



جناب آقای محمدعلی حاجی زاده

سرپرست محترم دفتر صنایع خودرو، نیرومحرکه و حمل و نقل وزارت صمت
درگذشت والدۀ مکرّمه را تسلیت می‌گوییم؛ برای آن‌تازه درگذشته غفران و آمرزش
الهی و برای بازماندگان صبر و شکیبایی از خداوند متعال خواستاریم.

روزنامه «دنیای خودرو»

هوالباقی



نهاد علی بیک‌زاده
روزنامه‌نگار

استارت
Start

افزایش قیمت خودرو؛
دولبه یک تصمیم پرهزینه

بازار خودرو در یکی از حساس‌ترین مقاطع خود قرار
گرفته است؛ مقطعی که هر تصمیم قیمتی، نه تنها بر
خودروسازان و مصرف‌کنندگان، بلکه بر زنجیره‌ای...

صفحه ۲

تیترهای امروز

«2GR»؛ ۶ سیلندر خوش‌ساخت سامورایی؛
چرا پیش‌رانه‌های «لکسوس»
معیوب نمی‌شوند؟

ورود شرکت قالب‌های بزرگ صنعتی
به عرصه طراحی و ساخت قالب‌های
پیشرفته پروگرسو

قیمت خودروهای چینی در
بازار رو به افزایش است؟

معرفی «گالاکسوس 16N»
و ضرورت حضور آن در بازار ایران؛
کامیون گازسوز «فوتون»
حمل و نقل را متحول می‌کند

نارنجی پوشان جاده مخصوص بادیگر خودروسازان وارد رقابت می‌شوند؛

مصرف سوخت خودروهای تولید «سایپا» کاهش می‌یابد

در شرایطی که افزایش مصرف سوخت و تشدید آلایندگی هوا به یکی از دغدغه‌های جدی کلان‌شهرها و سیاست‌گزاران حوزه انرژی و محیط‌زیست تبدیل شده، خودروسازان ناگزیرند...

صفحه ۵

مدیرعامل یک شرکت قطعه‌سازی
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

قطع انرژی، قطعه‌سازی را زمین‌گیر می‌کند

طی چند سال گذشته عملاً ماشین‌آلات وارد کشور نشده
و نوسازی در این بخش با مشکلاتی همراه بوده است...

صفحه ۱۲

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

هزینه‌های سرسام‌آور بیمه؛ تهدید ناوگان باربری

صفحه ۲

مدیران پاسخگوی نیاز کارگران نیستند!

التهاب در فضای کاری «فولکس‌واگن»

تلاش‌های فولکس‌واگن برای سازماندهی مجدد نیروهای
کاری خود در آلمان با چالش‌های جدی روبه‌رو شده...

صفحه ۶

نوسانات بهای ارز طی روزهای اخیر رقم زد؛

رشد قیمت خودروهای داخلی در بازار تا ۱۱۵ میلیون تومان

صفحه ۷



BAC X3

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی
تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک 71 | کرج، بلوار مدرس، نرسیده به میدان حافظ

اتاق مشاوره‌ای
حس خوب، خرید مطمئن

TRAZANO®

ترازانو، همسفر نامرئی



با ضمانت **کورا تایر**

کورا تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



این نسخه ویژه، در کابین آن نهفته است. هوندا برای تمام تیپ‌های این مدل، یک نمایشگر اطلاعات-سرگرمی ۱۲.۳ اینچی، یک صفحه آمپر دیجیتال ۱۰.۲ اینچی و سقف پانورامیک شیشه‌ای را به صورت استاندارد در نظر گرفته است. این مدل چینی همچنین به امکاناتی نظیر گرم‌کن و سردکن صندلی‌های جلو، گرم‌کن صندلی‌های عقب و گرم‌کن فرمان هم مجهز است و در دو نسخه پنج و هفت‌نفره عرضه می‌شود. در فول‌ترین نسخه، امکاناتی مانند درب صندوق برقی، شارژر بیسیم ۵۰ وات، سیستم صوتی حرفه‌ای Bose با ۱۲ بلندگو، نمایشگر هدآپ و مجموعه کامل ایمنی + Honda Sensing 360 نیز وجود دارد. شگفت‌انگیزترین بخش ماجرا، قیمت این خودرو در چین است.

هوندا به مناسبت ۳۰ سالگی CR-V، نسخه‌ای ویژه با آپشن‌های کامل و قیمتی باورنکردنی را معرفی کرده که فقط مخصوص بازار چین است. هوندا به مناسبت سه دهه حضور موفق شاسی‌بلند محبوب خود در بازارهای جهانی، از نسخه‌ای ویژه با نام سی‌امین سالگرد را برای بازار چین رونمایی کرده است. این مدل بکیچی و سوسه‌انگیز از امکانات رفاهی بیشتر و قیمتی به مراتب کمتر را نسبت به نسخه‌های بازار جهانی ارائه می‌دهد. این نسخه ویژه که توسط شرکت دانگ‌فنگ هوندا در چین تولید می‌شود، در مقایسه با مدل پایه در بازار آمریکا، نزدیک به ۱۰ هزار دلار ارزان‌تر است و در عین حال، امکاناتی را به صورت استاندارد ارائه می‌دهد که در گران‌ترین تیپ‌های نسخه آمریکایی نیز یافت نمی‌شود. برگ برنده اصلی

تخفیف ویژه «هوندا» فقط برای چینی‌ها



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

هزینه‌های سرسام‌آور بیمه؛ تهدید ناوگان باربری

شده است.

وی گفت: «پوشش بیمه اغلب ناکافی است و نمی‌تواند ریسک‌های واقعی صنعت حمل‌ونقل بار را به طور کامل پوشش دهد.»

این کارشناس بیمه تاکید کرد: «خودروها و ناوگان باربری را انواع خطرها مواجه‌اند؛ از تصادف و سرقت خودرو یا کالا گرفته تا آسیب بدنه و تاخیر در تحویل بار.»

او گفت: «بیمه‌های پایه معمولاً تنها خسارت بدنه و مسئولیت شخص ثالث را پوشش می‌دهند و بیمه‌های تکمیلی با حق بیمه بسیار بالا همراه هستند. در نتیجه، فعالان حوزه ترجیح می‌دهند ناقص بیمه شوند یا از بیمه صرف‌نظر کنند که این امر امنیت مالی و کاری آن‌ها را تحت تأثیر قرار می‌دهد.»

آدینه وند افزود: «بازار بیمه با نامشخص بودن شرایط و کاهش رغبت بیمه‌گران به سرویس‌دهی مناسب مواجه است. نرخ بالای دعاوی، تصادفات و شدت خسارات باعث شده بسیاری از شرکت‌های بیمه از پوشش ناوگان کوچک یا پرریسک خودداری کنند یا نرخ‌هایی بسیار بالا تعیین کنند. این وضعیت دسترسی به بیمه مناسب را برای بخش مهمی از صنعت حمل‌ونقل دشوار ساخته و فعالان این حوزه را در شرایط پرریسک قرار داده است.»



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

صنعت حمل‌ونقل بار، اعم از ناوگان درون‌شهری و جاده‌ای، در سال‌های اخیر با افزایش تقاضا مواجه بوده است، اما مساله بیمه برای کامیون‌ها، خاورها، وانت‌بارها و شرکت‌های اتوبار به یکی از چالش‌های جدی این حوزه تبدیل شده است.

از افزایش هزینه‌های بیمه تا پوشش‌های ناکافی و پیچیدگی‌های اداری، فعالان این بخش را با مخاطرات مالی و عملیاتی جدی روبه‌رو کرده است. مرتضی آدینه‌وند، کارشناس حوزه بیمه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «افزایش هزینه‌های بیمه در سال‌های اخیر به دلیل گران‌تر شدن قطعات یدکی، افزایش هزینه تعمیر و استهلاک بالای خودروهای سنگین است. شرکت‌های بیمه با احساس ریسک بیشتر، برای جبران هزینه‌ها نرخ حق بیمه را به شکل قابل توجهی افزایش داده‌اند.»

او افزود: «این افزایش هزینه‌ها در حالی رخ داده است که کرایه حمل‌ونقل بار تغییر چندانی نکرده و فشار مالی مضاعفی بر رانندگان و شرکت‌های کوچک تحمیل

افزایش قیمت خودرو؛ دو لبه یک تصمیم پرهزینه

پول و نوسانات نرخ ارز روبه‌رو بوده‌اند. تثبیت قیمت‌ها در شرایط تورمی، اگرچه در ظاهر به نفع مصرف‌کننده است، اما در عمل منجر به زیان انباشته، کاهش توان سرمایه‌گذاری، افت کیفیت و فشار مضاعف بر زنجیره قطعه‌سازی شده است. ادامه این مسیر، می‌تواند بقای خودروسازان را با چالش جدی مواجه کند و حتی به کاهش عرضه و تعمیق شکاف بازار منجر شود؛ وضعیتی که در نهایت باز هم به زیان مصرف‌کننده تمام خواهد شد. مساله اصلی، دوگانه ساده «افزایش یا عدم افزایش قیمت» نیست، بلکه فقدان یک بسته اصلاحی جامع است. افزایش قیمت بدون اصلاح ساختار هزینه‌ها، بهبود بهره‌وری، شفاف‌سازی مالی و افزایش واقعی عرضه، تنها به انتقال فشار به مصرف‌کننده منجر می‌شود. از سوی دیگر، سرکوب قیمتی بدون حمایت‌های هدفمند و اصلاح سیاست‌های ارزی و مالی، صنعت خودرو را در مسیر فرسایش تدریجی قرار می‌دهد. آن‌چه امروز بیش از هر زمان دیگری ضروری به نظر می‌رسد، فاصله گرفتن از تصمیمات مقطعی و حرکت به سمت سیاست‌گذاری مبتنی بر واقعیت‌های اقتصادی است. اگر قرار است اصلاح قیمتی انجام شود، باید تدریجی، شفاف و مشروط به تعهد خودروسازان در افزایش عرضه، ارتقای کیفیت و کاهش هزینه‌های غیر ضرور باشد. هم‌زمان، دولت باید به‌جای مداخله مستقیم در قیمت‌گذاری، نقش نظارتی و تنظیم‌گری خود را تقویت کند و اجازه دهد سازوکار عرضه و تقاضا، در چارچوبی کنترل‌شده، بازار را به تعادل برساند. در غیر این صورت، چه با افزایش قیمت و چه با تثبیت دستوری آن، صنعت خودرو و بازارهای وابسته همچنان در چرخه‌ای معیوب از زیان، نارضایتی و بی‌اعتمادی گرفتار خواهند ماند؛ چرخه‌ای که خروج از آن، نیازمند تصمیمات شجاعانه اما حساب‌شده است، نه نسخه‌های یک‌طرفه و کوتاه‌مدت.



روزنامه نگار

بازار خودرو در

یکی از حساس‌ترین مقاطع خود قرار گرفته است؛ مقطعی که هر تصمیم قیمتی، نه تنها بر خودروسازان و مصرف‌کنندگان، بلکه بر زنجیره‌ای از بازارهای وابسته از قطعه‌سازی تا حمل‌ونقل، بیمه، لیزینگ و حتی بازارهای مالی اثر می‌گذارد. در چنین شرایطی، طرح دوباره موضوع افزایش قیمت خودرو با واکنش‌های گسترده‌ای در افکار عمومی و رسانه‌ها مواجه شده و مخالفت صریح مجلس نیز نشان می‌دهد که این تصمیم، صرفاً یک موضوع صنعتی نیست، بلکه ابعاد اجتماعی و اقتصادی گسترده‌ای دارد. از منظر مصرف‌کننده، افزایش قیمت خودرو در بازاری که قدرت خرید به‌شدت کاهش یافته، به معنای دور‌تر شدن رویای دسترسی به خودروی شخصی است. خودرو طی سال‌های اخیر، به دلیل شکاف میان قیمت کارخانه و بازار و بی‌ثباتی‌های اقتصادی، از کالای مصرفی به ابزار حفظ ارزش پول تبدیل شده است. هر افزایش رسمی قیمت، این روند را تشدید کرده و تقاضای سرمایه‌ای را تقویت می‌کند؛ موضوعی که نه تنها به آرامش بازار کمکی نمی‌کند، بلکه التهاب را به بازارهای وابسته نیز منتقل می‌سازد. رشد قیمت خودرو، هزینه خدمات پس از فروش، قطعات یدکی، بیمه و حتی کرایه حمل‌ونقل را افزایش می‌دهد و در نهایت فشار تورمی آن، مستقیماً به خانوارها بازمی‌گردد. در عین حال، نمی‌توان واقعیت‌های سمت تولید را نادیده گرفت. خودروسازان در سال‌های اخیر با افزایش شدید هزینه‌های تولید، محدودیت‌های ناشی از تحریم، دشواری نقل و انتقال



فولکس واگن گلف در تیپ لایف که قدرتی مشابه از یک پیشرانه ۱.۵ لیتری بنزینی (بدون سیستم هیبریدی) دریافت می کند، باید ۲۸ هزار و ۱۹۵ پوند پرداخت کرد. این اختلاف قیمت نزدیک به ۱۰ درصدی، یک مزیت رقابتی جدی برای محصول جدید کیا ایجاد می کند. نکته جالب تر این جاست که حتی اگر مشتریان K4 را با گیربکس هفت سرعته دوکلاچه سفارش دهند، قیمت نهایی آن به ۲۷ هزار و ۴۹۵ پوند می رسد که همچنان ۶۵۵ پوند از مدل گیربکس دستی گلف ارزان تر خواهد بود. کیا برای رسیدن به این قیمت رقابتی، از امکانات رفاهی کم نکرده است و مدل پایه K4 به صورت استاندارد به دو نمایشگر ۱۱.۳ اینچی روی داشبورد، اپل کاربلی و اندروید اتو بیسیم و دستیار صوتی هوش مصنوعی مبتنی بر چت GPT مجهز است.

کیا هاج بک را با قیمتی رقابتی در اروپا عرضه کرده که گلف را به چالش می کشد اما پیشرانه پایه این خودرو تنها ۱۱۲ اسب بخار قدرت دارد. کیا با انتشار قیمت های هاج بک جدید K4 برای بازار اروپا، رنگ خطر را برای فولکس واگن گلف، پادشاه دیرینه این کلاس به صدا در آورده است. این خودرو ساز کره ای با یک استراتژی قیمت گذاری تهاجمی، مدل پایه K4 را در بازار بریتانیا با قیمتی بیش از ۲ هزار و ۱۰۰ پوند ارزان تر از رقیب آلمانی خود عرضه کرده است؛ حرکتی که بدون شک معادلات این بخش از بازار را بر هم خواهد زد. مدل پایه کیا K4 در تیپ پیور با قیمت ۲۵ هزار و ۹۹۵ پوند به فروش می رسد. البته این مدل با یک پیشرانه ۱ لیتری سه سیلندر توربوشارژر هیبریدی خفیف ارائه می شود که تنها ۱۱۲ اسب بخار قدرت دارد. با این حال، برای خرید مدل پایه



نسخه اروپایی از کیا «K4»



چالش های صنعت خودرو ایران در دوره تورمی و تحریم؛

صنعت خودرو نیاز به اصلاح ساختاری و تقویت بخش خصوصی دارد



نهاد علی بیک زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

«صنعت خودرو در مقطع کنونی با مجموعه ای از چالش های درهم تنیده مواجه است؛ چالش هایی که از یک سو ریشه در تحریم های بین المللی و محدودیت های شدید مالی و بانکی دارند و از سوی دیگر، به سیاست گذاری های ناپایدار داخلی، افزایش مداوم هزینه های تولید و نوسانات غیر قابل پیش بینی نرخ ارز باز می گردند. در چنین فضایی، نه تولید کننده چشم انداز روشنی برای سرمایه گذاری و توسعه دارد و نه مصرف کننده می تواند به ثبات قیمت و دسترسی به خودروی مناسب امیدوار باشد. تداوم این شرایط، صنعت خودرو را به وضعیتی رسانده که تصمیمات کوتاه مدت و مسکن گونه جای اصلاحات ساختاری را گرفته و همین موضوع، بر عمق مشکلات افزوده است. علی رجبی، کارشناس اقتصادی، در گفت و گو با «دنیای خودرو» با اشاره به نقش پررنگ سیاست های دستوری در شکل گیری وضعیت فعلی، معتقد است: «تا زمانی که ساختارهای دولتی اصلاح نشوند، مداخله مستقیم در قیمت گذاری کاهش نیابد و زمینه برای حضور موثر بخش خصوصی فراهم نشود، نمی توان انتظار بهبود پایدار در کیفیت محصولات یا آرامش در بازار داشت.» به باور او، بی ثباتی سیاست ها و فاصله میان واقعیت های اقتصادی و

قیمت های رسمی، باعث شده خودرو از یک کالای مصرفی و پاسخ گوی نیاز خانوار، به ابزاری برای حفظ ارزش دارایی تبدیل شود؛ روندی که نه تنها تقاضای سرمایه ای را تشدید کرده، بلکه فشار مضاعفی بر خریداران واقعی وارد آورده است. این کارشناس تأکید کرد: «ادامه این مسیر، شکاف میان عرضه و تقاضا را عمیق تر کرده و بدون بازنگری جدی در شیوه حکمرانی صنعت خودرو، نمی توان به خروج این بازار از چرخه نوسان و التهاب امیدوار بود.»

در ماه های اخیر بحث افزایش نرخ خودرو با واکنش های منفی در میان افکار عمومی همراه بوده است، منتقدان می گویند رشد قیمت ها بدون بهبود کیفیت با افزایش محسوس عرضه، فشار مضاعفی بر مصرف کنندگان وارد می کند. در چنین شرایطی، افزایش قیمت خودرو تا چه اندازه قابل دفاع است؟

نگاه انتقادی به افزایش قیمت خودرو کاملاً قابل درک است، چرا که در ذهن مصرف کننده، هر گونه رشد قیمت باید با ثباتی کیفیت، افزایش عرضه یا بهبود خدمات پس از فروش همراه باشد. وقتی چنین تغییر محسوسی مشاهده نمی شود، طبیعی است که جامعه نسبت به تصمیمات قیمتی بدبین شود. با این حال، باید توجه داشت که قیمت خودرو در خلأ تعیین نمی شود و مستقیماً تحت تأثیر تورم عمومی، نوسانات نرخ ارز و رشد هزینه های تولید قرار دارد. واقعیت این است که در سال های گذشته، قیمت خودرو کمتر از نرخ تورم و رشد واقعی هزینه ها افزایش یافته و همین موضوع باعث شده شکاف بزرگی میان قیمت تمام شده و قیمت فروش ایجاد شود. ادامه این وضعیت، خودروساز را به سمت زیان

انباشته، کاهش کیفیت و تأخیر در پرداخت مطالبات قطعاً سازان سوق داده است. بنابراین از منظر اقتصادی، اصلاح تدریجی قیمت ها برای حفظ چرخه تولید اجتناب ناپذیر است، هر چند این اصلاح نباید ناگهانی یا بدون چارچوب باشد. نکته مهم این است که افزایش قیمت، به تنهایی راه حل مشکلات صنعت خودرو نیست. اگر هم زمان با اصلاح قیمت، سیاست هایی برای افزایش عرضه، کاهش هزینه های زائد، بهبود بهره وری و شفاف سازی فرآیندها اجرا نشود، نتیجه آن صرفاً انتقال فشار به مصرف کننده خواهد بود. به بیان دیگر، افزایش نرخ خودرو تنها زمانی می تواند قابل دفاع باشد که در یک بسته اصلاحی جامع قرار گیرد؛ بسته ای که هم منافع تولید کننده را حفظ کند و هم حقوق مصرف کننده را نادیده نگیرد.

تحریم ها و سیاست های داخلی چگونه بر توان تولید و قیمت تمام شده خودرو اثر گذاشته اند؟

تحریم ها همچنان اصلی ترین چالش صنعت خودرو هستند، اما بخش قابل توجهی از مشکلات به محدودیت ها و تصمیمات داخلی مربوط می شود. قوانین غیر شفاف، روندهای اداری پیچیده و قیمت گذاری دستوری، تولید کننده را با هزینه های بالاتر مواجه کرده است. برای مثال، تأمین قطعات کلیدی به دلیل محدودیت های بانکی و تحریم های مالی به شدت پرهزینه شده و این فشارها در نهایت به قیمت نهایی خودرو منتقل می شود. از سوی دیگر، حتی زمانی که تولید افزایش می یابد، کیفیت محصول و قیمت واقعی بهبود نمی یابد. دلیل آن ترکیبی از هزینه های مازاد، ریسک بالا در تأمین مواد اولیه و نبود آزادی عمل مدیریتی است. این وضعیت باعث شده صنعت خودرو همچنان

با عدم تعادل عرضه و تقاضا مواجه باشد و مصرف کننده واقعی بیشترین آسیب را ببیند.

رشد تورم و نوسانات ارزی چه اثراتی بر بازار و رفتار مصرف کنندگان داشته است؟

بازار خودرو به شدت تحت تأثیر نوسانات نرخ ارز قرار دارد، زیرا بخش مهمی از مواد اولیه و قطعات تولید داخل وابسته به قیمت های جهانی یا واردات است. هر جهش ارزی باعث افزایش فوری هزینه ها می شود و اگر قیمت ها مطابق با تورم تعدیل نشوند، تولید کننده با زیان مواجه می شود. این شرایط، رکود و کاهش عرضه را تشدید می کند. تورم بالا هم قدرت خرید مردم را کاهش داده و باعث شده تقاضای واقعی در بازار خودرو ضعیف شود. نتیجه آن، افزایش نقش تقاضای سرمایه ای در بازار و کاهش دسترسی خریداران واقعی به خودرو است. در چنین وضعیتی، حتی سیاست هایی مانند پیش فروش و قرعه کشی هم نمی توانند اثر قابل توجهی بر تعادل بازار داشته باشند.

چرا قیمت گذاری دستوری مانع بهبود کیفیت و عملکرد صنعت شده است؟

قیمت گذاری دستوری با هدف کنترل هزینه برای مصرف کننده طراحی شده، اما در عمل تولید کننده را مجبور می کند با هزینه کمتر تولید کند و کیفیت را فدای حفظ سود یا بقای مالی کند. این رویکرد همچنین باعث فشار بر قطعه سازان می شود که باید با قیمت های غیر واقعی محصولات خود را تحویل دهند و مطالباتشان به تعویق می افتد. این سیاست در بازار آزاد نیز اثر معکوس دارد؛ اختلاف شدید قیمت کارخانه و بازار آزاد، زمینه

سودجویی و سفته بازی را فراهم کرده و باعث نوسانات شدید در قیمت ها شده است. نتیجه، کاهش اعتماد عمومی، فشار مضاعف بر تولید کننده و افزایش نوسانات بازار است.

خصوصی سازی و کاهش دخالت دولت چه فرصتی برای صنعت خودرو ایجاد می کند؟

خصوصی سازی واقعی می تواند مسیر تحول در صنعت خودرو باشد، اما فقط اگر همراه با تغییرات مدیریتی و ساختاری باشد. جداسازی مدیریت از سیاست های دولتی و کاهش تصدی گری، امکان رقابت واقعی و برنامه ریزی بلندمدت را فراهم می کند. وقتی خودرو سازان وابستگی به دولت فاصله بگیرد، برای حفظ سهم بازار مجبور به ارتقای کیفیت و بهره وری خواهد شد. این تغییر، هم زنجیره تأمین را کارآمدتر می کند و هم فضای رقابتی بین خودروسازان و قطعه سازان ایجاد می کند. با این حال، چالش هایی مانند بدهی های انباشته، نیروی انسانی مازاد و زیرساخت های ناکافی همچنان تهدید محسوب می شوند. اگر این مسائل پیش از یا هم زمان با خصوصی سازی اصلاح نشوند، انتقال مشکلات تنها به بخش خصوصی رخ خواهد داد بدون آن که تحولی واقعی ایجاد شود.

چه راهکارهایی برای افزایش عرضه و بازگرداندن تعادل به بازار خودرو وجود دارد؟

راهکار اصلی، اصلاح ساختار تصمیم گیری و تقویت بخش خصوصی است. علاوه بر این، کاهش محدودیت های بانکی و اداری، تسهیل تأمین قطعات و استفاده از سیاست های غیرمالی مانند مشوق های تولید و فناوری می تواند فشار تولید را کاهش دهد. افزایش عرضه محصولات، تنوع مدل ها و ایجاد امکان دسترسی مصرف کنندگان واقعی به خودرو، تنها راهکار عملی برای خارج کردن بازار از وضعیت فعلی است. در کنار این اقدامات، دولت باید از دخالت مستقیم در قیمت گذاری و مدیریت بازار فاصله بگیرد و نقش هدایتگر و نظارتی خود را پررنگ تر کند. تنها با ترکیب اصلاح ساختاری، تسهیل تولید و تقویت بخش خصوصی، امکان ایجاد بازی پایدار، شفاف و کارآمد برای صنعت خودرو فراهم خواهد شد.



فونیکس





اف ایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

@fownix.official



رامی دهند. سخت‌افزار V4 تفاوت‌های چشمگیری بانسل قبلی دارد. مهم‌ترین ویژگی، افزایش سرعت شارژ است. در حالی که شارژرهای V3 حداکثر توان ۲۵۰ کیلووات را ارائه می‌دادند، نسل جدید در آمریکای شمالی به توان ۳۲۵ کیلووات دست یافته و زیرساخت آن برای پشتیبانی از توان فوق‌سرع ۵۰۰ کیلووات در آینده طراحی شده است. این جهش، به‌ویژه برای خودروهای بزرگ‌تری مانند سایبر تراک که به انرژی بیشتری نیاز دارند بسیار مفید خواهد بود.

تسلا با رونمایی از سوپرشارژرهای V4 که سریع‌تر و قوی‌تر هستند، عصر جدیدی از سرعت و دسترسی شارژ را برای تمام خودروهای برقی آغاز کرده است. تسلا با فعال‌سازی اولین ایستگاه سوپرشارژر نسل چهارم (V4)، رسماً وارد مرحله جدیدی از توسعه زیرساخت شارژ خود شد. این ایستگاه‌ها که ابتدا در اروپا راه‌اندازی شدند، اکنون به تدریج در آمریکای شمالی نیز در حال گسترش هستند و وعده شارژی سریع‌تر، دسترسی آسان‌تر برای همه خودروهای برقی و آینده‌ای با توان ۵۰۰ کیلووات



معرفی چهارمین نسخه از سوپرشارژرهای «تسلا»

پیگیری يك موضوع

سعيد
رحمان سالاری

مدیر طرح CNG

تبدیل رایگان خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز

اجرای طرح تبدیل رایگان خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز، بار دیگر CNG را به کانون توجه سیاست‌گذاران حوزه انرژی و حمل‌ونقل بازگردانده است. سعید رحمان سالاری، مدیر طرح CNG، با اشاره به آماری و جزئیات ثبت‌نام، به ظرفیت جایگاه‌ها و برنامه‌های پیش‌رو برای توسعه این طرح ملی پرداخت:

طرح تبدیل رایگان خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز از چه زمانی و برای چه خودروهایی آغاز شد؟

برای اجرای این طرح در دو مرحله فراخوان دادیم. مرحله نخست در مردادماه برای خودروهای مدل بالای ۹۷ بود و در مرحله دوم که آبان‌ماه اجرا شد، خودروهای شخصی با مدل بالای ۹۴ امکان ثبت‌نام داشتند. تاکسی‌ها و وانت‌ها هم در صورتی که به سن فرسودگی نرسیده باشند، می‌توانند در این طرح شرکت کنند.

در این مدت چه تعداد خودرو تبدیل شده‌اند؟

در هشت ماه گذشته حدود ۴۵ هزار خودرو به دوگانه‌سوز تبدیل شده و ۲۲ هزار خودرو نیز در سامانه ثبت‌نام کرده‌اند.

مالکان خودرو از چه طریقی می‌توانند برای تبدیل اقدام کنند؟

برای خودروهای شخصی دو مسیر وجود دارد. نخست مراجعه به سامانه‌ای که دولت ایجاد کرده است؛ مالکان می‌توانند با مراجعه به سامانه شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، نوبت‌گیری کرده و پس از تعیین کارگاه، فرآیند تبدیل را انجام دهند. مسیر دوم مراجعه مستقیم به مراکز و کارگاه‌های مجاز دوگانه‌سوز کردن خودروهاست.

هزینه تبدیل خودروها بر عهده چه کسی است؟

امکان تبدیل رایگان خودروها در سامانه شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی وجود دارد و تمام هزینه‌های گازسوز کردن خودرو بر عهده دولت است؛ بنابراین این طرح برای مالکان خودرو کاملاً رایگان است.

تجهیزات مورد استفاده و نظارت‌ها چگونه انجام می‌شود؟

تمام قطعات و تجهیزات این طرح تولید داخل و دارای نشان استاندارد هستند. تبدیل خودروها بر اساس استاندارد ملی ایران و در کارگاه‌های مجاز، تحت نظارت وزارت صمت و اتحادیه سوخت‌های جایگزین انجام می‌شود. همچنین برای هر خودرو، گواهی سلامت توسط ناظران سازمان استاندارد صادر خواهد شد.

بومی‌سازی طراحی و ساخت قالب‌های پلیمری در شرکت قالب‌های بزرگ صنعتی سایپا؛

ورود شرکت قالب‌های بزرگ صنعتی به عرصه طراحی و ساخت قالب‌های پیشرفته پروگرسو

شرکت قالب‌های بزرگ صنعتی سایپا با توسعه هم‌زمان ظرفیت‌های طراحی و ساخت قالب‌های پلیمری و ورود برای نخستین بار به حوزه قالب‌های پیشرفته پروگرسو، گام تازه‌ای در مسیر خودکفایی، ارتقای توان مهندسی و بومی‌سازی فناوری‌های تولید در گروه سایپا برداشت



گسترش توان مهندسی و دستیابی به استانداردهای جهانی در حوزه قالب‌سازی است.»
وی افزود: «برای تحقق این هدف، شرکت قالب‌های بزرگ صنعتی سایپا با همکاری متخصصان داخلی و بین‌المللی، برنامه جامع آموزشی و مشاوره‌ای را آغاز کرده و هم‌زمان پروژه‌های پایلوت مشتری با شرکت‌های سایپاگام و رادیاتور ایران در دستور کار قرار گرفته است تا ضمن انتقال دانش فنی، مسیر توسعه قالب‌های پروگرسو در داخل گروه سایپا هموار شود.»
مؤنی خاطر نشان کرد: «تجربه حاصل از اجرای این پروژه‌ها می‌تواند زمینه‌ساز توسعه فعالیت‌های آینده گروه سایپا در عرصه تولید قالب‌های دقیق، پیچیده و پیشرفته باشد.»

وی تأکید کرد: «حرکت هدفمند شرکت قالب‌های بزرگ صنعتی سایپا در مسیر توسعه تخصص‌های مهندسی، تجهیز خطوط تولید، بومی‌سازی قالب‌های پلیمری و ورود به فناوری قالب‌های پروگرسو، این شرکت را به یکی از بازیگران اصلی صنعت قالب‌سازی کشور تبدیل کرده و هدف مایفای نقش موثرتر در خودکفایی صنعتی گروه سایپا است.»

به تداوم این مسیر گفت: «در حال حاضر طراحی هفت قطعه پلیمری از پروژه خودروی ۲۵۱ در بخش قالب پلاستیک شرکت در حال انجام است.»
مؤنی همچنین با اشاره به توسعه تجهیزات این شرکت تصریح کرد: «با افزودن دستگاه اسپارک جدید و تقویت خطوط تولید، امروز توانایی طراحی و ساخت کامل قالب‌های پلیمری خودرو تاابعاد متوسط در داخل شرکت فراهم شده که این موضوع ضمن کاهش زمان تحویل پروژه‌ها، صرفه‌جویی ارزی قابل توجه و کاهش وابستگی به خارج را در پی دارد.»

ورود به حوزه قالب‌های پیشرفته پروگرسو
وی در ادامه با اشاره به ورود شرکت قالب‌های بزرگ صنعتی سایپا به عرصه طراحی و ساخت قالب‌های پیشرفته پروگرسو اظهار داشت: «پروژه قالب‌های پروگرسو با همکاری معاونت‌های تولید و مهندسی گروه سایپا در دستور کار قرار گرفته و به‌عنوان یکی از پیشرفته‌ترین فناوری‌های تولید قطعات فلزی، نقش کلیدی در افزایش سرعت، دقت و کاهش هزینه‌های تولید دارد. این اقدام نشانگر عزم جدی گروه سایپا برای

به گزارش سایپانیز، اشکان مؤنی، مدیرعامل شرکت قالب‌های بزرگ صنعتی سایپا با اشاره به نیاز گروه سایپا در حوزه طراحی و ساخت قالب‌های پلیمری و راهبرد این شرکت در تقویت توان داخلی گفت: «در سال‌های اخیر با ایجاد دپارتمان تخصصی طراحی قالب پلاستیک و جذب طراحان و مشاوران حرفه‌ای، مسیری جدی برای خودکفایی و ارتقای کیفیت در طراحی و ساخت قالب‌های پلیمری آغاز کرده‌ایم و امروز به نقطه‌ای رسیده‌ایم که می‌توانیم بخش قابل توجهی از نیاز صنعت خودرو را در داخل تأمین کنیم.»

وی افزود: «شرکت قالب‌های بزرگ صنعتی سایپا با اتکا به متخصصان حوزه مهندسی و قالب‌سازی، برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی، انتقال دانش از شرکت‌های خارجی و پس از ورود رسمی به حوزه طراحی، مدیریت پیمان قالب‌های پلیمری پروژه‌های آریا، اطلس و سپند را برعهده گرفت و این پروژه‌ها با موفقیت اجرا شد. مشارکت در طراحی و ساخت دو قطعه پلیمری پروژه P90 برای نخستین بار در گروه سایپا نیز نقطه عطفی در تثبیت توان طراحی قالب‌های پلاستیک به شمار می‌رود.»
مدیرعامل شرکت قالب‌های بزرگ صنعتی سایپا با اشاره

زاپاس

Spare Tire

اولین سدان هیبریدی ساخت داخل راهی بازار می‌شود



باهم، قوی‌تریم
ENVOY HEV
اولین خودرو هیبرید ساخت ایران

اولین خودرو هیبرید ساخت ایران

تجربه یک رانندگی ایمن و مطمئن را به سرنشینان خود می‌دهد. تولید خودروی اینوی (ENVOY) دو سال قبل ابتدا توسط شرکت بهمن موتور آغاز و سپس گروه صنعتی ایران خودرو از ابتدای سال جاری به این پروژه ملحق شد؛ اکنون بهمن موتور صاحب این پلتفرم است و بیش از ۵۰ درصد از قطعات راهبردی آن مانند قالب‌های بدنه در داخل کشور تولید می‌شود.

Android Auto، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم روشنایی مشایعت تارپ منزل، استارت دکمه‌ای، سانروف مجهز به Anti-pinch، تهویه مطبوع اتوماتیک، کروز کنترل و...، اینوی (ENVOY) را تبدیل به یک محصول مدرن می‌کند. ENVOY با ترمزهای ABS, EBD, BAS, EPB، سیستم کنترل گر پایداری الکترونیکی خودرو (ESC) و سیستم کنترل حرکت خودرو در سربالایی (HAC) و...

کرده است. مهندسان جنسیس، نمونه‌های اولیه ماگما را در سخت‌ترین شرایط آب‌وهوایی جهان از سرمای استخوان‌سوز سوئد گرفته تا گرمای شدید مرکز تست کالیفرنیا آزموده‌اند؛ این خودرو حتی در مسیرهای یخی و بادخیز نیوزلند در ارتفاع ۱۵۰۰ متری از سطح دریا نیز برای سنجش دقت سراسری، پایداری و عملکرد ترمزها به چالش کشیده شده است. هرچند جنسیس هنوز مشخصات فنی دقیق GV60 را اعلام نکرده اما انتظار می‌رود این مدل از همان قوای محرکه آیونیک N5 استفاده کند که شامل یک باتری ۸۴ کیلووات ساعتی و دو موتور الکتریکی با ۶۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۷۷۰ نیوتون‌متر گشتاور خواهد بود.

جنسیس با اتمام آزمون‌های سخت، برای رونمایی از اولین خودروی برقی پرفورمنس خود، GV60 ماگما، با قدرت احتمالی ۶۵۰ اسب‌بخار آماده می‌شود. جنسیس اعلام کرد که فرآیند تست و ارزیابی اولین محصول پرفورمنس خود یعنی شاسی‌بلند برقی GV60 ماگما را به پایان رسانده و این خودرو برای رونمایی رسمی در اواخر سال جاری میلادی آماده است. این مدل که بر پایه پلتفرم موفق کیا EV6 GT و هیوندای آیونیک N5 ساخته شده، قرار است تعریف جدیدی از هیجان رانندگی و راحتی را در دنیای خودروهای برقی ارائه دهد. این خودروی برقی سفری طولانی و طاقت‌فرسا را برای رسیدن به این مرحله طی



جنسیس «ماگما» با شاسی بلند وارد خیابان‌های می‌شود



ویژه‌ها

رشد شاخص تولید و فروش صنعت خودرو و قطعات در آبان ماه



گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس از شاخص تولید و فروش صنعت خودرو و قطعات در آبان ماه نشان می‌دهد، در بین صنایع بورس، این بخش بیشترین رشد شاخص تولید و فروش را تجربه کرده است. بر این اساس شاخص تولید در آبان ماه نسبت به مدت مشابه سال گذشته با رشد ۸۰٫۷ درصدی و شاخص فروش با رشد ۵۰٫۹ درصدی روبه‌رو بوده‌اند. همچنین افزایش تقاضای داخلی و احتمالاً تحولات در زنجیره تامین و بهبود بهرهوری تولید می‌تواند دلیل اصلی این رشد باشد.

دیگه چه خبر؟

ایرانیان خارج از کشور به‌زودی می‌توانند خودرو وارد کنند



عزت‌الله زارعی سخنگوی وزارت صمت گفت: «فرایند واردات خودرو برای ایرانیان مقیم خارج از کشور با همکاری کنسولگری‌ها تسهیل شده و به‌زودی متقاضیان می‌توانند با دریافت کد رهگیری، ثبت سفارش خود را در سامانه جامع تجارت تکمیل کنند. بخشی از تسهیل فرایند در اختیار کنسولگری‌های ایران در کشورهای خارجی است و بخشی دیگر از آن نیازمند مصوبه دولت بود که این موضوع خوشبختانه در جلسه هیأت دولت تصویب شد تا مشخص شود خودروهایی که قرار است توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور وارد شوند، با چه تعرفه‌هایی باشد

نارنجی پوشان جاده‌مخصوص با دیگر خودروسازان وارد رقابت می‌شوند؛

مصرف سوخت خودروهای تولید «سایپا» کاهش می‌یابد



سوخت ناوگان سواری این گروه به‌صورت مستمر کاهش یافته است؛ به‌طوری که این عدد از ۷۰۱۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر در سال ۱۴۰۲، به ۶۸۵ لیتر در سال ۱۴۰۳ و اکنون به حدود ۶۰۷ لیتر رسیده است. این ارقام بر اساس آزمون‌های رسمی مصرف سوخت و با لحاظ تیراژ تولید محاسبه شده‌اند. در همین راستا، گزارش اخیر شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران نشان می‌دهد سایپا در میان خودروسازان داخلی رتبه نخست را در بهینه‌سازی مصرف سوخت و کاهش انتشار دی‌اکسید کربن محصولات سواری به دست آورده است. این گزارش که بر پایه داده‌های آزمون‌های پایش تطابق تولید (COP) سازمان حفاظت محیط‌زیست تهیه شده، عملکرد خودروسازان را در شاخص‌های مصرف سوخت و آلایندگی مقایسه می‌کند. طبق این گزارش، میانگین وزنی مصرف سوخت محصولات سایپا در سال ۱۴۰۳ برابر با ۷۶۲ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر ثبت شده که حدود ۰٫۳۶ لیتر کمتر از میانگین صنعت خودرو کشور است. در همین مقیاس، میانگین وزنی انتشار CO2 محصولات سایپا ۱۷۵٫۴ گرم در هر کیلومتر اعلام شده؛ رقمی که به‌طور محسوسی



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

در شرایطی که افزایش مصرف سوخت و تشدید آلایندگی هوا به یکی از دغدغه‌های جدی کلان‌شهرها و سیاست‌گذاران حوزه انرژی و محیط‌زیست تبدیل شده، خودروسازان ناگزیرند به سمت بهینه‌سازی قوای محرکه و کاهش مصرف سوخت حرکت کنند. تازه‌ترین ارزیابی‌های رسمی نشان می‌دهد گروه خودروسازی سایپا در این مسیر توانسته عملکردی متفاوت نسبت به متوسط صنعت خودرو کشور ثبت کند و جایگاه نخست را در شاخص‌های مصرف سوخت و انتشار آلاینده‌ها به دست آورد. مدیر مهندسی قوای محرکه گروه خودروسازی سایپا با اشاره به پیامدهای اجتماعی و زیست‌محیطی مصرف بالای سوخت، کاهش مصرف در محصولات تولیدی را یکی از اولویت‌های راهبردی این گروه دانست. به گفته جواد نیستانی، مصرف بالای سوخت علاوه بر تحمیل هزینه‌های سنگین به اقتصاد کشور و افزایش فشار بر منابع انرژی، موجب رشد آلاینده‌ها و افزایش بیماری‌های قلبی و تنفسی می‌شود و از همین رو سایپا طی سال‌های اخیر مجموعه‌ای از اقدامات نرم‌افزاری و سخت‌افزاری را برای اصلاح این روند در دستور کار قرار داده است. بر اساس استانداردهای ملی، مصرف سوخت خودروها مبنای رتبه‌بندی آن‌ها از G تا A محسوب می‌شود و نسخه جدید این استاندارد اجازه تولید خودروهای خارج از بازه مجاز را نمی‌دهد. نیستانی تأکید کرد که تمامی محصولات فعلی سایپا در محدوده استاندارد قرار دارند و میانگین مصرف

اینفوگرافشی

Inphography

رشد درآمد شرکت «ریخته‌گری تراکتورسازی ایران»

میزان درآمد آبان‌ماه

489

میلیارد تومان

میزان رشد درآمد ۸ ماهه

۲٪

میزان درآمد ۸ ماهه

3.362

میلیارد تومان

شرکت ریخته‌گری تراکتورسازی ایران در هشت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۳٫۳۶۲ میلیارد تومان درآمد شده است.

برای چه؟

تحقق این امر نیازمند عزم و اراده جدی دولت است

این نماینده مردم در مجلس دوازدهم یادآور شد: «آن‌چه مسلم است رویکرد اسقاط موتورهای قدیمی پر مصرف و جایگزینی آن‌ها با موتورهای برقی، همچنین صرفه و صلاحی که از صرفه‌جویی بنزین عاید صنعت می‌شود می‌تواند برای توسعه سرمایه‌گذاری شود. هم‌اکنون تحقق این مهم نیازمند عزم و اراده جدی در دولت است که با اصلاح سیاست‌ها به سمت تولید موتورسیکلت‌های برقی حرکت کند.

چرا؟

عدم راهبرد مشخص برای برقی‌سازی موتورسیکلت‌ها

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس افزود: «متأسفانه ما هنوز راهبرد مشخص و طرح جامعی برای برقی‌سازی موتورسیکلت‌ها نداریم و این در حالی است که احکام آن به طور کامل پیش‌بینی شده است، شاید بخشی از این موضوع به علت گران بودن قطعات وارداتی موتورهای برقی است یا این که باید سرمایه‌گذاری ویژه‌ای در حوزه تکنولوژی و فناوری توسط واحدهای تولیدکننده داخلی در این حوزه صورت بگیرد.»

چند تلتد؟

انتقاد از بی‌توجهی مسئولان به برقی‌سازی موتورسیکلت‌ها

سیداحسان قاضی‌زاده هاشمی عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با انتقاد از بی‌توجهی مسئولان مربوطه به برقی‌سازی موتورسیکلت‌ها، گفت: «انجام این موضوع، نقش به‌سزایی در کاهش آلودگی هوا همچنین مصرف سوخت خواهد داشت، جالب است در شرایط کنونی حدوداً تعداد ۱۳ میلیون موتورسیکلت در کشور تردد می‌کنند که حجم عمده مصرف آن‌ها سوخت بنزین است.

دنده يك

First gear

تولید خودروهای دوگانه‌سوز تقریباً متوقف شده است

حاضر جواب: می‌گویند تولید خودروهای دوگانه‌سوز متوقف نشده؛ البته نه به این معنا که کارخانه‌ها تعطیل شده‌اند، بلکه انگار خودروها تصمیم گرفته‌اند «تک‌سوز روحی» شوند. قبلاً ماشین‌ها با افتخار می‌گفتند: «من هم بنزین می‌خورم هم گاز.» حالا اما با اعتمادبه‌نفس کامل می‌گویند: «فعلاً هیچ کدام را درست نمی‌خورم!» راننده هم با لبخند امیدوارکننده‌ای به پمپ CNG نگاه می‌کند و یاد خاطرات خوش صف‌های کوتاه و مصرف کم می‌افتد؛ خاطراتی که حالا در موزه صنعت خودرو نگهداری می‌شود.

بیمه وسایل نقلیه برقی؛ چالش بزرگ پس از تصادف حاضر جواب: خودروی برقی بعد از تصادف شبیه گوشی موبایلی است که از دست‌تان افتاده؛ همه اول می‌پرسند: «روشن می‌شه؟» بعد بیمه‌گر با چهره‌ای متفکر می‌گوید: «باید ببینیم باتری چه احساسی دارد.» در تصادفات سنتی، سپر قهر می‌کرد؛ حالا باتری دلخور می‌شود. کارشناس بیمه هم با آرامش توضیح می‌دهد که خسارت برقی، شارژی محاسبه می‌شود و پرونده‌ها به جای بایگانی، به شارژر وصل می‌شوند.

بازار خودرو چین به آزمایشگاه نوآوری بدل شد حاضر جواب: در چین، خودروها دیگر فقط حرکت نمی‌کنند؛ فکر می‌کنند، تحلیل می‌کنند و احتمالاً به‌زودی پیشنهاد ازدواج هم می‌دهند. بازار خودرو آن‌قدر نوآور شده که اگر چراغ راهنما را بزیند، ماشین از شما تشکر می‌کند. برندهای کوچک و بزرگ هم شبیه دانش‌آموزان زرنگ کلاس، هر روز یک ایده جدید رو می‌کنند؛ یکی با صفحه‌نمایش بزرگ‌تر، یکی با هوش مصنوعی که حال راننده را می‌پرسد: «امروز ترافیک ادیت کرد؟»

اروپا، غفلت در ارزش آفرینی، عقب‌ماندگی در رقابت حاضر جواب: اروپا سال‌ها به بهترین موتور و شاسی افتخار می‌کرد؛ حالا فهمیده ارزش آفرینی یعنی ماشین فقط راه نرود، بلکه حال خوب هم بدهد. مشتری امروز می‌پرسد: «این خودرو چند تا آپدیت دارد؟» نه این که «چند سیلندر است؟» بعضی خودروهای اروپایی هنوز با وقار می‌گویند: «من اصیل‌ام.» اما بازار جواب می‌دهد: «اصالت خوب است، ولی وی‌ای‌های هم لازم داریم.»

کامیونت برقی حمل‌ر زاله؛ بی‌صدا و پاک حاضر جواب: کامیونت برقی حمل‌ر زاله، بی‌صدا می‌آید، بی‌صدا می‌رود و فقط زاله‌ها می‌فهمند چه شده. دیگر خبری از صدای موتور صبحگاهی نیست؛ شهروندان از خواب بیدار می‌شوند و می‌گویند: «امروز هوا تمیزتر است یا خواب‌بان سسنگین‌تر؟» این کامیونت‌ها آن‌قدر آرام‌اند که زاله‌ها فرصت خداحافظی پیدا می‌کنند.

تولید خودرو هیبرید زیر ۲ میلیارد تومان توجیه اقتصادی ندارد حاضر جواب: خودروهای ارزان، وقتی اسم هیبرید را می‌شنوند، کمی معذب می‌شوند. یکی‌شان آرام می‌گوید: «من با گاز هم راضی‌ام.» فعال حوزه CNG هم با دلسوزی توضیح می‌دهد که گاز سوزی هنوز می‌تواند قهرمان صرفه‌جویی باشد. نتیجه این می‌شود که خودروهای زیر دو میلیارد با افتخار کپسول‌شان را نشان می‌دهند و می‌گویند: «کم خرج، بی‌ادعا و مردمی.»



۱۳ اجازه می‌دهد از شارژرهای سریع DC با توان ۳۵۰ کیلووات-ساعت پشتیبانی کند. در نتیجه زمان شارژ باتری از ۱۰ به ۸۰ درصد، با ۲۵ درصد بهبود به تنها ۲۲ دقیقه کاهش یافته است. این ششاسی‌بلند همچنین از باتری‌های جدید ۹۲ و ۱۰۶ کیلووات-ساعتی بهره می‌برد که در کنار سایر بهینه‌سازی‌ها، مصرف انرژی آن را تا ۶ درصد کاهش داده است. قدرت نیز در این مدل افزایش یافته است. نسخه پرچم‌دار پر فورنس حالا ۶۸۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۷۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند که افزایش چشمگیر معادل ۱۵۵ اسب‌بخار را نشان می‌دهد. این هیولای برقی برای رسیدن از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت تنها به ۳.۸ ثانیه زمان نیاز دارد.

پولستار از مدل ۲۰۲۶ شاسی‌بلند برقی خود، پولستار ۳ رونمایی کرد؛ خودرویی که به گفته مدیرعامل شرکت، آن قدر دستخوش تغییر نشده که مانند یک خودرو کاملاً جدید است. این مدل به‌روز شده حالا به‌معماری الکتریکی ۸۰۰ ولتی، باتری‌های جدید، موتورهای برقی قدرتمندتر و یک پردازنده مرکزی فوق سریع مجهز شده و خبر هیجان‌انگیز این که پردازنده جدید به‌صورت کاملاً رایگان برای مالکان فعلی نیز نصب خواهد شد. این تغییرات گسترده تنها یک ماه پس از معرفی مدل به‌روز شده ولو EX90، همتای پلتفرمی پولستار ۳ صورت می‌گیرد. شاید بزرگ‌ترین تحول فنی، جایگزینی معماری ۴۰۰ ولتی قبلی با یک ساختار کاملاً جدید ۸۰۰ ولتی باشد. این ارتقا به پولستار



باتری‌های مدرن‌تر برای «پولستار ۳»

افت قیمت چشمگیر «تسلا» مدل ۳ استاندارد



تسلا برای سال ۲۰۲۶، مدل پایه و ارزان‌تری از مدل ۳ را معرفی کرده است. قیمت تسلا مدل ۳ استاندارد که تیپ پایه و جدید این خودرو به حساب می‌آید، ۳۶ هزار و ۹۹۰ یورو تعیین شده که ۳ هزار یورو ارزان‌تر از نسخه قبلی است. البته در ازای این کاهش قیمت، برخی امکانات رفاهی آن حذف شده‌اند و برد حرکتی این خودرو مطابق چرخر WLTP به ۵۳۴ کیلومتر رسیده است. این خودرو جایگزین مدل پایه قبلی شده که قیمتی در حدود ۴۰ هزار یورو داشت. کاهش ۳ هزار یورویی قیمت تسلا مدل ۳ استاندارد، جایگاه این خودرو را در بازار رقابتی‌تر از همیشه می‌کند. سفارش‌گذاری برای این مدل از هم‌اکنون آغاز

شده است. کاهش قیمت مدل ۳ استاندارد باعث شده است تا فاصله قیمتی این خودرو با مدل لانگ‌رنج که ۴۵ هزار یورو قیمت دارد، بیشتر شود. انتظار می‌رود قیمت پایین تیپ پایه، خریداران بسیاری را به‌سمت خود جلب کند. با وجود کاهش قیمت، عملکرد فنی تسلا مدل ۳ استاندارد همچنان قابل قبول است. شتاب صفر تا صد این خودرو ۶.۲ ثانیه است و حداکثر سرعت آن نیز ۲۰۱ کیلومتر بر ساعت باقی مانده است. برد حرکتی این خودرو به ۵۳۴ کیلومتر می‌رسد که ۲۰ کیلومتر کمتر از مدل قبلی برآورد می‌شود.

بازگشت «ام‌جی» به بازار سدان‌های درون‌سوز استرالیا



ام‌جی ۷ مدل ۲۰۲۶، بازگشت ام‌جی به بازار سدان‌های درون‌سوز اندازه متوسط استرالیا را پس از دو دهه رقم می‌زند. این لیفت‌بک اسپرت با قیمت ۴۴ هزار و ۹۹۰ دلار، ابعادی مشابه با تویوتا کمری دارد. با این حال ام‌جی ۷ بیشتر قصد دارد با هیوندای سوناتا N Line (با قیمت ۵۵ هزار و ۷۵۰ دلار) رقابت کند. ام‌جی ۷ به یک موتور ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژر بنزینی با قدرت ۱۷۰ کیلووات (۲۲۸ اسب‌بخار) و گشتاور ۳۸۰ نیوتون‌متر و گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک مجهز است. خروجی آن کمتر از نسخه بازار چین (۱۹۲ کیلووات-۲۵۷ اسب‌بخار-۴۰۵ نیوتون‌متر) و سوناتا N Line (۲۱۳ کیلووات-۲۸۶ اسب‌بخار-۴۲۲ نیوتون‌متر)

است. با این حال ام‌جی بر سیستم‌های کمک‌راننده و عملکرد اسپرت آن تأکید دارد. تجهیزات استاندارد شامل سیستم تعلیق تطبیق‌پذیر، دیفرانسیل لغزش محدود الکترونیکی و اسپویلر عقب تطبیق‌پذیر سمرحله‌ای است. نکات برجسته طراحی شامل سقف شیب‌دار، پنجره‌های دو جداره بدون قاب، سرازورهای چهارگانه و چرخ‌های آلیاژی ۱۹ اینچی با لاستیک‌های میشلن هستند. ام‌جی گزینه‌های شخصی‌سازی جذابی مانند رنگ سبز زمردی استاندارد و تریم داخلی جیر قرمز بوردو را با قیمت ۶۹۵ دلار ارائه می‌دهد.

مدیران پاسخگوی نیاز کارگران نیستند!

التهاب در فضای کاری «فولکس‌واگن»



جدیدی می‌تولید، بلکه امنیت شغلی آن‌ها را نیز تهدید می‌کند. در چنین شرایطی، مقاومت طبیعی است و نشان می‌دهد گذار به فناوری‌های نوین باید با سیاست‌های حمایتی و آموزشی همراه باشد.

از منظر بین‌المللی، بحران فولکس‌واگن می‌تواند بر رقابت جهانی در حوزه خودروهای برقی اثرگذار باشد. در حالی که شرکت‌های چینی با سرعت در حال گسترش تولید و صادرات خودروهای برقی هستند، فولکس‌واگن با مشکلات داخلی دست‌وپنجه نرم می‌کند. این تضاد می‌تواند جایگاه اروپا را در رقابت جهانی تضعیف کند و فرصت بیشتری برای رقبای آسیایی فراهم آورد.

در نهایت، بحران فولکس‌واگن را باید هشدار جدی برای صنعت خودرو جهانی دانست. این بحران نشان می‌دهد که موفقیت در گذار به خودروهای برقی تنها به فناوری و سرمایه‌گذاری وابسته نیست، بلکه نیازمند مدیریت هوشمندانه منابع انسانی و ایجاد اعتماد میان مدیران و کارگران است. اگر فولکس‌واگن نتواند این شکاف را پر کند، نه تنها آینده خود را به‌خطر می‌اندازد، بلکه بر مسیر کلی صنعت خودرو اروپا نیز سایه خواهد انداخت.

توسعه خودروهای برقی سرمایه‌گذاری کرده، اما تغییر ساختار تولید و جایجایی نیروها، مقاومت جدی کارگران را برانگیخته است. این مقاومت، یادآور اهمیت سرمایه اجتماعی در کنار سرمایه مالی است؛ بدون همراهی نیروی کار، هیچ تحول فناورانه‌ای پایدار نخواهد بود.

از منظر اقتصادی، بحران فولکس‌واگن می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای بر بازار اروپا داشته باشد. این شرکت نه تنها یکی از بزرگ‌ترین کارفرمایان آلمان است، بلکه زنجیره تأمین گسترده‌ای در سراسر اروپا دارد.

هرگونه اختلال در تولید یا کاهش اعتماد نیروی کار، می‌تواند به کاهش عرضه خودرو و افزایش قیمت‌ها در بازار منجر شود. افزون بر این، سرمایه‌گذاران جهانی با نگرانی به این بحران می‌نگرند؛ چراکه فولکس‌واگن یکی از شاخص‌های اصلی صنعت خودرو و بورس‌های اروپایی است.

از منظر اجتماعی، بحران فولکس‌واگن بازتابی از تنش میان سنت و نوآوری است. کارگران که سال‌ها در خطوط تولید سنتی فعالیت کرده‌اند، اکنون با تغییرات سریع ناشی از برقی‌سازی مواجه هستند. این تغییرات نه تنها مهارت‌های

تغییر استراتژیک نشان می‌دهد که فولکس‌واگن به‌جای تولید صرف، قصد دارد درسدن را به‌محلی برای تحقیق و توسعه تبدیل کند. البته حل بحران نیروی کار فولکس‌واگن برای پذیرش این تغییرات چالشی بزرگ به حساب می‌آید

چاره‌اندیشی برای آینده

فولکس‌واگن به‌عنوان بزرگ‌ترین خودروساز اروپا و یکی از نمادهای صنعتی آلمان، در ماه‌های اخیر با بحرانی جدی مواجه شده است؛ بحرانی که ریشه در تضاد میان مدیران و کارگران دارد. تصمیم مدیران برای توقف تولید مدل برقی ID.3 در کارخانه درسدن و انتقال نیروها به‌خطوط دیگر، با مخالفت شدید کارگران روبه‌رو شد. این اختلاف، به‌سرعت به سطحی گسترده‌تر از یک تصمیم تولیدی تبدیل شد و اکنون به‌عنوان نشانه‌ای از بحران ساختاری در مدیریت منابع انسانی فولکس‌واگن شناخته می‌شود.

از منظر صنعتی، این بحران نشان می‌دهد که گذار به خودروهای برقی تنها یک چالش فناورانه نیست، بلکه به‌شدت به‌مسائل اجتماعی و نیروی کار گره خورده است. فولکس‌واگن در سال‌های اخیر میلیاردها یورو در



تلاش‌های فولکس‌واگن برای سازماندهی مجدد نیروهای کاری خود در آلمان با چالش‌های جدی روبه‌رو شده است. غول خودروسازی آلمانی قصد دارد تولید فولکس‌واگن ID.3 را متوقف کند و کارگران را از خط تولید درسدن به‌محلی دیگر بفرستد. با این حال کارگران با این تصمیم مخالفت کرده‌اند؛ موضوعی که باعث ایجاد بحران در سطوح مدیریتی فولکس‌واگن شده است. کارخانه درسدن فولکس‌واگن به‌دلیل معماری خاص و دیوارهای تمام‌شیشه‌ای خود به کارخانه شفاف شباهت دارد. این خط تولید به‌زودی به کار خود پایان می‌دهد. در اواخر ماه جاری و پایان سال ۲۰۲۵ میلادی، تولید فولکس‌واگن ID.3 در درسدن به پایان می‌رسد و دیگر هیچ خودرویی در آن تولید نخواهد شد. مدیران فولکس‌واگن برای حل مشکل نیروی مازاد، طرحی تشویقی را ارائه داده‌اند. پیشنهاد آن‌ها شامل پرداخت پاداش ۳۰ هزار یورویی به هر کارگر است. شرط پرداخت این پاداش، انتقال به دفتر مرکزی و کارخانه اصلی شرکت در ولفسبورگ است که ۳۰۰ کیلومتر با درسدن فاصله دارد. با وجود سخاوتمندانه بودن پاداش فولکس‌واگن، کارگران نسبت به این موضوع روی خوش نشان ندادند. در حال حاضر حدود ۲۵۰ نفر در خط تولید درسدن فولکس‌واگن مشغول به کار هستند. از این تعداد، ۱۵۵ نفر در درسدن باقی خواهند ماند و امنیت شغلی آن‌ها تا سال ۲۰۳۰ تضمین شده است.

تغییر کاربری به مرکز نوآوری

با اتمام کار خط تولید درسدن، این کارخانه تغییر کاربری می‌دهد و به یک پردیس نوآوری تبدیل می‌شود. این پروژه با همکاری دانشگاه صنعتی درسدن به‌اجرا در خواهد آمد. نیمی از فضای کارخانه به دانشگاه اجاره داده خواهد شد. در این پردیس نوآوری روی مسائلی همچون هوش مصنوعی، میکروالکترونیک و طراحی تراشه، علوم مواد و رباتیک و فناوری‌های اقتصادی تمرکز خواهد شد. این

خبر News

توسعه پایدار در داجیا «ساندرو»

پس از معرفی اولیه، اکنون قیمت تمام‌شده و مشخصات فنی تمامی تیپ‌های داجیا ساندرو ۲۰۲۶ در اروپا اعلام شده است. مدل پایه این خودرو همچنان به‌موتور تنفس طبیعی ۶۵ اسب‌بخاری موسوم به Scea65 مجهز است. قیمت تیپ پایه با ۳۰۰ یورو افزایش نسبت به سال گذشته اکنون به ۱۲ هزار و ۷۹۰ یورو رسیده است. مدل اسنشیال (Essential) با قدرت بیشتر ۱۰۰ اسب‌بخار نیز اکنون ۱۳ هزار و ۵۹۰ یورو قیمت دارد. در تیپ‌های بالاتر مانند اکسپرشن (Expression) امکانات بیشتری نظیر نمایشگر لمسی ۱۰ اینچی و سیستم تهویه مطبوع برقی با تنظیم دستی اضافه شده است. با این حال صفحه کیلومترشمار خودرو همچنان



آنالوگ است. نکته جالب در فهرست قیمت داجیا ساندرو ۲۰۲۶، مدل Eco-G 120 است که تیپ دوگانه‌سوز ساندرو محسوب می‌شود. این مدل که از ترکیب بنزین و گاز مایع (LPG) به‌عنوان سوخت استفاده می‌کند، قدرت بیشتری نسبت به‌مدل بنزینی Tce 100 دارد و از نسخه بنزینی ارزان‌تر است. قیمت نسخه دوگانه‌سوز ۱۴ هزار و ۷۹۰ یورو است؛ در حالی که نسخه بنزینی ۱۴ هزار و ۸۹۰ یورو قیمت دارد. اگر مدل گازسوز را با گیربکس ۶ سرعته دوکلاچه اتوماتیک سفارش دهید، قیمت آن به ۱۶ هزار و ۵۹۰ یورو افزایش خواهد یافت. قیمت مدل محبوب استپ‌وی ۱۴ هزار و ۹۹۰ یورو برای تیپ اسنشیال آغاز می‌شود. این تیپ به‌صورت استاندارد با موتور دوگانه‌سوز Eco-G 120 عرضه می‌شود. نسخه بنزینی Tce ۱۱۰ این خودرو ۱۵ هزار و ۲۹۰ یورو قیمت دارد. نسخه قدرتمند و هیبرید ۱۵۵ نیز در این فهرست وجود دارد؛ اما زمان عرضه آن به سال ۲۰۲۶ موکول شده است. داجیا ساندرو ۲۰۲۶ تغییرات انقباضی را تجربه نکرده است؛ اما تغییرات موثری را می‌توان در آن دید. چهره خودرو اکنون تا حد زیادی از مدل بالاتر و بزرگ‌تر داستر الهام گرفته است. همچنین امضای نوری LED جدید محصولات داجیا را در ساندرو و ساندرو استپ‌وی ۲۰۲۶ می‌بینیم.

نسل ششم هوندا «CR-V» برای بازار ژاپن

مجموعه کمک‌راننده پیشرفته هوندا سنسینگ است. نسخه پرچم‌دار بلک ادیشن با روکش مشکی کریستالی در قسمت پایین بدنه، چرخ‌های آلیاژی ۱۹ اینچی تیره، سانروف پانوراما و نشان Black Edition روی در عقب، خود را متمایز می‌کند. در داخل، این تم با روکش سقف مشکی، تزئینات مشکی پیاپویی و کابین ساده‌تر ادامه می‌یابد. این تیپ همچنین از صندلی‌های دارای تهویه، نمایشگر هدآپ و سیستم هوندا سنسینگ ۳۶۰ پر خوردار است. این سیستم از رادار و دوربین با زاویه دید وسیع‌تر، سیستم‌های جلوگیری از تصادف بهبودیافته و پشتیبانی از تغییر خط-سبقت در بزرگراه بهره می‌برد. هوندا CR-V مخصوص ژاپن تنها با پیش‌رانه هیبریدی شامل یک موتور ۲ لیتری، ۲ موتور الکتریکی و گیربکس E-CVT عرضه می‌شود.

نسل ششم هوندا CR-V در سال ۲۰۲۲ در بازارهای جهانی عرضه شد؛ اما این مدل تا به حال در بازار داخلی ژاپن حضور نداشته است. این وضعیت در نمایشگاه ژاپن موبیلیتی تغییر کرد؛ جایی که هوندا سرانجام CR-Ve:HEV داخلی را پیش از آغاز عرضه در اوایل سال آینده رونمایی کرد. خط تولید محلی هوندا CR-V به دو مدل e:HEV RS و e:HEV RS Black Edition محدود شده است؛ در حالی که این شاسی‌بلند در چندین تیپ از جمله نسخه آفرود تریل اسپرت در ایالات متحده عرضه می‌شود. هوندا CR-Ve:HEV RS در صورت استاندارد دارای سیستم چندرسانه‌ای ۹ اینچی، کیلومتر شمار دیجیتال ۱۰.۲ اینچی، سیستم صوتی پریمیوم بوز با ۱۲ بلندگو، شسارژر بی‌سیم، در عقب بدون دخالت دست، صندلی‌های گرم‌شونده و





افزایش توان پیمایش «اکستریم آرایکس»



«چری رسما از نسخه جهانی شاسی بلند بلاگین-هیبریدی خود، اکسید یانوگوانگ در بازار چین رونمایی کرد. این خودرو که در ایران با نام اکستریم RX شناخته می‌شود و برای فتح بازارهای جهانی طراحی شده، با بهبودهای فنی قابل توجه، برد ترکیبی شگفت‌انگیز ۱۴۰۰ کیلومتر رارائه می‌دهد و باقیمت پایه ۱۳۹ هزار و ۹۰۰ یوان (حدود ۱۹ هزار و ۶۰۰ دلار) عرضه می‌شود. اگر چه طراحی ظاهری خودرو تفاوت چندانی با مدل قبلی ندارد، اما اضافه شدن گزینۀ رنگ آمیزی دورنگ و جزئیات مشکی در بخش عقب، ظاهری مدرن‌تر به آن بخشیده‌است. عنوان

«نسخه جهانی» به‌وضوح نشان می‌دهد که چری قصد دارد این محصول را به‌زودی به بازارهای بین‌المللی نیز صادر کند. اصلی‌ترین تحول در اکسید یانوگوانگ جدید، در بخش فنی رخ داده‌است. تمام مدل‌ها از یک پیکرانه بنزینی ۱.۵ لیتری توربوشارژر GDI با قدرت ۱۵۴ اسب‌بخار و گشتاور ۲۲۰ نیوتون‌متر بهره می‌برند که با سیستم‌های هیبریدی متفاوتی ترکیب شده‌است. نسخه پایه از یک موتور برقی ۲۰۱ اسب‌بخاری در محور جلو، باتری ۱۹.۵۳ کیلووات-ساعتی ساخت خود چری و گیربکس DHT استفاده می‌کند و برد تمام‌برقی آن ۱۲۰ کیلومتر بر اساس استاندارد CLTC است.

نوسانات بهای ارز طی روزهای اخیر رقم زد؛

رشد قیمت خودروهای داخلی در بازار تا ۱۱۵ میلیون تومان



پایه حقوق پس‌انداز شود. در اردیبهشت‌ماه مدت پس‌انداز برای خرید این خودرو ۶۱ ماه بود. می‌توان گفت این رقم ۲۷ ماه معادل ۴۴.۳ درصد افزایش یافته‌است. دنایلاس دندۀای نیز در بازار به‌قیمت یک‌میلیارد و ۲۵۵ میلیون تومان فروخته می‌شود و به‌مدت‌زمان انتظار ۱۲۱ ماه یا به‌عبارتی بیش از ۱۰ سال نیاز دارد که نسبت به ماه اردیبهشت رشد ۴۱ درصدی داشته‌است.

رشد قیمت چشمگیر خودرو در بازار

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای چشمگیر ۱۱۵ تا ۲ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۴) با ۱۱۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۲۸ میلیون تومان، می‌رای (۱۴۰۴) با ۱۱۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه‌برقی) (۱۴۰۴) با ۱۱۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۳۵ میلیون تومان، شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۹۳ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۶۹۰ میلیون تومان، تارا اتومات ۷۴ (۱۴۰۴) با ۸۵ میلیون تومان افزایش ۶۴۰ میلیون تومان و کوئیک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۴۵ میلیون تومان افزایش ۷۷۸ میلیون تومان خریدوفروش شدند. از طرفی خودروهای مونتاژی رشد بهای ۲۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که اکستریم LX (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴) با ۹۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۶۹۰ میلیون تومان، اکستریم TXL (۱۴۰۴) با ۸۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۸۸۰ میلیون تومان و جک SR3 (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۲۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش اوتار EV ۱۱ (۲۰۲۴) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱۰ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، مرسدس بنز GLB200 توربو شارژ (۲۰۲۵) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، تانک ۳۰۰-۲۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۶ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان و اپل کورسا ۱.۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسید.

اما گویا فعلا با آن مخالفت شده‌است. بر این اساس قیمت خودرو چه در کارخانه و چه در بازار به‌طور مداوم در حال افزایش است؛ با این حال دریافتی افراد همان حقوقی است که در ابتدای سال اعلام شده و هیچ تغییری نداشته‌است؛ بنابراین کاملاً طبیعی است که مدت انتظار برای خرید خودرو روز به‌روز افزایش یابد. موضوعی که به‌نظر می‌رسد تقاضا در بازار خودرو را با مشکل جدی مواجه خواهد کرد.

امارزان‌ترین خودرو بازار فارغ از سواری بودن، پراید وانت است. این خودرو حالا در بازار ۶۰۰ میلیون تومان خرید و فروش می‌شود؛ بنابراین مدت‌زمان انتظار خرید این خودرو نیز به ۵۸ ماه می‌رسد. در ماه میانی بهار مدت انتظار خرید این خودرو ۳۸.۵ ماه بود؛ بنابراین مدت‌زمان مورد نیاز پس‌انداز کل حقوق پایه برای پراید وانت طی ۸ ماه گذشته ۱۹.۵ ماه یعنی ۵۰ درصد افزایش یافته به‌بیشترین رشد زمان انتظار برای خرید خودروهای داخلی متعلق به ارزان‌ترین خودرو بازار باشد. شاهین G دندۀای دیگر محصول سایپا در بازار یک‌میلیارد و ۲۹۵ میلیون تومان قیمت دارد که با در نظر گرفتن پایه‌حقوق ۱۰ میلیون و ۳۹۰ هزار تومانی، برای خرید آن باید ۱۲۴ ماه، یعنی ۱۰ سال و ۴ ماه این پایه حقوق را پس‌انداز کرد. این رقم در اردیبهشت برای شاهین دندۀای ۸۶ ماه بود؛ بنابراین مدت‌زمان انتظار برای خرید این خودرو ۳۸ ماه معادل ۴۴ درصد افزایش داشته‌است.

پژو پارس ELX-XU7P نیز روز چهارشنبه در بازار به قیمت یک‌میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان معامله شد؛ بنابراین مدت‌زمان انتظار برای خرید آن با پس‌انداز کل پایه حقوق به ۱۱۱ ماه یعنی حدود ۹ سال و ۳ ماه رسیده‌است. در مبدأ بازه زمانی مورد مقایسه ما، مدت انتظار خرید این خودرو ۸۹.۵ ماه بود؛ بنابراین این رقم ۲۱.۵ ماه یعنی ۲۴ درصد رشد داشته که کم‌ترین رشد بین خودروهای مورد بررسی است. تارا اتوماتیک، گران‌ترین خودرو داخلی است. بهای این خودرو حالا به یک‌میلیارد و ۵۴۰ میلیون تومان می‌رسد. بر این اساس می‌توان مدت‌زمان انتظار خرید آن را ۱۴۸ ماه یعنی ۱۲ سال و ۴ ماه برآورد کرد. مدت انتظار خرید این خودرو در اردیبهشت ۱۰۸ ماه بود و در این مدت این رقم ۴۰ ماه یعنی ۳۷ درصد بیشتر شده‌است. به‌سراغ محصول دیگری از سایپا یعنی اطلس برویم. بهای این خودرو در آخرین روز بازار در هفته گذشته ۹۱۰ میلیون تومان بود؛ با در نظر گرفتن پایه حقوق ۱۰ میلیون و ۳۹۰ هزار تومانی برای خرید آن باید ۸۸ ماه

کف قیمت خودرو

در بازار حالا به ۷۰۰ میلیون تومان رسیده و شکاف میان قدرت خرید اقشار کم‌درآمد و بهای خودرو، بیش از

هر زمان دیگری عمیق شده‌است. بررسی‌ها نشان می‌دهد برای خرید ارزان‌ترین خودرو سواری با حداقل دستمزد باید ۷۰ ماه انتظار کشید؛ رقمی که در اردیبهشت امسال ۴۸ ماه بود و طی هشت ماه این فاصله افزایش یافته‌است. رشد تند قیمت‌ها در حالی ادامه دارد که درآمد واقعی اقشار ضعیف و متوسط کاهش یافته و همین شکاف محسوس، آن‌ها را ناامید از خرید خودرو می‌کند.

روند افزایش قیمت خودرو طی ماه‌های اخیر باعث شده دست‌اقشار کم‌درآمد و متوسط به کلی از بازار خودرو کوتاه شود. این در شرایطی است که همچنان قیمت خودرو، چه در کارخانه و چه در بازار روند صعودی دارد؛ به‌طوری که هم‌اکنون ارزان‌ترین خودرو سواری بازار با قیمت ۷۳۰ میلیون تومان معامله می‌شود؛ بنابراین به‌نظر می‌رسد بحران تقاضا به‌زودی در بازار خودرو تشدید شود. طبق بررسی‌های انجام‌شده، مدت انتظار برای خرید خودروهای داخلی از اردیبهشت‌ماه امسال تاکنون به‌طور میانگین ۲۹.۲ ماه و حدود ۴۰ درصد افزایش داشته‌است.

برای بررسی این موضوع در این جا قیمت چند محصول داخلی را در مقایسه با پایه حقوق سال جاری (۱۰ میلیون و ۳۹۰ هزار تومان) و مدت‌زمان قابل پیش‌بینی برای خرید آن‌ها محاسبه کردیم. بر این اساس کم‌ترین مدت‌زمان انتظار بین خودروهای مورد بررسی مربوط به پراید وانت با ۵۸ ماه است. این رقم برای پراید وانت در ماه اردیبهشت ۳۸.۵ ماه بوده‌است. در مدت زمان یادشده بازار خودرو با تلاطم‌های زیادی مواجه شد. اختلاف نظر میان خودروساز و سیاست‌گزار، جنگ ۱۲ روزه، فعال‌سازی مکانیسم ماشه و دیگر عوامل هریک تاثیر خود را بر بازار گذاشته‌اند؛ اما چند عامل عمده شاید بیشترین تاثیر را روی نوسانات قیمت در این بخش از بازار داشته‌اند که از آن جمله می‌توان به رشد چشمگیر بهای ارز در مدت‌زمان مذکور اشاره کرد.

نرخ دلار در بازار آزاد در اردیبهشت‌ماه امسال حدود ۸۴ هزار تومان بود؛ اما بهای آن حالا به ۱۲۵ هزار و ۷۰۰ تومان رسیده‌است؛ بنابراین در مدت‌زمان یادشده بهای دلار در بازار آزاد ۴۹.۶ درصد افزایش را به‌خود دیده‌است. مدت انتظار برای خرید خودرو نیز تقریباً همان‌نگ با این تغییرات بوده‌است. عامل دوم در این رابطه تورم عمومی موجود در اقتصاد کشور است؛ در واقع در این مدت‌زمان قدرت خرید اقشار مختلف جامعه به‌طور کلی کاهش یافته و خودرو نیز تنها بخشی از این سبد مصرفی است و مستثنی از آن به‌شمار نمی‌رود علاوه‌بر این قیمت کارخانای خودرو نیز در بازه زمانی مورد اشاره دوبار رشد را تجربه کرده‌است. یک بار در خرداد و تیرماه امسال که ایران خودرو ۲۲.۳ درصد و سایپا ۱۵ درصد رشد قیمت داشتند و یک بار نیز در مهرماه که بار دیگر خودروسازان قیمت محصولات خود را افزایش دادند؛ در واقع هنوز هم این روند ادامه دارد؛ به‌طوری که بزرگ‌ترین خودروساز کشور در ماه‌جاری نیز درخواست رشد بهای محصولات خود را به سازمان حمایت داده؛

در مراسم گرامیداشت روز زن، مدیر عامل

ایران خودرو ضمن قدردانی از نقش بانوان در صنعت خودرو کشور، از رشد ۱۶ درصدی تولید ایران خودرو نسبت به سال گذشته و آغاز تولید محصولات هیبریدی در این شرکت خبر داد. در مراسمی که به مناسبت روز زن در سالن همایش‌های سایپو برگزار شد، مدیر عامل ایران خودرو، ضمن تبریک این روز و تکریم مقام زنان در مجموعه صنعتی ایران خودرو، حضور آنان را یکی از ارکان مهم پیشرفت شرکت در تولید دانست. عادل پیرمحمدی گفت: «موفق شده‌ایم تولید را نسبت به سال گذشته ۱۶ درصد افزایش دهیم و قریب به ۵۶ هزار دستگاه افزایش تولید داشتیم. همچنین تولید اولین خودرو بر پایه پلت‌فرم هیبریدی به‌زودی آغاز می‌شود. «تارا هیبرید» در نسخه آزمایشی به‌زودی عرضه خواهد شد و خودرو «سفیر» نیز در نسخه بلاگین و هیبرید به‌زودی در سایت ایران خودرو خراسان عرضه خواهد شد.»

وی افزود: «طی این مدت که ایران خودرو به بخش خصوصی واگذار شده، با تمرکز بر بهینه‌سازی و کیفیت تولید، مسیر را قدرتمند ادامه داده‌ایم.»

مدیر عامل ایران خودرو تصریح کرد: «ما به نقدهای منصفانه پاسخ می‌دهیم و در صحنه عمل ثابت خواهیم کرد که موتور محرکه توسعه صنعتی هستیم. ایران خودرو به‌تنهایی با ۶۰ صنعت مادر در ارتباط است و این حرکت

مدیر عامل «ایران خودرو» مطرح کرد؛

افزایش ۱۶ درصدی تولید و آغاز ساخت محصول هیبریدی



شتابان منجر به رشد دیگر صنایع پایه می‌شود که نمونه آن صنعت فولاد است. کشوری که محصول نهایی تولید کند، برنده‌است و ارزش افزوده ایجاد می‌کند. محصول نهایی در خام‌فروشی نیست و نباید به خام‌فروشی برسیم.» پیرمحمدی در بخشی از سخنان خود در واکنش به اظهارات یکی از منتقدان در خصوص حضور سردار حسن‌زاده به مناسبت هفته بسیج در ایران خودرو اعلام کرد: «سردار عزیز حسن‌زاده از ایران خودرو و خودرو هیبرید بازدید داشتند و توضیحات لازم درباره مصرف سوخت کم‌تر از ۵ لیتری این خودرو و برنامه‌های ایران خودرو در توسعه خودروهای هیبریدی و کم‌مصرف به‌ایشان ارائه شد که با افزایش تقاضا و تیراژ تولید این خودرو بسیاری از مشکلات تامین سوخت و مصرف ارزی که باشنده آشیل کشور شده حل خواهد شد که این توضیحات مورد استقبال سردار حسن‌زاده قرار گرفت و ایشان مطالبی در خصوص تولید داخل، خودکفایی و ایران خودرو مطرح کردند.» وی تصریح کرد: «بسیار متأسفم که عزیزی در سنگرد دیگری ایران خودرو را استکبار داخلی دانسته‌است. استکبار، استکبار جهانی است و ما در سنگر تولید داخلی پاسخ استکبار جهانی را داده‌ایم و خواهیم داد. در مقابل سردار عزیز و زحمت‌کش‌مان به‌خاطر آن اظهارات که سزاوارشان نبوده‌شرمنده هستیم؛ ایشان برای سر زدن و گفتن خداحوت به سر باز نشان در سنگر تولید در ایران خودرو حضور داشتند و ما با افتخار در سنگر تولید هستیم. باید بدانیم استکبار خارج از پرچم جمهوری اسلامی است؛ جبهه خودی و غیر خودی را اشتباه بگیریم و این گونه الفاظ استکبار داخلی را که خواست دشمنان است، رواج ندهیم.»



و راندمان بالاتری در مقایسه با رقباست. مدیران ارشد مزدا بر این باورند که تمرکز بر بهبود موتورهای احتراق داخلی کلیدی است و گمان می‌کنند برای مدت‌زمان نسبتاً طولانی این موتور جایگاه بسیار ویژه‌ای خواهد داشت. هرچند که این رویکرد ناگزیر از توسعه این کمپانی صاحب‌نام در زمینه موتورهای روتاری یا وانکل نبوده، چراکه این کمپانی اولین خودروساز در جهان بود که با سرمایه‌گذاری‌های کلان توانست ایرادات موتور وانکل را بهبود دهد و در محصولاتش از آن بهره‌گیر. بنابراین مزدا اسکای‌اکتیو-ز در این به‌عنوان نسل بعدی در نظر گرفته و آن را جایگزین دو موتور اسکای‌اکتیو-جی و اسکای‌اکتیو-ایکس می‌کند.

اسکای‌اکتیو نام خانواده قوای محرکه مزدا است. این نام خوش‌آوازه طی یک دهه‌اخیر در کلاس ۴ سیلندرهای ۲ لیتری و ۱.۵ لیتری توانسته در فهرست ۱۰ پیشرانده برتر سال قرار بگیرد. از نظر موسسه جی‌دی‌پاور در سال ۲۰۱۹، استفاده از مترال باکیفیت و دوام قطعات و سازگاری آن با شرایط مختلف جوی، سبب برتری اسکای‌اکتیو-جی بر سایر مدل‌های موجود در بازار شده در سال ۲۰۱۹ از آن به‌عنوان دومین موتور کم‌خرج و کم‌استهلاک یاد می‌شد. در عین حال این کمپانی زاپنی در حال ارائه موتور جدیدی به نام اسکای‌اکتیو-زد است. این موتور نوعی نوآوری در موتورهای احتراق داخلی به‌شمار می‌رود و دارای آلایندگی کم‌تر و کارایی



پیشرانده جدید «مزدا» با ساختار نوین

«2GR»: ۶ سیلندر خوش‌ساخت سامورایی؛

چرا پیشرانده‌های «لکسوس» معیوب نمی‌شوند؟



لکسوس برند لاکچری

تویوتا سست و محصولات آن

به لطف طراحی اسپرت تر،

کابین لوکس تر، ایمنی بالاتر و

پیشرانده پر توان تر در مقایسه

با محصولات تویوتا، وارد رقابت

جدی با برندهای مطرح اروپایی مانند مرسدس‌بنز، بامو، آئودی و ولوو شده‌اند. از آن‌جا که

موتورهای ۶ سیلندر وی-شکل همواره جزو محبوب‌ترین قوای محرکه در صنعت‌خودرو

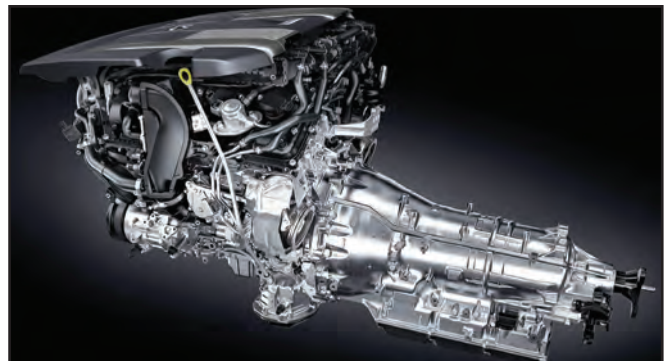
به‌شمار می‌روند، در این بخش لکسوس با موتور 2GR توانسته جایگاه بسیار خاصی را برای خود

فراهم سازد. اگر چه خانواده موتور ۶ سیلندر وی-شکل 2GR گسترده است، اما در این مطلب

موتور 2GR-FKS را به‌صورت تخصصی و فنی مورد بررسی قرار داده‌ایم.



نگاهی مختصر به موتور 2GR



کمپانی تویوتا برای محصولات پر توان و اسپرت خود از موتور ۶ سیلندر وی-شکل بهره گرفته است. این موتور با در نظر گرفتن ساختار ۶ سیلندر وی-شکل به‌خودی خود طیف گسترده‌ای از حجم موتور ۳ لیتر گرفته تا ۵،۵ لیتر و ۴ لیتر را در بر می‌گیرد. بر این اساس این پیشرانده در محصولات تویوتا از توان و گشتاور پایین‌تر و در محصولات لکسوس از قدرت و گشتاور بالاتری برخوردار است. جالب است بدانید که این پیشرانده کاملاً استمفریک و فاقد سیستم پر خوران توربوشارژر یا سوپرشارژر است. هرچند که قابلیت نصب سیستم پر خوران توربوشارژر و سوپرشارژر را نیز داراست. خانواده موتور 2GR از سال ۲۰۰۲ میلادی طراحی و تولید شده و هم‌اکنون نیز جزو محبوب‌ترین پیشرانده‌های محصولات تویوتا و لکسوس به‌شمار می‌رود. در ساختار فنی خانواده موتور 2GR شاهد استفاده از تکنولوژی‌های جدید و هوشمندی هستیم که این قوای محرکه را نسبت به هم‌کلاس‌های خود متمایز می‌کند. ناگفته نماند که خانواده موتور 2GR گسترده بوده و ما نگاهی تخصصی و فنی به 2GR خواهیم داشت. این پیشرانده روی محصولاتی مانند لکسوس IS300، ES350، RX نیز نصب شده است. همچنین تویوتا آلون، تویوتا آریون، کم‌ری، هایلندر و لکسوس LM و RX نیز نصب شده است. همچنین باید گفت خانواده موتور 2GR هیچ ارتباطی با محصولات اسپرت‌های پرفورمنسی تویوتا یعنی GR (Toyota Gazoo Racing) ندارد.

طراحی و ساختار موتور 2GR



خانواده موتور 2GR همگی بر مبنای آلومینیوم دایکستینگ توسعه یافته که دارای سر سیلندر تمام آلومینیومی با سوپاپ‌های تیتانیومی است. از آن‌جا که موتور 2GR-FKS مورد نظر مادر این مطلب است، این پیشرانده در حقیقت نسخه به‌روز شده از 2GR-FE است که از سال ۲۰۱۵ میلادی به بعد روی محصولات لکسوس و تویوتا نصب شد. موتور 2GR-FKS از ساختار سیلندر وی-شکل ۶۰ درجه‌ای برخوردار بوده که دارای بوش سیلندرهای چدنی است. هرچند که در زمان خرابی سیلندر، باید بلوک سیلندر به‌صورت کامل تعویض شود. اگر چه بلوک (بدنه) سیلندر تمام آلومینیومی است، اما بوش‌های سیلندر از نوع چدنی هستند که سبب می‌شود تا مابین انتقال حرارت بهتر صورت گرفته و تنش حرارتی را بسیار کاهش دهد. موتور 2GR-FKS دارای زنجیر تایم، مانیفولد ورودی آلومینیومی ریخته‌گری شده، شاتون‌ها و میل‌لنگ فولادی فورج شده و میل سوپاپ‌های ریخته‌گری شده یکپارچه است که می‌تواند راندمان موتور را به‌خوبی ارتقا بخشد.

ساختار فنی موتور 2GR



موتور 2GR-FKS همان‌طور که اشاره شد دارای بلوک (بدنه) آلومینیومی دایکستینگ است که انتقال حرارت را به‌خوبی انجام می‌دهد. بوش‌های سیلندر از جنس چدن بوده که همین عامل سبب کاهش حرارت موتور و افزایش راندمان حجمی موتور شده است. موتور 2GR-FKS از ۶ سیلندر بازوایای قرارگیری ۶۰ درجه‌ای بهره گرفته که به ازای هر سیلندر ۴ سوپاپ طراحی شده و در مجموع ۲۴ سوپاپ روی دو میل سوپاپ با مکانیزم DOHC قرار گرفته است. این موتور از سیکل کاری اتکینسون برخوردار است.

به‌لطف پارامترهای فنی مانند ۲۴ سوپاپ، مکانیزم DOHC (دو میل سوپاپ‌رو)، بهبود طراحی سیلندر و نسبت تراکم ۱۱،۸ به یک یا در بهترین حالت ۱۲ به یک، قطر سیلندر ۹۴ میلی‌متری، کورس پیستون ۸۳ میلی‌متری، سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌های ورودی و خروجی VVT-i دوپل، سیستم جرقه‌زنی چند نقطه‌ای MPFI یا در بسیاری از مدل‌های این موتور پاشش سوخت مستقیم D4 و در پیشرانده‌های محصولات لکسوس تلفیق سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر و چند نقطه‌ای D-4S می‌تواند راندمان و گشتاور بسیار بالایی را نسبت به حجم موتور فراهم آورد.

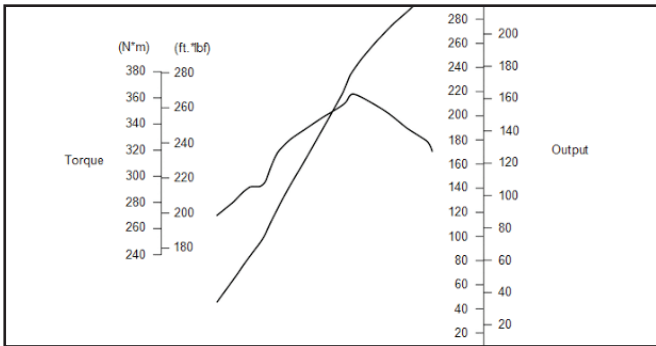
ناگفته نماند که طراحان مهندسی مکانیک قوای محرکه تویوتا به‌لطف طراحی روزه‌های بسیار کوچک روی میل‌لنگ توانسته‌اند یک سیستم روانکاری بسیار دقیق به وجود آورند. این سیستم در حقیقت همان جت‌ویل (پاشش پر فشار روغن روی قطعات متحرک) است که تنش حرارتی را کاهش داده و منجر به بهبود روانکاری و کاهش استهلاک در میان قطعات متحرک موتور می‌شود. به‌لطف بهره‌گیری از مترال آلومینیوم دایکستینگ در بلوک سیلندر، آلومینیوم در سر سیلندر و شاتون‌ها و پیستون‌های فولادی فورج‌شده مجموع وزن موتور با در نظر گرفتن روغن موتور ۵،۸ لیتری به ۱۶۷ کیلوگرم رسیده است.

۶ سیلندر وی-شکل؛ باکیفیت و بادوام

همواره محصولات تویوتا به دلیل نوع طراحی و مواد اولیه به کار رفته در آن‌ها با کیفیت و بادوام به‌شمار می‌روند. این مساله در مورد محصولات لکسوس نیز کاملاً صادق است. بر این اساس ساختار موتور 2GR-FKS به‌لطف استفاده از مترال آلومینیوم دایکستینگ سیلندر و سر سیلندر آلومینیومی به‌گونه‌ای است که با کمترین تنش حرارتی مواجه می‌شود. چراکه در این مدل پیشرانده انتقال حرارت به‌خوبی صورت می‌گیرد. در مقابل از نظر ساختار فنی اصلاحاتی در نظر گرفته شده که منجر به کوچک‌ترین خرابی در موتور نمی‌شود. مهندسان مکانیک قوای محرکه تویوتا از محفظه احتراق ایده‌آل بهره گرفته‌اند؛ به این منظور که در موتورهای احتراق داخلی بنزینی به هر میزان که لیه و گوشه در محفظه سیلندر کاهش یابد، به‌همان میزان شاهد ارتقای توان و گشتاور خواهیم بود. بنابراین در موتور 2GR-FKS پیستون را گرونی تر طراحی کرده‌اند تا با طراحی تورفته بالای پیستون که منجر به بهبود جریان گردابی داخل سیلندر در جهت اختلاط بهتر هوا و سوخت می‌شود، هماهنگی بیشتر و بهتری داشته باشد. همچنین محفظه احتراق به‌لطف چین طرحی از پیستون، شکل مخروطی به‌خود گرفته تا راندمان را بهبود بخشد و توان و گشتاور را نیز افزایش دهد. این مهم در جهت کاهش ناک (ضررهای لحظه‌ای به دلیل کاهش اکتان سوخت) در نظر گرفته شده است. از سوی دیگر در موتور 2GR-FKS ورودی هوا یا مانیفولد ورودی هوا از نوع Siamese بوده که یک ورودی و دو خروجی داشته و این شکل هندسی منجر به اختلاط بهتر

هوا و سوخت شده و حرارت را نیز کاهش می‌دهد. در مقابل به‌لطف بوش سیلندرهای چدنی که دارای ساختار پره‌ای است، چسبندگی بین بوش و بلوک سیلندر کاهش یافته و حرارت به‌شکل بهتری منتقل می‌شود. از سوی دیگر به‌منظور افزایش استحکام و کاهش تنش حرارتی عایقی میان بوش سیلندر و سیلندر تعبیه شده که این مهم سبب کاهش خرابی موتور در دورهای بالاتر نیز می‌شود. همچنین بهترین نوع روغن موتور طبق آن‌چه کمپانی تویوتا اعلام کرده 5W30 بوده که دارای کیفیت API SN پلاس است.

توان و گشتاور بر حسب دیاگرام



از آن‌جا که پیشرانده‌های تویوتا به‌سوخت نامرغوب مانند سوخت مورد استفاده در کشورمان و دیگر کشورهای خاورمیانه حساسیت بسیار پایینی دارد، موتور 2GR-FKS در محصولات تویوتا ECM با حداقل اکتان ۸۷ سازگار شده و در محصولات لکسوس با حداقل اکتان ۹۱ کالیبره شده است. همچنین پیشرانده 2GR-FKS از سیستم طول متغیر مانیفولد پر خوردار است که به‌لطف شیر کنترل هوادی ورودی هوادر مانیفولد را کاهش یا افزایش می‌دهد و این متغیرسازی سبب افزایش توان به‌موتور نیز می‌شود. ناگفته نماند که سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌های VVT-i به‌لطف تغییرات مثبت در شیر OCV و چرخ‌دنده VVT و افزایش ۱۲ درصدی دی‌روغن موتور به‌واسطه اوایل‌پمپ (پمپ روغن) جدید مطابق با گفته‌تویوتا، سبب ارتقای توان و گشتاور در این پیشرانده شده است. بر این اساس با در نظر گرفتن ساختار ۲۴ سوپاپ روی هر دو میل سوپاپ DOHC، سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر و چند نقطه‌ای D-4S، نسبت تراکم ۱۱،۸ به یک، سیستم طول متغیر مانیفولد ورودی، قطر سیلندر ۹۴ میلی‌متری و کورس پیستون ۸۳ میلی‌متری، توان ۲۳۹ تا حداکثر ۳۳۰ اسب‌بخاری را به‌ترتیب در دورهای ۵۲۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۶۲۰۰ آرپی‌ام و گشتاور ۳۶۱ تا حداکثر ۴۲۰ نیوتون‌متری را به‌ترتیب در دورهای ۱۳۶۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۴۸۰۰ آرپی‌ام شاهد هستیم. جالب است بدانید با استفاده از اکتان ۹۱ دیاگرام توان و قدرت در موتور 2GR-FKS از ۲۰۰ تا ۲۴۰ اسب‌بخار در دور ۵۰۰ تا ۵۲۰۰ آرپی‌ام افزایش می‌یابد که حتی این روند تا مرز ۳۳۰ اسب‌بخار نیز می‌تواند ادامه داشته باشد و به‌محض رسیدن به دور ۶۵۰۰ آرپی‌ام همراه با کاهش پاشش سوخت، قدرت و گشتاور نیز به‌تدریج رو به کاهش می‌رود. در مقابل دیاگرام گشتاور از زمان فشردن پدال گاز و بهبود در روند عملکرد در پیچه و کاهش لگ گشتاور از ۳۶۰ نیوتون‌متر در ۳۶۰۰ آرپی‌ام آغاز شده و تا ۴۲۰ نیوتون‌متر در ۴۸۰۰ آرپی‌ام بالا می‌رود و به‌محض رسیدن به دور ۵۰۰۰ آرپی‌ام ابتدا خطی و پس از آن روند نزولی به‌خود می‌گیرد.

سیستم خنک‌کننده و مدیریت حرارت موتور

باتوجه به استفاده از واتر پمپ (پمپ آب) نسل جدید با مکانیزم کنترل الکترونیکی و اوایل‌پمپ (پمپ روغن) نسل جدید که دارای افزایش و بهبود دی‌خروجی روغن نیز می‌شود، باترموستات مکترونیکی، گرمای موتور به‌خوبی مدیریت می‌شود. به‌طوری که به‌لطف استفاده از چنین ساختاری و تعویض هر ۳ سال یک‌بار مایع خنک‌کننده کولانت هرگز حرارت موتور در حدی افزایش نخواهد یافت که منجر به خرابی و ناک در موتور شود. چراکه میان جدارهای سیلندر دو کانال تعبیه شده که خنک‌کاری را به‌خوبی بهبود بخشیده و منجر به عدم چسبندگی قطعات مانند پیستون به بوش سیلندر می‌شود.



طراحی جذاب موسو «گردخان»



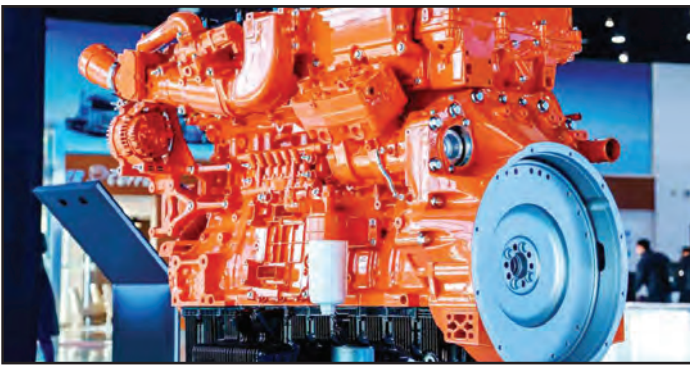
«شرکت خودروسازی ایلیا که طی دو سال اخیر توانسته با مونتاز دایون Y5 و Y7 در بازار اس یووی های آفرودی سهم قابل توجهی از آن را نصیب خود کند، در اقدام جدیدی محصول خوشنام و خوش آوازه سانگ یانگ یعنی موسو گردخان را در سبد محصولات مونتازی خود قرار داده است. نسل سوم این خودرو اکنون راهی بازار شده و از اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی که KG Mobility (KGM) مالک این خودرو ساز شد، توانست نسخه فیس لیفت نسل سوم را به بازار عرضه کند. از آن جا که موسو در دو نسخه استاندارد و Long Wheelbase با همان نسخه بزرگ تر راهی بازار جهانی شده، موسو

گردخان شرکت صنایع خودرو سازی ایلیا همان نسخه Long Wheelbase است. پروفیل خودرو با خطوط شکسته و منقطع با مجموعه ای از سطوح تخت و استفاده از رینگ های ۲۰ اینچی (سیگنچر) و ۱۸ اینچی (سahara) حس اسپرت بیشتری به این پیکاپ بخشیده است. نمای جلو موسو گردخان همان رکتون است؛ با چراغ های کشیده و جلو پنجره عریض که حس پویا و نسبتا تهاجمی را به مخاطب القا می کند. در نمای عقب نیز چراغ های عمودی با گر افیک LED و یک حجم پردازی خاص نمای زیبا و ساده ای به این پیکاپ داده است.

معرفی «گالاکسوس 16N» و ضرورت حضور آن در بازار ایران؛

کامیون گازسوز «فوتون» حمل و نقل را متحول می کند

آومن گالاکسوس 16N تنها یک کامیون نیست؛ بلکه نماد بلوغ صنعت تولید کامیون های گازسوز و گذر از مرحله «جایگزین بودن» به مرحله «برتر بودن» است



سربالایی و کاهش قدرت» است. این کامیون می تواند با بار کامل، شیب های طولانی را با کارایی و ثبات بیشتری طی کند که مستقیما منجر به بهبود زمان بندی تحویل و کاهش فشار بر راننده و سیستم انتقال قدرت می شود.

اقتصاد عملیاتی بر تر: سلاح رقابت در بازار

در دنیای لجستیک، سوخت بزرگترین جزء هزینه های عملیاتی است. موتور فوتون-کامینز 16N با افزایش ۲ درصدی بازده حرارتی حداکثر، پایه ای مستحکم برای صرفه جویی در مصرف گاز ایجاد کرده است. این پیشرفت مهندسی، همراه با هماهنگی چندین فناوری دیگر برای کاهش مصرف داخلی موتور، به کاهش محسوس مصرف سوخت ترکیبی و سیله نقلیه منجر می شود. برای یک ناوگان حمل و نقل که سالانه صدها هزار کیلومتر طی می کند، حتی صرفه جویی چند درصدی در سوخت، به صرفه جویی مالی کلانی تبدیل می شود که می تواند برنده رقابت در مناقصه های حمل بار باشد.

پایداری و اطمینان در شرایط سخت

یک کامیون قدرتمند و کم مصرف، اگر قابل اطمینان نباشد، سرمایه گذاری پرریسکی محسوب می شود. گالاکسوس 16N برای مقابله با این نگرانی طراحی شده است. این مدل از یک ساختار موتور پایه ۲۵۰ بار و بلوک سیلندر پر استحكام بهره می برد که می تواند در دمای سرد منفی ۴۰ درجه سانتی گراد و شرایط فلات مر تفع بدون کاهش قدرت کار کند. علاوه بر این، این مدل فراتر از شعارهای تبلیغاتی، تحت بیش از ۴۰ هزار ساعت آزمون میز آزمون و ۵ میلیون کیلومتر آزمون جاده ای قرار گرفته است. همچنین سیستم ترمز با قدرت ترمزگیری ۴۰۰ کیلووات، ایمنی در سرازیری های طولانی را تضمین می کند. این سطح از آزمون و تایید، سرمایه گذاری امن تری برای شرکت های حمل و نقل فراهم می آورد.

تمرکز بر سودآوری کاربر: راه حل های مبتنی بر سناریوهای واقعی

نواوری آومن گالاکسوس 16N فقط در سخت افزار خلاصه نمی شود؛ بلکه در نحوه نگرش به نیازهای بازار است. به جای رویکرد سنتی «تعیین مشخصات فنی و سپس یافتن بازار»، تیم طراحی این کامیون از «سودآوری کاربر» به عنوان نقطه شروع استفاده کرده و راه حل هایی متناسب با سناریوهای خاص ارائه داده است.

برای مثال، در حمل و نقل مواد غذایی تازه و زنجیره سرد، «حفظ زمان برای حفظ تازگی» و «هزینه های قابل کنترل» دو اصل حیاتی هستند. گالاکسوس 16N با تطبیق دقیق با شرایط کاری و تنظیم هوشمند، حتی در حالت بار کامل، پاسخ کارآمدی به ریتم حمل و نقل می دهد و به کاربران کمک می کند فرصت های بازار را به دست آورند. در مواجهه با شرایط پیچیده «صعود با بار کامل از شیب های طولانی» رانندگی مداوم در سرازیری «در مناطق کوهستانی، پایداری و ایمنی عبور از رمپ، کلید موفقیت عملیات است. این کامیون با تنظیم قدرت مبتنی بر سناریو و راه حل های تضمین ترمز، هم صعودی کارآمد و پایدار و هم کاهش خطرات سربالایی را از طریق طراحی های همکارانه چندین سیستم ترمز ممکن می سازد.

چرا بازار ایران به فوتون گالاکسوس 16N نیاز مبرم دارد؟

حضور یک کامیون با مشخصات گالاکسوس 16N در بازار ایران، نه یک گزینه لوکس، بلکه یک ضرورت استراتژیک برای صنعت حمل و نقل و اقتصاد کشور محسوب می شود. دلایل این امر نیز متنوع و چندبعدی است.

سازگاری ایده آل با جغرافیا و زیرساخت ایران
ایران کشوری با اقلیم متنوع و چالش برانگیز است؛ از کویرهای گرم و خشک جنوب و مرکز گرفته تا کوهستان های سرد و پرشیب شمال و غرب.

گالاکسوس گازسوز با قابلیت کار در دمای منفی ۴۰ درجه و شرایط فلات مر تفع و همچنین قدرت صعود عالی، بهترین هم خوانی را با این جغرافیا دارد. مسیرهای پر تردد باری مانند کریدور شمال-جنوب (بندرعباس به سمت شمال) یا مسیرهای غربی پر از شیب، دقیقا سناریوهای هستند که این کامیون برای آن ها طراحی شده است.

پاسخ به بحران سوخت و افزایش بهره وری انرژی

کشورمان با وجود دارا بودن ذخایر عظیم گاز طبیعی، با چالش های جدی در مدیریت مصرف سوخت و یارانه های سنگین آن روبه روست. ناوگان فرسوده حمل و نقل جاده ای کشور، یکی از مصرف کنندگان بزرگ و کم بازده سوخت دیزل محسوب می شود.

جایگزینی تدریجی این ناوگان با کامیون های گازسوز پربازده مانند گالاکسوس 16N می تواند انقلابی در بهره وری انرژی این بخش ایجاد کند. صرفه جویی ۲ درصدی در بازده حرارتی و کاهش کلی مصرف، در مقیاس ملی، به معنای صرفه جویی میلیون ها لیتر گازوئیل در سال است که می تواند در بخش های دیگر یا برای صادرات مورد استفاده قرار گیرد.

تحول لجستیک ملی و تقویت رقابت پذیری

صنعت لجستیک ایران نیازمند ارتقای کیفیت و کاهش هزینه ها برای رقابت در سطح منطقه ای است. زمان بندی نامطمئن تحویل کالا به دلیل مشکلات فنی ناوگان، یکی از نقاط ضعف است. گالاکسوس 16N با تضمین قابلیت اطمینان بالا و قدرت کافی برای حفظ برنامه زمان بندی حتی در سخت ترین شرایط، می تواند به افزایش قابلیت پیش بینی و کارایی شبکه حمل و نقل کشور کمک کند. این امر به نفع تمامی بخش های تولیدی و صادراتی ایران خواهد بود.

الزامات زیست محیطی و حرکت به سوی حمل و نقل سبز

افزایش نگرانی هانسبب به آلودگی هوای کلان شهرها و تعهدات بین المللی، ایران را به سمت استانداردهای سخت گیرانه تر آلودگی سوق می دهد. انتشار ذرات معلق و اکسیدهای نیتروژن (NOx) در کامیون های گازسوز در مقایسه با دیزلی های فرسوده به مراتب کمتر است. توسعه ناوگان گازسوز با استفاده از چنین فناوری پیشرفته ای، گامی بلند در مسیر حمل و نقل پاک و بهبود کیفیت زندگی شهروندان به شمار می رود.

موتور محر که توسعه لجستیک در آینده نزدیک

آومن گالاکسوس 16N تنها یک کامیون نیست؛ بلکه نماد بلوغ صنعت تولید کامیون های گازسوز و گذر از مرحله «جایگزین بودن» به مرحله «برتر بودن» است. این محصول با ترکیب بی سابقه قدرت خارق العاده، اقتصاد عملیاتی بر جسته و قابلیت اطمینان اثبات شده، پاسخی جامع به نیازهای پیچیده صنعت لجستیک در آینده نزدیک است. برای بازار ایران که در تقاطع چالش های جغرافیایی، اقتصادی و زیست محیطی قرار دارد، فرصت آفرینی این کامیون دوچندان است. درواقع حضور آن می تواند محرکی برای نوسازی ناوگان فرسوده، کاهش وابستگی به گازوئیل، کاهش هزینه های ملی لجستیک و حرکت به سمت استانداردهای بالاتر زیست محیطی باشد. سرمایه گذاری در چنین فناوری هایی در حقیقت سرمایه گذاری روی رشد پایدار و رقابت پذیری اقتصاد ملی است.

در مراسمی تحت عنوان

«ایجاد نیرو، گردآوری همکاری ها و آغاز سفری پویا»، کامیون سنگین گازسوز

پر قدرت AumanGalaxus

16N از برند نام آشنای فوتون

به تولید انبوه رسید. این

رونمایی، نه تنها یک محصول جدید، بلکه بیانیه ای تکنولوژیک از سوی فوتون است که ادعای کند با قدرت ۱۷۲۰ اسب بخار و گشتاور خیره کننده ۳۶۰۰ نیوتون متر، استاندارد های عملکرد و بهره وری را در بخش حمل و نقل باری جاده ای دگرگون خواهد کرد. در عصری که صنعت لجستیک به سوی کارایی حداکثری و پایدارتر شدن پیش می رود، گالاکسوس 16N پاسخی عملی به نیاز مبرم این صنعت برای «کاهش هزینه و افزایش بهره وری» است. این مقاله به معرفی جامع این غول گازسوز، قابلیت های بی نظیر آن و تحلیل فرصت طلایی حضور این خودرو در بازار پرچالش و در عین حال پرمخاطب ایران می پردازد.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

شکستن سقف توان: تولد یک استاندارد جدید برای کامیون های گازسوز

صنعت حمل و نقل لجستیک در حال تجربه تحولی پرشتاب است. رقابت بر سر زمان بندی دقیق و کنترل هزینه ها، به ویژه در مسیرهای اصلی طولانی مدت، حمل و نقل سبز و لجستیک زنجیره سرد، نیازمند ناوگانی از کامیون هایی است که علاوه بر قدرت و قابلیت اطمینان بالا، مصرف انرژی بهینه ای داشته باشند. برای سال ها، کامیون های دیزلی سنتی، اگرچه قدرتمند، اما با چالش های زیست محیطی و هزینه سوخت فسیلی روبه رو بودند. از سوی دیگر کامیون های گازسوز با وجود مزایای اقتصادی و زیست محیطی، اغلب با محدودیت در قدرت و گشتاور برای مصارف سنگین و مسیرهای کوهستانی دست و پنجه نرم می کردند. آومن گالاکسوس 16N دقیقا برای پُر کردن این شکاف و شکستن این سقف طراحی شده است. این محصول، تکامل طبیعی و ارتقای عمیق مدل موفق پیشین 15N محسوب می شود. گالاکسوس 16N در دو مدل کابین گالاکسوس ۹ (فضای خواب وسیع تر) و گالاکسوس ۷ ارائه می شود و با مجهز بودن به موتور پرچمدار فوتون-کامینز 16N گازسوز با قدرت ۱۷۲۰ اسب بخار ادعا می کند که محدودیت تاریخی کامیون های گازسوز در زمینه قدرت را برای همیشه از بین می برد. این موتور با ویژگی «گشتاور بالا در دور موتور پایین»، نه تنها شتاب و توان صعود از شیب ها را تا ۲۰ درصد بهبود بخشیده، بلکه نیاز به تعویض مکرر دنده و کاهش سرعت در سربالایی ها را نیز مرتفع ساخته است. این بدان معناست که رانندگان می توانند با آرامش و اطمینان بیشتری از مسیرهای پر فراز و نشیب مانند جاده های کوهستانی گذر کنند، بدون آن که نگران کاهش ناگهانی قدرت موتور باشند.

سه رکن موفقیت: مثلث طلایی قدرت، اقتصاد و پایداری

قدرت خیره کننده این کامیون، تنها یک روی سکه است. جذابیت واقعی آومن گالاکسوس 16N در ترکیب هم زمان سه مزیت کلیدی است که یک سیستم حلقه بسته موفقیت را برای اپراتورهای حمل و نقل تشکیل می دهد: قدرت به موقعیت سنجی کمک می کند، صرفه جویی در سوخت سود را افزایش می دهد و قابلیت اطمینان عملیات را تضمین می کند.

قدرت بی همتا برای چالش های سخت

موتور ۱۷۲۰ اسب بخاری با گشتاور ۳۶۰۰ نیوتون متری، قلب تپنده این کامیون است. این مشخصات فنی، پاسخ مستقیم به در دسر قدیمی صنعت حمل بار در مناطق کوهستانی، یعنی «سرعت کم در



در کنار افت چشمگیر تقاضا، تیراژ تولید این مدل خودروها را نیز به شکل محسوسی کاهش دهد. این مساله بیش از پیش رشد قیمت انواع خودرو در بازار به خصوص مدل های اقتصادی را به همراه خواهد داشت و بهر کود بازار در این بخش هر چه بیشتر دامن می زند.

تداوم رشد بهای خودروهای ارزان قیمت (داخلی و چینی) در بازار متأثر از نوسانات نرخ ارز، در کنار تثبیت در آمد طبقه کارمند و کارگر، به خودی خود سبب شده است این مدل خودروها مر تب از دسترس طبقه متوسط و رو به پایین جامعه خارج شوند. ادامه این وضعیت می تواند



قدرت خرید متقاضیان خودروهای ارزان قیمت همچنان رو به کاهش است!

قیمت خودروهای چینی در بازار رو به افزایش است؟

بخش از بازار بیشتر از ۲ میلیارد تومان بر چسب قیمت می خورند. در عین حال کارشناسان معتقدند ادامه این وضعیت می تواند سبب بالا رفتن هر چه بیشتر قیمت این مدل خودروها در بازار شود.

خود سبب بالا رفتن تقاضا و به تبع آن رشد قیمت این مدل خودروها در بازار می شود. بر این اساس، این روزها قیمت خودروهای چینی عموماً از محدوده ۱.۵ میلیارد تومان فراتر رفته و مدل های پر طرفدار نیز در این

گزارش های متعدد در خصوص افت تولید خودروهای چینی در کشور و شایعات پیرامون کاهش ارتباط خودروسازان چینی با شرکای ایرانی، نگرانی هایی را در سطح جامعه به همراه داشته که این مساله به خودی

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

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

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اموی ام X22 PRO دنده ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۲	یک میلیارد و ۴۳۰	۲۰	▲
اموی ام X33 کر اس دنده ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۷	یک میلیارد و ۶۰۰	۳۰	▲
اموی ام X33 کر اس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۰۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۳۰	▲
اموی ام IX55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیارد و ۳۶۰	۲۰	▲
چری آریزو ۵T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۷۲	۲ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۳ میلیارد و ۸۰۰	۳۰	▲
فونیکس آریزو ۶ GT (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۰	۲ میلیارد و ۸۶۰	۶۰	▲
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۷۳	۳ میلیارد و ۶۹۰	۹۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۴ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۱۱۴	۳ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۴ میلیارد و ۸۸۰	۸۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۶ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۵	یک میلیارد و ۳۴۰	۰	
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۰	یک میلیارد و ۷۸۰	۴۰	▲
کی ام سی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۳۰۰	۳۰	▲
کی ام سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
کی ام سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۲ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
کی ام سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۵۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۷۶	۱۴	▲
پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۸۰	۱۵	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۷۹۰	۵۰	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۸۹۸	۵۳	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۹۱۵	۲	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۸۷۳	۲۸	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۹۲۰	۷۹	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۹۷۸	۴۸	▲
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیارد و ۱۹۰	۱۰	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۷۸۳	۴۰	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۷۸۷	۴۰	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۸۰۵	۳۳	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۷۷۸	۴۵	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۷۷۲	۳۵	▲
کوییک R اتومات (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۱۷	۲	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۲۵۳	۶۵	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۳۳۰	۶۰	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۴۱۵	۵۳	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۶۹۰	۹۳	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۵۵	۱۲	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۹۰	۱۵	▲
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۶۳۰	۶	▲
نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۱۱۵	۱۰	▲
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۲۹۰	۱۰	▲
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۲۳۰	۱۰	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۴۴	۵۰	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۷۶	۴۸	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۳۲۸	۱۱۵	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۳۳۵	۱۱۰	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۳۶۵	۷۵	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۸۷	۶۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۲۴۵	۵۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۳۲۰	۶۱	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۳۳۵	۵۵	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۴۵۵	۴۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۴۹۰	۳۸	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۳۰۵	۲۳	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۳۵۳	۶۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۳۸۵	۶۸	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۶۱۲	۷۷	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۳۶۵	۶۷	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۶۴۰	۸۵	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۲۸	۵۸	▲
ریا (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	۲ میلیارد و ۱۰۰	۱۱۰	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۸۲۴	۴۳	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱,۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۵۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ام جی 4eV تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۹۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
ام جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۹۰	۲ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
ام جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اوتار EV 11 (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۱۹۸	۱۰ میلیارد و ۶۰۰	۳۰۰	▲
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۷۰	۶ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
ایفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۸۴۵	۰	۰	
آئودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۶ میلیارد و ۷۰۰	۰	
بامو iX1 eDrive برقی (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
بامو X2 sDrive 18i (۲۰۲۵)	۰	۱۴ میلیارد	۱۰۰	▲
بامو X2 sDrive 25i (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۲۰۰	۰	
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۲۰۰	▲
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۰	
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۵۹	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	
بی‌وی‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۵ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۵	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
تانک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۳۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۸۶	۳ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۴۰۰	۷ میلیارد و ۶۰۰	۰	
تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۵۰	۹ میلیارد و ۴۰۰	۰	
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیارد و ۸۵۰	۰	
تویوتا وایلدنر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد	۰	
تویوتا کمری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۷ میلیارد	۰	



ضبط ۲۵۰ قوطی روغن موتور قاچاق در ارومیه



«مدیر کل تعزیرات حکومتی آذربایجان غربی از محکومیت ۵۰۰ میلیون ریالی برای ثبت نکردن موجودی روغن موتور در سامانه خبر داد. به گزارش خبرگزاری صداوسیما استان آذربایجان غربی، حسین نجف زاده گفت: «پرونده قاچاق ۲۵۰ قوطی روغن موتور به ارزش ۵۰۰ میلیون ریال در شعبه چهارم ویژه مبارزه با قاچاق کالا و ارز تعزیرات حکومتی شهرستان ارومیه رسیدگی شد.»

مدیر کل تعزیرات حکومتی آذربایجان غربی افزود: «شعبه رسیدگی کننده با بررسی

محتویات پرونده و ارائه نکردن اسناد و مدارک قانونی، تخلف انتسابی را محرز و علاوه بر ضبط روغن موتورهای کشف شده، متخلف را به پرداخت ۵۰۰ میلیون ریال جریمه نقدی معادل ارزش ریالی کالا محکوم کرد.»

نجف زاده گفت: «بازرسان اداره صنعت، معدن و تجارت شهرستان ارومیه گزارش تخلف را در بازرسی از یک باب انباری کشف و پرونده آن را برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال کردند.»

والوالین معامله ۶۲۵ میلیون دلاری را تعدیل کرد؛

نظارت سخت گیرانه آمریکا بر صنعت روانکارها



پیشنهادی والوالین به ارزش ۶۲۵ میلیون دلار در خرید حدود ۲۰۰ مرکز تحت برند Oil Changers که توسط صندوق سرمایه گذاری خصوصی Greenbriar Equity Fund V, L.P. اداره می شود، اعمال شده است. این دستور در تاریخ ۱۴ نوامبر ۲۰۲۵ صادر شد و شامل ۲۵ بازار محلی در هشت ایالت آمریکا (کالیفرنیا، آیداهو، ایلینوی، ایندیانا، کنتاکی، میشیگان، واشنگتن و ویسکانسین) می شود؛ مناطقی که FTC تشخیص داد والوالین و Oil Changers در آن ها رقابت مستقیم دارند و ادغام پیشنهادی می تواند رقابت را به طور قابل توجهی کاهش دهد. طبق توافق نامه مشخصی، مراکز واگذار شده باید به شرکت Main Street Auto, LLC فروخته شوند تا رقابت در این بازارها حفظ شود. کمیسیون تجارت فدرال آمریکا (FTC) در معامله اخیر شرکت والوالین برای خرید شبکه خدمات سریع روغن کاری، این شرکت را ملزم به واگذاری ۴۵ مرکز کرد.

این تصمیم نشان دهنده حساسیت نهادهای نظارتی نسبت به تمرکز بازار خدمات روانکار و پیامدهای آن برای رقابت و مصرف کنندگان است. تصمیم اخیر کمیسیون تجارت فدرال آمریکا (FTC) درباره معامله والوالین، بار دیگر اهمیت نظارت دقیق بر بازار خدمات روانکار و تعمیرات سریع خودرو را برجسته کرد. والوالین، یکی از بزرگ ترین برندهای جهانی در حوزه روغن موتور و خدمات سریع، قصد داشت با خرید شبکه ای از مراکز Quick Lube جایگاه خود را در بازار ایالات متحده تقویت کند. اما نهادهای نظارتی با نگرانی از تمرکز بیش از حد بازار، این شرکت را ملزم کردند ۴۵ مرکز خدماتی را واگذار

بازار خدمات خودرو در ایالات متحده طی سال های اخیر به یکی از حساس ترین عرصه های رقابت صنعتی تبدیل شده است؛ عرصه ای که نه تنها تولید کنندگان روانکار و قطعات، بلکه شبکه های خدمات سریع و تعمیرگاهی نیز در آن نقش تعیین کننده دارند. در این بازار، هر گونه تغییر در مالکیت یا گسترش شبکه های خدماتی می تواند پیامدهای گسترده ای برای مصرف کنندگان و ساختار رقابت ایجاد کند. اهمیت این بخش از صنعت خودرو به دلیل ارتباط مستقیم با رانندگان و مالکان خودرو دوچندان است. خدمات سریع روغن کاری و نگهداری، به عنوان یکی از پر تقاضاترین بخش های بازار، همواره در کانون توجه شرکت های بزرگ قرار داشته است. اما توسعه بی رویه یا تمرکز بیش از حد در این حوزه، نگرانی هایی درباره کاهش رقابت و افزایش هزینه ها برای مشتریان به وجود آورده است.

در چنین فضایی، نهادهای نظارتی آمریکا با حساسیت ویژه ای تحولات بازار را دنبال می کنند. هر تصمیم تازه در این حوزه می تواند نه تنها مسیر رشد شرکت های بزرگ را تغییر دهد، بلکه بر تجربه روزمره میلیون ها راننده نیز اثر بگذارد. آن چه در ادامه می آید، بررسی یکی از مهم ترین رویدادهای اخیر در این بازار است؛ رویدادی که نشان می دهد چگونه توازن میان رشد تجاری و حفظ رقابت، به چالش اصلی صنعت روانکارها و خدمات خودرو بدل شده است. کمیسیون تجارت فدرال آمریکا (FTC) شرکت والوالین را ملزم کرده است تا ۴۵ مرکز خدمات سریع تعویض روغن را واگذار کند. این شرط برای تایید معامله

کند تا رقابت سالم حفظ شود. این تصمیم نشان می دهد که بازار روانکارها تنها به تولید و عرضه محصولات محدود نمی شود، بلکه زنجیره خدمات پس از فروش و شبکه های تعمیرگاهی نیز بخش مهمی از رقابت را تشکیل می دهند. والوالین با توسعه شبکه Quick Lube می خواست حضور خود را در بخش خدمات تقویت کند، اما نگرانی از انحصار

باعث شد بخشی از این مراکز به شرکت های دیگر واگذار شود. این اقدام، پیام روشنی برای سایر بازیگران صنعت دارد: توسعه خدمات باید با رعایت قواعد رقابت همراه باشد. واگذاری ۴۵ مرکز می تواند تاثیر قابل توجهی بر ساختار قیمت گذاری و دسترسی مصرف کنندگان داشته باشد. اگر والوالین بدون محدودیت این مراکز را در اختیار می گرفت،

احتمال افزایش قیمت خدمات یا کاهش تنوع انتخاب برای مشتریان وجود داشت. با دخالت FTC، بازار متعادل تر باقی می ماند و مصرف کنندگان از رقابت میان برندها سود خواهند برد. این موضوع اهمیت ویژه ای دارد، زیرا خدمات سریع روغن کاری در آمریکا بخش بزرگی از بازار نگهداری خودرو را تشکیل می دهد و هر گونه تمرکز بیش از حد می تواند هزینه های خانوارها را افزایش دهد. این تصمیم نشان دهنده رویکرد سخت گیرانه آمریکا در برابر ادغام ها و خریدهای بزرگ در صنعت خودرو و روانکارها است. در حالی که بسیاری از شرکت های جهانی به دنبال گسترش شبکه های خدماتی هستند، تجربه والوالین نشان می دهد که نهادهای نظارتی در بازارهای پیشرفته اجازه نمی دهند یک شرکت به تنهایی کنترل گسترده ای بر بخش خدمات داشته باشد.

این رویکرد می تواند الگویی برای سایر کشورها باشد که در حال توسعه بازار خدمات خودرو هستند. تمرکز صرف بر گسترش شبکه خدمات ممکن است با محدودیت های قانونی مواجه شود. بنابراین، این شرکت احتمالا به سمت نوآوری در محصولات روانکار، دیجیتال سازی خدمات و همکاری های استراتژیک حرکت خواهد کرد. همچنین، سرمایه گذاری در فناوری های پایدار و روغن های کم مصرف می تواند مسیر تازه ای برای رشد ایجاد کند، بدون آن که با موانع نظارتی روبه رو شود.

در نهایت، تصمیم FTC را باید هشداری جدی برای صنعت روانکارها و خدمات خودرو دانست. این تصمیم نشان می دهد که توسعه بازار باید با رعایت اصول رقابت همراه باشد و هیچ شرکتی نمی تواند بدون توجه به پیامدهای اجتماعی و اقتصادی، شبکه خدماتی خود را بی حد و مرز گسترش دهد.

برای مصرف کنندگان، این اقدام به معنای حفظ تنوع و جلوگیری از افزایش هزینه هاست؛ و برای صنعت، نشانه ای از ضرورت تعادل میان رشد تجاری و قواعد نظارتی.



کرمانده تهر





KME EAGLE HEV



دانلود کاتالوگ



طراحی شگفت‌انگیز به سبک «دوکاتی»

«دوایات 1098 S/ نظر طراحی به‌گونه‌ای است که می‌تواند دو مدل ۹۸۸ و ۹۹۸ S فرم دهد. اگر چه هر دو اولین اسپرت تایپک می‌باشد و ۹۸۸ و استایل فرم ۹۹۸ S در نظر گرفته شده است. در سال ۱۹۸۸ تا ۱۹۹۸، اولین اسباب بازی‌ها به پرفیل 1098 S تبدیل شدند. پوزه کاملاً مستحقی، فلاپ یکپارچه است. بارودویی می‌باشد. او هادورن، آبی یکجمله‌ای، فلادشاد و ماهیچه‌ای است. هم‌سبب است که او گوزوز زیر فلاپ و گوزوزهای دو تایی که زیر هر چرخ عقب طراحی شده‌اند، چاشنی اسپرت و هیجان را دوچندان می‌کند. از آن‌هایی دیگر در زمان پوز جواهر طراحی چرخ‌های کشنده بار هم‌سبب است. چرخ‌های ماهی‌زنی دیگر را او ورودی‌های چرخ‌های جاسب‌شده داشت. دو مدل 1098 S ظاهر

جسورانه‌ای داشته باشد. چراغ عقب با حالت مثلث شکل و از گزوه‌های دو تایی زیر آن
 به‌همچنین است. همچنین این مدل از اسپرت‌بایک دو کاتی توسط زیارت
 فراپارو تولید شده است. رنگ بدنه دو کاتی S 1098 شامل قرمز، قهوه‌ای، طلایی
 مسافه‌ای، قرمز- سفید- مشکی (سه‌گانه) بوده که بسیار جذاب و زیباست. ناگفته نماند
 این یک موتور سیکل در نسخه (R Baylis Limited) تنها برای مسابقات در نظر
 گرفته شده که هیچ‌وقت به جاده‌ها نیامد. اما هدف طراحی و تولید دو کاتی از S 1098
 این بود که اسپرت‌بایک چای به اسپرت‌بایک مسافه‌ای است که عملکرد
 عالی و فرم‌نمسی آن را در جاده‌ها به‌نمایش بگذارد.

[illegible]

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

هشدار!



محموله میلیار دی لاستیک خارجی قاچاق در مهاباد توقیف شد



فرمانده انتظامی مهاباد گفت: «یک محموله لاستیک خارجی قاچاق خودروهای سبک و سنگین به ارزش ۱۰ میلیارد ریال در یکی از محورهای ارتباطی این شهرستان توقیف شد.» سرهنگ امیررضا رسولیان در گفت و گو با خبرنگار «ایرنا» افزود: «ماموران ایستگاه بازرسی «شهید ریخته گر» محور مهاباد به سردشت حین کنترل خودروهای عبوری، به یک دستگاه ایسوزو به طن کالای قاچاق مشکوک شده و آن را متوقف کردند.» وی ادامه داد: «در بازرسی مأموران انتظامی از کامیون توقیف شده، ۲۷۰ حلقه لاستیک قاچاق خارجی خودروهای سبک و سنگین بدون مجوز کشف و

ضبط شد.» فرمانده انتظامی مهاباد اظهار کرد: «در این ارتباط یک دستگاه ایسوزو و بار آن توقیف و راننده نیز دستگیر و پس از تشکیل پرونده به مراجع قضایی معرفی شد.» سرهنگ رسولیان با بیان این که طبق اعلام نظر کارشناسان ارزش لاستیکهای کشف شده ۱۰ میلیارد ریال برآورد شده است، گفت: «شهرودندان در صورت مشاهده فعالیت اخلاکگران اقتصادی مراتب را به سامانه ۱۱۰ پلیس اطلاع دهند.» سالانه افزون بر ده ها میلیارد ریال انواع کالاهای قاچاق در مبادی ورودی و خروجی جنوب آذربایجان غربی کشف و ضبط می شود. مهاباد در جنوب آذربایجان غربی واقع شده است.

دوام بالای تایرها چرخه نگهداری را بهینه می سازد؛

کاهش هزینه های ناوگان حمل و نقل با لاستیک های فورلندر



سپید سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

صنعت حمل و نقل سنگین و ماشین آلات عمرانی در جهان امروز بیش از هر زمان دیگری به کیفیت و دوام تجهیزات وابسته است. کامیون ها، ماشین آلات معدنی و تجهیزات راه سازی روزانه تحت فشارهای شدید کار می کنند؛ از جاده های ناهموار گرفته تا بارهای فوق سنگین و شرایط آب و هوایی دشوار. در چنین محیطی، کوچک ترین ضعف در قطعات مصرفی می تواند پیامدهای بزرگی به همراه داشته باشد؛ از افزایش هزینه های نگهداری گرفته تا کاهش بهره وری پروژه ها. یکی از مهم ترین اجزای این چرخه، تایر است؛ قطعه ای که به ظاهر ساده به نظر می رسد اما در واقع نقشی حیاتی در ایمنی، کارایی و دوام ماشین آلات ایفا می کند. انتخاب تایر مناسب برای کامیون ها و ماشین آلات سنگین، تنها یک تصمیم فنی نیست، بلکه یک انتخاب استراتژیک است که می تواند بر کل عملکرد ناوگان تاثیر بگذارد. در سال های اخیر، برندهای مختلف تلاش کرده اند با ارائه محصولات تخصصی، نیازهای این بخش را برآورده کنند. اما پرسش اصلی همچنان باقی است: کدام تایر می تواند همزمان دوام بالا، عملکرد مطمئن و صرفه جویی اقتصادی را برای صاحبان ناوگان فراهم کند؛ یک تایر ایده آل برای ماشین آلات سنگین و راه سازی باید ایمنی، قابلیت اطمینان و تحمل وزن های بالا را به طور همزمان داشته باشد. لاستیک های فورلندر به دلیل طراحی آج، ظرفیت بار و برخی ویژگی های دیگر جزو تایرهای مطلوب برای ماشین های سنگین محسوب می شود.

طول فاصله لاستیک های فورلندر تقویت شده و مستحکم است؛ یعنی لاستیک از چندین لایه مواد محکم که اغلب تارهای فولادی، نایلون یا پلی استر است، ساخته می شود تا تحمل بار آن افزایش یابد. این ساختار داخلی قوی تر به تایر کمک می کند تا در برابر آسیب به بدنه لاستیک در اثر ضربات سنگین و مکرر مقاوم باشد و عمر مفیدش را حفظ کند. همچنین این ساختار باعث می شود که لاستیک های فورلندر کمتر از سایر برندها در شرایط سخت جاده تغییر شکل بدهند و لایه های لاستیک به راحتی جدا نشود. بعضی از لاستیک های فورلندر تسمه های چند لایه و ساختار تمام فولادی دارند که مدل های OTR/port از این نوع هستند. این ویژگی ها مقاومت در برابر پنچری را افزایش داده و توزیع بار را در سراسر تاج تایر بهبود می دهند. در عین حال هم گرمای کمتری در تاج لاستیک تولید می شود و عمر آن افزایش می یابد. تسمه های تقویت شده و لایه های طناب فولادی در برابر بریدگی و فرو رفتن سنگ های ریز و متوسط مقاومت می کنند و پروفیل آج را پایدار نگه می دارند. در شرایطی مثل کار در معادن، خاک برداری و کارهای جاده سازی، ماشین های سنگین و راه سازی تحت فشارهای مضاعف قرار می گیرند. به همین دلیل، دیواره های لاستیک باید پهن و عریض باشند تا زیر این فشارها دچار سایش یا ترکیدن نشوند. دیواره های جانبی ضخیم تر می توانند سایش لاستیک به مواد سختی مثل سنگ و جدول را بهتر تحمل کنند. از طرف دیگر، آج عمیق و زیر آج مستحکم، بدنه لاستیک را از اشیای تیز محافظت می کند تا کمتر نیاز به تعویض یا خرید لاستیک جدید باشد. لاستیک های فورلندر در مواد خود ترکیبات ویژه ای دارند که باعث می شود گرمای شدیدی در لاستیک تولید نشود. همچنین این ترکیبات به لاستیک کمک می کنند تا گرمای جمع شده در لاستیک، به سرعت خارج



شده و درون آن باقی نماند. زیرا گرما لاستیک را زودتر خراب می کند و ساختار آن را به هم می ریزد. این ترکیبات برای هیستریزس کم و پایداری حرارتی در لاستیک های

فورلندر به کار می روند. بنابراین میانگین زمان خرابی های لاستیک بالا می رود. لاستیک های ماشین آلات سنگین تحت فشار شدید کار می کنند؛ سرعت های پایین، بارهای

حجیم، زمین های ناهموار و دماهای بالا. لاستیک های فورلندر با استفاده از مهندسی ترکیبات ویژه و طراحی ساختاری، هر دو مشکل تجمع گرما در داخل تایر و افزایش پوسیدگی آج و سایش لاستیک را برطرف می کنند. ترکیبات هیستریزس پایین باعث می شوند که لاستیک های فورلندر بدون این که گرمای بیشتر تولید کنند، انعطاف پذیری بالایی داشته باشند. همچنین این کمیانی از مواد مکمل و افزودنی های دفع کننده گرما در تولید لاستیک های خود استفاده می کنند. این مواد معدنی و مصنوعی گرما را از طریق بلوک های آج پخش می کند. این بلوک ها به اندازه کافی عمیق هستند تا هوا به خوبی جریان پیدا کرده و گرما در لاستیک جمع نشود. از سوی دیگر، ترکیب آج، لاستیک های فورلندر را در برابر سایش مقاوم کرده و ترکیبات پایه لاستیک های محافظت می کنند. شرکت فورلندر یک سری خطوط تولید ویژه برای مصارف ساختمانی، بندری و معدنی دارد که سری های OTR و TBR از این خطوط هستند. علاوه بر این، فورلندر لاستیک های خود را با گارانتی ها و گواهی نامه های صادراتی «BIS, INMETRO, DOT, ECE» تولید می کند که جزو شاخص های مهم استانداردهای صنعتی در جهان هستند. این شاخص ها نشان می دهند که تحمل بار، سرعت و ایمنی در تمام مصارف و کشورها اعتبار سنجی شده و مطمئن هستند. محیط های ساخت و ساز و معدنی پویا هستند و ممکن است هر پروژه با پروژه دیگر متفاوت باشد. ماشین آلات سنگین در طی روز از مسیرهای شنی، گلی، خاک های فشرده و آسفالت نو عبور می کنند، بنابراین باید کشش و عملکرد خود را در تمام سطوح مرطوب، خشک، صاف یا ناهموار حفظ کنند. لاستیک های فورلندر با مواد ویژه شرایط سخت، الگوهای آج و مدیریت موثر گرما می توانند با تغییرات سازگار شده و در زمین های معدن، جاده های خاکی و سطوح آسفالت شده به خوبی کار کنند. لاستیک های فورلندر، با طراحی رادیال، آج های عمیق و ساختار تقویت شده، در برابر گرما و سایش مقاوم هستند و کشش و انعطاف کافی در شرایط سخت معادن و ساخت و ساز از خود نشان می دهند. این ویژگی ها طول عمر لاستیک را بالا برده و خرابی آن ها را کم می کنند.

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو-استپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو-استپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (امیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندا
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-بام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون







در سه ماهه آخر سال ۲۰۲۳ میلادی فروش سیویک در ایالات متحده به ۵۳ هزار و ۵۰۰ دستگاه رسید. در نهایت استراتژی صحیح و خدمات پس از فروش مناسب سبب شده است کمتر از ۶ ماه حدود ۱۲ در صد رشد فروش را تجربه کند. از سوی دیگر اوج فروش سیویک در سال ۲۰۲۴ میلادی سه ماهه دوم سال بوده که در فصل تابستان توانسته ۶۷ هزار و ۸۵۹ دستگاه فروش را از آن خود کند. اما سه ماهه پایانی سال ۲۰۲۴ میلادی چندان برای سیویک خوشایند نبود؛ چرا که تنها ۳۴ هزار و ۸۸۹ دستگاه فروش داشت.

اواخر سال جاری میلادی مجله حمل و نقل ایالات متحده از فروش خودروها در آمریکا آمار جالبی ارائه داد. تویوتا کمری، تویوتا کرولا و هوندا سیویک جزو سه سدان پرفروش این بازار رقابتی شناخته می شوند. اما آن چه جالب است، هوندا سیویک در میان خریداران بسیار محبوب تر بوده است. دلیل این مهم، خدمات پس از فروش مناسب تر و کیفیت بالاتر آن نسبت به سدان های کامپکت هم کلاس خود بوده است. همین مهم سبب شده است هوندا سیویک در سه ماهه نخست سال ۲۰۲۴، ۶۱ هزار و ۹۲۹ دستگاه فروش را از آن خود کند. نکته جالب تر این که



هوندا «سیویک»
پرفروش ترین
در ایالات متحده

مدیرعامل یک شرکت قطعه سازی در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

قطع انرژی، قطعه سازی را زمین گیر می کند

طی چند سال گذشته عملا ماشین آلات وارد کشور نشده و نوسازی در این بخش با مشکلاتی همراه بوده است. شاید دو تا سه سال دیگر بتوان با این تجهیزات ادامه داد، اما بعد از آن، بدون نوسازی، ادامه تولید غیر ممکن می شود



بازدید شدن به ماه های پایانی سال، چشم انداز تولید خودرو و قطعه را چگونه می بینید؟

ایران خودرو و توانسته افزایش تولید حدود ۲۶ درصدی داشته باشد و حتی امکان رشد این آمار نیز وجود دارد؛ البته اگر موانع اداری و اقتصادی رفع شود. اما خودروساز دولتی حدود ۳۵ درصد کاهش تولید داشته که دلایل مختلفی دارد.

وضعیت پرداخت مطالبات قطعه سازان از سوی خودروسازان چگونه است؟

ایران خودرو تاکنون عملکرد قابل قبولی داشته؛ حتی در مواردی زودتر از ۶۰ روز پرداخت کرده است. اما خودروساز دولتی به دلایلی وضعیت مطلوبی ندارد. ما هنوز مطالبات مربوط به سال ۱۴۰۲ را نگرفته ایم و چک های برگشتی داریم. سایپا در یک بحران عمیق مالی گرفتار شده است.

فرسودگی ماشین آلات تا چه حد برای صنعت قطعه سازی نگران کننده است؟

بسیار جدی است. از زمان کرونا، عملا واردات ماشین آلات نداشتیم و نتوانستیم نوسازی کنیم. شاید دو تا سه سال دیگر بتوان با این تجهیزات ادامه داد، اما بعد از آن، بدون نوسازی، ادامه تولید غیر ممکن می شود. اگر به روزرسانی انجام نشود، فاجعه رخ می دهد.

به عنوان پرسش پایانی، ارزیابی شما از کیفیت تولید قطعات در سال جاری چیست؟

در ایران خودرو تغییرات مدیریتی کاملاً محسوس است. سخت گیری های کیفی افزایش یافته و حتی اگر مشکلی باشد، خط تولید متوقف می شود. این رویکرد به بهبود کیفیت کمک کرده و مسیر رو به جلو است. اما در خودروساز دولتی در این بخش هنوز انسجامی دیده نمی شود و شاید نیاز به بازنگری در این زمینه وجود داشته باشد.

گفته می شود زنجیره تامین به دلیل چالش های عدیده ناچار به تعدیل نیرو بوده است؛ آیا این وضعیت ادامه دار خواهد بود؟

بله؛ متأسفانه بسیاری از قطعه سازان رو به تعدیل نیرو آورده اند و تداوم این امر به هیچ عنوان دور از ذهن نیست. در عین حال ما مجبور هستیم به فعالیت خود ادامه دهیم؛ حتی اگر بدانیم در حال ضرر دادن هستیم. به نوعی تلاش می کنیم تولید تداوم داشته باشد.

برای تامین ارز، چه راهکارهایی پیش روی قطعه سازان است؟

راهها بسیار محدود و پیچیده شده است. گاهی از طریق خودروسازان مقداری ارز تامین می شود، اما این مسیر نیز بسیار سخت و زمان بر است و مبلغ آن نیز به هیچ عنوان پاسخگوی هزینه تولید نیست.

حمل و نقل بین المللی و هزینه های آن چه تاثیری روی تولید قطعات داشته است؟

هزینه حمل و نقل بین المللی نیز به دلیل مسائل ژئوپلیتیک جهانی اخیر افزایش یافته؛ اما صادقانه بگویم مشکل اصلی بی برنامگی و ضعف مدیریت داخلی است. این مساله روی فعالیت صنعت تاثیر ناخوشایندی دارد.

برخی معتقدند بحران فعلی جهانی است و همه کشورها درگیر آن هستند؛ شما چقدر با این نگاه موافقت می کنید؟

درست است که بحران اقتصادی، جهانی شده و از کانادا و آمریکا گرفته تا اروپا و حتی چین را درگیر کرده است. اما تفاوت در کشور ما این است که اگر مدیریت درست داشته باشیم، می توانیم بسیاری از این مسائل را حل کنیم. در واقع تولید کننده ایرانی کارهایی می کند که شاید در هیچ کجای دنیا ممکن نباشد.

در زمینه ناترازی انرژی، آیا تاکنون هماهنگی با دعوتی از سوی وزارت صمت یا نهادهای دولتی صورت گرفته است؟

خیر؛ حداقل من چیزی نشنیده ام. البته این موضوع اصلاً در حد یک وزارتخانه یا حتی یک وزیر هم نیست. ناترازی انرژی حاصل سوء مدیریت ۳۰ ساله است. انتظار معجزه در کوتاه مدت، غیر واقع بینانه است. آثار تصمیمات غلط گذشته امروز خودش را نشان می دهد.

بسیاری از فعالان صنعت خودرو نسبت به تامین مواد اولیه گلیا به دارند؛ وضعیت تامین مواد اولیه و ثبت سفارش در حال حاضر چگونه است؟

شرایط سخت شده است؛ حدود ۱۰ سال است این مشکلات به طور مزمن وجود دارد؛ اما در هفته های اخیر به دلیل مسائل گمرکی، ثبت سفارش و دستورات بانک مرکزی، اوضاع بدتر هم شده است. توقف های دو تا سه هفته ای در

لوربالا

باهر بار قطع برق، بهر موری ما ۳۰ تا ۴۰ درصد افت می کند. ترجیح می دهیم برق را گران تر بخریم، اما تولیدمان متوقف نشود

ما اعلام نشده و ما هم هنوز وارد این فضا نشده ایم. اگر قرار باشد ارز مورد نیاز ما از این طریق تامین شود، قطعاً قیمت تمام شده قطعات بالا می رود. هر تغییری در ساز و کار تامین ارز، به طور مستقیم خودش را در قیمت قطعه نشان می دهد و نمی شود انتظار داشت بدون اصلاح قیمت، تولید ادامه پیدا کند.

بر آورد شما از میزان افزایش قیمت تا چه اندازه است؟ آیا خودروسازان افزایش را در قرار داده

لحاظ می کند؟ اگر این تغییرات اجرایی شود، حداقل ۲۰ تا ۳۰ درصد افزایش قیمت قطعه را خواهیم داشت. اما این که خودروسازان اصلاح قیمت را بپذیرد یا نه، مساله دیگری است. در بسیاری از موارد، این میزان رشد یادیده نمی شود یا تاخیر طولانی اعمال می شود که فشار آن مستقیم به قطعه سازان وارد می شود.

در کنار بحث ارز، زمزمه هایی درباره افزایش قیمت برق و تغییر در انتقال انرژی مطرح است. این موضوع چه اثری روی صنعت قطعه سازی خواهد داشت؟

واقعیت این است که مشکل اصلی ما گرانی برق نیست، بلکه قطع برق است. اگر قیمت برق ۱۰ درصد هم گران شود، در مقابل خسارتی که از قطع برق به ما وارد می شود، عددی نیست. با هر بار قطع برق، بهر موری ما ۳۰ تا ۴۰ درصد افت می کند. ترجیح می دهیم برق را گران تر بخریم، اما تولیدمان متوقف نشود.

با توجه به ناترازی در تولید و تامین گاز و آغاز فصل سرما، بروز مشکل در این بخش چه تبعاتی می تواند برای صنعت به همراه داشته باشد؟

برای قطعه سازی مانند ما این مساله می تواند فاجعه آفرین باشد. در واقع بخش عمده تولید ما وابسته به کوره ها و فرآیندهای حرارتی است و اگر گاز قطع شود، عملاً فعالیت ما متوقف خواهد شد. با قطع گاز، دیگر چیزی به نام بهر موری باقی نمی ماند و تولید متوقف می شود.

میترا شهبازی
m.shahbazi@autoworld.ir

صنعت قطعه سازی کشور امروز با بحرانی روبه رو است که ریشه آن را نمی توان صرفاً در افزایش قیمت ها یا کمبود منابع مالی دانست. آنچه زنجیره تامین خودروسازی را تحت فشار قرار داده، انباشت سال ها سیاست گذاری ناپایدار، بی برنامگی در حوزه انرژی و اختلافات مزمن در تامین ارز و چالش گمرکی است؛ مجموعه ای از عوامل که بهر موری تولید را به شدت کاهش داده و آینده این صنعت را هب ردی را با ابهام مواجه کرده است.

در چنین شرایطی، قطعه ساز بیش از آن که با مساله «گرانی» مواجه باشد، با مشکل «ناپایداری» دست و پنجه نرم می کند؛ ناپایداری در برق و گاز، ناپایداری در سیاست های ارزی و ناپایداری در نظام پرداخت خودروسازان، قطع برق و گاز، به ویژه در واحدهای وابسته به فرآیندهای حرارتی، به عاملی تعیین کننده در افت تولید تبدیل شده و خسارتی به مراتب سنگین تر از افزایش قیمت انرژی به تولید کننده تحمیل می کند. هم زمان، فرسودگی ماشین آلات و محدودیت واردات تجهیزات جدید، توان نوسازی خطوط تولید را کاهش داده و ریسک افت کیفیت را افزایش داده است. از همین رو برای بررسی وضعیت قطعه سازان و چالش های مذکور در این بخش با علی چنگی، مدیرعامل گروه پژوهش صنعت مدرن به گفت و گو پرداختیم؛

با توجه به این که در حوزه ارز قطعه سازان و بحث تالار دوم تغییراتی اعمال شده است، این موضوع چه اثری بر قیمت قطعات خواهد داشت؟

فعلاً تامین ارز از این طریق به طور رسمی به مجموعه تولیدی

الان سهمیه‌شان پابرجاست و فقط یک اصلاح قیمتی انجام شده است». یاسمی افزود: «طبق اعلام، ۷۰ تا ۷۵ درصد از مردم همان دو سهمیه اول، یعنی ۶۰ و ۱۰۰ لیتر را دریافت خواهند کرد و قیمت سوخت تنها در مورد خودروهای وارداتی و افرادی که از چند دستگاه خودرو برخوردارند، اصلاح می‌شود و در صورت نیاز به سوخت بیشتر از سهمیه اختصاصی نیز، بنزین با نرخ ۵ هزار تومان در اختیار متقاضیان قرار می‌گیرد.»

فرید یاسمی، مدیر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی تهران در خصوص آخرین وضعیت سوخت‌گیری و آغاز اجرای طرح سه‌نرخ شدن بنزین اظهار داشت: «خوشبختانه وضعیت عادی است و ما هیچ‌گونه مشکل خاصی نداشتیم. در حال حاضر، جایگاه‌ها به طور عادی و روان بنزین را عرضه خواهند کرد و مشکلی وجود ندارد.» یاسمی با اشاره به این که از امروز قرار نیست سهمیه کسی حذف شود، گفت: «تنها سهمیه خودروهای وارداتی حذف می‌شود. یعنی تمام خودروها



تغییر سهمیه سوخت خودروهای وارداتی



دولت متولی طرح گسترده تبدیل رایگان خودروهای بنزینی؛

تأثیر نظام سه‌نرخ سوخت در حمل و نقل چیست؟

بدهد و از ائتلاف منابع حیاتی کشور جلوگیری کند. یکی از ستون‌های اصلی برنامه مدیریت مصرف، احیای جایگاه سی‌ان‌جی است که سهم آن در سبد سوخت سبک کشور طی ۴ سال اخیر از ۲۱ درصد به حدود ۱۱ درصد کاهش یافته است. دولت در واکنش، طرح گسترده تبدیل رایگان خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز را آغاز کرده و هزینه تبدیل را به‌طور کامل برعهده گرفته است. دولت علاوه بر صدور مجوز ایجاد جایگاه‌های ال‌پی‌جی در نزدیکی پالایشگاه‌ها، با خودروسازان داخلی نیز برای افزایش تولید خودروهای دوگانه‌سوز قراردادهایی منعقد کرده است. در حال حاضر بیش از ۲ هزار جایگاه فعال سی‌ان‌جی در کشور وجود دارد و ظرفیت آن‌ها تا ۴۰ میلیون مترمکعب در روز می‌رسد، اما تنها نیمی از این ظرفیت مورد استفاده قرار می‌گیرد.

باید به اصلاح سوخت خوش بین باشیم نظام سه‌نرخ بنزین اگرچه برای بخشی از جامعه تغییر یلموس در هزینه‌های روزمره ایجاد می‌کند، اما در نگاه کلان، نخستین گام عملی دولت در مدیریت مصرف و کاهش فشار بودجه‌ای است. این تغییر می‌تواند آینده مصرف سوخت کشور را دگرگون و به‌جای واردات چندمیلیارد دلاری سالانه، ظرفیت صادرات فرآورده‌ها را تقویت کند. دولت با اجرای این طرح تاکید کرده که هدف اصلی سیاست جدید، جلوگیری از افزایش بی‌رویه مصرف، بهبود رص مصرف سوخت، کاهش قاچاق سوخت به خارج از کشور و مدیریت بهتر منابع محدود انرژی است. این طرح همچنین در چارچوب اصلاحات بلندمدت سیاست‌های انرژی و کاهش فشار مالی ناشی از یارانه‌های سنگین سوخت، تعریف می‌شود که سال‌ها بخش قابل توجهی از بودجه کشور را به خود اختصاص داده است. در پایان یادآور می‌شود هدایت منابع آزاد شده به سمت پروژه‌های عمرانی، حمل‌ونقل عمومی، انرژی‌های پاک، تجهیز ناوگان ریلی و... می‌تواند نتایج قابل قبولی به همراه داشته باشد.



این مصوبه نیز حدود ۲۰ درصد تخمین زده شده است. دولت اعلام کرده است عواید حاصل از این اصلاحات، صرف ارائه کالابرگ و تقویت حمایت‌های معیشتی خواهد شد. سیاست‌های مکمل دولت شامل اجازه واردات خودروهای برقی و هیبریدی با تعرفه‌های ترجیحی، آزادسازی واردات برای ایرانیان خارج از کشور بدون الزام منشأ ارز و الزام خودروسازان داخلی در به‌کارگیری موتورهای کم‌مصرف است. مجموع این اقدامات قرار است در کنار بهبود کیفیت سوخت نیروگاهی، مسیر انرژی کشور را به سمت کاهش آلایندگی، افزایش بهره‌وری و مدیریت پایدار مصرف سوق

و تامین این مقدار نقدینگی ارزی برای واردات بنزین برای دولت سنگین است. ارزش هر لیتر بنزین وارداتی حدود ۶۶ هزار تومان و هزینه تولید داخلی آن نزدیک ۱۰ هزار تومان برآورد می‌شود؛ رقمی که نشان می‌دهد حتی در نرخ ۵ هزار تومانی نیز دولت همچنان بخش عمده هزینه سوخت را پرداخت می‌کند. به همین دلیل، سیاست‌گذاران این تغییر را اقدامی ضروری برای حفظ منابع ملی، کاهش قاچاق و ایجاد شفافیت در مصرف می‌دانند. برآورد کارشناسان نیز نشان می‌دهد بیشتر خودروها با سهمیه مجموع ۱۶۰ لیتر نیاز ماهانه خود را تامین می‌کنند و اثر تورمی اجرای

همچنان ۶۰ لیتر سهمیه اول و ۱۰۰ لیتر سهمیه دوم باقی مانده و تغییری در قیمت آن‌ها ایجاد نشده است. همچنین سهمیه عمومی‌ها (تاکسی، وانت و...) بدون تغییر خواهد بود؛ هر چند سهمیه دوم خودروهای دوگانه‌سوز عمومی و شخصی ۵۰ درصد کاهش یافته تا مصرف سوخت آن‌ها به سمت سی‌ان‌جی هدایت شود. ضمن این که خودروهای هیبریدی، برقی، گسترش حمل و نقل عمومی و... با مشارکت سایر دستگاه‌ها هم در دستور کار قرار دارد تا اصلاح قیمت و تغییر الگوی مصرف به نتایج مورد نظر منتهی شود. به گمان برخی از کارشناسان این تصمیم احتمالاً در کنار مجموعه‌ای از سیاست‌های مکمل تأثیری در فعالیت رانندگان، مالکان خودرو، فعالان ناوگان حمل‌ونقل عمومی و کاربران سرویس‌های اینترنتی داشته باشد. با این حال دولت تاکید دارد که هدف اصلی این طرح، جلوگیری از افزایش واردات، کاهش فشار بر بودجه عمومی و هدایت منابع به سوی حمایت‌های معیشتی و توسعه سوخت‌های پاک است.

مکمل‌های جایگزین در حمل و نقل افزایش فاصله میان تولید و مصرف بنزین، اصلی‌ترین دلیل تصویب و تایید طرح سه‌نرخ عنوان شده است. مصرف روزانه ۱۴۰ میلیون لیتر بنزین در کشور در برابر تولید ۱۰۰ تا ۱۱۵ میلیون لیتری، دولت را با نیاز چندمیلیارد دلاری واردات برای جبران کسری روبه‌رو کرده. با توجه به تورم لحظه‌ای، ناترازی‌های ارزی و برنگشتن ارزهای صادراتی دست دولت خالی‌تر از قبل شده



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

از روز گذشته نرخ سوم بنزین هم به سایر نرخ‌های موجود برای دریافت سوخت خودروهای سواری، عملیاتی شد. شاید این موضوع مقدمه‌ای برای عرضه بنزین سوپر آزاد باشد. تغییری که به گفته مسئولان و تصمیم‌گیران نقطه شروع اصلاح ساختار مصرف سوخت کشور و ارتقای تولید و در صورت لزوم صادرات این فرآورده استراتژیک است. با تصمیم دولت و اعلام وزارت نفت سهمیه ۶۰ لیتری با نرخ ۱۵۰۰ تومان و سهمیه ۱۰۰ لیتری با نرخ ۳ هزار تومان همچنان برقرار است و مصرف مازاد بر این میزان، با نرخ جدید ۵ هزار تومانی محاسبه می‌شود. نرخ ۵ هزار تومانی برای سوخت‌گیری با کارت جایگاه و نیز برای خودروهای فاقد سهمیه فعال شده است. خودروهای دارای پلاک دولتی (به‌جز آمبولانس‌ها)، خودروهای وارداتی، پلاک مناطق آزاد و خودروهای سواری نوشماره داخلی با ارزش بیش از یک میلیارد تومان، سهمیه یارانه‌ای را از دست داده و سوخت خود را با نرخ جدید ۵ هزار تومانی دریافت خواهند کرد. در کنار این طرح، دولت قصد دارد تنوع در سوخت و مدل‌های حمل و نقل ایجاد کند تا شهروندان حق انتخاب بیشتری داشته باشند. در این میان، سهمیه خودروهای شخصی بنزینی

XSS PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰

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

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

تهران ۲۷ آصفهان ۳۱ شیراز ۲۷ مشهد ۲۷ تبریز ۲۴ ارومیه ۲۴ رشت ۲۳ گرگان ۲۵ ساری ۲۴ شهرکرد ۲۹ اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸



بیلپورد
Billboard

بازگشت یک نماد: کمپین تبلیغاتی جدید فولکس واگن در خاورمیانه

«کمپین جدید تبلیغات حرفه‌ای «بازگشت یک نماد» (ANICONRRTURN) توسط برند فولکس واگن طی یک ماه گذشته در کشورهای مصر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی منتشر شد. این کمپین که به صنعت خودرو و حمل و نقل شخصی مربوط است، با یک محتوای رسانه‌ای عرضه شده و یک شرکت تبلیغاتی انتشار این تبلیغات را برعهده داشته و برای فولکس واگن خاورمیانه تولید شده است.

لزم تقویت فرهنگ استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی

«آلودگی هوا دیگر یک پدیده مقطعی یا صرفاً مربوط به فصل‌های سرد سال نیست؛ بلکه واقعیتی است که ساکنین شهرهای بزرگ و پرجمعیت کشور مدام با آن دست‌وپنجه نرم می‌کنند. در چنین شرایطی، هرچند توسعه فناوری‌های پاک و اصلاح کیفیت سوخت اهمیت بالایی دارد، اما یکی از در دسترس‌ترین و کم‌هزینه‌ترین راهکارها برای کاهش آلودگی هوا، گسترش فرهنگ استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی است؛ موضوعی که بیش از هر چیز به تغییر رفتار اجتماعی و اعتماد عمومی گره خورده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد بخش قابل توجهی از آلودگی هوای کلان‌شهرها ناشی از تردد خودروهای شخصی است که اکثراً هم تک‌سرنشین هستند. در مقابل اتوبوس و مترو با جابه‌جایی هم‌زمان ده‌ها نفر، مصرف سوخت و میزان آلودگی را به شکل محسوس‌تری کاهش می‌دهند. به بیان ساده‌تر تک‌سرنشینانی که به جای خودرو شخصی، از مترو یا اتوبوس برای جابه‌جایی در سطح شهرهای شلوغ و پرجمعیت کشور استفاده می‌کنند، سهم قابل توجهی در ارتقای کیفیت هوا و حفظ محیط زیست دارند و بی‌تردید خود نیز از آثار مثبت رفتارشان بی‌نصیب نخواهند ماند. با این حال تقویت فرهنگ استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی ملزوماتی دارد که مسئولان شهری، به خصوص شهرداری‌ها باید بیشتر به آن توجه داشته باشند. بر این اساس تا زمانی که ناوگان حمل و نقل عمومی از نظر کیفیت، ایمنی، نظم زمانی و دسترسی جغرافیایی در سطح مطلوب قرار نگیرد، نمی‌توان انتظار داشت مردم به صورت داوطلبانه از خودرو شخصی فاصله بگیرند. تجربه شهرهای موفق جهان نشان می‌دهد سرمایه‌گذاری مستمر در توسعه ناوگان، نوسازی وسایل نقلیه و هوشمندسازی خدمات، نقش کلیدی در تشویق شهروندان به استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی دارد. از سوی دیگر، فرهنگ‌سازی رسانه‌ای و آموزشی نیز مکمل توسعه زیرساخت‌هاست. درنهایت باید این پیام به‌درستی منتقل شود که استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی برای جابه‌جایی در سطح کلان‌شهرها نه تنها نشانه محدودیت یا اجبار نیست، بلکه یک رفتار مسئولانه اجتماعی به‌شمار می‌رود؛ رفتاری که به سلامت فردی، کاهش ترافیک، صرفه‌جویی اقتصادی و درنهایت کاهش آلودگی هوا منجر می‌شود.



حرف آخر
Last Word

امید محمدی

روزنامه نگار



نکته آموزشی

است. کاهش سطح مایع یا تغییر رنگ آن به قهوه‌ای یا کدر، نشانه افت کیفیت و احتمال ایجاد خوردگی در سیستم خنک‌کاری است. ضدیخ استاندارد علاوه بر تنظیم دما، خاصیت ضدزنگ و ضدخوردگی دارد و از آسیب دیدن قطعاتی مانند رادیاتور، واترپمپ و سیرسیلندر جلوگیری می‌کند. نکته مهم دیگر، استفاده از نسبت صحیح ضدیخ و آبمقطر است. ترکیب نادرست می‌تواند کارایی سیستم خنک‌کننده را کاهش دهد و حتی باعث افزایش دمای موتور شود.

«ضدیخ تنها مخصوص فصل سرما نیست و تصور رایج مبنی بر استفاده از آن فقط در زمستان، یکی از خطاهای پرهزینه نگهداری خودرو به‌شمار می‌رود. مایع ضدیخ درواقع ترکیبی است که هم از یخ‌زدگی آب رادیاتور در هوای سرد جلوگیری می‌کند و هم در روزهای گرم، مانع جوش آوردن موتور می‌شود. به همین دلیل، توجه به وضعیت ضدیخ باید در تمام طول سال در برنامه سرویس خودرو قرار داشته باشد. یکی از مهم‌ترین نکات آموزشی، کنترل منظم سطح و کیفیت ضدیخ

ضدیخ خودرو؛ جزئی کوچک با نقشی حیاتی در سلامت موتور





NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"
"PERSEVERANCE AT EVERY CROSSROADS, COMPANIONSHIP ON EVERY PATH."