

یک عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح کرد:

نبود استراتژی، حلقه گمشده نجات صنعت خودرو

تا زمانی که استراتژی صنعتی و یک سیاست منسجم برای صنعت خودرو و قطعه‌سازی وجود نداشته باشد، این صنایع به‌رغم دریافت...

صفحه ۱۴

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو

با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

مسئولیت بیمه در حوادث جاده‌ای ناشی از کاهش دید رانندگان چیست؟

صفحه ۲

ترفندهایی برای کاهش وزن ۱۸۰ کیلوگرمی مدل «ایکس»:

«تسلا» هنوز رازهایی برای پنهان کردن دارد!

تسلا مدل X در یک دهه گذشته، با تغییرات

مهندسی هوشمندانه و ... صفحه ۶

یک کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

رشد بازدهی سهام خودرویی در صورت حذف قیمت‌گذاری دستوری

صفحه ۳

در همایش سالانه بازار سرمایه ایران مطرح شد:

مخالفت صریح رئیس جمهور و وزیر اقتصاد با قیمت‌گذاری دستوری

صفحه ۵



نوسان محدود قیمت خودرو در بازار

صفحه ۷

ریتیم زیبای ۱۰ سیلندر با «لکسوس»

صفحه ۸

TRAZANO®

ترازانو، همسفر نامرئی

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

با ضمانت کورال تایر



BAC X3

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی

تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک ۷۱ | کرج، بلوار مدرس، ترسیده به میدان حافظ

اتاق مشاورانی
حس خوب، خرید مطمئن

نمایندگی مرکزی ایرتویا

به زودی ... در سامانه یکپارچه خودروهای وارداتی

LEXUS

021-734555
کسب اطلاعات بیشتر

irtoya.co
021-73451
www.mahansanatpars.com



تزیینات کروم تیره و رکاب‌های جانبی، چهره‌ای تهاجمی‌تر به این خودرو بخشیده‌اند. این مجموعه بارنگ‌های ۱۸ اینچی آلیاژی الماسی تکمیل می‌شود که ظاهر خودرو را از مدل‌های استاندارد متمایز می‌کند. در داخل کابین، حال‌وهوای اسپرت با تم تیره، دوخت‌های قرمز و تریم‌های متضاد ادامه پیدا می‌کند. فرمان و دسته‌بند با چرم پوشانده شده‌اند، آستر سقف به رنگ مشکی درآمده و صندلی‌ها با روکش ترکیبی و بخش‌های چیر مصنوعی طراحی شده‌اند که به گفته هوندا، خاصیت ضد لغزش دارند و در پیچ‌ها بدن سرنشین را بهتر در جای خود نگه می‌دارند. علاوه‌بر تغییرات ظاهری، مهندسان هوندا ارتفاع سیستم تعلیق را پایین آورده و فرمان برقی را برای ارائه پاسخگویی سریع‌تر و دقیق‌تر دوباره کالیبره کرده‌اند.

هوندا از نسخه اسپرت وزل RS رونمایی کرده که با ظاهری جذاب‌تر و هندلینگ چابک‌تر برای بازار ژاپن در نظر گرفته شده است. هوندا فصل جدیدی را برای شاسی‌بلند کامپکت محبوب خود در ژاپن آغاز کرده است. این شرکت از نسخه جدید وزل e-HEVRS رونمایی کرده است؛ نسخه‌ای با چاشنی اسپرت برای رانندگانی که به دنبال هیجان بیشتری در رانندگی روزمره هستند. این مدل که در اروپا با نام HR-V شناخته می‌شود، در نسخه RS مجموعه‌ای از به‌روزرسانی‌های ظاهری و فنی را تجربه کرده؛ اما همچنان به پیش‌رانه هیبریدی کارآمد خود وفادار مانده است. تغییرات ظاهری وزل RS کاملاً حساب‌شده هستند. جلوپنجره جدید با نشان RS، کیت بدنه اسپرت شامل سپرهای جلو و عقب با



هوندا وزل با پیش‌رانه چابک‌تر در نسخه «RS»

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

مسئولیت بیمه در حوادث جاده‌ای ناشی از کاهش دید رانندگان چیست؟



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

در سال‌های اخیر، بر خورد خودروها با حیوانات در مسیرهای کم‌نور و جاده‌های فاقد روشنایی مناسب، به یکی از چالش‌های جدی در شبکه حمل‌ونقل کشور تبدیل شده است. این حوادث علاوه‌بر خسارت‌های مالی، تهدیدی قابل توجه برای حیات وحش ارزشمند کشور محسوب می‌شود؛ به‌ویژه گونه‌هایی که در خطر انقراض قرار دارند. در چنین شرایطی نقش بیمه و نحوه تعیین مسئولیت در تصادف، اهمیتی دوچندان پیدا می‌کند. مهدیه فریدوش، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»، عدم توجه به‌روشنایی مسیرهای کشور را عامل پنهان در شکل‌گیری بسیاری از تصادفات شبانه توصیف کرد. او گفت: «حیوانات چه اهلی و چه وحشی در ساعات خلوت شب بیشتر وارد جاده می‌شوند و رفتار آن‌ها در مواجهه با نور شدید چراغ خودرو قابل پیش‌بینی نیست.» وی افزود: «بسیاری از گونه‌ها هنگام برخورد ناگهانی با نور چراغ، دچار حالت میخکوبی می‌شوند و امکان واکنش مناسب ندارند. نتیجه این وضعیت، افزایش احتمال برخورد در جاده‌هایی است که روشنایی کافی ندارند یا فاقد علائم هشداردهنده هستند. این مساله در زیستگاه‌های حیوانات کمیاب و در حال انقراض، خسارت‌های جبران‌ناپذیری به طبیعت کشور وارد می‌کند.» او در ادامه توضیح داد: «تعیین مسئولیت به‌شرایط حادثه بستگی دارد. اگر حیوان اهلی باشد و صاحب مشخص داشته باشد، در بسیاری از موارد کوتاهی صاحب حیوان در مراقبت از دام مطرح می‌شود. اما زمانی که برخورد با حیوانات وحشی رخ می‌دهد، موضوع متفاوت است؛

بازار قطعات یدکی در ایران سال‌هاست با بحرانی دست‌به‌گریبان است که رفته‌رفته از سطح یک «مشکل بازار» فراتر رفته و امروز به یک تهدید جدی برای آینده صنعت خودرو تبدیل شده است. حجم گسترده قطعات تقلبی، شبکه‌های توزیع زیرزمینی و نبود یک نظام نظارتی کارآمد باعث شده تولیدکننده داخلی در شرایطی

رقابت کند که نتیجه آن از پیش مشخص است؛ رقابتی که در آن کیفیت امتیاز نیست، بلکه هزینه‌ای اضافی است که تنها تولیدکننده واقعی می‌پردازد. در چنین فضایی، تولیدکننده داخلی که با هزینه مواد اولیه، بیمه، مالیات، استاندارد و نوسانات ارز دست‌وپنجه نرم می‌کند، ناگهان خود را مقابل واردکننده‌ای می‌بیند که همان قطعه را در نسخه تقلبی و با یک‌سوم قیمت وارد بازار می‌کند؛ بدون مالیات، بدون استاندارد و گاهی حتی بدون هویت! طبیعی است در بازاری که مصرف‌کننده تحت فشار مالی است، قیمت پایین‌تر جذاب‌تر به چشم می‌آید؛ اما این جذابیت، هزینه‌ای دارد که بسیاری تا زمانی که دچار خسارت نشوند، متوجه آن نمی‌شوند. در این میان، سامانه رهگیری قطعات که سال‌ها در باره آن صحبت شده، روی کاغذ وجود دارد؛ اما در عمل نه‌فراگیر است و نه الزام‌آور. بخش محدودی از قطعات، آن هم بیشتر قطعات ایمنی مشمول ثبت اجباری هستند. بسیاری از واردکنندگان قطعه، مخصوصاً در حوزه خودروهای چینی، یا اصلاً وارد سامانه نمی‌شوند یا با برچسب‌های جعلی مسیر را دور می‌زنند. حتی وقتی قطعه‌ای در سامانه ثبت می‌شود، زنجیره رهگیری از گمرک تا عمده‌فروش و از عمده‌فروش تا تعمیرکار ثبت نمی‌شود؛ یعنی عملاً کالا در میانه مسیر گم می‌شود و مصرف‌کننده نمی‌تواند اصالت را تا نقطه فروش واقعی دنبال کند. این ضعف ساختاری باعث شده بازار در معرض موجی سیال و رو به گسترش از قطعات جعلی قرار گیرد. برچسب‌های تقلبی آن قدر حرف‌های شده‌اند که تعمیرکاران با تجربه هم گاهی تشخیص



نهاد علی بیگ‌زاده

روزنامه نگار

XTRIM
BORN FOR MORE

SX

تجربه یک زندگی مدرن



یک مدل دوموتوره با مجموع قدرت ۳۰۰ اسببخار بود. اما تغییرات به همین جا ختم نمی‌شود و نسخه چهارچرخ محرک برای سال ۲۰۲۶ با قوای محرکه کاملاً جدید عرضه می‌شود که از دو موتور برقی در محورهای جلو و عقب تشکیل شده و در مجموع ۴۴۰ اسببخار قدرت تولید می‌کند و تقریباً ۵۰ درصد افزایش قدرت نسبت به قبل را نشان می‌دهد. در بالاترین سطح نیز، مدل پرچمدار اپتیک ۷ با قدرت ۵۱۹ اسببخار قرار دارد. کادیلاک همچنین تخمین‌های جدیدی برای برد حرکتی این مدل‌ها ارائه کرده است؛ هرچند این ارقام هنوز توسط آژانس حفاظت از محیط زیست آمریکا (EPA) تایید نشده‌اند.

کراس اوور الکتریکی کادیلاک اپتیک برای مدل ۲۰۲۶ با قدرت بیشتر، نسخه پایه محرک عقب جدید و قیمت رقابتی‌تر به بازار عرضه می‌شود. کادیلاک کراس اوور اپتیک را برای مدل ۲۰۲۶ با به‌روزرسانی‌هایی معرفی کرده است. این شاسی‌بلند لوکس برقی حالا با یک مدل پایه دیفرانسیل عقب کاملاً جدید عرضه می‌شود که حتی از مدل دوموتوره سال گذشته نیز قدرتمندتر است و نسخه چهارچرخ محرک آن نیز جهشی بزرگ در توان خروجی تجربه کرده است. مدل پایه اپتیک ۲۰۲۶ به یک موتور برقی با توان ۳۱۵ اسببخار مجهز شده که نیروی خود را به چرخ‌های عقب منتقل می‌کند. این در حالی است که تا پیش از این، تنها گزینه موجود



نسخه دف عقب برای کادیلاک «اپتیک» برقی



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

رشد بازدهی سهام خودرویی در صورت حذف قیمت‌گذاری دستوری



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

«در سال‌های اخیر، سهام گروه خودرویی از قطب‌های اصلی توجه در بازار سرمایه بوده است؛ به‌گونه‌ای که بسیاری از سرمایه‌گذاران خرد و کلان، با اتکا به وزن بالای این گروه در شاخص کل، تلاش می‌کنند از طریق خرید سهام خودروسازان در روند رشد اقتصادی کشور نقش آفرینی کنند. با این حال، ماهیت پیچیده صنعت خودرو و دخالت‌های متعدد سیاست‌گذار، این صنعت را به یکی از پریسک‌ترین حوزه‌ها برای سرمایه‌گذاری تبدیل کرده است. هرچند که کارشناسان بازار سرمایه معتقدند که چنان‌چه سیاست‌های حاکم بر قیمت‌گذاری دستوری اصلاح شود و فضای فعالیت خودروسازان به سمت سازوکارهای رقابتی حرکت کند، بازدهی سهام این گروه می‌تواند جهشی قابل توجه را تجربه کند. بر همین اساس حمید میرمعینی، کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «حذف قیمت‌گذاری دستوری نقطه شروع بازگشت سودآوری واقعی به ترازنامه خودروسازان است.» وی تأکید کرد: «تا زمانی که سیاست‌گذار اجازه تطبیق قیمت‌ها با هزینه تولید را ندهد، سهام خودرویی نمی‌تواند ظرفیت‌های بالقوه‌اش را نشان دهد.» میرمعینی در ادامه تصریح کرد: «اصلاح سیاست‌های کلان، تأمین نقدینگی و تسویه بخشی از

زیان انباشته، مسیر رشد گروه خودرو در بازار سرمایه را هموار می‌کند.» او معتقد است خصوصی‌سازی واقعی می‌تواند ساختار مدیریت صنعت خودرو را از فشارهای بیرونی رها کرده و سرمایه‌گذاران را نسبت به آینده این گروه امیدوارتر کند. به گفته او: «بازار سرمایه هم‌اکنون منتظر تعیین تکلیف چند متغیر کلیدی است؛ از جمله نحوه جریان خسارات احتمالی قیمت‌گذاری دستوری، تصمیمات اعتباری بانک مرکزی و میزان همراهی دولت با برنامه اصلاح صنعت. اگر این الزامات تحقق پیدا نکند، نه تنها سودآوری شرکت‌ها، بلکه اعتماد سهامداران نیز دچار آسیب می‌شود و روند معاملات در نمادهای خودرویی به سمت افت حرکت خواهد کرد.»

وضعیت فعلی سهام گروه خودرو را چگونه ارزیابی می‌کنید و چرا این صنعت با وجود اهمیت بالا همچنان جزو پریسک‌ترین صنایع بورسی است؟

صنعت خودرو از جمله صنایعی است که وزن بالایی در سبد سرمایه‌گذاران و اثرگذاری جدی در شاخص‌های بازار سرمایه دارد. با این حال، به دلیل نوسان شدید سیاست‌گذاری‌ها و دخالت‌های مکرر در فرآیند تولید و فروش، همچنان پریسک‌ترین گروه صنایع بورسی محسوب می‌شود. در چنین فضایی، هرگونه تصمیم بیرونی از جمله قیمت‌گذاری دستوری، عرضه‌های اجباری و محدودیت‌های نقدینگی می‌تواند وضعیت نمادهای این گروه را تحت تأثیر قرار دهد. به همین دلیل، سهامداران برای فعالیت در این گروه باید علاوه بر تحلیل مالی، توان

رصد دائمی سیاست‌ها و سناریوهای اقتصادی را داشته باشند؛ زیرا بخش قابل توجهی از ریسک این صنعت به عوامل خارج از کنترل شرکت‌ها بازمی‌گردد.

حذف قیمت‌گذاری دستوری چه تأثیری بر بازدهی سهام خودرویی خواهد داشت؟

با حذف قیمت‌گذاری دستوری و حرکت به سمت شیوه‌های منطقی، وضعیت سودآوری خودروسازان به‌طور محسوس‌تری اصلاح می‌شود. در حال حاضر، فاصله میان قیمت کارخانه و بازار، زیان انباشته سنگینی برای شرکت‌های خودروساز ایجاد کرده است؛ زبانی که مستقیماً به ترازنامه و ارزش سهام آن‌ها آسیب می‌زند. چنانچه قیمت‌ها بر اساس هزینه واقعی تولید و مکانیسم عرضه و تقاضا تعیین شود، خودروسازان به سودآوری پایدار می‌رسند و این موضوع بی‌تردید موجب افزایش اقبال بازار سرمایه به سهام گروه خودرو خواهد شد. بنابراین به محض اصلاح سیاست‌ها، می‌توان انتظار رشد محسوس بازدهی در نمادهای خودرویی را داشت.

نقش سیاست‌های کلان اقتصادی در عملکرد سهام خودروسازان چیست؟

صنعت خودرو به شدت تحت تأثیر سیاست‌های کلان قرار دارد؛ از نرخ ارز و قیمت مواد اولیه گرفته تا سیاست‌های اعتباری بانک‌ها و تصمیمات صنعتی دولت. هرگونه اصلاح در این بخش‌ها به‌ویژه در زمینه قیمت‌گذاری، تأمین نقدینگی و ساختار مدیریتی به‌طور مستقیم بر ارزش سهام

شرکت‌های خودروساز اثر می‌گذارد. در صورتی که این سیاست‌ها در مسیر حمایت اصولی و کاهش زیان انباشته حرکت کنند، بازار سرمایه واکنش مثبتی نشان خواهد داد و شاهد افزایش ارزش معاملاتی نمادهای خودرویی خواهیم بود. اما اگر روند فعلی ادامه یابد، معاملات این گروه ناگزیر در مسیر نزولی قرار می‌گیرد.

خصوصی‌سازی کامل خودروسازان چه پیامدی برای بازار سرمایه دارد؟

واگذاری واقعی و کامل شرکت‌های خودروساز به بخش خصوصی می‌تواند نقطه عطفی برای صنعت باشد. مدیریت خصوصی با نگاه بهره‌وری، شفافیت و سودآوری فعالیت می‌کند و به‌طور طبیعی سیاست‌های ناکارآمد فعلی را کنار خواهد گذاشت. در چنین شرایطی، سرمایه‌گذاران به سهام این گروه اعتماد بیشتری خواهند داشت؛ زیرا می‌دانند ساختار مدیریتی کارآمد و مستقل می‌تواند شرکت را به سمت سودآوری پایدار هدایت کند. بنابراین خصوصی‌سازی، در صورت اجرای صحیح، سهام خودرویی را به یکی از پربازده‌ترین گزینه‌های بازار تبدیل خواهد کرد.

چرا این صنعت نیازمند حمایت بانک مرکزی و دولت است؟

زیان انباشته بزرگ خودروسازان و فشارهای مالی ناشی از سیاست‌های غلط گذشته، شرایطی ایجاد کرده که بدون حمایت هدفمند دولت و بانک مرکزی، امکان بازگشت

به وضعیت پایدار دشوار خواهد بود. دولت باید بخشی از خسارت‌های تحمیلی ناشی از قیمت‌گذاری دستوری را جبران کند و بانک مرکزی نیز باید خطوط اعتباری ویژه برای تأمین نقدینگی زنجیره تولید فراهم سازد. در غیر این صورت، کمبود منابع مالی و فشار هزینه‌ها موجب کاهش ظرفیت تولید، افزایش بدهی‌ها و افت اعتماد سهامداران خواهد شد که نهایتاً نمادهای گروه خودرو را در مسیر ریزشی قرار می‌دهد.

چه گروهی از سرمایه‌گذاران معمولاً وارد سهام خودرویی می‌شوند؟

سهامداران این گروه عمدتاً افرادی هستند که «تاب‌آوری ریسک بالایی» دارند. صنعت خودرو به دلیل ماهیت پرنوسان و سیاست‌محور خود، مناسب کسانی است که به دنبال بازده بالا هستند و توان تحمل دوره‌های افت را دارند. سرمایه‌گذاران محافظه‌کار معمولاً از ورود گسترده به این گروه خودداری می‌کنند؛ اما کسانی که افق سرمایه‌گذاری بلندمدت و تحمل ریسک بیشتری دارند، از پتانسیل رشد این صنعت بهره‌مند می‌شوند؛ به‌ویژه اگر اصلاحات ساختاری آغاز شود.

توصیه نهایی شما به افرادی که قصد ورود به سهام خودرویی دارند چیست؟

افرادی که قصد سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو دارند باید بدانند که این بازار بدون تحمل ریسک، سودی در پی نخواهد داشت. از این رو، توصیه من این است که قبل از هر تصمیمی شرایط سیاست‌گذاری، مسیر اصلاحات قیمتی و وضعیت بنیادی شرکت‌ها را به‌دقت بررسی کنند. سرمایه‌گذارانی که بتوانند ریسک‌های نوسان‌ساز را بپذیرند و افق بلندمدت داشته باشند، در صورت حذف قیمت‌گذاری دستوری و اصلاح ساختارها، می‌توانند بازده بالایی از این گروه کسب کنند.



فونیکس



F8 PRO MAX^{AWD}

ENJOY YOUR FIRST CLASS



جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.official



خبری NBC در یک گزارش ویدئویی، این مشکل را در یک تسلا مدل Y به وضوح به تصویر کشیده است. در این ویدئو، خودرو به یک تقاطع فعال نزدیک می‌شود و بدون هیچ واکنشی به مسیر خود ادامه می‌دهد تا این که راننده کنترل را به دست گرفته و خودرو را متوقف می‌کند. این تنها یک نمونه نیست و شکایات مشابه بسیاری در انجمن‌های آنلاین و شبکه‌های اجتماعی از سوی مالکان تسلا منتشر شده است. در واکنش به این گزارش‌ها، اداره مسلی ایمنی ترافیک بزرگراه‌های آمریکا (NHTSA) اعلام کرده که از این حوادث آگاه است و با شرکت تسلا در ارتباط قرار گرفته است.

سیستم خودروان تسلا (FSD) در تشخیص تقاطع‌های راه آهن با مشکل مواجه شده و رانندگان برای جلوگیری از فاجعه، مجبور به بدخالت دستی شده‌اند. سیستم پیشرفته و جنجالی خودروان تسلا با FSD بار دیگر با یک چالش ایمنی جدی روبرو شده است. گزارش‌ها و ویدئوهای متعددی نشان می‌دهد که این سیستم در تشخیص تقاطع‌های فعال راه آهن و واکنش به چراغ‌های چشمک‌زن و موانع در حال پایین آمدن، ضعف‌نگران‌کننده‌ای دارد. این نقص فنی باعث شده تا در چندین مورد، رانندگان برای جلوگیری از برخوردهای فاجعه‌بار، مجبور به مداخله و ترمزگیری دستی شوند. شبکه

سیستم خودروان تسلا تقاطع راه آهن را تشخیص نمی‌دهد!



پیگیری يك مهمخوع



مریم عبداللهی

نماینده مردم میانه و ترکمانچای در خانه ملت

حمایت از رانندگان حمل‌ونقل؛ «پایان دوران بی‌پشتوانگی بیمه‌ای»

«در پی تشدید مطالبه رانندگان حمل‌ونقل سنگین، درون شهری و اینترنتی برای برخورداری از حمایت‌های بیمه‌ای، مجلس شورای اسلامی طی ماه‌های اخیر بررسی طرحی را در دستور کار قرار داده است که می‌تواند نقطه عطفی در ساماندهی وضعیت شغلی این قشر باشد. در همین زمینه، مریم عبداللهی، نماینده مردم میانه و ترکمانچای در مجلس شورای اسلامی به بیان نظرات خود در این باره پرداخت؛

باتوجه به گالیه بسیار زیاد رانندگان تاکسی‌های اینترنتی، ارزیابی شما از طرح بیمه رانندگان و ضرورت اجرای آن چیست؟

طرح بیمه رانندگان گامی اساسی در اصلاح حکمرانی حوزه حمل‌ونقل و تحقق عدالت اقتصادی است. سال‌هاست هزاران راننده در سراسر کشور بدون پشتوانه بیمه‌ای و امنیت شغلی فعالیت کرده‌اند؛ نمی‌توان از رانندگان انتظار خدمت و مسئولیت‌پذیری داشت اما در مهم‌ترین موضوع یعنی بیمه و حمایت اجتماعی، آن‌ها بارالیا تکلیف‌رها کرد. این قشر ستون اصلی جابه‌جایی کالا و مسافر و حاملان بی‌ادعای اقتصاد ملی هستند.

نقش مجلس شورای اسلامی، به‌ویژه کمیسیون عمران، در پیشبرد این موضوع چگونه بوده‌است؟

کمیسیون عمران نقش بسیار مهمی در پیگیری این طرح دارد. اقتصاد هوشمند بدون عدالت هوشمند معنایی ندارد. پلتفرم‌های حمل‌ونقل سال‌ها از ظرفیت کشور استفاده کرده‌اند و اکنون زمان آن رسیده که مسئولیت اجتماعی خود را در قبال نیروی انسانی بپذیرند. کمیسیون عمران با جدیت کامل این مطالبه مهم را دنبال می‌کند و اجازه نخواهد داد حقوق رانندگان قربانی درگیری‌های اداری و مدیریتی شود.

این طرح چه جایگاهی در ساختار حمایت اجتماعی از رانندگان خواهد داشت؟

طرح بیمه رانندگان تنها یک مصوبه فنی نیست؛ بلکه اعلام پایان دوران بی‌تفاوتی نسبت به نیروی کار مولد است. این طرح نقطه آغاز اصلاحات ساختاری در حمایت از فعالان حمل‌ونقل محسوب می‌شود و مجلس دوازدهم اجازه نخواهد داد این تصمیم حیاتی در پیچ‌وخم بوروکراسی متوقف بماند.

جهش صنعتی در زنجیره خودروسازی کشور

ظرفیت ۶ میلیونی بازار و نقش آینده‌ساز قطعه‌سازان

یکی از نکات مهم درباره صنعت خودرو این است که برخلاف بسیاری از صنایع، ارزش افزوده تولید در این صنعت گسترده و در زنجیره طولانی آن توزیع می‌شود



نیز نشان داده که این مسیر کاملاً قابل گسترش است و تنها نیاز به تدویم برنامه‌ریزی و استانداردسازی دارد.

یکپارچگی زنجیره تامین؛ مهم‌ترین سرمایه صنعت خودرو

مهم‌ترین نقطه‌قوت صنعت خودرو ایران، یکپارچگی میان خودروساز و قطعه‌ساز است. این ارتباط تنگاتنگ سبب شده شرکت‌های کوچک و متوسط قطعه‌ساز بتوانند سهم بزرگی در توسعه محصول و کیفیت ایفا کنند. امروز بسیاری از پلتفرم‌ها و مدل‌های جدید به همکاری گسترده این زنجیره طراحی و تولید می‌شوند، وجود چنین شبکه‌ای در کمتر صنعتی دیده می‌شود؛ شبکه‌ای که از مواد اولیه تا محصول نهایی را در داخل کشور تامین می‌کند. این یکپارچگی، قدرت رقابتی مهمی برای صنعت ایران در برابر بسیاری از کشورهای منطقه محسوب می‌شود.

حرکت به سمت تکنولوژی‌های نوین در کنار پیشرفت‌های سنتی، خودروسازان و قطعه‌سازان کشور به سمت فناوری‌های جدیدی مانند سیستم‌های کمک‌راننده، باتری‌های پیشرفته، مدیریت انرژی، تجهیزات الکترونیکی و بهبود استانداردهای آلایندگی حرکت کرده‌اند. همکاری با شرکت‌های دانش‌بنیان نیز به این روند سرعت بخشیده است و نشان می‌دهد این صنعت آمادگی کامل برای ورود به نسل‌های جدید خودرو را دارد

آینده صنعت خودرو ایران روشن‌تر از آن چیزی است که تصور می‌شود

زنجیره خودروسازی کشور امروز نه تنها به نقطه تثبیت رسیده بلکه آماده یک جهش بزرگ است. بازاری بزرگ، شبکه قطعه‌سازی توانمند، ظرفیت تولید داخلی گسترده، پیشرفت‌های فناوری، مراکز طراحی و توسعه محصول و از همه مهم‌تر نیروی انسانی متخصص، پشتوانه اصلی این رشد هستند. ادامه روند حمایتی، ثبات سیاست‌گذاری و اتکا به توان داخلی می‌تواند صنعت خودرو ایران را در جایگاهی قرار دهد که سال‌ها به دنبال آن بوده است؛ جایگاهی که در آن محصولات ایرانی نه تنها نیاز بازار داخل را پاسخ می‌دهد، بلکه در بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی نیز رقابت می‌کند

تجهیزات ایمنی بهتر، قوای محرکه پیشرفته‌تر و امکانات رفاهی مجهز تر وارد بازار شده‌اند. این روند نشان می‌دهد که صنعت خودرو در مسیر ارتقای تکنولوژیک قرار گرفته و تنها با نداشتن یکپارچگی در سیاست‌گذاری، می‌تواند سهم بیشتری از بازار داخلی و حتی صادرات منطقه‌ای را به دست آورد.

مسیر روشن برای صنعتی که پیشران اقتصاد کشور است

یکی از نکات مهم درباره صنعت خودرو این است که برخلاف بسیاری از صنایع، ارزش افزوده تولید در این صنعت گسترده و در زنجیره طولانی آن توزیع می‌شود. از شرکت‌های کوچک دانش‌بنیان تا کارخانه‌های بزرگ قطعه‌سازی و خودروسازی، همگی در یک شبکه تولید مشترک قرار دارند و اشتغال مستقیم و غیرمستقیم چندصد هزار نفری ایجاد کرده‌اند. سهم بالای تولید داخلی در این صنعت باعث شده اقتصاد کشور کمتر تحت تأثیر نوسانات خارجی قرار گیرد. بسیاری از کشورها برای شکل‌دهی به یک صنعت خودرو پایدار و سودآور، دهه‌ها تلاش می‌کنند، اما ایران امروز چنین ساختاری را در اختیار دارد و تنها نیازمند استمرار روند حمایتی و سیاست‌گذاری پایدار است.

فرصت طلایی توسعه: از پلتفرم داخلی تا صادرات منطقه‌ای

در سال‌های اخیر، تولید پلتفرم‌های داخلی بیش از گذشته جدی شده است. این اقدام، نقطه شروعی برای توسعه‌دهی موتورهای جدید، گیربکس‌های پیشرفته، سیستم‌های تعلیق به‌روز و حتی فناوری‌های الکتریکی و هیدریدی است. با ادامه این مسیر، امکان تولید محصولات رقابتی‌تر در کلاس‌های مختلف – از خودروهای خانوادگی تا کراس‌اوورهای جدید – فراهم خواهد شد.

در کنار این پیشرفت‌ها، بازار کشورهای همسایه جذاب‌ترین فرصت برای صادرات خودرو و قطعه ایرانی است. بسیاری از این کشورها بازارهایی در حال توسعه با نیاز بالا به خودروهای اقتصادی و متوسط هستند و صنعت ایران به خوبی قادر است با ارائه محصولات قابل اعتماد، این بازارها را پوشش دهد. تجربه صادرات در سال‌های گذشته

صنعت خودرو کشور طی دهه‌های گذشته همواره به‌عنوان یکی از محورهای اصلی توسعه صنعتی کشور شناخته شده و اکنون با اتکا به توان مهندسی داخلی، شبکه گسترده قطعه‌سازی و بازار بزرگ مصرف، به نقطه‌ای رسیده که بیش از هر زمان دیگری ظرفیت جهش دارد. آن‌چه امروز در زنجیره تامین و تولید خودرو مشاهده می‌کنیم، حاصل چند دهه سرمایه‌گذاری، تجربه، مهارت و شکل‌گیری یک شبکه قدرتمند صنعتی است که توانسته خود را به‌عنوان بزرگ‌ترین صنعت غیر نفتی کشور تثبیت کند.

بازاری ۶ میلیونی؛ مزیت رقابتی که نباید نادیده گرفته شود

بازار خودرو ایران سالانه میلیون‌ها معامله را در خود جای می‌دهد و این حجم عظیم، به‌تنهایی نشان‌دهنده عمق تقاضا و پایداری زنجیره تولید است. در بسیاری از کشورها، بازارهای کوچک مانع توسعه محصول، نوآوری و سرمایه‌گذاری در حوزه‌های پیشرفته می‌شود؛ اما ایران با برخورداری از بازاری حداقل ۶ میلیونی در سال یکی از بزرگ‌ترین بازارهای منطقه را در اختیار دارد. این حجم تقاضا یک مزیت استراتژیک مهم برای خودروسازان و قطعه‌سازان محسوب می‌شود. زیرا امکان تولید مستمر، برنامه‌ریزی توسعه محصول، جذب سرمایه و ایجاد اشتغال پایدار را فراهم می‌کند. هیچ صنعتی بدون بازار بزرگ نمی‌تواند رشد کند و صنعت خودرو ایران این نقطه اتکا را به‌صورت کاملاً طبیعی و پایدار در اختیار دارد.

قطعه‌سازان؛ ستون فقرات صنعتی کشور کمتر صنعتی در کشور وجود دارد که به اندازه زنجیره قطعه‌سازی، گسترده، پیچیده و اشتغال‌زا باشد. بیش از دهه‌ها هزار نیروی متخصص و صدها شرکت تولیدی، امروز در بخش قطعه فعالیت می‌کنند و بخش عمده فناوری ساخت، مواد اولیه، فرآیندهای تولید و آزمون‌های کیفی را در داخل کشور به‌مرحله بلوغ رسانده‌اند.

قطعه‌سازان با تکیه بر دانش فنی و تجربه چنددهه‌ساله خود توانسته‌اند بسیاری از فرآیندها را که روزی تنها در اختیار شرکت‌های خارجی بود، بومی‌سازی کنند. تولید قطعات حساس مانند سیستم‌های الکترونیکی، قطعات قوای محرکه، بخش‌های بدنه، ایمنی و تزئینات داخلی، امروز در داخل کشور انجام می‌شود و این روند، وابستگی به واردات را کاهش داده و سودآوری و ارزش افزوده را در داخل حفظ کرده است.

خودروسازان؛ آماده چندپله رشد در محصول و تکنولوژی

خودروسازان ایران در سال‌های اخیر نشان داده‌اند که مسیر حرکت آن‌ها از تولید صرف به سمت توسعه محصول، پلتفرم‌سازی و طراحی داخلی تغییر کرده است. افزایش توان مهندسی، توسعه مراکز R&D، تربیت نیروهای متخصص و افزایش همکاری با شرکت‌های دانش‌بنیان، باعث شده سطح توان طراحی و تولید پلتفرم‌های جدید در کشور به‌شکل محسوسی افزایش یابد. نمونه‌های جدید خودروهای داخلی با طراحی به‌روز،

زاپاس

Spare Tire

کشف و توقیف بیش از هزار قطعه تقلبی با بسته‌بندی ایساکو در اهواز



قطعات با نام و نشان ایساکو اقدام می‌کرد. در عملیات مشترک ایساکو، اداره کل صمت استان خوزستان و پلیس امنیت اقتصادی بیش از هزار قطعه تقلبی، با ارزش تقریبی ۳۵ میلیارد ریال کشف و ضبط شد. اقام کشف‌شده در حضور اعضای کارگروه مشترک و ضابطان قضایی ثبت و به مرجع ذی‌ربط تحویل شد. پرونده این تخلف در چارچوب برنامه ملی مبارزه با کالاهای

پس از فروش ایران خودرو، استفاده از قطعات غیراصل می‌تواند خسارات مالی و حتی خطرات جانی برای مصرف‌کنندگان در پی داشته باشد. این شرکت ضمن تأکید بر تدویم نظارت‌ها و اقدامات بازدارنده، از مشتریان خواست همواره قطعات مورد نیاز خود را از فروشگاه‌های مجاز ایساکو تهیه و برای استعلام اصالت کالا از سامانه پیامکی ۳۰۰۰۳۱ استفاده کنند.

نگاه

View



سید احمد حسینی

رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم‌بدکی خودرو تهران

وجود قطعات بی کیفیت در بازار لوازم‌بدکی خودرو

«قطعات بی کیفیت در بازار وجود دارد و خریدوفروش می‌شود. در این زمینه نبود نظارت‌های درست راه را برای کسب و کارهای درست می‌بندد و این امر سبب تقویت تولیدات زیرپله‌ای و واردات قطعات بی کیفیت می‌شود.

زمانی که توان خرید مردم کاهش می‌یابد، تقاضا به سمت کالاهای ارزان می‌رود. همچنین از سه سال گذشته نسبت به قطعات بی کیفیت هشدار دادیم؛ اما گوش شنوایی نیست و سامانه شناسه‌گذاری کالا تکمیل نشده و این مشکلات را به وجود آورده است.

ماده ۱۳ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز به‌منظور شناسایی و رهگیری کالاهای خارجی است که با انجام تشریفات قانونی وارد کشور می‌شود و تشخیص آن‌ها از کالاهای قاچاق یا فاقد مجوزهای لازم از قبیل کالای جعلی، تقلبی، غیربهداشتی و غیراستاندارد، ترخیص کالای تجاری منوط به ارائه گواهی‌های دریافت شناسه کالا، شناسه رهگیری، ثبت گواهی‌ها و شمارشناسه‌های فوق توسط گمرک است. وقتی قوانین به‌درستی اجرا نمی‌شود، بستر برای ورود کالای قاچاق به کشور فراهم می‌شود و امروز تا حدی با آثار و تبعات آن مواجه هستیم.

مال‌الزامات قانونی در کشور داریم که هیچ خروجی ندارد و تنها هزینه‌ها را بالا برده و بستر را برای سوءاستفاده فراهم کرده است.

امروز بانک اطلاعاتی کالاهای داخلی داریم و بحث کیفیت تنها در مورد کالاهای داخلی مطرح است.

متأسفانه گزارشی درمورد کالای تقلبی در حوزه لنت داشتیم که یک قطعه فوق ایمنی است؛ آن را کشف کردیم و به سازمان‌های مربوطه ارجاع دادیم؛ درحالی که همان کالاهای از طریق یک سازمان به حراج گذاشته شده و دوباره وارد بازار می‌شود. چرا این قطعه نباید معدوم شود؟

اگر قرار بود به چرخه عرضه برگردد چرا توقیف شده است؟

عوامل مختلفی در عرضه کالاهای بی کیفیت و تقلبی در بازار دخیل هستند. عدم نظارت صحیح بر مبادی ورودی قطعات و گمرکات کشور، عدم شناسنامه‌دار شدن همه تولیدکنندگان صنفی و افزایش قیمت مواد اولیه و... از جمله این موارد است.

این اتحادیه در کنار نهادهای مربوطه آماده است درخصوص حذف قطعات قاچاق و تقلبی و درج شناسه کالا و کد رهگیری اقدام کند.



رولزرویس «کالینان» با طراحی دستی سقف



رولزرویس نسخه‌ای خاص و تک‌ساخت از کالینان را با نام کازماس معرفی کرده که از سقف کهنشانی ویژه با نقاشی‌های دستی بهره می‌برد. رولزرویس بار دیگر با یک پروژه تک‌ساخت، تعریف جدیدی از تجمل و شخصی‌سازی ارائه کرده است. این خودرو که کالینان کازماس (Cosmos به معنای کیهان) نام دارد، اولین محصول رولزرویس بوده که سقف ستاره‌ای مشهور آن به جای فیبر نوری، با دست نقاشی شده است. این اثر هنری متحرک، به سفارش یک مشتری ساخته شده که همراه با پسر ۴ ساله‌اش شیفته فضا و کیهان بودند. خلق این آسمان شب در کابین کالینان، یک پروژه نفس گیر و زمان‌بر بوده است. به گفته رولزرویس، یکی از هنرمندان

داخلی این شرکت پیش از ۱۶۰ ساعت زمان صرف کرده تا کهنشانش راه شیری را کاملاً با دست روی سقف خودرو و نقاشی کند. برای ایجاد عمق و بُعد در ابرها و توده‌های نورانی، این هنرمند بیش از ۲۰ لایه رنگ آکریلیک را با استفاده از قلم‌موهای مختلف روی سطح اعمال کرده است؛ اما این هنر کیهانی تنها به سقف محدود نمی‌شود. در داخل کابین این شاسی‌بلند فوق‌لوکس، صندلی‌ها با چرم آبی چارلز و سفید گریس پوشانده شده‌اند و دوخت‌ها و نوارهای متضاد، جلوه‌ای خاص به آن‌ها بخشیده‌اند. نقوش خوشه‌های ستاره‌ای روی پنل درها و پشت‌سری‌ها و همچنین یک طرح نقاشی شده با دست روی داشبورد سر نشین جلو، این تم آسمانی را تکمیل می‌کنند.

ویژه‌ها



زمان احتمالی عرضه ۴۲ درصد سهام سایپا در بورس مشخص شد



قائم‌مقام مدیرعامل در توسعه محصول گروه خودروسازی سایپا با اشاره به طی مراحل ارزیابی دارایی‌ها پیش‌بینی کرد عرضه بلوک ۴۲ درصدی سهام تادی سال جاری در بورس آغاز شود. واگذاری بلوک ۴۲ درصدی سهام تودلی سایپا از اسفند سال گذشته آغاز و شهریورماه روند واگذاری باوقفه روبه‌رو شد. چرا که بخشی از سهام به عنوان وثیقه قرار گرفته بود و امکان واگذاری وجود نداشت اما این فرآیند با استناد به مفاد ماده ۵ قانون برنامه هفتم توسعه به صورت رسمی و براساس ضوابط و مقررات مربوطه از اواخر مهر ماه آغاز شد.

دیگه چه خبر؟



تعرفه واردات خودرو باید هم راستا با رقابت پذیری صنعت خودرو باشد



عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی تعرفه‌ها را ابزارهای مهم در سیاست گذاری اقتصادی عنوان و بیان کرد: مجلس نیز در برنامه توسعه هفتم دولت را مکلف به اصلاح تعرفه‌های گمرکی با هدف دستیابی به اهداف برنامه توسعه هفتم کرده که متاسفانه این موضوع در سال اول برنامه تحقق پیدا نکرده و امیدواریم در سال‌های بعدی اجرایی شود. محسن زنگنه درباره اثر کاهش پلکانی تعرفه واردات خودرو بر بازار خودرو اظهار داشت: البته تا جایی که بنده اطلاع دارم مجلس هنوز به طور قطعی با کاهش پلکانی تعرفه واردات خودرو موافقت نکرده است.

تونیرا



قیمت گذاری دستوری، دلیل عمده وضعیت امروز صنعت خودرو



سعید مدنی مدیرعامل اسبق سایپا می‌گوید: ادامه قیمت گذاری تکلیفی و دیکته شدن سازوکار فروش، مانع اصلی توسعه صنعت خودروست. از سویی، با وجود این حجم از دخالت‌ها، انتظار رشد و پیشرفت منطقی نیست. صنعت خودرو نه با اولتیماتوم، نه با بخشنامه و نه حتی با بسته‌های حمایتی رشد نمی‌کند، اصلاح واقعی زمانی اتفاق می‌افتد که مسئولان از مداخلات غیر ضروری دست بردارند و به خودرو سازان اجازه دهند طبق برنامه‌های خود عمل کنند. دولت طی سال‌های گذشته با قیمت گذاری دستوری، محدودیت واردات و سیاست‌های غیر رقابتی نقش مهمی در شکل گیری وضعیت فعلی داشته است.

در همایش سالانه بازار سرمایه ایران مطرح شد؛

مخالفت صریح رئیس جمهور و وزیر اقتصاد با قیمت گذاری دستوری



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

مسعود پزشکیان رئیس جمهوری روز گذشته در مراسم گشایش همایش سالانه بازار سرمایه ایران و در جمع فعالان بورسی از تلاش دولت برای حذف قیمت گذاری دستوری خبر داد و اعلام کرد: «با دستور نمی‌شود اقتصاد را چرخاند». پزشکیان افزود: «دولت، مجلس و قوه قضاییه به دنبال افزایش امنیت اقتصادی و فراهم کردن زمینه توسعه سرمایه گذاری و بازار سرمایه هستند». سید علی مدنی زاده وزیر امور اقتصادی و دارایی نیز در این همایش مدنی زاده، رشد بلند مدت اقتصادی را اصلی‌ترین راهبرد دولت دانست و گفت: «دولت می‌بایست رشد بلند مدت اقتصادی را مدنظر قرار دهد که برای تحقق این امر نیازمند توسعه بخش خصوصی و استفاده حداکثری از ظرفیت این بخش، کاهش قیمت گذاری دستوری و... هستیم چرا که توجه به این موارد باعث می‌شود بهره‌وری افزایش یابد». او ادامه داد: «با توجه به این که هم‌اکنون ۸۰ درصد تامین مالی بانک محور و ۲۰ درصد از مسیر بازار سرمایه است، راهبرد وزارت اقتصاد این است که نقش بازار سرمایه را در این میان پررنگ کند تا در حوزه سرمایه گذاری در حوزه تولید با بازگشت بیش تر سرمایه روبه‌رو شویم». رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار نیز در این همایش با اشاره به آثار قیمت گذاری دستوری و ناترازی‌ها بر شرکت‌های فعال در بازار سرمایه از رئیس



«از آن جا که بازار سرمایه با تورم عجین است، افزایش سطح عمومی قیمت‌ها، به‌طور طبیعی موجب متورم شدن این بازار می‌شود. در عین حال، در اغلب کشورها، بازار سرمایه به جای بازارهایی مانند ارز، مسکن و خودرو، محل بروز نوسانات و رفتارهای سوداگرانه است؛ موضوعی که از نظر سیاست گذاری اقتصادی تر جیح داده می‌شود، البته در چارچوبی معقول که سیگنال بی‌ثباتی به کل اقتصاد ارسال نکند». او ادامه داد: «تجربه جهانی نشان می‌دهد هرچه نرخ تورم افزایش یابد، پراکندگی و نوسان قیمت‌ها نیز بیش تر می‌شود. بنابراین، زمانی که اقتصاد با تورم بالا و عدم قطعیت گسترده مواجه است، عوامل اسمی نقش پررنگ‌تری در شکل گیری رفتار بازار سرمایه پیدا می‌کنند».

جمهوری خواستار رفع این موانع شد و تاکید کرد: «فعالان بازار سرمایه انتظار دارند ضمن حذف قیمت گذاری دستوری و چاره‌اندیشی برای کاهش ناترازی‌ها، بازار، پیش‌بینی پذیری بیش تری داشته باشد و عدم قطعیت‌ها کاهش یابد». مسعود نبلی، اقتصاددان نیز در این همایش با اشاره به شکاف عمیق میان رشد واقعی اقتصاد و رشد شاخص بورس در سال‌های اخیر گفت: در فاصله سال‌های ۱۳۹۰ تا پایان ۱۴۰۳، رشد واقعی اقتصاد ایران حدود ۱۳ درصد بوده، در حالی که شاخص بورس در همین بازه بیش از ۱۲۵ برابر شده است. پدیده‌ای که به گفته او، به یک «معماي اقتصادی» تبدیل شده است. نبلی با تأکید بر ارتباط عمیق بازار سرمایه با بخش اسمی اقتصاد افزود:

اینفوگرافشی

Infography

رشد در آمد شرکت «موتور سازان تراکتور سازی»

میزان در آمد ۷ ماهه
میلیارد تومان

3.367

میزان رشد
در آمد ۷ ماهه

21%

در آمد مهر ماه

494
میلیارد تومان



شرکت موتورسازان تراکتور سازی ایران در هفت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۳،۳۶۷ میلیارد تومان درآمد شده است.

چپ تلند؟



هشدار پزشکیان نشانه چه بود؟

کارت زرد رئیس‌جمهور به خودرو سازان فقط یک هشدار ساده نبود، نشانه‌ای از بحرانی عمیق‌تر در صنعتی که سال‌ها زیر بار دخالت‌های دولتی، قیمت گذاری دستوری و کمبود نقدینگی گرفتار مانده است. هم‌زمان با تصویب بسته حمایتی ۴۰ همتی برای تزریق به بدنه زنجیره تامین صنعت خودرو نیز باید دید که آیا وضعیت صنعت خودرو در کوتاه مدت را سر و سامان خواهد داد.

چرا؟



تناقض در سیاست‌های حمایتی و کنترلی

کارشناسان صنعت خودرو معتقدند، دولت از یک سو برای جلوگیری از توقف تولید، بسته حمایتی ۴۰ همتی را تصویب کرده اما از سوی دیگر اعلام می‌کند خودرو سازان باید ظرف یک سال مصرف سوخت محصولات خود را اصلاح کنند، در غیر این صورت هیچ ارزی در اختیار آنان قرار نخواهد گرفت و اجازه تولید نخواهند داشت.

برای چه؟



تداوم سیاست‌های فعلی در صنعت خودرو امکان پذیر نیست

به گفته تحلیلگران صنعت خودرو، تداوم سیاست‌های فعلی نتیجه‌ای جز تکرار چرخه بحران، زیان انباشته، وابستگی دائمی به تزریق منابع و افت کمی و کیفی نخواهد داشت. بنابراین بدون اصلاح سیاست قیمت گذاری، ایجاد شفافیت مالی، افزایش رقابت پذیری، نه مصرف سوخت کاهش می‌یابد و نه وام‌های کلان موجب بهبود و توسعه در صنعت خودروسازی و قطعه سازی خواهد شد.

دنده يك

First gear

لزوم بازنگری وزارتخانه‌های صمت و نفت در سیاست‌های اجرایی

حاضر جواب: به نظر می‌رسد اگر وزارت صمت و نفت یک جلسه مشترک بگذارند و در آن، فقط یک نقشه ساده بکشند که «این خط تولید است، این هم پمپ بنزین»، احتمالاً نصف مشکلات حل می‌شود. البته اگر روی همان نقشه، برای انگیزه بیشتر، کنار هر خط تولید یک جای داغ هم بگذارند، شاید بازنگری سریع تر انجام شود. کارشناسان می‌گویند حتی اگر این دو وزارتخانه فقط یک‌بار هم‌زمان یک گزارش را تا آخر بخوانند، آلودگی هوا خودش از خوشحالی سه واحد کاهش پیدا می‌کند.

خودرو یا سوخت، سهم کدام یک در آلودگی هوا بیشتر است؟

حاضر جواب: کارشناسان پاسخ دقیقی ندارند، چون خودرو می‌گوید «من تقصیر ندارم، سوختم بی کیفیت»، سوخت می‌گوید «من تقصیر ندارم، خودرو قدیمی» و هوا هم می‌گوید «من اصلاً نمی‌دونم چرا وسط دعوی شما باید خاکستری بشم!». پیشنهاد طنز این است که همه‌شان یک تست گروهی بدهند؛ هر کدام کمتر دود کرد، برنده است و بقیه باید رجعت شوند.

سرمایه گذاری «هواوی» در مسیر خودروهای خودران

حاضر جواب: GigaAI قرار است برای خودروهای آینده «عامل هوشمند» بسازد؛ چیزی شبیه همان عقل سلیم که ما موقع سبقت گرفتن نداریم. شاید در نسخه‌های بعدی حتی خودرو بتواند با راننده صحبت کند و بگوید: «لطفاً آروم تر، من هم خانواده دارم». هواوی هم سرمایه گذاری کرده تا ماشین‌ها بدون راننده حرکت کنند؛ یعنی بر خلاف ترافیک تهران، خودرو خودش راهش را پیدا کند و دنبال جای پارک نگردد. آینده واقعاً روشن است، اگر باتری شان تمام نشود.

رنو «ترکس» در قلب شهر: جهش به سوی توزیع برقی

حاضر جواب: فرانسوی‌ها می‌خواهند لجستیک را برقی کنند تا کامیون‌ها هنگام عبور از خیابان مثل «کامیون بی سرو صدا» رفتار کنند. تصور کنید ترکس وارد یک کوچه شود و تنها صدایی که می‌آید، صدای راننده باشد که با آرامش می‌گوید: «مسیر بعدی کجاست؟» اگر این طرح به ایران بیاید، احتمالاً اولین چالش این خواهد بود که راننده‌ها بگویند: «این قدر بی صداست، مردم فکر می‌کنن خاموشه و هی می‌خوان هل بدن!»

بنزین سوپر در بورس برای خودروهای لوکس

حاضر جواب: نرخ بنزین مثل سریال‌های دنباله‌دار است؛ مردم هر روز می‌پرسند «قسمت جدید کی پخش می‌شه؟» اما کسی جواب روشنی ندارد. کارت سوخت هم مثل همان کارت عضویت باشگاه است که همیشه هست ولی معلوم نیست دقیقاً چه زمانی به کار می‌آید. بنزین سوپر هم قرار است وارد بورس شود؛ یعنی شاید روزی برسند که راننده‌ها با هم بگویند: «امروز بنزین سوپر مثبت خورد، بهتره باک رو پر کنیم قبل از این که حقوقمون منفی بخوره!»

دلیل تاخیر در واردات خودرو چیست؟

حاضر جواب: مسئولان می‌گویند تاخیر در واردات خودرو دلایل زیادی دارد؛ از مسیرهای اداری گرفته تا پیچ‌گوشته‌هایی که گاهی گم می‌شود. البته احتمال دارد خودروها در انبار خارجی نشسته باشند و بگویند: «ما آماده‌ایم، فقط بگویید کی حرکت کنیم!». ایده طنز این است که خودروهای وارداتی یک گروه واتس‌اپی بزنند و خودشان با هم هماهنگ کنند که کی بیایند!



استفاده نکنند. تمام تیپ‌های جیلی EX5 از قوای محرکه یکسانی استفاده می‌کنند. یک باتری ۶۰.۲ کیلووات-ساعتی انرژی لازم برای پیمایش مسافتی تا ۴۳۰ کیلومتر را فراهم می‌کند. این خودرو از شارژ سریع تا سقف ۱۰۰ کیلووات پشتیبانی می‌کند که به لطف آن، شارژ باتری از ۳۰ به ۸۰ درصد تنها ۲۰ دقیقه زمان می‌برد. نیروی محرکه این شاسی‌بلند از یک موتور الکتریکی با قدرت ۲۱۵ اسببخار تأمین می‌شود که روی محور جلو نصب شده است. این مشخصات فنی، شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت ۶.۹ ثانیه‌ای را برای EX5 به ارمغان می‌آورد که عملکردی قابل قبول در این کلاس محسوب می‌شود. جیلی EX5 در سه تیپ مختلف به بازار عرضه خواهد شد.

جیلی شاسی‌بلند برقی EX5 را با قیمت رقابتی در اروپا عرضه می‌کند تا رقیب تازه‌ای برای کراس‌اوورهای کره‌ای و اروپایی باشد. جیلی رسماً اعلام کرد که اولین محصول خود برای بازار بریتانیا، یعنی شاسی‌بلند تمام‌برقی EX5 را ماه آینده عرضه خواهد کرد. این خودرو برقی با قیمت پایه رقابتی ۲۱ هزار و ۹۹۰ پوند، چالشی جدی برای رقبایی مانند اشکودا انیاک، کیا EV6 و هیوندای آیونیک ۵ به حساب می‌آید. با ورود EX5 نام جیلی که پیش از این به عنوان شرکت مادر برندهای اروپایی مثل ولوو و لوتوس شناخته می‌شد، حالا به طور مستقل در بریتانیا حضور پیدا می‌کند. این شرکت قصد دارد شبکه فروش و نمایندگی‌های مستقل خود را راه‌اندازی کند و از زیرساخت‌های برندهای زیرمجموعه‌اش



جیلی به نمایندگی از «EX5» وارد اروپا می‌شود

تغییرات قابل توجه در هوندا «پایلوت»



نسل فعلی هوندا پایلوت که از سال ۲۰۲۳ تاکنون در بازار حضور دارد، با تغییراتی در طراحی بدنه و کابین و همچنین تجهیزات رفاهی بیشتر به استقبال سال ۲۰۲۶ می‌رود. هوندا پایلوت ۲۰۲۶ با جلوپنجره بزرگتر، فرم دوزنقه‌ای این قطعه در مدل قبلی را کنار گذاشته است. صفحات محافظ سپر در جلو و عقب با طراحی برجسته‌تر نسبت به قبل، حالا در رنگ‌های نقره‌ای یا مشکی قابل انتخاب است. خریداران می‌توانند رنگ‌های جدید نقره‌ای متالیک یا آبی دودی صدفی را نیز انتخاب کنند. رنگ سبز Ash متالیک نیز فقط برای تیپ تریل اسپرت عرضه می‌شود. ابعاد صفحه نشان‌دهنده و نمایشگر لمسی با ۴۳ و ۳۷ درصد افزایش نسبت به مدل قبل به ۱۰.۲ و ۱۲.۳ اینچ رسیده است. علاوه بر این باید به تغییرات نرم‌افزاری رابط کاربری از جمله ساده‌سازی منوی مسیر یاب، اضافه شدن امکانات گوگل و پشتیبانی بیسیم از اپل کارپل و اندروید اتو، اشاره کرد. مهندسان هوندا با نصب شیشه‌های نیمه حرارتی و افزایش عایق درها و کاپوت، صدای ورودی به کابین را تا سه دسیبل کاهش داده‌اند. در گلگیرهای تیپ‌های الیت و تورینگ نیز از مواد عایق استفاده شده است.

ترندهایی برای کاهش وزن ۱۸۰ کیلوگرمی مدل «ایکس»؛

«تسلا» هنوز رازهایی برای پنهان کردن دارد!



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

تسلا مدل X در یک دهه گذشته، با تغییرات مهندسی هوشمندانه و بدون جلب توجه، ۱۸۰ کیلوگرم سبک‌تر شده است؛ اما چگونه این شاسی‌بلند برقی موفق به این کار شد؟ شاید در نگاه اول، تسلا مدل X مدل ۲۰۲۶ تفاوتی با نسخه اولیه خود که در سال ۲۰۱۵ معرفی شد، نداشته باشد؛ اما زیر این پوسته آشنا، مهندسی هوشمندانه‌ای نهفته که این شاسی‌بلند برقی را به خودرویی سبک‌تر و کارآمدتر تبدیل کرده است. تسلا در سکوت خبری و طی سال‌ها، با اعمال تغییرات تدریجی موفق شده است نزدیک به ۱۸۰ کیلوگرم از وزن این خودرو کم کند؛ موفقیتی چشمگیر در دورانی که خودروها معمولاً سنگین‌تر می‌شوند. این کاهش وزن نتیجه بهینه‌سازی‌های مداوم در بخش‌های مختلف خودرو است. لارنس مورای، معاون مهندسی خودرو در تسلا در گفت‌وگو با نشریه کارآندرایور توضیح می‌دهد که چگونه این رژیم لاغری دقیق اجرا شده است.

پیش‌رانه و متربال‌هایی که متحول شدند بخش بزرگی از این موفقیت به قوای محرکه مربوط می‌شود. تسلا، موتور القایی سنگین در محور عقب را با یک موتور آهنربای دائم سبک‌تر جایگزین کرده که به تنهایی حدود ۴۵ کیلوگرم از وزن خودرو کاسته است. علاوه بر این، در سال ۲۰۲۱، با استفاده از سلول‌های باتری با چگالی انرژی بالاتر، تعداد سلول‌ها تا ۳۰۰ عدد کاهش یافت و ساختار یکپارچه باتری نیز بهینه‌سازی شد. این تغییرات در مجموع ۴۱ کیلوگرم دیگر از وزن را کم کرد. این بهینه‌سازی‌ها به همین جاکتم نمی‌شود و استفاده از مواد نازک‌تر در داخل کابین و ادغام قطعات ایریک در پوشش سقف، وزنی معادل ۳۶ کیلوگرم را کاهش داده است. همچنین حدود ۲۰ کیلوگرم از سیم‌کشی فشارقوی حذف شده و استفاده از قطعات یکپارچه آلومینیومی علاوه بر افزایش استحکام، ۹ کیلوگرم دیگر از وزن کاسته



محصولی سبک‌تر و کارآمدتر تبدیل کند. کاهش وزن ۱۸۰ کیلوگرمی حاصل مجموعه‌ای از اصلاحات است: جایگزینی موتور القایی سنگین با موتور آهنربای دائم، کاهش تعداد سلول‌های باتری با بهره‌گیری از فناوری‌های جدید، استفاده از مواد سبک‌تر در کابین و حذف سیم‌کشی‌های غیرضروری. این تغییرات نه تنها وزن خودرو را کاهش داده‌اند، بلکه کارایی انرژی، شتاب و برد حرکتی را نیز بهبود بخشیده‌اند. در شرایطی که بسیاری از خودروسازان سنتی با افزایش وزن محصولات برقی خود مواجه‌اند، تسلا مسیر معکوس را انتخاب کرده و نشان داده که سبک‌سازی می‌تواند مزیت رقابتی تعیین‌کننده‌ای باشد.

از منظر بین‌المللی، این اقدام تسلا را باید در چارچوب رقابت فزاینده میان برندهای آمریکایی، اروپایی و آسیایی تحلیل کرد. شرکت‌هایی مانند بامو، مرسدس و آئودی در اروپا و BYD در چین، هر یک تلاش می‌کنند با نوآوری‌های خاص خود سهم بیشتری از بازار خودروهای برقی کسب کنند.

اما تسلا با تمرکز بر بهینه‌سازی تدریجی و بی‌سروصدا، توانسته است محصولی ارائه دهد که حتی در برابر رقبای تازه‌وارد نیز همچنان برتری نسبی دارد. وزن ۲۳۶۷

مسیری برای کاهش وزن

تسلا با کاهش ۱۸۰ کیلوگرمی وزن مدل X، بار دیگر نشان داد که آینده خودروهای برقی نه فقط در افزایش ظرفیت باتری یا قدرت موتور، بلکه در مهندسی هوشمندانه و بهینه‌سازی مداوم نهفته است.

این تغییرات تدریجی، تصویری روشن از رقابت جهانی در صنعت خودروهای برقی ارائه می‌دهد؛ رقابتی که بر سر هر کیلوگرم وزن، هر وات ساعت انرژی و هر میلی متر طراحی دقیق جریان دارد. در یک دهه گذشته، تسلا توانسته است مدل X را از یک شاسی‌بلند سنگین و پرمصرف به

کیلوگرمی مدل X در مقایسه با بامو iX xDrive50، حدود ۲۲۷ کیلوگرم سبک‌تر است؛ عددی که در عملکرد واقعی خودرو و مصرف انرژی تفاوت محسوسی ایجاد می‌کند. این روند سبک‌سازی را می‌توان بخشی از استراتژی کلان ایلان ماسک دانست: کاهش هزینه تولید، افزایش بهره‌وری و آماده‌سازی محصولات برای رقابت در بازاری که به سرعت به سمت استانداردهای سخت‌گیرانه‌تر زیست‌محیطی حرکت می‌کند. در اروپا، قوانین جدید آلایندگی و مصرف انرژی فشار مضاعفی بر خودروسازان وارد کرده است. در چین، دولت با سیاست‌های حمایتی گسترده، تولیدکنندگان داخلی را به نوآوری در حوزه باتری و سبک‌سازی تشویق می‌کند. در چنین فضایی، تسلا با کاهش وزن مدل X نه تنها به بهبود تجربه مشتری کمک کرده، بلکه جایگاه خود را در برابر مقررات آینده نیز تقویت کرده است. از زوایای دیگر، این تغییرات نشان‌دهنده بلوغ صنعت خودروهای برقی است. اگر در سال‌های نخست، تمرکز بر افزایش برد و توان موتور بود، امروز توجه به جزئیات مهندسی و کاهش وزن به اولویت تبدیل شده است. این تحول، صنعت خودرو را به سمت رقابتی مشابه با صنعت هوافضا سوق می‌دهد؛ جایی که هر گرم وزن اهمیت دارد و می‌تواند تفاوتی بزرگ در کارایی ایجاد کند. تسلا با این رویکرد، استاندارد تازه‌ای برای سایر خودروسازان تعیین کرده است. در نهایت، کاهش وزن مدل X را باید نمادی از تغییر پارادایم جهانی در صنعت خودرو دانست. این تغییر نه تنها به سود تسلا، بلکه به سود کل بازار خودروهای برقی است؛ زیرا نشان می‌دهد که آینده این صنعت در نوآوری‌های کوچک اما پیوسته نهفته است. برای مخاطبان بین‌المللی صنعت خودرو، پیام روشن است: رقابت آینده نه بر سر شعارهای بزرگ، بلکه بر سر مهندسی دقیق و سبک‌سازی هوشمندانه خواهد بود. تسلا با این اقدام، بار دیگر نقش پیشگام خود را در مسیر تحول جهانی خودروهای برقی تثبیت کرده است.

سبک‌سازی ۱۸۰ کیلوگرمی مدل X، تسلا را در موقعیتی ممتاز در رقابت جهانی خودروهای برقی قرار داده است. این اقدام نشان می‌دهد که آینده صنعت خودرو در بهینه‌سازی تدریجی، کاهش وزن و افزایش کارایی تعریف می‌شود؛ رویکردی که می‌تواند مسیر رقابت بین‌المللی را در سال‌های پیش رو تعیین کند.

تولید نیشان «روگ» در آمریکا متاثر از میتسوبیشی «اوتلندر»

PHEV برگرفته شده است. این سامانه از پیش‌رانه ۲.۴ لیتر تنفس طبیعی و دو موتور برقی (هر کدام روی یکی از محورها) تشکیل شده است. این سامانه در مجموع، ۲۴۸ اسببخار قدرت و ۴۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. مجموعه باتری ۲۰ کیلووات ساعت لیتیوم-یون، بردی برقی ۶۱ کیلومتر را فراهم می‌کند. شارژ کامل این باتری با اتصال به شارژر خانگی Level 2، به ۷ ساعت و نیم زمان نیاز دارد. نیشان روگ ۲۰۲۶ با شارژ کامل باتری و باک پر، می‌تواند ۶۷۵ کیلومتر مسافت را طی کند. تمام اعداد مربوط به مشخصات فنی این خودرو با میتسوبیشی اوتلندر PHEV یکسان است. نیشان روگ ۲۰۲۶ به عنوان نخستین محصول هیبرید این برند ژاپنی در بازار آمریکا، تنها در دو تیپ SL و پلاتینیوم در این کشور عرضه خواهد شد.

بعید نیست که پس از مقایسه تیترا با تصاویر این مطلب، دچار سردرگمی شده باشید اما اشتباهی رخ نداده است، چرا که نیشان قصد دارد میتسوبیشی اوتلندر را پس از تغییر نام و نشان، به عنوان محصول جدید خود در ایالات متحده عرضه کند. نیشان با نصب جلوپنجره جدید برای اوتلندر، تلاش کرده است که چهره روگ ۲۰۲۶ را به سایر محصولات جدید خود یعنی سنترا و لیف شبیه سازد. غیر از این و نشان‌ها، تغییر دیگری نسبت به اوتلندر دیده نمی‌شود. هرچند نیشان در بخش مشخصات فنی هم از اعلام نام میتسوبیشی خودداری می‌کند، اما سه حرف MMC (مخفف Mitsubishi Motors Corporation) در ابتدای نام پیش‌رانه این خودرو به اصالت آن اشاره دارد. سامانه پلاگین-هیبرید نیشان روگ ۲۰۲۶ به طور مستقیم از میتسوبیشی اوتلندر



تحقق وعده‌های «پورشه» در کابین برقی

با وجود عقب نشینی از برنامه بلندپروازانه قبلی، پورشه همچنان به تولید خودروهای برقی علاقه دارد و به همین علت، دومین شاسی‌بلند برقی خود یعنی کابین الکتریک ۲۰۲۶ را رونمایی کرده است. پورشه کابین الکتریک ۲۰۲۶ در دو تیپ استاندارد و توربو عرضه خواهد شد، هرچند که لقب توربو برای یک خودروی برقی، بی‌معنی به نظر می‌رسد. تیپ استاندارد به دو موتور برقی با خروجی ۴۰۲ اسببخار قدرت، مجهز شده است. این عدد با فشردن دکمه لانچ کنترل به ۴۳۵ اسببخار قدرت و ۸۳۳ نیوتون‌متر گشتاور، افزایش می‌یابد. کابین توربو الکتریک در حالت عادی ۸۴۴ اسببخار قدرت و پس از فعال‌سازی لانچ



کنترل، ۱۱۳۹ اسببخار قدرت و ۱۵۰۰ نیوتون‌متر در اختیار دارد. بدین ترتیب، کابین توربو الکتریک به نیرومندترین محصول پورشه در تمام تاریخ تبدیل می‌شود. بنابر اعلام پورشه، کابین توربو الکتریک می‌تواند ظرف ۲.۴ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و مسافت ۴۰۰ متر را هم در مدت ۹.۹ ثانیه طی کند. هر دو تیپ پورشه کابین الکتریک به سامانه چهار چرخ محرک و سیستم مدیریت فعال تعلیق، مجهز شده‌اند.

برای هر دو تیپ می‌توان فرمان‌پذیری محور عقب و سواری فعال پورشه (با قابلیت کاهش تکان‌های بدنه) را سفارش داد ضمن این که تیپ توربو، سامانه تقسیم گشتاور پلاس را نیز به همراه دارد. وزن خالص ۲۶۴۵ کیلوگرمی کابین الکتریک نیز آن را در جایگاه سنگین‌ترین خودروی ساخت این برند آلمانی قرار می‌دهد.

این لقب تاکنون در اختیار پورشه کابین توربو E-Hybrid کوپه قرار داشت، که ۵۰ کیلوگرم از توربو الکتریک سبک‌تر است.

وزن ۶۰۰ کیلوگرمی مجموعه باتری کابین الکتریک، از وزن برنده مسابقات لمان ۱۹۵۱ یعنی پورشه SL 356 فقط ۴۰ کیلوگرم کمتر است.



پورشه «تایکان» رقیب چلنجر «دیمن» شد



نشد؛ بلکه تیمی از نشریه استرالیایی CarExpert با هدف به چالش کشیدن محدودیت‌های خودرو، تایکان را به پیست بردند. هدف آن‌ها از این‌دا مشخص بود: «می‌خواستیم ببینیم آیا می‌توانیم این پرچم‌دار برقی پورشه را به دلیل سرعت بیش از حد، از پیست اخراج کنیم یا نه.» پس از چندین تلاش و آزمایش در طول دوشب، تیم سرانجام به‌هدف خود رسید. تایکان توربو GT مجهز به یک‌کیچ‌وایس‌اچ توانست مسیر ۴۰۰ متر را در زمان باورنکردنی ۸۲.۹۰ ثانیه و با حداکثر سرعت ۲۵۲ کیلومتر بر ساعت طی کند.

پورشه تایکان توربو GT در پیست درگ رکورد فوق‌العاده‌ای ثبت کرده و به دلیل سرعت سرسام‌آور، از مسابقه دادن منع شده است. پورشه تایکان توربو GT به دلیل سرعت خیره‌کننده، از مسابقه دادن در پیست درگ سیدنی در استرالیای منع شد. این خودرو برقی با ثبت رکوردی فوق‌العاده سریع، طبق قوانین به‌محدوده خودروهایی وارد شده که برای مسابقه دادن نیازمند تجهیزات ایمنی حرفه‌ای مانند چتر نجات هستند؛ اتفاقی که پیش از این تنها برای دوچ چلنجر دیمن ۱۷۰ رخ داده بود. البته این رکوردشکنی تاریخی توسط خود پورشه انجام

اوتار EV11 به زیر ۱۰ میلیارد تومان رسید؛

نوسان محدود قیمت خودرو در بازار



بررسی قیمت

خودروهای داخلی در ماه میانی پاییز نشان می‌دهد بازار در این دوره بارون‌دی با ثبات



و نسبتاً آرام همراه بوده است. در این بازه، قیمت انواع خودروهای تولید داخل به‌طور میانگین تنها حدود سه درصد افزایش داشته؛ رشدی محدود که از تلاطم‌های شدید ماه‌های گذشته فاصله دارد. آنچه مشخص است جهش نرخ ارز همچنان مهم‌ترین عامل جهت‌دهنده به رفتار بازار تلقی می‌شود و می‌توان گفت تغییرات ارزی نقش اصلی را در همین افزایش محدود قیمت‌ها ایفا کرده است.

در حالی نرخ دلار کماکان در کانال ۱۰۰ هزار تومانی باقی مانده که بهای این ارز روز گذشته با رشد محدود ۴۷۰ تومانی به ۱۱۳ هزار و ۳۵ تومان رسید. در عین حال بررسی روند هفته‌ای قیمت دلار نشانگر این مطلب است که هر دلار در روزهای مشابه هفته گذشته یعنی در تاریخ پنجشنبه (۲۲ آبان‌ماه) با رقم ۱۱۲ هزار و ۵۳۰ تومان دادوستد شده بود که در مقایسه با قیمت دیروز، نرخ این ارز با افزایش ۰.۴۳ درصدی یا ۴۹۰ تومانی همراه شد. افزون بر نرخ ارز که در آبان‌ماه نقش اصلی بازار خودرو ایران را بر عهده داشت، برخی از دست‌اندرکاران بازار پیش‌بینی‌ای نیز از بازار آذرماه دارند و تأکید بر این است که موضوع بحث تزیق ۴۰ همت به‌بدنه صنعت خودرو ایران که قرار است به‌طور مستقیم به‌دست قطعه‌سازان برسد، ممکن است بازار را در آخرین ماه پاییز نزولی کند. تحلیلگران بر این باورند که اعطای این تسهیلات و رونق‌بخشی به صنعت قطعه می‌تواند روی بخش تولید و عرضه خودرو از سوی خودروسازان بزرگ کشور تأثیر مثبتی بر جای بگذارد؛ بنابراین بادر نظر گرفتن این تحلیل پیش‌بینی می‌شود روند قیمتی بازار خودرو ایران در آخرین ماه پاییز کاهشی و امیدوارکننده باشد.

در این زمینه قیمت چند مدل خودرو داخلی در بازه زمانی سی‌ام مهر تا اول آذرماه مورد بررسی قرار گرفته است. بازار خودروهای داخلی در مدت زمان بررسی شده بارشده سه درصدی همراه شده است. در این بین، خودرو ساینا دو گانه‌سوز رکورد رشد قیمت را در داستان خود دارد؛ به گونه‌ای که بهای این خودرو که در آخرین روز مهرماه ۷۰۲ میلیون تومان بود، دیروز به ۷۶۸ میلیون تومان رسید که به معنای افزایش قابل توجه ۶۶ میلیون تومانی است.

بعد از ساینا دو گانه‌سوز نوبت به ساینا اتومات رسید که در آخرین روز از اولین ماه پاییز قیمتی معادل ۷۹۵ میلیون تومان داشت؛ اما روز گذشته با قیمتی حدود ۸۷۰ میلیون تومان در بازار اعلام قیمت شد. حال نوبت به کوئیک دندهای می‌رسد که در تاریخ ۳۰ مهرماه به ۶۴۶ میلیون تومان رسید؛ اما در روز گذشته با رشد ۳۶ میلیون تومانی، قیمتی معادل ۶۸۲ میلیون تومان را تجربه کرده است. همچنین خودرو شاهین اتومات

پلاس در تاریخ ۳۰ مهر قیمتی معادل یک میلیارد و ۴۹۷ میلیون تومان داشته است که در روز گذشته افزایش قیمت ۱۱ میلیون تومانی را تجربه کرده است و با قیمتی حدود یک میلیارد و ۵۰۸ میلیون تومان خرید و فروش شد.

البته در بین خودروهای بررسی‌شده، دو مدل نیز رشد منفی را تجربه کردند. بیشترین کاهش قیمت مربوط به خودرو تارا اتومات است. این خودرو که در سی‌ام مهرماه یک میلیارد و ۳۶۴ میلیون تومان قیمت خورده بود، روز شنبه بهای آن با کاهش ۲۲ میلیون تومانی و با قیمت یک میلیارد و ۳۸۶ میلیون تومان همراه شد. پژو پارس نیز افت قیمت جزئی را تجربه کرد. در میان این چند مدل خودرویی که بهای آن‌ها در یک‌ماه اخیر بررسی شد، دو خودرو پژو ۲۰۷ موتور TU3 و ری را ثبات قیمتی را نشان می‌دهند. روز گذشته پژو ۲۰۷ موتور TU3 به‌بهای ۹۲۰ میلیون تومان و ری را یک میلیارد و ۸۶۵ میلیون تومان در بازار آزاد معامله شدند.

افزایش قیمت دوباره در بازار خودرو

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۳۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ری را (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۸۹۵ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۲۹

میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۹۳ میلیون تومان، کارون (بامانی‌تور) (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۹۵ میلیون تومان، سورن دو گانه (مخزن کوچک) (درجه‌سی‌می) (۱۴۰۴) با ۱۶ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۶۴ میلیون تومان، پژو ۱۲۰ اتومات (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۳۳ میلیون تومان و ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان افزایش ۷۷۶ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین خودروهای مونتاژی رشد بهای ۱۰ تا ۴۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۹۴۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، ام‌وی‌ام IX55 اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان و چری آریزو 5T اسپرت FL IE (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۸۷۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۳۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که بام‌و X2sDrive18i (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۱۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، بی‌وای‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان و بستون T77 (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۸۸۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.

مدیران خودرو؛ پیشرو در توسعه و عرضه خودروهای انرژی‌نو در ایران



دادند که مسیر توسعه صنعت خودرو در فناوری، جسارت و اقدام واقعی است. سیستم سه‌گانه هیبرید پیشرفته‌اف ۸ پرو پلاگین-هیبرید با همکاری هم‌زمان موتور بنزینی و دو موتور برقی، رانندگی روان و قدرتمندی را فراهم می‌کند و مصرف سوخت را به شکل چشمگیری کاهش می‌دهد؛ تا جایی که کمتر از ۲ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر مصرف واقعی ثبت شده است. پایدندی مدیران خودرو به استانداردهای جهانی نیز گواهی روشن بر همین روکرد آینده‌نگر است. تمامی محصولات جدید این شرکت براساس استاندارد Euro ۶ تولید می‌شوند. این استاندارد یکی از سختگیرانه‌ترین معیارهای بین‌المللی کنترل آلاینده‌گی است که در بسیاری از کشورها به‌عنوان شاخص کیفیت موتور و مسئولیت‌پذیری زیست‌محیطی شناخته می‌شود. این انتخاب، اثبات تعهد مدیران خودرو به توسعه حمل‌ونقل پاک، حمایت از سلامت جامعه و کاهش مستقیم آلودگی هواست.

مدیران خودرو باور دارد که آینده صنعت خودرو ایران در گرو توسعه حمل‌ونقل پاک، گسترش فناوری‌های برقی و پلاگین-هیبرید و سرمایه‌گذاری در نوآوری‌های پایدار است. این شرکت همچون گذشته در مسیر ارتقای فناوری و توسعه خودروهای انرژی‌نو گام برمی‌دارد و به‌عنوان پرچم‌دار بازار خودروهای برقی و پلاگین-هیبرید در ایران، نقش تعیین‌کننده‌ای در تحول صنعت خودرو کشور ایفا می‌کند.

در روزهایی که بحث کیفیت خودرو و نقش آن در مرگ‌ومیرهای ناشی از آلودگی هوا دوباره در مرکز توجه جامعه و دولت قرار گرفته است، هشدار صریح رئیس محترم جمهور خطاب به خودروسازان، نقطه عطفی در مسیر اصلاح صنعت خودرو می‌شود. دکتر مسعود پزشکیان در بیانیه‌ای رسمی اعلام کرد که اگر در بازه‌ای معقول، موتور خودروها اصلاح نشود و مصرف سوخت به سطح قابل قبول نرسد، دولت در تخصیص ارز و مجوزهای تولید بازنگری خواهد کرد. این موضع‌گیری جدی، هم‌زمان با اعلام آمار تکان‌دهنده وزارت بهداشت درباره مرگ سالانه ۵۷ هزار ایرانی بر اثر آلودگی هوا منتشر شده است؛ آماري که متخصصان سلامت، بخش قابل توجه آن را ناشی از کیفیت پایین خودروها، استاندارد پایین آلایندگی و مصرف سوخت بالایی دانند. پیام رئیس محترم جمهور روشن است: تداوم وضعیت فعلی دیگر قابل پذیرش نیست.

در چنین شرایطی، نقش مدیران خودرو به‌عنوان یکی از بازیگران اصلی صنعت خودرو در ایران بیش از هر زمان دیگری قابل توجه است. این شرکت در سال ۱۴۰۲ با معرفی اولین خودروهای برقی و پلاگین-هیبرید مونتاژی کشور، قدمی موثر در مسیر کاهش آلودگی هوا برداشت. آریزو ۵ تمام‌برقی بدون مصرف بنزین و اف ۸ پرو پلاگین هیبرید با مصرف کمتر از ۲ لیتر در هر صد کیلومتر، در مدت کوتاهی جایگاه لیدر بازار خودروهای برقی و پلاگین-هیبرید ایران را به‌دست آوردند و نشان



عقب‌شاهد یک اس‌یووی کراس‌کو په‌هستیم که به‌زیب‌ترین شکل ممکن تولید شده است. چراغ‌های مثلث‌شکل مرسدس‌بنز در نمای عقب با یک حجم پر دازی ویژه که با ظرافت انجام شده است، تا حد زیادی خودنمایی می‌کند. از طرفی فضای داخلی این خودرو مشابه سدان کامبکت لاگچری این کمپانی یعنی C کلاس جدید است. کلاستر تمام‌دیجتال در کنار نما‌ی‌شگر عمودی و کانال‌های سه‌گانه در بالاترین بخش داشبورد و نورپردازی ویژه توانسته فضای داخلی را کاملاً جذاب کند.

اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی بود که کمپانی مرسدس‌بنز از نسل جدید GLC کوپه خود رونمایی کرد. نسل جدید GLC کوپه در حقیقت یکی از محصولات حاضر در مسیر زبان جدید طراحی مرسدس‌بنز است. استفاده از خطوط نرم و سیال، در کنار سطوح منحنی سبب شده است بدنه این خودرو اسپرت و جذاب به‌نظر برسد. در عین حال طراحی چراغ‌های جلو با گرافیک منحصربه‌فرد مرسدس‌بنز و جلو‌بنجره جدید به‌گونه‌ای است که چهره زیبا و جذابی از GLC به‌نمایش می‌گذارد. همچنین در نمای

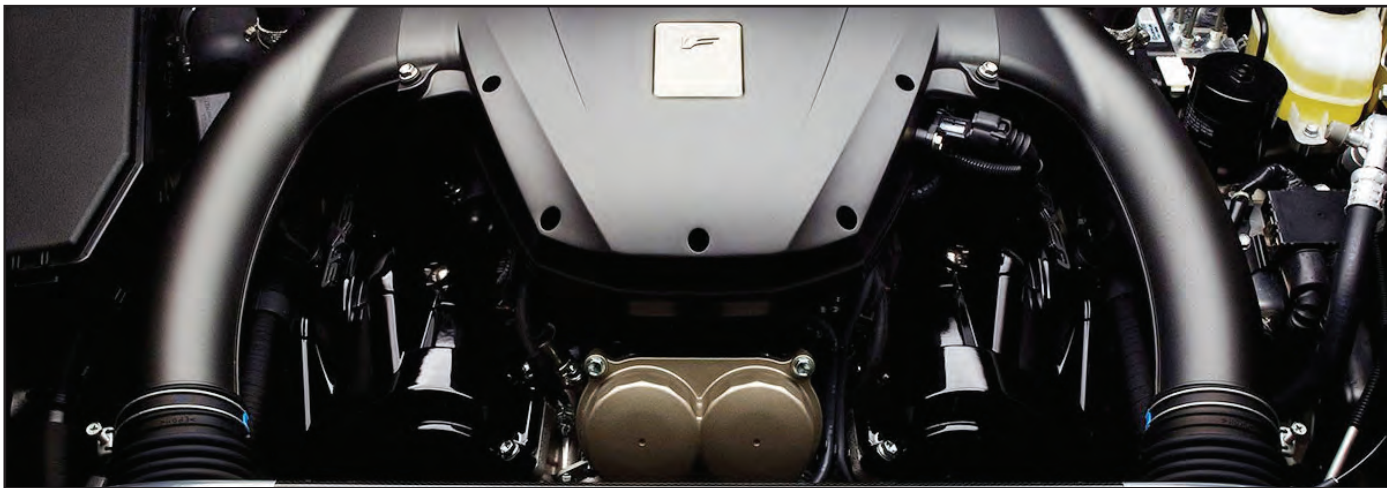


زبان جدید طراحی

«مرسدس‌بنز»

همکاری دو سامورایی بزرگ منجر به خلق چه مدلی از خودرو شد؟

ریتمزیبای ۱۰ سیلندر با «لکسوس»



سوپاپ‌ها مبتنی بر شبیه‌سازی در ECM برای عملکرد بهتر و نسبت تراکم ۱۲ به یک توان و گشتاور متناسب با حجم موتور را ارائه داده‌اند. در حقیقت راندمان حجمی به‌خوبی حفظ شده و حداکثر ۵۶۰ اسب‌بخار قدرت را در ۱۸۷۰۰ رپ‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۴۸۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۶۸۰۰ رپ‌ام فراهم می‌آورد. جالب است بدانید که با توجه به حجم موتور ۴۸۰ سی‌سی و ساختار ۱۰ سیلندر آن توان و گشتاور نسبتاً بالایی را فراهم آورده است. این مهم سبب می‌شود تا موتور 1LR-GUE نسبت به سایر موتورهای ۸ سیلندر وی-شکل و ۱۲ سیلندر وی-شکل اروپایی‌ها از استهلاک بسیار کمتری برخوردار باشد. مضاف بر این موارد ۹۰ درصد گشتاور موتور بین ۳۷۰۰ رپ‌ام تا ۱۹۰۰۰ رپ‌ام (دور در دقیقه) است که شتاب خوبی را در اختیار راننده لکسوس LFA می‌گذارد. همچنین هر سیلندر دارای یک درپچه‌گاز جداگانه است تا آلاینر سی‌را کاهش دهد و در لحظه پاسخ بسیار خوب و با عملکرد بالا و آبی را به راننده هدیه دهد. از سوی دیگر گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک ساخت کمپانی آپسین که عملکرد مشابه گیربکس‌های دو کلاچه دارد، به منظور انتقال قدرت در نظر گرفته شده است.

سبک‌سازی و استفاده از متریال جدید



ساختار سبک‌وزن این موتور از بلوک و بدنه موتور گرفته تا کار تر روغن آلومینیومی هستند. پوشش سرسیلندر آلایز منیزیم بوده که با شاتون‌ها و سوپاپ‌های تیتانیومی و پیستون‌های فورج‌کاری شده وزن را تا حد زیادی کاهش داده و در مقابل منجر به ارتقای توان و گشتاور در موتور نیز شده است. از آن‌جا که موتور 1LR-GUE فاقد سیستم‌های توربوشارژر یا سوپرشارژر است، اما پیستون‌ها فورج‌شده هستند. دلیل این مهم نیز عملکرد بهتر موتور در دورهای بالاست؛ زیرا موتور 1LR-GUE دارای حداکثر دور موتور (ردلاین) ۹۵۰۰ رپ‌ام (دور در دقیقه) بوده که نیاز است پیستون‌ها فورج و قابلیت تحمل نیروهای تنش حرارتی و تنش فشاری را نیز داشته باشد. تکنولوژی تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها به همراه زنجیر تایم و ساختار آن به‌گونه‌ای است که در آن از پیشرانه خودروهای فرمول یک الهام گرفته شده است. ناگفته نماند که پوشش ساق سوپاپ‌ها و بادامک‌ها کربن الماس (DLC) بوده که موتور را سبک و در مقابل منجر به افزایش راندمان موتور نیز می‌شود.

سیستم خنک‌کاری و روانکاری منحصربه‌فرد

این موتور از سیستم روانکاری کارتر خشک استفاده می‌کند که روغن را از محفظه میل‌لنگ با فشار مناسب خارج و آن را در یک مخزن جداگانه ذخیره می‌کند و فشار و تغذیه روغن ثابت را حتی تحت نیروهای جانبی G بالا در هنگام پیچیدن‌های تند تضمین می‌کند. به این معنا که خودرو در سرعت‌های بالا در پیچ‌ها همچنان دبی مورد نیاز را داشته و قطعات مهم را به‌خوبی با پوشش روغن همراه می‌سازد. اوایل پمپ (پمپ روغن) و واتر پمپ (پمپ آب) نسل جدید در نظر گرفته شده که دبی خروجی از هر دو پمپ نسبت به واتر پمپ و اوایل پمپ‌های متداول ۲۰ درصد عملکرد بهتری دارند.

صدای زیبای پیشرانه یاماها

از آن‌جا که یاماها در طراحی و ساخت موتور 1LR-GUE مشارکت بالایی داشته و این برند مطرح و خوشنام ژاپنی در تولید آلات موسیقی صاحب‌سبک است، مهندس ارشد بر نامه توسعه این موتور ۱۰ سیلندر ژاپنی یعنی هاروهیکو تاناهاشی تمرکز خود را بر صدای خاص خروجی گذاشته که تنظیم اکوستیک سیستم آگزوز برای دستیابی به یک نت سمفونیک با فرکانس بالا که یادآور موتور فرمول یک است، به خوبی تداعی کند. این مهم به‌لطف سیستم آگزوز حرفه‌ای تیتانیومی طبق اصل برنولی محقق شده است.

ساختار موتور ۱۰ سیلندر وی-شکل ۴،۸ لیتری 1LR-GUE بر پایه و اساس متریال آلومینیوم شکل گرفته است. چنین ساختاری در سال ۲۰۱۰ میلادی یک تکنولوژی منحصربه‌فرد به حساب می‌آمد که به‌لطف توان و ایده مهندسان یاماها و تویوتا به‌بهترین شکل در این پیشرانه به کار گرفته شد. همچنین ناگفته نماند که سیلندر ها هر یک دارای پوش یکپارچه آلومینیومی هستند که به بهترین شکل ممکن انتقال حرارت را امکان‌پذیر کرده و راندمان موتور را بهبود بخشیده است.

فرمول یک در موتور ۱۰ سیلندر



همکاری تویوتا و یاماها در این موتور، تحولی اساسی در بخش قوای محرکه خودروها بود. زیرا تکنولوژی ساخت در این پیشرانه به‌حدی نوین و منحصربه‌فرد است که حتی بزرگان صنعت خودرو مانند فراری، لامبورگینی، مرسدس‌بنز، بام‌وو... چنین ساختاری را پیاده‌سازی نکرده‌اند. زیرا به‌لطف استفاده از تکنولوژی ساخت موتورهای فرمول یک در بخش روانکاری، طراحی سیلندر ها، تایمینگ سوپاپ‌ها و کاهش اتلاف انرژی به‌لطف انتقال حرارت سبب شده است موتور 1LR-GUE در سال ۲۰۱۲ میلادی رکورد جهانی گینس را به‌عنوان سریع‌ترین موتور تولیدی که از حالت سکون به رددلاین (بالاترین دور موتور) می‌رسد، ثبت کند و این رکورد را تنها در ۰،۶ ثانیه به‌دست آورد. این مهم در علم مهندسی مکانیک یک شاهکار است؛ چرا که اصطکاک میان قطعات به‌حدی در سطح پایینی قرار گرفته که در کمترین زمان ممکن می‌تواند با سرعت بالا به حرکت دورانی و خطی خود ادامه دهد. به‌بیان ساده‌تر باید گفت این مدت‌زمان بسیار کوتاه به‌منظور رسیدن دور موتور از حد استاندارد (آیدل) به ۹ هزار رپ‌ام (دور در دقیقه) است. ناگفته نماند که رددلاین موتور در ۹ هزار رپ‌ام (دور در دقیقه) تنظیم شده و کات‌آف (قطع پاشش سوخت موتور) در دور ۹۵۰۰ رپ‌ام (دور در دقیقه) صورت گرفته تا امکان عملکرد پایدار در سرعت‌های بالا را فراهم آورد؛ چنین مهندسی تنها به منظور تسریع در شتاب در نظر گرفته شده است.

۱۰ سیلندر چند اسب‌بخار؟

موتور 1LR-GUE با ساختار ۱۰ سیلندر وی-شکل با زاویه قرارگیری ۷۲ درجه‌ای و حجم موتور ۴۸۰۵ سی‌سی می‌تواند توان و گشتاور بالایی را فراهم آورد. مهندسان یاماها و تویوتا با در نظر گرفتن پارامترهای فنی مانند طراحی ۴۰ سوپاپ، مکانیزم DOHC دو میل سوپاپ‌رو، سیستم هوشمند جرقه‌زنی مستقیم، سیستم پاشش سوخت چند نقطه‌ای MPFI، سیستم تایمینگ متغیر هوشمند

اواخر سال ۲۰۱۰ میلادی بود که شاهکار مهندسی مکانیک توسط دو کمپانی مطرح ژاپنی خوشنام و بزرگ یعنی تویوتا و یاماها شکل گرفت. این مهم موتور ۱۰ سیلندر



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

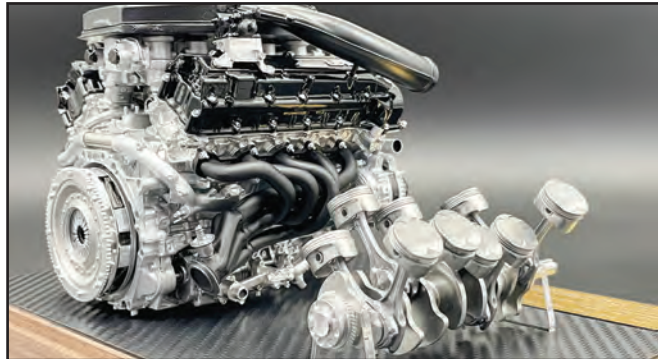
وی-شکل ۴،۸ لیتری اتمسفریک بود که پس از گذشت دو دهه تکنولوژی ساخت آن همچنان زبان زد و پیشرو است. این پیشرانه ۱۰ سیلندر وی-شکل قلب تپنده لکسوس LFA را تشکیل می‌دهد که طی سال‌های اخیر در فهرست بهترین سوپراسپرت‌های جهان قرار گرفته و تنها دلیل برتری در دانه خاص اسپرت لکسوس، قوای محرکه آن است. بر این اساس در ادامه به صورت تخصصی و فنی موتور ۱۰ سیلندر وی-شکل ۴،۸ لیتری اتمسفریک تویوتا-یاماها را بررسی خواهیم کرد.

آشنایی مختصر با موتور ۱۰ سیلندر لکسوس LFA



لکسوس LFA که از دسامبر سال ۲۰۱۰ میلادی تا دسامبر سال ۲۰۱۲ میلادی به تولید رسید، توانست حتی پس از گذشت دو دهه بهترین سوپراسپرت جهان به‌شمار رود. این سوپراسپرت سامورایی زیر چهره جسورانه خود یک موتور ۱۰ سیلندر را جاداده که تکنولوژی آن بسیار منحصر به فرد است. این موتور ۱۰ سیلندر وی-شکل با نام 1LR-GUE شناخته می‌شود که اولین همکاری یاماها و تویوتا برای طراحی و ساخت کامل یک موتور بود. در بخش طراحی و ساخت سیلندر و پیستون‌ها، سوپاپ و تایمینگ آن، اوایل پمپ (پمپ روغن) و بخش روانکاری موتور همگی سبب شده است موتور 1LR-GUE همچنان شاهکار مهندسی مکانیک باشد.

ساختار فنی موتور ۱۰ سیلندر 1LR-GUE



موتور ۱۰ سیلندر 1LR-GUE از بلوک (بدنه) وی-شکل با زاویه قرارگیری سیلندر ها ۷۲ درجه‌ای برخوردار است. این موتور دارای حجم موتور ۴۸۰۵ سی‌سی و ساختار اتمسفریک است که بدنه موتور یا بلوک و سرسیلندر از نوع آلومینیوم هستند. در این پیشرانه حجیم قطر سیلندر ۸۸ میلی‌متر و کورس پیستون ۷۹ میلی‌متر است. نکته مهم این که به‌ازای هر سیلندر ۴ سوپاپ طراحی شده تا ۴ سوپاپ را در سرسیلندر روی دو میل سوپاپ با مکانیزم DOHC جادهد. به‌لطف طراحی محفظه احتراق جدید و کاهش اتاق احتراق نسبت تراکم ۱۲ به یک رسیده که در موتورهای بنزینی این یک عدد بی‌نظیر به حساب می‌آید. ناگفته نماند که سیستم سوخت‌رسانی از نوع چند نقطه‌ای یا MPFI است که حساسیت این موتور پر توان را نسبت به اکتان سوخت بنزین کاهش می‌دهد.

نوعی تکنولوژی که حرکت آینده را معکوس کرد!



طرح فروش نقدی و اقساطی کامیون‌های باری و کمپرسی «ایران خودرو دیزل»



با قیمت قطعی و همراه با تخفیف ویژه و شرایط پرداخت مر حله‌ای عرضه می‌شوند. موعد تحویل این محصولات ۳۰ روز پس از تکمیل مدارک، تکمیل وجه و وصول چک اعلام شده است. امکان ثبت‌نام در این طرح از تاریخ و ساعت مذکور در سایت اینترنتی ایران خودرو دیزل به نشانی esale.ikd.ir فراهم است.

ایکوپرس: ایران خودرو دیزل در نظر دارد طرح فروش نقدی کامیون‌های باری و کمپرسی L2630 و LK2630 و همچنین طرح فروش اقساطی کامیون‌های باری و کمپرسی L1930 و LK1930 را از ساعت ۱۰ صبح امروز، دوم آذرماه ۱۴۰۴ اجرا کند. در طرح فروش کامیون‌های مدل L2630 و LK1930، L1930 و LK2630 محصولات



انقلابی در جاده‌های اروپا؛

کامیون گازسوز «Iveco S-Way» بامخزن پر، هزار کیلومتر می‌تازد

CNG می‌تواند ۲۰ درصد از ناوگان کامیون‌ها را تا ۲۰۳۵ تصاحب کند. چالش‌ها، مانند هزینه اولیه بالاتر (حدود ۲۰ درصد بیشتر از دیزل)، با صرفه‌جویی‌های بلندمدت و یارانه‌های دولتی جبران می‌شود



جایی که کامیون‌های CNG آزادانه تردمی‌کنند و آسمان آبی‌تری می‌شود. IVECO با این مدل، به اهداف اتحادیه اروپا برای کربن‌خنثی تا ۲۰۵۰ کمک شایانی می‌کند. شبکه سوخت‌رسانی نیز در حال گسترش است. اروپا اکنون بیش از ۴۳۰۰ ایستگاه bioLNG و ۸۰۰ ایستگاه BioCNG دارد و ۱۵۰ ایستگاه جدید برای ۲۰۲۶ برنامه‌ریزی شده است. این زیرساخت، که با حمایت‌های دولتی مانند Green Deal تامین مالی می‌شود، CNG را عملیاتی می‌سازد. علاوه بر این، S-Way CNG با استانداردهای آینده‌مانند Euro VII سازگار است، که الزامات سخت‌گیرانه‌تری برای انتشارات وضع می‌کند. جیاندمینیکو فیورتی، رئیس توسعه کسب و کار پیش‌ران‌های جایگزین IVECO، در بیانیه‌ای می‌گوید: «این دستور، تعهد مایه حمل و نقل پایدار را که هم عملکرد و هم سودآوری برای مشتریان به ارمغان می‌آورد، کاملاً تجسم می‌بخشد. باییش از ۱۰۰۰ کیلومتر بر روی یک باک، IVECO S-Way CNG معیاری جدید برای برد، کارایی و راحتی تعیین می‌کند و بار دیگر ثابت می‌کند که گاز طبیعی جایگزین واقعی دیزل برای حمل و نقل دوربرد است و کربن‌دایی حمل و نقل جاده‌ای را پیش می‌برد.» این کلمات، نه تنها یک نقل قول، بلکه مانیفستی برای عصر جدید است.

تجربه رانندگی: آرامش در دل توفان جاده

رانندگی با S-Way CNG، تجربه‌ای است که مرزهای سنتی را محو می‌کند. کابین، که بر اساس اصول ارگونومی طراحی شده، فضای جادار با ارتفاع ۲.۳۰ متری ارائه می‌دهد. صندلی‌های pneumatic suspensions، با تنظیمات چندگانه، فشار را از ستون فقرات راننده برمی‌دارد و سیستم سرگرمی IVECO Easy Way با صفحه‌نمایش ۱۰ اینچی، ساعات طولانی را قابل تحمل می‌سازد. در ترافیک، پیشرفته‌ها، از جمله Intarder و EBS (سیستم ترمز الکتریکی)، توقف‌های ایمن را تضمین می‌کنند، در حالی که سیستم‌های کمک‌راننده مانند Adaptive Cruise Control و Lane Keeping Assist، حواس پرتی را به حداقل می‌رسانند. صدای کم موتور، که کمتر از یک گفت‌وگوی عادی است، اجازه می‌دهد رانندگان به یاد کست‌ها یا موسیقی گوش دهند بدون خستگی. مصرف پایین، به معنای توقف‌های کمتر، استرس را کاهش می‌دهد و بهره‌وری را افزایش می‌بخشد. در واقع، S-Way CNG نه تنها وسیله‌ای برای جابه‌جایی بار، بلکه شریکی قابل اعتماد برای رانندگان است که زندگی‌شان را غنی‌تر می‌کند.

CNG کلید طلایی حمل و نقل

این دستور، نقطه‌شروعی برای آینده‌ای سبز تر است. IVECO برنامه‌هایی برای گسترش خط تولید CNG دارد، از جمله مدل‌های الکتریکی-هیبریدی که برد را به ۱۵۰۰ کیلومتر می‌رسانند. بارشد بازار بیومتان که اروپا هدف ۴۲ درصد انرژی تجدیدپذیر تا ۲۰۳۰ را دارد، CNG می‌تواند ۲۰ درصد از ناوگان کامیون‌ها را تا ۲۰۳۵ تصاحب کند. چالش‌ها، مانند هزینه اولیه بالاتر (حدود ۲۰ درصد بیشتر از دیزل) با صرفه‌جویی‌های بلندمدت و یارانه‌های دولتی جبران می‌شود. در سطح جهانی، کشورهایی مانند ایران با منابع غنی گاز طبیعی، می‌توانند از این فناوری الهام بگیرند. تصور کنید ناوگان‌های ایرانی که CNG، آلودگی تهران را کاهش می‌دهند و هزینه‌ها را پایین می‌آورند.

مسیری به سوی افق‌های نو

IVECO S-Way CNG، با هزار کیلومتر برد بر روی یک باک، بیش از یک کامیون است؛ نمادی از امید است. در جهانی که هر روز با هشدارهای اقلیمی بیدار می‌شود، این دستور یادآوری می‌کند که نوآوری می‌تواند تعادل بین پیشرفت و حفظ محیط‌زیست را برقرار کند. از موتور قدرتمند تا مزایای زیست‌محیطی، هر جنبه S-Way CNG داستانی از تعالی می‌گوید. برای ناوگان‌داران، رانندگان و سیاره، این کامیون وعده‌ای است برای فردایی بهتر. زمان آن رسیده که جاده‌ها را سبز کنیم و IVECO، مشعل‌دار این مسیر است.

می‌کند. ستون فرمان جدید، با قابلیت تنظیم الکتریکی، هندلینگ را به سطحی می‌رساند که حتی رانندگان باتجربه را شگفت‌زده می‌کند. در واقع، S-Way CNG بیش از یک وسیله نقلیه است؛ نمادی از چگونگی هم‌زیستی فناوری و طبیعت در صنعت حمل و نقل.

شاهکار دستیابی به قابلیت هزار کیلومتر پیمایش

حال به قلب این دستور می‌پردازیم: چگونه یک کامیون CNG می‌تواند هزار کیلومتر را بدون توقف برای سوخت‌گیری طی کند؟ این سوال، پاسخی چندلایه دارد که از مهندسی دقیق و نوآوری‌های هوشمندانه سرچشمه می‌گیرد. S-Way CNG می‌تواند مسافت هزار کیلومتر را به همراه تریلر پردهای کاملاً بارگیری‌شده به وزن کل ۲۰ تن، پیمایش کند و علاوه بر این، عملکردی نرم، آرام و پاسخگو ارائه دهد که با بهترین کامیون‌های دیزلی برابری می‌کند. موتور xCursor 13، ساخته FPT Industrial، ستاره این نمایش است. این موتور ۱۳ لیتری، با تزریق مستقیم گاز، ۱۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۲۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند، قدرتی که برای حمل بارهای سنگین در سربالای‌های تند اروپا کافی است. اما راز بر دوطولانی در سیستم سوخت‌رسانی نهفته است: دو باک ۶۲۰ لیتری، مجموعاً ۱۲۴۰ لیتر ظرفیت، که حدود ۱۹۰ کیلوگرم CNG را در خود جای می‌دهد. این ۱۸ درصد افزایش حجم نسبت به نسل قبلی است و با فشار ۲۰۰ بار، انرژی لازم برای هزار کیلومتر را تامین می‌کند. میانگین مصرف در تست؟ کمتر از ۲۰ کیلوگرم در هر ۱۰۰ کیلومتر، عددی که مهندسان IVECO به آن افتخار می‌کنند.

همچنین بهینه‌سازی‌های آپرو دینامیکی نقش کلیدی ایفا می‌کنند. S-Way CNG با دیفלקتورهای سبب‌د، فیرینگ‌های جانبی و آینه‌های دوربین‌دار (mirror-cams)، مقاومت هوارا به حداقل می‌رساند. این ویژگی‌ها، که از داده‌های شبیه‌سازی CFD (دینامیک سیالات محاسباتی) الهام گرفته شده، مصرف را تا ۵ درصد کاهش می‌دهند. سیستم GPS پیش‌بینی‌کننده، با ادغام نقشه‌های دقیق، مسیرها را بهینه می‌کند و از توقف‌های غیرضروری جلوگیری می‌کند. مدیریت هوشمند انرژی، که باتری‌ها و ژنراتور را بر اساس الگوهای رانندگی تنظیم می‌کند، لایه دیگری از کارایی اضافه می‌کند. پر کردن باک؟ تنها ۲۰ دقیقه زمان می‌برد، که با ایستگاه‌های سریع‌السیر سازگار است. صندلی‌های ارگونومیک با تنظیمات الکتریکی، سیستم تهویه پیشرفته و داشبورد دیجیتال که اطلاعات را به صورت real-time نمایش می‌دهد، صدای موتور، که کمتر از ۶۵ دسی‌بل است، خستگی راننده را کاهش می‌دهد و ایمنی را افزایش می‌بخشد. این شاهکار فنی، نتیجه هزاران ساعت تست در شرایط واقعی است، از بزرگراه‌های صاف آلمان تا پیچ‌های کوهستانی آلپ. IVECO با این دستور، ثابت کرده که CNG نه تنها جایگزین دیزل، بلکه برتر از آن در بسیاری جنبه‌ها است.

مزایای زیست‌محیطی: نفس تازه برای سیاره آبی

در عصری که تغییرات اقلیمی همچون شمشیری بر سر بشریت آویزان است، نقش حمل و نقل در انتشار گازهای گلخانه‌ای انکارناپذیر است. بخش جاده‌ای اروپا مسئول ۲۵ درصد از CO2 حمل و نقل است و کامیون‌های سنگین سهم عمده‌ای دارند. این S-Way CNG با ۶۵ دسی‌بل می‌شود و همچون ناجی ظاهر می‌گردد. گاز طبیعی، شش‌ده، به ویژه بیومتان که از زیاده‌های ارگانیک مانند کود حیوانی و پسماندهای غذایی تولید می‌شود می‌تواند انتشار CO2 را تا ۹۵ درصد کاهش دهد. این ندادعای توخالی، بلکه واقعیتی مبتنی بر چرخه عمر کامل است: از تولید سوخت تا احتراق. بیومتان، که ۱۰۰ درصد تجدیدپذیر است، ذرات معلق (PM) و اکسیدهای نیتروژن (NOx) را نیز به‌طور چشمگیری کم می‌کند، آلاینده‌هایی که مسئول آلودگی هوادر شهرهای بزرگ هستند. در مقایسه با دیزل Euro VI، S-Way CNG NOx را ۹۰ درصد و PM را ۹۹ درصد کاهش می‌دهد. این مزایا، نه تنها برای محیط‌زیست، بلکه برای سلامت عمومی حیاتی است. تصور کنید شهرهایی مانند پاریس یا برلین،

در دنیای پر تلاطم

حمل و نقل جاده‌ای، جایی که هر کیلومتر با چالش‌های زیست‌محیطی و اقتصادی دست و پنجه نرم می‌کند، یک دستوراد خیره‌کننده توجه همه را به خود جلب کرده است.

کامیون IVECO S-Way CNG، ساخته‌شده توسط شرکت ایتالیایی IVECO، با تکمیل بیش از هزار کیلومتر مسافت تنها با یک بار پر کردن مخزن گاز طبیعی فشرده (CNG)، مرزهای سنتی را در نور دیده و درجه‌ای نو به سوی حمل و نقل پایدار گشوده است. این دستوراد نه تنها یک رکورد فنی است، بلکه نمادی از تعهد صنعت به کاهش ردپای کربنی بدون قربانی کردن کارایی و راحتی راننده به شمار می‌رود. تصور کنید: یک کامیون سنگین، با بار کامل ۳۰ تنی، از بلژیک به اسپانیا می‌تازد، در حالی که صدای موتور آن همچون نجوایی آرام است و مصرف سوختش به قدری بهینه که رقبای دیزلی را به چالش می‌کشد. این داستان، روایتی از نوآوری است که می‌تواند آینده جاده‌های اروپا را دگرگون کند. در این گزارش، به عمق این فناوری شگفت‌انگیز نفوذ می‌کنیم تا ببینیم چگونه S-Way CNG می‌تواند ستون فقرات حمل و نقل سبز را تشکیل دهد.

تولد یک غول سبز: تاریخچه و تکامل IVECO S-Way CNG

شرکت IVECO، که ریشه‌هایش به دهه‌های ابتدایی قرن بیستم بازمی‌گردد، همواره پیشگام در عرصه خودروهای سنگین بوده است. تأسیس شده در سال ۱۹۷۵ از ادغام چندین برند ایتالیایی، IVECO با تمرکز بر نوآوری، به سرعت به یکی از بازیگران اصلی بازار جهانی تبدیل شد. اما نقطه عطف در مسیر پایدار، ورود به عرصه سوخت‌های جایگزین بود. در اوایل دهه ۲۰۱۰، با تشدید نگرانی‌های زیست‌محیطی در اروپا، IVECO سرمایه‌گذاری عظیمی بر روی فناوری گاز طبیعی انجام داد. S-Way CNG، که در سال ۲۰۲۰ به عنوان بخشی از خانواده S-Way معرفی شد، نتیجه این تلاش هاست. این مدل نه تنها جانمایی قبلی مانند Stralis است، بلکه با بهره‌گیری از تجربیات بیش از یک دهه، به یک پلتفرم کاملاً مدولار تبدیل شده که می‌تواند برای مأموریت‌های مختلف، از حمل و نقل محلی تا دوربرد، سفارشی‌سازی شود.

تکامل S-Way CNG را می‌توان به عنوان یک سفر هوشمندانه توصیف کرد. نسل اول کامیون‌های IVECO در سال ۲۰۰۸ با مدل Eurocargo آغاز شد، اما چالش‌هایی مانند برد محدود و زیرساخت‌های ناکافی، مانع از گسترش سریع آن شد. با این حال، IVECO تصمیم‌نشد. در سال ۲۰۱۶، با معرفی Stralis NP (Natural Power)، برد را به ۱۲۰۰ کیلومتر رساند و نشان داد که گاز طبیعی می‌تواند رقیب جدی دیزل باشد. S-Way CNG با موتور xCursor 13 از FPT Industrial (زیرمجموعه IVECO) این مسیر را به‌لوجر رساند. این موتور، که برای استانداردهای Euro VII آینده طراحی شده، نه تنها قدرت ۵۰۰ اسب‌بخار و گشتاور ۲۲۰۰ نیوتون متر را ارائه می‌دهد، بلکه در محدوده ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ دور در دقیقه، کارایی بی‌نظیری دارد. جعبه‌دنده ZF TraXon ۱۲ سرعته اتوماتیک، همراه با نسبت محور عقب بلند، گشتاور را در سرعت‌های پایین به حداکثر می‌رساند و رانندگی را به تجربه‌ای لذت‌بخش تبدیل می‌کند. این تکامل، ریشه در تعهد IVECO به تحقیق و توسعه دارد. بیش از ۱۰۰۰ مهندس در مراکز تحقیقاتی تورین و مادرید، سالانه میلیون‌ها یورو را صرف بهینه‌سازی می‌کنند. نتیجه؟ کامیونی که نه تنها مسافت‌های طولانی را پوشش می‌دهد، بلکه با ویژگی‌هایی مانند ترمز موتور High-Performance Engine Brake، ریتاردر هیدرولیکی Intarder و سیستم تعلیق هوایی کامل، ایمنی و راحتی را تضمین



موجب ایجاد فضای احتیاطی در معاملات شده و بسیاری از خریداران ترجیح می‌دهند تا روشن شدن وضعیت، تصمیم نهایی خود را به تعویق بیندازند. در همین حال، فروشندگان نیز با در نظر گرفتن احتمال افت قیمت در صورت ورود محموله‌های تازه، تغییر زیادی در نرخ‌ها ایجاد نکرده‌اند. اگر روند واردات تسریع شود، ثبات فعلی می‌تواند به کاهش نسبی قیمت‌ها منجر شود؛ اما در صورت ادامه تاخیر، احتمال بازگشت نوسانات همچنان وجود دارد. به هر حال، بازار خودروهای وارداتی اکنون بیش از هر زمان دیگر چشم‌انتظار تعیین تکلیف واردات است.

بازار خودروهای وارداتی در ابتدای این هفته با ثبات نسبی قیمت‌ها همراه بود؛ موضوعی که نشان می‌دهد خریداران و فروشندگان در یک وضعیت انتظار قرار گرفته‌اند. بیشتر مدل‌های وارداتی بدون تغییر محسوس در قیمت معامله شدند و دلیل اصلی این آرامش، بلاتکلیفی در روند واردات و زمان عرضه سری جدید خودروهاست. بازار در شرایطی قرار دارد که هر گونه خبر درباره سرعت گرفتن روند ترخیص خودروهای وارداتی با اعلام فهرست جدید، می‌تواند جهت‌گیری قیمت‌ها را تغییر دهد. در هفته‌های اخیر برخی اخبار و شنیده‌ها درباره احتمال رشد و تسریع واردات،

ثبات نسبی در بازار خودروهای وارداتی



تحلیل

کامرن طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

رکود در بازار خودروهای وارداتی مخصوص جانبازان

شده‌اند که از آن جمله می‌توان به محصولات از برندهای مرسدس بنز و تویوتا اشاره کرد.

فروش این مدل خودروها در بازار هستیتم. این مساله به خصوص در مورد مدل‌هایی بیشتر صادق است که توسط چندین شرکت وارد کشور

واردات برخی خودروهای مخصوص جانبازان به حدی است که میزان عرضه در این بخش از تقاضا سبقت گرفته و بنابراین شاهد رکود

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۲	یک‌میلیارد و ۳۲۰	۰	
ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۴۳۰	۰	
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۰۰	یک‌میلیارد و ۵۹۰	۱۰	▲
ام‌وی‌ام IX55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲۰	▲
چری آریزو 5T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۷۲	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۱۰	▲
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۲ میلیارد و ۸۷۰	۰	
فونیکس آریزو GT 6 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۰	۲ میلیارد و ۶۲۰	۲۰	▲
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۷۳	۳ میلیارد و ۴۶۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۹۴۰	۴۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۱۱۴	۳ میلیارد و ۴۱۰	۴۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۴ میلیارد و ۷۰۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۶ میلیارد و ۴۰۰	۰	
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۲۸۵	۰	
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۶۲۰	یک‌میلیارد و ۷۰۰	۰	
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۰	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۱۸۰	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۰	۲ میلیارد و ۳۶۰	۰	
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۲ میلیارد و ۳۰۰	۳۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۵۰	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱,۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۵۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
ام‌جی 4eV تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۹۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
ام‌جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۹۰	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۰	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
اوتار EV 11 (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۱۹۸	۹ میلیارد و ۹۰۰	۳۰۰	▼
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۷۰	۶ میلیارد و ۳۰۰	۰	
اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۸۴۵	۰	۰	
آنودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۶ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
بامو iX1 eDrive برقی (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
بامو X2 sDrive 18i (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▲
بامو X2 sDrive 25i (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۲۰۰	۰	
بنز EQA 260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▼
بنز GLB 200 (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▼
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد	۱۰۰	▼
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۵۹	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۳۰	▲
بی‌و‌ای دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۴ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۵	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
تانگ ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۳۰	۶ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۸۶	۳ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا رافور دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۴۰۰	۷ میلیارد و ۴۰۰	۰	
تویوتا رافور دو دیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۵۰	۹ میلیارد و ۴۰۰	۰	
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
تویوتا ابلدندر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۲۰۰	▼
تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۷ میلیارد	۵۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۴۰	۱۳	▼
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۴۲	۱۴	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۶۷۲	۱	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۷۷۶	۸	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۸۷۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۵۰	۲	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۶۷	۲	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۸۱۲	۷	▲
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک‌میلیارد و ۳۰	۷	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۶۸۲	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۸۵	۱	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۷۰۸	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۶۷۳	۲	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۷۹	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۵۵	۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک‌میلیارد و ۲۵	۳	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک‌میلیارد و ۲۰۵	۸	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک‌میلیارد و ۲۶۳	۶	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۲۸	یک‌میلیارد و ۵۰۳	۵	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۵۳	۵	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۲۵	۹	▲
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک‌میلیارد و ۳۰	۸	▼
نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک‌میلیارد و ۵۸	۸	▲
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک‌میلیارد و ۱۷۰	۱۰	▼
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۹۵	۲۰	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۹۴	۵	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۹۲۲	۱	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک‌میلیارد و ۶۴	۱۶	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک‌میلیارد و ۷۰	۱۱	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۱۱۲	۱۵	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۲۴	۴	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک‌میلیارد و ۷۳	۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک‌میلیارد و ۱۵۳	۳	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۳۳۳	۱۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۱	یک‌میلیارد و ۴۰۵	۰	
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک‌میلیارد و ۱۵۶	۸	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک‌میلیارد و ۱۷۱	۶	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک‌میلیارد و ۱۹۴	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۸۶	یک‌میلیارد و ۳۹۳	۲۹	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک‌میلیارد و ۱۴۸	۱۰	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۶۹	یک‌میلیارد و ۳۹۲	۶	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۳۰	۲	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۸۹۵	۳۰	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۷۶۲	۴	▲



محموله روغن موتور قاچاق در مهاباد توقیف شد



«فرمانده انتظامی مهاباد گفت: «کامیون حامل بیش از ۸ هزار لیتر روغن موتور قاچاق و خارج از شبکه در یکی از محورهای مواصلاتی این شهرستان شناسایی و توقیف شد.» سرهنگ یوسف اشرفی در گفت و گو با «پژنا» اظهار کرد: «در راستای اجرای طرح تشدید مبارزه با قاچاق، مأموران انتظامی ایستگاه دارلک این شهرستان حین کنترل خودروهای عبوری موفق به توقیف یک کامیون حامل کالای قاچاق شدند.» وی اضافه کرد: «در بازرسی از این خودرو ۸ هزار و ۲۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق و خارج

از شبکه به ارزش بیش از ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال توقیف شد.» فرمانده انتظامی مهاباد بیان کرد: «در این خصوص یک نفر متهم دستگیر و یک دستگاه کامیون نیز توقیف شده است که برای سیر مراحل قانونی تحویل مراجع قضایی شد.» مهاباد با ۲۶۰ هزار نفر جمعیت در جنوب آذربایجان غربی واقع است. سالانه دهها میلیارد ریال انواع کالاهای قاچاق در مبادی ورودی و خروجی جنوب آذربایجان غربی کشف و ضبط می شود.

پالایشگاه آبادان، حلقه اتصال کیفیت و رقابت پذیری جهانی به شمار می رود؛

آینده صنعت خودرو با روانکار داخلی

«صنعت خودرو و صنایع وابسته به آن، بیش از هر زمان دیگری به کیفیت و پایداری مواد مصرفی نیاز دارند. در این میان، روانکارها و روغن های صنعتی جایگاهی ویژه دارند؛ محصولاتی که نه تنها عمر موتور و قطعات را افزایش می دهند، بلکه به عنوان شاخصی از توان تولید داخلی نیز شناخته می شوند. هرگاه سخن از توسعه پایدار در صنعت خودرو به میان می آید، یکی از نخستین پرسش ها این است که آیا کشور توان تامین روانکارهای مورد نیاز را دارد یا خیر؟ پاسخ به این پرسش، در گرو عملکرد پالایشگاه ها و واحدهای تولیدی است که سال ها است در سکوت و بی هیاهو، بار سنگین تامین این نیاز حیاتی را بر دوش می کشند. در شرایطی که بازار جهانی با نوسانات شدید قیمت نفت و فراورده های وابسته دست و پنجه نرم می کند، اهمیت تولید داخلی بیش از پیش آشکار شده است. هر گام رو به جلو در این حوزه، نه تنها به معنای کاهش وابستگی به واردات است، بلکه نشانه ای از توان مدیریت منابع و ارتقای بهره وری در صنایع داخلی محسوب می شود. امروز، خبر تازه ای از یکی از پالایشگاه های مهم کشور منتشر شده که می تواند نگاه ها را به آینده صنعت روانکار و خودرو تغییر دهد؛ خبری که فراتر از یک آمار ساده، بیانگر تحولی راهبردی در مسیر خودکفایی و توسعه صنعتی ایران است. به گزارش شستار سانه، مهدی کامیار، سرپرست شرکت نفت ایرانول، به همراه مجید آذری پور، رئیس هیات مدیره، در بازدیدی جامع از پالایشگاه روغن سازی آبادان، از بخش های مختلف این

مجموعه بازدید کردند. کامیار با اشاره به رشد چشمگیر ۱۴ درصدی تولید پالایشگاه در مقایسه با سال گذشته، از تعهد و تلاش بی وقفه کارکنان این مجموعه قدردانی کرد. وی در نشستی با حضور رؤسا و مدیران واحدها، چالش های کلیدی، فرصت های پیش رو و برنامه های توسعه ای پالایشگاه را مورد بررسی قرار داد. سرپرست ایرانول با تاکید بر اهمیت ارتقای بهره وری و بهبود کیفیت محصولات، خواستار تسریع در اجرای پروژه های توسعه ای شد و اظهار داشت: «ما متعهد به رفع موانع تولید و توسعه این مجموعه هستیم.»

جمع بندی تحلیلی: رشد ۱۴ درصدی تولید پالایشگاه روغن سازی آبادان نه تنها یک دستاورد صنعتی محسوب می شود، بلکه نشانه ای از بازگشت اعتماد به ظرفیت های داخلی و توان مدیریت بهره وری در صنعت روانکار کشور است. این اتفاق می تواند پیامدهای مهمی برای بازار خودرو و صنایع وابسته داشته باشد، زیرا روغن موتور و روانکارها ستون حیاتی چرخه تولید و نگهداری خودرو هستند. رشد ۱۴ درصدی تولید پالایشگاه روغن سازی آبادان در سال جاری، در شرایطی که بسیاری از صنایع کشور با محدودیت های مالی، انرژی و تامین مواد اولیه مواجه اند، یک نقطه عطف راهبردی برای صنعت روانکار و به تبع آن صنعت خودرو محسوب می شود. این افزایش تولید، بیش از آن که صرفاً یک آمار باشد، نشان دهنده «ارتقای بهره وری، مدیریت هوشمندانه منابع و تعهد نیروی انسانی» در یکی از مهم ترین حلقه های زنجیره ارزش صنعت نفت و



خودرو است. از منظر اقتصادی، افزایش تولید روغن پایه و روانکارها به معنای کاهش فشار بر واردات و تقویت توان داخلی در تامین نیاز بازار است. در سال های اخیر، وابستگی به واردات برخی روانکارهای خاص، هزینه های سنگینی بر دوش خودروسازان و مصرف کنندگان گذاشته بود. رشد تولید داخلی می تواند این وابستگی را کاهش داده و زمینه ساز ثبات قیمت ها و افزایش رقابت پذیری محصولات ایرانی در بازارهای منطقه ای شود. از منظر صنعتی،

روانکارها نقش حیاتی در افزایش عمر موتور، کاهش استهلاک و بهبود عملکرد خودرو دارند. بنابراین، هرگونه جهش در تولید پالایشگاه های روغن سازی، به طور مستقیم بر کیفیت خدمات پس از فروش و رضایت مشتریان صنعت خودرو اثرگذار است. خودروسازان داخلی که همواره با چالش کیفیت و دوام محصولات مواجه بوده اند، اکنون می توانند با اتکا به تولید پایدار روانکارهای داخلی، بخشی از این نگرانی ها را برطرف کنند. از منظر راهبردی،

این رشد تولید هم زمان با تاکید مدیران ایرانول بر اجرای پروژه های توسعه ای و رفع موانع تولید رخ داده است. چنین رویکردی نشان می دهد که صنعت روانکار کشور در حال گذار از مدیریت روزمره به سمت برنامه ریزی بلندمدت و آینده نگر است. پروژه های بهبود رانندمان، ارتقای کیفیت و توسعه ظرفیت ها، اگر با سرمایه گذاری پایدار همراه شوند، می توانند ایران را به یکی از بازیگران جدی بازار روانکار در منطقه تبدیل کنند. از منظر بازار، آینده صنعت روغن های صنعتی و موتور در ایران با روندهای جهانی هم راستا شده است. افزایش نرخ صنعتی سازی، توسعه زیرساخت ها و نگاه جدید به صادرات فراورده های غیرنفتی، فرصت های تازه ای برای تولید کنندگان داخلی ایجاد کرده است. اگر پالایشگاه های کشور بتوانند علاوه بر تامین نیاز داخلی، سهمی در بازارهای صادراتی کسب کنند، این رشد تولید می تواند به یک مزیت رقابتی پایدار تبدیل شود. در نهایت، باید توجه داشت که رشد ۱۴ درصدی تولید تنها یک نقطه آغاز است. استمرار این روند نیازمند سرمایه گذاری در فناوری های نوین پالایش، مدیریت هوشمند زنجیره تامین و حمایت سیاستی دولت است. صنعت خودرو به عنوان بزرگ ترین مصرف کننده روانکارها، بیشترین بهره را از این رشد خواهد برد. بنابراین، هم افزایی میان پالایشگاه های روغن سازی و خودروسازان داخلی می تواند به شکل گیری یک اکوسیستم صنعتی پایدار منجر شود؛ اکوسیستمی که نه تنها نیاز داخلی را پاسخ می دهد، بلکه ایران را در بازارهای منطقه ای به یک برند معتبر در حوزه روانکارها و خودرو تبدیل می کند. رشد ۱۴ درصدی تولید پالایشگاه روغن سازی آبادان، فراتر از یک خبر صنعتی، نشانه ای از توان بازآفرینی ظرفیت های داخلی و حرکت به سمت آینده ای پایدار برای صنعت خودرو و روانکار کشور است. این دستاورد، اگر با برنامه ریزی راهبردی و حمایت سیاستی همراه شود، می تواند به سکوی پرتابی برای ارتقای جایگاه ایران در بازارهای جهانی تبدیل گردد



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



LED مشابه چشم Thor و جلوتی ۶، ضلعی به سبک ولوو که فاقد منافذ ورودی است، با اندکی حجم سوری کاپوت و خطوط تیزی روی آن چهره‌های خدای و نینسیتا تاجی را به‌وجود آورده است. در نمای عقب نیز همچنان شاهد اعضای انسانی هستیم و ولوو یکی چراغ‌های آشکل بزرگ عمودی با گر افیک جدید هستیم. حجم سر صریح‌تری در صندوق تراکنش ایجاد شده‌رو روی این بخش در کنار چراغ‌های آشکل عمودی، نمای ژیبی‌ای از یک کتا و اثری از تمام‌روی به‌یمنی پیش می‌گذارد.

«**ولو XC40** کوچکترین عضو بلندقامت این کمپانی است که از طراحی زیبایی به خوددار است. با نگاهی به پروفیل **XC40**، چارچ شاد یک طراحی پویا و جذاب هستیم؛ چرا که خطوط نیز منقطع و یار بدنه با مجموع سطوح و تقاطع‌ها به گونه‌ای در کنار هم قرار گرفته‌اند که بهترین تناسب تاپر و بدنه را به لحاظ بصری ایجاد کرده است. سازه نسبتاً کشیده در کنار اجزای عقب و جلو، اضافه شدن چراغ‌های ۱۹ اینچی در پهنای چارچ به جذابیتی این خودرو می‌افزاید. در نمای جلو چارچ با یک افیک

سبک طراحی کراس اوور کوچک «ولو»

[illegible]

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

هشدار!



کشف لاستیک‌های قاچاق در خمینی شهر



بازید کردند که در نتیجه تعداد ۲۷۰ حلقه لاستیک خودروهای سبک و سنگین به ارزش ۱۰ میلیارد ریال را کشف کردند.»

فرمانده انتظامی شهر سستان خمینی شهر با اشاره به این که کالاهای کشف شده برابر تبصره ۴ ماده ۱۸ قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز در حکم کالای قاچاق محسوب شده تصریح کرد: «در این خصوص پرونده تشکیل و برای رسیدگی به اداره تعزیرات حکومتی ارسال شد.»

فرمانده انتظامی شهرستان خمینی شهر از کشف ۲۷۰ حلقه لاستیک خارجی قاچاق به ارزش ۱۰ میلیارد ریال در بازرسی مأموران انتظامی از یک واحد صنعتی خبر داد. سرهنگ علی سبحانی اظهار کرد: «مأموران پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی شهرستان خمینی شهر با اشراف اطلاعاتی و اقدامات هوشمندانه خود از دپوی لاستیک در انبار یک مغازه لاستیک فروشی مطلع و موضوع را در دستور کار قرار دادند.»

وی افزود: «مأموران پس از کسب اطلاعات لازم طی هماهنگی با مرجع قضائی از محل

کاهش هزینه نگهداری از خودروهای سنگین دغدغه مالکان است؛

بررسی ارزش خرید لاستیک کارکرده کامیون

سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

از آن جا که قیمت لاستیک نو در بازار بارشند محسوس می‌شود، بسیاری از مالکان خودروهای سنگین رو به خرید لاستیک‌های دست دوم آورده‌اند؛ چون قیمت این لاستیک‌ها چیزی حدود ۳۰ تا ۶۰ درصد کمتر از نمونه‌های نو است. برای داشتن یک انتخاب درست در این بخش، لازم است مواردی را در نظر بگیریم که در این جا به برخی از آن‌ها اشاره می‌کنیم. تایرهای دست دوم یا کارکرده کامیون معمولاً متعلق به ماشین‌های فروخته شده یا کامیون‌های فرسوده هستند. این لاستیک‌ها پس از استفاده در یک دوره زمانی طولانی، به عنوان لاستیک کارکرده روانه بازار می‌شوند که قیمت آن‌ها در مقایسه با لاستیک‌های نو کمتر است. لاستیک کارکرده کامیون موجود در بازار، اغلب در یکی از سه دسته زیر قرار می‌گیرد. در درجه اول آج فرسوده شده این لاستیک‌ها با یک آج تازه جایگزین شده است. به عبارتی دیگر، این لاستیک‌ها بازسازی و سپس به بازار عرضه می‌شوند. این نوع لاستیک به دلیل هزینه کمتر، گزینه‌ای محبوب در بین رانندگان کامیون به شمار می‌رود. اکثر لاستیک‌های تیکاف تقریباً نو هستند که تعادل بین قیمت و کیفیت مناسب را برقرار می‌کنند. این لاستیک‌ها در حرکات نمایشی تیکاف استفاده می‌شوند. حالتی که راننده نیروی

ناگهانی موتور ماشین سنگین را به چرخ‌ها وارد می‌کند تا به سرعت بچرخند و دود از آن‌ها بلند شود. لاستیک‌های تیکاف ساییدگی شدیدی دارند و کمی سوختگی در لایه بیرونی آن‌ها به جا می‌ماند. این لاستیک‌ها چسبندگی کمی دارند و روی سطح برخی از آن‌ها، ترک‌های سطحی یا عمیق دیده می‌شود. این لاستیک‌ها آج قابل توجهی دارند و از حداقل استانداردهای قانونی برخوردار هستند؛ اما ممکن است به اندازه دو نوع دیگر لاستیک دوام نیاورند یا عملکرد خوبی نداشته باشند. مزیت این نوع لاستیک کارکرده کامیون، قیمت بسیار پایین آن است. لاستیک‌ها عمق آج کافی (معمولاً بین ۳ تا ۶ میلی‌متر) و وضعیت فیزیکی خوبی دارند. فروشنده معتبری آن‌ها را می‌فروشد و از نظر کیفی آن‌ها را بررسی کرده است. قیمت لاستیک با کیفیت آن هم خوانی دارد و مشخصات آن از جمله اندازه، تحمل وزن و درجه بندی سرعت با کامیون مطابقت دارد. خریدار نیاز به لاستیکی دارد که کمیاب یا زرده خارج است و نسخه نو آن در بازار موجود نیست. در این میان توجه به مزایای لاستیک دست دوم کامیون می‌تواند روی تصمیم گیری آگاهانه و صرفه جویی در هزینه‌ها، به کمک راننده‌های کامیون بیاید. خرید لاستیک دست دوم برای رانندگان کامیون، مشاغل کوچک و صاحبان ناوگان گزینه‌ای مقرون به صرفه است؛ چرا که این لاستیک‌ها با قیمت بسیار پایین تر از لاستیک نو فروخته می‌شوند. از طرف دیگر، لاستیک کارکرده کامیون می‌تواند بدون کاهش چشم گیر در ایمنی یا عملکرد، به کاهش هزینه‌های عملیاتی کمک کند. با چنین خریدی، افراد و مشاغل می‌توانند با مبلغی که از خرید



لاستیک دست دوم صرفه جویی کردند، برای هزینه‌های دیگری مثل سوخت، تعمیرات یا توسعه ناوگان استفاده کنند. نتیجه این موضوع روی بهره‌وری کلی کسب و کار و مدیریت بودجه رانندگان تاثیر مثبتی می‌گذارد. استفاده از لاستیک دست دوم علاوه بر صرفه جویی در هزینه‌ها، مزایای زیست محیطی هم دارد. با استفاده دوباره از لاستیک‌های موجود، نیاز به تولید لاستیک جدید کم می‌شود. در نتیجه مصرف انرژی کمتر می‌شود. همچنین خرید لاستیک کارکرده کامیون از افزایش ضایعات لاستیک جلوگیری می‌کند. از سوی دیگر خرید لاستیک کارکرده کامیون با

یک سری چالش‌ها و معایب همراه است که در ادامه آن‌ها را توضیح خواهیم داد. اغلب عمق آج باقیمانده لاستیک‌های دست دوم بسیار کم است. آج کمتر به معنای چسبندگی کمتر، به ویژه در شرایط مرطوب، جاده‌های گلی، یخی یا برفی است. به بسیاری از لاستیک‌های دست دوم آسیب‌هایی وارد شده که در نگاه نخست قابل مشاهده نیستند. به عنوان مثال ترک‌های دیواره جانبی، آسیب تسمه داخلی، جدا شدن تسمه و عناصر ساختاری ضعیف از جمله این موارد هستند. این نقص‌ها می‌توانند منجر به ترکیدن یا خرابی ناگهانی لاستیک شوند. لاستیک حتی اگر زیاد استفاده نشده

باشد، به مرور زمان تخریب می‌شود. گرما، نور خورشید (UV)، آزن و نگهداری نامناسب که شامل چرخ‌های تر و خشک و نوسانات دماست، باعث سفت شدن، ترک خوردن و از دست دادن انعطاف پذیری می‌شود. لاستیک‌های دست دوم باید زودتر از لاستیک‌های نو تعویض شوند؛ چرا که بخشی از عمر مفید آن‌ها مصرف شده است. تعویض‌های مکرر به معنای زمان از کارافتادگی بیشتر و هزینه بالاتر در طول زمان است. سخت است که در زمان خرید یک جفت لاستیک کارکرده کامیون بدانیم که شرایط استفاده از آن چگونه بوده است. یعنی لاستیک چگونه استفاده شده؟ چه میزان بار تحمل کرده؟ چه مقدار باد شده و آیا تصادفی داشته است یا خیر؟ میزان هندلینگ، ترمز و پایداری با لاستیک‌های دست دوم کم می‌شود. به عنوان مثال در ترمز اضطراری یا سرعت‌های بالا، لاستیک‌های آسیب دیده ممکن است واکنش نامناسبی نشان دهند. تاریخ تولید یا سن لاستیک که با کد تاریخ DOT مشخص شده است را کنترل کنید. این کد روی دیواره‌های جانبی لاستیک درج شده است. لاستیک‌هایی که بیش از ۶ سال قدمت دارند، حتی اگر ظاهر خوبی داشته باشند، فرسوده شده و چندان ارزش خرید ندارند. لاستیک‌هایی که بیش از حد کهنه هستند، ارزش خرید ندارند؛ چرا که در معرض آشنه ماوراءعنفس، گرما و هوازگی عمومی (حتی در انبار) بودند که ایمنی را کم می‌کنند. ترجیحاً لاستیکی از برندهای ممتاز بازار بخرید؛ چرا که این برندها از مواد بهتر و ساختار بادوام‌تری استفاده می‌کنند. حتی یک تایر دست دوم از برند خوب عملکرد قابل اعتمادتری نسبت به برندهای نه چندان آشنا دارد. لاستیک کارکرده کامیون با قیمت پایینی که دارد، انتخاب خوبی برای مدیریت بودجه است. این لاستیک‌ها مزایایی مثل دسترسی به انواع لاستیک نایاب، تاثیر مثبت بر اکوسیستم طبیعی و موجودیت بالاتر ارائه می‌دهند؛ اما معایبی همچون استفاده بیش از حد، ساییدگی زیاد و عدم تطابق با الزامات صنعت حمل و نقل ایران، ممکن است خریدار را متصرف کنند.

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	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷۴,۰۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸۱,۰۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر و استپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱۸,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱۸,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر و استپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷۴,۰۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰۵,۰۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷۰,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳۵,۰۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳۷,۰۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴۹,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵۹,۰۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱۱,۰۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱۶,۰۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵۷,۰۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷۶,۰۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵۲,۰۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰۵,۰۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹۰,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندا
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶۳,۰۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱۴,۰۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴۶,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸۵,۰۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷۱,۰۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵۲,۰۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷۲,۰۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳۸,۰۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴۸,۰۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳۵,۰۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون





تهران رایپاک بگردیم





«آودی RS7 یک سوپرسدان معروف است که نسخه های -پرفورمنسی آن با پسوند پرفورمنس شناخته میشود و از نظر مشخصات فنی دستخوش تغییرات مهندسان این کمپانی مطرح آلمانی قرار گرفته است. بر این اساس زیر کاپوت کشیده RS7 همچنان موتور پر قدرت ۸ سیلندر با آرایش وی شکل با حجم ۴ لیتر قرار گرفته است. این پیشراننه مزین به تکنولوژی TFSI است که می تواند با پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها و توربوشارزهای دوقلو حداکثر قدرت ۶۳۰

اسب بخار و حداکثر گشتاور ۸۵۰ نیوتون متر را بهارمغان آورد. هر چند که ارتقای قدرت ۳۰ اسب بخاری و ارتقای گشتاور ۵۰ نیوتون متری نسبت به نسخه های قبلی در کنار گیربکس ۸ سر عته تیپ تر ونیک اتوماتیک با سامانه کواتر و به جذابیت این مدل می افزاید. همین قدرت و گشتاور کافی است تا خودرو ظرف ۳.۳ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و حداکثر سرعت این سدان فست بک جذاب آودی به ۳۰۶ کیلومتر بر ساعت می رسد.



موتور ۸ سیلندر
پرتوان «آودی»

یک عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه سازان کشور مطرح کرد؛ نبود استراتژی، حلقه گمشده نجات صنعت خودرو

تازمانی که استراتژی صنعتی و یک سیاست منسجم برای صنعت خودرو و قطعه سازی وجود نداشته باشد، این صنایع به رغم دریافت تسهیلات همچنان در معرض خطر هستند

شاهد نشانه های مثبت هستیم، این واگذاری دیگر نیز می تواند امیدواری قابل توجهی در صنعت ایجاد کند.» این مقام صنفی به تهدیدهای بلندمدت صنعت اشاره کرد و ادامه داد: «نگرانی جدی ما این است که صنعت قطعه تبدیل به دنباله روی خودروسازان چینی نشود.» به گفته ذکر یانی، شرکت های چینی هر سال مدل ها و پلتفرم های جدیدی ارائه می کنند که نشان دهنده توان فنی و مهندسی بالای آن هاست. اما در ایران به دلیل محدودیت ها، امکان توسعه پلتفرم های جدید یا عرضه مدل های جدید داخلی وجود ندارد و این مساله خودروسازان را به سمت واردات از چین سوق خواهد داد. وی تاکید کرد: «اگر وابستگی به واردات از چین افزایش یابد، احتمال دارد تمام اقلام مورد نیاز از چین تامین شود و این مساله می تواند قطعه سازی و ۶۰ صنعت وابسته به آن را با تهدید جدی مواجه کند. نباید از یک سوی بام به سوی دیگر سقوط کنیم؛ یعنی در حالی که مشکلات مالی صنعت با تسهیلات حل می شود، نباید اجازه دهیم که نتیجه این روند به تضعیف قطعه سازی داخلی منجر شود.»

قطعه سازان تحت تاثیر رفتار غیر کارشناسی مسئولان ذکر یانی، درباره تعرفه ۲۰ درصدی برای واردات خودرو، در توضیح نگرانی های ایجاد شده به «دنیای خودرو» گفت: «وقتی واردات خودرو با تعرفه ۲۰ درصد انجام شود، واردات قطعه ناگزیر باید کمتر باشد، چون امکان ندارد تعرفه قطعات بیشتر از تعرفه واردات خودرو تعیین شود.» وی تعرفه ۲۰ درصدی برای واردات خودرو را برای صنعت قطعه فاجعه بار توصیف کرد و افزود: «متأسفانه مسئولان هیچ سیاست منسجمی در حوزه خودرو و ندارند. باوجود این که بار سنگینی از نظر اقتصادی بر دوش صنعت خودرو است، اما همچنان فاقد برنامه ای مدون، حساب شده و تصویب شده برای آینده این صنعت هستیم.» این مقام صنفی در واکنش به اظهار نظر اخیر برخی مسئولان دولتی درباره ضرورت بهینه سازی موتور خودروها و ورود خودروهای الکتریکی طی یک سال آینده، این رویکرد را «غیر کارشناسی و بی پشتوانه» توصیف کرد و تصریح کرد: «این صحبت ها کاملاً بدون مطالعه و بدون هیچ زمینه کارشناسی مطرح می شود.» وی افزود: «شما می گوید خودرو الکتریکی، اما زیرساخت برق کجاست؟ زیرساخت برق کشور حتی برای نیازهای فعلی هم کافی نیست. صنعت خودرو با نظرات غیر کارشناسی و بدون وجود یک برنامه مدون اداره می شود و این مساله خطری بالقوه برای صنعت قطعه و خودرو است.»

هنوز سیاست منسجمی برای صنعت نیست عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن در پاسخ به پرسشی درباره ضرورت تشکیل اتاق فکر تخصصی در دولت برای صنعتی که محرک ۶۰ صنعت دیگر است، تأیید کرد: «مشکل من وزارت صنایع است. وزارتخانه باید نقش جدی و موثرتری ایفا کند، اما این اتفاق نمی افتد. آقای اتاقک، وزیر فعلی، تازه در ماه های اخیر به زور وارد موضوع خودرو شده و اساساً دیدگاه روشنی درباره صنعت ندارد.» وی اضافه کرد: «سابقه ایشان عمدتاً معدنی است و این باعث شده انسجام فکری نسبت به صنعت به طور عام و صنعت خودرو به طور خاص وجود نداشته باشد. البته این مشکل فقط مربوط به وزیر فعلی نیست؛ وزرای پیشین نیز چنین دیدگاهی نداشتند.»

ذکر یانی در پاسخ به تأیید خبرنگار مبنی بر این که طی ۱۰ سال گذشته هیچ نگاه درست و برنامه مشخصی وجود نداشته، گفت: «کاملاً درست است. اگر برنامه داشتیم، شاید می توانستیم این صنعت را با اهداف مشخص پیش ببریم، اما متأسفانه هیچ استراتژی صنعتی مصوب نشده و هنوز هم مسئولان در ک روشنی از اهمیت آن ندارند.» وی ادامه داد: «صنعت خودرو و قطعه سازی در خطر است. مشکل چک های برگشتی و بحران نقدینگی خودروساز دولتی فعلاً با این وام ها کمی بهتر شده، اما این ها در مان موقت هستند. تهدید اصلی، نبود استراتژی صنعتی و نداشتن یک سیاست منسجم است. تازمانی که این خلأ وجود دارد، صنعت خودرو و قطعه سازی دائماً در معرض تهدید خواهد بود.»



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

صنعت قطعه در حالی روزهای حساسی را پشت سر می گذارد که پرداخت بخشی از تسهیلات مصوب برای جبران کمبود نقدینگی در مراحل ابتدایی آغاز شده و امید تازه ای در میان قطعه سازان ایجاد کرده است. حجم بالای مطالبات معوق، وابستگی مستقیم به وضعیت مالی خودروسازان و نبود برنامه ای مشخص برای آینده صنعت، این حوزه را در شرایط شکننده ای قرار داده است. همزمان، تعیین تعرفه ۲۰ درصدی واردات خودرو و طرح ریزی های شتاب زده درباره توسعه موتورهای بهینه یا خودروهای الکتریکی، پرسش های جدی درباره سیاست گذاری کلان و نبود استراتژی منسجم صنعتی به وجود آورده است؛ وضعیتی که بسیاری از فعالان صنعت آن را نشانه فقدان نگاه کارشناسی در سطوح مدیریتی می دانند.

پرداخت تسهیلات در مراحل ابتدایی محمده علی ذکر یانی، عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور درباره آخرین وضعیت صنعت قطعه، در توضیح اقدامات اخیر این انجمن برای بهبود شرایط مالی زنجیره تامین خودرو به «دنیای خودرو» گفت: «انجمن قطعه سازان همگن طی ماه های اخیر رایزنی های گسترده ای با وزارت صنایع، بانک مرکزی و سایر نهادهای مرتبط انجام داده است. نتیجه این رایزنی ها تصویب دو بسته تسهیلات ۲۰ هزار میلیارد تومانی برای خودروسازان بوده که هدف آن تسویه بدهی ها و بهبود نقدینگی قطعه سازان است.» ذکر یانی توضیح داد: «خودروسازان اکنون روند پرداخت این تسهیلات به قطعه سازان را آغاز کرده اند و به تازگی نیز تماسی در یافت کرد که نشان می دهد اقدامات اولیه برای واریز مبالغ در حال انجام است.» این مقام صنفی درباره جزئیات این اقدامات اولیه و نحوه آغاز پرداخت ها، با اشاره به نخستین مراحل اجرایی این مصوبه افزود: «در حال حاضر از قطعه سازان شماره حساب درخواست شده تا مبالغ مستقیم به حساب آنان واریز شود. این روش پرداخت می تواند شفافیت بیشتری در تخصیص منابع ایجاد کند و از بخشی از نگرانی های گذشته بکاهد.»

امیدواری قطعه سازان به دریافت معوقات ذکر یانی در پاسخ به پرسشی درباره این که آیا پرداخت مستقیم نقدی می تواند دغدغه های قبلی قطعه سازان را کاهش دهد، تصریح کرد: «در حال حاضر حدود ۵۰ تا ۶۰ درصد نگرانی های فعالان این حوزه کاهش یافته است و می توان گفت فضای امیدواری در صنعت ایجاد شده است.»

گفتنی است مطالبات معوق قطعه سازان از خودروسازان به بیش از ۵۰ همت رسیده که پرداخت این تسهیلات به خودروسازان برای کاهش این رقم کمک شایانی برای حرکت درآوردن چرخ صنعت قطعه خواهد کرد. البته حجم مطالبات تعیین و تکلیف نشده از مرز ۱۶۰ همت نیز عبور کرده است.

وی با اشاره به این که وضعیت فعلی قطعه سازان ناشی از شرایط مالی خودروسازان بزرگ کشور است، توضیح داد: «وضعیت مالی ایران خودرو طی این مدت نسبتاً ثبات تر بوده و نگرانی عمده قطعه سازان مربوط به شرکت خودرو ساز دولتی بوده است. این شرکت دولتی در شرایط بسیار نامناسبی قرار داشت و همین مساله فشار زیادی بر قطعه سازان وارد کرده بود.»

عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور تأیید کرد: «مصوبه شورای عالی بانک مرکزی نقش مهمی در خروج این شرکت از وضعیت بحرانی داشته و اکنون شرایط آن از مرحله «بسیار منفی» به وضعیت «متوسط» رسیده است. همچنین بارش تولید و بهبود سودآوری، امکان برنامه ریزی دقیق تر برای رفع سایر مشکلات نیز فراهم می شود.»

این مقام صنفی در پاسخ به پرسشی مبنی بر این که آیا زمان دقیق پرداخت تسهیلات مشخص شده است، با اشاره به



نویسنده

نشانه های عملی شدن مصوبه اظهار داشت: «پرداخت ها شروع شده و به تازگی نیز تماسی از شرکت سازه گستر دریافت کردم که اعلام کردند مبلغی را برای واریز آماده کرده اند.» وی این تماس ها را نشانه آغاز هماهنگی میان بخش های مختلف صنعت دانست و گفت: «همکاری میان خودروسازان و قطعه سازان برای اجرای مصوبه آغاز شده و این روند می تواند نقطه مثبتی برای ادامه فعالیت قطعه سازان باشد.»

خودروساز خصوصی موفق تر از دولتی عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور در تشریح الزامات جلوگیری از بازگشت صنعت قطعه به بحران های گذشته، با اشاره به ساختار مالکیت یکی از خودروسازان بیان داشت: «به نظر من، شرکت خودروسازی دولتی باید به بخش خصوصی واگذار شود.»

وی افزود: «برنامه ای مطرح بود که واگذاری این شرکت در اسفندماه انجام شود و اگر این اتفاق بیفتد، همان طور که از عملکرد ایران خودروی واگذار شده به بخش خصوصی

نویسنده

به دنبال تصویب ۴۰ همت تسهیلات برای خودروسازان بزرگ، اکنون آن ها روند پرداخت تسهیلات را به قطعه سازان آغاز کرده اند و به تازگی نیز تماسی در یافت کردم که نشان می دهد اقدامات اولیه برای واریز مبالغ در حال انجام است

خودروساز خصوصی موفق تر از دولتی عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور در تشریح الزامات جلوگیری از بازگشت صنعت قطعه به بحران های گذشته، با اشاره به ساختار مالکیت یکی از خودروسازان بیان داشت: «به نظر من، شرکت خودروسازی دولتی باید به بخش خصوصی واگذار شود.»

وی افزود: «برنامه ای مطرح بود که واگذاری این شرکت در اسفندماه انجام شود و اگر این اتفاق بیفتد، همان طور که از عملکرد ایران خودروی واگذار شده به بخش خصوصی

موتورسیکلت موجب کاهش آلودگی هوا نیز می‌شود. «وی با تأکید بر این که اصولاً بانوان قانون‌مدار هستند و حضورشان موجب اصلاح رفتار ترافیکی در شهرها خواهد شد، تأکید کرد: «هیچ منع قانونی در این زمینه وجود ندارد؛ اکنون در حال هماهنگی‌های نهایی هستیم تا بتوانیم این گواهی را صادر کنیم.»

«زهرابهرز آذر، معاون زنان و خانواده رئیس‌جمهور در حاشیه جلسه هیات دولت در جمع خبرنگاران تأکید کرد: «علاوه بر پیگیری قانونی صدور گواهینامه برای زنان، آموزش مربیان زن و آموزش افسرانی که باید آزمون‌ها را بگیرند نیز از دیگر نیازهای لازم در این زمینه است. از سوی دیگر، استفاده از انواع وسایل برقی مانند خودرو و



پیگیر گواهینامه موتورسیکلت برای زنان هستیم



دولت موافق صدور گواهینامه موتورسیکلت برای بانوان است؛

لزوم توجه به تنوع تردد در سطح شهر

سوار کاری بدانیم، که البته این شباهت قابل‌خنده است، حداکثر می‌توانیم کراحت را از آن حکم استنتاج کنیم. اما آن‌چه که در حال حاضر مشهور است و برخی از فقها به آن فتوا داده‌اند، به لحاظ حکم اولی شرع در باب موتورسواری یا دوچرخه‌سواری بانوان، حکم به جواز داده شده است. طراحی و تولید موتورسیکلت مناسب بانوان یکی، دو دهه قبل‌تر حتی رانندگی زنان نیز خیلی رایج نبود. برخی همچنان حتی با وجود داشتن گواهینامه توسط اقوام از رانندگی منع می‌شدند. اما در حال حاضر یکی از مهم‌ترین آسیب‌های مرتبط با موتورسواری زنان، نداشتن گواهینامه است. بر این اساس بسیاری از آن‌ها در حال تردد در سطح شهر با موتورسیکلت هستند و اگر خدای ناکرده دچار تصادف یا جراحت شوند، نه بیمه‌ای دارند و نه امکان دریافت دیه برای‌شان فراهم است. برخی زنان قصد دارند از موتور به‌عنوان وسیله‌ای برای امرار معاش استفاده کنند؛ اما نگران توقیف موتور هستند. اگر این افراد گواهینامه داشته باشند، می‌توانند به‌صورت قانونی تردد و به‌عنوان مسافر سوار موتور زنان دیگر بشوند. کسانی که از موتور استفاده می‌کنند، باید فعالیت‌شان قاعده‌مند و قانونی شود تا تمام مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت کنند. استفاده از کلاه ایمنی نیز باید اجباری شود. البته در این میان شاید بهتر باشد سازندگان موتورسیکلت نیز اقدام به طراحی و تولید وسایل نقلیه‌ای کنند که نسبت به سایر موتورسیکلت‌ها سبک‌تر باشند و از نظر ایمنی بتوانند سبب بهبود حرکت کنند.



که آن را ممنوع یا مورد نهي قرار داده است و در مقابل، روایتی داریم که سوار کاری را برای زنان مجاز می‌داند. بنابراین نسبت به اصل سوار کاری زنان، فقها معمولاً حکم به کراحت می‌دهند، اما حکم به عدم جواز نمی‌دهند. حال اگر بخواهیم موتورسواری یا دوچرخه‌سواری را شبیه

کامیون و اشیاء مشابه، در صدر اسلام وجود نداشته و از این جهت اگر پرسشی درباره حکم این وسایل نقلیه در اسلام مطرح شود، باید بگوییم که درباره این‌ها به‌عنوان وسایل جدید و مستحدث، اصل برائت وجود دارد و سوار شدن بر آن‌ها اشکالی ندارد. مادرباره سوار کاری زنان روایاتی داریم

درباره صدور گواهینامه موتورسیکلت برای بانوان گفته بود: «پلیس مجری قانون است و در این زمینه فعلاً منتظر تصویب این موضوع در دولت هستیم که در حال رسیدگی است. نه اجتهاد می‌کنیم و نه نظر فقهی می‌دهیم؛ هر چه ابلاغ باشد موظف به اجرای آن هستیم.» این‌گونه اظهارات و موضع‌گیری‌ها از سوی برخی مسئولان ادامه داشت تا این که چند روز پیش زهرابهرز آذر، معاون امور زنان و خانواده ریاست جمهوری در جمع خبرنگاران اظهار کرد موتورسیکلت‌سواری بانوان چیزی متفاوت از خلبانی و رانندگی نیست. خانم‌ها نیاز دارند از موتور به‌عنوان وسیله حمل‌ونقل استفاده کنند. جمع‌بندی ما در دولت این است که برای موضوع موتورسواری، نیاز به قانون و مقررات جدید نداریم؛ قوانین فعلی کافی است و می‌توان بر اساس همان‌ها اقدام کرد. بهروز آذر همچنین تأکید کرد دولت موافق صدور گواهینامه برای بانوان است؛ وقتی بانوان توانایی خلبانی هواپیما را دارند، موتورسیکلت چه اشکالی می‌تواند ایجاد کند؟ در نهایت سخنگوی دولت نیز به صف اظهار نظرکننده‌ها پیوست و اعلام کرد: «صدور گواهینامه موتورسیکلت برای بانوان منع قانونی ندارد. به‌همین دلیل در دولت روی لایحه‌ای کار نشده، بلکه طرحی در مجلس در حال پیگیری بود که به نتیجه نرسید.» در همین حال آیت‌الله کاظم قاضی‌زاده، استاد درس خارج از فقه حوزه علمیه قم نیز درباره حکم شرعی موتورسواری زنان در گفت‌وگو با «پلنا» گفته بود: «البته روشن است که هم دوچرخه هم موتورسیکلت و هم وسایل نقلیه سواری و



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

مدتی است شاهد تردد موتورسواران خانم در سطح شهرهای بزرگ مخصوصاً خیابان‌های پایتخت هستیم و به‌نوعی می‌توان گفت تعداد آن‌ها رو به افزایش است. اما همچنان قانونی بودن این اقدام در هاله‌ای از ابهام است. موضوع صدور گواهینامه موتورسیکلت برای بانوان بار دیگر به یکی از سوژه‌های بحث‌برانگیز روز تبدیل شده است؛ موضوعی که در روزهای اخیر با اظهارات متفاوت مسئولان پیش از پیش در کانون توجه افکار عمومی قرار گرفته است. در عین حال همان‌طور که آقایان به موتورسواری علاقه دارند، برخی از بانوان نیز این نوع وسیله نقلیه را به‌وسایل دیگر برای جابه‌جایی در سطح شهر ترجیح می‌دهند. از طرفی با افزایش قیمت انواع خودرو و تشدید مشکلات اقتصادی، موتورسیکلت وسیله ارزان‌قیمت‌تر و در دسترس‌تری نسبت به خودرو است و برخی از بانوان نیز با توجه به این موضوع ترجیح می‌دهند از موتورسیکلت برای رفت و آمد استفاده کنند.

دولت موافق صدور گواهینامه برای بانوان است
پیش‌تر سردار تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا

XSS PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



Autoworld.ir

یکشنبه ۲ آذرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۴۴

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 ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب 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 شهرکرد ۲۹ اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸

بلیترو
Billboard

جیب با تبلیغات جدید در بازار آمریکای لاتین

«کمپین جدید تبلیغاتی جیب با شعار روز ۴X۴ در روز جهانی ۴X۴ که در کشورهای شیلی، کلمبیا و پرو منتشر شد، تبلیغات محصولات دو دیفرانسیل خود را آغاز کرد. این پروژه با عنوان ۷ روز هفته، ۲۴ ساعته با ۴X۴ که توسط یک آژانس تبلیغاتی برای استانتیس تولید شده، نشان می دهد که روح ماجراجویی جیب حتی در دل شهر هم جریان دارد. در این تبلیغ سه قطعه چایی توسط تیم خلاق DYU اجرا شده است؛ این موضوع تاثیر قابل توجهی در اقبال جیب داشته است»



ضرورت استفاده

موتورسیکلت سواران از کلاه ایمنی

تهران شهری است که خیابان هایش هر روز صحنه هزاران تصمیم کوچک و بزرگ است که برخی از آن ها می تواند مرز میان مرگ و زندگی باشد. از آن جمله می توان به استفاده از کلاه ایمنی توسط موتورسیکلت سواران اشاره کرد؛ انتخابی که همچنان بسیاری از راکبان موتورسیکلت به اهمیت آن توجهی ندارند و بالا رفتن آمار مرگ و میر ناشی از تصادف با موتورسیکلت در کلان شهرهای کشور، به خصوص تهران به تنهایی موید آن است. با وجود قوانین صریح و الزام آور، همچنان درصد قابل توجهی از راکبان موتورسیکلت بدون کلاه ایمنی در سطح شهرهای بزرگ و پرجمعیت کشور تردد می کنند. این درحالی است که بررسی های پزشکی و پلیسی نشان می دهد در تصادفات موتورسیکلت، بیش از ۶۰ درصد آسیب های مرگبار مربوط به ناحیه سر و صورت است و استفاده از کلاه ایمنی استاندارد می تواند این آمار را تا یک سوم کاهش دهد. درعین حال بحث صرفا بر سر استفاده از یک ابزار محافظتی نیست، بلکه پای مرگ و زندگی موتورسیکلت سواران در میان است. متاسفانه بسیاری از موتورسیکلت سواران تصور می کنند هدایت این وسیله نقلیه با سرعت پایین نمی تواند خطر آفرین باشد. این درحالی است که تجربه نشان داده حتی در سرعت کمتر از ۴۰ کیلومتر بر ساعت نیز وارد آمدن ضربه، به سر راکب موتورسیکلت در پی وقوع حادثه می تواند گاه غیرقابل جبران و حتی مرگبار باشد. از سوی دیگر شرایط پیچیده ترافیکی تهران، از رفتارهای غیرقابل پیش بینی برخی رانندگان خودرو گرفته تا هدایت موتورسیکلت با سرعت بالا، از جمله عواملی است که احتمال بروز حوادث تلخ را در این زمینه چند برابر می کند. بر این اساس استفاده از کلاه ایمنی یک انتخاب فردی نیست؛ بلکه یک مسئولیت اجتماعی است. در نهایت امروز تهران بیش از هر زمان دیگری نیازمند فرهنگ سازی هوشمندانه، اجرای دقیق قانون و ارائه کلاه های ارزان و استاندارد مخصوص موتورسواری است. دراین صورت شاهد ارتقای کیفیت زندگی و تداوم آن در سطح شهر و کشور خواهیم بود.



امید محمدی

روزنامه نگار

شیوه نگهداری از ترنسفرکیس خودروهای دو دیفرانسیل چگونه است؟

نرم ترنسفرکیس توصیه می شود، در نهایت، سرویس دوره ای توسط تعمیرکار متخصص و چک کردن کاسه نمدها، شفت خروجی و الکتروموتورهای تعویض حالت، ضامن دوام بالا تر این قطعه است. توجه به این نکات، عمر ترنسفرکیس را افزایش داده و عملکرد مطمئن خودرو در مسیرهای سخت را تضمین می کند

هشدار اولیه خرابی باشد. همچنین تعویض به موقع حالت های مختلف دو دیفرانسیل، مخصوصا استفاده نکردن طولانی مدت از 4L، به جلوگیری از گیرکردن مکانیزم کمک می کند. در مسیرهای شنی، گل آلود یا کوهستانی، پس از بازگشت به جاده، بررسی سریع صدای سیستم و اطمینان از عملکرد

در نگهداری ترنسفرکیس، توجه به کیفیت و سطح روغن آن است. استفاده از روغن توصیه شده توسط سازنده و بررسی دوره ای، مانع از افزایش دما و سایش داخلی می شود. رانندگان باید نشانه هایی مانند صدای غیرعادی، ضربه در تعویض حالت 4H و 4L یا نشت روغن را جدی بگیرند؛ زیرا این موارد می توانند

ترنسفرکیس یکی از حیاتی ترین اجزای خودروهای دو دیفرانسیل است که نقش انتقال نیرو بین محورهای جلو و عقب را برعهده دارد. سلامت این قطعه نه تنها عملکرد سیستم چهار چرخ را تضمین می کند، بلکه از بروز آسیب های سنگین و پرهزینه در بخش های دیگر نیز جلوگیری می کند. مهم ترین اقدام



فروش ویژه BAC X3

۰۲۱-۲۲۲۹۹۰۱۵ | Autokhosravani.com
۰۲۶-۳۲۳۱۹۳۵۵ | @Auto.khosravaniنمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی
تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک 71 | کرج، بلوار مدرس، نرسیده به میدان حافظاتک خوشروانی
حس خوب، خرید مطمئن