقی‌سازی ارائه می‌دهد. فولکس واگن که طی سال‌های گذشته میلیاردها یورو در توسعه پلت‌فرم‌های جدید و خطوط تولید سرمایه‌گذاری کرده بود، اکنون با واقعیت کاهش تقاضا و فشارهای مالی روبه‌رو است.

این وضعیت نشان می‌دهد که حتی بزرگ‌ترین خودروسازان جهان نیز در برابر نوسانات بازار و عدم تطابق میان پیش‌بینی‌های خوش‌بینانه و واقعیت فروش آسیب‌پذیر هستند. تاخیر در عرضه ID. Roc تا تابستان ۲۰۳۰ و عقب‌نشینی در پروژه ID. Golf تا حوالی همان سال، پیامدهای گسترده‌ای دارد.

نخست آن که فولکس واگن بخشی از مزیت رقابتی خود

تغییرات نوویتک روی مدل خاص «رولزرویس»

رینگ‌های ۲۴ اینچ مجهز کرده است. رولزرویس اسپکتر با طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری به ترتیب ۱،۵۵۹، ۱،۰۰۸، ۵،۴۵۳ و ۳،۲۱ متر، در رده خودروهای بزرگ قرار می‌گیرد. چهره رولزرویس اسپکتر بلک بیج با مجموعه نوویتک شامل رینگ‌های جدید، خاص‌تر از قبل به نظر می‌رسد بدون آن که خللی در طراحی آن ایجاد شود. این قطعات تنها جنبه نمایشی ندارند، بلکه با بهبود آیرودینامیک بدنه، نیروی بالابرنده دماغه در سرعت‌های بالا را کاهش می‌دهند. زیرسپری جلو، وظیفه کاهش نیروی بالابرنده در محور جلو را در سرعت‌های بالا بر عهده دارد در حالی که دیفیوزر فیبر کربنی و باله لبه صندوق نیز در ایجاد تعادل بخش عقب، نقش مهمی دارند و پتل‌های جانبی با ظاهر کربنی، خشونت ظاهری را افزایش می‌دهند.

اسپکتر بلک بیج به عنوان نیرومندترین خودروی رولزرویس، در اوایل سال جاری معرفی شد. قوای محرکه برقی این مدل در تیپ استاندارد ۵۸۵ اسب‌بخار قدرت و ۹۰۰ نیوتون‌متر گشتاور و در تیپ بلک بیج، ۶۶۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۰۷۵ نیوتون‌متر گشتاور اعلام شده است. این مجموعه دومتوره با قابلیت چهار چرخ محرک، شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت ۴٫۲ ثانیه یعنی ۰٫۳ ثانیه سریع‌تر از تیپ استاندارد را فراهم می‌کند. حداکثر سرعت این خودرو به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت، محدود شده است. بنابر اعلام رولزرویس، اسپکتر می‌تواند با یک بار شارژ، ۵۲۰ کیلومتر مسافت را طی کند (برمبنای WLTP). حالا نوویتک در جدیدترین پروژه خود به سراغ رولزرویس اسپکتر بلک بیج رفته و این کوپه برقی را به کیت آیرودینامیک و



پلاس با حفظ استخوان بندی مدل قبلی، چهارمای مدرن تر و تهاجمی تر به خود گرفته است. مهم ترین تغییر در نمای جلو، استفاده از یک جلو پنجره نیمه بسته جدید است که میزبان لوگوی بزرگ و نورانی «HAVAL» شده و در کنار چراغ های گرد همیشگی، هونتی تازه به این خودرو بخشیده است. در نمای جانبی، تزئینات برج مانند به گلگیرها اضافه شده و در عقب، لوگوی «GWM» جایگزین نشان «HAVAL» شده است تا تعلق این محصول به شرکت مادر بیشتر به چشم بیاید. یکی از نقاط قوت اصلی بیگ داگ پلاس، تنوع در قوای محرکه است که دست خریداران را برای انتخاب باز می گذارد.

گريت وال موتور از شاسی بلند جدید هاوال بیگ داگ پلاس با چهارمای چسور تر، نشان نورانی و پیشرانتهای بنزینی و پلاگین -هیبرید پرده برداری کرد. شرکت گريت وال موتور (GWM) در تاریخ ۲۴ شهریور ۱۴۰۴ (۱۵ سپتامبر ۲۰۲۵)، رسماً از محصول جدید خود، شاسی بلند هاوال بیگ داگ پلاس (Haval Big Dog Plus) رونمایی کرد. این خودرو که در واقع نسخه ار تقایافته نسل دوم هاوال بیگ داگ است، با تغییراتی در ظاهر و گزینهای فنی متنوع، در پنج تیپ مختلف و با بازه قیمتی ۱۲۵ هزار و ۸۰۰ تا ۱۸۲ هزار و ۸۰۰ یوان (معادل ۱۹ هزار و ۲۵۰ تا ۲۵ هزار و ۸۰۰ دلار)، به بازار عرضه می شود. بیگ داگ



پیشرانتهایبریدی برای محبوبترین محصول «هاوال»



فولکس واگن ID UNIX اولترا ۲۰۰ میلیون تومان در بازار ارزان شد؛

هشدار رئیس جمهور به خودروسازان!

این روزها مملو از محصولات ناقصی است که منتظر تأمین قطعات هستند. در چنین شرایطی مشخص است که صنعت خودرو اساساً امکانی برای توسعه محصول پیدا نمی کند. در واقع اولتیماتوم رئیس جمهور را می توان ادامه نگاهی دانست که طی سالیان گذشته بر صنعت خودرو کشور حاکم بوده است؛ نگاهی که تصور می کند با بخشنامه و دستور می توان کار را پیش برد؛ در حالی که آن چه صنعت خودرو تشنه آن است، از طرفی اصلاح ساختاری و از طرف دیگر روابط حسنه بین المللی است. حالا اما پزشکشان یک قدم از مرز بخشنامه و دستور جلوتر رفته و خودروسازان را تهدید به بازنگری در تخصیص ارز و صدور مجوز تولید کرده است.

روشن است که تکیه بر چنین روش هایی، نه از جنس سیاست گذاری عمیق، بلکه تداوم همان رویکردهای مقطعی است که در سال های گذشته چندین بار آزموده شده و هیچ گاه خروجی مشخصی برای صنعت خودرو نداشته است. دولت از یک سو خودروسازان را به کاهش مصرف سوخت ملزم می کند و از سوی دیگر، ساختار قیمت گذاری و کنترل های اداری را به گونه ای حفظ کرده که هر گونه تلاش برای توسعه محصول، از همان ابتدایان ده و فاقد صرفه اقتصادی می شود. چنین تضادی عملاً خودروساز را میان ضرورت های فنی و محدودیت های اقتصادی گرفتار کرده و نتیجه آن، چرخه ای از تولیدات تکراری با مصرف بالا بوده است؛ چرخه ای که تغییر آن با تهدید و اولتیماتوم، بدون اصلاح ریشه ای سیاست ها بعید به نظر می رسد.

کاهش قیمت خودروهای داخلی و وارداتی در بازار

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۳۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ری (۱۴۰۴) با ۳۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۸۳۰ میلیون تومان، پادرا دوگانه (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۷۰ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن کوچک) (درپچه سیمی) (۱۴۰۴) با ۱۷ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۴۲ میلیون تومان، نیسان آپشنال (درپچه برقی) (۱۴۰۴) با ۱۴ میلیون تومان کاهش ۹۵۴ میلیون تومان، رانسا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۱۱ میلیون تومان کاهش ۹۳۲ میلیون تومان و نیسان دوگانه EX (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۸۵ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین خودروهای مونتاژی رشد بهای ۱۰ تا ۴۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که هایما S5 پرو (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۱۴۰ میلیون تومان، لوکانو L7 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۴۱۰ میلیون تومان، دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان و لوکانو L8 (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهدافت بهای ۵۰ تا ۲۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵) با ۲۰۰ میلیون تومان کاهش ۶ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش ۵ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان و مزدا CX-50 کراس اوور (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۷ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.



بود؛ اما هیچ یک از آن ها پیگیری نشدند و همواره به صورت نیمه کاره رها شدند. از طرف دیگر با دخالت های بیش از حد دولت در خودروسازی، دیگر هیچ منبع مالی برای خودروسازان نمانده که بخواهند در توسعه محصول سرمایه گذاری کنند. سال ها قیمت گذاری دستوری کار را به جایی رسانده که زیان انباشته خودروسازان هم اکنون به بیش از ۲۵۵ هزار میلیارد تومان رسیده و بدهی تولید کنندگان خودرو به قطعه سازان و شبکه بانکی نیز روز به روز افزایش یافته است. در آخرین نمونه نیز دو خودروساز بزرگ کشور برای پرداخت بدهی های خود به زنجیره تأمین، مجبور به دریافت تسهیلات ۲۰ همتی (برای هر یک از آن ها) شدند.

تسهیلاتی که احتمالاً در آینده ای نه چندان دور باز پرداخت آن ها برای خودروسازان به مشکل جدیدی بدل خواهد شد. همین کمبود نقدینگی در کنار تحریم های جاری و رشد روزافزون نرخ ارز و تورم موجب شده که خودروسازان در چند ماه اخیر با کمبود شدید قطعات مواجه شوند؛ در نتیجه انبار خودروسازان

رئیس جمهور به

خودروسازان هشدار داده در صورت عدم اصلاح پیشرانتهای محصولا تشنان و



عدم کاهش مصرف سوخت، در تخصیص ارز و مجوز تولید آن ها بازنگری خواهد شد. این اولتیماتوم در حالی است که کارشناسان معتقدند تحریم ها، بدهی های انباشته و دخالت دولت، امکان توسعه محصول و بهبود مصرف سوخت را به شکل واقعی محدود کرده است.

هم زمان با داغ شدن بحث افزایش قیمت بنزین، رئیس جمهور در جلسه اخیر هیات دولت با انتقاد از مصرف بالای سوخت خودروهای تولیدی به خودروسازان هشدار داد در صورت عدم اصلاح میزان مصرف سوخت محصولات، در تخصیص ارز و حتی صدور مجوز تولید تجدیدنظر خواهد کرد. بر این اساس مسعود پزشکشان یکشنبه شب در صفحه شخصی خود در شبکه اجتماعی آپیکس نوشت: «در جلسه هیات دولت به خودروسازان اخطار دادم؛ اگر در یک بازه زمانی معقول موتور خودروها اصلاح نشود و مصرف سوخت به سطح قابل قبول نرسد، مجبور خواهیم بود در سیاست تخصیص ارز و صدور مجوز تولید بازنگری کنیم. در صورت نیاز، فناوری روز دنیا را خریداری کنیم و دولت از این مسیر حمایت خواهد کرد.»

تأکید پزشکشان بر انتقال فناوری و حمایت دولت در این زمینه در حالی مطرح می شود که برخی کارشناسان این ایده را چندان عملیاتی نمی دانند. تجربه قطع همکاری شرکای خارجی با خودروسازان داخلی به خصوص پس از تحریم های ثانویه، نشان داده که اتکا به این مسیر دشوار است. طی سال های گذشته، شرکت های غیر چینی اساساً حاضر به همکاری با ایران نبودند و همکاری چینی ها نیز بیشتر جنبه بازاری داشته و انتقال فناوری در کار نبوده است. اکنون با فعال شدن مکانیسم ماشه و بازگشت تمام تحریم های شورای امنیت سازمان ملل، شرایط دشوار تر از قبل شده است و حتی خودروسازان چینی نیز تمایل چندانی به همکاری ندارند. نکته قابل توجه این که بسیاری از خودروهای تولیدی چینی در ایران، مصرف سوخت بالایی دارند و به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر بیش از ۸ لیتر بنزین مصرف می کنند. در چنین شرایطی، مشخص نیست این فناوری مورد نظر باید از کجا وارد کشور شود؛ موضوعی که رئیس جمهور با اشاره به آن، به خودروسازان اولتیماتوم داده است.

اما جدای از موضوع تحریم ها، خودتحریمی نیز تأثیر بسیار قابل توجهی در سطح فنی خودروهای تولیدی داشته است. در این میان می توان به نبود استراتژی سیاستی قابل اتکا اشاره کرده برای مثال همین موضوع کاهش مصرف سوخت و اصلاح موتورهای تولیدی، مساله جدیدی نیست و از یک دهه پیش در مورد آن برنامه هایی اعلام شده

تأکید مدیرعامل «ایران خودرو» بر اجرای دستور رئیس جمهور؛

تولیدانبوه خودروهای هیبریدی در دستور کار است

موتور هیبرید ضمن کاهش مصرف سوخت، سبب افزایش قدرت و توان خودرو نیز می شود.

نیاز به سرمایه گذاری ۲۰۰ میلیون دلاری در گیربکس هیبرید پیرمحمدی اعلام کرد: «طراحی و کسب دانش فنی گیربکس های هیبریدی آغاز شده، اما برای داخلی سازی کامل آن به ۲۰۰ میلیون دلار سرمایه گذاری نیاز است. اگر این سرمایه گذاری انجام شود، ایران ششمین کشور تولیدکننده این گیربکس ها خواهد شد. اکنون مجبوریم واردات انجام دهیم که ارزبری بالایی دارد.»

وی برنامه تولید ایران خودرو را تکمیل پروژه تارای هیبریدی در نیمه اول سال آینده و آمادگی برای تولید انبوه از نیمه دوم، ظرفیت سازی برای تولید سالانه ۱۵ هزار دستگاه هیبرید در فاز اول (قابل افزایش تا ۲۵۰ هزار دستگاه در صورت کشش بازار)، تبدیل پلتفرم های جدید داخلی، از جمله تارا و ری را، به نسخه های هیبریدی و هیبریدسازی خودروهای CKD برای کاهش مصرف و آلایندگی اعلام کرد.

پیرمحمدی تأکید کرد: «دولت باید از مصرف کنندگان خودروهای هیبریدی با مشوق هایی مانند حذف مالیات بر ارزش افزوده یا یارانه خرید حمایت کند؛ زیرا اختلاف قیمت این خودروها با نمونه های بنزینی بین ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ دلار است.»

استقبال از موضع رئیس جمهور

پیرمحمدی در پایان گفت: «این که رئیس جمهور موضوع کاهش مصرف سوخت را به صورت صریح مطرح کردند، کاملاً درست و استراتژیک است. ما از این موضع استقبال کردیم و کاملاً آماده همکاری هستیم؛ به شرط آن که وظایف حاکمیت نیز هم زمان اجرا شود تا بتوانیم با هم مصرف سوخت کشور را کنترل کرده و دوباره به صادرکننده بنزین تبدیل شویم.»



وی گفت: «پروژه های هیبریدی ایران خودرو در حوزه موتور، گیربکس و پلتفرم در جریان است و از سال آینده امکان تولید روزانه ۱۰۰۰ خودرو هیبریدی وجود دارد که تا پایان سال به ۲۰۰۰ دستگاه خواهد رسید؛

که رئیس جمهوری نیز اظهار داشته اند برای توسعه موتور خودروها، خریدهای تکنولوژیک بالا بسیار حیاتی است که ایران خودرو بخشی از آن را خریداری کرده است. اما با توجه به کمبود ارز در چندماهه اخیر که برای تولیدات جاری نیز دچار چالش شده ایم، سرمایه گذاری و تخصیص ارز برای خرید این تکنولوژی ضروری است و با دستور رئیس جمهوری محترم این مهم انجام می شود.»

به گفته وی، تنها راه عبور از موضوع مصرف سوخت و کاهش آلایندگی ها تولید خودروهای هیبرید است.

پیرمحمدی افزود: «برای توسعه هیبرید، موضوع باتری نیازمند سرمایه گذاری ۵۰ تا ۱۰۰ میلیون دلاری بسته به عمق ساخت داخل است که ایران خودرو حاضر به انجام آن است، اما تأمین ارز آن نیازمند حمایت و تأمین از سوی دولت محترم است.»

وی با بیان این که ایران خودرو برنامه ریزی دقیقی در این خصوص دارد، اظهار کرد: «علاوه بر توسعه خودرو هیبرید، موتورهای فعلی این شرکت کم مصرف تر خواهد شد و البته نمی توان انتظار داشت خودرو احتراق داخلی حرکت کند و مصرف سوخت آن صفر باشد. برای توسعه خودروهای برقی نیز در صورت حمایت دولت از خریداران آن مانند سایر کشورهای دنیا، حاضر به سرمایه گذاری هستیم. حمایت از خریداران و اختصاص یارانه به آن ها برای خرید خودرو برقی بسیار مهم است؛ ایران خودرو تجربه خوبی در زمینه واردات و فروش خودرو برقی ندارد و متأسفانه براساس سیاست های پیشین وزارت صمت هزار خودرو برقی وارد شد، اما به دلیل عدم حمایت دولت از خریداران، بخشی از آن هنوز به فروش نرفته است.»

مدیرعامل ایران خودرو با اشاره به نتایج تست میدانی این شرکت اعلام کرد: «مصرف سوخت خودروهای هیبریدی بیش از ۲۵ درصد کم تر از نمونه بنزینی است و با فناوری هیبرید به راحتی می توانیم مصرف را به زیر پنج لیتر برسانیم.»

ایکوپرس - مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو در واکنش به سخنان اخیر رئیس جمهور درباره ضرورت کاهش مصرف سوخت خودروهای داخلی، تأکید کرد: این مطالبه کاملاً بجای و راهبردی است و برنامه کاهش مصرف سوخت محصولات ایران خودرو از سال گذشته و هم زمان با خصوصی سازی این شرکت آغاز شده است.

عادل پیرمحمدی گفت: مسیر اصلاح مصرف سوخت هم روشن است و هم فوریت دارد، اما تنها زمانی موفق خواهد شد که دولت و خودروسازان در یک برنامه واحد و منسجم حرکت کنند.

سه مسیر کاهش مصرف سوخت

وی کاهش مصرف بنزین را وابسته به سه اقدام اصلی شامل اصلاح قیمت انرژی، اسقاط خودروهای فرسوده و ارتقای پلتفرم و موتور خودروهای جدید دانست و گفت: «۵۰ میلیون خودروی کاربراتور با مصرف بالای ۱۴ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر در کشور تردد می کنند. بدون حذف این ناوگان، هیچ برنامه ای موفق نخواهد شد.»

پیرمحمدی در عین حال تصریح کرد: «اکنون پایین سوخت موجود در کشور، سبب مصرف زیاد سوخت، آلودگی بسیار زیاد و از بین رفتن موتور خودروها می شود که رفع این مشکل و ارتقای استاندارد سوخت نیز دارای اهمیت بالایی است.»

وی افزود: «سقف توان ارتقای موتورهای احتراق داخلی در دنیا تقریباً به انتها رسیده و برای جهش واقعی در کاهش مصرف سوخت باید به سمت تولید خودروهای هیبریدی رفت.»

هیبرید؛ مسیر اصلی نجات مصرف سوخت

مدیرعامل ایران خودرو با بیان این که برنامه توسعه خودروهای هیبرید از سال گذشته و بعد از خصوصی سازی در این شرکت آغاز شده، گفت: «بخشی از خط های مربوط نیز در حال راه اندازی است. همان طور



نسل‌های قبلی آن را نشان می‌دهد. استفاده از خطوط تیز با مجموعه‌ای از سطوح تخت به خوبی به چشم می‌آید که قرار است لگاسی جدید را از بیا جلوه دهد. در مقابل ستون C زاویه‌دار با سقف خمیده که فرمت کوبه به وجود آورده، استایل بسیار زیبایی به لگاسی خواهد بخشید. البته ناگفته نماند که این تصاویر رندر دیجیتال به نمونه تولیدی آن شباهت زیادی دارد. از سوی دیگر بخش فنی این سدان محبوب با کیفیت ژاپنی قرار است همچنان متشکل از پیش‌ران‌های تخت توربو و تنفس طبیعی باشد که در تمامی نسخه‌ها با وضعیت چهار چرخ محرک ارائه خواهد شد.

سوار و لگاسی یکی از سدان‌های میان‌سایز خانوادگی است که همواره به کیفیت بالا و دوام قطعات مشهور است. این سدان خانوادگی سگمنت D میان‌سایز در بازار ایالات متحده از محبوبیت بالایی برخوردار است. هر چند که مجله خودرو درباره حذف احتمالی این خودرو از بازار زاذگاش یعنی ژاپن می‌گوید، اما قرار است نسخه ۲۰۲۵ آن با پلت‌فرم توپو تا کمری نسل نهم یا همان XV80 شکل بگیرد. همچنین تصاویر رندر دیجیتالی که مجله خودرو از نسل جدید لگاسی ۲۰۲۵ منتشر کرده است، نشان از زبان جدید طراحی سوار و دارد. چراکه به خوبی یک استایل اسپرت و به مراتب پخته‌تر از



طراحی زیبای سوار و «لگاسی» جدید

نظرات مشتریان اکستریم: تداوم در تحویل خودروهای این برند؛

پیوندی میان نظم سازمانی و اعتماد مشتری

گوش دادن فعال و درک نیاز مشتری تمرکز دارد. «توضیحاتی که نیاز داشتیم در مورد مشخصات و ویژگی‌های ماشین در اختیارم قرار دادن» «کارشناس‌ها خیلی خوب راهنمایی کردن» «پرسنل و تیم فروش رفتار دوستانه و همراه با احترام دارن» این رویکرد باعث شده فرآیند فروش در اکستریم از یک تراکنش ساده به تجربه‌ای انسانی و اعتمادمحور تبدیل شود؛ تجربه‌ای که زمینه‌ساز وفاداری بلندمدت است.

تحویل به‌موقع؛ تعهدی که تکرار می‌شود یکی از برجسته‌ترین یافته‌های صدای مشتریان – VOC، تداوم در پایبندی به زمان‌بندی تحویل است. بیشتر خریداران اعلام کرده‌اند خودرو خود را دقیقاً در تاریخ تعیین‌شده تحویل گرفته‌اند و اطلاع‌رسانی مراحل به‌صورت منظم انجام شده است. این دقت، حاصل فرآیند برنامه‌ریزی شده لجستیکی و هماهنگی میان واحدهای تولید، انبار، خدمات پس از فروش و ارتباط با مشتری است. چنین هم‌افزایی بین واحدها باعث شده برند اکستریم در بازار، به‌عنوان نمونه‌ای از سازمانی شناخته شود که «قولش را عملی می‌کند.» «سن موعدی که بهم اعلام شده بود با پیگیری که انجام دادم، تحویل گرفتم»

از تجربه تا اعتماد؛ مسیر تکامل رابطه برند و مشتری تحلیل نهایی داده‌ها نشان می‌دهد که تجربه منظم، محرمانه و شفاف در فرآیند تحویل، مهم‌ترین عامل ایجاد اعتماد پایدار به برند اکستریم است. این برند توانسته است با ترکیب نظم سازمانی، ارتباط انسانی و پایبندی عملی به تعهدات، جایگاه ویژه‌ای در ذهن مشتریان بسازد. اکستریم اکنون تنها به‌عنوان یک برند خودروساز شناخته نمی‌شود، بلکه به‌عنوان نماد مدیریت دقیق و تعهد پایدار در تعامل با مشتریان مطرح است.

تداوم در تحویل، استمرار در اعتماد تجربه مشتریان نشان می‌دهد که موفقیت اکستریم نه از مسیر تبلیغ، بلکه از طریق عمل به وعده‌ها شکل گرفته است. تحویل منظم، ارتباط شفاف و رفتار حرفه‌ای، پایه‌های اصلی رابطه برند با مشتری را تشکیل می‌دهند. در واقع، تداوم در تحویل خودروها تنها یک فرآیند اجرایی نیست؛ بلکه بخشی از فلسفه برند اکستریم است، فلسفه‌ای که اعتماد را با نظم می‌سازد و وفاداری را با احترام حفظ می‌کند.



در بازاری که زمان و تعهد، مهم‌ترین شاخص‌های اعتمادسازی محسوب می‌شوند، برند اکستریم با ایجاد الگویی منظم و هوشمندانه در فرآیند تحویل خودرو، توانسته جایگاه ویژه‌ای در میان خریداران خود پیدا کند. تحلیل داده‌های VOC (صدای مشتریان) و بررسی بازخورد خریداران اخیر نشان می‌دهد که اکستریم تنها بر کیفیت محصول تمرکز نکرده، بلکه تجربه تحویل به‌موقع، ارتباط شفاف و رفتار حرفه‌ای کارکنان را به بخش جدایی‌ناپذیر از هویت برند تبدیل کرده است.

انتخاب آگاهانه؛ آغاز اعتماد از لحظه تصمیم تحلیل‌گفت‌وگوهای مشتریان نشان می‌دهد که انتخاب اکستریم بیشتر از آن که تصمیمی صرفاً فنی باشد، به درک نوآوری و تفاوت برند برمی‌گردد. بسیاری از خریداران احساس کرده‌اند که اکستریم با رویکردی تازه وارد بازار شده؛ خودروهایی مدرن، با امکانات متنوع و طراحی متمایز، که تجربه‌ای متفاوت از برندهای رایج ارائه می‌دهد.

در همین راستا، یکی از مشتریان می‌گوید: «ما ماشین دیگه‌ای سوار بودم، ماشین خوبی هم بود ولی ماشین‌های اکستریم رو انتخاب کردم چون جدید هستن و آپشن هم زیاد دارن و با فاصله از بقیه بهترن.» این گفته نشان می‌دهد که اعتماد اولیه به برند اکستریم، از ادراک نو بودن و برتری محصول آغاز می‌شود و سپس با نظم و شفافیت در مراحل بعدی خرید و تحویل، تقویت می‌شود. فرآیند تحویل؛ نظم در اجرا، احترام در رفتار اکستریم در ساختار تحویل خود، از سیستم متمرکز هماهنگی استفاده می‌کند که هر مرحله از ثبت سفارش تا تحویل نهایی را تحت نظارت مستقیم تیم پشتیبانی مشتری قرار می‌دهد. این ساختار باعث شده تاخیرها به حداقل برسند و هر مشتری از وضعیت سفارش خود آگاه باشد. در تحلیل VOC، سه عامل اصلی در رضایت مشتریان از فرآیند تحویل شناسایی شده است: ۱. اطلاع‌رسانی شفاف و مرحله به مرحله درباره وضعیت خودرو ۲. آموزش کامل در زمان تحویل ۳. رفتار حرفه‌ای و احترام‌آمیز تیم تحویل

نقش تیم فروش؛ محور اعتماد و ارتباط انسانی تحلیل بازخوردها نشان می‌دهد که تجربه مشتریان از برخورد کارکنان فروش، اثر مستقیمی بر درک آنان از برند لوکس اکستریم دارد. در اکستریم، آموزش کارکنان فروش تنها بر مهارت فنی متمرکز نیست؛ بلکه بخشی از برنامه آموزشی بر ایجاد ارتباط انسانی،

رونمایی چری از نسل چهارم هوآوی «ADS»؛

جتور «تراولر» با فناوری جدید پلاگین – هیبرید راهی بازار می‌شود

پس از فروش و پشتیبانی فنی خود را در بازارهای صادراتی تقویت کند، تراولر پلاگین-هیبریدی می‌تواند به یکی از پرفروش‌ترین محصولات این شرکت بدل شود. از منظر صنعت خودرو ایران نیز معرفی چنین محصولی اهمیت ویژه‌ای دارد. بازار داخلی با محدودیت‌های واردات و قیمت‌های بالا مواجه است؛ اما آگاهی از روند جهانی نشان می‌دهد که خودروهای اقتصادی با فناوری‌های پاک در حال تبدیل شدن به جریان اصلی هستند. اگر سیاست‌گذاران صنعتی بتوانند زمینه ورود یا تولید مشابه این خودروها را فراهم کنند، مصرف‌کنندگان ایرانی نیز از مزایای کاهش هزینه سوخت و کاهش آلایندگی بهره‌مند خواهند شد. جتور تراولر پلاگین-هیبریدی ۲۰۲۶ نه تنها یک محصول جدید از چری است، بلکه نمادی از تغییر رویکرد صنعت خودرو چین به سمت رقابت جهانی در حوزه فناوری‌های پاک و قیمت‌گذاری هوشمندانه محسوب می‌شود. این خودرو می‌تواند الگویی برای سایر خودروسازان باشد که چگونه با ترکیب نوآوری، کارایی و قیمت مناسب، بازارهای جدیدی را فتح کنند. چنین رویکردی نشان می‌دهد که آینده صنعت خودرو بیش از هر زمان دیگری به سمت برقی‌سازی و دسترس‌پذیری گسترده حرکت می‌کند و چری با تراولر جدید خود یکی از بازیگران اصلی این تحول خواهد بود.



پلاگین-هیبریدی با قیمت‌هایی بالاتر از ۲۵ هزار دلار عرضه می‌شوند و همین موضوع باعث شده است که دسترسی به فناوری‌های نوین برای طبقات متوسط دشوار باشد. چری با این سیاست قیمت‌گذاری، عملاً راه را برای گسترش استفاده از خودروهای پاک در کشورهای در حال توسعه و حتی بازارهای اروپایی هموار می‌کند. این تصمیم می‌تواند فشار رقابتی شدیدی بر برندهای ژاپنی و کره‌ای وارد کند که تاکنون در این بخش بازار پیش‌تاز بوده‌اند. از منظر طراحی، جتور تراولر همچنان بر هویت ماجراجویانه خود تأکید دارد. خطوط بدنه زاویه‌دار، جلوپنجره بزرگ و کابین مجهز به فناوری‌های ارتباطی، نشان می‌دهد که چری قصد دارد علاوه بر کارایی اقتصادی، جذابیت بصری و تجربه رانندگی مدرن را نیز به مشتریان ارائه دهد. ترکیب این ویژگی‌ها با سیستم هیبریدی پیشرفته، محصولی را شکل داده که می‌تواند هم برای خانواده‌ها و هم برای علاقه‌مندان به سفرهای خارج از شهر جذاب باشد. تحلیل بازار نشان می‌دهد معرفی این خودرو در سال ۲۰۲۶ می‌تواند نقطه عطفی برای برندهای چینی باشد. تاکنون بسیاری از مصرف‌کنندگان جهانی نسبت به کیفیت و دوام محصولات چینی تردید داشتند، اما عرضه خودروهایی با برد بالا، قیمت رقابتی و طراحی مدرن، این ذهنیت را به چالش می‌کشد. اگر چری بتواند شبکه خدمات

چری با معرفی نسخه پلاگین-هیبریدی ۲۰۲۶ جتور تراولر بار دیگر نشان داد که راهبرد خودروهای اقتصادی با فناوری‌های نوین را جدی گرفته است. این محصول با برد تمام‌برقی ۲۱۲ کیلومتر و قیمت پایه ۱۷ هزار و ۶۰۰ دلار می‌تواند معادلات بازار خودروهای هیبریدی و برقی را در سطح جهانی تغییر دهد. چری در سال‌های اخیر با برند جتور تلاش کرده است جایگاهی میان خودروهای خانوادگی و ماجراجویانه پیدا کند. تراولر به‌عنوان یک کراس‌اوور با طراحی مدرن و امکانات متنوع، اکنون در نسخه پلاگین-هیبریدی عرضه شده که ترکیبی از موتور بنزینی و سیستم برقی پیشرفته را در اختیار مصرف‌کنندگان قرار می‌دهد. برد ۲۱۲ کیلومتری در حالت تمام‌برقی، برای یک خودرو در این رده قیمتی، دستاوردی قابل توجه است. این میزان برد به مصرف‌کنندگان شهری و حتی سفرهای کوتاه بین شهری امکان می‌دهد تا بخش عمده‌ای از نیاز روزانه خود را بدون استفاده از سوخت فسیلی برطرف کنند. در شرایطی که بسیاری از رقبای هونز برقی کمتر از ۱۵۰ کیلومتر ارائه می‌دهند، چری توانسته با این محصول مرزهای جدیدی را در بازار خودروهای اقتصادی ترسیم کند. قیمت پایه ۱۷ هزار و ۶۰۰ دلار نیز یکی از نقاط قوت اصلی این خودرو محسوب می‌شود. در بازار جهانی، بسیاری از خودروهای

بهبود می‌بخشد. از نظر هندلینگ به‌دلیل توزیع وزن ۵۵ به ۴۵ در این خودرو و مرکز ثقل نسبتاً بالا، نسبتاً پیش‌فرمان بوده که با استفاده از سیستم جدید مکترونیک فرمان این مهم نیز به‌خوبی مرتفع خواهد شد. از سوی دیگر سیستم ترمز هر چهار چرخ دیسکی است و دیسک‌های جلو به‌سایز ۱۱۴ اینچ در ۱۱.۱ اینچ با کالیبرهای چهار پیستونه آلومینیومی و در محور عقب دیسکی به‌سایز ۱۱۱.۷ اینچ در ۱۰.۷ اینچ با کالیبرهای دو پیستونه آلومینیومی عملکرد سیستم ترمز این هاچ‌بک تمام‌اسپرت ساموایی را بهبود می‌بخشد.

«سیستم تعلیق مورد استفاده در کرولا GR در محور جلو از نوع دابل‌ویشیون با طبق‌های نسل جدید الاستیکی است که سبب می‌شود کمترین میزان ارتعاش ممکن به‌بدنه‌وارد شود. همچنین در محور عقب از نوع فایولینک (اتصال پنج‌گانه) با فنرهای پیچشی است که سبب افزایش کیفیت سواری کرولا GR می‌شود. هرچند که خودروهای اسپرت سواری خشک‌تری دارند، اما کرولا GR به‌لطف استفاده از رینگ‌های ۱۸ اینچی فورج‌شده آلیاژی و تایرهای ۲۴۵/۴۰ میشلن پیلوت اسپرت کاپ ۲ و ساختار سیستم تعلیق، سواری این هاچ‌بک را



عملکرد و ویژگی‌های
منحصر به فرد کرولا GR»



«دنیای خودرو» بررسی کرد؛

«BAW 212»؛ پیکاپ آفرودی کلاسیک باروحي مدرن در راه بازار



پشت‌آمبر، سیستم تهویه، بلوتوث، سیستم چندرسانه‌ای، تاامکاناتی مثل ورود بدون کلید، استارت بادکمه و حتی سیستم کروز کنترل تطبیقی. صندلی‌ها روکش چرم دارند و در تیپ‌های کامل گرم‌کن صندلی و ماساژور صندلی راننده نیز به‌لیست تجهیزات اضافه می‌شود. نگاه BAW تر کیب سبک کلاسیک با استاندارد دهای روز طراحی و ایمنی بوده‌است؛ طوری که ۲۱۲ تنها یک وانت نباشد، بلکه خودرویی برای ماجراجویی و سفرهای جاده‌ای نیز باشد.

بازار و جایگاه در ایران

ورود BAW 212 به بازار ایران، حرکتی جسورانه از سوی خودروسازی ایلیا است. این شرکت با انتخاب پیکابی که هم‌ظاهر کلاسیک آفرودی دارد و هم امکانات مدرن، به‌نظر قصد دارد مشتریانی را هدف بگیرد که به دنبال خودرویی با سبک منحصر به فرد و قابلیت آفرود هستند اگر چه قیمت دقیق عرضه هنوز اعلام نشده، اما معرفی نمونه شاسی‌بلند در نمایشگاه‌های خودرویی و پارت‌رسانه‌ای آن نشان می‌دهد که استقبال از نسخه پیکاپ نیز مناسب خواهد بود. همچنین، با توجه به سابقه BAW و نوستالژی مدل‌های ۲۱۲ در ذهن علاقه‌مندان آفرود و خودرو کلاسیک، ورود این پیکاپ می‌تواند به گسترش بازار آفرود شهری کمک کند و گزینه‌ای متفاوت و خاص برای کسانی باشد که نمی‌خواهند سراغ پیکاپ‌های معمولی و همه‌گیر بروند.

نقاط قوت و چالش‌ها

نقاط قوت BAW 212 را می‌توان در موارد زیر خلاصه کرد: میراث تاریخی برند، طراحی کلاسیک آفرودی، شاسی مستحکم با توان حرکتی بالا، پیش‌ران توربوشارژر قدرتمند، گیربکس پیشرفته، امکانات رفاهی کامل و تطبیق پذیری خوب بین استفاده شهری و مسیرهای سخت.

بازار پیکاپ‌ها جذاب‌تر می‌شود

پیکاپ BAW 212 را می‌توان یک پل میان گذشته و آینده دانست؛ خودرویی که با نام و طراحی کلاسیک خود یادآور تاریخ آفرود چینی است، اما با تکنولوژی امروز مدرن و کاربردی عرضه می‌شود. این ترکیب می‌تواند برای کسانی که به دنبال وانت با سبک منحصر به فرد، توانایی آفرودی واقعی و امکانات رفاهی پیشرفته هستند، جذاب باشد.

همچنین با عرضه راهبردی درست، که برای پشتیبانی خدمات پس از فروش، تامین قطعات و قیمت‌گذاری تدوین کرده‌است، احتمالاً BAW 212 می‌تواند به یکی از گزینه‌های بازار پیکاپ آفرودی در ایران تبدیل شود. این مدل نه فقط یک وانت برای حمل بار، بلکه یک وسیله ماجراجویانه برای جاده‌های دشوار و تجربه‌های خارج از مسیر است.

که برای بازار ایران برنامه ریزی شده، توان خروجی معادل ۱۷۰ کیلووات (حدود ۲۳۱ اسب‌بخار) است و گشتاور ۳۹۰ نیوتون متر است. انتقال نیرو از طریق یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک انجام می‌پذیرد که تجربه رانندگی نرم‌تری را در جاده فراهم می‌کند. در آینده احتمال دارد نسخه‌های توربодیزل و پلاگین هیبرید این محصول نیز وارد بازار ایران شوند. این دو مدل نیز به ترتیب ۱۶۸ و ۵۲۵ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کنند. یکی از نکات فنی برجسته، قابلیت‌های دینامیکی آفرودی این پیکاپ است. سیستم تعلیق جلو از نوع پنج‌انصال غیرمستقل است و سیستم تعلیق عقب نیز بر گفتری طراحی شده، که ترکیب مناسبی برای حرکت در مسیرهای ناهموار فراهم می‌آورد. تجربه رانندگی در زمین‌های سخت به‌لطف دیفرانسیل جلو و عقب قابل قفل شدن، بهینه‌تر است. ترکیب این ویژگی‌ها با گیربکس اتوماتیک هشت سرعته، به ماشین امکان می‌دهد که تعادل خوبی میان راندمان در مسیرهای عادی و قابلیت بالا در آفرود داشته باشد.

مصرف سوخت، ابعاد و قابلیت کاربردی

گزارش‌ها حاکی از مصرف حدود ۹.۱ لیتر در هر صد کیلومتر برای BAW هستند. حجم مخزن سوخت نیز معادل ۸۰ لیتر در نظر گرفته شده که برای یک پیکاپ میان‌سایز گزینه‌ای مناسب برای سفرهای طولانی و آفرود است. ابعاد بدنه نیز به گونه‌ای طراحی شده که کابین و بخش بار، هر دو از فضا بهره‌مند باشند؛ طول بدنه در حدود ۵۴۶۹ میلی‌متر، عرض ۱۹۵۵ میلی‌متر و ارتفاع نزدیک به ۱۹۷۰ میلی‌متر ذکر شده است. فاصله دو محور نیز حدود ۳۴۸۸ میلی‌متر است، که سبب پایداری در جاده و فضای بار کافی می‌شود. آستانه ارتفاع از زمین حدود ۲۳۵ میلی‌متر است، که در ترکیب با ابعاد دیگر، یک پیکاپ واقعا آفرودی محسوب می‌شود.

ایمنی و امکانات رفاهی

در زمینه ایمنی و آسایش، BAW 212 تلاش کرده تا سطحی رقابتی ارائه دهد. وجود سیستم چهار چرخ محرک و دیفرانسیل قفل‌شونده، همان‌طور که گفته شد، امنیت در آفرود را تقویت می‌کند. افزون بر آن، زاویه‌های ورودی و خروجی مناسب و قابلیت عبور از آب، نشان‌دهنده طراحی دقیق برای شرایط سخت است.

در بخش تجهیزات رفاهی، خودرو با امکانات مدرن همراه شده: از نمایشگرهای دیجیتال برای

بازگشت نام «۲۱۲» در

دنیای خودروسازی چینی، معنایی فراتر از یک مدل ساده دارد. پیکاپ BAW 212 که قرار است توسط خودروسازی ایلیا در بازار ایران معرفی شود، ترکیبی است از سنتی‌ترین

طراحی‌های آفرودی با امکانات مدرن و پیش‌ران قدرتمند. این خودرو نمادی از احیای یک میراث تاریخی ست؛ میراثی که ریشه در دهه ۱۹۶۰ دارد و حالا در قالبی تازه و مقتدر دوباره به میدان آمده است. سابقه برند BAW نشان می‌دهد که این شرکت چینی، روزگاری در تولید خودروهای نظامی فعالیت می‌کرده و پس از مدتی به بازار عمومی وارد شده است. نسل جدید خودروهای خانواده ۲۱۲ اما با هدفی متفاوت متولد شده‌اند: ترکیب توان آفرودی، کارایی منظم در جاده‌های شهری و طراحی خاصی که برای دوست‌داران خودروهای کلاسیک اما مدرن جذاب باشد.

طراحی ظاهری و آفرود

در نگاه اول به BAW 212، وجه تهاجمی و مستحکم آن توجه را جلب می‌کند. خطوط شاخص بدنه، گلگیرهای عضلانی و طراحی کابینی جعبه‌ای، یادآور خودروهای کلاسیک آفرود هستند، اما حضور رینگ‌های بزرگ و دستگیره‌های در ساده نشان داده است که طراحان به اصالت سبک احترام گذاشته‌اند. سپر جلو به شکلی طراحی شده که امکان استفاده به عنوان پله را دارد و این امر ضمن استحکام، به کارایی در موقعیت‌های آفرودی کمک می‌کند.

در بخش آفرود، این پیکاپ امتیازات قابل توجهی دارد: شاسی مستقل نردبانی، سیستم چهار چرخ محرک با حالت‌های 2W، 4H و 4L و دیفرانسیل‌هایی که امکان قفل شدن دارند، همگی دست در دست هم داده‌اند تا این خودرو در جاده‌های سخت و چالش‌برانگیز توانمند باشد. زاویه ورود خودرو به مسیر ۴۰ درجه و زاویه خروج ۳۶ درجه ذکر شده است، که برای یک پیکاپ آفرود کلاسیک عددی تحسین‌برانگیز است. همچنین، توانایی عبور از آب در عمق نزدیک به ۸۵ سانتی‌متر، یکی از شاخصه‌های مهم برای کسانی است که آفرود جدی یا مسیرهای پرچالش را اولویت می‌دانند.

قوای فنی و عملکرد

زیرکاپوت پیکاپ BAW 212 موتور توربوشارژر بنزینی به حجم دو لیتر دیده می‌شود. در نسخه‌ای



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir



می تواند ضمن بالا رفتن محبوبیت مدل های مذکور در بازار، استقبال چشمگیر از دیگر محصولات خودروسازان آلمانی در کشور را نیز به دنبال داشته باشد.

با ورود خودروهای مختص جانبازان به بازار، شاهد داغ شدن رقابت میان مدل های سدان سایز متوسط و جمع و جور آلمانی شامل آئودی A3L، بامو ۲۲۵ و مرسدس بنز A200 با یکدیگر هستیم. این مساله



رقابت سدان های پرمیوم جمع و جور در بازار

تحلیل

analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

احتمال رشد قیمت خودروهای وارداتی غیر چینی در بازار

بارگیری، تخلیه و همچنین سود واسطه ها، به خودی خود سبب بالا رفتن قیمت خودروهای غیر چینی وارداتی به کشور می شود.

بازار شود. البته همچنان راه هایی برای دور زدن محدودیت ها در این بخش وجود دارد. اما این مساله با توجه به افزایش هزینه ها در بخش های حمل و نقل، بیمه،

ممنوعیت صادرات محصولاتی از خودروسازان ژاپنی، کره ای و آلمانی تولید چین به کشور از ماه آینده میلادی، می تواند سبب رشد بهای این مدل خودروها در

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 X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۲ میلیارد و ۳۲۰	۲۰	▲
کی ام بی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۵	یک میلیارد و ۳۶۰	۰	
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۲ میلیارد و ۲۸۰	۲۰	▲
فیدلیتی الیت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۲	۲ میلیارد و ۵۵۰	۲۰	▼
فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۴۳	۲ میلیارد و ۵۸۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۵۸	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۳۵۰	۴۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۱۴۰	۴۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	
لاماکوفلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۲۳۰	۳۰	▲
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	۰	
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیارد و ۴۱۰	۳۰	▲
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۴ میلیارد و ۷۰۰	۱۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	۲ میلیارد	۰	
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	یک میلیارد و ۷۳۰	۰	
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۷۹۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▼
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۴ میلیارد و ۲۹۰	۵ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی ای سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▼
جی ای سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۷	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۶۸	۳ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۹۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
رونو Erx5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۶۲	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
کیا سراتو اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل	۲ میلیارد و ۴۳۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۶ میلیارد و ۱۰۰	۲۰۰	▼
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۷۰	۰	۰	
فولکس تی راک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۸۷	۴ میلیارد و ۸۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۴ میلیارد	۰	
کی ام بی J7 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۲۶۸	۵ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▼
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
لیپ موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	۰	
لیپ موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۳۹	۰	۰	
لیپ موتور T03 (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۵۵۱	یک میلیارد و ۳۷۵	۰	
مزدا CX-50 کراس اوور (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۷ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▼
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۸	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان آلتیما (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵ میلیارد و ۴۰۰	۰	
نیسان سیلفی e-POWER (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
وویا فری (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۷ میلیارد	۰	
هونگی H5 (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۳ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۲	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۱۹	۷	▼
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۲۱	۷	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۶۷۰	۰	
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۷۶۰	۳	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۸۶۲	۳	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۴۸	۰	
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۴۸	۱	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۷۸۰	۷۹۱	۵	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیارد و ۳۷	۵	▼
اطلس (باسانروف) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۶۸۲	۴	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۸۴	۴	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۷۰۶	۵	▼
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۶۷۱	۹	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۷۷	۲	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۵۵	۵	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۸۹۱	یک میلیارد و ۱۵	۴	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۱۹۷	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۲۵۷	۲	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۲۸	یک میلیارد و ۵۰۰	۲	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۵۴	۱۴	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۱۵	۵	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۸۵	۱۰	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۸۴۰	یک میلیارد و ۴۰	۱۰	▼
کارون (بادرادی کابین) (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۱۷۰	۲۰	▼
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۵۰	۶	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۸۱	۴	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۹۰۸	۲	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۴۲	۱۷	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۳۱	۷	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۸۴	۴	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۱۹	۶	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۵۸	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۱۱۴	۵	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۱۳۶	۷	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۳۱۲	۱	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۳۹۰	۰	
دنا پلاس ۵ (دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۴۴	۴	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۱۵۹	۱	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۱۸۲	۸	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۳۷۵	۱	▼
تارا ۶۱ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۱۲۴	۴	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۳۶۷	۳	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۳۲	۱۱	▼
ریرا (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۸۳۰	۳۵	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۶۵۰	۷۴۱	۱	▼



توقیف محموله ۱۱ میلیاردی روغن موتور قاچاق در کرج

«جانشین انتظامی استان البرز از کشف ۳۲۹ عدد روغن موتور و فیلتر روغن قاچاق به ارزش ۱۱ میلیارد ریال در یکی از مناطق شهرستان کرج خبر داد. سرهنگ محمد نادریبیگی بیان داشت: «در راستای اجرای طرح پیشگیری از قاچاق کالا، ماموران پلیس امنیت اقتصادی استان حین گشت زنی فعال و هدفمند در یکی از مناطق شهرستان کرج به یک دستسگاه وانت پیکان مشکوک و جهت بررسی آن را متوقف کردند.» وی افزود: «ماموران پس از توقف خودرو و ضمن هماهنگی با مرجع قضائی به بازرسی از آن پرداخته و موفق به کشف ۳۲۹ عدد روغن موتور و فیلتر روغن قاچاق شدند.» جانشین

انتظامی استان با اشاره به این که روغن موتورهای مکشوفه فاقد هر گونه مدارک قانونی و معتبر گمرکی بود، تصریح کرد: «کارشناسان مربوطه ارزش این کالاها را ۱۱ میلیارد ریال برآورد کردند.» سرهنگ نادریبیگی در پایان با بیان این که در این رابطه راننده متخلف خودرو و ضمن تشکیل پرونده برای انجام اقدامات قانونی به مرجع قضائی تحویل داده شد، از شهروندان خواست در صورت مشاهده هر گونه موارد مشکوک و مجرمانه در زمینه قاچاق کالا و ارز مراتب را در اسرع وقت از طریق تماس با مرکز فوریت‌های ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند.

نکاتی که حین بیرون کشیدن گیج کارت ل باید بدانید؛

ترفندهای اندازه‌گیری روغن موتور

«اندازه‌گیری روغن موتور خودرو جزو ساده‌ترین کارها به‌شمار می‌رود؛ اما برخی رانندگان چندان با اهمیت بررسی این موضوع آشنا نیستند. روغن موتور یکی از اجزای حیاتی در عملکرد صحیح خودرو شماسست. این مایع روانکار وظایفی مانند کاهش اصطکاک بین قطعات متحرک داخل موتور، خنک کردن قطعات، پاک‌سازی از رسوبات و ذرات، جلوگیری از سایش، محافظت در برابر خوردگی و کمک به انتقال گرما را دارد. اگر روغن موتور کیفیت مناسب نداشته و سطح آن به اندازه کافی نباشد، موتور ممکن است دچار سایش زودرس، گرمای بیش از حد، کاهش کارایی و نهایتاً آسیب‌های جدی شود. به‌همین دلیل اندازه‌گیری روغن موتور خودرو یک سوال مهم برای هر راننده است. به‌همین منظور می‌خواهیم شما را با روش‌های اندازه‌گیری روغن موتور خودرو و چگونگی انجام آن آشنا کنیم. رایج‌ترین روش اندازه‌گیری سطح روغن موتور استفاده از گیج یا میله روغن است. برای این کار باید مراحل زیر را طی کنید. خودرو خود را روی سطح صاف و بدون شیب پارک کنید. موتور را خاموش کنید و مدتی صبر کنید تا روغن به کارت ل روغن بازگردد (معمولاً ۵ تا ۱۰ دقیقه)؛ کاپوت را باز کرده و گیج روغن را پیدا کنید. اغلب گیج با دسته رنگی (زرد، نارنجی) مشخص است. گیج را به‌طور کامل بیرون بکشید؛ آن را با دستمال یا کاغذ پاک کنید؛ سپس دوباره به‌طور کامل وارد لوله کنید و سپس بیرون بکشید. سطح روغن روی گیج (بخشی که روغن پوشانده

است) را بررسی کنید. علامت‌های MIN و MAX یا L و H یا مشابه آن روی گیج، محل مناسب سطح روغن را نشان می‌دهند. میزان روغن بین این دو علامت نشانگر ایده‌آل است. اگر سطح روغن پایین‌تر از حداقل باشد، باید روغن اضافه کنید؛ اگر بالاتر از ماکزیمم باشد، ممکن است نیاز به تخلیه داشته باشد. در خودروهای جدید، به‌ویژه برخی برندهای لوکس و مدل‌های پیشرفته‌تر به جای میله از سنسور الکترونیکی استفاده شده است. بعضی خودروها دیگر گیج مکانیکی ندارند و سطح روغن را با سنسور اندازه‌گیری می‌کنند که نتایج آن روی صفحه داشبورد یا نمایشگر مرکزی نمایش داده می‌شود. در این خودروها باید مراحل خاصی را دنبال کرد که معمولاً در دفترچه راهنما ذکر شده است. به‌عنوان مثال ممکن است موتور در حالت دمای کاری باشد یا بعد از رانندگی مدتی خاموش شده باشد تا روغن در کارت ل جمع شود. خودروهای دیزلی و وسایل نقلیه سنگین ممکن است ویژگی‌های متفاوتی در ساخت موتور داشته باشند که باعث شود روغن دیرتر به گیج برسد یا ترکیب روغن، ذرات سوخت یا آب بیشتر باشد؛ به‌همین خاطر روش چک کردن و تفسیر سطح روغن متفاوت است و به‌عنوان مثال باید پس از خاموشی موتور بیشتر صبر کنید. در برخی خودروها، گیج روغن ممکن است عمق متفاوتی داشته باشد یا علامت‌ها دقت کمتری داشته باشند؛ همچنین مقدار روغن مورد نیاز برای پر شدن کامل ممکن است با دفترچه متفاوت باشد. همان‌طور که



گفته شد، خودروهایی که سنسور دارند ممکن است خوانش متفاوتی نسبت به گیج مکانیکی داشته باشند.

مخصوصاً در دماهای مختلف موتور این موضوع مشهود است. برخی موتورهای جدید مثل موتورهای بزرگ یا

موتورهای با طراحی خاص فاقد گیج یا میله مکانیکی هستند و فقط نمایشگر یا سنسور امکان بررسی سطح روغن را دارد. موتورهای دیزلی ممکن است به‌دلیل دمای بالاتر، ذرات سوخت ریزتر و بازگشت روغن متفاوت به کارت ل، نیاز به صبر بیشتری پس از خاموشی موتور برای اندازه‌گیری صحیح داشته باشند. برخی خودروها در دفترچه راهنما خودرو تأکید می‌کنند که سطح روغن را در دمای کاری یا پس از زمان خاموشی مشخصی اندازه بگیرند؛ بنابراین خواندن دقیق دفترچه خودرو مهم است. اکثر منابع توصیه می‌کنند زمانی که موتور سرد است یا حداقل چند دقیقه پس از خاموشی، اندازه‌گیری سطح روغن انجام شود؛ زیرا زمانی که خودرو تازه خاموش شده یا دمای آن بسیار بالاست، روغن در سراسر آن وجود ندارد. البته بعضی خودروها ممکن است دستورالعمل متفاوتی در این باره داشته باشند. وقتی سطح روغن نزدیک به حداقل است، باید به‌تدریج روغن اضافه شود و پس از هر افزودن، دوباره سطح را چک کنید. اگر بیش از حد باشد، باید کمی روغن تخلیه شود. اطمینان از وجود مقدار مناسب روغن موتور خودرو برای کارکرد صحیح اجزای داخلی موتور ضروری است. با این که چنین کاری در ظاهر ساده به‌نظر می‌رسد، اما عدم رعایت برخی نکات می‌تواند باعث اشتباه در اندازه‌گیری میزان روغن موتور شود. اندازه‌گیری منظم روغن موتور نه تنها باعث می‌شود عمر موتور افزایش یابد، بلکه مصرف سوخت، کارایی و ایمنی وسیله‌نقلیه نیز بهبود می‌یابد.





۹.۲۰ یک سیستم تایپینگ متغیر سسوپایهای هوشمند باام (ونوسهای دول بهینه‌سازی شده با ولتورنژ) ، پائین‌ترین استمقیار اذکنورهای داخل سیلندرها را تکنولوژی تولید توربوشارژی، توانش قدرت و گشتاور بسیار بالای ر ایجاد کند. حداکثر سرعت موتور در پیشرانه **S58B30T0** ۷۲۰۰ آر.پی.ام (دور در دقیقه) است. با تغییراتی که این پیشران در نسخه‌های پرور منسی **M33C** به‌خود دیده، تغییرات ۱۵۰۰ آر.پی.ام گینک **ECM** و پائین‌ترین در سیلندرهاست. درنهایت این پیشرانه حداکثر ۵۵۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۶۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند.

[illegible]

موتور پرتوان سوپر سدان باواریایی

[illegible]

برای اینکه هنگام خرید خودرو از دفاتر فروش به دام کلاهبرداران گرفتار نشوید، حتما به واحدهای مجاز دارنده پروانه کسب مراجعه کنید

هشدار!

قاچاق کالا

کشف ۹میلیاردریال
کالای قاچاق در جوانرود

«قاچاق شدند.» وی افزود: «در بازرسی‌های به‌عمل آمده از خودروهای توقیفی ۲۰۰ حلقه لاستیک قاچاق کشف شد.» سرهنگ اکبری ارزش مجموع کشفیات صورت گرفته را ۹میلیاردریال عنوان کرد و گفت: «در این راستا ۴ نفر نیز دستگیر و پس از تشکیل پرونده برای صدور احکام لازم تحویل مراجع قضائی شدند.»

«جانشین فرمانده انتظامی استان از کشف ۴محموله کالای قاچاق شامل لاستیک در شهرستان جوانرود به ارزش ۹میلیاردریال خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکز کرمانشاه، سرهنگ فرزاد اکبری گفت: «ماموران انتظامی جوانرود هنگام گشت‌زنی در سطح شهرستان موفق به شناسایی و توقیف ۴دستگاه خودرو حامل کالای

پیمودن مسافت‌های بیشتر با تایری که برای جاده‌ها طراحی شده است؛

لاستیک‌های «مارومکس» پاسخگوی نیاز کامیون‌داران



سیاهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

برند مارومکس یکی از تولیدکنندگان معتبر در حوزه لاستیک‌های سنگین است که توانسته با استفاده از تکنولوژی‌های روز، لاستیک‌هایی عرضه کند که هم عملکرد بالایی داشته باشند و هم هزینه‌های نگهداری کامیون‌ها را کاهش دهند. در این مقاله قصد داریم بررسی کنیم که چگونه ویژگی‌های لاستیک‌های مارومکس می‌توانند باعث صرفه‌جویی اقتصادی در حوزه حمل‌ونقل شوند و چه مزایایی برای شرکت‌ها و رانندگان دارند. مارومکس برندی است که توسط شرکت Qingdao Hawkway Tyre در چین تولید می‌شود. این شرکت با تمرکز بر طراحی لاستیک‌های مخصوص کامیون، تریلر، اتوبوس و حتی لاستیک‌های OTR توانسته جایگاه خوبی در بازار جهانی به‌دست آورد. هدف اصلی این برند بر مبنای تولید لاستیک‌هایی با دوام بالا و سازگار با شرایط جاده‌ای متنوع است. به‌همین دلیل در تولید محصولات مارومکس از مواد اولیه مرغوب و فناوری‌های مدرن استفاده می‌شود. این شرکت همچنین موفق به دریافت استانداردها و گواهی‌های بین‌المللی نظیر ISO 9001، ECE، DOT و SMARTWAY شده که نشان‌دهنده کیفیت و ایمنی محصولات آن است. وقتی صحبت از کاهش

هزینه‌های نگهداری کامیون می‌شود، خرید لاستیک سنگین مارومکس که به دوام و کارایی بالایی دارد، می‌تواند انتخابی مطمئن برای رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل باشد. یکی از عوامل اصلی که باعث افزایش هزینه‌های نگهداری کامیون می‌شود، نیاز مداوم به تعویض لاستیک است. کامیون‌ها به‌دلیل وزن بالا و مسافت‌های طولانی که طی می‌کنند، فشار زیادی به لاستیک‌ها وارد می‌سازند و این فشار باعث سایش سریع‌تر آج‌ها می‌شود. مارومکس با طراحی الگوهای آج ویژه و استفاده از ترکیبات مقاوم در برابر سایش توانسته محصولاتی ارائه دهد که عمر بیشتری دارند. مقاومت در برابر سایش به این معناست که لاستیک دیرتر دچار کاهش عمق آج می‌شود و راننده مدت بیشتری می‌تواند از آن استفاده کند. این ویژگی به‌طور مستقیم باعث می‌شود دفعات خرید لاستیک جدید کمتر شود و هزینه‌های مربوط به تعویض کاهش یابد. علاوه بر این، کاهش نیاز به توقف‌های مکرر برای تعویض لاستیک، راندمان کاری کامیون را افزایش می‌دهد. بسیاری از مدل‌های مارومکس مخصوص مسیرهای طولانی یا همان long-haul طراحی شده‌اند. در چنین شرایطی لاستیک‌ها باید بتوانند ساعت‌های طولانی روی جاده‌های آسفالت حرکت کنند؛ بدون این که بیش از حد گرم شوند یا دچار آسیب ساختاری شوند. طراحی آج‌های این برند به گونه‌ای است که گرما را به خوبی دفع می‌کند و مانع از تجمع حرارت در بدنه لاستیک می‌شود. گرمای بیش از حد یکی از عوامل اصلی کاهش عمر لاستیک است؛ زیرا باعث ترک‌خوردگی و تغییر شکل در ساختار آن می‌شود. وقتی



لاستیک بتواند دمای خود را بهتر کنترل کند، دوام بیشتری خواهد داشت و هزینه‌های نگهداری به‌طور قابل توجهی کاهش می‌یابد. این ویژگی برای کامیون‌هایی که در جاده‌های بین‌شهری و طولانی فعالیت می‌کنند، اهمیت دوچندانی دارد. کامیون‌ها همیشه در مسیرهای هموار و آسفالت حرکت نمی‌کنند. بسیاری از رانندگان ناچارند در جاده‌های پر از دست‌انداز، سنگلاخی یا حتی مسیرهای خاکی رانندگی کنند. چنین شرایطی می‌تواند به سرعت لاستیک را فرسوده یا دچار آسیب جدی کند. ساختار بدنه تقویت‌شده و دیواره‌های جانبی مقاوم باعث می‌شود لاستیک در برابر ضربه و فشار ناشی از جاده‌های ناهموار دوام

بیشتری داشته باشد. این ویژگی احتمال پنچری یا پارگی لاستیک را کاهش می‌دهد و در نتیجه هزینه‌های مربوط به تعمیرات و توقف‌های ناخواسته کمتر می‌شود. کاهش ریسک خرابی در مسیرهای سخت به معنای صرفه‌جویی مستقیم در هزینه‌ها و افزایش ایمنی راننده و بار است. یکی دیگر از ویژگی‌های بارز لاستیک‌های Marvemax استفاده از ساختار تمام‌رادیال با کمربندهای فولادی است. این طراحی باعث افزایش استحکام کلی لاستیک می‌شود و توانایی آن در تحمل وزن‌های سنگین را بالا می‌برد. کامیون‌ها اغلب بارهای چندین تنی حمل می‌کنند و فشار زیادی روی لاستیک‌ها وارد می‌شود. هزینه سوخت یکی

از بزرگ‌ترین هزینه‌های عملیاتی برای هر کامیون است. یکی از عواملی که بر میزان مصرف سوخت اثر می‌گذارد، مقاومت غلتشی لاستیک است. هرچه لاستیک مقاومت غلتشی کمتری داشته باشد، حرکت کامیون با صرف انرژی کمتری همراه خواهد بود. بسیاری از مدل‌های مارومکس با طراحی خاص آج و استفاده از ترکیبات پیشرفته، مقاومت غلتشی پایینی دارند. هر چند ممکن است در نگاه اول ارتباط مستقیمی میان صدای لاستیک و هزینه‌های نگهداری وجود نداشته باشد، اما رانندگی نرم‌تر و آرام‌تر در واقع به کاهش فشار روی سیستم تعلیق و دیگر اجزای کامیون کمک می‌کند. طراحی آج‌های Marvemax به گونه‌ای است که صدای کمتری تولید می‌کند و لرزش کمتری به بدنه منتقل می‌شود. این موضوع در بلندمدت باعث کاهش استهلاک سایر قطعات خودرو می‌شود و به‌طور غیرمستقیم هزینه‌های نگهداری کلی کامیون را پایین می‌آورد. شاید هزینه خرید اولیه لاستیک‌های Marvemax در مقایسه با برخی برندهای ارزان‌تر کمی بیشتر باشد، اما وقتی به طول عمر بیشتر، مصرف سوخت پایین‌تر و کاهش هزینه‌های تعمیر و تعویض توجه کنیم، مشخص می‌شود که این لاستیک‌ها در بلندمدت بسیار به صرفه‌تر هستند. لاستیک‌های مارومکس با ترکیبی از دوام، کیفیت و طراحی مهندسی شده، توانسته‌اند جایگاه ویژه‌ای در میان رانندگان و صاحبان کامیون پیدا کنند. مقاومت بالا در برابر سایش، عملکرد مطمئن در مسیرهای طولانی و کاهش نیاز به تعمیرات مداوم باعث می‌شود هزینه‌های نگهداری به شکل محسوسی کمتر شود.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی
	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-ام وی ام 33 X3
	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	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-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(آمیکو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سویا M4
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کورانداو
	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-SWM
	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-T8(کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-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-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدیلیتی-رکستون



تهران را پاک بگردیم



کاوازاکی یک نمایشگر ۴.۲ اینچی TFT را برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) طراحی کرده‌اند که تمام اطلاعات مرتبط با شارژ باتری، میزان پیمایش حرکتی در زمان حالت الکتریکی، دور موتور، میزان مصرف سوخت، میزان سوخت در باک، سرعت، چراغ چک، چراغ سرویس دوره‌ای، چراغ روغن موتور، چراغ ABS، چراغ سیستم کنترل کشش و تمام اطلاعات مورد نیاز این اسپرت‌بایک هیبریدی را در اختیار راکب قرار می‌دهد.

سوار ی نینجا Hybrid 7 به قدری دلچسب و جذاب است که همان حس نینجا ۶۵۰ را به راکب القا می‌کند. چراکه زاویه فرمان این اسپرت‌بایک نسبت به راکب ۲۵ درجه بوده است. این عدد به منظور راحت سوار شدن بر این اسپرت‌بایک هیبریدی و تسهیل در زمان به حرکت در آوردن آن است. همچنین ارتفاع صندلی نینجا Hybrid 792 میلی‌متر است که این ارتفاع به منظور آبرودینامیک بهتر و همچنین ارگونومی سطح بالا برای راکب است. از سوی دیگر طراحان کمپانی



سطح راحتی و ارگونومی اسپرت‌بایک «کاوازاکی»

مدیرعامل یک شرکت قطعه ساز مطرح کرد؛

مزیت کیفیت عامل برتری «رادیاتور ایران» نسبت به رقبا

اگر بخواهیم آلومینیوم از امارات وارد کنیم برای ما ارزان تر تمام می‌شود



روز گذشته در چارچوب پویش «سایپا- رسانه» و با هدف آشنایی اصحاب رسانه با روند فعالیت‌های صنعتی گروه خودرو سازی سایپا، جمعی از خبرنگاران با حضور در شرکت رادیاتور ایران از خطوط تولید، سالن‌های مواد اولیه، مبدل‌های صنعتی و آزمایشگاه‌های این مجموعه بازدید کردند. در این برنامه، مدیران شرکت با تشریح ظرفیت‌های تولید، برنامه‌های صادراتی، چالش‌های تامین آلومینیوم و همچنین آینده صنعت مبدل‌های حرارتی در خودروهای بنزینی و برقی، بر نقش ثبات مدیریتی در توسعه صنعت خودرو تاکید کردند.

اهمیت ثبات مدیریتی در صنعت خودرو سید اکبر هاشمی، مدیرعامل شرکت رادیاتور ایران، در نشست خبری با اشاره به توانمندی‌های این شرکت در تامین نیاز خودرو سازان کشور اظهار کرد: «اندام رادیاتورهای تولیدی رادیاتور ایران از تمامی محصولات داخلی و حتی برخی نمونه‌های وارداتی بالاتر است.» هاشمی با اشاره به توانمندی شرکت رادیاتور ایران در زمینه تولید انواع مبدل حرارتی، اظهار داشت: «اگرچه در حوزه تکنولوژی با کشورهای توسعه یافته فاصله‌هایی وجود دارد، اما مزیت رقابتی این شرکت در کیفیت موجب شده صادرات به کشورهایی همچون ترکیه، روسیه، اوکراین، عراق و امارات تداوم داشته باشد.»

وی تصریح کرد که برنامه‌ریزی برای افزایش صادرات در سال جاری به‌طور جدی دنبال می‌شود و شرکت امیدوار است رکوردهای صادراتی سال‌های گذشته را دوباره ثبت کند. به گفته او، «بیش از ۹۰ درصد رادیاتور محصولات سایپا توسط این شرکت تامین می‌شود و رادیاتور ایران یکی از تامین کنندگان اصلی ایران خودرو و نیز هست. علاوه بر این، تامین قطعه برای تراکتور سازی تبریز و چند خودروساز دیگر انجام می‌شود و حدود ۳۰ درصد تولیدات نیز وارد بازار افترمارکت می‌شود.»

هاشمی با بیان این که چالش نقدینگی مساله‌ای فراگیر در صنعت است، خاطر نشان کرد: «مدیریت مالی مناسب موجب شده جریان تولید بدون وقفه ادامه یابد.» وی افزود: «این شرکت طی چهار ماه گذشته هر ماه حدود ۴۰ درصد رشد تولید ثبت کرده و اکنون با بیش از ۷۰ درصد ظرفیت تولید فعال است. حجم تولید به حدود ۱۲ تن در روز رسیده و در ماه گذشته رکوردی بیش از ۹۰ درصد ظرفیت به ثبت رسیده است.»

وی سهم حدود ۳۴ درصدی رادیاتور ایران از بازار قطعات رادیاتور کشور را نشانه برتری این شرکت نسبت به رقبا دانست و گفت: «مزیت اصلی محصولات ما، کیفیت همراه با قیمت رقابتی است و همین امر جایگاه رادیاتور ایران را در زنجیره تامین خودرو سازان بزرگ تثبیت کرده است.» در ادامه نشست، مدیرعامل رادیاتور ایران در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به تجربه توسعه صنعت خودرو در دهه‌های گذشته اظهار کرد: «ثبات مدیریتی در آن سال‌ها عاملی اساسی برای رشد صنعت خودرو بود.»

هاشمی با بیان این که صنایع کشور سال‌ها تحت فشار تحریم‌ها قرار داشته‌اند، افزود: «اگر تنها ۱۰ درصد از این تحریم‌ها ظرف یک ماه دچار بحران جدی می‌شد، اقتصاد آن کشور ظرف یک ماه دچار بحران جدی می‌شد. بنابراین باید تمامی مسائل صنعت خودرو را در کنار هم دید و بانگاه جامع درباره آن قضاوت کرد.»

تولید رادیاتور و نقش آن در کاهش آلایندگی

هاشمی در پاسخ به سوال خبرنگار «دنیای خودرو» در خصوص تفاوت کیفیت محصولات تولیدی شرکت رادیاتور ایران با سایر تولید کنندگان بیان کرد: «در مقایسه با رادیاتورهای وارداتی، راندمان محصولات ما در بسیاری از آزمون‌ها بالاتر بوده است. با این که در زمینه تکنولوژی فاصله‌هایی با کشورهای توسعه یافته وجود دارد، اما کیفیت محصولات و دقت تولید باعث شده بتوانیم به بازارهای صادراتی ورود کنیم و در برابر رقبا از جمله چین عملکرد موفق‌تری داشته باشیم.»



کنیم؛ بنابراین توان داخلی برای حضور در بازارهای سطح بالا وجود دارد.»

احمد کریم پور، عضو هیات مدیره ایران رادیاتور نیز با اشاره به این که تکنولوژی‌های جدید در خودروهای برقی نقش مبدل‌های حرارتی را پررنگ‌تر می‌کند، گفت: «در خودروهای برقی، مدیریت حرارتی یا ترمال منیجمنت اهمیت بسیار بالایی دارد و رادیاتورهای پیشرفته‌تر برای خنک‌کاری باتری ضروری است. بنابراین این صنعت رو به افول نیست، بلکه آینده‌دار تر نیز خواهد شد.»

بخواهیم آلومینیوم از امارات وارد کنیم برای ما ارزان تر تمام می‌شود. این در حالی است که تولید کنندگان ترکیه بخش مهمی از مواد اولیه خود را از همین کشورها تامین می‌کنند. این شرایط رقابت را برای ما دشوار می‌کند؛ اما با وجود این، توانسته‌ایم با مدیریت هزینه‌ها همچنان با ترکیه رقابت کنیم.» هاشمی تصریح کرد: «مشکل مانه کیفیت و نه توان فنی است؛ مشکل اصلی نقل و انتقال پول و محدودیت‌های ناشی از تحریم‌هاست. در زمانی که گشایش‌هایی وجود داشت، حتی توانستیم رادیاتور برای پژو فرانسه ارسال

تهیه آلومینیوم در داخل گران تر از بازارهای جهانی در ادامه نشست خبری، مدیرعامل شرکت رادیاتور ایران، درباره وضعیت تامین مسود اولیه و آلومینیوم توضیح داد: «در دنیا حدود ۴۳ میلیون تن آلومینیوم تولید می‌شود. پس از روسیه، کشورهایی مثل هند، کانادا، استرالیا، امارات و بحرین در صدر تولید کنندگان هستند. ما نیز در حدود رتبه ۱۳ یا ۱۴ جهان هستیم.»

وی با اشاره به این که هزینه تامین آلومینیوم در ایران از برخی کشورهای منطقه بالاتر است، گفت: «هم‌اکنون اگر

بازار، صادرات و توسعه همکاری با خودروسازان در ادامه برنامه، مدیرعامل رادیاتور ایران به توسعه همکاری با خودروسازان اشاره کرد و گفت: «تامین رادیاتور برای ایران خودرو، سایپا، تراکتور سازی تبریز، ایران خودرو دیزل، کرمان خودرو و مدیران خودرو در دستور کار است.» وی افزود: «سایپکو نگاه ویژه‌ای به ما دارد و ما یکی از تامین کنندگان اصلی آن هستیم. همکاری با گروه بهمن و مدیران خودرو نیز در حال توسعه است.»

هاشمی در پاسخ به سوال خبرنگار در خصوص وضعیت مطالبات و جریان مالی خودرو سازان با رادیاتور ایران به عنوان یک قطعه ساز گفت: «مشکل نقدینگی در تمام کشور وجود دارد، اما با مدیریت مالی توانسته‌ایم جریان تولید را حفظ کنیم و مشکل حادی در این زمینه نداریم.»

توان اشتغال زایی رادیاتور ایران در ادامه سید رضا حسینی، مدیر ارتباطات و امور بین الملل گروه خودرو سازی سایپا، با اشاره به رشد ۴۰ درصدی ماهانه در چهار ماه گذشته گفت: «حفظ این روند نیازمند ارتباط موثر با بازار و حضور هدفمند در نمایشگاه‌های داخلی و خارجی است. یکی از برنامه‌های مهم شرکت، توسعه صادرات و ایجاد درآمد ارزی برای گروه سایپا است.»

حسینی با اشاره به وضعیت اشتغال زایی این شرکت اظهار داشت: «بیش از ۵۰۰ نفر به صورت مستقیم در رادیاتور ایران فعالیت دارند و خطوط تولید در دو شیفت مشغول به کار است.»

نگاهی به فرآیند تولید رادیاتور ایران فرآیند تولید رادیاتور در شرکت «رادیاتور ایران» تنها یک خط مونتاژ نیست؛ بلکه زنجیره‌ای دقیق از مهندسی مواد، کنترل کیفیت مستمر و فناوری‌های حرارتی پیشرفته است که طی پنج دهه تکامل یافته و امروز این مجموعه را به یکی از شرکت‌های مرجع منطقه در تولید سیستم‌های خنک‌کاری تبدیل کرده است.

این چرخه از جایی آغاز می‌شود که شمش‌های آلومینیوم وارد آزمایشگاه متالورژی می‌شوند؛ جایی که ترکیب شیمیایی و خواص مکانیکی آن‌ها پیش از ورود به خط تولید بررسی می‌شود. نتیجه این آنالیز تعیین می‌کند هر دسته آلومینیوم مناسب تبدیل شدن به کدام قطعه است؛ از لوله‌های آلومینیومی تافین‌های بسیار نازکی که وظیفه اصلی تبادل حرارت را بر عهده دارند.

پس از تایید مواد اولیه، آلومینیوم وارد خط اکستروژن می‌شود و در دمای بالا تحت فشار قرار می‌گیرد تا به لوله‌هایی با قطر دقیق و یکنواخت تبدیل شود. فین‌ها نیز با ماشین‌الات تمام CNC برش کاری و فرم دهی می‌شوند تا هوا با کمترین افت فشار از میان آن‌ها عبور کند. در ادامه، این فین‌ها و لوله‌ها در مرحله «مونتاژ هسته» با دقت بالا روی هم قرار می‌گیرند.

پس از تشکیل هسته، مجموعه وارد کوره بریزینگ پیوسته (CAB Furnace) می‌شود؛ قلب فناوری تولید این شرکت.

این کوره در دمای ثابت نزدیک به ۶۰۰ درجه سانتی‌گراد و در یک محیط کاملاً کنترل شده، باعث اتصال یکنواخت قطعات آلومینیومی می‌شود. نتیجه این فرآیند، ساختاری یکپارچه و مقاوم است که بدون نیاز به جوش دستی، تحمل فشار و دمای بالا را خواهد داشت.

این فناوری در دنیا تنها در کارخانه‌هایی مورد استفاده قرار می‌گیرد که تولید انبوه و کیفیت صادراتی را همزمان هدف گرفته باشند.

در بخش مونتاژ نهایی، مخازن جانبی، اتصالات، براکت‌ها و قطعات پلاستیکی مقاوم در برابر حرارت نصب و محصول برای ورود به مرحله تست آماده می‌شود. این مرحله با دستگاه‌های شبیه‌ساز دمای موتور انجام می‌شود؛ جایی که رادیاتور باید در برابر فشار ۲.۵ تا ۳ بار، شوک حرارتی و جریان‌های پرسرعت، مقاومت کامل نشان دهد.

آزمون‌های تست فشار، تست جریان هوا، آزمون دوام حرارتی و شبیه‌سازی چرخه کارکرد موتور همگی بخشی از غربالگری نهایی‌اند که باعث می‌شوند هر رادیاتور با استانداردهای صادراتی از خط تولید خارج شود.

در نهایت، محصولات پس از تایید نهایی، در بسته‌بندی‌هایی قرار می‌گیرند، براساس گفته مدیران شرکت، همین دقت در جزئیات سبب شده رادیاتور ایران در آزمون‌های مقایسه‌ای، راندمان حرارتی بالاتر و افت فشار کمتری نسبت به برخی نمونه‌های وارداتی، ثبت کند.

گسترده‌ای در پی داشته است. در نتیجه این اقدامات، مصرف نفت گاز روزانه ۴۰۱ میلیون لیتر کاهش یافته و خوشبختانه واردات گازوئیل به‌طور کامل متوقف شده است.» مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراآورده‌های نفتی در پایان پیش‌بینی کرد: «با تداوم مدیریت هوشمند مصرف و کنترل قاچاق، در ماه‌های آینده امکان افزایش صرفه‌جویی ۱۰ میلیون لیتر در روز وجود دارد و این روند می‌تواند ایران را بار دیگر به جمع صادرکنندگان فراآورده‌های نفتی بازگرداند.»

محمدصادق عظیمی فر، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراآورده‌های نفتی ایران و معاون وزیر نفت در اولین همایش ملی پیشگیری و مقابله با قاچاق فراآورده‌های نفتی گفت: «پدیده قاچاق سوخت یکی از ریشه‌های اصلی بالا بودن مصرف انرژی در کشور است؛ به گونه‌ای که میزان مصرف انرژی در ایران سه برابر میانگین جهانی برآورد می‌شود.» وی توضیح داد: «حجم قاچاق فراآورده‌های نفتی کشور حدود ۲۰ میلیون لیتر در روز است؛ پدیده‌ای که تبعات اجتماعی و امنیتی



ایران در آستانه بازگشت به جمع صادرکنندگان سوخت



لزوم بازرنگری وزارتخانه‌های صمت و نفت در سیاست‌های اجرایی؛

خودرو یا سوخت، سهم کدام‌یک در آلودگی هوا بیشتر است؟



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

گازوئیل به‌عنوان یکی از مهم‌ترین سوخت‌ها در حمل‌ونقل سنگین نقش کلیدی در اقتصاد و محیط‌زیست ایفا می‌کند و کیفیت گازوئیل مستقیماً بر عملکرد وسایل نقلیه سنگین، سلامت انسان و محیط‌زیست تأثیر دارد. این نوع سوخت در کنار بنزین یکی از مهم‌ترین تولیدات پالایشگاه‌ها محسوب می‌شود و نحوه تولید و فرآوری آن نقش زیادی در ارزش افزوده اقتصاد ایفا می‌کند. بخش گسترده‌ای از سیستم حمل‌ونقل کشور - کامیون، تریلی، اتوبوس، مینی‌بوس، وانت‌بار، قطارها - وابسته به تأمین و توزیع گازوئیل هستند و اگر وقفه‌ای صورت بگیرد، بسیاری از امور نقل و انتقال کالاها و مسافران روی زمین می‌ماند. در کنار تولید این فراآورده مهم نفتی، کیفیت آن هم حائز اهمیت است. با توجه به گستردگی کشور و سیستم حمل‌ونقل در شهرها و جاده‌ها، پایین بودن کیفیت گازوئیل منجر به آلودگی هوا و محیط‌زیست خواهد شد.

کیفیت پایین گازوئیل

کیفیت گازوئیل در ایران نسبت به استانداردهای بین‌المللی در سطح پایین‌تری قرار دارد. مهم‌ترین

شاخصی که برای ارزیابی کیفیت گازوئیل استفاده می‌شود، میزان گوگرد موجود در آن است. درحالی‌که استاندارد یورو ۵ و یورو ۶ که در اروپا و بسیاری از کشورهای پیشرفته اعمال می‌شود، حد مجاز گوگرد را به کمتر از ۱۰ ppm کاهش داده‌اند، اما در ایران میزان گوگرد در گازوئیل به‌طور متوسط حدود ۵۰ تا ۱۰۰ ppm و در برخی مناطق حتی بالاتر از این مقدار است. گازوئیل با میزان گوگرد بالا باعث تولید دی‌اکسید گوگرد و ذرات معلق در هوا می‌شود که از عوامل اصلی آلودگی هواست. این آلاینده‌ها علاوه بر تأثیرات منفی بر سلامت انسان، اثرات مخربی بر اکوسیستم‌های طبیعی دارند. گازوئیل با گوگرد بالا به‌افزایش انتشار ذرات معلق و گازهای سمی کمک می‌کند. وسایل نقلیه سنگین که از گازوئیل بی‌کیفیت استفاده می‌کنند، یکی از عوامل اصلی آلودگی هوادر کلان‌شهرها به‌شمار می‌روند. طبق گزارش‌ها، سهم کامیون‌ها و اتوبوس‌های دیزلی در آلودگی هوا در ایران حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد است. از دیگر تبعات استفاده از گازوئیل با کیفیت پایین احتمال بروز باران اسیدی است. اکسید گوگرد حاصل از سوختن گازوئیل بی‌کیفیت با بخار آب موجود در هوای محیط واکنش داده و باعث تشکیل باران اسیدی می‌شود که به جنگل‌ها، خاک و منابع آبی آسیب می‌رساند.

مقایسه کیفیت سوخت

در کشورهای پیشرفته مانند آلمان، فرانسه و ژاپن، استانداردهای سختگیرانه‌ای برای سوخت‌های دیزلی اعمال می‌شود. در این کشورها گازوئیل دارای گوگرد



بسیار پایین (کمتر از ۱۰ ppm) است. همچنین سوخت‌ها به‌فناوری‌های پاک‌تر مجهز هستند که انتشار آلاینده‌ها را کاهش می‌دهد. اما در ایران به‌دلیل مشکلات زیرساختی و کمبود سرمایه‌گذاری در پالایشگاه‌ها، گازوئیل تولیدی هنوز به استانداردهای جهانی نزدیک نشده است. این اختلاف کیفیت باعث شده که وسایل نقلیه دیزلی در ایران نسبت به کشورهای پیشرفته آلودگی بیشتری داشته باشند. کیفیت گازوئیل در ایران تأثیر مستقیمی بر سلامت کامیون‌ها، آلودگی هوا و پیامدهای زیست‌محیطی دارد. با مقایسه کیفیت گازوئیل ایران با کشورهای پیشرفته، فاصله زیادی در رعایت استانداردها مشاهده می‌شود. اقداماتی نظیر ارتقای فناوری پالایشگاه‌ها، استفاده از

سوخت‌های جایگزین و اعمال سیاست‌های نظارتی می‌تواند به کاهش این شکاف و بهبود کیفیت سوخت در ایران کمک کند. با اجرای این راهکارها، علاوه بر کاهش آلودگی هوا، سلامت عمومی و بهره‌وری اقتصادی نیز بهبود خواهد یافت.

بالا رفتن حجم آلودگی هوا با سوخت نامرغوب

آلودگی هوای ناشی از سوخت نامرغوب زمستان و تابستان ندارد؛ البته این روزها در آستانه فصل سرما با پدیده وارونگی هوا مواجهیم و این پدیده به‌خودی‌خود در کنار استفاده از سوخت نامرغوب سهم زیادی در افزایش حجم آلاینده‌ها دارد و می‌تواند سلامت شهروندان را به‌شدت

تهدید کند. کارشناسان محیط‌زیست معتقدند در شرایط فعلی امکان دستیابی به‌هوای پاک در شهرهای شلوغ و پرجمعیت کشور فراهم نیست و دستگاه‌های مربوطه در این رابطه باید مسئولیت بیشتری را بر عهده بگیرند. محمدرضا کامیاب، کارشناس ارشد حمل‌ونقل در این باره می‌گوید: «قرار بود در کنار تأمین سوخت وسایل نقلیه سنگین بر اساس استانداردهای جهانی، فیلترهای جذب دوده نیز عرضه و روی ادوات سنگین نصب شود. اما نظر به‌این‌که سوخت نامناسب است، این فیلتر ظرف ۲۴ ساعت از بین می‌رود. این مساله تنها اتلاف منابع را در پی خواهد داشت.» طبق اعلام وزارت نفت، روزانه حدود ۱۰۰ میلیون لیتر گازوئیل در کشور تولید می‌شود که ۶۰ میلیون لیتر آن در بخش حمل‌ونقل مصرف می‌شود. نیمی از گازوئیل مصرفی در بخش حمل‌ونقل با استاندارد یورو ۴ تولید می‌شود و دو پالایشگاه اراک و تهران در مجموع ۳۰ میلیون لیتر گازوئیل یورو ۴ تولید می‌کنند که این مقدار در تهران و کرج و حومه آن‌ها توزیع می‌شود. مسئولان نفتی کشور می‌گویند بر اساس قانون هوای پاک، سازمان حفاظت محیط‌زیست باید از توزیع سوخت غیر استاندارد جلوگیری کند. همچنین در این قانون برای تأمین سوخت سالم به‌وزارت نفت سه سال فرصت داده شده است و هم‌زمان با پایش دانشگاه‌ها، سازمان حفاظت محیط‌زیست هم خودش پایش نظارتی سوخت را در مورد بنزین و گوگرد گازوئیل انجام می‌دهد. اما در عمل سال‌هاست که توپ آلودگی هوا در کشور مابین وزارت نفت و وزارت صمت پاسکاری می‌شود و هیچ‌یک از این دستگاه‌ها حاضر نیستند سهم حقیقی خود را در نابسامانی هوای کلانشهرها بپذیرند. وزارت نفت احتراق ناقص را عامل اصلی آلودگی هوا اعلام می‌کند و وزارت صمت ضمن تبرئه کردن سهم خودروهای بی‌کیفیت در آلودگی هوا، سوخت را مهم‌ترین عامل می‌داند. طبیعی است مادامی که این روند بین این دو وزارتخانه ادامه داشته باشد، گره آلودگی هوا همچنان کور خواهد ماند.





Autoworld.ir

چهارشنبه ۲۸ آبان ماه ۱۴۰۴ سال یازدهم، شماره ۲۴۴۲

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۸۸۳۰۶۷۶۱ - ۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۰۲۱صاحب 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



آخرین نسل سری ۸ بامو؛ بهترین کوپه سال

«سری ۸ بامو تا پایان سال ۲۰۲۴ میلادی تولید خواهد شد. این سوپراسپرت باواریایی امسال توانست در فهرست بهترین کوپه‌های های-پرفورمنسی قرار گیرد. دلیل این برتری پیش‌ران ۸ سیلندر ۴.۴ لیتری S63 معروف بامو و عملکرد فوق‌العاده این سوپراسپرت در سرعت‌های بالاتر از ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت است.»

لزوم رعایت قوانین راهنمایی‌وراندگی از سوی تمام شهروندان

«تهران شهری است که به‌واسطه جمعیت زیادش با معضلات گوناگونی دست‌وپنجه نرم می‌کند. از جمله مواردی که در همین زمینه می‌توان به آن اشاره کرد و به‌خودی خود به‌بار ترافیک روزانه دامن می‌زند، سوار و پیاده شدن مسافر از تاکسی در میانه خیابان است. رفتاری که شاید از نگاه برخی «چند ثانیه» زمان ببرد، اما با ایجاد اختلال در تردد، امنیت و آرامش شهروندان را بر هم می‌زند.»

بر این اساس راننده‌ای که ناگهان با یک تاکسی متوقف‌شده در وسط خیابان روبه‌رو می‌شود، مجبور است برای جلوگیری از برخورد با آن، درجا ترمز کند یا مسیرش را ناگهان تغییر دهد که این امر می‌تواند سبب بروز سانحه و ایجاد اختلال در مسیر تردد خودروها شود.

از سوی دیگر، وقتی مسافر در وسط خیابان از تاکسی پیاده می‌شود، ناچار است مسیرش را در بین خودروها دنبال کند؛ این امر می‌تواند احتمال برخورد عابر با خودروهای عبوری را تا حد زیادی افزایش دهد.

بر این اساس اگر راننده‌های تاکسی در ایستگاه‌های تعیین‌شده توقف کنند و مسافران نیز تنها در همان نقاط، سوار بر تاکسی یا از آن پیاده شوند، حجم ترافیک در معابر تهران و دیگر کلان‌شهرهای کشور به‌شکل چشمگیری کاهش خواهد یافت.

درنهایت تک‌تک شهروندان در قبال حفظ آرامش و امنیت و به‌طور کلی ارتقای کیفیت زندگی در شهرهای بزرگ و پرجمعیت کشور مسئول هستند و رعایت آن چه در این جا به آن اشاره شد، به‌خودی خود می‌تواند سهم زیادی در تحقق این امر داشته باشد.

حرف آخر
Fast Word

امید محمدی

روزنامه‌نگار



قیمت خودرو روز گذشته در بازار کاهش یافت



کیا ام‌سی J7 با ۵ میلیون تومان کاهش در بازار ۲ میلیارد و ۳۶۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



فونیکس آریزو ۸ با ۴۵ میلیون تومان کاهش در بازار ۳ میلیارد و ۴۷۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



شاهین اتوماتیک G با ۴ میلیون تومان کاهش در بازار یک میلیارد و ۲۵۴ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



دنا پلاس اتوماتیک با یک میلیون تومان کاهش در بازار یک میلیارد و ۳۷۷ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد

تحت لیسانس VREDESTEIN هلند

۵ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی تحت لیسانس وردشتاین هلند

UNIVERSE
225/55 R18new
جدیدYAZD TIRE
www.yric.com

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 پیش‌ران‌های قدرتمند، حس تسلط و اطمینان را به رانندگی شما می‌بخشد. طراحی به‌روز با خطوط تیز و جلوه‌بهره 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.