

در گفت و گو با دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو مطرح شد:

صنعت قطعه زیر تیغ سیاست های ناکارآمد و دلار نامرئی

ارز ۱۵۰ هزار تومانی در دسترس، از ارز ۷۰ هزار تومانی ناموجود بهتر است؛ صفها و سامانه های متعدد روند تامین و تولید را مختل کرده اند. اگر روزی همه ما تصمیم بگیریم فقط...
صفحه ۱۴

نارنجی پوشان با خطمشی تولیدی ۱۴۰۴ به
دنبال گسترش بازار محصولات خود هستند؛

حفظ بازار محصولات اقتصادی و نیم نگاه به سگمنت های بالاتر

صفحه ۵

صاحب نظر بیمه در گفت و گو
با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

ضرورت بیمه خودرو صفر برای مالکان

خرید خودرو صفر همیشه با دغدغه های زیادی همراه
است؛ از نوسانات قیمت ها گرفته تا تاخیر در تحویل...
صفحه ۲

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

سامانه فروش خودروهای وارداتی در آزمون شفافیت

صفحه ۳

رئیس هیات مدیره «یزد تایر» در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

بحران ارزی تولید تایر را به مرز توقف رسانده است

صفحه ۱۲



صنعت خودرو با باتری های مازاد
تولید چه کند؟!

صفحه ۶

راز محبوبیت موتور لامبدا ۲
«هیوندای» چیست؟

صفحه ۸

اتمسفرانی
حس خوب، خرید مطمئن

فروش لاماری اکو سدان جدید آرین هوتور



ارتباط با ما:

021-22814040

021-22814440

ترازانو، همسفر نامرئی **TRAZANO**



با ضمانت **کورال تایر**

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

سایر افتخارات مادر سال ۱۴۰۴

آزمایشگاه نمونه ملی به انتخاب
سازمان ملی استاندارد ایران



صادر کننده نمونه کشور
به انتخاب سازمان توسعه تجارت



واحد نمونه صنعت و معدن
استان تهران



بازرسی کیفیت و استاندارد ایران

کیفیت مسئولیت همه ی ما است

ISO برترین شرکت در جایزه ملی کیفیت ایران

بر اساس ارزیابی
سازمان ملی استاندارد ایران



درباره احتمال معرفی یک مدل تازه از این خودرو جذاب و افزایش داده است. در حالی که نسل فعلی Z4 هنوز تا سال آینده در خط تولید باقی می‌ماند و جانشینی رسمی ندارد، یک هنرمند دیجیتال با نام مستعار «LS Design» فرصت را غنیمت شمرده و تصویری فرضی از نسل بعدی Z4 را خلق کرده است. این رندر دیجیتال که با الهام از خانواده نئو کلاس طراحی شده است، با تکیه بر خطوط تازه و جسورانه خود، انصاف را در حق Z4 رعایت کرده است. اگرچه این رندر تناسبات کلی Z4 را حفظ می‌کند، اما از پنل‌های بدنه بازطراحی شده استفاده کرده است. جلوینچره‌های بزرگ کلیوی بامو موسوم به کیدنی، جای خود را به نمونه‌هایی کوچک‌تر داده‌اند که به گذشته بامو اشاره دارند و با سبک iX3 هم هماهنگ هستند.

نسل فعلی بامو Z4 به پایان راه خود نزدیک می‌شود تا جای‌برای بازسازی دوباره این رودستر محبوب آلمانی باز شود. بامو رودستر کوچک خود را بیش از سه دهه در سید محصولاتش حفظ کرده است؛ از مدل عجیب Z1 در سال ۱۹۸۹ گرفته تا Z3 و بعدها Z4. این خودرو همیشه در نقش یک بازیگر کوتاه و سرگرم‌کننده در میان ارتش جدی سدان‌ها و شاسی‌بلندهای بامو ظاهر شده است تا به طرفداران این برند یادآوری کند که باوار بایی‌ها هنوز هم می‌توانند خودرویی کوچک، نسبتاً سبک و لذت‌بخش برای رانندگی بسازد. زبان طراحی تازه بامو با شاسی‌بلند خانوادگی iX3 از راه رسیده و به‌زودی تمام محصولات این برند آلمانی با آن هماهنگ خواهند شد؛ از سدان پرفروش ۵۱۵ گرفته تا شاسی‌بلندهای این شرکت و حتی رودستر Z4 همین موضوع گمانه‌زنی‌ها



برنامه بامو برای «Z4» آتی

تولید کمتر از هدف، بحران بیشتر از اعداد!

محصول جدید به تعویق می‌افتد. به‌همین دلیل است که هر اختلاف کوچک در آمار تولید، در مقیاس صنعت خودرو و معنایی بزرگ دارد اما نکته مهم‌تر، پیام پنهانی است که این آمار منتقل می‌کند: این که صنعت خودرو در شرایط فعلی، نیازمند بازنگری در برنامه‌ریزی عملیاتی است. وقتی اهداف تولید بیش از حد از واقعیت دور می‌افتند، نشان می‌دهد برنامه‌ریزی نه بر پایه ظرفیت واقعی، بلکه بیشتر بر پایه انتظارات طراحی شده است. این وضعیت باعث می‌شود هر سال همان چرخه تکرار شود؛ هدف‌گذاری با تاخیر همراه باشد، پیموند مسیر دشوار شود و در نهایت، با عملکردی کمتر از انتظار مواجه شویم.

این شکاف میان هدف و نتیجه، تنها یک موضوع صنعتی نیست؛ بلکه مسأله‌ای اقتصادی و مدیریتی است. اگر آمار تولید به‌طور مستمر کمتر از پیش‌بینی‌ها باشد، باید پرسید آیا سازوکار تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی در صنعت خودرو واقعا با واقعیت‌های تولید همخوانی دارد؟ آیا ظرفیت‌سنجی دقیق انجام شده است؟ آیا داده‌هایی که مبنای تصمیم‌گیری قرار می‌گیرند، تصویر درستی ارائه می‌دهند؟

در چنین شرایطی، شاید مهم‌ترین گام این باشد که سیاست‌گذاری از نگاه عددمحور فاصله بگیرد و به نگاه ظرفیت‌محور نزدیک شود. به‌جای اعلام اهداف بزرگ و پی‌درپی، باید ظرفیت‌های واقعی خطوط تولید و زنجیره تامین را مبنای برنامه‌ریزی قرار داد. اگر برنامه‌ها بر واقعیت بنا شوند، فاصله میان هدف و نتیجه کاهش می‌یابد و صنعت خودرو می‌تواند از چرخه تکرار ناکامی فاصله بگیرد.

آمار تولید امسال یک پیام ساده اما مهم دارد: صنعت خودرو توان تولید بیشتر را دارد؛ اما شرایط تحقق این ظرفیت هنوز فراهم نشده است. این آمار نه برای سرزنش است و نه برای ناامیدی؛ بلکه برای بازنگری است. اگر صنعت خودرو بخواهد در سال‌های آینده تصویر متفاوتی از فعالیت خود به‌نمایش بگذارد، باید از همین آمار آغاز کند؛ از واقعیتی که عده‌ها با شفافیت کامل بیان کرده‌اند.

صنعت خودرو امسال بار دیگر ثابت کرد که حتی بزرگ‌ترین صنایع نیز بدون ثبات اقتصادی، برنامه‌ریزی مالی واقع‌بینانه و زیرساخت‌های پشتیبان، توان تحقق اهداف اعلام‌شده را ندارند. داده‌های منتشرشده در سامانه کدال تصویری روشن از هشت‌ماه نخست سال ارائه می‌کند: تولید ۵۲۸ هزار و ۵۳ دستگاه خودرو

سواری نشان می‌دهد که صنعت خودرو نتوانسته ظرفیت خود را به‌طور کامل فعال کند و فاصله قابل توجهی میان «توان بالقوه» و «عملکرد فعلی» وجود دارد. این آمار نه تنها از کاهش تولید نسبت به دوره مشابه سال قبل خبر می‌دهد، بلکه نشان می‌دهد اهدافی که در ابتدای سال برای تولید ترسیم شده بود، تقریباً دست‌نیافتنی شده‌اند. عده‌ها می‌گویند صنعت خودرو امسال کمتر از آن‌چه پیش‌بینی شده بود، تولید کرده و این کاهش، محصول یک دوره کوتاه نیست؛ بلکه روندی است که به‌تدریج تثبیت شده است.

در ذات خود، تولید خودرو حاصل هماهنگی میان صدها عامل است: از فعال بودن خطوط و تامین قطعه گرفته تا جریان نقدینگی و وضعیت تقاضا؛ هر زمان که آمار تولید پایین‌تر از سطح انتظار قرار می‌گیرد، معنای آن روشن است: این هماهنگی دچار اختلال شده است. این اختلال ممکن است در بخش تامین باشد؛ ممکن است در سرمایه‌در گردش باشد، ممکن است در زنجیره لجستیک بروز کند یا از محدودیت‌های بیرونی سرچشمه بگیرد؛ اما نقطه مشترک همه آن‌ها یک چیز است: خود را در عدد نهایی تولید نشان می‌دهند.

وقتی روند تولید کاهش می‌یابد، اثر آن تنها محدود به کارخانه‌ها نیست؛ زنجیره‌ای از فعالیت‌ها را تحت‌تأثیر قرار می‌دهد. قطعه‌ساز با کاهش سفارش روبه‌رو شده و عرضه در بازار دچار وقفه می‌شود. همچنین قیمت‌ها نوسان پیدا می‌کنند و برنامه‌ریزی بلندمدت برای توسعه



خرید خودرو
صفر همیشه
با دغدغه‌های
زیادی همراه
است؛ از



نوسانات قیمت‌ها گرفته تا تاخیر در تحویل خودرو و کمبود قطعات یدکی. در این میان، موضوعی که اغلب خریداران کمتر به آن توجه می‌کنند، بیمه خودروهای نو است. بسیاری تصور می‌کنند بیمه صرفاً یک هزینه اضافی است؛ در حالی که بررسی دقیق‌تر نشان می‌دهد داشتن بیمه مناسب می‌تواند از هزینه‌های میلیونی و استرس‌های آینده جلوگیری کند. محمدنوری‌زاده، کارشناس بیمه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» تأکید کرد: «داشتن بیمه کامل برای خودرو صفر نه یک انتخاب لوکس، بلکه یک ضرورت اقتصادی است. وقتی شما خودرو صفر خریداری می‌کنید، درواقع یک سرمایه بزرگ وارد زندگی‌تان می‌کنید و محافظت از این سرمایه، باید در اولویت باشد.» وی توضیح داد: «طبق قانون، هیچ خودرویی بدون بیمه شخص ثالث حق تردد در جاده‌ها را ندارد. بیمه شخص ثالث خسارت‌های جانی و مالی واردشده به دیگران را جبران می‌کند؛ اما خسارت‌های خودرو خود مالک را پوشش نمی‌دهد. معمولاً بیمه‌ای که هنگام تحویل خودرو از نمایندگی ارائه می‌شود، پایه‌ای‌ترین نوع بیمه است و میزان تعهدات آن محدود است. بنابراین، صرف دریافت بیمه از نمایندگی به معنای تامین کامل امنیت مالی شما نیست.» او توصیه کرد: «مالک خودرو پس از دریافت بیمه شخص ثالث، حتماً میزان تعهدات، سقف پوشش‌ها، تاریخ شروع و پایان بیمه و امکان تعویض شرکت بیمه را بررسی کنند. انتخاب شرکت بیمه معتبر و با سابقه پرداخت به‌موقع خسارت، اهمیت زیادی دارد.»

وی ادامه داد: «بیمه بدنه خسارت‌های خودرو خود مالک را پوشش می‌دهد؛ خساراتی مانند تصادف، واژگونی، آتش‌سوزی، انفجار، سرقت کامل خودرو و برخورد با اجسام خارجی. خودروهای صفر در ماه‌های ابتدایی استفاده بیشتر در معرض خطر هستند؛ زیرا مالک هنوز به خودرو عادت نکرده و

کارشناس بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد: ضرورت بیمه خودرو صفر برای مالکان

احتمال خطا در رانندگی بیشتر است. علاوه بر این، قطعات خودروهای نو هزینه بالایی دارند و تعمیرات بدون بیمه می‌تواند میلیون‌ها تومان خرج بر دوش مالک بگذارد.»

او افزود: «شرکت‌های بیمه، علاوه بر پوشش‌های پایه بیمه بدنه، پوشش‌های تکمیلی متنوعی ارائه می‌دهند؛ شامل شکست شیشه، افت قیمت خودرو بعد از تصادف‌های جزئی، سرقت لوازم جانبی، بلایای طبیعی مثل سیل و تگرگ و خدمات ایاب و ذهاب خودرو به تعمیرگاه. این موارد به ویژه برای خودروهای گران‌قیمت یا خودروهایی که در فضای باز پارک می‌شوند، اهمیت زیادی دارد.»

این کارشناس بیمه گفت: «مالک خودرو نباید فقط به قیمت بیمه توجه کند. سرعت پرداخت خسارت، وجود نمایندگی فعال در محل زندگی، امکانات ثبت خسارت آنلاین و سابقه پرداخت به‌موقع خسارت، از شاخص‌های مهم انتخاب شرکت بیمه هستند. ممکن است حق بیمه شرکتی با این ویژگی‌ها کمی بالاتر باشد، اما این هزینه اضافی، درواقع سرمایه‌گذاری برای جلوگیری از هزینه‌های بزرگ‌تر در آینده است.» او یادآور شد: «طبق قانون، مالک خودرو حق دارد خودش شرکت بیمه را انتخاب کند. بیمه‌ای که توسط نمایندگی ارائه می‌شود، پایه‌ای است و مالک می‌تواند برای دریافت تعهدات بالاتر یا خرید بیمه بدنه از هر شرکت دلخواه اقدام کند.» نوری‌زاده به نکات عملی هم اشاره کرد: «به مالکان خودرو صفر کیلومتر توصیه می‌کنم قبل از تحویل خودرو، درباره پوشش‌های بیمه تحقیق کنند؛ سقف تعهدات و فرانشیزها را بررسی کنند و حتی اگر لازم است با مشاور بیمه مشورت کنند. همچنین ثبت خسارت به‌صورت آنلاین و داشتن مدارک کامل، می‌تواند در زمان تصادف یا خسارت، روند جبران خسارت را بسیار سریع‌تر و ساده‌تر کند.» او در پایان تأکید کرد: «در شرایط فعلی بازار خودرو، بیمه بدنه برای خودرو صفر دیگر یک هزینه لوکس نیست؛ بلکه یک ضرورت برای محافظت از سرمایه خانوار محسوب می‌شود. انتخاب هوشمندانه بیمه، مالک را از خسارات مالی و استرس‌های ناشی از آن در امان نگه می‌دارد و به‌نوعی آرامش ذهنی هم فراهم می‌کند.»





«موتانگ» هم به سمت هیبرید شدن حرکت می‌کند



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

سامانه فروش خودروهای وارداتی در آزمون شفافیت



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

«سامانه فروش خودروهای وارداتی که با هدف ایجاد شفافیت و نظم در بازار راهاندازی شده بود، امروز خود به یکی از چالش‌های اصلی خریداران تبدیل شده‌است. هزاران متقاضی با تاخیر در تحویل خودرو، مسدود شدن مبالغ هنگفت بدون تعیین مدل و نبود اطلاعات دقیق درباره موجودی خودروها در بنادر مواجه‌اند. این وضعیت، علاوه بر ایجاد سردرگمی و نارضایتی عمومی، بازار خودروهای وارداتی را به جولانگاه دلالان و چندترخی‌ها تبدیل کرده‌است. بابک صدراپی، کارشناس حوزه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» تأکید کرد: «ریشه بحران کنونی، ترکیبی از طراحی نادرست سامانه، سیاست‌گذاری‌های غیرکارشناسی و ناهماهنگی ساختاری میان نهادهای مسئول است.» او معتقد است: «بدون اصلاحات فوری و بازمهندسی سامانه، نه تنها حقوق مصرف‌کنندگان تضییع می‌شود، بلکه اهداف اولیه شفافیت و عدالت اقتصادی تحقق نخواهد یافت.» صدراپی همچنین بر لزوم هدف‌گذاری واردات خودرو، تجمیع مدل‌ها و تأمین قطعات یدکی پایدار تأکید کرد تا بازار به ثبات و پیش‌بینی‌پذیری برسد.

سامانه فروش خودروهای وارداتی با هدف ایجاد شفافیت راه‌اندازی شد، اما امروز هزاران

نتیجه چنین وضعیت آشفته‌ای چیزی جز ایجاد نارضایتی گسترده میان مصرف‌کنندگان، بلامتکلیفی طولانی‌مدت و بی‌اعتمادی به سیاست‌های دولتی نیست.

با توجه به ادامه‌دار بودن بلامتکلیفی، نگرانی از تغییر قیمت نهایی خودرو به دلیل نوسانات ارزی، بی‌پاسخ ماندن موضوع سود مبالغ‌بلو که شده، دشواری فرآیند انصراف و آزادسازی پول و کاهش قابل توجه اعتماد عمومی به سیاست‌های تنظیمی بازار، چه راهکارهای فوری و چه اصلاحات ساختاری ضروری است؟

نخستین اقدام فوری باید بازگشایی شفاف اطلاعات باشد. مردم باید بدانند چه تعداد خودرو در مسیر واردات است، چه تعداد ترخیص شده، چه تعداد آماده تحویل است و چه موانعی موجب تاخیر می‌شود. نبود اطلاعات باعث ایجاد شایعات، هجوم سرمایه‌ای به بازار و بی‌ثباتی روانی می‌شود، در حالی که یک جدول زمان‌بندی رسمی می‌تواند بخش زیادی از التهاب را مهار کند. همچنین تعیین تکلیف سود مبالغ‌بلو که شده، اعلام نرخ نهایی بر مبنای فرمول مشخص و تسهیل فرآیند انصراف باید فوراً در دستور کار قرار گیرد. به‌جای تنوع ده‌ها مدل با تیراژ محدود، سیاست‌گذار باید به سمت واردات انبوه از یک یا دو برند معتبر حرکت کند. واردات ۵ هزار دستگاه از یک مدل مشخص علاوه بر کاهش هزینه لجستیک، باعث می‌شود خدمات پس از فروش منظم، دسترسی به قطعه آسان و قیمت‌بازار منطقی‌تر شود. همین اقدام می‌تواند در کوتاه‌مدت بسیاری از نگرانی‌ها درباره نگهداری و تعمیرات خودروهای وارداتی را حل کند. تا زمانی که سامانه فروش نقش تنظیم‌گر را به‌جای

مداخله‌گر ایفا نکند، مشکلات پابرجا خواهد ماند. دولت باید چارچوب را تعیین کند، اما اجرای عملیات فروش باید به شکل رقابتی و توسط شرکت‌های واردکننده انجام شود. این رقابت سالم هم قیمت را واقعی‌تر می‌کند و هم کیفیت خدمات را افزایش می‌دهد. در نهایت، بازطراحی کامل سامانه با هدف شفافیت، حذف مراحل زائد، ایجاد ضمانت بازپرداخت، و اتصال آنلاین به تمام نهادهای مرتبط می‌تواند سامانه را به ابزار اعتمادسازی تبدیل کند نه منشأ بحران.

تنوع زیاد مدل‌ها و تیراژ پایین باعث ایجاد بحران در تأمین قطعات یدکی شده‌است. آیا این موضوع از تباطؤ مستقیمی با نابسامانی سامانه و سیاست‌گذاری‌ها دارد؟

بله، ارتباط مستقیم وجود دارد. وقتی هر مدل خودرو به صورت محدود وارد می‌شود و تعداد کمی از هر مدل در بازار موجود است، واردکننده و شبکه خدمات پس از فروش توانایی تأمین قطعات یدکی را به‌صورت بهینه ندارند. این موضوع نه تنها به مصرف‌کننده فشار می‌آورد، بلکه ارزش خودرو در بازار را نیز کاهش می‌دهد. مشکل اصلی این است که سیاست‌های واردات خودرو فاقد یکپارچگی و هدف‌گذاری است و سامانه نیز به جای اصلاح وضعیت، آن را تشدید می‌کند. اگر سیاست‌گذار واردات را به صورت هدفمند و تجمیع‌شده طراحی می‌کرد، به عنوان مثال انتخاب چند مدل مشخص و واردات هزاران دستگاه از هر مدل می‌توانست بازار را به سمت ثبات هدایت کند. نتیجه چنین سیاستی افزایش دسترسی به قطعات، خدمات پس از فروش مطمئن و کاهش هزینه نگهداری برای مصرف‌کننده را به همراه داشت.

برای موتانگ در نظر گرفته شده و زمان دقیق عرضه آن به بازار نیز در هاله‌ای از ابهام قرار دارد؛ اما نفس وجود این پروژه نشان می‌دهد که فورد برای آینده اسب وحشی خود، گزینیهایی فراتر از پیشرفته‌های بنزینی سنتی را مدنظر دارد. داستان موتانگ هیبریدی به سال ۲۰۱۷ بازمی‌گردد؛ زمانی که مارک فیلدز، مدیرعامل وقت فورد برای نخستین بار وعده ساخت چنین مدلی را داد. از آن زمان تاکنون، به‌جز عرضه شاسی‌بلند پرقی موتانگ Mach-E، خبری از یک موتانگ کوپه هیبریدی نبود؛ اما حالا به‌نظر می‌رسد صبر طرفداران رو به‌تمام است.

آیا سامانه فروش، موجب دامن زدن به دلالی و چندترخی شدن بازار شده‌است؟

متأسفانه بله. سامانه‌ای که نتواند مصرف‌کننده واقعی را تشخیص دهد، به‌طور غیرمستقیم دلالان و واسطه‌ها را تقویت می‌کند. در شرایط طبیعی، ممکن است تنها بخش محدودی از خودروها در اختیار دلالان قرار گیرد، اما سامانه فعلی با محدودیت اطلاعات، فرآیند کند و عدم شفافیت در تعیین مدل خودرو، باعث می‌شود بخش قابل توجهی از خودروها در بازار ثانویه و با قیمت بالاتر معامله شود. نبود سقف خرید برای هر کدملی، عدم اعتبارسنجی کامل خریداران و شفاف نبودن موجودی بنادر، سامانه را از یک ابزار کنترل بازار به کاتالیزور سوداگری و چندترخی شدن خودروها تبدیل کرده‌است.

با توجه به بلامتکلیفی، مشکلات پیش پرداخت و نگرانی‌ها درباره نوسانات ارزی، چه اقدامات فوری و اصلاحات ساختاری برای بهبود وضعیت و بازگرداندن اعتماد عمومی ضروری است؟

اولین گام، بازگرداندن شفافیت واقعی به سامانه است. مردم باید بدانند پول آن‌ها کجا و در چه مرحله‌ای است، چه تعداد خودرو در بندر موجود است و زمان تحویل دقیق هر مدل چه زمانی خواهد بود. این اطلاعات باید لحظه‌ای و قابل راستی‌آزمایی باشد تا اعتماد عمومی دوباره بازسازی شود. اقدام فوری دیگر، پرداخت سود بلو که شدن مبالغ به مصرف‌کنندگان است. وقتی مشتری بدون اطلاع از نوع خودرو و قیمت نهایی، پول هنگفتی پرداخت می‌کند، طبیعی است که انتظار دریافت سود قانونی وجود داشته باشد. عدم انجام این کار باعث بی‌اعتمادی و نارضایتی گسترده می‌شود. واردات باید هدفمند و مدل‌محور باشد، به جای پراکندگی چند مدل با تیراژ محدود. همچنین قرار دادهای فروش باید از ابتدا شفاف، شامل تعیین مدل، قیمت نهایی و شرایط تحویل باشند. نهادی مستقل باید بر عملکرد سامانه و واردکننده نظارت کند تا ضمانت اجرایی داشته باشد. تنها با این اصلاحات، سامانه می‌تواند به تعادل بازار، پیش‌بینی‌پذیری و عدالت اقتصادی کمک کند.



کرمان‌موتور






کاتالوگ

KERMAN MOTOR

KME SR3

کی‌ام‌سی اس آر ۳

«خسپا» بارشد ۲درصدی سبز شد



« به گزارش سایپانیز، در دادوستدهای امروز بورس، خسپا با بار دیگر در جمع نمادهای مثبت قرار گرفت. این سهم در پایان جلسه معاملاتی با رشد ۲ درصدی بسته شد و توجه بخشی از معامله گران را متوجه خود کرد. بر پایه داده‌های منتشرشده در سامانه کدال، عملکرد اخیر سایپان نشان می‌دهد این نماد طی سه ماه گذشته ۲۸ درصد افزایش ارزش را تجربه کرده و بازدهی آن در بازه

۹ ماهه به حدود ۳۷ درصد رسیده است. همچنین آمار سالانه حکایت از رشد ۵۳ درصدی ارزش خسپا دارد؛ عددی که موقعیت این نماد را در میان سهم‌های فعال گروه خودرویی مشخص‌تر می‌کند. با وجود نوسانات بازار، داده‌های رسمی نشان می‌دهد خسپا طی یک سال گذشته توانسته جایگاه خود را حفظ کند.

ترافیک، دما، سبک رانندگی؛ تفاوت‌هایی که استانداردها پوشش نمی‌دهند

فاصله آزمایش تا خیابان؛ راز اختلاف عملکرد خودروهای یورو ۵ در کشور

ارتقای خودرو به یورو ۵، بدون ارتقای سوخت به همان سطح، نتیجه‌ای جز ناهمخوانی عملکرد نخواهد داشت



آزمایشگاهی و عملکرد واقعی ایجاد کند.

رفتار محافظه کارانه ECU؛ تصمیمی که ناگزیر است در خودروهای جدید، ECU با واحد کنترل الکترونیکی، نقش «خط دفاعی موتور» را دارد. این واحد دائماً کیفیت احتراق، دمای قطعات و وضعیت کاتالیست را پایش می‌کند. اگر سوخت نامرغوب باشد، دمای موتور افزایش یابد یا احتراق ناقص رخ دهد، ECU وارد فاز محافظتی می‌شود.

در این حالت، تنظیمات موتور محدودکننده می‌شوند که می‌توان به عقب‌بردن زمان احتراق، غنی‌تر کردن مخلوط سوخت و هوا، کاهش فشار توربو و تغییر استراتژی کنترل دمای کاتالیست اشاره کرد. تمام این‌ها باعث افت پرفورمنس می‌شود، اما این افت نشانه ایراد فنی نیست؛ بلکه نتیجه سازگاری موتور با شرایطی است که استاندارد برای آن طراحی نشده است. بنابراین هنگامی که مردم از افت توان یا مصرف بالاتر در مقایسه با اطلاعات کارخانه گلیشه می‌کنند، باید توجه داشت که خودرو در محیطی متفاوت از محیط تست کار می‌کند.

ترافیک، دما، سبک رانندگی؛ تفاوت‌هایی که استانداردها پوشش نمی‌دهند

چرخه‌های آزمون استاندارد WLTP و NEDC بر اساس الگوهای رانندگی نسبتاً آرام، سرعت‌های متعادل و جریان ترافیکی روان طراحی شده‌اند؛ اما الگوی رانندگی در ایران کاملاً متفاوت است. دو تهران، اصفهان، مشهد و تبریز، راننده‌ها با توقف و حرکت مکرر و شتاب‌گیری‌های ناگهانی، با بار حرارتی ناشی از استفاده طولانی مدت از کولر و دمای بالای محیط روبه‌رو هستند. افزون بر این، ارتفاع برخی شهرها باعث کاهش اکسیژن ورودی موتور می‌شود و ECU برای جلوگیری از ناک یا احتراق ناقص، مجبور است نسبت هوای ورودی و زمان‌بندی جرقه را اصلاح کند. تمام این عوامل موجب افزایش اختلاف میان شرایط آزمایشگاهی و واقعیت شهری ایران می‌شود.

چرا صنعت خودرو در این میان متهم می‌شود؟
اصرار بر این که خودرو یورو ۵ باید در هر شرایطی مانند آزمایشگاه عمل کند، نادیده گرفتن ماهیت استاندارد گذاری است. استاندارد، رفتار خودرو را در شرایط

تعریف‌شده می‌سنجد؛ نه کل اکوسیستم حمل‌ونقل، خودرو ساز در ایران استاندارد را پاس کرده است؛ آزمون‌ها در حضور نهاد ناظر انجام می‌شود و سوخت مورد استفاده، یورو ۵ واقعی است. اما پس از خروج خودرو از کارخانه، تمام شرایط تغییر می‌کند: سوخت، ترافیک، دما، سبک رانندگی و حتی الگوی سرویس دورهای، از همین رو است که صنعت خودرو معتقد است مسئولیت تحقق کامل استاندارد، بین چند نهاد تقسیم شده و تنها یک بخش آن در حوزه صنعت خودرو قرار دارد. ضعف در حلقه‌های دیگر، فاصله عملکردی ایجاد می‌کند که نباید صرفاً به تولیدکننده نسبت داده شود.

زیرساخت سوخت؛ حلقه‌ای که باید تقویت شود
ارتقای خودرو به یورو ۵، بدون ارتقای سوخت به همان سطح، نتیجه‌ای جز ناهمخوانی عملکرد نخواهد داشت. کشورهایی که با موفقیت به استانداردهای جدید رسیده‌اند، ابتدا سوخت را به استاندارد رسانده‌اند و سپس خودرو ساز را ملزم به رعایت الزامات کرده‌اند. اما در ایران این دو مسیر هم‌زمان پیش نرفته و همین عدم تقارن باعث شده بار اصلاحات نهایی بر دوش خودرو بیفتد؛ باری که از نظر فنی امکان‌پذیر نیست. اگر زیرساخت پالایشگاهی و شبکه توزیع سوخت به سطح پایدار برسد، فاصله عملکرد خودروهای یورو ۵ در آزمایش و خیابان نیز به‌طور طبیعی کاهش می‌یابد.

مسئولیت مشترک، نتیجه مشترک
اختلاف عملکرد خودروهای یورو ۵ در کشور نه به دلیل ضعف طراحی است و نه نشانه ناکارآمدی صنعت خودرو است. این اختلاف نتیجه مجموعه‌ای از شرایط بیرونی است که استانداردها برای آن‌ها نوشته نشده‌اند. خودرو ساز استاندارد را پاس کرده، اما سوخت ایران هنوز یورو ۵ پایدار نیست. ترافیک ایران مشابه چرخه WLTP نیست. سبک رانندگی، دما، ارتفاع و بار حرارتی نیز همان شرایطی نیست که آزمایشگاه بر اساس آن نتیجه می‌دهد.

تا زمانی که سوخت و زیرساخت انرژی به سطح استاندارد نرسد، برخی تفاوت‌ها میان «کاغذ» و «واقعیت خیابان» برقرار خواهد بود و این تفاوت باید با نگاه کارشناسی تحلیل شود؛ نه با متهم کردن صنعتی که بخش خود را به‌درستی انجام داده است.

فروش و افزایش رضایت مشتریان خواهد بود. بر اساس این گزارش، هدف از راه‌اندازی این مرکز، نصب انواع آپشن‌های اختیاری طبق درخواست مشتری نهایی و بارعبایت کامل استانداردهای فنی است؛ اقدامی که علاوه بر پاسخ‌گویی به نیاز بازار، به افزایش سودآوری شرکت نیز کمک می‌کند. از مهم‌ترین مزایای این طرح می‌توان به نصب آپشن پیش از تحویل خودرو به مشتری، حفظ



الزامات ارتقای جایگاه برند دانست و گفت: «راشه خدمات سفرشی و نوین موجب افزایش جذابیت محصولات شده و باید به‌زودی در تمامی نمایندگی‌های سطح کشور قابل ارائه باشد.» وی با اشاره به روند روبه‌رشد تولید محصولات سایپادریل، نقش شبکه نمایندگی‌ها را در بازار یابی، جذب و نگهداشت مشتریان کلیدی دانست و افزود: «راشه طرح‌های نوآورانه همچون نصب آپشن، زمینه‌ساز توسعه

به گزارش سایپانیز، این مرکز با بهره‌گیری از نیروی انسانی مجرب و متخصص، امکان تجهیز خودروهای تجاری به آپشن‌های جدید، استاندارد و مطابق نیازهای روز مشتریان را به صورت کاملاً حرفه‌ای و مبتنی بر دانش فنی فراهم می‌سازد. محمود سهیل‌نژاد مدیرعامل سایپادریل در مراسم افتتاح این مرکز، توسعه خدمات و افزایش تنوع در سبد امکانات قابل ارائه به مشتریان را از

پیگیری يك موضوع

Follow up



سپهر دادجوی توکلی

سخنگوی شورای رقابت

چالش قیمت‌گذاری خودروهای مونتاژی

با وجود تدوین دستورالعمل‌های مشخص برای قیمت‌گذاری خودروهای مونتاژی، شکاف میان قیمت نهایی و رضایت مصرف‌کننده همچنان پابرجاست؛ از همین رو سپهر دادجوی توکلی با اشاره به این که مشکل اصلی نه در قانون، بلکه در نحوه اجرای آن و ضعف نهادهای اجرایی و نظارتی است، به بیان نظرات خود در این خصوص پرداخت:

مهم‌ترین گلبه مردم در باره قیمت خودروهای مونتاژی چیست؟

از قیمتی که خودرو در نهایت به دست مردم می‌رسد، نارضایتی زیادی وجود دارد و این موضوع کاملاً قابل درک است. قطعاً در این حوزه انتقاداتی مطرح است و مانیز از نهادهای تخصصی مختلف، به‌ویژه سازمان حمایت، برای رسیدگی دقیق‌تر و کارشناسی‌تر کمک گرفته‌ایم. سازمان حمایت‌نهاد تخصصی محاسبه قیمت است و همکاری کاملی با شورای رقابت دارد.

بسیاری می‌گویند نهادهای دیگر می‌توانند خسار جاز چارچوب شورای رقابت قیمت‌گذاری کنند. این موضوع صحت دارد؟

خیر؛ مطابق فصل ۹ قانون ساماندهی خودرو، شورای رقابت موظف به شناسایی بازارهای انحصاری و ارائه دستورالعمل قیمت‌گذاری است. بنابراین پاسخ روشن است: هیچ نهاد دیگری اجازه اقدام خارج از این دستورالعمل را ندارد.

با این حال، انتقاداتی نسبت به عملکرد وزارت صمت نیز مطرح می‌شود. ارزیابی شما چیست؟

در نقش وزارت صمت، انتقادات کارشناسی وجود دارد. اجرای دستورالعمل‌ها با چالش‌هایی روبه‌رو است و هم در نهادهای اجرایی و هم در نهادهای نظارتی مانند مجلس، ضعف‌هایی مشاهده می‌شود. البته در باره فرمول و دستورالعمل شورای رقابت نیز استدلال‌هایی از سوی منتقدان مطرح می‌شود که ما آن‌ها را می‌شنویم.

مهم‌ترین چالش اجرای دستورالعمل‌ها در خصوص قیمت‌گذاری خودرو چیست؟

در نحوه اجرا چالش‌های جدی وجود دارد. تلاش ما این است که با کمک نهادهایی مثل سازمان حمایت، این فرآیند را بهبود دهیم. سازمان حمایت بر اساس اسناد مالی موجود اقدام می‌کند؛ اما در برخی موارد دسترسی به همه منابع اطلاعاتی ندارد و نیاز به صحت‌سنجی بیشتر است تا قیمت نهایی قابل اتکا باشد.

زاپاس

Spare Tire

راه‌اندازی نخستین مرکز تخصصی نصب آپشن خودروهای تجاری در کشور

سلامت فنی و گارانتی خودروها، نصب تجهیزات استاندارد مطابق با دستورالعمل‌های قانونی و ارائه گارانتی خدمات ارائه‌شده اشاره کرد. واحد آپشن شرکت خدمات فنی رنا دارای سالن ایزوله اختصاصی با مساحت ۲۵۰ مترمربع بوده و آماده ارائه خدمات به مشتریان خودروهای تجاری گروه خودروسازی سایپا است. متقاضیان می‌توانند برای دریافت خدمات با شماره ۰۲۱۴۸۵۱ تماس بگیرند.



ایده‌های عجیب چینی‌ها برای جلوگیری از آتش‌سوزی



«یک شرکت چینی از سیستمی رونمایی کرده که باتری خودرو و برقی را در صورت آتش گرفتن به بیرون پرتاب می‌کند؛ اما این راه‌حل انتقادات شدیدی را برانگیخته است. آتش‌سوزی در خودروهای برقی یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های این صنعت است؛ اما یک شرکت چینی با رویکردی کاملاً متفاوت و جنجالی، راه‌حلی ارائه کرده که به همان اندازه که خلاقانه است، ترسناک به نظر می‌رسد. این یک سیستم پرتاب سریع است که در مواقع اضطراری، باتری خودرو را مانند یک موشک به بیرون شلیک می‌کند؛ این ایده که در یک ویدئوی پر بازدید در شبکه‌های اجتماعی چین به نمایش در آمد، بحث‌های داغی

را در مورد ایمنی آن به راه انداخته است. این سیستم عملکردی شبیه به ایربگ دارد. در صورت تشخیص احتمال آتش‌سوزی در باتری، سیستم در کمتر از یک ثانیه فعال شده و پکیج باتری را بین ۳ تا ۶ متر از خودرو دور می‌کند. هدف اصلی، محافظت از سر نشینان در برابر آتش یا انفجار احتمالی است. با این حال، منتقدان به سرعت به نقطه ضعف آشکار این طرح اشاره کرده‌اند که سرنوشت باتری پرتاب‌شده چه می‌شود؟ یک پکیج باتری که صدها کیلوگرم وزن دارد، در عمل به یک پرتابه مرگبار تبدیل می‌شود که می‌تواند مستقیماً به یک خودرو دیگر، عابران پیاده یا وسط ترافیک شلوغ برخورد کند.

ویژه‌ها

استاندارد خودروهای آلاینده بازنگری شد



رئیس سازمان ملی استاندارد ایران گفت: «در بحث استاندارد خودروهایی که آلاینده‌گی شدیدی دارند، تجدید نظر شده که این مساله جای امیدواری دارد.» فرانسه انصاری با بیان این که ارتباط خوبی بین سازمان استاندارد، وزارت صمت و سازمان محیط‌زیست برقرار است، گفت: «جلسه‌ای در خصوص ارزیابی کیفیت سوخت تولیدشده در پالایشگاه‌ها برگزار شد و گزارش‌هایی را به رئیس‌جمهور ارائه کردیم تا در راستای حل آن‌ها به پالایشگاه‌ها کمک شود.»

دیگه چه خبر؟

هشدار اتابک به مونتاژکاران؛ در صورت گرانی، تعرفه‌ها اصلاح می‌شوند



وزیر صمت گفت: «تعرفه خودروهای وارداتی به گونه‌ای تعیین شده که خودروسازان مونتاژی هم به تولید خود ادامه دهند؛ اما در صورت افزایش قیمت‌ها، امکان بازنگری مجدد تعرفه‌ها وجود دارد.» سیدمحمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت درباره گلايه‌ها نسبت به قیمت خودروهای مونتاژی، افزایش نرخ ارز محاسباتی گمرک را اصلی‌ترین دلیل رشد قیمت‌ها دانست و ادامه داد: «در برخی محاسبات، افزایش نرخ ارز وارداتی نسبت به سال گذشته دیده نمی‌شود.»

تونیرا

خبر مهم برای واردکنندگان خودرو، پلیس راهور نباید عوارض گمرکی بگیرد



معاونت حقوقی ریاست‌جمهوری نظر رسمی خود را در خصوص مرجع وصول ۱۰ درصد ارزش گمرکی خودروهای وارداتی در زمان شماره‌گذاری اعلام کرد. بر اساس نظر به شماره ۱۷۱۸۱۴ به تاریخ ۸ بهمن ۱۴۰۳، مستند به مواد ۲ و ۳ قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰ با اصلاحات بعدی، مرجع قانونی برای وصول عوارض گمرکی، صرفاً گمرک جمهوری اسلامی ایران است. بنابراین اخذ مجدد این عوارض توسط پلیس راهور فراجا فاقد وجهت قانونی است.

نارنجی پوشان با خط‌مشی تولیدی ۱۴۰۴ به دنبال گسترش بازار محصولات خود هستند؛

حفظ بازار محصولات اقتصادی و نیم‌نگاه به سگمنت‌های بالاتر



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«استراتژی تولید سایپا در

سال ۱۴۰۴ بیش از هر زمان دیگر بر محور خودروهای اقتصادی متمرکز شده است؛ بخشی از بازار که همچنان پرفروش‌ترین رده قیمتی

کشور را تشکیل می‌دهد. بررسی داده‌های منتشرشده در سامانه کدال نشان می‌دهد این شرکت طی هشت ماه نخست امسال در مجموع ۱۴۳ هزار و ۲۱۱ دستگاه خودرو به تولید رسانده که بخش اعظم آن به خانواده X200 شامل تیبا، کویک و ساینا اختصاص داشته است.

تولید این گروه با ثبت ۸۹ هزار و ۳۲۳ دستگاه، نشان می‌دهد سایپا همچنان بر حفظ سهم خود در بازار خودروهای اقتصادی تاکید دارد؛ بازاری که به دلیل قیمت مناسب، هزینه نگهداری پایین و تقاضای پایدار، ستون اصلی فروش این شرکت محسوب می‌شود. در کنار این رویکرد، سایپا تولید خودروهای کلاس بالاتر را نیز در برنامه خود نگه داشته و تلاش کرده میان حفظ تیراژ اقتصادی و حرکت به سمت محصولات ارزشمندتر تعادل ایجاد کند.

تولید ۲۱ هزار و ۱۷۴ دستگاه شاهین در هشت‌ماهه امسال نشانه‌ای از این سیاست است؛ محصولی که به‌عنوان سدان رده‌بالاتر، امکان حضور سایپا در سطوح قیمتی متنوع‌تر و جذب مشتریان با انتظارات متفاوت را فراهم می‌کند. از سوی دیگر، تولید ۸ هزار و ۲۰ دستگاه چانگان و آغاز تولید محصولات خانواده تیوتا با حجم ۲ هزار و ۵۸ دستگاه نیز نشان می‌دهد شرکت به تدریج در حال باز کردن مسیر برای همکاری‌های پر بازده و ورود به دسته‌های کیفی بالاتر است. تولید محدود پنج دستگاه آریا اتومات نیز گام دیگری در همین راستا به‌شمار می‌رود. در بخش خودروهای کار نیز وانت ۱۵۱ با تیراژ ۲۲ هزار و ۶۳۱ دستگاه جایگاه خود را در سبد محصولات حفظ کرده است.

چنین ترکیب تولیدی نشان می‌دهد سایپا تلاش کرده مدل توسعه‌ای خود را بر پایه یک هرم پایدار طراحی کند. قاعده هرم با تیراژ بالای خودروهای اقتصادی حفظ‌شده و طبقات بالاتر با محصولات جدیدتر و همکاری‌های خارجی تکمیل می‌شود.

این استراتژی از یک سو مزیت مقیاس و ثبات فروش را تضمین می‌کند و از سوی دیگر امکان ورود تدریجی به رده‌های کیفی و قیمتی بالاتر را فراهم می‌سازد؛ رویکردی که می‌تواند ریسک نوسانات بازار را کاهش

اینفوگرافیک

Infography

افت در آمد شرکت «لنت ترمز ایران»

میزان افت در آمد
۸ ماهه

میزان در آمد
۸ ماهه

میلیارد تومان

24%

225

شرکت تولیدی «لنت ترمز ایران» در هشت ماهه ابتدایی امسال موفق به ثبت ۲۲۵ میلیارد تومان درآمد شده است.

برای چه؟

قاجاق ۲ میلیارد دلاری قطعات

«بر اساس داده‌های رسمی و غیر رسمی، سالانه بیش از ۲ میلیارد دلار قطعه یدکی به‌صورت قاجاق وارد کشور می‌شود. این حجم کم‌سابقه از واردات غیرقانونی نه تنها تولید داخلی را تضعیف کرده، بلکه سلامت مصرف‌کنندگان را نیز به خطر انداخته است. وقتی نیاز بازار وجود دارد اما کانال‌های رسمی واردات دچار کندی و اختلال هستند، مصرف‌کنندگان راهی بازارهای غیر رسمی می‌شوند.

چرا؟

بازار لوازم‌یدکی در گیر قاجاق قطعات است

«بازار لوازم‌یدکی سال‌هاست قربانی قاجاق و گردش قطعات تقلبی است؛ تا جایی که پیدا کردن قطعه اصل و استاندارد به یکی از دغدغه‌های مهم مالکان خودرو تبدیل شده است. بسیاری از رانندگان می‌گویند هنگام نیاز به یک قطعه، روزها در بازار جست‌وجو می‌کنند و در نهایت یا با قیمت‌های بسیار بالا مواجه می‌شوند یا ناچار به خرید قطعات فاقد کیفیت و قاجاق هستند.

چند تلت؟

فرسودگی ناوگان و هجوم قطعات بی کیفیت

«فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل، افزایش قیمت خودرو، کاهش قدرت خرید و ورود گسترده لوازم‌یدکی بی کیفیت به بازار، شرایطی را رقم زده که مناسب نیست. کارشناسان معتقدند اگر دولت در روند تخصیص ارز، سرعت ثبت سفارش، اجرای قانون و نظارت بر تولید و واردات اصلاحات جدی ایجاد نکند، بازار قطعات یدکی هر روز بیشتر در دام قاجاق و تقلب فرو خواهد رفت.

دلبه يك

First gear

اصلاح نرخ سوخت نیازمند تحول چرخه خا ناوگان حمل‌ونقل

«حاضر جواب: این روزها وضع سبد سوختی ما مثل سبد خرید آخر ماه شده؛ نیمه‌خالی و پر از امیدهای مصرف‌نشده! مردم نگاه می‌کنند و می‌گویند «ای بابا، چرا این قدر بنزین خوردی؟» سبد هم جواب می‌دهد: «من نبودم، ناوگان حمل‌ونقل بود!» مسئولان هم آرام می‌گویند باید چرخه ناوگان را اصلاح کنیم؛ انگار قرار است ماشین‌ها را بگذارند روی دستگاه اصلاح چهره، بعد تمیز و مرتب تحویل بگیرند. البته اگر روزی برسد که اتوبوس‌ها، تاکسی‌ها و کامیون‌ها با هم هماهنگ شوند، شاید سبد سوختی هم از این افسردگی فکلی نجات پیدا کند و مسا برای اولین بار به جای بنزین، کمی لیخنذ ذخیره کنیم.

خودروهای سبز؛ نفس تازه برای شهرهای آلوده

«حاضر جواب: خودروهای سبز مثل همان گلدان آپارتمانی‌اند که همه فکر می‌کنند هوا را تصفیه می‌کند، اما در واقع فقط باعث ایجاد حس خوب می‌شود. با این حال، خدا پدرشان را بیامرزد؛ هر ماشینی که کمتر دود کند، انگار دارد یک «نفس عمیق» برای شهر هدیه می‌دهد. فقط امیدواریم خودروهای سبز، مثل بیمه بدنه نباشند که هر سال گران‌تر می‌شود و آخرش هم موقع خسارت می‌گوید: «این شامل طرح سبز نمی‌شه!»

ضرر سنگین آلمانی‌ها به خاطر شرط‌بندی روی برقی‌ها

«حاضر جواب: این دیگر شبیه همان لحظه‌ای است که آدم تمام پس‌اندازش را روی تیم محبوبش شرط می‌بندد، بعد آن تیم دقیقه ۹۰ گل می‌خورد. پورشه تایکان هم رفت در نقشش غرق شد؛ سریع، لوکس، برقی... اما خرجش از برق سه‌فاز هم بیشتر درآمد! آلمانی‌ها هم حساب کردند دیدند نه تنها پولشان برنگشته، بلکه باید یک جایزه «پرهزینه‌ترین آلمانی سال» هم به تایکان بدهند. البته احتمالاً خود تایکان با همان صدای آرام برقی‌اش می‌گوید: «من ضرر نزدم، سرمایه‌گذاری بلندمدت‌ام!»

خش بالادستی بازار خودرو در اختیار مدل‌های مختص جانبازان

«حاضر جواب: بازار خودرو گاهی شبیه نانوائی شلوغ محله است؛ هر کس سهم خودش را می‌گیرد و جلو می‌رود. حالا رسیده‌ایم به جایی که بخش بالادست بازار اقتاده دست مدل‌های جانبازان؛ ماشینی که در بازار عادی پیدا نمی‌شود، ولی در ذهن مردم تبدیل شده به جام مقدس. مردم صف می‌کشند که شاید یک روز نوبتشان برسد، اما بازار می‌گوید: «نه عزیزم، این مدل‌ها ویژه‌اند.» البته در همین میان خودروهای معمولی هم زیر لب می‌گویند: «ما هم بالا دستی می‌خوایم، نه فقط وسط بازار!»

مصوبه جدید سوخت، تغییری در بازار خودرو ایجاد نمی‌کند

«حاضر جواب: این مصوبه‌ها گاهی مثل رژیم گرفتن بعد از شب یلداست؛ همه امیدوارند ولی ترازو همان عدد روز قبل را نشان می‌دهد! بازار خودرو هم همین‌طور است؛ مصوبه جدید می‌آید، همه تحلیل می‌نویسند، اما بازار انگار جای‌اش را آرام می‌خورد و می‌گوید: «باشه!» یعنی نه بالا می‌رود، نه پایین می‌آید؛ فقط منتظر می‌ماند ببیند بعدی چی می‌شود. البته اگر روزی مصوبه‌ای بیاید که بازار واقعاً تکان بخورد، احتمالاً خود کارشناسان هم تعجب می‌کنند!



کلمه شاسی‌بلند را به کار نبرد، اما با اشاره به خودرویی با بیش از دو صندلی، عملاً می‌تواند به معنای ساخت خودرویی برای رقابت با مدل‌هایی مانند فراری پوروسانگوته باشد. این تحول بزرگ تحت تأثیر مالکیت جدید مک‌لارن صورت می‌گیرد. این شرکت اخیراً توسط هلندینگ CYVN، بازوی سرما به‌گذاری صندوق ثروت ملی عربستان سعودی خریداری شده است. کالینز تأیید کرد که نقشه راه محصولات مک‌لارن تا سال ۲۰۳۰ نهایی شده و این شرکت برای تسریع فرآیند تولید، از همکاری با خودرو ساز چینی نیو بهره خواهد برد. جالب این‌جاست که هلندینگ CYVN، مالک جدید مک‌لارن، ۲۰ درصد از سهام نیو را نیز در اختیار دارد.

مک‌لارن رسماً اعلام کرده است که روی خودرویی با بیش از دو صندلی کار می‌کند که این می‌تواند به معنای تأیید ساخت شاسی‌بلند باشد. مک‌لارن که دهه‌ها با سوپراسپرت‌های دونفره شناخته می‌شود، رسماً تأیید کرد که در حال توسعه محصولی با بیش از دو صندلی است. این خبر که توسط مدیرعامل جدید این شرکت اعلام شد، بزرگ‌ترین سنت‌شکنی در تاریخ مک‌لارن و حرکتی جسورانه برای ورود به بازارهای جدید، احتمالاً در کلاس شاسی‌بلندهای پر فورمنس به حساب می‌آید. نیک کالینز، مدیرعامل مک‌لارن در مصاحبه اخیر خود ضمن اشاره به این تغییر استراتژیک، از ورود این شرکت به سگمنت‌های دیگر خبر داد. هر چند او مستقیماً



محصول جدید و شاسی‌بلند «مک‌لارن»

نسخه برد افزوده (EREV) از بایک «BJ40»



نسخه بردافزا از بیجینگ BJ40، همان فرم جعبه‌ای مانند دیگر تیپ‌های این خودرو را حفظ کرده است و شرکت خودرو سازی بایک، جدیدترین نسخه از شاسی‌بلند آفرودی خود را با پیش‌رانه بردافزا (EREV) عرضه کرد. بایک BJ40 که اکنون با نام بیجینگ BJ40 شناخته می‌شود، با قیمت ۲۰۴ هزار و ۸۰۰ یوان معادل ۲۸ هزار و ۷۰۰ دلار آمریکا در چین عرضه شده است. در مدل جدید، تأکید بسیاری بر ارتقای قابلیت‌های فناوری، قوای فنی و سیستم‌های خودروان مشاهده می‌شود. نسخه بردافزا از بیجینگ BJ40، همان فرم جعبه‌ای مانند دیگر تیپ‌های این خودرو را حفظ کرده است. حتی در جلوپنجره این خودرو نیز پنج حفره را خواهید دید که نشان از قرارگیری پیش‌رانه درون‌سوز دارد. لاستیک زاپاس نیز به سبک خودروهای آفرود، روی درب عقب نصب شده است. برای افزایش ایمنی، بایک مدل BJ40 را به رول‌کیچ فلزی داخلی مجهز کرده است. جدیدترین نسخه بایک BJ40 به معماری فناوری «Yuanjing Intelligent» مجهز است. این سیستم فناوری از ۲۶ حسگر با دقت بالا بهره می‌برد که امکانات سامانه خودروان را تحت نظارت دارند. جهت‌یابی خودروان، دستیار پارک هوشمند و حافظه پارکینگ، بخشی از مزیت‌های این سیستم هستند.

نسخه بردافزا از بیجینگ BJ40، همان فرم جعبه‌ای مانند دیگر تیپ‌های این خودرو را حفظ کرده است و شرکت خودرو سازی بایک، جدیدترین نسخه از شاسی‌بلند آفرودی خود را با پیش‌رانه بردافزا (EREV) عرضه کرد. بایک BJ40 که اکنون با نام بیجینگ BJ40 شناخته می‌شود، با قیمت ۲۰۴ هزار و ۸۰۰ یوان معادل ۲۸ هزار و ۷۰۰ دلار آمریکا در چین عرضه شده است. در مدل جدید، تأکید بسیاری بر ارتقای قابلیت‌های فناوری، قوای فنی و سیستم‌های خودروان مشاهده می‌شود. نسخه بردافزا از بیجینگ BJ40، همان فرم جعبه‌ای مانند دیگر تیپ‌های این خودرو را حفظ کرده است. حتی در جلوپنجره این خودرو نیز پنج حفره را خواهید دید که نشان از قرارگیری پیش‌رانه درون‌سوز دارد. لاستیک زاپاس نیز به سبک خودروهای آفرود، روی درب عقب نصب شده است. برای افزایش ایمنی، بایک مدل BJ40 را به رول‌کیچ فلزی داخلی مجهز کرده است. جدیدترین نسخه بایک BJ40 به معماری فناوری «Yuanjing Intelligent» مجهز است. این سیستم فناوری از ۲۶ حسگر با دقت بالا بهره می‌برد که امکانات سامانه خودروان را تحت نظارت دارند. جهت‌یابی خودروان، دستیار پارک هوشمند و حافظه پارکینگ، بخشی از مزیت‌های این سیستم هستند.

وقتی سیاست‌ها نیاز به بازنگری دارد؛

صنعت خودرو با باتری‌های مازاد تولید چه کند؟!



سپیدل سیواشی

s.siavashi@autoworld.ir

صنعت خودروهای برقی جهان در حال عبور از مرحله‌ای است که بسیاری آن را «دوران خوش‌بینی بی‌پایان» می‌نامیدند. سرمایه‌گذاری‌های میلیاردری در کارخانه‌های باتری، سیاست‌های حمایتی دولت‌ها و تبلیغات گسترده برندهای بزرگ، تصویری از آینده‌ای پاک و بدون آلایندگی ترسیم کرده بود. اما اکنون نشانه‌هایی آشکار شده که این مسیر به آن سادگی که پیش‌بینی می‌شد، ادامه نخواهد یافت. بازار جهانی خودروهای برقی با واقعیتی تازه روبه‌رو است: سرعت رشد تقاضا کمتر از آن چیزی است که تولیدکنندگان انتظار داشتند. این شکاف میان ظرفیت تولید و نیاز واقعی، نه تنها برنامه‌های صنعتی را تحت فشار قرار داده، بلکه سرمایه‌گذاران و سیاست‌گزاران را نیز به بازنگری واداشته است. در چنین شرایطی، هر تصمیم راهبردی می‌تواند آینده یک برند یا حتی کل صنعت را تغییر دهد. این وضعیت، پرسش‌های مهمی را پیش روی فعالان بازار قرار داده است؛ از جمله این‌که آیا سرمایه‌گذاری‌های عظیم در تولید باتری به نقطه‌ای بحرانی رسیده‌اند؟ آیا سیاست‌های حمایتی دولت‌ها باید بازنگری شوند و مهم‌تر از همه، مسیر گذار به انرژی پاک چگونه می‌تواند با واقعیت‌های اقتصادی و صنعتی هماهنگ شود؟

ابعاد فاجعه باتری سازی

تا سال ۲۰۲۰، ظرفیت تولید سه برابر تقاضا خواهد شد و خودرو سازان بزرگ پروژه‌های خود را متوقف کرده‌اند. صنعت جهانی خودرو که در سال‌های اخیر میلیارد ها دلار برای ساخت کارخانه‌های باتری خودروهای برقی سرمایه‌گذاری کرده بود، اکنون با یک بحران جدی روبه‌رو شده است. ظرفیت تولید باتری به‌مراتب سریع‌تر از تقاضای واقعی برای خودروهای برقی رشد کرده و این حباب ممکن است به‌زودی بترکد. یک تحلیل جدید از موسسه AlixPartners پیش‌بینی می‌کند که تا سال ۲۰۳۰، ظرفیت تولید جهانی باتری خودروهای برقی

بزرگی مانند فورد و جنرال موتورز ناچار شده‌اند برنامه‌های توسعه باتری خود را کاهش دهند. فورد اعلام کرده ظرفیت تولید باتری برنامه‌ریزی‌شده خود را ۳۵ درصد کاهش می‌دهد و حتی تولید پیکاپ برقی F-150 Lightning را متوقف کرده است. جنرال موتورز نیز به‌دلیل کاهش سرعت پذیرش خودروهای برقی، مجبور به اخراج بیش از یک‌هزار و ۵۵۰ کارگر در کارخانه‌های مشترک باتری با ال‌جی شد. این اقدامات نشان می‌دهد که خوش‌بینی‌های اولیه نسبت به رشد سریع بازار خودروهای برقی، جای خود را به واقع‌گرایی محتاطانه داده است. از سوی دیگر، پاناسونیک به‌عنوان تأمین‌کننده اصلی باتری برای تسلا، با چالش مشابهی دست‌وپنجه نرم می‌کند. کارخانه جدید این شرکت در کانزاس هنوز نتوانسته به ظرفیت کامل برسد؛ زیرا تقاضا برای محصولات تسلا کاهش یافته است. حتی برخی پروژه‌ها مانند کارخانه T1 Energy در جورجیا به‌طور کامل لغو شده‌اند. این نشانه‌ها حاکی از آن است که سرمایه‌گذاری‌های هنگفتی که برای گذار به عصر خودروهای برقی انجام شده بود، در هاله‌ای از ابهام فرو رفته است. از منظر اقتصادی، این بحران می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای داشته باشد. میلیارد ها دلار سرمایه‌گذاری در ساخت کارخانه‌های باتری، در صورت عدم تحقق تقاضای پیش‌بینی‌شده، به‌دراپی‌های بلااستفاده تبدیل خواهد شد.

این وضعیت نه تنها سودآوری شرکت‌ها را تهدید می‌کند، بلکه می‌تواند موجی از تعدیل نیرو و کاهش سرمایه‌گذاری‌های جدید را به‌همراه داشته باشد. از منظر سیاسی، تغییر احتمالی در سیاست‌های حمایتی دولت‌ها نیز بر شدت بحران افزوده است. حذف اعتبار مالیاتی ۷ هزار و ۵۵۰ دلاری در آمریکا برای خرید خودروهای برقی، نمونه‌ای از این تغییرات است که تقاضا را کاهش داده و خودرو سازان را به بازنگری در استراتژی‌های خود واداشته است. از منظر صنعتی، بحران مازاد تولید باتری نشان می‌دهد که زنجیره تأمین خودروهای برقی هنوز به بلوغ کامل نرسیده است. سرعت سرمایه‌گذاری در تولید باتری بسیار بیشتر از رشد واقعی تقاضا بوده و این عدم هماهنگی می‌تواند آینده صنعت را با چالش‌های جدی مواجه کند. در کوتاه‌مدت، احتمال بازگشت برخی خودرو سازان به تولید مدل‌های درون‌سوز یا هیبریدی وجود دارد تا بتوانند ریسک بازار را مدیریت کنند.



فروش خودروهای برقی در کنار تغییرات احتمالی در سیاست‌های حمایتی دولت‌ها مانند حذف اعتبار مالیاتی ۷ هزار و ۵۵۰ دلاری در آمریکا، باعث شده خودرو سازان بار دیگر به تولید خودروهای با موتور درون‌سوز روی بیاورند. این وضعیت، آینده سرمایه‌گذاری‌های هنگفتی را که برای گذار به عصر خودروهای برقی انجام شده بود، در هاله‌ای از ابهام فرو برده است.

احتمال کنترل شرایط

بحران مسازاد تولید باتری خودروهای برقی در جهان، سرمایه‌گذاری‌های میلیاردری را با خطر نابودی مواجه کرده و آینده صنعت خودرو را وارد مرحله‌ای تازه از بازنگری استراتژیک کرده است.

صنعت جهانی خودروهای برقی که طی سال‌های اخیر به‌عنوان نماد گذار به انرژی پاک معرفی می‌شد، اکنون با یکی از جدی‌ترین چالش‌های خود روبه‌رو است: مازاد تولید باتری نسبت به تقاضا. گزارش موسسه ners نشان می‌دهد که تا سال ۲۰۳۰ ظرفیت تولید جهانی باتری خودروهای برقی حدود سه برابر بیشتر از تقاضای واقعی بازار خواهد بود. این عدم توازن، بسیاری از پروژه‌های بزرگ را در معرض خطر قرار داده و زنگ هشدار را برای غول‌های خودرو سازی به‌صدا درآورده است. شرکت‌های

حدود سه برابر بیشتر از تقاضای بازار خواهد بود. این عدم توازن، بسیاری از پروژه‌های بزرگ را در معرض خطر قرار داده و زنگ خطر را برای غول‌های خودرو سازی به‌صدا درآورده است. نشانه‌های این بحران از هم‌اکنون نمایان شده است. فورد که یکی از سرمایه‌گذاران بزرگ در این حوزه بود، اعلام کرده که ظرفیت تولید باتری برنامه‌ریزی‌شده خود را ۳۵ درصد کاهش می‌دهد. این شرکت همچنین به‌دلیل کاهش تقاضا، تولید پیکاپ F150 لایت‌نینگ را تا اطلاع ثانوی متوقف کرده است. شرایط برای جنرال موتورز نیز چندان متفاوت نیست. این شرکت تأیید کرده که به‌دلیل کاهش سرعت پذیرش خودروهای برقی در کوتاه‌مدت، مجبور به اخراج یک‌هزار و ۵۵۰ کارگر در کارخانه‌های باتری مشترک خود با شرکت ال‌جی در اوهایو و تنسی شده است.

پاناسونیک، یکی از تأمین‌کنندگان اصلی باتری برای تسلا نیز با چالش‌های مشابهی دست‌وپنجه نرم می‌کند. این شرکت کارخانه جدیدی در کانزاس افتتاح کرده، اما به دلیل افت تقاضا برای محصولات تسلا، هنوز تاریخ دقیقی برای رسیدن به تولید در ظرفیت کامل اعلام نکرده است. در مواردی حتی شاهد لغو کامل پروژه‌ها بوده‌ایم؛ مانند شرکت T1 Energy که برنامه ساخت کارخانه باتری در جورجیا را به کلی کنار گذاشت. کاهش سرعت رشد

کابین جدید فولکس واگن برای «تاوندور»

مشکی را تشخیص داد. بنابر اطلاعات اولیه، طول فولکس واگن تاوندور جدید به ۵،۰۰۷ متر رسیده است، در حالی که این رقم برای تیپ عادی و R-Line مدل قبل به ترتیب ۴،۹۳۶ و ۴،۹۴۹ متر اعلام می‌شد. البته فاصله بین محور ها همچون قبل، ۲،۹۸ متر خواهد بود. برخلاف بدنه، فضای داخلی فولکس واگن تاوندور جدید با تغییرات اساسی شامل طراحی جدید داشبورد و کنسول میانی و همچنین تعویض نمایشگرهای پیوسته مدل قبلی با دو صفحه نمایش مجزا، همراه شده است. افزایش نمایشگر لمسی از ۱۲ به ۱۵ اینچ، اضافه شدن نمایشگر ۱۱،۶ اینچ برای سر نشین جلو، وجود دو شارژر بی‌سیم در کنسول میانی و همچنین انتقال اهرم دنده به روی ستون فرمان، از دیگر ویژگی‌های کابین تاوندور جدید به‌شمار می‌آید.

فولکس واگن تاوندور به عنوان همتای ۵ نفره از محصول دیگر این برند یعنی تالاکون، از سال ۲۰۲۲ تاکنون در چین و توسط FAW-فولکس واگن عرضه می‌شود. مدتی پس از به‌روزرسانی تالاکون، اکنون نوبت به تاوندور می‌رسد تا با تغییرات همراه شود. پس از انتشار اسناد وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) در ماه آگوست که از این مدل با عنوان نسل دوم یاد کرده بود، حالا فولکس واگن هم به مناسبت نمایشگاه گوانگژو از تاوندور جدید رونمایی کرده است. در نمای جلو با فرم مستطیلی و باریک چراغ‌های جلو روبه‌رو هستیم، در حالی که طرح متفاوت سپرها و گرافیک متفاوت چراغ‌های LED عقب، این مدل را از قبلی متمایز می‌کند. در تیپ مجهز به پکیج R-Line هم می‌توان طراحی متفاوت سپرها و جزئیات



خبر News

معرفی نسخه فاینال از بامو «Z4»

شرکت بامو قصد دارد در آینده نزدیک، Z4 را از خط تولید کنار بگذارد. به مناسبت وداع با این مدل محبوب، نسخه‌ای تولید محدود و البته گران‌قیمت براساس Z4 M40i معرفی شده است. نسل اول بامو Z4 در فاصله سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۸ در ایالات متحده تولید می‌شد، اما خط تولید نسل دوم که بین ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۶ در بازار حضور داشت، به آلمان منتقل شد. سومین و آخرین نسل بامو Z4 نیز در کنار همتای ژاپنی خود یعنی تویاتا سوپرا در اتریش و توسط مگنا اشتایر تولید می‌شود. بامو Z4 فاینال ادیشن در یک تیپ عرضه می‌شود و خریدار فقط می‌تواند بین گیربکس ۸ سرعته استپ‌ترونیک یا شش سرعته دستی، یکی را انتخاب کند. با سفارش



گیربکس دستی، پکیج Handschal-ter با تنظیمات متفاوت کمک‌های عقب، سیستم فرمان، کنترل کشش و دیفرانسیل M Sport، همراه خواهد شد. همچون مدل استاندارد، در زیر کاپوت بامو Z4 فاینال ادیشن نیز با پیش‌رانه ۳ لیتری شش سیلندر توربوشارژر مواجه هستیم، که ۲۸۲ اسب‌بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون‌متر گشتاور، تولید می‌کند. بدنه بامو Z4 فاینال ادیشن با رنگ سفارشی مشکی Frozen متالیک تزئین می‌شود. علاوه بر این باید به پکیج Shadowline اشاره کرد، که تزئینات مشکی براق در آینه‌های جانبی، جلوپنجره، هواکش‌های سپر و خروجی‌های اگزوز را به خودرو اضافه می‌کند.

سقف پارچه‌ای به رنگ مشکی Moon-light تزئین کاپلرهای ترمز با رنگ قرمز و رینگ‌های دو رنگ ۸۰۰۸ با ابعاد ۱۹ و ۲۰ اینچ در جلو و عقب، از دیگر ویژگی‌های ظاهری این مدل به‌شمار می‌آید.

از ویژگی‌های کابین بامو Z4 فاینال ادیشن نیز می‌توان به روکش چرم Ver-nasca الکترتا به رنگ مشکی، دوخت قرمز روکش در بخش‌های مختلف از جمله روکش‌ها، کنسول میانی و پوشش داخلی درها و عبارت Final Edition روی پارکابی، اشاره کرد.

شرکتی است که در حال حاضر سالانه تنها چند ده دستگاه خودرو دست‌ساز تولید می‌کند و تمام ظرفیت تولید آن برای سال‌های آینده پیش‌فروش شده است. خود فون کونینگزگ نیز به این چالش آگاه است و می‌گوید: «تولید انبوه خودرو و اسپرت، طبیعی کاملاً متفاوت با تولید دست‌ساز و محدود دارد.» او تأکید کرد که شرکتش باید قدم‌به‌قدم پیش برود تا دچار لغزش نشود. هیجان‌انگیزترین بخش این ایده، وجود یک پیش‌راننده ایده‌آل در زادخانه کونینگزگ است. موتور سه سیلندر ۲ لیتری این شرکت موسوم به TFG (مخفف غول کوچک دوست‌داشتنی) که در مدل جمرآ معرفی شد، به‌تنهایی قادر به تولید ۶۰۰ اسب‌بخار قدرت است.

«کریستین فون کونینگزگ، از ایده ساخت یک خودرو اسپرت ارزان‌تر و پرتیراژ‌تر برای رقابت با پورشه خبر داده است. کریستین فون کونینگزگ، بنیان‌گذار و مدیرعامل شرکت سوئدی کونینگزگ در اظهارنظری اعلام کرد که به ایده تولید یک خودرو اسپرت ساده‌تر و در دسترس‌تر فکر می‌کند. این خبر می‌تواند به‌معنای ورود این برند سوئدی سازنده هاپرکارهای چندمیلیون‌دلاری به‌بازاری رقابتی‌تر و رقابت مستقیم با نام‌هایی مانند پورشه باشد. وی به‌شکلی جدی از علاقه‌اش به یک مسیر جدید سخن گفته است: «ما ایده افزایش حجم تولید و ساخت خودروهای اسپرت ساده‌تر و قابل‌دسترس‌تر را مطرح کرده‌ایم.» البته این یک جهش بسیار بزرگ برای



پورشه «۹۱۱»؛ هدف‌گذاری بعدی کونینگزگ



فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره در بازار آزاد ۸۰ میلیون تومان گران شد؛

خبری از تسهیلات ۴۰ همتی به خودروسازان نیست؟



مصرف‌کنندگان همچنان با کمترین حق انتخاب روبه‌رو هستند؛ وضعیتی که نه تنها به ناترازی بنزین دامن می‌زند، بلکه فاصله ایران با روند جهانی «گذار انرژی» را روزبه‌روز افزایش می‌دهد.

خودرو همچنان گران می‌شود

خودروهای داخلی روز گذشته رشد قیمت شدید ۴ تا ۳۵ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که تا ۷۴۱ اتومات (۱۴۰۴) با ۳۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۴۸۵ میلیون تومان، دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴) با ۳۴ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۸۲ میلیون تومان، شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۶۰۵ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۲۸ میلیون تومان افزایش ۹۸۰ میلیون تومان، اطلس (باسانوف) (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان افزایش ۸۷۰ میلیون تومان و ری‌آر (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش ۹۱۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. همچنین خودروهای مونتاژی رشد بهای ۲۵ تا ۸۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴) با ۸۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، هایما S7 پرو (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان، لوکاتو L7 (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و لاماری ایما (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان، نيسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان و جی‌ای‌سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

مقیاس ۴۰ همت برای بانکی که خود با ناترازی جدی روبه‌رو است، عملاً با تأخیر و محدودیت مواجه شده و این موضوع باعث می‌شود جریان پرداخت‌ها به قطعه‌سازان به‌صورت یکنواخت و قابل اتکا پیش نرود. از سوی دیگر، نگرانی تورمی روز اول همچنان پابرجاست؛ چرا که هر گونه خلق نقدینگی جدید حتی در قالب تسهیلات هدفمند در نهایت فشار اضافی بر سطح عمومی قیمت‌ها ایجاد می‌کند؛ فشاری که بخشی از آن دوباره به‌هزینه تولید بازمی‌گردد و عملاً اثر بخشی همین بسته‌حمایتی را نیز کاهش می‌دهد.

این در حالی است که وضعیت در بخش تولید داخل چندان مطلوب نیست؛ در حالی که دنیا رقابت را به سمت برقی‌سازی و هیبرید برده، بازار ایران در عمل تنها با محصولات بنزین‌سوز مواجه است و گزینه گاز سوز مقرون به‌صرفه‌ای وجود ندارد. این ناترازی در عرضه و نبود تنوع سوختی، نتیجه سال‌ها غفلت سیاست‌گزاران از ضرورت اصلاح ساختار سوخت و نادیده گرفتن واقعیت‌های اقتصادی همچون رشد مصرف بنزین، افزایش تعداد خودروها و محدودیت ظرفیت تولید سوخت پاک در کشور است.

با این حال، به‌نظر می‌رسد پس از سال‌ها تأخیر، نشانه‌هایی از بازنگری در سیاست‌ها دیده می‌شود. در برنامه جامع تأمین و تخصیص حامل‌های انرژی شبکه حمل‌ونقل کشور که مهرماه امسال به تصویب هیات دولت رسیده، چند مسیر برای برون‌رفت از بحران موجود تعریف شده است؛ از جمله بازگشت دوباره نگاه سیاست‌گزار به توسعه سوخت گاز از مسیر تبدیل کارگاهی خودروهای بنزینی به گاز سوز، اصلاح فاصله قیمت گاز و بنزین برای ایجاد انگیزه مصرف و همچنین الزام دوباره خودروسازان به تولید حداقل ۱۵ درصد از محصولات خود به‌صورت گاز سوز. هر چند در این مصوبه بر استفاده از خودروهای برقی و هیبرید نیز اشاره‌ای شده، اما بسیار کم‌رنگ و فاقد ساز و کار اجرایی مشخص است، موضوعی که نشان می‌دهد سیاست‌گزار هنوز تصمیم قاطعی درباره گذار به سوخت‌های پاک نگرفته و همچنین میان ضرورت‌های اقتصادی، محدودیت‌های صنعتی و فشار رشد مصرف بنزین سرگردان مانده است. در چنین شرایطی و با وجود محدود بودن سبد سوختی، نبود برنامه منسجم و خطاهای سیاستی مکرر،

در حالی که گفته

سخنگوی وزارت

صمت تسهیلات ۴۰

همتی که قرار بود

برای دو خودروساز

کشور تأمین و صرف

بخشی از بدهی خودروسازان به قطعه‌سازان شود، به حساب قطعه‌سازان نشسته است که تولیدکنندگان قطعه می‌گویند ماجرا به این سادگی نیست و چالش‌هایی در مورد استفاده از این پول وجود دارد.

موضوع تسهیلات ۲۰ همتی به هر یک از دو خودروساز بزرگ کشور که در مجموع به ۴۰ همت می‌رسد، از اوایل مهرماه کلید خورد. طی ماه‌های اخیر خودروسازان در تأمین قطعات دچار مشکل جدی شده بودند و انباشت بدهی آن‌ها به قطعه‌سازان وضع را به جایی رسانده بود که پارکینگ خودروسازان مملو از خودروهای ناقص شده بود. همین موضوع باعث شد طی جلسات متعددی که در نهاد‌های تصمیم‌گیر برگزار شد، تصمیم بر اعطای این میزان تسهیلات به خودروسازان گرفته شد. با این حال ساز و کار طوری طراحی شد که این مبلغ مستقیماً صرف پرداخت بخشی از این بدهی‌ها شود. در این زمینه روز گذشته عزت‌الله زارعی، سخنگوی وزارت صمت از شارژ حساب قطعه‌سازان خبر داد. وی در این رابطه گفته است: «دو منبع بانکی به ارزش هر کدام ۲۰ هزار میلیارد تومان برای حمایت از خودروسازان پیش‌بینی شده است که هفته گذشته ساز و کار اجرایی آن ابلاغ شد. طبق این ساز و کار، قطعه‌سازان به بانک معرفی می‌شوند و بانک منابع مالی را مستقیماً به حساب قطعه‌ساز واریز می‌کند. این وجوه در حساب خودروساز گردش نخواهد داشت. با این روش، منابع مالی بدون واسطه در اختیار قطعه‌ساز قرار می‌گیرد و انتظار می‌رود با سرعت عمل بیشتر، تکالیف محول شده در حوزه تولید و تأمین قطعات انجام شود.» اما قطعه‌سازان به اندازه سخنگوی وزارت صمت در این مورد خوشبین نیستند. ماز یار بیگلر، دبیر انجمن قطعه‌سازان کشور، موضوع پرداخت این تسهیلات را تأیید کرده، اما گفته است برای استفاده از این تسهیلات موانع جدی وجود دارد. وی در گفت‌وگو با یکی از خبرگزاری‌ها عنوان کرده است: «بانک‌ها در عمل منابع لازم را برای پرداخت به قطعه‌سازان در اختیار ندارند و ابلاغیه اخیر نمی‌تواند گره از مشکلات این بخش باز کند. با وجود اعلام رسمی حمایت مالی، وضعیت واقعی نقدینگی در صنعت خودرو و قطعه‌سازی همچنان یکی از چالش‌های اصلی تولید به‌شمار می‌رود و اثر گذاری طرح جدید نیازمند رفع موانع اعتباری و بانکی است.»

از همان ابتدا هم که موضوع تسهیلات ۴۰ همتی مطرح شده بود، بسیاری از کارشناسان در این مورد دو هشدار عمده را مطرح می‌کردند. نخست این که تزریق این میزان نقدینگی می‌تواند پیامدهای تورمی قابل توجهی را به همراه داشته باشد و همچنین اساساً تأمین این نقدینگی برای بانک‌ها کار بسیار دشواری است.

درواقع آن‌چه اکنون در مرحله اجرا مشاهده می‌شود، دقیقاً همان پاشنه آشیلی است که کارشناسان از ابتدا نسبت به آن هشدار داده بودند. از یک سو، تأمین نقدینگی در

چری «F700»؛ ترکیب جسارت و فناوری نوین

باز تعریف جایگاه خود در بازار پیکاپ‌هاست. تا پیش از این، پیکاپ‌های چینی بیشتر در بازارهای داخلی یا کشورهای در حال توسعه عرضه می‌شدند. اما با ورود F700 چری قصد دارد به رقابت مستقیم با برندهای جهانی مانند فورد رنجر، تویوتا هایلوکس و GWM Cannon بپردازد. این اقدام می‌تواند سهم بازار چین را در بخش پیکاپ‌های متوسط و بزرگ افزایش دهد و جایگاه برندهای چینی را در سطح بین‌المللی ارتقا دهد.

از منظر اقتصادی، عرضه پیکابی با چنین مشخصات فنی و طراحی مدرن، می‌تواند به افزایش صادرات خودروهای چینی کمک کند. بازارهای آسیای جنوب‌شرقی، خاورمیانه و حتی آمریکای لاتین، ظرفیت بالایی برای جذب پیکاپ‌های هیبریدی دارند. اگر چری بتواند قیمت رقابتی برای F700 تعیین کند، این مدل می‌تواند به یکی از محصولات موفق صادراتی تبدیل شود. از منظر ژئواقتصادی، معرفی F700 را باید بخشی از استراتژی کلان چین برای تثبیت جایگاه خود در صنعت خودرو دانست. در شرایطی که رقابت جهانی به سمت خودروهای برقی و هیبریدی حرکت می‌کند، عرضه پیکابی قدرتمند با فناوری پلاگین-هیبرید، نشان‌دهنده تلاش چین برای ترکیب سنت و نوآوری است. این اقدام می‌تواند فشار بیشتری بر برندهای سنتی وارد کند و آن‌ها را به بازنگری در استراتژی‌های خود وادارد. در نهایت، باید گفت چری جتور Zongheng F700 تنها یک پیکاپ جدید نیست؛ بلکه نماد ورود جدی چین به رقابت جهانی در بخش پیکاپ‌های آفرودی و هیبریدی است. اگر این مدل بتواند وعده‌های فنی و طراحی خود را در عمل محقق کند، می‌تواند به یکی از نقاط عطف در تاریخ صنعت خودرو چین تبدیل شود و مسیر آینده بازار پیکاپ‌های جهانی را تحت تأثیر قرار دهد.



پیکاپ جدید چری جتور Zongheng F700 با طراحی الهام گرفته از SUV G700 و بهره‌گیری از سیستم پلاگین-هیبرید، به‌عنوان رقیب مستقیم پیکاپ‌های مطرحی چون GWM Cannon و BYD Shark معرفی شده و نشان‌دهنده ورود جدی چین به بازار پیکاپ‌های هیبریدی و آفرودی است. بازار جهانی پیکاپ‌ها طی سال‌های اخیر شاهد تغییرات بنیادین بوده است. در حالی که برندهای آمریکایی و ژاپنی همچنان بخش بزرگی از این بازار را در اختیار دارند، خودروسازان چینی با سرعتی چشمگیر در حال ورود به این عرصه هستند. معرفی و انتشار تصاویر پیکاپ چری جتور F700 از مهم‌ترین نشانه‌های این روند دانست؛ مدلی که به‌طور مستقیم برای رقابت با GWM Cannon و دیگر پیکاپ‌های مطرح طراحی شده است.

از منظر طراحی، F700 به‌وضوح زبان بصری جتور را از SUV G700 به ارث برده است. خطوط زاویه‌دار، چراغ‌های LED مستطیلی و جلوپنجره بزرگ با لوگوی جتور، تصویری قدرتمند و مدرن از این پیکاپ ارائه می‌دهد. بدنه با تناسبات مکعبی و سپرهای برجسته، نشان‌دهنده تمرکز بر قابلیت‌های آفرود و استحکام سازه‌ای است. این طراحی، علاوه بر جذابیت بصری، پیام روشنی از عزم چری برای رقابت در بخش پیکاپ‌های سخت‌جان و کاربردی دارد.

از منظر فنی، گزارش‌ها حاکی از آن است که F700 به یک پیش‌راننده پلاگین-هیبریدی ۲ لیتری توربوشارژ مجهز خواهد شد که با همکاری سیستم هیبرید Kunpeng DHT با باتری ۲۴.۱ کیلووات-ساعتی CATL Shenxing عرضه می‌شود. توان خروجی این مجموعه به حدود ۸۹۲ اسب‌بخار می‌رسد؛ عددی که در مقایسه با بسیاری از پیکاپ‌های موجود در بازار جهانی، یک جهش قابل توجه محسوب می‌شود. این قدرت بالا، همراه با سیستم دو سرعته و چهار چرخ‌محرك، نشان‌دهنده تمرکز بر ترکیب عملکرد آفرودی و بهره‌وری انرژی است.

از منظر صنعتی، معرفی چنین مدلی نشان می‌دهد که چین در حال



پوشش آلکانترا، فرمان دی-کات خوش دست بامو و پدال های شیفتر فیبر کربنی بزرگ در پشت آن و از همه مهم تر دسته دنده اسپرت خوش دست M همگی سبب می شود با این استیث نهایت لذت رانندگی اسپرت را تجربه کنید. از نظر فنی M3 CS همچنان با موتور S58 همراه است که یک پیشران ۶ سیلندر خطی به حجم ۳ لیتر مزین به فناوری تویین-توربوشارژر و سیستم پاشش سوخت مستقیم می تواند حداکثر ۵۵۰ اسب بخار قدرت و ۶۵۰ نیوتون متر گشتاور را به کمک گیربکس ۸ سرعته ام-استیپ ترونیک به چهار چرخ منتقل کند تا خودرو ظرف ۵,۳ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد.

اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی بود که بامو از نسخه تمام اسپرت و پرفورمنسی استیثن با استیث خود رونمایی کرد. این خودرو که در حقیقت همان M3 CS تورینگ است، از نظر استایل بدنه مشابه M تورینگ بوده؛ با این تفاوت که رنگ مات بدنه آن بسیار جذاب است. در حقیقت استفاده از رنگ مشکی پیانویی روی کاپوت، اضافه شدن لیپ سپر جلو، جلو پنجره فیبر کربنی با نواری قرمز رنگ، رکاب های اسپرت و لیپ سپر عقب، دیفیوزر فیبر کربنی، آگزوزهای فیبر کربنی و اسپویلر فیبر کربنی روی در صندوق عقب سبب شده است M3 CS هر چه بیشتر هیجان انگیز باشد. کابین این استیث جسور باواریایی با صندلی های bucket M و

استیثن اسپرت و سریع باواریایی ها



۳,۸ لیتر پر توان با امضای کره؛

راز محبوبیت موتور لامبدا ۲ «هیوندای» چیست؟



همواره موتورهای ۶ سیلندر

وی-شکل در دنیای خودرو

جزو محبوب ترین پیشران ها

بوده اند. در این عرصه

مرسدس بنز، آئودی، بامو،

فورد، شورولت، تویوتا، نیسان

و... زیان زد هستند. اما کمپانی هیوندای از سال ۲۰۰۵ میلادی پا به این عرصه گذاشت و با ارائه

موتور لامبدا توانست تحولات اساسی را در این بخش رقم زند. موتور ۶ سیلندر وی-شکل

هیوندای که حجم موتور ۳ لیتر تا ۳,۸ لیتری را پوشش می دهد تا پیش از این در ایالات متحده

به تولید می رسید؛ اما هم اکنون خط تولید این پیشران در کره جنوبی فعال است. در ادامه

به صورت تخصصی و فنی موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۳,۸ لیتری لامبدا ۲ را بررسی خواهیم کرد



حمید محمدی

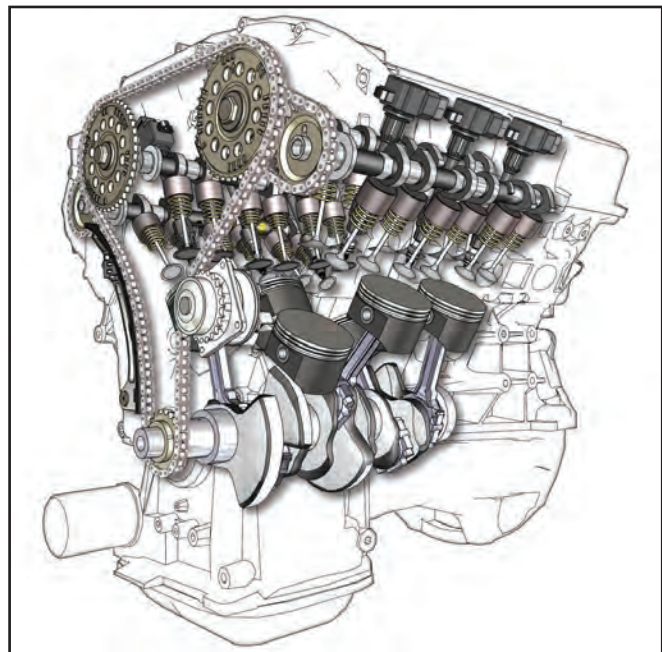
h.mohammadi@autoworld.ir

موتور لامبدا را بشناسید



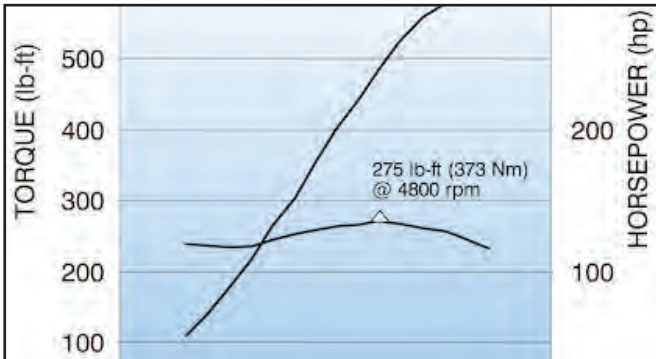
کمپانی هیوندای به منظور توسعه سید محصولات خود، تولید سدان های فول سایز و کوپه اسپرت را در دستور کار خود قرار داد. اما در این زمینه چالشی وجود داشت و آن نیز تولید کوای محر که پر توان بود. بر این اساس سال ۲۰۰۵ میلادی این خودروساز کره ای در صدد طراحی و تولید یک موتور ۶ سیلندر وی-شکل برآمد. این خانواده از موتورهای ۶ سیلندر هیوندای طیف حجم موتور ۳ لیتر تا ۳,۸ لیتری را در بر می گیرد. به عبارت دیگر هیوندای یک موتور با بدنه (بلوک) ۶ سیلندر وی-شکل طراحی و ساخته که حجم سیلندرهای آن با یکدیگر متفاوت و هر یک در یک در محصول خاصی نصب شده است. جالب است بدانید که بلوک (بدنه) سیلندر و سرسیلندر هر دو از جنس آلومینیوم بوده و از راندمان بالایی نیز برخوردار است. ناگفته نماند که موتور ۶ سیلندر وی-شکل لامبدا هیوندای ساختار اتمسفریک دارد.

طراحی و ساختار موتور لامبدا ۲



موتور ۶ سیلندر وی-شکل هیوندای موسوم به لامبدا ۲ ساختار بدنه (بلوک) سیلندر تمام آلومینیوم با سرسیلندر آلومینیومی بهره گرفته است. این موتور در مدل ۳۷۷۸ سی سی (۳,۸ لیتری) که با نام لامبدا ۲ معرفی می شود، مورد بررسی مادر این مطلب است. بر این اساس ساختار بدنه (بلوک) آلومینیومی دارای ۶ سیلندر به صورت وی-شکل با زاویه قرارگیری سیلندر ها ۶۰ درجه ای است. در مدل لامبدا ۲ تمام بدنه (بلوک) سیلندر و سرسیلندر آلومینیوم بوده و به لطف طراحی محفظه احتراق ایده آل و ساختار جدید تایمینگ سوپاپ ها، راندمان بالایی را فراهم می آورد. این موتور در سدان های خوش نام هیوندای مانند نسل اول جنسیس، آژانسل چهارم، کیا اپیروس و جنسیس کوپه نصب شده است.

توان و گشتاور مبتنی بر دیگران



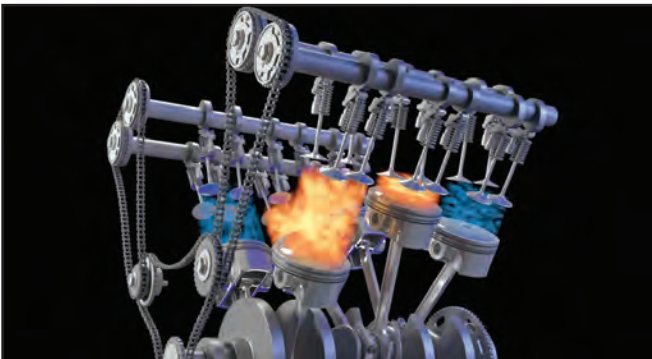
بر این اساس با در نظر گرفتن پارامترهای فنی مانند حجم موتور، قطر سیلندر و کورس پیستون، قرارگیری ۲۴ سوپاپ در سیلندر، سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ ها، نسبت تراکم ۱۲ به یک یاد نسخه پاشش سوخت مستقیم GDI که ۱۳ به یک است، حداکثر توان ۲۴۷ اسب بخار در دور ۶۰۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) تا ۲۹۵ اسب بخار در همین دور و حداکثر گشتاور ۳۴۳ نیوتون متر در دور ۴۵۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) تا ۳۶۵ نیوتون متر در دور ۴۷۰۰ آرپی ام را فراهم می آورد. نکته بسیار مهم دیگر درباره پیشران لامبدا ۲ تیونینگ است که در مدل لامبدا ۲ RSGDI با اغلب روی جنسیس کوپه نیز قابلیت نصب دارد، حداکثر ۳۴۸ اسب بخار قدرت را در ۶۸۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۵۲۰۰ آرپی ام بهار مغان می آورد. در این مدل تغییراتی در پروگرامینگ ECM و تایمینگ سوپاپ ها نیز به وجود آمده که منجر به افزایش توان و گشتاور نیز شده است. در نسخه لامبدا ۲ با سیستم پاشش سوخت مستقیم GDI، توان ۲۹۵ اسب بخاری را در لحظه ای که دور موتور به ۶۰۰۰ آرپی ام می رسد، ارائه می دهد؛ اما با افزایش دور موتور و رسیدن به ۱۶۵۰۰ آرپی ام یک روند نزولی را شاهد هستیم که توان به صورت تدریجی به ۲۹۰ اسب بخار کاهش پیدا می کند که این طبق سیکل اتکینسون است. در مقابل گشتاور در لحظه افزایش دور موتور از ۳۵۰۰ آرپی ام به ۴۵۰۰ آرپی ام به صورت یکباره از ۲۸۰ نیوتون متر به ۳۶۵ نیوتون متر رسیده و با افزایش دور موتور به ۶۰۰۰ آرپی ام تا حدی روند خطی دارد و پس از آن روند نزولی به خود می گیرد.

سیستم خنک کننده و کنترل دما



تمام مدل های موتور لامبدا بر اساس آب-هوا خنک کار می کنند. در نسخه لامبدا ۲ GDI و MPI از یک رادیاتور بزرگ برای آب و یک رادیاتور (مبدل حرارتی) نسبتا بزرگ برای گیربکس استفاده شده است. از آن جا که این پیشران فاقد سیستم پر خوران توربوشارژر است، رادیاتور آب از جنس آلومینیوم بوده که پره های آن طوری طراحی شده که بیشترین میزان انتقال حرارت را دارند. واتر پمپ (پمپ آب) به صورت مکانیکی اما با کنترلر الکترونیکی است که دبی ورودی به سیستم خنک کننده را نسبت به مدل های متداول ۱,۵ برابر کرده و در مقابل استفاده از اوایل پمپ (پمپ روغن) نسل جدید که دارای دبی ۲ برابر نسبت به اوایل پمپ های متداول است، روانکاری و خنک کاری به مراتب بهتری نسبت به پیشران ۴ سیلندر تا ۲ دارد. در نظر داشته باشید که ترموستات نسل جدید دارای کنترلر الکترونیکی نیز در کاهش حرارت موتور بسیار اثر گذار بوده است. ناگفته نماند که به لطف استفاده از سیکل اتکینسون و سیستم خنک کننده متناسب با ساختار موتور راندمان حرارتی به ۵۰ درصد رسیده که به خودی خود نشان از بازدهی بالای موتور دارد. این ساختار خنک کننده و کنترل دما در موتور لامبدا ۲ سبب شده است تنش حرارتی به خوبی کنترل شود و منجر به افزایش استهلاک نشود.

ساختار فنی پیشران لامبدا ۲



موتور ۶ سیلندر وی-شکل لامبدا ۲ با سیلندر و سرسیلندر آلومینیومی دارای ۲۴ سوپاپ است. به عبارت دیگر حجم موتور در این پیشران ۳۷۷۸ سی سی، طراحی چهار سوپاپ به ازای هر سیلندر (در مجموع ۲۴ سوپاپ در سرسیلندر) و نوع قرارگیری زاویه سیلندر ۶۰ درجه ای است. جالب است بدانید که ۲۴ سوپاپ روی دو میل سوپاپ تعبیه شده که با مکانیزم DOHC دارای سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ ها به صورت تک VVT یا دوپل DVVT، سیستم پاشش سوخت چند نقطه ای MPI و در نسل جدیدتر مستقیم داخل سیلندر GDI و مکانیزم زنجر تایم راندمان بالایی نیز دارد. از آن جا که حجم موتور ۳۷۷۸ سی سی (۳,۸ لیتری) برای لامبدا ۲ در نظر گرفته شده، بزرگترین سایز کورس پیستون و قطر سیلندر را در خود جاداه است. به عبارت دیگر سایز کورس پیستون برای ۶ سیلندر وی-شکل در لامبدا ۲، ۸۷,۲ میلی متر و قطر سیلندر ۹۶ میلی متری است. این عدد برای قطر سیلندر و کورس پیستون منجر به ایجاد گشتاور بالا شده که همین عامل سبب کاهش اتاق احتراق و رسیدن نسبت تراکم به ۱۲ به یک شده است. این عدد نسبت تراکم بالا به شمار می رود و به همین دلیل حداقل اکتان سوخت بنزین برای این موتور قدرتمند حجیم ۹۰ است که مناسب برای استفاده در کشورهای خاور میانه و به ویژه ایران است. همچنین در مدل سیستم پاشش سوخت مستقیم چند نقطه ای MPI که با کد G6DA شناخته می شود، نسبت تراکم ۱۲ به یک است. با همین ساختار موتور اما تغییراتی در سیستم پاشش سوخت یعنی سیستم پاشش سوخت مستقیم GDI و بهره گیری از سیکل اتکینسون ایجاد شده که نسبت تراکم را به ۱۳ به یک رسانده و با کد موتور G6DN معرفی می شود. جالب است بدانید که نصب انژکتورها به صورت مستقیم داخل سیلندر، نیازمند هوای فشرده تر است. به بیان ساده تر زمانی که انژکتورها داخل سیلندر به صورت مستقیم پاشش دارند، باید هوای داخل محفظه احتراق به حدی فشرده شود که احتراق کامل تری شکل بگیرد؛ به همین دلیل نسبت تراکم به ۱۳ به یک می رسد. در موتور لامبدا ۲ با سیستم سوخت رسانی تزریق مستقیم داخل سیلندر ها GDI که در برخی از جنسیس های سدان فیس لیفت نیز در کشور وجود دارد، باید از حداقل اکتان سوخت بنزین ۹۱ بهره گرفته شود تا تاکن (ضرر ناشی از پایین بودن اکتان داخل سیلندر ها) کاهش یابد و منجر به خرابی موتور نشود. علاوه بر این، در نسخه پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها GDI موتور لامبدا ۲، پیستون و شاتون فورج ساخته شده و اوایل پمپ (پمپ روغن) نسل جدید بهره گرفته شده تا راندمان موتور نیز حدود ۲۰ درصد ارتقا یابد.

۶ سیلندر حجیم اما کم استهلاک

موتور لامبدا ۲ هیوندای که ساختار ۶ سیلندر وی-شکل ۳,۸ لیتری دارد، به لطف عدم طراحی سیستم پر خوران توربوشارژر یا سوپرشارژر، استهلاک بسیار پایینی دارد. به حدی که طبق بررسی های دقیق نگارنده این مطلب در کشور امارات متحده عربی خرابی این موتور نسبت به خرابی موتورهای ۶ سیلندر محصولات اروپایی در سطح بسیار پایینی قرار دارد. چرا که ECM موتور لامبدا ۲ از نوع بوش بوده که پیش از رسیدن به دور ۷۸۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) سوخت را قطع و از ایجاد فشار در سیلندر ها جلوگیری می کند. همچنین در این مدل از سیستم تایمینگ متغیر هوشمند دوپل سوپاپ ها استفاده شده که از شیر OCV (شیر هیدرولیکی برای کاهش یا افزایش فشار روغن جهت آوانس یا رتارد کردن زمان باز و بسته شدن سوپاپ ها) بهره می گیرد و این امر سبب شده است راندمان موتور در سطح بالایی قرار گیرد. با توجه به حجم موتور ۳۷۷۸ سی سی، نسبت توان و گشتاور در سطحی قرار دارد که موتور به اصطلاح زیر بار یا تحت فشار قرار ندارد.

بخش از این سفارش شامل ۱۵ دستگاه اتوبوس را روز چهارشنبه پنجم آذرماه دریافت کرد. این محصولات در کوتاه ترین زمان ممکن تولید، تجهیز و آماده بهره‌برداری شده‌اند. اتوبوس‌های تحویلی، مسیر تهران به اصفهان را خود طی کردند و از نظر میزان شارژ مصرفی و پیمایش مورد بررسی و تجزیه و تحلیل عوامل فنی اتوبوس‌رانی اصفهان قرار گرفتند. روند همکاری‌هایمان ایران خودرو دیزل و شهرداری‌ها و اتوبوس‌رانی‌های کشور در زمینه توسعه ناوگان حمل‌ونقل پاک ادامه خواهد یافت و این شرکت آمادگی کامل برای مشارکت در نوسازی ناوگان عمومی شهرهای مختلف را دارد.

ایکوپرس: شرکت ایران خودرو دیزل در ادامه روند توسعه ناوگان حمل‌ونقل پاک در کلان‌شهرهای کشور، ۱۵ دستگاه اتوبوس برقی شهری را به شهرداری اصفهان تحویل داد. این اقدام پسر از عملکرد موفق اتوبوس‌های برقی ایران خودرو دیزل در شهرهای کرج و اراک و مناطق نفت‌خیز جنوب کشور صورت می‌گیرد؛ عملکردی که با استقبال و رضایتمندی شهروندان و مدیران حمل‌ونقل شهری در این دو کلان‌شهر همراه بوده است. شهرداری اصفهان نیز در راستای حمایت از تولید داخلی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، براساس قرارداد خرید ۲۰ دستگاه اتوبوس برقی، نخستین



تحویل نخستین سری از اتوبوس‌های برقی «ایران خودرو دیزل» به اتوبوس‌رانی اصفهان

کامیونت برقی جک «Kunpeng ET9» چه ویژگی‌هایی دارد؟

آغاز دورهای تازه برای لجستیک پاک و هوشمند

کامیونت برقی جک Kunpeng ET9 نقطه عطفی در مسیر تغییر ناوگان حمل‌ونقل سبک محسوب می‌شود



قصد داشته قبل از ورود محصول به بازار، دوام صنعتی آن را تضمین کند. این بخش برای مشتریانی که کامیونت‌رانه یک وسیله شخصی، بلکه بخشی از سیستم اقتصادی خود می‌بینند اهمیت زیادی دارد. یک خودرو تجاری باید بتواند ساعت‌های زیادی بدون توقف کار کند، بارهای مختلف را حمل کند و در انواع شرایط محیطی پایدار باشد. ET9 تلاش کرده به این نیاز پاسخ دهد و در ظاهر نیز توانسته استاندارد قابل قبولی به دست آورد.

شبکه خدمات، نقطه عطف در جک

یکی از چالش‌های بزرگ خودروهای برقی در دنیا، کمبود شبکه خدمات پس از فروش و تعمیرگاه‌های تخصصی است. اما جک از این نظر ساختار گسترده‌ای در کشور مبدا خود دارد. شبکه این شرکت بیش از هزار و چهارصد نمایندگی فروش و بیش از هزار و شصت مرکز خدمات را شامل می‌شود. چنین پشتیبانی گسترده‌ای به مشتریان تجاری اطمینان می‌دهد اگر مشکلی برای خودرو رخ دهد، قطعه، خدمات و متخصص وجود خواهد داشت. علاوه بر شبکه فیزیکی، از سامانه کنترل و پایش آنلاین نیز بهره می‌برد. این فناوری که ET9 بر پایه اینترنت خودرو طراحی شده، امکان بررسی وضعیت باتری، موتور و بخش‌های مختلف را لحظه‌به‌لحظه فراهم می‌کند. تشخیص عیب زود هنگام، هشدارهای پیشگیرانه و امکان به‌روزرسانی نرم‌افزاری از راه دور موجب می‌شود خودرو همیشه در وضعیت بهینه نگه داشته شود. برای بخش سه‌گانه برقی یعنی موتور، باتری و کنترلر نیز ضمانت هشت‌ساله یا شصت هزار کیلومتری ارائه شده است، مدت زمانی که برای یک کامیونت سبک عدد قابل توجهی است و نگرانی درباره هزینه نگهداری را کاهش می‌دهد.

جایگاه ET9 در بازار جهانی و مسیر پیش روی آن

بازار کامیونت‌های برقی به سرعت در حال رشد است. شرکت‌های مختلفی از چین، اروپا و آمریکا وارد این حوزه شده‌اند، اما بسیاری از مدل‌های با قیمت بسیار بالایی دارند یا هنوز در مرحله آزمایشی هستند. ET9، محصولی تجاری است که با هدف استفاده روزانه و ناوگانی تولید شده، نه یک نمایش تبلیغاتی. این خودرو می‌تواند برای شهرهای بزرگ، ناوگان پخش کالا، شرکت‌های لجستیکی و حتی مجموعه‌هایی که به دنبال کاهش هزینه سوخت و نگهداری هستند جذاب باشد. برتری ET9 بیشتر در ترکیب طراحی آیرودینامیک، شارژ فوق سریع و هزینه عملیاتی پایین است. در مقابل، چالش اصلی آن نیاز به زیرساخت شارژ و آشنایی رانندگان و شرکت‌ها با فناوری برقی است. به خصوص در کشورهایی که شبکه شارژ عمومی گسترده ندارند، استفاده میان‌برد و بین شهری می‌تواند با محدودیت همراه باشد.

کامیونت برقی جک ET9 گزینۀ مناسب برای ایران

کامیونت برقی جک Kunpeng ET9 نقطه عطفی در مسیر تغییر ناوگان حمل‌ونقل سبک محسوب می‌شود. این خودرو نه برای آینده‌ای نامعلوم بلکه برای نیازهای امروز طراحی شده است. باتری پیشرفته، موتور کم‌مصرف، کابین بزرگ و ساختار مقاوم، شبکه خدمات مناسب و آزمایش‌های سنگین پیش تولید، مجموعه‌ای ایجاد کرده‌اند که می‌تواند جایگاه ویژه‌ای در بازار کامیونت‌های برقی داشته باشد.

این کامیونت از نظر فنی برای بازار ایران قابلیت‌بالقوه دارد، اما نه به معنای موفقیت قطعی. مهم‌ترین نقطه قوتش مصرف انرژی بسیار پایین، هزینه نگهداری ناچیز نسبت به مدل‌های دیزلی و توان مناسب برای کاربری‌های شهری و پخش مویرگی است؛ حوزه‌ای که در ایران به دلیل ترافیک سنگین، توقف‌های مکرر، هزینه بالای سوخت و محدودیت‌های آلاینده‌گی به شدت نیازمند برقی‌سازی است.

سریع، ET9 می‌تواند در زمان‌های استراحت کوتاه راننده یا زمان تخلیه بار دوباره آماده حرکت شود. جک اعلام کرده رانندگان انرژی در این خودرو بسیار بهینه‌تر از رقباست و حتی در مقایسه با کامیونت‌های برقی هم‌رده، اقتصاد مصرف بهتری دارد. محاسبات داخلی شرکت نشان می‌دهد استفاده سه‌ساله از این مدل می‌تواند صرفه‌جویی قابل توجهی در هزینه انرژی ایجاد کند. همین نکته برای مدیران ناوگان که به هزینه‌های عملیاتی حساس هستند، یک امتیاز راهبردی به حساب می‌آید.

موتور و سامانه محرکه با بیشترین بازده

در کنار باتری، موتور الکتریکی مدل ET9 نیز بر اساس فناوری جدیدی توسعه یافته که به آن «موتور فلت‌وایر با خنک‌کاری روغنی» گفته می‌شود. چنین ساختاری باعث می‌شود موتور بتواند در دمای پایین‌تر کار کند، رانندگی بیشتری داشته باشد و در شرایط کاری سنگین دوام بیشتری نشان دهد. قدرت پیک موتور به حدود ۱۸۰ کیلووات و گشتاور پیوسته آن به ۲۲۰ نیوتون متر می‌رسد که برای یک کامیونت سبک اعداد مناسبی است و امکان شتاب‌گیری مناسب در مسیرهای شهری را فراهم می‌کند.

کنترلر مرکزی موتور و باتری نیز از نوع «هفت‌در یک» است. این سیستم چندین بخش مجزا مانند کنترلر پیش‌رانه، سیستم مدیریت باتری، سیستم تبدیل ولتاژ و واحدهای کمکی را در یک مجموعه یکپارچه ادغام می‌کند. یکپارچه‌سازی باعث کاهش وزن، کاهش اتصالات، افزایش پایداری سیستم و کاهش احتمال خرابی می‌شود. رانندگان این واحد طبق اعلام جک بالای ۹۹ درصد است که عددی کم سابقه به شمار می‌رود و به‌طور مستقیم روی مصرف انرژی تأثیر دارد.

داخلی متفاوت؛ تمرکز جدی بر فضای کاری راننده

یکی از مهم‌ترین نقاط ضعف کامیونت‌های سنتی، طراحی کابینی است که اغلب راننده را در مسیرهای طولانی به سرعت خسته می‌کند. ET9 با هدف کاربری حرفه‌ای طراحی شده و کابینی بزرگ و بلند دارد که ارتفاع داخلی آن به ۱۸۵۰ میلی‌متر می‌رسد. این عدد یعنی راننده می‌تواند داخل کابین بایستد، حرکت کند و حتی لباس عوض کند؛ قابلیت‌هایی که معمولاً در کامیونت‌های سنگین دیده می‌شود نه کامیونت‌های سبک.

سفر کابین کاملاً تحت طراحی شده تا فضای بیشتری برای حرکت و استراحت فراهم شود. این مورد در کفرهای کاری طولانی یا حتی توقف‌های کوتاه برای راننده اهمیت زیادی دارد. صندلی راننده از نوع تعلیق بادی است و امکان تنظیم‌های متعدد دارد تا با هر نوع فیزیک بدنی هماهنگ شود. وجود نمایشگر بزرگ، سیستم‌های کمکی و امکانات رفاهی، کابین را به فضایی شبیه خودروهای سواری مدرن تبدیل کرده است.

در بخش ایمنی نیز جک استانداردهای بالایی در نظر گرفته است. سازه کابین از نوع قفسه‌ای طراحی شده و در تست‌های تصادف، مقاومت مناسبی در برابر ضربه نشان داده است. در آزمایش‌هایی که با بار بیش از یک و نیم تن روی بخش جلویی کابین انجام شده، ساختار کابین بدون تغییر شکل جدی باقی مانده است. این سطح از ایمنی برای خودرویی که عمدتاً در مسیرهای شهری شلوغ حرکت می‌کند اهمیت اساسی دارد.

دوام و کاربری صنعتی؛ آزمون یک میلیون کیلومتری

جک اعلام کرده ET9 قبل از ورود به خط تولید تحت آزمایش‌های سنگین و طولانی قرار گرفته است. این آزمایش‌ها شامل شبیه‌سازی‌های تنش بدنه، حرکت تمام‌بار، تست‌های طولانی‌مدت روی جاده‌های مختلف و عبور از شرایط اقلیمی متنوع بوده است. براساس گزارش رسمی، مجموع مسافت تست این خودرو به بیش از یک میلیون کیلومتر می‌رسد. چنین عددی نشان می‌دهد جک

کامیونت‌های برقی دیگر یک تجربه آزمایشی یا محصول محدود برای شهرهای فوق پیشرفته نیستند. روند جهانی کاهش آلاینده‌گی، فشار قیمت سوخت‌های فسیلی و جهش فناوری باتری باعث شده این خودروها از حالت نمادین خارج شده و به یکی از پایه‌های آینده حمل‌ونقل سبک و شهری تبدیل شوند. جک که سابقه طولانی و قابل اتکایی در تولید کامیونت‌های دیزلی و هیبریدی دارد، حالا با معرفی Kunpeng ET9 مسیر تازه‌ای را هدف گرفته است؛ مسیری که برقی‌سازی حمل‌ونقل رانه با شعار، بلکه با محصولی واقعی، قابل عرضه و مناسب کار روزانه، ممکن می‌کند. این کامیونت برقی در نمایشگاه خودروهای تجاری چین رونمایی شد و همان ابتدا توجه کارشناسان را به دلیل طراحی متفاوت، فناوری باتری پیشرفته و تمرکز جدی بر بهره‌وری انرژی جلب کرد. ET9 بر خلاف بسیاری از کامیونت‌های الکتریکی که تنها نسخه برقی شده یک شاسی قبلی هستند، از ابتدا با هدف برقی بودن طراحی شده است. همین تصمیم ریشه‌ای باعث شده از نظر وزن، آیرودینامیک، هندلینگ و مصرف انرژی در سطحی تازه قرار بگیرد.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

چهره‌های تازه در کامیونت‌های برقی

جک ET9 ظاهر آینده‌نگرانه‌ای دارد؛ بدنه با خطوط ساده، طراحی یکپارچه و چهره‌ای مشابه خودروهای الکتریکی مدرن که در نگاه اول نشان می‌دهد از نسل جدید کامیونت‌هاست. اما طراحی تنها نقش زیبایی‌شناسی ندارد. جک اعلام کرده ضریب آیرودینامیک این خودرو تنها ۰.۳۳ است، عددی که برای یک کامیونت سبک بسیار پایین محسوب می‌شود و حدود سی درصد کمتر از سطح رایج در این کلاس است. این عدد مستقیماً به مصرف انرژی کمتر و برد بیشتر تبدیل می‌شود، خصوصاً در سرعت‌های میان‌برد شهری و جاده‌ای که آیرودینامیک بیشترین اثر را دارد. ورود ET9 به بازار نشان می‌دهد جک به دنبال ساخت یک وسیله نقلیه صرفاً برقی نبوده، بلکه می‌خواسته کامیونتی بسازد که از ابتدا بر پایه اصول جدید حمل‌ونقل پاک شکل گرفته باشد. پتل جلو، سپر، چراغ‌های LED و سطوح خمیده بدنه، علاوه بر ظاهر مدرن، جریان هوا را با کمترین اختلال عبور می‌دهند و این مساله در یک کامیونت که روزانه ده‌ها بار درگیر توقف، حرکت و شتاب‌گیری است، تأثیر اقتصادی قابل توجهی دارد.

قلب الکتریکی؛ فناوری باتری نقطه قوت اصلی

مهم‌ترین بخش این کامیونت، باتری آن است. جک از باتری‌های ساخت CATL استفاده کرده که از معتبرترین تولیدکنندگان باتری خودروهای برقی در جهان است. نوع باتری به کار رفته در ET9 «پک‌دمای ثابت تک‌واحدی» نام دارد. این طراحی موجب می‌شود دمای سلول‌ها در شرایط مختلف یکسان باقی بماند و رانندگان باتری همیشه در نقطه مطلوب قرار بگیرد. ثبات حرارتی برای کامیونت‌ها بسیار مهم است، چون در عملیات واقعی ممکن است ساعت‌ها زیر بار باشند و کاهش یا افزایش شدید دمای باتری روی دوام و عملکرد اثر مستقیم دارد.

قابلیت شارژ سریع نقطه تمایز اصلی ET9 است. این مدل از فناوری شارژ فوق سریع دو قلو استفاده می‌کند؛ یعنی می‌تواند دوازده ساعت هم‌زمان به خودرو متصل کرد و براساس داده‌های ارائه شده، شارژ بین ۲۰ تا ۸۰ درصد در حدود ۱۸ دقیقه انجام می‌شود. چنین زمانی در حوزه خودروهای تجاری اهمیت زیادی دارد، چون توقف طولانی برای شارژ می‌تواند برنامه حمل‌بار را مختل کند. با شارژ



خطوط تولید، بلکه از کیفیت سوخت نشأت می‌گیرد؛ سوختی که در موارد متعدد اجازه نمی‌دهد خودروهای استاندارد یورو ۴ و یورو ۵ عملکرد واقعی خود را بروز دهند. چالش اصلی آن جاست که خودرو با استاندارد قابل قبول طراحی و عرضه می‌شود؛ اما در عمل مجبور است با سوختی کار کند که با الزامات همین استانداردها همخوان نیست. همین تضاد است که بسیاری از خودروهای داخلی را در ظاهر متهم آلودگی نشان می‌دهد؛ در حالی که بخش بزرگی از این آلودگی، محصول مستقیم کیفیت سوخت است، نه طراحی خودرو.

اگر به مساله مصرف سوخت و آلودگی هوا نگاهی فنی و سیستمی داشته باشیم، در ظاهر نخستین اتهام معمولاً متوجه خودرو سوزان می‌شود؛ به‌ویژه خودرو سوزان دولتی که هنوز بخشی از محصولاتشان با فناوری‌های قدیمی‌تر تولید می‌شود و همین موضوع آن‌ها را در معرض نقد مستقیم قرار می‌دهد. با این حال، واقعیت پیچیده‌تر از این نگاه ساده است. هرچند برخی خودروهای داخلی از نظر تکنولوژی ساخت فاصله‌ای با استانداردهای روز دارند، اما بخش مهمی از مشکلی که از آن با عنوان «مصرف بالا» و «آلودگی شدید» یاد می‌شود، نه از دل



مقصر اصلی کیست؟

بالا بردن قیمت سوخت تأثیری در کاهش آلودگی هوا خواهد داشت؟

کم‌مصرف؛ ۲- توسعه گسترده زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی به‌خصوص مترو، منوریل و تاکسی در جهت استفاده کمتر شهروندان از خودرو شخصی؛ ۳- تشویق و ترغیب مردم به خرید خودروهای پاک، همانند مدل‌های هیبریدی یا تمام‌برقی. در این صورت اتخاذ سیاست افزایش نرخ سوخت در کنار کاهش چشمگیر مصرف این فرآورده نفتی، می‌تواند به‌حفظ محیط‌زیست نیز به‌شکل قابل توجهی کمک کند.

سوخت در چندین دوره افزایش یافت، تأثیر خود را نشان می‌داد و شاهد کاهش مصرف در این بخش و به‌تبع آن ارتقای کیفیت هوادر شهرهای شلوغ و پرجمعیت کشور بودیم. اما در این رابطه می‌توان از تجربه کشورهای توسعه‌یافته بهره برد. بر این اساس راهکار کاهش مصرف سوخت در سه بخش به‌قرار زیر تقسیم می‌شود: ۱- فشار بر خودروسازان از طریق اعمال جریمه‌های سنگین یا توقف خطوط تولید محصولات پر مصرف و قدیمی در جهت تولید محصولات

همان‌طور که در گزارش‌هایی به آن اشاره شده، یکی از عوامل اصلی آلودگی هوای کلان‌شهرهای کشور تردد خودروهای سبک و سنگین و به‌نوعی مصرف بالای سوخت است. اما آیا بالا بردن قیمت بنزین با هدف کاهش مصرف آن، می‌تواند روی کیفیت هوا نیز تأثیرگذار باشد؟ پاسخ خیر است؛ زیرا اگر این سیاست پاسخگو بود، پیش از این نیز که قیمت

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۵۸	یک‌میلیارد و ۹۲۰	۲۰	▲
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۶۲	۲ میلیون و ۹۰	۰	
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۴۰	۲ میلیون و ۸۰	۰	
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۲۵	۳ میلیون و ۲۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۷۰	یک‌میلیارد و ۲۲۰	۳۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۴۱۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۶۴	۲ میلیون و ۹۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۳۷۷	۳ میلیون و ۷۰۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۵۰۶	۵ میلیون و ۴۵۰	۵۰	▲
فردا D۱۱ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۰	یک‌میلیارد و ۹۰	۲۰	▼
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۹۰	یک‌میلیارد و ۵۲۰	۰	
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۷۵۰	۲۰	▼
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۴۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۵	یک‌میلیارد و ۷۲۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۸	۲ میلیون و ۵۵۰	۰	
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیون و ۳۰۰	۰	
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۷۹۸	۲ میلیون و ۸۷۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۶۶	۹	▲
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۷۲	۵	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۷۲	۱۹	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۳۸	۱۱	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۰۸	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۵۲	۷	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۶۰	۷	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۱۵	۵	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۵۴	۱۳	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۸۸	۱۵	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۶۸	۱۹	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۶۹	۱۶	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۸۰	۱۰	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۵۵	۱۵	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۵۴	۱۶	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۷۴۵	۱۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۰۷	۲۶	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک‌میلیارد و ۲۸	۳۱	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک‌میلیارد و ۳۰	۲۰	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۳۴۵	۲۵	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۶۳	۱۳	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۰۰	۱۰	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۷۵	۵	▲
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۱۵	۰	
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۸۳۰	۱۰	▲
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۸۵	۲۳	▲
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۲۲	۳۴	▲
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک‌میلیارد و ۱۳	۱۰	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۲۴	۱۰	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۵۳	۲۳	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۰۸	۱۶	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۹۰۵	۲۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۶۳	۲۱	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۸۷	۲۱	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۹۸	۲۴	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۱۹۹	۱۹	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۸۶	۲۲	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک‌میلیارد و ۳۵	۱۶	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۶۲	۱۷	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۲۶۵	۳۷	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک‌میلیارد و ۳۰	۲۸	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۲۷۱	۴۰	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۰۵	۱۳	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۷۲۰	۲۵	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۶۸	۳	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۰	۴ میلیون و ۶۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۵۹۲	۳ میلیون و ۷۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۸۲۰	۵ میلیون و ۸۰۰	۵۰	▼
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۶۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک IGT لین (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۷۵۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	
تویوتا bZ4X ۱۵۶ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۴۲۰	۴ میلیون و ۲۰۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۴۵	۴ میلیون و ۲۵۰	۵۰	▲
تویوتا لاین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۷۵	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۴۵	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۲۰	۳ میلیون و ۲۰۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۴	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۹	۵ میلیون و ۵۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۳۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۷۰۰	۰	
نیسان قشقایی تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۰۸	۳ میلیون و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۴۰۰	۰	
هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۶۹۷	۴ میلیون و ۶۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۳۵۰	۰	
آئودی Q5 e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۵۷	۳ میلیون و ۳۰۰	۵۰	▲
فولکس تی‌راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۸۵۶	۴ میلیون و ۱۰۰	۵۰	▲
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۲۰	۳ میلیون و ۹۰۰	۰	
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
بی‌وای‌دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۶۳۸	۴ میلیون و ۷۵۰	۰	
بی‌وای‌دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۳۲۵	۰	۰	



کشف ۴۸۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق در مراغه

فرمانده انتظامی مراغه اعلام کرد که چهار هزار و ۸۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش حدود ۴ میلیارد ریال در این شهرستان کشف و ضبط شد. به گزارش «یرنا» سرهنگ توحید فارسی در گفت‌وگو با خبرنگاران به نحوه شناسایی این محموله قاچاق اشاره کرد و افزود: «ماموران پلیس آگاهی، هنگام پایش خودروهای عبوری به یک دستگاه کامیون باری مشکوک شدند و آن را متوقف کردند.» وی ادامه داد: «در بازرسی از این خودرو مقدار ۲۴۰۰ گالن ۲۰ لیتری در مجموع به مقدار چهار هزار و ۸۰۰ لیتر روغن موتور که فاقد هر گونه مجوز قانونی است، کشف و خودرو مربوطه نیز توقیف شد.»

فرمانده انتظامی مراغه اضافه کرد: «در این رابطه یک متهم دستگیر و پس از تشکیل پرونده مقدماتی جهت سیر مراحل قانونی به مراجع قضائی تحویل شد.» سرهنگ فارسی با بیان این که پلیس با تمام توان با قاچاق کالا و مخلفات نظم و امنیت اقتصادی مقابله می‌کند، از هموطنان درخواست کرد در صورت اطلاع از هر گونه فعالیت‌های غیر قانونی، مراتب را در اسرع وقت از طریق تلفن ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند. وی این راهم بیان کرد که خودروهای عبوری از این شهرستان با هدف ارتقای امنیت اجتماعی و جلوگیری از ورود و خروج کالای فاقد مجوز و قاچاق به صورت مستمر پایش می‌شوند.

سطح فروش هشت ماهه روانکار سازان به ۲۱ همت رسید؛

«ایرانول» با جهش ۵۵ درصدی درآمد رکورد زد

برسانند. مقایسه این عملکرد با فروش ۱۳ همتی دوره مشابه سال گذشته، نشان‌دهنده رشد خیره‌کننده ۵۵ درصدی در درآمد عملیاتی شرکت است؛ این افزایش چشمگیر، نتیجه مستقیم استراتژی‌های موثر در تولید، بازاریابی و فروش است.

ثبات و قدرت در بازارهای داخلی و صادراتی در آبان ماه سال جاری، «شرانل» ۲۵۵۹ میلیارد تومان فروش محصول به ثبت رساند. سهم فروش داخلی از این رقم، ۲۴۶۲ میلیارد تومان بوده که نشان‌دهنده تقاضای پایدار برای محصولات ایرانول در بازار داخلی است. در همین ماه، ۹۷ میلیارد تومان نیز از محل فروش صادراتی حاصل شده است. در مجموع ۸ ماهه نخست سال، فروش صادراتی شرانل به رقم قابل توجه ۳۹۳۳ میلیارد تومان رسیده است. این آمار نه تنها گویای جایگاه پایدار صادرات در ساختار درآمدی شرکت است، بلکه بیانگر توانایی ایرانول در رقابت در بازارهای بین‌المللی و ارزآوری برای کشور است. روغن موتور دیزلی با ۴ همت (۴۰۰۰ میلیارد تومان) از فروش ۸ ماهه، پرفروش‌ترین محصول در بخش داخلی بوده و نقش کلیدی در رشد درآمدی شرکت ایفا کرده است. در بخش صادرات نیز، روغن‌های فرآیندی با سهم ۱۷۴۰ میلیارد تومان از کل فروش صادراتی، بیشترین میزان را به خود اختصاص داده و به عنوان محصولی با مزیت رقابتی در بازارهای خارجی شناخته می‌شوند. با توجه به این روند رو به رشد و عملکرد قوی، انتظار می‌رود شرکت نفت ایرانول در ادامه سال مالی نیز مسیر توسعه و سودآوری

صنعت روانکارها در جهان امروز بیش از هر زمان دیگری به شاخص‌های عملکرد مالی و نوآوری وابسته شده است. در شرایطی که رقابت میان برنده‌های بزرگ جهانی شدت گرفته و بازارهای داخلی و صادراتی با تغییرات سریع مواجه هستند، هر حرکت راهبردی می‌تواند مسیر آینده یک شرکت را دگرگون کند. از توسعه فناوری‌های تولید گرفته تا مدیریت زنجیره تامین و بازاریابی، همه این عوامل در کنار هم تصویری از توان رقابتی یک برند را شکل می‌دهند. در این میان، شرکت‌های پیشرو تلاش می‌کنند با ترکیب کیفیت محصول، نوآوری در فرآیندها و مدیریت کارآمد منابع، جایگاه خود را در بازار تثبیت کنند. آنچه اهمیت دارد، توانایی این شرکت‌ها در پاسخ‌گویی به نیازهای متنوع مصرف‌کنندگان و هم‌زمان ایجاد ارزش افزوده برای اقتصاد ملی است. رشد پایدار در چنین صنعتی تنها به افزایش حجم تولید محدود نمی‌شود؛ بلکه به ارتقای استانداردها، توسعه بازارهای جدید و ایجاد اعتماد در میان مشتریان وابسته است. این وضعیت، فضای رقابت را پیچیده‌تر و جذاب‌تر کرده است. هر گزارش عملکرد مالی یا صنعتی، تنها یک عدد نیست؛ بلکه نشانه‌ای از مسیر آینده و توانایی یک برند در مواجهه با چالش‌های جهانی است. آنچه در ادامه می‌آید، نمونه‌ای روشن از همین رویکرد در صنعت روانکار ایران است. مطابق با اطلاعات منتشر شده، شرکت نفت ایرانول موفق شده است جمع فروش ۸ ماهه خود را به رقم ۲۱ همت (۲۱،۰۰۰ میلیارد تومان)



ایرانول توانسته طی هشت ماه اخیر، درآمد عملیاتی خود را با رشد ۵۵ درصدی افزایش دهد و به فروش بیش از ۲۱ هزار میلیارد تومان دست یابد. این آمار نه تنها رکورد تازه‌ای برای شرکت محسوب می‌شود، بلکه بیانگر جایگاه رو به رشد صنعت روانکار ایران در بازار داخلی و منطقه‌ای است. از منظر صنعتی، این جهش درآمدی را باید در چارچوب افزایش تقاضا برای محصولات روانکار باکیفیت تحلیل کرد. ایرانول با توسعه سبد محصولات خود، توانسته نیازهای متنوع بازار را پوشش دهد؛ از روغن‌های موتور سبک و

را با قدرت ادامه دهد و به اهداف خود در بازارهای داخلی و خارجی دست یابد. شرکت نفت ایرانول توانسته در دوره اخیر با رشد ۵۵ درصدی درآمد عملیاتی و ثبت فروش بیش از ۲۱ هزار میلیارد تومان، رکورد تازه‌ای در صنعت روانکار کشور به جا بگذارد؛ این عملکرد نشان‌دهنده افزایش تقاضا، توسعه بازار و ارتقای جایگاه برند در بخش داخلی و صادراتی است. عملکرد اخیر شرکت نفت ایرانول در حوزه روانکارها، تصویری روشن از رشد پایدار و توسعه بازار این برند ملی ارائه می‌دهد. گزارش‌ها نشان می‌دهد که





فروش ویژه BAC X3

اتک‌خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی
تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک ۷۱ | کرج، بلوار مدرس، نرسیده به میدان حافظ

۰۲۱-۲۲۲۹۹۰۱۵ | Autokhosravani.com
۰۲۶-۳۲۳۱۹۳۵۵ | @Auto.khosravani



الکتریکی نصب شده تا ۱۳۲۰ اسببخار قدرت تولید کند. اما در نسخه SIXPACK موتور ۶ سیلندر خطی توبین-توربوشاژر نصب شده تا بتواند حداکثر ۵۵۰ اسببخار قدرت فراهم آورد. نکته بسیار مهم درباره طراحی نسل جدید چارجر است که از خطوط تیز و مجموعه‌ای از سطوح تخت شکل گرفته تا استایل عضلانی خود را حفظ کند. در مقابل کابین دوج چارجر بسیار هوشمندانه و اسپرت بوده که یک نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای کلاستر و یک نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی افقی به صورت جداگانه برای سیستم اطلاعات-سرگرمی در نظر گرفته شده است. جالب است بدانید که غربلیک فرمان نسل جدید دوج و دسته‌دنده اسپرت آن، رانندگی هیجان‌انگیزی را ارائه می‌دهد.

دوج چارجر جزو کوبه‌های ماسل عضلانی آمریکایی است که از دهه ۶۰ میلادی تا به امروز روی خط تولید کمپانی دوج قرار داشته است. این کوبه ماسل اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی با پرتوان‌ترین پیشرانه بنزینی خود به تولید رسید و اوایل سال ۲۰۲۴ میلادی بود که نسل جدید آن در قالب یک کوبه ماسل تمام‌الکتریکی معرفی شد. طرفداران پر و پا قرص چارجر دیگر این خودرو را مانند نسل‌های قبلی یک مدل تنومند با عملکرد بالا نمی‌دانند؛ بلکه از آن به عنوان یک خودرو فانتزی تمام‌برقی یاد می‌کنند. بر این اساس کمپانی دوج یک موتور ۶ خطی ۳ لیتری توبین-توربوشاژر را برای آن در نظر گرفته تا بار دیگر مشتریان این کمپانی را راضی نگه دارد. بر این اساس در نسخه SRT دو موتور

کوبه‌ای عضلانی که برقی شد!



تلگرام

Telegram

تأثیر طراحی زیبا بر فروش بیشتر خودرو

اخیرا مجله خودرو آمار فروش کمپانی بامو را به صورت اینفوگرافی منتشر کرد و بر این اساس بامو سری ۳ عنوان پرفروش‌ترین محصول این کمپانی باواریایی را با فروش ۵۵۸ هزار و ۵۰۰ دستگاه در سال ۲۰۲۳ میلادی از آن خود کرده است. همچنین دو مدل X3 و X4 نیز در مجموع با فروش ۴۰۵ هزار و ۶۰۰ دستگاه، جزو پرفروش‌ترین مدل‌های بامو در سال ۲۰۲۳ میلادی بودند. با این حال بامو سری ۷ و مدل XM فروش جالبی نداشته‌اند. حال سوال این است که دلیل فروش پایین‌تر نمونه‌های لوکس در محصولات بامو در سال ۲۰۲۳ میلادی چه بوده است؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم.

کمپانی بامو به‌خوبی از این موضوع آگاه است که سری ۳ و سری ۵ دو محصول استراتژیک هستند. بنابراین آن‌ها هرگز به چراغ‌های دوبل و جلوپنجره عریض مجهز نخواهد شد. اما سری ۷ به دلیل این که پرچمدار لوکس باواریایی به‌شمار می‌رود، با چهره متفاوتی راهی بازار شده است. بنابراین طراحی زیبا و معقولانه می‌تواند تأثیر زیادی در میزان فروش داشته باشد.

محمودی

همواره در زمینه فروش خودرو، پارامتر طراحی اهمیت زیادی دارد. بر این اساس نگاهی کوتاه به آمار فروش سری ۷ و همچنین سری ۳ به‌خوبی بر این مساله تأکید می‌کند. سری ۷ به دلیل بر خور داری از چراغ‌های دوبل و جلوپنجره بزرگ برای طرفداران بامو ناخوشایند است. اما سری ۳ و سری ۵ به دلیل طراحی منطقی‌تر آمار فروش بهتری دارند. از سوی دیگر کراس اوور XM که لوکس‌ترین و قوی‌ترین بلندقامت باواریایی است، به دلیل قیمت نهایی نسبتاً بالایی که در مقایسه با رقیب‌های خود دارد، فروش کمتری را تجربه کرده است.

باقری

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

مراقب نصب آپشن‌های جدید باشید!



خودرو چینی تولید داخل دارم و حدود یک ماه پیش یک صفحه‌نمایشگر بزرگ‌تر از سایر استانداردها را روی آن نصب کردم. اما بعد از گذشت سه هفته، هنگام حرکت با سرعت نسبتاً بالا، دنده ۶ آن جانی رفت و تعویض دنده‌ها با کوبش و ضربه شدیدی همراه بود. با مراجعه به نمایندگی برای رفع مشکل، کارشناس مربوطه پس از بررسی دقیق اعلام کرد که به دلیل افت ولتاژ برای واحد الکترونیکی گیربکس اتوماتیک، این مشکل در خودرویم ایجاد شده و برای رفع مشکل باید گیربکس باز شود که این امر هزینه گزافی را برایم به همراه داشت.

ابراهیمی-تهران

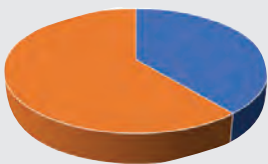
نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۴۵۰

گزینه ۱ ۳۹ درصد

گزینه ۲ ۱۱ درصد



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرمای پرسیدیم نقش کدام مورد در بازسازی معابر اصلی و فرعی کشور بیشتر است؟ در پاسخ به این پرسش ۳۹ درصد به گزینه یک یعنی به‌روزرسانی تجهیزات راهداری و ۶۱ درصد به گزینه دوم یعنی استفاده از تجهیزات به‌روزرسانی و تخصیص بودجه لازم از سوی دولت رأی داده بودند.



نظرسنجی شماره ۲۴۵۱

کدام یک از موارد زیر در خرابی موتور خودرو نقش بیشتری دارد؟

۱- استفاده از روغن موتورهای تقلبی
۲- عدم توجه به نگهداری صحیح از خودرو

پیامک

SMS

روشن ماندن چراغ کمربند

خودرو تیپا دوگانه‌سوز دارم و سه هفته‌ای است پس از اتمام سوخت گاز و استفاده از سوخت بنزین، خودرویم در سرعت‌های بالای ۷۰ کیلومتر بر ساعت کشتش ندارد. همچنین در زمان ترمزگیری باید دو بار پدال ترمز را فشار دهم تا سرعت خودرو کم شود. از طرفی چراغ کمربند چند روزی است که پشت آمپر روشن باقی می‌ماند و خاموش نمی‌شود؛ علت چیست؟

۲۸۹۷***۰۹۱۳

باتوجه به این که خودرو و شما از دو نوع سوخت متفاوت استفاده می‌کند، باید قطعات مصرفی آن به‌موقع تعویض شوند. به بیان دیگر سیستم سوخت‌رسانی خودروهای دوگانه‌سوز نسبت به مدل‌های تک‌گانه در کمترین بازه زمانی با اشکال مواجه می‌شود. بنابراین، این مشکل تنها به خرابی یکی از قطعات سیستم سوخت‌رسانی خودرو مربوط می‌شود. در واقع مطابق با آن چه شما به آن اشاره کردید مبنی بر این که خودروی‌تان در زمان استفاده از سوخت بنزین کشتش ندارد، باید در این حالت صافی بنزین را بررسی کنید. زیرا اگر این قطعه مکانیکی به اصطلاح با توجه به ماهیت آن کثیف شده باشد، باید تعویض شود.

سوخت بنزین مورد استفاده از ذراتی برخوردار است که در بلندمدت سبب گرفتگی صافی بنزین می‌شود. بسیاری به اشتباه این صافی را به واسطه دستگاه باد تمیز و دوباره آن را روی خودرو نصب می‌کنند. اما این قطعه در صورت گرفتگی باید تعویض شود. اگر با تعویض صافی بنزین مشکل خودرو شما برطرف نشود، در مرحله بعدی عیب‌یابی باید رگلاتور سوخت را بررسی کرد. زیرا اگر رگلاتور سوخت معیوب باشد، فشار لازم جهت ارسال سوخت را تأمین نمی‌کند. در این حالت خودرو کم می‌آورد.

بنابراین باید رگلاتور سوخت نیز بررسی شود. در نظر داشته باشید که تمام مراحل عیب‌یابی توسط شخص مکانیک صورت گیرد. همچنین این نکته را فراموش نکنید که احتمال دارد پمپ بنزین خودرو معیوب باشد. زیرا با توجه به کارکرد خودرو و شما، عمر مفید این قطعه الکترومکانیکی به پایان رسیده است.

یکی از وظایف مهم پمپ بنزین تأمین فشار لازم برای ارسال سوخت در دور موتور و سرعت‌های بالاست. بنابراین باید پمپ بنزین تعویض شود. اما به اصطلاح دوا کار کردن سیستم ترمز تنها به عدم تنظیم بودن این سیستم مربوط می‌شود. به عبارت دیگر وجود هوادر سیستم ترمز منجر به عدم کارکرد صحیح آن می‌شود.

بنابراین در این حالت باید سیستم ترمز به‌طور کامل هواگیری شود. همچنین سیلندر ترمز اگر اشکال داشته باشد، چنین مشکلی را ایجاد می‌کند. برای رفع این مشکل سیلندر ترمز باید تعویض شود. از سوی دیگر اگر هرگونه نشتی در سیستم ترمز وجود داشته باشد، می‌تواند در این مشکل تأثیرگذار باشد. در مجموع با تعویض سیلندر ترمز، هواگیری و رفع نشتی ترمز، مشکل برطرف می‌شود. در پاسخ به بخش پایانی سوال شما نیز باید گفت اتصال کوتاه در مدار به وجود آمده است.

این مشکل سبب ثابت باقی ماندن چراغ کمربند در پشت آمپر می‌شود. برای رفع این مشکل باید مدار مربوطه بررسی شود. همچنین نیاز است که سگک مربوطه کمربند نیز تعویض شود.

از سوی دیگر نصب هرگونه سیستم صوتی یا هر قطعه الکترونیکی یا الکتریکی در خودرو می‌تواند سبب افت ولتاژ در خودرو و اختلال در کارکرد سایر قطعات الکتریکی شود؛ بنابراین همواره توصیه می‌شود که در هیچ مدلی از خودرو، از سیستم‌های الکترونیکی یا الکتریکی غیر اصولی بهره گرفته نشود. زیرا خرابی و هزینه نگهداری خودرو را تا چند برابر افزایش می‌دهد.



محبوب‌ترین هاچ‌بک دنیا در بین محصولات «فورد»؛

چرا «فیستا» در بازار جهانی موفق است؟

فورد فیستا همواره هاچ‌بک پر قدرت و کم‌دردتری در سطح جهان به‌شمار رفته و بازار اروپا نیز از بهترین بازارهای این خودرو است. تا به امروز هفت نسل از فیستای روی خط تولید فورد قرار گرفته و نسل هفتم این خودرو در سال ۲۰۱۷ با به بازار جهانی گذاشت.

طراحی خارجی

فیستا نسل هفتم با زبان جدید طراحی فورد مواجه بود که استایلی خوش‌فرم و زیباتر از نسل‌های قبلی خود دارد. هفتمین نسل از فیستا به‌حدی مورد توجه و استقبال قرار گرفت که اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که کمپانی فورد نسخه فیس لیفت آن را به جهان معرفی کرد. هدف از فیس لیفت فیستا راقبت با هاچ‌بک‌های اروپایی بود؛ زیرا گروه فولکس واگن طی چند ماه اخیر دو هاچ‌بک خود یعنی فولکس واگن پولو و ایبیزا را به جهان معرفی کرد. بنابراین کمپانی فورد به عنوان سرسخت‌ترین رقیب فولکس واگن از فیس لیفت هاچ‌بک محبوب خود یعنی فیستا رونمای کرد. این فیس لیفت شامل سه نسخه معمولی، اکتیو و ST می‌شود. آن چه مهم است این که فیس لیفت جزئی در فیستا انجام شده تا به زیبایی بیشتر این خودرو منتج شود. به عبارت دیگر در سایز و ابعاد بدنه تغییراتی اعمال نشده، اما در ظاهر این خودرو تغییراتی ایجاد شده تا مدل زیباتری را به نمایش بگذارد. از جمله تغییرات ظاهری ایجاد شده در فیستا جدید می‌توان به چراغ‌های LED جدید جلو و عقب، جلوپنجره و نیز سپرهای جدید با ورودی‌های هوای باز طراحی شده اشاره کرد. همچنین در نسخه ST شاهد معرفی رنگ خاص سبز جدید نیز هستیم. نکته مهم در فیس لیفت فیستا طراحی چراغ‌های این خودرو است؛ با کمک LED شکل برای آن ایجاد شده که با خطوط نرم روی کاپوت و جلوپنجره جدید به فرم فورد ظاهری جذاب و البته چشم‌نواز دارد. به جرات می‌توان گفت این مدل یکی از بهترین خودروها به لحاظ تناسب ابعادی است. زیرا خط افقی تیز روی کاپوت در کنار رینگ‌های ۱۷ و ۱۸ اینچی استایلی یخته و خوش‌فرمی به فیستا بخشیده است. در نمای عقب فیستا جدید نیز شاهد طراحی L-شکل LED در کاسه چراغ هستیم که با توجه به حجم پردازش صریح در این بخش زیبا به نظر می‌رسد. هر چند که اضافه شدن دیفیوزر و سراگزور کروی شکل چاشنی اسپرت بودن در فیستای جدید را دوچندان می‌کند.



کابین مینیمال اما زیبا

در زمان ورود به کابین با همان طراحی دلنشین و جذاب مواجه می‌شویم. بسیاری از منتقدان خودرویی بر این باورند که طراحی داخلی فیستا به‌حدی زیبا بوده و در کلاس خود موفق ظاهر شده که سبب شده است سایر خودرو سازان مانند هیوندای از آن الگوبرداری کنند. در داخل کابین فیستا نیز استفاده از صفحه‌نمایش ۱۲.۳ اینچی کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و صندلی‌های جدید ارگونومیک از جمله مهم‌ترین تغییرات در داخل کابین این خودرو هستند. هر چند که استفاده از نمایشگر ۱۷ اینچی برای کنسول میانی با قابلیت اتصال به اندروید اتو و اپل کارپل نیز تعبیه شده است. طراحی داخلی نسبتاً خلوت با نورپردازی LED های نواری در برخی از بخش‌ها مانند شاژر بی‌سیم گوشی، کنسول میانی و رودی‌ها در کنار سقف سانروف فضای کاملاً دلنشینی را به سرنشینان خودرو هدیه می‌دهد. فورد فیستا همواره در زمینه ارگونومی و ایمنی پرچمدار بوده است؛ بنابراین ری‌دیزاین (بازطراحی) صندلی‌ها سبب شده است راحتی بیشتری نیز برای سرنشینان این خودرو فراهم شود.

مشخصات فنی

در بخش فنی همچنان فیستاجزو کم‌مصرف‌ترین و کم‌استهلاک‌ترین خودروها در سطح جهان به‌شمار می‌رود. قوی‌ترین پیشرانه این خودرو که در نسخه ST نصب شده یک موتور ۱.۵ لیتری ۳ سیلندر توبین‌توربوشاژر EcoBoost است که حداکثر ۲۰۰ اسببخار قدرت و حداکثر ۲۹۰ تا ۳۲۰ نیوتون‌متر گشتاور را تولید می‌کند. اما پیشرانه‌های دیگر ۳ سیلندر یک لیتری نیز با قدرت‌های ۱۲۵، ۱۰۰ و ۱۴۰ اسببخاری نیز برای فیستا عرضه شده است. همچنین نسخه هیبریدی و هیبرید متوسط نیز برای فیستا جدید همانند نسخه‌های قبلی امکان‌پذیر شده است. کمپانی فورد قیمت پایه ۳۲ هزار و ۲۹۰ دلار را برای این فیستادار نظر گرفته است.



کشف ۱۱۹ حلقه لاستیک قاجاق در الیگودرز



فرمانده انتظامی استان لرستان گفت: «یک دستگاه کامیون حاوی ۱۱۹ حلقه لاستیک قاجاق به ارزش ۶ میلیارد ریال در شهرستان الیگودرز توقیف شد.» به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، استان لرستان، فرمانده انتظامی لرستان گفت: «ماموران ایست و بازرسی خمه الیگودرز حین کنترل خودروهای عبوری به یک دستگاه کامیون حامل بار مشکوک و آن را متوقف کردند.»

سردار یحیی الهی افزود: «در بازرسی از این خودرو ۱۱۹ حلقه انواع لاستیک قاجاق فاقد

مجوز کشف شد.»

فرمانده انتظامی استان لرستان با اشاره به دستگیری یک نفر در این رابطه بیان داشت: «کارشناسان ارزش محموله کشف شده را ۶ میلیارد ریال اعلام کردند.»

سردار الهی در پایان خاطرنشان کرد: «قاجاق کالا به تولیدات داخلی ضربه می‌زند؛ بنابراین شهروندان هر گونه اخبار و اطلاعات در خصوص کالای قاجاق را از طریق تلفن ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند.»

رئیس هیات‌مدیره «یزدتایر» در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

بحران ارزی تولیدتایر را به مرز توقف رسانده است

«واردکنندگان مواداولیه تایر» ارز گرفته‌اند اما واردکنندگان تایر نتوانسته‌اند ارز مورد نیاز خود را دریافت کنند. البته واردات تایر تا آخر امسال ممنوع است



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

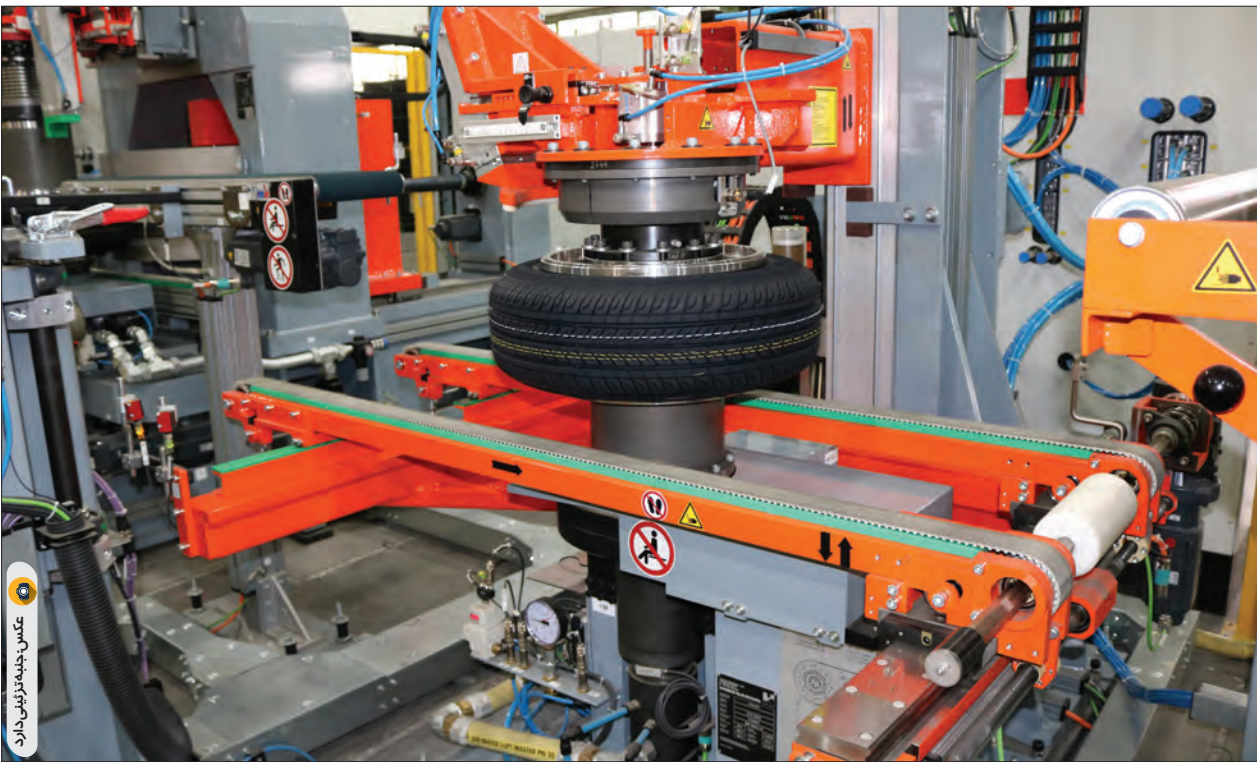
در ماه‌های اخیر، صنعت تایر به یکی از پر تنش‌ترین دوره‌های خود رسیده است؛ دوره‌ای که نه تنها کاهش تخصیص ارز و کندی تصمیم‌گیری‌های دولتی آن را در لبه توقف قرار داده، بلکه زنجیره تامین خودرو را نیز در معرض تهدیدی جدی قرار داده است. آن‌چه امروز در کارخانه‌های تایرسازی کشور جریان دارد، تنها یک بحران مالی یا اداری نیست؛ ترکیبی از فشارهای ارزی، توقف مواداولیه در گمرک، ناتوانی در دسترسی به ارز قابل انتقال، قیمت‌گذاری دستوری، کمبود انرژی و کاهش سودآوری است که در کنار هم پازلی از «بی‌ثباتی تولید» را شکل داده‌اند. در این میان، تعطیلی برخی خطوط تولید در کارخانه‌های بزرگ، هشدارهایی درباره کاهش ۲۵ درصدی تولید در کل صنعت و کاهش ذخایر مواداولیه تا کمتر از سه هفته، نگرانی‌ها را درباره آینده این صنعت بیشتر کرده است. در طرف دیگر، بازار تایر هنوز آرام است؛ تناقضی که مدیران صنعت آن را «آرامش قبل از طوفان» می‌دانند. زیرا ذخیره‌سازی‌های گذشته، تولید ماه‌های پیش و وجود تایرهای وارداتی، مانع از بروز جهش‌های قیمتی شده است؛ اما اگر روند فعلی ادامه یابد، زنجیره به نقطه‌ای خواهد رسید که احیای آن با هزینه‌های سنگین انسانی و سرمایه‌ای همراه خواهد بود. این فشارها تنها بر دوش تایر سازان سنگینی نمی‌کند؛ بلکه صنایع بالادست و پایین‌دست از جمله خودروسازان، قطعه‌سازان و حتی شبکه خدمات پس از فروش نیز تحت تأثیر این چرخه قرار گرفته‌اند. هم‌زمان، تولیدکنندگان مواداولیه که ارز رسمی دریافت می‌کنند، تنها حلقه‌ای هستند که در این آشوب، سود تضمین شده دارند. همین «عدم توازن» یکی از دالایی است که صنعت تایر را به سمت زیان عملیاتی و ناتوانی در اجرای طرح‌های توسعه سوق داده است؛ از همین رو برای بررسی وضعیت صنعت تایر با «محمد رضا گنجی»، رئیس هیات‌مدیره یزدتایر (مجمع صنایع لاستیک یزد) و یکی از بنیان‌گذاران گروه صنعتی رازی به گفت‌وگو پرداختیم؛

در هفته‌های اخیر بسیاری از تولیدکنندگان تایر گفته‌اند مشکل ارز عملاً این صنعت را به مرز فروپاشی کشانده؛ در حال حاضر وضعیت تایر سازان چگونه است؟
واقعیت این است که مقدار ارزی که به ما اختصاص یافته، تقریباً هیچ است؛ عددی که داده‌اند با برنامه مورد نیاز صنعت تایر فاصله بسیار زیادی دارد. فعالیت در کارخانه‌های بزرگی مانند بارز هفته گذشته متوقف شد؛ ۵۰ درصد تولید تایر کشور دست بارز است و این توقف تولید، یک رنگ‌هشدار جدی محسوب می‌شود. مدیرعامل بازار هم فرد توانمندی است؛ اما وقتی ارز اختصاص نیافته نباید انتظار تولید داشت؛ چرا که تامین مواداولیه امکان‌پذیر نیست و طبیعی است که در چنین شرایطی تولید باید زیانده باشد. حتی برخی مواداولیه نیز به دلیل بروز مشکلات ارزی وارد کشور نمی‌شود.

باتوجه به آن چه شما در خصوص تامین ارز به آن اشاره کردید، موجودی مواداولیه در صنعت به وضعیت بحرانی رسیده است؟

در انجمن صنفی صنعت تایر، یکی دیگر از تایر سازان نیز گفت فعالیتش را به‌زودی متوقف می‌کند. مواداولیه در «یزدتایر» نیز تنها کفاف ۱۷ روز تولید را می‌دهد. البته مواد جدیدی در راه است و ما به‌عنوان بخش خصوصی شاید بتوانیم با هر قیمتی مواداولیه را از بازار آزاد تهیه کنیم؛ اما این مدل نه صرفه دارد و نه می‌توان ندوام آن را در نظر داشت. در چنین وضعی قطعاً با زیان روبه‌رو خواهیم شد.

آیا چالش اصلی تایر سازان در تخصیص ارز است یا فرآیند ترخیص کالا از گمرک نیز دچار معضل است؟
بخش بزرگی از مواداولیه مورد نیاز صنعت تایر به گمرک



هم نمی‌شناسند و این روند مختل می‌شود.

برخی فعالان می‌گویند واردکنندگان از ابتدا تاکنون بیش از ۳۰۰ میلیون یورو ارز گرفته‌اند. این موضوع درست است؟

بله؛ «واردکنندگان مواداولیه تایر» ارز گرفته‌اند؛ اما واردکنندگان تایر کامل نتوانسته‌اند. البته واردات تایر تا آخر امسال ممنوع است. سال گذشته بیش از یک میلیارد دلار ارز به تایر تولیدشده داده‌اند؛ اما امسال تنها تایر سنگین به‌صورت محدود وارد می‌شود و این هم برای تولید مضر است. ای کاش واردات مواداولیه آزاد می‌شد؛ چرا که نیاز واقعی صنعت به‌شمار می‌رود.

آیا تصمیمات سیاست‌گذار صنعتی روند کندی دارد و بدون حساسیت نسبت به شرایط تولید اتخاذ می‌شود؟

بله؛ دولت خیلی آرام کار می‌کند. انگار برایش فرقی ندارد کارخانه‌ها فعال باشند یا تعطیل؛ هیچ عجله‌ای در تصمیم‌گیری دیده نمی‌شود و این برای صنعتی که با کمبود مواداولیه و ارز مواجه است، واقعا خطرناک است.

چندی پیش شما در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» اعلام کردید که تایر سازان برنامه‌ای برای کاهش ۲۵

درصدی تولید دارند. الان هم چند واحد در آستانه توقف هستند؛ آیا این شرایط روی وضعیت بازار تایر در شب عید تاثیرگذار است؟

در بازار فعلاً تایر کافی وجود دارد؛ هم خارجی و هم تولید داخلی؛ فکر نمی‌کنم برای سه ماه پایانی سال اتفاق عجیبی

نوریلال

حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان مطالبه صنعت تایر از خودروسازان است. البته با آن‌ها مصالحه کرده‌ایم و چک‌های جدید گرفته‌ایم. هنوز هم به خودروسازها کالا می‌دهیم؛ چرا که کیفیت ما بالاست و اول بازاریم؛ بنابراین پرداخت‌هایشان را منظم انجام می‌دهند

در ارتباط با قیمت بیفتد. اما کارخانه‌ها آسیب می‌بینند؛ اگر تعطیلی ادامه‌دار شود، احتمالاً به تعدیل نیرو می‌رسد که برای صنعت تایر آخرین انتخاب است. نیروهای ما متخصص هستند و از دست دادنشان بسیار پرهزینه است

طی یک سال گذشته بارها از آزادسازی قیمت تایر سخن گفته‌شد؛ قیمت‌گذاری دستوری در چه وضعی است؟

متأسفانه قیمت‌گذاری دستوری برداشته نشده است، بر اساس قانون، تایر نباید قیمت‌گذاری شود؛ اما گفته‌اند تیرماه بخشنامه‌ای صادر شده که لاستیک دوباره کالای استراتژیک محسوب شده و باید قیمت‌گذاری شود؛ آن هم مصوبه سران قواست. ما هم تابعیم؛ اما باید بگویم قیمت‌گذاری موجود منصفانه نیست.

کمبود ارزی در زمستان چقدر می‌تواند به تایر سازان آسیب بزند؟

هر شرکت تمهیداتی برای خودش در نظر گرفته است؛ ما ۸ مگاوات ژنراتور خریده‌ایم؛ برق که ببرد، مشکلی ایجاد نمی‌شود؛ چرا که ژنراتورها سنکرونایز هستند. اما درباره گاز نتوانسته‌ایم کاری انجام دهیم؛ اگر گاز قطع شود، دچار مشکل می‌شویم. درباره آب هم چون در یزد هستیم، از پساب و روش‌های تصفیه استفاده کرده‌ایم.

طرح‌های توسعه که از ابتدای سال اعلام شده بود، تا پایان سال به نتیجه می‌رسد؟

به‌نظر من خبر؛ طرح توسعه منابع ارزی و ریالی می‌خواهد. این منابع یا باید از سود سهام تامین شود یا از محل وام‌ها. حاشیه‌سود ۱۷ درصدی که دولت تعیین کرده، برای ما قابل دستیابی نیست؛ الان بسیار کمتر است. سهامدار هم منطقی است؛ وقتی صنعت سود کم دارد، چرا باید سرمایه‌گذاری کند؟ وام هم که ۴۵ درصد بهره دارد و به معنی خودکشی برای تولیدکنندگان است.

یزدتایر صادرات هم دارد؛ ارز حاصل از صادرات نمی‌تواند بخشی از نیاز را تامین کند؟

صادرات داریم و ارز آن را برای واردات مواداولیه استفاده می‌کنیم؛ اما تنها ۱۰ درصد نیاز ما را پوشش می‌دهد. نیاز ارزی ما بسیار بیشتر از درآمد صادراتی است.

با وجود همه فشارها، شما همیشه به آینده امیدوار بوده‌اید. الان چه دیدگاهی دارید؟

همیشه گفته‌ام آینده روشن است. الان هم می‌گویم روشن است؛ اما نه با صلاحت گذشته؛ کشوری که ۸۰ میلیون نفر زحمت می‌کنند، خروجی آن نمی‌تواند منفی باشد. در حوزه دفاعی در جمع ۵ یا ۶ کشور اول جهان هستیم؛ هیچ دلیلی ندارد نتوانیم خودرو و تایر باکیفیت بسازیم. مشکل اصلی «نبودن ارز دسترس» است. نفت می‌فروشیم، اما پول آن قابل برداشت نیست. این ثروت وقتی بی‌اثر می‌شود، همه صنایع از جمله خودرو و تایر آسیب می‌بینند.

گفته می‌شود صنعت تایر از خودروسازان طلبکار است؛ این مساله به چه نقطه‌ای رسیده است؟

بله؛ حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان مطالبه صنعت تایر از خودروسازان است. البته با آن‌ها مصالحه کرده‌ایم و چک‌های جدید گرفته‌ایم. هنوز هم به خودروسازها کالا می‌دهیم؛ چرا که کیفیت ما بالاست و اول بازاریم؛ بنابراین پرداخت‌هایشان را منظم انجام می‌دهند. سایر تایر سازان هم کم‌وبیش با خودروسازان همکاری دارند.

فشارهای اقتصادی موجود چقدر می‌تواند به کل صنعت خودرو ضربه بزند؟

مشکلات ارز و قیمت‌گذاری برای خودروساز بسیار شدیدتر از تایر ساز است. تعداد کارگزارانشان چندین برابر ماست؛ اگر آن‌ها به بی‌بست برسند، موج مشکلات به همه زنجیره تامین می‌رسد؛ از شیشه تا آفتابگیر و همه قطعه‌سازان. در حال حاضر همه این انجمن‌ها زیر فشار هستند. شرکت‌هایی هم که بیشترین سود را می‌برند، واردکنندگان مواداولیه هستند که هر روز قیمت می‌گذارند و سود ثابت دارند. این وسط تولیدکننده واقعی سخت‌ترین شرایط را تحمل می‌کند.



فروش فوری - اعتباری نیسان تک‌سوز آپشنال SVPDH با کاربری کمپرسی و نیسان دوگانه‌سوز آپشنال رادیال SVPDH با کاربری کمپرسی و مسقف فلزی همراه با تسهیلات ارائه خواهد شد و تحویل خودروها ۳۰ روز پس از تکمیل پرونده و پذیرش انجام می‌شود. متقاضیان می‌توانند با مراجعه به سامانه فروش اینترنتی گروه سایپا به نشانی saipa.iranecar.com نسبت به ثبت اطلاعات شخصی، دریافت کد کاربری و انتخاب خودرو اقدام کنند.

به گزارش سایپابینوز، فروش فوری و فوری - اعتباری محصولات زامیاد با کاربری از ساعت ۱۰ صبح روز پنجشنبه ۱۳ آذرماه آغاز و تا تکمیل ظرفیت انجام خواهد شد. در طرح فروش فوری، نیسان تک‌سوز آپشنال SVPDH، نیسان دوگانه‌سوز آپشنال SVPDH و نیسان دوگانه‌سوز آپشنال رادیال SVPDH همگی با کاربری کمپرسی و مسقف فلزی ارائه خواهد شد و تحویل خودروها ۳۰ روز پس از تکمیل پرونده و پذیرش در سیستم انجام می‌شود. همچنین در طرح



آغاز فروش فوری و فوری - اعتباری محصولات زامیاد از ۱۳ آذرماه

در گفت‌وگو با دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو مطرح شد؛

صنعت قطعه زیر تیغ سیاست‌های ناکارآمد و دلار نامرئی

ارز ۱۵۰ هزار تومانی در دسترس، از ارز ۷۰ هزار تومانی ناموجود بهتر است؛ صف‌ها و سامانه‌های متعدد روند تامین و تولید را مختل کرده‌اند



روند تامین مواد اولیه و ارز در صنعت خودرو به مرحله‌ای رسیده که تولیدکنندگان را میان هزینه‌های دلاری مواد داخلی و بن‌بست ارزی واردات گرفتار کرده‌است. افزایش لحظه‌ای قیمت فولاد و مواد پتروشیمی، کمبود ارز برای قطعات الکترونیکی و صف‌های پایان‌ناپذیر سامانه‌ها، چرخه تولید را در آستانه فرسودگی قرار داده‌است. فشار سیاست‌های تکراری، آینده تولید را مبهم کرده و صنعت را به سمت تصمیم‌های پرهزینه و اجبارهای ناخواسته سوق می‌دهد.

وابستگی پنهان مواد اولیه داخلی به نرخ ارز مازیار بیگلو، دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو، در باره وضعیت تامین مواد اولیه مورد نیاز قطعه‌سازان به «دنیای خودرو» گفت: «مواد اولیه را باید به دو بخش داخلی و وارداتی تقسیم کرد؛ وارداتی‌ها طبیعتاً به ارز وابسته‌اند، اما در بخش نخست که مواد اولیه داخلی قرار دارند؛ سازوکاری که بیش از یک دهه اجرا شده، باعث شده قیمت مواد اولیه داخلی عملاً نرخ دلار تعیین شود. ما مواد رازیالی می‌خریم، اما با هر نوسان ارز، مواد اصلی مانند فولاد، مس، آلومینیوم، محصولات پتروشیمی و شیشه بلافاصله افزایش قیمت پیدا می‌کنند.»

وی با انتقاد از شیوه فعلی قیمت‌گذاری مواد اولیه صنعت قطعات اضافه کرد: «مبنای قیمت‌گذاری مواد اولیه کشور دلاری شده و این ناراحت‌کننده‌است که ماکزاک کشور خود را با قیمت دلاری به خودمان می‌فروشیم و به محض افزایش نرخ دلار، ظرف چند روز قیمت تمام مواد اولیه ضروری قطعه‌سازی و خودروسازی در بورس کالا بالا می‌رود.» این مقام صنفی تصریح کرد: «جالب این جاست که وقتی به افزایش دلاری نرخ مواد اولیه انتقاد می‌کنیم، می‌گویند مگر ادعایم کردید خود کفاهستید و ارز مصرف نمی‌کنید؟ جالب‌تر این که در بسیاری موارد حتی واردات همین مواد اولیه از خارج برای تولیدکنندگان ارزان‌تر تمام می‌شود.» وی با اشاره به ضرورت اصلاح سازوکار فعلی افزود: «این شیوه باید اصلاح شود و مواد اولیه داخلی، مانند کشورهای چین، ترکیه و هند، باید با قیمت مناسب و مستقل از نوسانات جهانی به تولیدکنندگان داخلی عرضه شود. اگر چنین شود، قیمت خودرو و قطعا کاهش می‌یابد.» این مقام صنفی تاکید کرد: «فراموش نکنید ۵۰ درصد قیمت خودرو مستقیماً مربوط به همین چهار پنج ماده اولیه‌است؛ حدود ۳۰ درصد هزینه‌های تبدیل و فرایند تولید و ۲۰ درصد نیز مربوط به دستمزد و سربار است. بنابراین هر زمان دلار گران می‌شود، همان سهم ۵۰ درصدی مواد اولیه نیز به همان نسبت در قیمت تمام‌شده اثر می‌گذارد.»

بن‌بست ارزی در واردات قطعات استاندارد بیگلو درباره مواد اولیه و قطعات وارداتی اظهار داشت: «بخش دوم مربوط به مواد اولیه با قطعات استاندارد وارداتی است؛ به‌ویژه در حوزه الکترونیک که بسیاری از اقلام مانند چیپست‌ها تولید داخلی ندارند. وضعیت تامین ارز در این بخش فاجعه‌بار است؛ آن قدر این فرایند کلافه‌کننده و مایوس‌کننده شده که قابل وصف نیست. اسم ارز ۷۰ هزار تومانی بر آن گذاشته‌اند، اما در عمل وقتی برای تامین مواد وارد خط تولید می‌شویم، ناچاریم به تالار ۲ برویم و ارز گران‌تر تهیه کنیم.»

دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو با اشاره به فشارهای مضاعف از سوی خودروسازان تایید کرد: «خودروساز به دلیل الزامات قیمت‌گذاری دولتی قیمت ارز تالار ۲ را نمی‌پذیرد و می‌گوید باید ارز را از سامانه نیما تهیه کنید؛ در حالی که تامین ارز از نیما بیش از ۲۰۰ تا ۳۰۰ روز طول می‌کشد. در چنین شرایطی، این مشکلات داخلی به یک تحریم واقعی تبدیل شده‌است؛ تحریمی که عملاً آثار تحریم خارجی را بی‌تأثیر کرده، چون مادر گیر بحران‌های داخلی تامین ارز هستیم.»

وی با اشاره به تعدد سامانه‌ها و اختلال در روند تامین افزود: «ارز ۱۵۰ هزار تومانی اگر در دسترس باشد بهتر از ارز ۷۰



تنها به دولت محدود نمی‌شود؛ در سطح کلان حاکمیت به این جمع‌بندی رسیده که نرخ ارز باید افزایش پیدا کند. بر خوردی هم که اکنون با ما می‌شود در ظاهر مودبانه‌است، اما در عمل فشار تامین و تخصیص ارز را آن قدر بالا برده‌اند که تولیدکننده ناچار شود برای حفظ کارگران، نگره‌داشت خطوط تولید و ادامه تولید خودرو، به سمت خرید ارز گران‌تر حرکت کند.»

بیگلو با تاکید بر این که تمام فشار ناشی از عدم تخصیص به‌موقع ارز بر دوش قطعه‌سازان سنگینی می‌کند، ادامه داد: «اگر روزی همه ما تصمیم بگیریم فقط زمانی تولید را ادامه دهیم که ارز به‌طور کامل تخصیص یافته باشد، با اطمینان می‌گوییم از فرای آن روز تولید خودرو حداقل ۶۰ تا ۷۰ درصد کاهش خواهد یافت. در عمل، این بخش خصوصی و تولیدکننده هستند که بار مالی را از جیب خود پرداخت می‌کنند. چنین وضعیتی به یک معضل جدی و طولانی‌مدت تبدیل شده‌است.»

وی اضافه کرد: «بنابرین دور از انتظار نیست که به‌طور تدریجی، طی چند ماه آینده همه ما به سمت تالار ۲ و ارز بالای ۱۰۰ هزار تومان سوق داده خواهیم شد.»

سهم ۲۵ درصدی ارز در قیمت نهایی خودرو بیگلو، در توضیح وضعیت تولید تا پایان سال به «دنیای خودرو» گفت: «اگر بخواهیم بخش‌بندی کنیم، به نظر من وضعیت تولید در ایران خودرو در حالت تثبیت‌است و نوسانات احتمالی آن، نوسانات چشمگیری نخواهد بود. در مورد سایپا پیش‌بینی من این است که روند تولید نسبت به شرایط فعلی که در اواخر آبان‌ماه قرار داریم، افزایش خواهد بود و تا پایان سال یک رشد ملایم را تجربه می‌کند. اما در حوزه خودروسازان مونتاژی، روند معکوس است؛ به دلیل مشکلات تامین ارز، این شرکت‌ها با نوسان رو به پایین در تولید مواجه خواهند شد.»

وی در پاسخ به پرسشی درباره وابستگی ارزی قطعات تولید داخل، افزود: «به‌طور میانگین در خودروهای سواری پرتیاز، طبق آمار وزارت صمت، هر خودرو حدود ۳ هزار و ۵۰۰ دلار ارزی دارد. اکنون بسته به نوع خودرو و آپشن‌ها، برخی خودروها حدود ۲ هزار دلار و برخی تا ۴ هزار و ۵۰۰ دلار ارزی دارند. اگر این عدد را نسبت به قیمت خودرو محاسبه کنیم، حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد قیمت هر خودرو ناشی از مصرف ارز است و ۷۵ درصد هزینه‌ها مربوط به نوسانات داخلی است.»

این مقام صنفی با تاکید بر بی‌اثر شدن مفهوم خودکفایی در سازوکار فعلی قیمت‌گذاری تصریح کرد: «حتی اگر فرض کنیم ۱۰۰ درصد تولید داخلی شود و هیچ ارزی مصرف نکنیم، تا زمانی که مبنای قیمت‌گذاری به دلار وابسته است، عملاً فرقی نمی‌کند عمق خودکفایی چقدر باشد. همان ۷۵ درصد هزینه‌های داخلی نیز متناسب با نرخ ارز افزایش می‌یابد و این موضوع هیچ توفیقی برای صنعت ایجاد نمی‌کند.»

قطعه‌سازان موافق و مخالف واردات نیستند دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو در پاسخ به پرسشی درباره مطالبه اصلی این صنعت از دولت، مجلس و بانک مرکزی اظهار داشت: «تنها خواسته ما این است که ما را رها کنند. بگذارند ارز زمان را خودمان تامین کنیم، قیمت‌ها را خودمان تعیین کنیم و رقابت را در بازار پیش ببریم. از طرف ما صحبت نکنند و نگویند تولیدکنندگان با واردات مخالف‌اند؛ ما نه مخالفیم و نه موافق. واردات برای ما نه نفع دارد و نه ضرر.»

بیگلو درباره مطالبه اصلی قطعه‌سازان تاکید کرد: «هر اقدامی که موجب تثبیت و آرامش بازار شود، به نفع تولیدکننده و مصرف‌کننده است. ما ارز نمی‌خواهیم؛ فقط می‌خواهیم از این قید و بندها آزاد شویم. این صف‌ها، این سامانه‌ها، این الزام‌ها برای ثبت سفارش و ثبت نام، همه مانع تولید است. ما خودمان بلدیم چگونه با صادرکنندگان توافق کنیم و ارز را با قیمت منطقی تهیه کنیم. بلایم تولید را مدیریت کنیم، کیفیت را افزایش دهیم و مصرف سوخت را کاهش بدهیم.» وی ادامه داد: «بازار را هم اگر می‌توانند رقابتی کنند؛ بخش‌هایی که به ما مربوط نیست خودشان تصمیم بگیرند. ما نه موافق واردات هستیم و نه مخالف. تاریخ نشان داده که واردات هیچ‌گاه تأثیر جدی بر بازار نداشته‌است. فقط کافی است دست و پای ما را باز کنند و اجازه بدهند تولید کنیم.»

بازار ۵۰ هزار تومان. همین روند همیشه تکرار شده‌است. وی ادامه داد: «امروز هم همین داستان برای ارز ۷۰ هزار تومانی تکرار خواهد شد. مطمئن باشید چند ماه دیگر این ارز حذف می‌شود و به سمت تالار ۲ و ۳ حرکت می‌کنیم. نتیجه این است که دوباره فاصله قیمتی میان ارز رسمی و ارز بازار ایجاد می‌شود و تقاضای کاذب به وجود می‌آید. برای من عجیب است که ۱۵ سال است یک اشتباه تکرار می‌شود و نمی‌دانم این تداوم چه نفعی داشته که همچنان بر ادامه آن پافشاری می‌شود.»

معضل مزمن تخصیص ارز در صنعت خودرو دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو، با اشاره به پیامدهای تداوم شیوه فعلی تخصیص ارز گفت: «این شیوه تداوم پیدا نخواهد کرد. دقیقاً همین روزها در سال گذشته بود که ارز ۲۸ هزار تومانی حذف شد، بعد از ۴۲ هزار تومانی کنار گذاشته شد و اکنون ارز ۷۰ هزار تومانی پابرجاست. شما به‌زودی خواهید دید که همین ارز ۷۰ هزار تومانی هم حذف می‌شود و به سمت تالار ۲ می‌رویم که نرخ آن بیش از ۱۰۰ هزار تومان است.»

وی با تشریح منطق تصمیم‌گیری‌ها افزود: «مساله ارز

نویسنده

اگر روزی همه ما تصمیم بگیریم فقط زمانی تولید را ادامه دهیم که ارز به‌طور کامل تخصیص یافته باشد، با اطمینان می‌گوییم از فرای آن روز تولید خودرو حداقل ۶۰ تا ۷۰ درصد کاهش خواهد یافت

هزار تومانی است که وجود خارجی ندارد. صف‌های طولانی تخصیص ارز، سامانه ثبت سفارش، سامانه جامع تجارت، سامانه بهینه‌سازی مصرف و سامانه‌های جدیدی که مدام اضافه می‌شوند، عملاً مانع تولید شده‌اند.»

تکرار ۱۵ ساله سیاست‌های ارزی شکست خورده این مقام صنفی با اشاره به اثر این اختلال‌ها بر روند تولید خودرو تاکید کرد و گفت: «یک خودرو تا ۴ تا ۶ هزار قطعه دارد و اگر تنها یک پیچ تامین نشود، کل آن ۴ تا ۶ هزار قطعه بی‌ارزش می‌شود و خودرو قابل تجاری‌سازی نیست. در قطعات الکترونیک هم اگر از ۵۰ قطعه مورد نیاز فقط یک مورد نرسد، تولید محصول ممکن نیست.»

بیگلو با اشاره به تکرار اشتباهات در سیاست‌های ارزی تصریح کرد: «سعی می‌کنم خوش‌بینانه نگاه کنم و نگویم دست‌های پشت پرده در کار است؛ اما واقعیت این است که اصرار بر شیوه تامین ارز با روشی که ۱۵ سال شکست خورده، عجیب است. از سال ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ همین روند رادیده‌ام؛ می‌گفتند ارز هزار و ۲۲۶ تومانی است، اما بازار ۳ هزار تومان بود؛ بعد از ۴ هزار و ۲۰۰ تومان شد و بازار ۱۵ هزار تومان؛ سپس نرخ ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان تعیین شد و

بیشتر منابع آلاینده اجرا خواهد شد. پلیس راهور تاکید کرده است با توجه به هشدارهای زیست-محیطی، اجرای دقیق این طرح‌ها در کاهش آلودگی هوا ضروری است و با هر گونه تخلف، بدون اغماض برخورد قانونی خواهد شد. به گفته مسئولان راهور، تصمیمات اخیر بخشی از یک بسته محدودیتی برای کاهش منابع آلاینده و مدیریت تردد خودروها در روزهای بحرانی است. این محدودیت‌ها شامل ممنوعیت تردد خودروهای سنگین، اعمال طرح زوج و فرد از در منازل و برخورد با خودروهای دودزا و فاقد معاینه فنی می‌شود.

با افزایش غلظت آلاینده‌ها و قرار گرفتن وضعیت هوای تهران در شرایط اضطرار، کارگروه اضطرار آلودگی هوا مجموعه‌ای از محدودیت‌های ویژه تردد را برای کاهش ترافیک و کنترل آلودگی در پایتخت تصویب و اجرایی کرده است. سردار سید ابوالفضل موسوی پور، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ اعلام کرد بر اساس مصوبات شورای اضطرار آلودگی هوا، تردد تمامی وسایل نقلیه سنگین (به جز خودروهای حمل سوخت، دارو و مواد غذایی) تا پایان هفته در تهران ممنوع است. این محدودیت شامل ساعات شب نیز می‌شود و برای کنترل هر چه



تشدید محدودیت‌های ترافیکی در تهران به دلیل آلودگی هوا



۶۰ درصد آلاینده‌گی شهرها ناشی از حمل و نقل سبک و درون شهری:

آلودگی همچنان پابرجاست!



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

که عوامل مختلفی در شکل‌گیری آن نقش دارند؛ از وسایل نقلیه فرسوده گرفته تا کیفیت نامناسب بنزین، ناکارآمدی سیستم حمل و نقل عمومی، ترافیک شهری، جانمایی نامناسب کارخانه‌ها، مازوت‌سوزی و در نهایت کیفیت پایین خودروهای تولیدی داخل و حتی وارداتی.

معضل همیشگی

با این حال ضعف مدیریتی در این‌ها نیز تا حدی خودنمایی می‌کند. به عنوان مثال شاید این امکان به راحتی فراهم نشود که کارخانه‌ای به سرعت تغییر موقعیت دهد و از نقطه‌ای به نقطه دیگر منتقل شود؛ اما حداقل می‌توان برای کاهش آلودگی زیست‌محیطی ناشی از فعالیت آن، از مواردی همچون فیلتر هوا و مواردی از این دست بهره برد که به‌خودی خود می‌تواند سهم چشمگیری در ارتقای کیفیت هوای کلان‌شهرهای کشور داشته باشد.

همین‌طور شاید به‌دلیل برقراری مجدد تحریم‌ها انتقال تکنولوژی برای تولید خودرو میسر نباشد، اما استانداردهای حداقلی را می‌توان در این رابطه به‌خوبی رعایت کرد. همین‌طور در همین رابطه باید به بحث کیفیت سوخت نیز توجه ویژه داشت؛ چرا که در غیر این صورت راهکارهایی همچون برقراری طرح زوج و فرد از در منازل و ایجاد محدودیت در تردد خودروهای سنگین نمی‌تواند تاثیر چشمگیری در کاهش آلودگی هوادر کلان‌شهرهای کشور داشته باشد.

این روزها با فرا رسیدن فصل سرما و پایین آمدن دما، شاهد شکل‌گیری پدیده آلودگی و بالا رفتن حجم آلودگی در هوای کلان‌شهرهای کشور به‌ویژه تهران هستیم. البته این معضل مختص به امسال نیست و چندسالی است که دامن شهرهای شلوغ و پرجمعیت کشور را گرفته است. البته مسئولان نیز در این خصوص وعده‌هایی داده‌اند که تاکنون نتوانسته آن‌طور که باید و شاید موثر و راهگشا باشد و جمعیت شهری به‌خصوص گروه‌های حساس که شامل کودکان، افراد سالخورده و بیماران قلبی-ریوی می‌شود، همچنان با این مشکل و معضل پیچیده و تلخ دست و پنجه نرم می‌کنند. بدون تردید آلودگی هوا یکی از مهم‌ترین معضلات زیست‌محیطی در کشور به‌شمار می‌رود که در سال‌های اخیر خسارت‌های جانی و مالی فراوانی به شهروندان وارد کرده و کاهش کیفیت زندگی در شهرهای بزرگ و پرجمعیت کشور را به‌همراه داشته است. با این‌که قوانین و مقررات زیادی در این خصوص تدوین و تصویب شده، اما باید به این نکته توجه داشت که آلودگی هوا پدیده‌ای چند وجهی است



نمی‌شوند. راهکار، توقف تولید خودروهای بی‌کیفیت و توسعه واقعی حمل و نقل عمومی ریلی و اتوبوسی است تا مردم به‌استفاده از آن ترغیب شوند. وی درباره تاثیر فلزات سنگین ناشی از سوخت‌های نامرغوب بر سلامت انسان گفت: «خوشبختانه سرب تقریباً از سوخت کشور حذف شده است. اما این به‌معنای حل

اجرای قانون هوای پاک؛ راهکار کاهش آلودگی هوا در همین رابطه مهدی رهنما، کارشناس ارشد هواشناسی بر این باور است که ۶۰ درصد آلاینده‌گی شهرها ناشی از حمل و نقل سبک و درون‌شهری است. بنابراین اگر کیفیت خودروها را افزایش بدهیم و احتراق کامل صورت بگیرد، بخش عمده‌ای از آلاینده‌های ثانویه به‌هیچ‌عنوان تولید

مشکل نیست. کلید رفع آلودگی، حل مساله از سرمنشأ آن است: احتراق کامل، تولید و واردات خودرو با کیفیت و حذف مازوت. این کارشناس به‌صورت ویژه بر نبود هماهنگی و برنامه یکپارچه مدیریت آلودگی هوا اذعان کرده و گفته است: «متأسفانه ما برنامه یکپارچه نداریم. اقدامات جزیره‌ای باعث همین وضع فعلی شده است. ما قانون هوای پاک را داریم که در سال ۱۳۹۶ تصویب شد و ۲۳ دستگاه را مسئول کرده است. اما براساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، تنها ۳۰ درصد از تکالیف این قانون انجام شده و برخی بندها اجرایی نشده‌اند. این درحالی است که زمان قانون برای تحقق اهداف، سال ۱۳۹۸ بود و اکنون در سال ۱۴۰۴ هستیم.»

رهنما با اشاره به هزینه‌های سنگین انسانی و اقتصادی آلودگی هوا هشدار داد: «سال گذشته طبق اعلام وزارت بهداشت، ۱۷ میلیارد دلار خسارت انسانی ناشی از آلودگی هوا به کشور تحمیل شد. این درحالی است که اگر بخشی از این هزینه صرف توسعه حمل و نقل عمومی می‌شد، شاهد این تلفات نبودیم. به‌عنوان نمونه ملموس، فقط در هفته گذشته و طبق اعلام رسمی اورژانس تهران، ۳۵۷ نفر در تهران به‌دلیل آلودگی هوا جان خود را از دست دادند.» وی خاطرنشان کرد: «بازی به قانون‌گذاری جدید نیست. اگر قوانین موجود، به‌ویژه قانون هوای پاک، به‌طور کامل و با هماهنگی بین‌دستگاهی اجرا شوند، قطعاً سال آینده شاهد وضعیت به‌مراتب بهتری در هوای کلانشهرها خواهیم بود.»

TRAZANO®

ترازانو، همسفر نامرئی

با ضمانت کورالتایر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

ECHO

WWW.LAMARI.IR

ARIAN MOTOR

LAMARI

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

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



Autoworld.ir

چهارشنبه ۱۲ آذرماه ۱۴۰۴، سال یازدهم، شماره ۲۴۵۱

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

جواب: امید نشر و چاپ ایرانیا
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: 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 اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸

بلیتورد
Billboard

موتور تویوتا کمری جزو ۱۰ مدل برتر سال

هرساله از سوی مجله «Ward Auto World»، ۱۰ مدل پیشران برتر سال معرفی می‌شود. در سال ۲۰۲۴ میلادی تویوتا کمری در نسخه هیبریدی در این فهرست حضور پیدا کرد. در حقیقت موتور Dynamic Force A25A-FXS به لطف تکنولوژی و کیفیت ساخت بالا، راندمان قابل توجه و همچنین مصرف سوخت پهنه، با توجه به حجم موتور ۲.۵ لیتری در این فهرست قرار گرفت.



منشأ آلودگی هوا در کلان‌شهرهای کشور چیست؟

هوای کلان‌شهرهای کشور در طول یک سال که شامل ۳۶۵ روز می‌شود، متاسفانه کمتر در شرایط سالم برای تمام گروه‌های سنی قرار می‌گیرد و این معضلی است که عوامل مختلفی در آن سهیم هستند. اما سهم ما در این رابطه چیست؟

بر این اساس بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد تردد خودروها یا موتورسیکلت‌هایی که دارای نقص فنی هستند و از آگروز آن‌ها دود زیادی خارج می‌شود، در سطح شهرهای شلوغ و پرجمعیت کشور فراوانی چشمگیری دارد و این مساله به‌خودی خود سبب بالا رفتن حجم آلودگی هوا می‌شود. متاسفانه مالکان این دسته از وسایل نقلیه نیز به‌این مساله توجه چندانی ندارند و در عیب‌یابی و رفع مشکل وسیله نقلیه‌شان همچنان تعلل کرده و آن را به تأخیر می‌اندازند. البته کیفیت سوخت نیز آن چنان که باید مطلوب نیست و همین مساله گاه سبب خرابی پیشرانه وسیله نقلیه می‌شود.

بنابراین شایسته است مسئولان مربوطه به‌این مساله توجه بیشتری داشته باشند و با ارتقای کیفیت سوخت، مانع از فراهم شدن زمینه برای خرابی وسایل نقلیه شوند. درعین حال می‌توان در این خصوص به‌روش دفن و بازیافت پسماند و زباله، بهره‌مندی محصولات خودروسازی از استانداردهای روز، رسیدگی به وضعیت فعالیت پالایشگاه‌ها، جدی گرفتن بحث معاینه فنی خودروها و موارد دیگری از این دست نیز اشاره کرد که توجه و رسیدگی به‌موقع و مطلوب به‌این موارد می‌تواند سبب ارتقای کیفیت هوا در سطح شهرهای شلوغ و پرجمعیت کشور شود.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار



قیمت خودرو روز گذشته روند افزایشی داشت

رسپکت با ۱۸ میلیون تومان
افزایش قیمت در بازار
۲ میلیارد و ۴۸ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شدفونیکس آریزو ۶ با ۲۰
میلیون تومان افزایش قیمت
در بازار ۲ میلیارد و ۳۵۰
میلیون تومان ارزش‌گذاری شدشاهین اتوماتیک پلاس با
۵۰ میلیون تومان افزایش
قیمت در بازار یک میلیارد و ۶۰۰
میلیون تومان ارزش‌گذاری شدرانا پلاس TU5P با ۱۰
میلیون تومان افزایش قیمت
در بازار ۹۴۰ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شدNEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM

"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

"PERSEVERANCE AT EVERY CROSSROADS, COMPANIONSHIP ON EVERY PATH."