



مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا خبر داد:
رشد بیش از ۵۰ درصدی تولید
گروه سایپا در آذرماه

صفحه ۴



پرشتاب ترین گزینه های دنیای
خودرو را بشناسید! صفحه ۸



استارت
Start

امید محمدی

عضو شورای سردبیری

نسخه صنعت خودرو
برای کاهش مصرف انرژی

نا تراز انرژی دیگر یک هشدار آینده نگرانه نیست؛
واقعیتی است که امروز خود را در خاموشی ها، کسری
بنزین و فشار بر بودجه عمومی کشور نشان ...

صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

نشست مشترک ایران خودرو و فولاد مبارکه
برای بررسی کیفیت ورق های مصرفی؛

تاکید مدیرعامل ایران خودرو بر تامین
ورق های با کیفیت از منابع داخلی

صفحه ۴

بازار خودرو همچنان تحت تاثیر
نوسانات بهای ارز

صفحه ۷

راهکار «استلانیسی» برای کاهش
انتشار کربن در ناوگان سنگین چیست؟

صفحه ۹

مصرف سوخت خودروهای سایپا با نقشه راه
سهمر حله ای کاهش می یابد؛

نسل جدید قوای محرکه «سایپا» با
فناوری های روز جهانی در راه است

صفحه ۷

عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن
قطعه سازان کشور:

فصل تازه ای از چالش
انرژی برای قطعه سازان
شروع شد

صفحه ۱۴

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

بیمه خودرو؛ سپر
محافظتی یا تهدید پنهان
برای مالکان؟

صفحه ۲

«لومینار» با وجود دفاع سرسختانه از لیدار
نتوانست مدل تجاری خود را حفظ کند؛

توقف فعالیت شرکتی که
آینده خودران «تسلا» را
خطرناک می دانست!

صفحه ۶

بازار خودروهای سواری در قبضه «ایران خودرو»

خصوصی سازی، بزرگ ترین خودروساز کشور را یکه تاز صنعت خودرو کرد

صفحه ۵



IKCO
ایران خودرو



BAC X3

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی

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

اتاق مشاوره ای

حس خوب، خرید مطمئن

PERSIA MOBILITY GROUP

محصولات جدید گروه پرشیا موبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

PERSIA
PREMIUM

برای کسب اطلاعات بیشتر به وب سایت پرشیا خودرو مراجعه نمایید.

www.persiakhodro.ir @ Persiakhodro 021 4591



است. رینگ‌های آلایزی شش‌پره مشکی براق و گزینه سقف مشکی متضاد با رنگ بدنه (سفید، نقره‌ای و مشکی) نیز ظاهر اسپرت‌تری به این شاسی‌بلند می‌بخشد. در داخل کابین هفت‌نفره فورچونر که آثار گذشت زمان در آن مشهود است، تویوتا تغییرات محدودی اعمال کرده است. روکش صندلی‌ها و پنل درها اکنون با ترکیب دو رنگ مشکی و شرابی عرضه می‌شود. از دیگر امکانات جدید می‌توان به ر کاب‌های نورانی و یک نمایشگر کوچک برای سیستم یایش فشار باد تایرها اشاره کرد که در پایین شیشه جلو نصب شده است. فورچونر لیدر ادیشن فقط به‌صورت دیفرانسیل عقب عرضه می‌شود و از پیش‌ران ۲.۸ لیتری توربودیزل استاندارد با قدرت ۲۰۱ اسب‌بخار بهره می‌برد.

تویوتا برای زنده نگه داشتن شاسی‌بلند ۱۰ساله فورچونر در هند، نسخه ویژه‌ای با ظاهری اسپرت‌تر به نام لیدر ادیشن را معرفی کرده است. در حالی که طرفداران تویوتا منتظر معرفی نسل جدید شاسی‌بلند محبوب فورچونر هستند، این شرکت در بازار هند نسخه ویژه‌ای با نام لیدر ادیشن را برای مدل ۲۰۲۵ معرفی کرده است. این نسخه که بر پایه نسل فعلی که یک دهه از عمرش می‌گذرد ساخته شده، با افزودن کیت بدنه اسپرت و چند تغییر ظاهری دیگر، تلاشی برای حفظ جذابیت این خودرو در بازار رقابتی است. نسخه لیدر ادیشن با تغییراتی ظاهری از مدل استاندارد متمایز می‌شود. این تغییرات شامل سپر جلوی جدید با اسپلیتر کرومی، تزئینات جانبی و سپرهای عقب بازطراحی شده



تلاش تویوتا برای زنده نگه داشتن «فورچونر»

همچنین سقف پوشش بیمه شخص ثالث و بدنه با قیمت واقعی خودرو و قطعات هماهنگی ندارد و باعث می‌شود در هنگام خسارت، بخش زیادی از هزینه‌ها بر دوش مالکان بیفتد. رشد پرونده‌های بیمه جعلی و سوءاستفاده‌های مالی نیز اعتماد عمومی را کاهش داده است.

او گفت: «فرهنگ‌سازی و آموزش عمومی، آگاهی مردم نسبت به حقوق بیمه‌ای و نحوه استفاده از خدمات بیمه را افزایش می‌دهد و از آسیب‌های مالی جلوگیری می‌کند. سیاست‌های کلان اقتصادی و نرخ تورم نیز تاثیر مستقیم بر عملکرد شرکت‌های بیمه دارد. افزایش قیمت خودرو و قطعات در بازار، عدم هماهنگی سقف خسارت‌ها با واقعیت‌های اقتصادی و فشارهای مالی ناشی از تورم، کارایی بیمه‌ها را کاهش می‌دهد و خطرات اجتماعی و اقتصادی ایجاد می‌کند.» وی معتقد است اصلاحات بیمه‌ای باید در چند محور انجام شود. قراردادهای شفاف و قابل فهم باشند و بندهای پیچیده کاهش یابند.

او افزود: «ظلمات دقیق و مستمر بر عملکرد شرکت‌های بیمه و پیگیری شکایات مردم ضروری است. سقف خسارت‌ها و پرداخت‌ها باید با شرایط واقعی بازار و توان مالی شرکت‌ها همخوانی داشته باشد. آموزش شهروندان درباره حقوق بیمه‌ای خود و نحوه استفاده از خدمات بیمه می‌تواند به افزایش آگاهی و کاهش سوءتفاهم‌ها کمک کند. بیمه خودرو نباید صرفاً ابزاری برای کسب درآمد شرکت‌ها باشد، بلکه باید واقعا محافظ شهروندان و آرامش‌بخش برای جامعه باشد.»

وی در پایان گفت: «اگر سیاست‌گذاران و نهادهای نظارتی به این هشدارها توجه نکنند، بیمه خودرو می‌تواند از یک سپر محافظتی به تهدیدی پنهان برای مالکان تبدیل شود.»

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

بیمه خودرو؛ سپر محافظتی یا تهدید پنهان برای مالکان؟



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

غیرشفاف جبران خسارت و بندهای پیچیده قرارداد روبه‌رو می‌شوند. این محدودیت‌ها نه تنها فرآیند دریافت خسارت را کند می‌کنند، بلکه اعتماد عمومی را نیز کاهش می‌دهند.

کاتوزیان توضیح داد و گفت: «در شرایط واقعی، بسیاری از بیمه‌گذاران به دلیل محدودیت‌های قانونی یا فرآیند اداری پیچیده، بخش قابل توجهی از خسارت خود را دریافت نمی‌کنند. این موضوع به بحران اعتماد و افزایش فشارهای اجتماعی منجر می‌شود.»

او افزود: «ضعف نظارت بر عملکرد شرکت‌های بیمه، یک مشکل ساختاری است که پیامدهای سیاسی و اجتماعی نیز دارد. نبود شفافیت در قراردادهای عدم پایش دقیق فرآیند پرداخت خسارت، زمینه سوءاستفاده‌های مالی و افزایش نارضایتی عمومی را فراهم می‌کند.»

این کارشناس بیمه گفت: «اگر بیمه خودرو نتواند کارآمد باشد، فشار اجتماعی بر نهادهای نظارتی افزایش می‌یابد و حتی ممکن است موجبات تغییر سیاست‌های کلان اقتصادی را تحت تاثیر قرار دهد.» وی افزود: «افزایش نرخ حق بیمه در چند سال اخیر نیز فشار اقتصادی بر شهروندان را تشدید کرده است. برخی افراد به دلیل بالا بودن هزینه‌ها، از بیمه کردن خودرو خودداری می‌کنند که این امر ریسک تصادفات و پیامدهای مالی را افزایش می‌دهد.

در شرایطی که تصادفات رانندگی و خسارات ناشی از آن هر روز زندگی هزاران شهروند را تحت تاثیر قرار می‌دهد، بیمه خودرو به عنوان سپر محافظتی مطرح است. اما واقعیت‌های پشت پرده این صنعت نشان می‌دهد که این سپر همیشه کارآمد نیست و محدودیت‌ها و چالش‌های موجود می‌تواند خطرات پنهانی برای مصرف‌کنندگان ایجاد کند. اعظم کاتوزیان، کارشناس حوزه بیمه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» هشدار داد و گفت: «ناکارآمدی برخی رویه‌ها و بندهای پیچیده قراردادی در بیمه خودرو می‌تواند اعتماد عمومی را تضعیف کرده و امنیت مالی شهروندان را به خطر اندازد.»

او معتقد است اصلاحات جدی در سیاست‌ها و قوانین بیمه‌ای، هم برای حفاظت از مصرف‌کننده و هم برای ثبات اقتصادی ضروری است.

وی افزود: «یکی از مشکلات اصلی، محدودیت‌های قراردادی و پیچیدگی‌های فرآیند پرداخت خسارت است. بسیاری از رانندگان با این تصور که بیمه‌سپری مطمئن است، در مواجهه با حادثه، با سقف‌های

نسخه صنعت خودرو برای کاهش مصرف انرژی

سوختی در دسترس‌تر و ارزان‌تر برای اقتصاد کشور، می‌تواند در کوتاه‌مدت بخشی از فشار تقاضای بنزین را کاهش دهد و همزمان به کاهش آلایندگی کلان‌شهرها کمک کند. با این حال، تجربه سال‌های گذشته نشان داده که توسعه خودروهای گازسوز بدون زیرساخت مناسب، شبکه توزیع پایدار و حمایت فنی مستمر، به نتیجه مطلوب نخواهد رسید. نکته کلیدی که اغلب در این میان مغفول می‌ماند، «استاندارد سوخت» است. حرکت به سمت یورو ۶ بدون ارتقای همزمان کیفیت سوخت، عملاً صنعت خودرو را با یک تناقض جدی مواجه می‌کند. موتورهای کم‌مصرف و کم‌آلاینده، به سوختی با کیفیت پایدار و استاندارد نیاز دارند؛ در غیر این صورت، نه تنها اهداف کاهش مصرف و آلایندگی محقق نمی‌شود، بلکه هزینه‌های نگهداشت، استهلاک و نارضایتی مصرف‌کننده افزایش می‌یابد. این جاست که مسئولیت سیاست‌گذار انرژی و صنعت خودرو به هم گره می‌خورد و هرگونه نگاه جزیره‌ای می‌تواند کل زنجیره را دچار اختلال کند.

واقعیت این است که صنعت خودرو به تنهایی نمی‌تواند بار ناترازی انرژی را به دوش بکشد. اگر قرار است خودروسازان به سمت یورو ۶ حرکت کنند، سبد سوختی متنوع‌تری ارائه دهند و مصرف سوخت را کاهش دهند، باید در مقابل، سیاست‌گذار نیز تعهد روشنی نسبت به ارتقای کیفیت سوخت، ثبات مقررات و پرهیز از تصمیمات مقطعی داشته باشد. تجربه جهانی نشان می‌دهد موفقیت در این مسیر، حاصل هماهنگی میان صنعت، انرژی و محیط زیست است، نه فشار یک‌سویه بر تولیدکننده. در نهایت، حرکت کنونی خودروسازان داخلی را می‌توان یک گام ضروری و مثبت ارزیابی کرد؛ گامی که اگر با اصلاحات ساختاری در حوزه سوخت، سیاست‌گذاری پایدار و نگاه بلندمدت همراه نشود، به سر منزل مقصود نخواهد رسید. یورو ۶ و خودروهای گازسوز، ابزاری هستند؛ هدف اصلی، مدیریت مصرف انرژی و ارتقای بهره‌وری است.

ناترازی انرژی دیگر یک هشدار آینده‌نگرانه نیست؛ واقعیتی است که امروز خود را در خاموشی‌ها، کسری بنزین و فشار بر بودجه عمومی کشور نشان می‌دهد. در چنین شرایطی، صنعت خودرو به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین مصرف‌کنندگان سوخت فسیلی، ناگزیر در کانون توجه سیاست‌گذاران قرار گرفته است. آن‌چه در ماه‌های اخیر از سوی خودروسازان داخلی دیده می‌شود، نشانه‌ای از درک این واقعیت است: حرکت تدریجی به‌سوی استانداردهای آلایندگی بالاتر، به‌ویژه یورو ۶ و همزمان تنوع‌بخشی به سبد سوختی با تمرکز بر خودروهای گازسوز، حرکت به سمت یورو ۶ صرفاً یک الزام زیست‌محیطی نیست؛ این استاندارد به‌طور مستقیم با کاهش مصرف سوخت، افزایش بهره‌وری قوای محرکه و ارتقای فناوری پیش‌رانها گره خورده است. برای خودروسازان داخلی که سال‌ها تحت فشار تحریم، محدودیت‌های ارزی و قیمت‌گذاری دستوری فعالیت کرده‌اند، ورود به این مسیر اگرچه پرهزینه و پیچیده است، اما گریزناپذیر به نظر می‌رسد. نشانه‌های این تغییر رویکرد را می‌توان در توسعه موتورهای ارتقایافته، پروژه‌های خانواده موتورهای جدید و تلاش برای پوشش پلتفرم‌های متنوع با قطعات مشترک مشاهده کرد؛ مسیری که در صورت تداوم، می‌تواند بخشی از عقب‌ماندگی فناوری صنعت خودرو را جبران کند. در کنار استاندارد آلایندگی، تنوع سبد سوختی به یکی از محورهای اصلی سیاست خودروسازان تبدیل شده است. بازگشت جدی‌تر به تولید خودروهای دوگانه‌سوز و گازسوز را باید واکنشی مستقیم به ناترازی بنزین و هزینه‌های فزاینده تامین آن دانست. گاز طبیعی، به‌عنوان



استارت

امید محمدی

عضو شورای سردبیری

NEW ARRIZOS

MVM

مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰

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

آریزو ۵ جدید اسپرت

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

اکنون با این یکجی جدید، جذابیت بیشتری برای خریداران پیدا کرده است. این یکجی ظاهری شامل رنگ بدنه مشکی آپسیدین، جلوپنجره و رینگ‌های آلیاژی مشکی رنگ و یک اسپویلر عقب به همین رنگ است. این ترکیب تیره باعث شده تا نشان قرمز رنگ GS روی جلوپنجره، جلوه جذاب پیدا کند. طراحان با این انتخاب‌ها به وضوح قصد داشته‌اند یاد و خاطره مدل‌های قدرتمند گرند نشنال و GNX را زنده کنند. برخلاف نمای بیرونی کاملاً تاریک، طراحان برای کابین رویکردی متفاوت در پیش گرفته‌اند. در داخل خودرو، شاهد تضاد جذابی با روکش‌های چرم به رنگ قرمز شرابی هستیم که فضایی گرم و اسپرت ایجاد کرده است.

بیوک با معرفی یک یکجی ظاهری جدید برای سدان رگال در بازار چین، خاطرات یکی از افسانه‌ای‌ترین خودروهای عضلانی خود را زنده کرده است. این یکجی که آپسیدین بلک ریسینگ نام دارد، ظاهری کاملاً تهاجمی و سیاه به رگال می‌بخشد که از مدل نمادین GNX دهه ۱۹۸۰ الهام گرفته اما این یکجی تغییرات فنی و افزایش قدرتی به همراه ندارد. در حالی که بیوک سال‌هاست بازار سدان‌ها را در آمریکای شمالی ترک کرده و تمام تمرکز خود را روی تولید شاسی‌بلندها گذاشته، این کلاس خودرو در چین همچنان زنده و پرفرمدار است. مدل رگال که در سال ۲۰۲۰ از بازار آمریکا کنار رفت، در چین همچنان به حیات خود ادامه می‌دهد و



طراحی جدید بیوک رگال متاثر از «GNX»



دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

سیاست‌گذاری متزلزل، بازار خودرو را زمینگیر کرده است



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

«بی‌ثباتی در سیاست‌گذاری اقتصادی، تغییرات مداوم مقررات و صدور بخشنامه‌های متناقض، طی سال‌های اخیر به یکی از جدی‌ترین چالش‌های فضای کسب‌وکار کشور تبدیل شده و اعتماد فعالان اقتصادی را به شدت تضعیف کرده است. این وضعیت به ویژه در حوزه تجارت خارجی و واردات خودرو، خود را در قالب فرآیندهای پیچیده، فرسایشی و پرهزینه نشان داده و نقش بخش خصوصی را از یک کنشگر اقتصادی به بازبگری بلا تکلیف تقلیل داده است. مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» معتقد است: «تا زمانی که سیاست‌گذار از تصمیمات متغیر و مداخلات مستقیم در فرآیند تجارت دست نکشد، نمی‌توان انتظار بازگشت اعتماد و ثبات به بازار را داشت.» وی گفت: «در شرایطی که دولت باید نقش ناظر و تسهیل‌گر را ایفا کند، عملاً وارد جزئی‌ترین لایه‌های اجرا شده و همین رویکرد، علاوه بر افزایش هزینه‌های پنهان، شفافیت را کاهش داده و فشار نهایی را به مصرف‌کننده منتقل کرده است.» به گفته دادفر، واردات خودرو تنها یکی از نمودهای این سیاست‌گذاری متزلزل است و تداوم نگاه‌های دستوری و غیر اقتصادی، نه تنها این

بازار بلکه کلیت تجارت کشور را با بن‌بست مواجه کرده است.

طی سال‌های اخیر فعالان اقتصادی، چه در حوزه واردات و چه صادرات، با تغییرات مداوم مقررات، بخشنامه‌های متناقض و توقف‌های ناگهانی مواجه بوده‌اند. این بی‌ثباتی چه تأثیری بر اعتماد سرمایه‌گذاران و فعالان بازار خودرو گذاشته و آیا می‌توان گفت امروز «بی‌اعتمادی» به یک چالش ساختاری در اقتصاد تبدیل شده است؟

بی‌ثباتی در سیاست‌گذاری طی سال‌های اخیر، عملاً مفهوم پیش‌بینی‌پذیری را از اقتصاد حذف کرده است. سرمایه‌گذار، چه داخلی و چه خارجی، زمانی وارد یک بازار می‌شود که بتواند افق حداقلی از آینده را ترسیم کند؛ اما در فضایی که قوانین، آیین‌نامه‌ها و رویه‌ها مدام تغییر می‌کنند، هیچ مبنای عقلانی برای تصمیم‌گیری باقی نمی‌ماند. نتیجه این وضعیت، خروج سرمایه از بخش مولد و حرکت آن به سمت بازارهای غیرشفاف یا غیرمولد است. در بازار خودرو، این بی‌ثباتی به شکل ملموس‌تری خود را نشان می‌دهد. واردکننده‌ای که امروز مجوز دارد، فردا با بخشنامه‌ای مواجه می‌شود که تمام محاسباتش را برهم می‌زند. این شرایط نه تنها اعتماد فعالان اقتصادی را از بین برده، بلکه باعث شده سرمایه‌گذاری به یک رفتار پریسک و حتی غیرمنطقی تبدیل شود. در چنین فضایی، بی‌اعتمادی دیگر یک حس نیست، بلکه به یک واقعیت ساختاری بدل شده است.

در گفت‌وگوهای فعالان اقتصادی، چه در اتاق‌های بازرگانی شهرستان‌ها و چه در اتاق ایران، یک گلابه مشترک شنیده می‌شود: مداخله گسترده دولت در فرآیند تجارت. چرا بسا وجود تکیدهای مکرر بر حمایت از بخش خصوصی، عملاً دولت از نقش ناظر و تسهیل‌گر فاصله گرفته است؟

مشکل اصلی این جاست که دولت به جای سیاست‌گذاری کلان و نظارت، وارد جزئی‌ترین لایه‌های اجرا شده است. در حالی که وظیفه دولت تعیین چارچوب‌ها و تضمین رقابت سالم است، عملاً شاهد دخالت مستقیم در ثبت سفارش، تخصیص ارز، زمان‌بندی واردات و حتی نوع کالا هستیم. این حجم از مداخله، نه تنها کارآمدی را افزایش نداده، بلکه فرآیندها را پیچیده‌تر و پرهزینه‌تر کرده است. تجربه نشان می‌دهد فعالان حوزه واردات خودرو از دولت انتظار امتیاز ویژه ندارند، بلکه تنها خواهان کنار رفتن از مسیر اجرا هستند. وقتی دولت هم قانون‌گذار است، هم مجری و هم ناظر، تعارض منافع شکل می‌گیرد و نتیجه آن چیزی جز ناکارآمدی و بی‌اعتمادی نخواهد بود. بخش خصوصی در چنین شرایطی نه شریک دولت، بلکه متهم بالقوه تلقی می‌شود.

بسیاری از صادرکنندگان می‌گویند با وجود در اختیار داشتن ارز حاصل از صادرات، اجازه استفاده از منابع خود برای واردات کالا را ندارند و با محدودیت‌های متعددی مواجه‌اند. این سیاست‌ها چه

تأثیری بر شفافیت تجارت و شکل‌گیری مسیرهای غیررسمی گذاشته است؟

یکی از بزرگ‌ترین تناقض‌های سیاست‌گذاری ارزی این است که صادرکننده با وجود تأمین ارز، اختیار استفاده از منابع خود را ندارد. صادرکننده‌ای که ارز به کشور آورده، انتظار دارد بتواند با همان ارز، نیازهای وارداتی خود یا زنجیره تولید را تأمین کند؛ اما سیاست‌های موجود، این مسیر منطقی را مسدود کرده‌اند و فعال اقتصادی را وارد یک چرخه فرسایشی می‌کنند. نتیجه طبیعی این محدودیت‌ها، شکل‌گیری مسیرهای غیرشفاف است. زمانی که مسیر رسمی پرهزینه و غیرقابل پیش‌بینی می‌شود، اقتصاد به سمت راه‌حل‌های غیررسمی سوق پیدا می‌کند. این موضوع نه تنها به شفافیت کمکی نمی‌کند، بلکه زمینه‌ساز فساد، رانت و بی‌عدالتی در تخصیص منابع می‌شود؛ مسأله‌ای که در نهایت هزینه آن را کل اقتصاد کشور پرداخت می‌کند.

در حوزه واردات خودرو، فعالان این بازار از فرآیندهای طولانی و فرسایشی ثبت سفارش و تخصیص ارز گلایه دارند. این روند پیچیده چه میزان هزینه‌های پنهان به واردات خودرو تحمیل می‌کند و نهایتاً این هزینه‌ها چگونه به مصرف‌کننده منتقل می‌شود؟

فرآیند ثبت سفارش و تخصیص ارز در واردات خودرو به یکی از پیچیده‌ترین و فرسایشی‌ترین مسیرهای اداری تبدیل شده است. طولانی شدن این روند، عدم قطعیت

در زمان تخصیص و تغییر مداوم ضوابط، باعث می‌شود هزینه‌های مالی، انبارداری و خواب سرمایه به شدت افزایش پیدا کند. این هزینه‌ها در هیچ جدول رسمی دیده نمی‌شوند، اما در قیمت نهایی خودرو اثر مستقیم دارند. نکته مهم این جاست که این هزینه‌های پنهان نه از جیب واردکننده، بلکه در نهایت از جیب مصرف‌کننده پرداخت می‌شود. سیاست‌گذار تصور می‌کند با محدودسازی و کنترل، قیمت را مهار می‌کند، اما در عمل با ایجاد گلوگاه‌های متعدد، قیمت تمام‌شده را افزایش می‌دهد. این تناقض، نتیجه مستقیم نگاه دستوری به یک فرآیند کاملاً اقتصادی است.

برخی کارشناسان معتقدند بخشی از مشکلات فعلی در اقتصاد کشور، از نگاه‌های ایدئولوژیک و مداخله‌گرانه‌ای نشأت می‌گیرد که طی دهه‌ها در ساختار بوروکراسی کشور نهادینه شده است. آیا شما این تحلیل را در خصوص سیاست‌های تجاری و به ویژه واردات خودرو قبول دارید؟

بخش مهمی از مشکلات فعلی، ریشه در نگاه‌هایی دارد که به بازار و بخش خصوصی اعتماد ندارند. این تفکر که دولت باید همه چیز را کنترل کند، طی دهه‌ها در ساختار بوروکراسی کشور نهادینه شده و به مرور، تحت فشار تحریم‌ها و کمبود منابع، شکل سخت‌گیرانه‌تری به خود گرفته است.

نتیجه این نگاه، تولید انبوه مقرراتی است که بیشتر مانع هستند تا راه‌حل. در حوزه واردات خودرو، این ذهنیت به وضوح قابل مشاهده است. به جای پذیرش نقش تنظیم‌گری، سیاست‌گذار تلاش می‌کند با ابزارهای اداری، بازار را مهندسی کند. تجربه امان‌نشان داده هر جا که مداخله ایدئولوژیک جای منطق اقتصادی را گرفته، نتیجه چیزی جز ناکارآمدی، نارضایتی عمومی و تضعیف اعتماد نبوده است.

XTRIM

BORN FOR MORE

SX

تجربه یک زندگی مدرن

XTRIM

XTRIM SX



ماه گذشته ۴۱ درصد افزایش یافته و بازدهی این نماد در دوره ۹ ماهه به ۵۶ درصد رسیده است. همچنین بررسی عملکرد یک ساله خساپا از رشد ۵۸ درصدی قیمت سهام این شرکت حکایت دارد.

به گزارش سایپانیوز، در جریان معاملات امروز بورس، نماد «خساپا» با افزایش تقاضا از سوی معامله‌گران همراه بود و در نهایت معاملات خود را با رشد ۲ درصدی به پایان رساند. بر اساس اطلاعات منتشر شده در سامانه کدال، ارزش سهام سایپا طی سه



رشد سهام خساپا در معاملات امروز بورس

خبر

News



مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا خبر داد:

رشد بیش از ۵۰ درصدی تولید گروه سایپا در آذرماه

به گزارش سایپانیوز، علی شیخ زاده مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا با اشاره به آمار تولید گروه خودروسازی سایپا گفت: «با تلاش همه جانبه مدیران، پرسنل و کارگران پرتلاش گروه خودروسازی سایپا، حمایت و همراهی زنجیره تامین و قطعه سازان، تولید آذرماه با افزایش بیش از ۵۰ درصدی نسبت به ماه گذشته همراه بود.»

وی ادامه داد: «تولید گروه خودروسازی سایپا در آبان ماه امسال معادل ۲۰ هزار و ۱۷۳ دستگاه بوده که این رقم در آذرماه به ۳۰ هزار و ۴۹۸ دستگاه افزایش یافت و رشدی معادل ۵۱.۲ درصد در این بازه زمانی یک ماهه را به ثبت رساند.»

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا با اشاره به لزوم تسریع در فرآیند تحویل خودرو و به مشترکین تاکید کرد: «این افزایش تیراژ تولید در حالی محقق شد که همزمان با آن، فرآیند تحویل خودروها با فوریت در دستور کار قرار گرفته و تلاش خانواده بزرگ گروه خودروسازی سایپا بر این است تا خودروهای تولیدشده در کوتاه‌ترین زمان ممکن به دست مشترکین محترم برسد.»

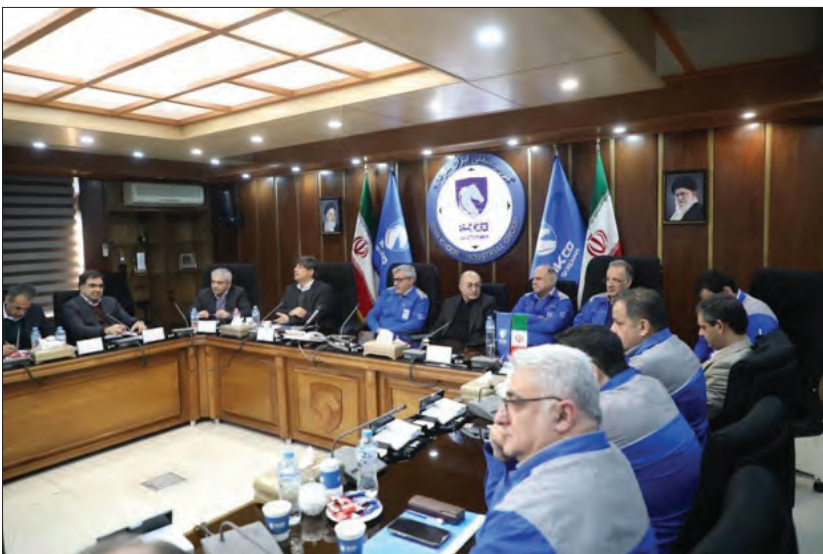
شیخ زاده همچنین به برنامه جامع این گروه خودروسازی برای توسعه محصول اشاره و خاطر نشان کرد: «در کنار رشد تیراژ تولید گروه خودروسازی سایپا، توسعه محصول هم در بخش تجاری و هم در بخش سواری را با جدیت دنبال می‌کند و امسال شاهد معرفی محصولات متعدد و جدیدی به بازار خودرو بودیم که این مهم با معرفی چند محصول دیگر در ماه‌های آینده ادامه خواهد داشت.»

وی ادامه داد: «تقویت و نوسازی خانواده موتور قبلی و همچنین اضافه شدن یک خانواده موتور جدید برای محصولات متنوع گروه سایپا از اتفاقات مهم چند ماه گذشته این گروه خودروسازی است که به‌عنوان یکی از محورهای اصلی ارتقای کیفیت، کاهش مصرف سوخت و بهبود استانداردهای فنی در دستور کار این مجموعه قرار دارد.»



نشست مشترک ایران خودرو و فولاد مبارکه برای بررسی کیفیت ورق‌های مصرفی؛

تاکید مدیرعامل ایران خودرو بر تامین ورق‌های باکیفیت از منابع داخلی



با قدردانی از گزارش ارائه شده گفت: «این که ایران خودرو خود را مقید به کیفیت می‌داند، ما را هم ملزم به ارتقای استانداردهای می‌کند. آمادگی داریم پیش از پایان سال، اصلاحات ملموس کیفی را بر اساس این گزارش اجرا کنیم.» وی با اشاره به جهت‌گیری جهانی فولادسازان افزود: «آینده فولاد در جهان از مسیر خودرو می‌گذرد. ما سه طرح مهم در دست اجرا داریم و تمرکز ویژه‌ای روی گریدهای جدید خودرویی داریم. این مسیر نیازمند سرمایه‌گذاری سنگین است و زمانی برای ما جذاب خواهد بود که اطمینان داشته باشیم خودروساز هم در مسیر تعالی حرکت می‌کند.»

زرنندی همچنین از آمادگی فولاد مبارکه برای همکاری در حوزه تهااتر ارزی خبر داد و گفت: «در صورت فراهم شدن بستر همکاری با بانک مرکزی، آمادگی داریم ارزش حاصل از صادرات را در اختیار بخش خودرو قرار دهیم. امسال نزدیک به ۷۰۰ میلیون دلار صادرات داشتیم و هدف‌گذاری ما یک میلیارد دلار است.»

در پایان این نشست، دو طرف بر تداوم همکاری‌های فنی، ارتقای کیفی ورق‌های خودرویی، توسعه پروژه‌های مشترک و کاهش وابستگی به واردات تاکید و مدیران شرکت فولاد مبارکه اصفهان از خطوط تولید و محصولات جدید گروه صنعتی ایران خودرو بازدید کردند.

ایران خودرو نیز با ارائه گزارشی هشدار دهنده، گفت: «در سال‌های گذشته، نقش کیفیت در افت تولید بسیار ناچیز بود، اما امسال با سخت‌گیری در کیفیت قطعات ورودی و فرایندهای تولید، میزان قابل توجهی از تولیدات از دست رفته در جهت صیانت از مشتریان و به‌واسطه موضوعات کیفی بوده است. اگر سخت‌گیری‌های امسال را نداشته‌ایم، می‌توانستیم خودروهای بیشتری تولید کنیم.»

وی با اشاره به اقدامات کنترلی سازمان استاندارد در خصوص کیفیت ورق‌های استفاده شده در صنعت خودرو، افزود: «سازمان استاندارد بر اساس دستورالعمل‌های جدیدش برای رفع شائبه‌ها در خصوص استانداردهای بدنه خودروها، اقدامات کنترلی در خصوص ورق‌های استفاده شده در بخش پرس خودرو سازی انجام می‌دهد و در صورت مردودی تست ورق، معادل عدم قبولی تست تصادف تلقی می‌شود که می‌تواند منجر به توقف تولید شود. تضمین کیفیت ورق‌های مورد مصرف که تاثیر به‌سزایی در کیفیت نهایی خودرو تولیدی دارد، برای ما بسیار مهم است.»

آمادگی فولاد مبارکه برای اصلاح کیفی و سرمایه‌گذاری در ادامه، سعید زرنندی، مدیرعامل فولاد مبارکه اصفهان

ایکوپرس - مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو با تاکید بر ضرورت ارتقای هم‌زمان کیفیت و ایمنی بدنه خودروها اعلام کرد: «این شرکت با وجود هزینه‌های سنگین، استفاده از ورق‌های با استحکام بالا را در دستور کار قرار داده و هم‌زمان به دنبال افزایش سهم تامین داخلی ورق‌های خودرویی است؛ رویکردی که به گفته وی، شرط پایداری تولید و کاهش وابستگی ارزی در شرایط فعلی صنعت خودرو محسوب می‌شود.»

نشست تخصصی بررسی وضعیت کیفی ورق‌های مصرفی داخلی در ایران خودرو با حضور نماینده صاحبان اکثریت سهام‌داران ایران خودرو و مدیران عامل ایران خودرو و شرکت فولاد مبارکه برگزار و موضوعاتی از جمله روند و سهم مصرف ورق‌های داخلی و خارجی، ایرادات موثر بر کاهش بهره‌وری، راندمان و توقف تولید، مسائل منجر به شکایت مشتری نهایی و اهمیت کیفیت دوام و تایید برخی آزمون‌های استاندارد و همچنین گزارش‌های کیفی قطعات تولیدی سازندگان سایکو با ورق‌های فولاد مبارکه و در نهایت جمع‌بندی و انتظارات دو طرف مورد بررسی قرار گرفت.

هدف نهایی، ارتقای کیفیت است عادل پیرمحمدی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو، در این نشست با اشاره به برخی برداشت‌های نادرست درباره کیفیت بدنه و رنگ خودروها گفت: «هدف نهایی ما، ارتقای کیفیت است. ما در ایران خودرو به‌طور جدی روی ارتقای کیفیت و ایمنی بدنه‌ها کار می‌کنیم. خودروهایی مانند پژو ۲۰۷ و سورن، استانداردهای ۸۵ گانه را پاس می‌کنند، اما ما یک قدم جلوتر رفته‌ایم و به دنبال افزایش استحکام بدنه هستیم.»

پیرمحمدی با اشاره به استفاده از ورق‌های با استحکام بالا اظهار کرد: «با وجود هزینه‌های بالا، به سمت استفاده از ورق‌های بالای DP۶۰۰ رفته‌ایم و تغییر قالب‌ها در حال انجام است. امیدواریم سال آینده این پروژه نهایی شود. مساله اصلی ما تامین داخلی است. علاقه‌ای به خرید خارجی نداریم، چون هر جا وابستگی خارجی بوده، تولید دچار مشکل شده است.»

درخواست خروج ورق‌های خاص از سازوکار بورس حمید کشاورز، نماینده صاحبان اکثریت سهام گروه صنعتی ایران خودرو نیز در این نشست با انتقاد از سازوکار قیمت‌گذاری گفت: «سیستم قیمت‌گذاری ما بر مبنای دلار ۷۰ هزار تومانی بسته شده، در حالی که سهم داخلی بهای تمام‌شده ما ۵۰ تا ۶۰ درصد است. انتظار ما این است که به‌ویژه در مورد ورق‌های خاص، الزام خرید از بورس خارج شویم؛ همان‌طور که در دنیا نیز این رویه وجود دارد.»

وی با تاکید بر رشد تولید خودرو در سال‌های آینده افزود: «کشور در دو تا سه سال آینده به سمت تولید تا دو میلیون دستگاه خودرو می‌رود و فولاد مبارکه باید خود را برای تامین ورق‌های به‌روز تر و با کیفیت خودرویی آماده کند. کیفیت برای خودروساز حیاتی است و انتظار داریم شما شریک این مسیر باشید.»

مسائل کیفی به افت تولید منجر می‌شود سهراب برفروشان، معاون کیفیت گروه صنعتی

نگاه

View



بهنام رضوانی

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس

تناقض میان قیمت‌گذاری دستوری و انتظار ارتقای کیفیت خودرو

ارتقای کیفیت خودرو نیازمند الزاماتی است، خودروسازان برای ارتقای کیفیت محصولات خود دغدغه‌هایی دارند که از جمله آن‌ها موضوع قیمت خودرو است. خودروسازان قیمت‌گذاری دستوری و تکلیفی را زیاد قبول ندارند. خودروسازان معتقد هستند که استفاده از قطعات با کیفیت و ارتقای کیفیت موتور خودرو نیازمند هزینه بیشتر است. در نتیجه محصولی که تولید می‌شود، گران‌تر خواهد بود. اکنون ما برای خودرو قیمت‌گذاری کرده و خودروسازان در سایه این قیمت نمی‌توانند به کیفیت مطلوب برسند. به نظر بنده صنعت خودروسازی هم مانند سایر صنایع و واحدهای تولیدی کشور باید از انحصار قیمت رها شود. خودرو کالای اساسی نیست که ما برای آن قیمت تعیین کنیم. این صنعت باید به دست بخش خصوصی سپرده شود. از طرف دیگر میزان عرضه و تقاضا در بازار باید قیمت خودرو را تعیین کند. خودروسازان نیز اگر تحت این شرایط خودرو با کیفیت ارائه دهند، مردم خریداری خواهند کرد. اگر مردم احساس کنند کیفیت پایین است و قیمت بالا طبیعتاً به خودروهای داخلی پشت خواهند کرد. از طرف دیگر ما در واردات خودرو مشکل داریم. ما سال قبل تصویب کردیم که عوارض واردات خودرو ۶۰ درصد باشد و ۳ میلیارد یورو هم برای واردات خودرو پیش‌بینی کردیم. اما متأسفانه در هیات نظارت مجمع تشخیص مصلحت تعرفه واردات به ۱۰ درصد رسید و ۳ میلیارد یورو هم که برای واردات خودرو پیش‌بینی کردیم، تحقق پیدا نکرد. تابه‌امروز که من اطلاع دارم شاید حدود یک میلیارد یورو تحقق پیدا کرده است. اگر می‌خواهیم بازار رقابتی شود باید در واردات خودرو تجدید نظر جدی داشته باشیم. باید اجازه دهیم هر کس که می‌تواند با هر ارزی که دارد یا از خارج ایران بتواند خودرو وارد کند. آن هم نه با عوارض صد درصد. در غیر این صورت نمی‌توانیم بازار خودرو رقابتی داشته باشیم. این در حالی است که تناقض میان قیمت‌گذاری دستوری و انتظار ارتقای کیفیت خودرو وجود دارد، از یک طرف برای خودروسازان قیمت تکلیفی تعیین می‌کنیم، خودروسازان هم در هر جلسه‌ای که با ما می‌آیند می‌گویند با قیمت‌هایی که شما اعلام کردید نمی‌توانیم کیفیت خودرو را به سطح انتظار شما برسانیم. از یک طرف هم ما در بحث واردات خودرو کوتاهی می‌کنیم. در نتیجه این جا متضرر فقط مردم هستند. مردم باید خودروهای بی‌کیفیت داخلی را در انحصار مصرف کنند. از طرف دیگر واردات خودرو نیز به خاطر تعرفه صد درصدی گران در می‌آید. به نوعی واردات خودرو نیز انحصاری است.

زاپاس

Spare Tire

بازدید مدیرعامل و اعضای هیات‌مدیره بانک پارسیان از شرکت سایپا



ضرورت تقویت همکاری‌های متقابل و بهره‌گیری از ابزارهای نوین تامین مالی برای حمایت از تولید و توسعه صنعت خودرو تاکید کردند.

خودروسازی ارائه شد. در جریان این بازدید، هیات بانک پارسیان ضمن آشنایی با ظرفیت‌های صنعتی، مالی و زنجیره تامین سایپا، بر

این بازدید، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا نیز حضور داشت و گزارشی از وضعیت تولید، برنامه‌های توسعه‌ای، توانمندی‌ها و فرصت‌های پیش‌روی این گروه

به گزارش سایپانیوز، یحیی فروتن، مدیرعامل بانک پارسیان، به همراه اعضای هیات‌مدیره و جمعی از معاونان این بانک، از شرکت سایپا بازدید کرد. در



محصول دونفره «یاماها» برای تجربه‌ای منحصر به فرد

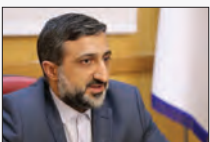


«یاماها با رونمایی از تراپسرا، یک سه‌سره برقی با قابلیت فرمان‌پذیری هر سه‌چرخ، مرزهای بین خودرو و موتورسیکلت را جابه‌جا کرده است. یاماها در نمایشگاه حمل‌ونقل ژاپن از یک محصول مفهومی و بسیار هیجان‌انگیز به نام تراپسرا رونمایی کرد. این وسیله نقلیه سه‌چرخه برقی که ظاهری بین یک خودروی اسپرت و یک موتورسیکلت آینده‌نگرانه دارد، یک ویژگی منحصر به فرد دارد که سیستم فرمان‌پذیری هر سه‌چرخ است. این فناوری نوآورانه به راننده اجازه می‌دهد تا با دقتی بی‌سابقه، کنترل کاملی بر حرکت خودرو داشته باشد و به گفته یاماها، سطح جدیدی

از یگانگی میان انسان و ماشین را تجربه کند. طراحی تراپسرا از کانسبت اولیه آن که سه سال پیش معرفی شد، تکامل یافته و حالا بسیار به یک محصول قابل تولید نزدیک‌تر به نظر می‌رسد. ظاهر آن یادآور محصولاتی چون مورگان سه‌چرخه و پولاریس اسلینگ‌شات است اما با زبان طراحی مدرن یاماها ترکیب شده است. چراغ‌های گرد جلو، دی‌لایت‌های افقی کوچک و کابین بدون سقف با دو صندلی اسپرت به رنگ قرمز تیره، از ویژگی‌های ظاهری برجسته آن هستند. با این حال، یاماها هنوز هیچ تاییدیه‌ای مبنی بر تولید انبوه این محصول ارائه نکرده است.

ویژه‌ها

منابع ارزی از بودجه ۱۴۰۴ برای واردات خودرو اختصاص نیافته است



«معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صنعت، معدن و تجارت در پاسخ به صحبت‌های پور دهقان، دبیر دوم کمیسیون صنایع مجلس، گفت: «در قانون بودجه سال ۱۴۰۴ مقرر شد تا ۲ میلیارد دلار از محل منابع ارزی توسط بانک مرکزی برای واردات خودرو اختصاص پیدا کند که تا کنون منابعی تخصیص پیدا نکرده است.» سید حامد عاملی اضافه کرد: «ثبت سفارش‌ها انجام شده است به بانک مرکزی نسبت به تخصیص ارز برای واردات اعلام کرده‌ایم اما تاکنون موفق نشدیم این منابع پیش‌بینی شده در قانون بودجه ۱۴۰۴ را در اختیار واردکنندگان خودرو قرار دهیم.»

دیگه چه خبر؟

عرضه محصولات فورس و امپاور بهمن دیزل در بورس کالا



«شرکت بهمن دیزل سه محصول فورس ۶ تن خواب‌دار و بدون خواب و کشنده تک محور BD 560 را از طریق بورس کالا عرضه می‌کند. کامیون فورس ۶ تن خواب‌دار با قیمت پایه ۲۶ میلیارد و ۱۲۰ میلیون ریال، کامیون فورس ۶ تن بدون خواب با قیمت پایه ۲۵ میلیارد و ۶۷۰ میلیون ریال و همچنین کشنده تک‌محور امپاور BD 560 با قیمت پایه ۲۶ میلیارد و ۱۸۰ میلیون ریال عرضه خواهند شد. زمان عرضه این محصولات به ترتیب سوم، هفتم و دهم خواهد بود و موعد تحویل آن‌ها نیز بهمن‌ماه اعلام شده است.

توئیترا!

اولویت بندی واردات در دستور کار است



«جانشین وزیر صمت در امور بازرگانی وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: «اولویت‌بندی اقلام واردات، سیاست حمایت از تولید و معیشت عمومی هم‌زمان در دستور کار است.» محمدصادق مفتاح اظهار داشت: «برای تنظیم گری و توزیع عادلانه ارز میان فعالان تولیدی و بازرگانی، میزان سوابق واردات سال‌های گذشته به عنوان مبنای سهمیه‌بندی ارز تعیین می‌شود. ثبت سفارش واردات، رابطه مستقیمی با متغیرهای بانک مرکزی در پرداخت ارز دارد و ثبات سیاست‌های تجاری در بخش واردات با تغییر سیاست‌های ارزی، دستخوش تغییر می‌شود.»

بازار خودروهای سواری در قبضه «ایران خودرو»؛

خصوصی‌سازی، بزرگ‌ترین خودروساز کشور را یکه تاز صنعت خودرو کرد



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«بررسی آخرین آمار رسمی تولید خودروسازان کشور نشان می‌دهد بازار خودروهای سواری در ماه‌های اخیر به‌طور محسوسی در قبضه ایران‌خودرو قرار گرفته است. بر اساس داده‌های منتشرشده، سهم ایران‌خودرو از کل تولید خودروهای سواری کشور در آبان‌ماه ۱۴۰۴ به ۶۲.۷ درصد رسیده است، رقمی که عملاً به معنای در اختیار گرفتن نزدیک به دو سوم بازار و ثبت بالاترین سهم این خودروساز در سال جاری است. این روند افزایشی تنها محدود به یک ماه نبوده و طی ماه‌های گذشته نیز به‌صورت پیوسته ادامه داشته است. در مقابل، آمارها نشان می‌دهد سایر خودروسازان کشور با کاهش تدریجی تیراژ تولید روبه‌رو شده‌اند. افت تولید رقبا باعث شده سهم آن‌ها از بازار خودروهای سواری به‌صورت پلکانی کاهش یابد و توازن سنتی بازار به نفع ایران‌خودرو تغییر کند. این شرایط موجب شده ایران‌خودرو نه تنها جایگاه نخست خود را تثبیت کند، بلکه فاصله معناداری با دیگر بازیگران بازار ایجاد شود. افزایش سهم ایران‌خودرو در بازار، هم‌زمان با اجرای برنامه‌های اصلاحی و توسعه‌ای در این شرکت رخ داده است. نوسازی خطوط تولید، تمرکز بر به‌روزرسانی سبد محصولات، توسعه خودروهای جدید و توجه بیشتر به کیفیت، از جمله اقداماتی بوده که

به افزایش ظرفیت عملیاتی و پایداری تولید این شرکت کمک کرده است. در شرایطی که برخی خودروسازان با چالش تامین قطعات و کاهش بهره‌وری مواجه بوده‌اند، ایران‌خودرو توانسته روند تولید خود را با ثبات بیشتری حفظ کند. نقش خصوصی‌سازی ایران‌خودرو در این تحولات قابل چشم‌پوشی نیست. تغییر ساختار مالکیتی و مدیریتی، زمینه‌ساز اتخاذ تصمیم‌های سریع‌تر و اقتصادی‌تر شده و امکان فاصله گرفتن از رویکردهای دستوری را فراهم کرده است. خصوصی‌سازی باعث افزایش تمرکز بر سودآوری، کاهش هزینه‌های غیرضرور و بهبود بهره‌وری در زنجیره تولید شده و این عوامل در مجموع به تقویت جایگاه ایران‌خودرو در بازار انجامیده است. بسیاری از تحلیلگران معتقدند اگر این اصلاحات ساختاری انجام نمی‌شد،

دستیابی به چنین سهمی از بازار در شرایط فعلی امکان‌پذیر نبود. در اختیار گرفتن حدود دو سوم بازار خودروهای سواری، مزایای متعددی برای ایران‌خودرو به همراه دارد. افزایش قدرت چانه‌زنی در تعامل با قطعه‌سازان، بهبود جریان نقدینگی، کاهش ریسک‌های عملیاتی و فراهم شدن امکان سرمایه‌گذاری گسترده‌تر در حوزه تحقیق و توسعه از جمله پیامدهای مثبت این وضعیت است. این سهم بالا به ایران‌خودرو اجازه می‌دهد برنامه‌های بلندمدت‌تری برای توسعه محصول و بهبود فناوری در دستور کار قرار دهد. در مجموع، آمارهای جدید نشان می‌دهد ایران‌خودرو در سال ۱۴۰۴ به باز یگر غالب بازار خودروهای سواری تبدیل شده و خصوصی‌سازی این شرکت نقش به‌سزایی در این تحول داشته است.

اینفوگرافش

Infography

رشد در آمد شرکت «چرخشگر»



شرکت چرخشگر در هشت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۱,۴۹۱ میلیارد تومان درآمد شده است.

چند تلند؟

انتظار برای واردات خودرو ۹ ماهه شد

«با ورود به ماه دهم سال، وضعیت واردات خودرو همچنان در هاله‌ای از ابهام قرار دارد؛ تعلیلی که نه به‌دلیل نبود قانون، نه فقدان آیین‌نامه اجرایی و نه کمبود متقاضی شکل گرفته، بلکه به‌علت یک فاصله جدی میان تصمیم‌گذاری کلان و اراده عملی دستگاه‌های اجرایی است.

چرا؟

اختلاف وزارت صمت و بانک مرکزی بر سر تخصیص ارز

«قانون بودجه سال ۱۴۰۴ به‌صراحت تکلیف اختصاص ۲ میلیارد دلار ارز برای واردات خودرو را مشخص کرده است و آیین‌نامه اجرایی آن نیز پس از کش‌وقوس‌های حقوقی، با اصلاحات موردنظر دیوان عدالت‌اداری و تایید مجلس به تصویب رسیده است. با این حال، اختلاف وزارت صمت و بانک مرکزی مانع تخصیص ارز مصوب بودجه شده است.

برای چه؟

برای واردات خودرو وجود اراده عملی نیاز است

«با گذشت سه فصل از سال، واقعیت این است که واردات خودرو هنوز به یک چالش عمده سیاست‌گذاری تبدیل شده است، چالشی که ناشی از عدم هماهنگی بین دستگاه‌ها، فقدان اراده عملی و تصمیم‌گیری منسجم است. تا زمانی که این هماهنگی و اراده اجرایی شکل نگیرد، هیچ وعده‌ای مبنی بر تامین خودروهای وارداتی عملی نخواهد شد.

دنده يك

First gear

درخواست انجمن واردکنندگان خودرو برای بازنگری در تعرفه واردات توسط ایرانیان خارج از کشور
«حاضر جواب: می‌گویند واردات خودرو توسط ایرانیان خارج از کشور آن قدر سخت شده که بعضی از هموطنان مقیم خارج، به جای خودرو، فقط عکس ماشین را با خودشان می‌آورند! انجمن واردکنندگان هم احتمالاً گفته: «ما نگفتیم تعرفه صفر شود، فقط طوری باشد که ماشین وقتی وارد کشور می‌شود، هنوز چهار چرخ داشته باشد.» تعرفه‌ها آن قدر هیجان‌انگیز شده که خودرو قبل از پلاک شدن، به کالای لوکس موزه‌ای تبدیل می‌شود؛ مناسب بازدید عموم، نه استفاده شخصی.

چالش در بازار خودرو و لوازم یدکی

«حاضر جواب: بازار لوازم یدکی این روزها شبیه پازل هزار تکه است! قطعه هست، ولی برای ماشین شما نیست! کارشناس‌ها می‌گویند بعضی قطعات آن قدر کمیاب شده‌اند که اگر پیدایشان کنی، باید اول با آن سلفی بگیری. راننده‌ها هم یاد گرفته‌اند صداهای عجیب ماشین را نادیده بگیرند؛ چون هر صدایی الزاماً خرابی نیست، شاید «تاله ارزی» باشد.

قرارداد با شرکت داخلی جهت تولید اتوبوس برای نوسازی

«حاضر جواب: خبر نوسازی ناوگان اتوبوسرانی همیشه دل مردم را شاد می‌کند، مخصوصاً وقتی اتوبوس جدید می‌آید و هنوز صندلی‌اش حافظه‌نفر قبلی را ندارد! قرارداد با پنج شرکت داخلی یعنی آمیدواری به اتوبوس‌هایی که گوارشان فقط دکوری نیست و در سربالایی، راننده مجبور نمی‌شود از مسافران بخواهد پیاده هل بدهند. اتوبوس نو یعنی «ایستگاه بعدی» با اعتمادبه‌نفس اعلام می‌شود.

سیاست‌های کوتاه‌مدت، صنعت خودرو را به بحران اقتصادی و اجتماعی کشانده است

«حاضر جواب: سیاست کوتاه‌مدت در صنعت خودرو یعنی ماشینی که امروز تولید می‌شود، هنوز به بازار نرسیده، تصمیم جدیدی برایش گرفته شده! نتیجه‌اش خودرویی است که هم تولیدکننده را ناراضی می‌کند، هم مصرف‌کننده را و فقط دالار را خوشحال نگه می‌دارد. بحران اقتصادی و اجتماعی هم وقتی جدی می‌شود که مردم درباره قیمت خودرو، حافظه تاریخی پیدا می‌کنند و می‌گویند: «یادش بخیر پار سال...»

بازار خودرو اولین بازاری که به قیمت بنزین واکنش نشان داد

«حاضر جواب: بازار خودرو آن قدر گوش‌به‌زنگ است که قبل از اعلام رسمی بنزین، واکنش نشان می‌دهد! هنوز پمپ‌بنزین‌ها تابلو را عوض نکرده‌اند، اما قیمت خودروها تغییر کرده. هزینه حمل‌ونقل هم طوری بالا می‌رود که بعضی‌ها حساب می‌کنند پیاده‌روی اقتصادی‌تر است، مخصوصاً اگر کفش قبلاً خریده باشند و قیمتش ثابت مانده باشد.

چرا برخی خودروهای وارداتی سخت به فروش می‌روند؟

«حاضر جواب: برخی خودروهای وارداتی آن قدر خاص هستند که خریدار باید اول دفترچه راهنمای «زندگی با این خودرو» را بخواند. نه قطعه‌اش پیدا می‌شود، نه تعمیر کارش و نه کسی جرأت می‌کند قیمت‌گذاری‌اش کند. نتیجه؟ خودرویی شیک که بیشتر از خیابان، پارکینگ را می‌بیند و به جای رانندگی، نقش سرمایه‌سبور را بازی می‌کند.



شده است. این نسخه با الهام از اسمارت 1# برابوس، دارای سقف قرمز، کمربندهای ایمنی قرمز و جزئیات متضاد در طراحی است. مدل ۲۰۲۶ ژنوم شینگ یوان همچنان از طراحی گرد و دوستانه خود بهره می‌برد و تغییرات آن نسبت به نسخه ۲۰۲۵ جزئی است. جلوپنجره بسته، چراغ‌های جلو نرم با دایلیت‌های L شکل، دستگیره‌های در نیمه پنهان و رنگ‌های ۱۶ اینچی از ویژگی‌های ظاهری آن هستند. دورنگ جدید «بنفش شانسون» و «بژ کاکائویی» به پالت رنگی اضافه شده و مجموع گزیننه‌ها را به هشت رنگ رسانده است. این هاچ‌بک با دو گزیننه پیشروانه تک‌موتوره دیفرانسیل عقب عرضه می‌شود: تمام نسخه‌ها از سلول‌های باتری شرکت CATL و سیستم مدیریت دمای خنک‌شونده با مایع بهره می‌برند.

جیلی با عرضه مدل ۲۰۲۶ هاچ‌بک برقی ژنوم شینگ یوان، رقابت در بازار خودروهای کوچک چین را با قیمتی کمتر از ۱۰ هزار دلار داغ‌تر می‌کند. شرکت جیلی به‌صورت رسمی از نسخه ۲۰۲۶ هاچ‌بک برقی پر فروش خود، ژنوم شینگ یوان (Geome Xingyuan) در چین رونمایی کرد. قیمت رسمی این مدل جدید از ۶۸ هزار و ۸۰۰ یوان (۹ هزار و ۶۷۰ دلار) آغاز می‌شود؛ اما با یک تخفیف ویژه برای مدت محدود، قیمت پایه به ۶۵ هزار و ۸۰۰ یوان (حدود ۹ هزار و ۲۶۰ دلار) کاهش یافته است. این مدل در ۶ تیپ مختلف با دو گزیننه برد پیمایشی (۳۱۰ و ۴۱۰ کیلومتر بر اساس چرخه CLTC) عرضه می‌شود. همچنین یک نسخه جدید به نام «Star Limited Edition» که تنها به یک هزار دستگاه محدود است، به این خانواده اضافه



سودآوری جیلی از مشارکت در پروژه «اسمارت»

تولید نسخه پایه از نیسان «آلتیما» متوقف می‌شود



بسیاری تصور می‌کردند که عمر نیسان آلتیما به پایان رسیده است. سدان‌های اندازه متوسط مانند گذشته فروش خوبی ندارند و اکثر خودروسازان تولید آن‌ها را متوقف کرده‌اند. اما آلتیما حداقل برای یک سال دیگر با تغییراتی قابل توجه در قیمت و تعداد تیپ‌ها در خط تولید باقی می‌ماند. برای سال ۲۰۲۶، نیسان تصمیم گرفته است پایه S و مدل بالارده SL را حذف کند. در عوض، تیپ SV با قیمت ۲۸ هزار و ۸۲۵ دلار جایگزین مدل پایه می‌شود. این رقم ۱۵۰ دلار بیشتر از SL مدل ۲۰۲۵ و ۵۸۰ دلار گران‌تر از مدل پایه S قبلی است. آلتیما SR با قیمت ۳۰ هزار و ۳۲۵ دلار (افزایش ۲۵۰ دلار) تیپ بالارده

جدید است. هر دو تیپ با پرداخت یک هزار و ۴۰۰ دلار اضافه، قابل ارتقا به سیستم تمام‌چرخ‌محرك هستند. تیپ SR امکاناتی از جمله رنگ‌های ۱۹ اینچی، سراجزوهای اسپرت، سیستم تعلیق اسپرت، پدل شیFTER، نمایشگر چندرسانه‌ای ۱۲.۳ اینچی، اپل کارپلی و اندروید اتو بی‌سیم، شارژر بی‌سیم و صندلی‌های اسپرت با دوخت متضاد برخوردار است. پکیج SR Premium امکاناتی مانند صندلی‌های جلو و فرمان مجهز به گرم‌کن، تهویه دو کاناله، سیستم صوتی بوز با ۹ بلندگو و سیستم کمک‌راننده پروپایلت را اضافه می‌کند.

قیمت ۲۵ هزار دلاری برای ارزنده‌ترین «هونگچی» هیبریدی



خودروسازی چینی فاو، شاسی‌بلند پلاگین-هیبریدی هونگچی HS6 را معرفی کرد. هونگچی HS6 از زبان طراحی معروف آبشار کوهستانی این برند بهره می‌برد که از خودرو کلاسیک CA72 مدل ۱۹۵۸ الهام گرفته شده است. چراغ‌های جلو دودی، تزئینات کرومی و لوگوی هونگچی روی کاپوت، ظاهر نمای جلو را تکمیل کرده‌اند. این شاسی‌بلند دارای طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری به‌ترتیب ۴.۹، ۱.۹، ۱.۷ و ۲.۹ متر است. در نمای جانبی این مدل نیز شاهد رنگ‌های ۲۰ اینچی با دو طرح متفاوت و آینه‌های بدون قاب هستیم. در کابین، فرمان چندمنظوره سه‌پر، صفحه کیلومترشمار مستطیلی و نمایشگر دوگانه ۱۵.۶ اینچی مجهز به تراشه کوالکام اسنپدراگون 8295P قرار دارند. امکانات رفاهی این مدل شامل یخچال با ظرفیت بالا در ردیف دوم، صندلی‌های برقی (به همراه گرم‌کن و تهویه در تیپ‌های بالارده) و سیستم صوتی حرفه‌ای با ۱۲ یا ۱۶ بلندگو هستند. هونگچی HS6 به‌پیش‌رانه پلاگین-هیبریدی شامل یک موتور ۱.۵ لیتری توربو با قدرت ۱۱۰ کیلووات بهره می‌برد. مدل دیفرانسیل جلو دارای یک موتور برقی ۱۶۸ کیلوواتی (۲۲۵ اسب بخار) و مدل تمام‌چرخ‌محرك دارای یک موتور جلو ۱۶۸ کیلوواتی و یک موتور عقب ۲۰۱ کیلوواتی (۲۷۰ اسب بخار) است.

«لومینار» با وجود دفاع سرسختانه از لیدار نتوانست مدل تجاری خود را حفظ کند؛

توقف فعالیت شرکتی که آینده خودران «تسلا» را خطرناک می‌دانست!

این شرکت در حال حاضر با حمایت اکثریت وام‌دهندگان، حدود ۲۵ میلیون دلار نقدینگی برای ادامه فعالیت موقت در اختیار دارد. ورشکستگی Luminar تنها یک شکست تجاری نیست؛ بلکه نشانه‌ای از تغییرات عمیق در صنعت خودروهای خودران است.

بسیاری از خودروسازان اکنون به‌جای تکیه بر سخت‌افزارهای گران‌قیمت، به‌سمت راه‌حل‌های نرم‌افزاری و سیستم‌های چندحسگری حرکت کرده‌اند. این تغییر رویکرد، شرکت‌هایی مانند Luminar را که مدل کسب‌وکارشان بر یک فناوری واحد استوار بود، در موقعیت دشواری قرار داده است.

در سه میهی برای منتقل ایلان ماسک ورشکستگی شرکت آمریکایی Luminar را باید یکی از مهم‌ترین رویدادهای سال ۲۰۲۵ در صنعت فناوری‌های خودران دانست؛ رویدادی که نه تنها آینده این شرکت، بلکه مسیر رقابت میان دو فلسفه متفاوت در توسعه خودروهای خودران را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد. Luminar طی سال‌های گذشته به‌عنوان یکی از جدی‌ترین مدافعان فناوری لیدار و در مقابل، یکی از منتقدان اصلی رویکرد دوربین‌محور تسلا شناخته می‌شد. اکنون ورشکستگی این شرکت، پرسش‌های تازه‌ای درباره پایداری مدل‌های تجاری مبتنی بر سخت‌افزارهای گران‌قیمت و همچنین سرعت بلوغ بازار خودروهای خودران ایجاد کرده است.

در سطح صنعتی، سقوط Luminar نشان می‌دهد که بازار فناوری‌های خودران هنوز به مرحله بلوغ نرسیده و مدل‌های تجاری آن شکننده هستند. بسیاری از خودروسازان بزرگ – از جمله مرسدس، فولکس‌واگن و حتی ولوو – در سال‌های اخیر استراتژی‌های خود را بازنگری کرده‌اند و به‌جای اتکا به یک فناوری واحد، به سمت ترکیب چندمنبعی داده‌ها حرکت کرده‌اند. این تغییر رویکرد، فشار زیادی بر شرکت‌هایی مانند Luminar وارد کرده که بخش عمده هویت و مزیت رقابتی‌شان بر یک فناوری خاص استوار بود. ورشکستگی این شرکت نشان می‌دهد که تنوع‌سازی فناوری و انعطاف‌پذیری در مدل کسب‌وکار برای بقا در این بازار ضروری است.



۳۹ هزار حسگر لیدار را ثبت کرده بود و سپس این رقم را به بیش از ۶۷۰ هزار واحد افزایش داد. اما در سال ۲۰۲۵ ولوو اعلام کرد که همکاری با Luminar را به‌دلیل «عدم پایداری به تعهدات قراردادی» پایان می‌دهد؛ تصمیمی که ضربه‌ای سنگین به آینده شرکت وارد کرد و عملاً مسیر سقوط آن را هموار ساخت.

این شرکت علاوه بر ولوو، همکاری‌هایی با مرسدس‌بنز و پونستار نیز داشت؛ اما نتوانست تولید و تحویل محصولات را مطابق برنامه پیش ببرد. خروج آستین راسل، بنیان‌گذار و مدیرعامل جوان شرکت تنها چند ماه پیش از اعلام ورشکستگی، نشانه‌ای از بحران داخلی بود. راسل که در سال ۲۰۲۰ به‌عنوان جوان‌ترین میلیاردر خودساخته جهان شناخته شد، سال‌ها از لیدار به‌عنوان «تنها مسیر ایمن برای خودروهای خودران» دفاع می‌کرد و بارها رویکرد تسلا را به‌شدت نقد کرده بود. طبق گزارش‌ها Luminar قصد دارد در جریان ورشکستگی، بخش‌های مختلف شرکت را به‌فروش برساند. واحد تولید لیدار احتمالاً به یک شرکت دیگر منتقل خواهد شد و فعالیت‌های باقی‌مانده تحت نظارت دادگاه ادامه می‌یابد تا حقوق کارکنان و طلبکاران حفظ شود.

گران‌قیمت. این اختلاف دیدگاه، به‌ویژه پس از معرفی نسخه‌های جدید FSD، شدت بیشتری پیدا کرد و Luminar عملاً به یکی از بلندترین صداهای منتقد تسلا تبدیل شد.

اهمیت این جدل تنها در اختلاف دو مدیرعامل نبود؛ بلکه در دو فلسفه کاملاً متفاوت برای ساخت خودروهای خودران ریشه داشت؛ یکی بر پایه حسگرهای متعدد و سخت‌افزار پیشرفته و دیگری بر پایه نرم‌افزار و یادگیری ماشین. ورشکستگی Luminar اکنون این پرسش را مطرح کرده که آیا بازار به سمت راه‌حل‌های کم‌هزینه‌تر و نرم‌افزارمحور حرکت می‌کند یا این که سقوط این شرکت صرفاً نتیجه مشکلات مالی و مدیریتی بوده است؟

با این حال، نقدهای راسل به ماسک همچنان بخشی مهم از تاریخچه رقابت فناوری‌های خودران باقی خواهد ماند. این شرکت که زمانی یکی از امیدهای اصلی صنعت خودروهای خودران به‌شمار می‌رفت، اکنون با بدهی‌هایی بین ۵۰۰ میلیون تا یک میلیارد دلار وارد فرآیند ورشکستگی شده است.

Luminar در سال ۲۰۲۰ با ورود به بورس و امضای قرارداد بزرگ با ولوو در مرکز توجه قرار گرفت. ولوو ابتدا سفارش



در سال‌های اخیر صنعت خودرو بیش از هر زمان دیگری به‌میدان رقابتی میان فناوری‌های نوظهور تبدیل شده است؛ رقابتی که در آن شرکت‌ها نه تنها برای توسعه محصولات جدید، بلکه برای اثبات درستی مسیر انتخاب‌شده خود می‌جنگند. از سیستم‌های کمک‌راننده گرفته تا فناوری‌های پیشرفته خودران، هر تصمیم فنی می‌تواند آینده یک برند را دگرگون کند و حتی بر روند کلی بازار تاثیر بگذارد. در این میان، شرکت‌های فعال در حوزه حسگرها و سامانه‌های ادراکی نقشی کلیدی دارند؛ زیرا آن‌ها تعیین می‌کنند خودروهای آینده چگونه جهان اطراف خود را «می‌بینند» و چگونه تصمیم می‌گیرند. اما این مسیر همیشه هموار نیست. فشار سرمایه‌گذاری، رقابت شدید میان رویکردهای مختلف و سرعت بالای تغییرات تکنولوژیک، بسیاری از بازیگران این حوزه را در موقعیتی شکننده قرار داده است. گاهی یک تغییر کوچک در استراتژی خودروسازان یا یک تحول در بازار جهانی کافی است تا سرنوشت یک شرکت به‌طور کامل تغییر کند.

منتقدی که حذف شد تقابل میان آستین راسل، بنیان‌گذار Luminar و ایلان ماسک سال‌ها یکی از جدی‌ترین جدل‌های فنی در صنعت خودروهای خودران بوده است. راسل بارها تاکید کرده بود که رویکرد تسلا در اتکا به دوربین و حذف لیدار، «ریسکی» و «غیرفنی» است و نمی‌تواند ایمنی لازم برای رانندگی خودکار را تضمین کند. او لیدار را «چشم واقعی خودروهای خودران» می‌دانست و معتقد بود بدون آن، سیستم‌های خودران در شرایط پیچیده دچار خطاهای جدی می‌شوند. در مقابل، ماسک همواره لیدار را «هزینه‌بر، غیرضروری و اشتباه استراتژیک» توصیف کرده و گفته بود که آینده خودروهای خودران در هوش مصنوعی و داده‌های گسترده نهفته است، نه در سخت‌افزارهای

«چری» برای حضور در ۲۴ ساعته لمانز آماده می‌شود

سه مرحله اصلی است. در ابتدا، چری سیستم انتخابی مسابقات استقامتی محلی «مسابقه یکپارچه اکسید» را راهاندازی خواهد کرد. در این مرحله، برند چینی فناوری‌های خود را اصلاح می‌کند، یک تیم قوی می‌سازد و رانندگان مستعد برای شرکت در مسابقات را شناسایی می‌کند. طی مرحله بعد، اکسید به مسابقات آسیایی لمانز (ALMS) خواهد پیوست. سالانه بیش از ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه خودرو جاده‌ای در این مسابقات شرکت می‌کنند. مرحله سوم، تأسیس «تیم لمانز اکسید» است که وارد مسابقات ۲۴ ساعته لمانز خواهد شد. علاوه بر این، چری و A.C.O. توافق کردند که یک پیست دارای گواهینامه لمانز در ووهو نزدیک به دفتر مرکزی چری بسازند. این پیست میزبان رویدادهای مسابقاتی سطح بالا در چین خواهد بود.

برند اکسید در تاریخ ۱۵ دسامبر اعلام کرد که یک توافق‌نامه همکاری استراتژیک با برگزارکننده مسابقات ۲۴ ساعته لمانز امضا کرده است. شرکت خودروسازی دولتی چینی چری، پنج سال دیگر با برند لوکس اکسید به مسابقات ۲۴ ساعته لمانز خواهد پیوست. این شرکت در کنار پورشه، تویوتا، آستون‌مارتین، کادیلاک، بامو و سایر خودروسازان در این مسابقات اتومبیل‌رانی معتبر شرکت خواهد کرد. برند اکسید در تاریخ ۱۵ دسامبر اعلام کرد که یک توافق‌نامه همکاری استراتژیک با باشگاه اتومبیل‌رانی غرب (A.C.O.)، برگزارکننده مسابقات ۲۴ ساعته لمانز امضا کرده است. شرکت اکسید از طرح پنج‌ساله «به سمت لمانز» خبر داد و اعلام کرد که قصد دارد در این سری مسابقات معتبر شرکت کند. این طرح شامل



خبر News

جدایی «واگنر» از مرسدس‌بنز در ۲۰۲۶

«گوردن واگنر»، مدیر ارشد طراحی مرسدس‌بنز اعلام کرد که در تاریخ ۳۱ ژانویه ۲۰۲۶ این شرکت را ترک می‌کند. شرکت مرسدس‌بنز در آستانه تغییر بزرگ است. «گوردن واگنر»، مدیر ارشد طراحی این خودروساز افسانه‌ای اعلام کرد که پس از ۲۸ سال فعالیت در خشان و خلق شاهکارهایی که چهره خودروهای مدرن را تغییر دادند، در ۳۱ ژانویه ۲۰۲۶ این شرکت را ترک می‌کند. واگنر که پدر معنوی طراحی‌های مدرن بنز شناخته می‌شود، مرسدس را از سازنده خودروهای سنتی و کلاسیک به‌سمت ساخت مدل‌های جذاب و جوان‌پسند سوق داد. کارنامه کاری واگنر پر از افتخارات است. او که در سال ۱۹۹۷ به مرسدس پیوست و در طراحی برخی از



خودروهای شاخص تاریخ نقش محوری داشته است. یکی از اولین پروژه‌های او، طراحی آبر خودرو افسانه‌ای SLR MC- Laren در کنار «گوردون موری» بود. طراحی S-Class (W222) نیز برعهده واگنر بود. یکی دیگر از خودروهایی که او طراحی کرد AMG GT بود؛ خودرویی که مستقیماً برای رقابت با پورشه ۹۱۱ طراحی شد. طراحی سری خودروهای برقی مرسدس بنز EQ نیز کار واگنر بود. واگنر ۵۷ ساله اعلام کرده که به درخواست خودش و برای «بستن این فصل و رفتن به‌سراغ طرحی نو» از سمت خود کناره‌گیری می‌کند. او در اینستاگرام نوشت: «ما با هم دورانی را تعریف کردیم که با شجاعت و خلاقیت هدایت می‌شد. آینده دهه بعدی طراحی شده است و من می‌توانم با اطمینان مرسدس را تحویل دهم.» اگرچه برخی از طراحی‌های اخیر او (به‌ویژه مدل‌های برقی سری EQ با شیشه‌های جلو بزرگ و فرم تخم‌مرغی) با انتقاداتی روبه‌رو شد و فروش ضعیفی در چین داشت، اما تاثیر کلی او بر مدرن‌سازی این برند انکارناپذیر است. سکان هدایت طراحی مرسدس به «باستیان باودی» (Bastian Baudy)، مدیر ۴۱ ساله طراحی Mercedes-AMG سپرده خواهد شد. با رفتن واگنر، مرسدس در حال تغییر جهت است.

سامارا مجهز شده که در صدمواد باز یافتی در آن افزایش یافته است. دوخت خاکستری روی صندلی‌های جلو و تزئینات فلزی تیره برای دسته‌دهنده، از دیگر تغییرات این تیپ هستند؛ اما مهم‌ترین خبر، گسترش گزین‌های پیش‌ران برای تیپ اسپرت GR Sport است. این تیپ که پیش از این تنها با پیش‌ران ۲ لیتری پلاگین-هیبریدی عرضه می‌شد، اکنون با سیستم هیبریدی ۱.۸ لیتری نیز قابل سفارش است. پیش‌ران هیبریدی ۱.۸ لیتری قدرتی معادل ۱۴۰ اسب‌بخار تولید می‌کند؛ در حالی که مدل قدرتمند پلاگین-هیبریدی با ۲۲۳ اسب‌بخار قدرت، می‌تواند تا ۶۶ کیلومتر مسافت را در حالت تمام‌برقی طی کند.

تویوتا از مدل ۲۰۲۶ شاسی‌بلند ساب کامپکت C-HR برای بازار اروپا رونمایی کرد. این به‌روزرسانی که برای نسل دوم این خودرو ارائه شده، شامل مجموعه‌ای از بهبودهای ظاهری، فنی و ایمنی است که به‌ویژه در تیپ‌های GR Sport و Mid+ C-HR متمرکز شده‌اند. این مدل را نباید با نسخه تمام‌برقی C-HR که اخیراً برای بازار آمریکا شش‌ماه‌ای معرفی شد، اشتباه گرفت. C-HR اروپایی همچنان یک شاسی‌بلند ساب‌کامپکت با طراحی بسیار خاص و آوانگارد است که با پیش‌ران‌های هیبریدی و پلاگین-هیبریدی عرضه می‌شود. در مدل ۲۰۲۶، تیپ Mid+ به‌رینگ‌های ۱۸ اینچی جدید آلایزی با رنگ مشکی مات و روکش پارچه‌ای جدیدی برای صندلی‌ها به‌نام



نسخه‌های جی آر به تویوتا «C-HR» نیز نفوذ کردند



محصولات نیسان سایپا تا ۹۰ میلیون تومان در بازار گران شدند؛

بازار خودرو همچنان تحت‌تاثیر نوسانات بهای ارز



بازار خودرو

بار دیگر به‌یکی از عرصه‌های بروز نااطمینانی اقتصادی در کشور تبدیل شده است؛

بازاری که در آخرین ثبت‌نام خودرو با ثبات تقاضای بیش از ۱۰ میلیون نفر، به‌نوعی از آن به‌عنوان «پناهگاه دارایی» یاد می‌شود. به اعتقاد بسیاری از اقتصاددانان جهش کم‌سابقه تقاضا و تداوم رشد قیمت‌ها، بیش از آن که ریشه در نیاز واقعی خانوارها داشته باشد، محصول تورم مزمن، قیمت‌گذاری دستوری و سیاست‌های انقباضی پنهان دولت است.

به باور اقتصاددانان در شرایطی که ثبات از متغیرهای کلان اقتصادی رخت بر بسته، چنین رفتارهایی نیز قابل پیش‌بینی است. به این ترتیب به‌نظر می‌رسد این سطح از استقبال، بیش از آن که به نیاز واقعی خانوارها برای خرید خودرو مرتبط باشد، بازتاب شرایطی است که در آن بی‌ثباتی اقتصادی، رفتار بازبزرگان بازار را به‌طور معناداری دگرگون کرده است. آن‌چه مشخص است در اقتصادی که تورم مزمن، نوسانات ارزی و نااطمینانی نسبت به آینده قیمت‌ها به یک وضعیت پایدار تبدیل شده، پول ملی به‌تدریج کارکرد خود را به‌عنوان ابزار حفظ ارزش سرمایه از دست می‌دهد.

در چنین فضایی، تصمیم‌گیری اقتصادی نه بر پایه مصرف، بلکه با هدف نگهداری دارایی در برابر کاهش قدرت خرید شکل می‌گیرد. خودرو نیز در این میان، به‌عنوان یکی از در دسترس‌ترین کالاهای بادوام، جایگاهی فراتر از یک وسیله حمل‌ونقل پیدا کرده و به پناهگاهی برای خروج از ریال بدل شده است.

بر این اساس تقاضای میلیونی در بازار خودرو را می‌توان در دو مسیر هم‌زمان تحلیل کرد. مسیر نخست، شکاف قیمتی میان کارخانه و بازار آزاد است؛ شکافی که به واسطه قیمت‌گذاری دستوری ایجاد شده و بازدهی تقریباً تضمین شده‌ای را پیش روی متقاضیان غیرمصرفی قرار می‌دهد. در این شرایط، خرید خودرو نه یک انتخاب مصرفی، بلکه فرصتی برای کسب سود بدون ریسک تلقی می‌شود. مسیر دوم اما عمیق‌تر است؛ انگیزه‌ای که از دل تورم و بی‌ثباتی برمی‌خیزد و افراد را به سمت تبدیل سریع نقدینگی به دارایی‌های فیزیکی سوق می‌دهد.

بسیاری از اقتصاددانان بر این باورند که سازوکار فروش خودرو به‌ویژه از طریق قرعه‌کشی نیز خود به‌عاملی تشدیدکننده در این فرآیند بدل شده است. قرعه‌کشی در ذات خود نشان‌دهی از کنترل شدید عرضه و فاصله گرفتن قیمت از سازوکار بازار است. زمانی که عرضه محدود و قیمت دستوری باشد، انحراف قیمتی اجتناب‌ناپذیر می‌شود و این انحراف، زمینه شکل‌گیری رانت و تقاضای مازاد را فراهم می‌کند. نتیجه چنین ساختاری، جذب تقاضایی است که بخش قابل توجهی از آن نه با نیت مصرف، بلکه با هدف مشارکت در یک بازی رانتی شکل

گرفته است؛ اما بلوک کردن پول در ثبت‌نام‌ها در کوتاه‌مدت، آثار ظاهراً مثبتی به‌همراه داشت که ایران خودرو این محدودیت را از ثبت‌نام‌های خود حذف کرد. بلوکه شدن منابع مالی میلیون‌ها متقاضی می‌توانست به جمع‌آوری نقدینگی سرگردان از سطح جامعه منجر شود و به‌طور موقت، فشار تقاضا و شتاب تورم را کاهش دهد.

البته این اثر کوتاه‌مدت نباید با حل مساله تورم اشتباه گرفته شود؛ چرا که این نقدینگی نه از چرخه اقتصاد خارج شده و نه به سمت فعالیت‌های مولد هدایت می‌شود؛ اما علاوه بر آثار کوتاه‌مدت ثبت‌نام‌ها، البته در صورت بلوکه کردن پول در بانک‌ها، در افق بلندمدت رشد تقاضا برای خودرو پیامدهای نگران‌کننده‌تری دارد.

هدایت پس‌اندازهای خانوارها به سمت فرآیندهای غیرمولدی مانند قرعه‌کشی در خودرو، به‌معنای انحراف منابع از بخش تولید، بازار سرمایه و سرمایه‌گذاری‌های پایدار است. در چنین شرایطی نه عرضه خودرو افزایش می‌یابد و نه مشکل اصلی بازار و در مقابل چرخه رانت، سفته‌بازی و انتظارات تورمی بازتولید می‌شود.

بدین ترتیب آن‌چه اقتصاددانان در آن متفق‌القول به‌نظر می‌رسند، این است که تقاضای کنونی در بازار خودرو نشان‌دهی از اختلالات عمیق در اقتصاد کلان است. تا زمانی که تورم مهار نشود، فرآیند قیمت‌گذاری به‌منطق بازار بازنگردد و سیاست‌های عرضه اصلاح نشود، خودرو و همچنان در نقش دارایی باقی خواهد ماند؛ نقشی که نه تنها به افزایش پایدار قیمت‌ها دامن می‌زند، بلکه خود به‌یکی از محرک‌های تداوم تورم در اقتصاد ایران تبدیل می‌شود.

قیمت خودرو در بازار همچنان رو به رشد است

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای چشمگیر ۲ تا ۹۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که نیسان دوگانه EX (۱۴۰۴) با ۹۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۹۰ میلیون تومان، نیسان دوگانه آپشنال (درجه‌مرفی) (۱۴۰۴) ۳۷ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۹۰ میلیون تومان، پادرا دوگانه (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۰۵ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴) با ۱۳ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۴۷۶ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی خودروهای مونتاژی رشد بهای ۱۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ام‌وی‌ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، اکستریم LX (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان و جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۴۴۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۴۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش تویوتا آوالون هیبرید (۲۰۲۵) با ۴۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱۰ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، بنز C200L (۲۰۲۵) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و ایرس HM5 EREV نیمه‌برقی (۲۰۲۴) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش به ۷ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسید.

مصرف سوخت خودروهای سایپا با نقشه راه سه‌مرحله‌ای کاهش می‌یابد؛

نسل جدید قوای محرکه «سایپا» با فناوری‌های روز جهانی در راه است

هیبریدی و برقی، در دستور کار قرار دارد که با هدف ارتقای بهره‌وری انرژی و کاهش آلایندگی دنبال می‌شود.

■ پروژه توسعه خانواده موتورهای جدید آغاز شده است

به گفته مدنی، در راستای الزامات استانداردهای آلایندگی یورو ۶ و قوانین ملی مصرف سوخت، پروژه توسعه خانواده موتورهای جدید با فناوری روز دنیا آغاز شده است. موتورهایی که با استفاده حداکثری از قطعات مشترک، قابلیت پوشش دهی تمامی پلتفرم‌های گروه سایپا را خواهند داشت.

وی افزود: «این موتورها از نوع ۱۶ سوپاپ (DOHC) با بازده حجمی بالا بوده و با بهره‌گیری از سطوح کم‌اصطکاک، بلوک سیلندر آلومینیومی، زنجیر تایم و سیستم زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها، نقش موثری در کاهش مصرف سوخت و بهبود عملکرد حرارتی ایفا می‌کنند.»

مدنی با اشاره به همکاری مگاموتور با شرکت تجاری خارجی خاطر نشان کرد: «این پروژه متناسب با شرایط اقلیمی و نوع سوخت داخل کشور در حال اجراست و در فاز نخست، بخشی از موتورها به‌صورت CBU تامین می‌شود و سپس با راه‌اندازی خطوط مونتاژ و ماشین‌کاری در سایت مگاموتور، پروژه به تدریج وارد فاز CKD و در نهایت داخلی‌سازی کامل خواهد شد. این خطوط ظرفیت تولید سالانه ۳۰۰ هزار دستگاه موتور برای گروه سایپا را فراهم می‌کنند.»

قائم‌مقام مدیرعامل مگاموتور در پایان گفت: «خانواده موتورهای جدید شامل موتورهای تنفس طبیعی، توربوشاژ و توربوشاژ با تزریق مستقیم سوخت است و برآوردها نشان می‌دهد استفاده از این موتورها در محصولات سایپا، به‌طور متوسط منجر به کاهش حدود یک لیتر مصرف سوخت در هر ۱۰۰ کیلومتر خواهد شد و این دستاوردی مهم در مسیر ارتقای فناوری صنعت خودرو و تحقق الزامات زیست‌محیطی کشور است.»



«به گزارش «سایپانیوز» در راستای الزامات استانداردهای آلایندگی یورو ۶ و قوانین ملی مصرف سوخت، پروژه توسعه خانواده موتورهای جدید با فناوری روز دنیا در دستور کار قرار گرفته است.

سیدعلیرضامدنی با تأکید بر ضرورت کاهش مصرف سوخت خودروهای داخلی و چالش ناترازی انرژی در کشور گفت: «مگاموتور به‌عنوان یکی از ارکان اصلی زنجیره ارزش صنعت خودرو و در چارچوب مأموریت‌های محوله از سوی گروه خودروسازی سایپا برنامه‌ای جامع را برای توسعه و تولید قوای محرکه کم‌مصرف در سه افق کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت تدوین و اجرایی کرده است.»

وی با اشاره به اقدامات انجام‌شده در افق کوتاه‌مدت افزود: «تولید موتورهای ارتقا یافته 151 برای خودروهای گروه X200 سایپا و موتور M24+ ویژه وانت‌های تجاری زامیاد به مرحله اجرا رسیده و همچنین نسخه‌های دوگانه‌سوز (CNG) این موتورها با هدف کاهش مصرف سوخت و تنوع بخشی به سبد محصولات عملیاتی شده است.»

■ موتور ME16 در خودروهای شاهین پلاس و پارس‌نوا مورد استفاده قرار می‌گیرد

قائم‌مقام مدیرعامل شرکت مگاموتور در حوزه‌های کیفیت، مهندسی و تحقیق و توسعه در تشریح راهبرد میان‌مدت مگاموتور اظهار کرد: «موتور ME16 که به تولید انبوه رسیده، هم‌اکنون در خودروهای شاهین پلاس و پارس‌نوا مورد استفاده قرار می‌گیرد و پروژه توسعه موتور N20 برای خودرو شاهین کراس نیز در مراحل پایانی قرار دارد و آماده ورود به فاز تولید انبوه است.» وی با اشاره به برنامه‌های بلندمدت این شرکت تصریح کرد: «توسعه خانواده‌ای از موتورهای کم‌مصرف مجهز به فناوری‌های نوین موتورهای احتراق داخلی از جمله تزریق مستقیم سوخت (GDI)، زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌های هوا و دود، کاهش اصطکاک قطعات داخلی و همچنین توسعه قوای محرکه



۱۶۲۵ اسب بخار و گشتاوری برابر با ۷۵۰ نیوتون متر را به ارمان می آورد تا با گیربکس ۸ سرعته ام استپ ترانیک قدرت را با سامانه xDrive به دو محور جلو و عقب منتقل کند. اصلاحات در بخش دفرانسیبل و همچنین در ساختار گیربکس سبب شده است به صورت رسمی و مطابق با آن چه بامو مشخص کرده، خودرو ظرف ۳.۲ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد؛ البته طی تست هایی که از سوی مجلات معتبر بین المللی به عمل آمده، شتاب این خودرو به ۳ ثانیه رسیده و ۰/۲ ثانیه نیز کاهش یافته و حتی در برخی از تست ها به ۲.۸ ثانیه رسیده و شتاب بالای خود را به رخ کشیده است

به جرات یکی از جذاب ترین کوپه های با عملکرد بالای سال بامو M8 کامپتیشن است. از آن جا که زبان طراحی جدید بامو به خوبی در این کوپه تهاجمی و خشن باواریایی ها به چشم می خورد، فناوری جدید این خودرو ساز آلمانی نیز در این مدل حرف ها برای گفتن دارد. هر چند که این کوپه دوست داشتنی تا پایان سال آتی میلادی به تولید می رسد. کماکان در بخش فنی به ویژه قلب تپنده M8 کامپتیشن همان پیشران برادر با تجربه و محبوبش یعنی M5 است که یک موتور ۸ سیلندر وی شکل ۴.۴ لیتری تجهیز شده به تکنولوژی توپین توربو ام است. این پیشران توپین توربو قدرتی معادل



بامو M8
Competition

از صفر تا ۱۰۰ در چند ثانیه؟

پر شتاب ترین گزینه های دنیای خودرو را بشناسید!



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

در این صنعت چشمگیر بوده است. بر این اساس در این مطلب گزینیهایی را بررسی می کنیم که شتاب اولیه آن ها کمتر از ۴ ثانیه بوده و جزو سریع ترین خودروهای جهان به شمار می روند.

از بدو تولید خودرو تا به امروز، بحث بر سر شتاب اولیه یا همان صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت خودرو و همچنان داغ بوده است. از اواخر دهه ۸۰ میلادی نیز با پیشرفت علم الکترونیک و ورود آن به صنعت خودرو، تغییر و تحولات

پورشه تایکان Turbo S



هدف پورشه از طراحی و تولید تایکان تنها به نمایش گذاشتن خودرویی تمام الکتریکی با عملکرد بالا در سطح تولید انبوه است. تجربه و به کارگیری تکنولوژی تحسین برانگیز این اسپرت ساز آلمانی در محصول سوپراسپرت هیبرید ۹۱۸ گامی شد تا تایکان فراتر از آن چه تصور می شد، باشد. از آن جا که این کوپه چهار در تمام الکتریکی پورشه در دو نسخه توربو و توربو S تولید شده است، مدل عملکردی و قوی آن یعنی توربو S دارای موتورهای الکتریکی قدرتمند نسل جدید است که ۷۵۰ اسب بخار قدرت تولید می کند و از باتری های ۸۰۰ ولتی لیتیومی جدید بهره می برد. همچنین مطابق با ادعای پورشه این مدل ظرف ۲.۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسد و این در حالی است که با در نظر گرفتن تست های انجام شده، این عدد به ۲.۶ ثانیه کاهش یافته و این به معنای توانایی بالای فنی تایکان نسبت به رقبای حتی سوپراسپرت های مدعی است. تایکان با یک بار شارژ کامل تا ۴۱۲ کیلومتر را می پیماید که با شتاب اولیه بی نظیر و چنین پیمایش حرکتی، تایکان به اثر خودرو تمام الکتریک با مهندسی روز بدل می شود.

شورولت کوروت C8 Stingray



نسل هشتم کوروت نسبت به قبل تنومندتر و پخته تر و از همه مهم تر زیباتر به نظر می رسد. آن چه کوروت C8 را متمایز می کند، رازهای شگفت انگیزی است که در زیر این استایل عضلانی نهفته شده و چیزهای بسیاری در چنته دارد تا رقابای اروپایی خود را به چالش کشد. ساختار طراحی پیشرانه میانی موجب شده است ضمن بالا رفتن میزان جذابیت، پایداری این کوپه عضلانی نیز افزایش یابد. موتور ۸ سیلندر وی شکل ۶.۲ لیتری موسوم به LT2 از نوع تنفس طبیعی است که به بهترین شکل ممکن تولید شده تا ۴۹۵ اسب بخار قدرت و ۶۳۷ نیوتون متر گشتاور را ایجاد کند. البته با وجود چنین حجمی، قدرت نسبتاً پایی به چرخ ها منتقل می شود؛ اما گیربکس فوق العاده ۸ سرعته دو کلاچه شتاب بالایی را برای این خودرو به ارمان آورده تا با فشردن پدال گاز و تعویض دنده های سریع، سرعت خودرو و ظرف ۳ ثانیه از صفر به ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. این موضوع به معنای سیستم انتقال قدرت بهینه سازی شده و تغییرات اساسی در ساختار کوروت نسبت به نسل های پیشین خود است.

آئودی RS7 اسپرت بک



خودرو چهار در کوپه اسپرتی که تا به امروز از جایگاه خاصی در بازار برخوردار بوده و طرفداران بسیاری دارد، آئودی RS7 است. زبان طراحی جدید آئودی به خوبی استایل فوق تهاجمی و البته زیادهار کنار تناسبات دلنشین را برای این کوپه چهار در اسپرت به نمایش می گذارد. در نسل دوم RS7 که اخیراً از سوی آئودی رونمایی شد، قوای محرکه این کوپه چهار در تهاجمی و پر فرورمندی آئودی از مهندسی به روز و ساختار جدیدی بهره می گیرد که یک موتور ۸ سیلندر وی شکل ۴ لیتری با تکنولوژی TFSI حداکثر ۶۰۰ اسب بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون متر گشتاور را با گیربکس ۸ سرعته تیپ ترانیک با هماهنگی سامانه کوآتو به چهار چرخ منتقل می کند. به لطف تکنولوژی MHEV، نسخه بر خودرو از گزینیهیبرید ملایم شتاب اولیه صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۳.۶ ثانیه ای دارد. البته این موضوع را نباید فراموش کرد که موتور الکتریکی به کار گرفته شده در سیستم MHEV شتاب را به شکل چشمگیری افزایش می دهد.

کونیگز گت جسکو



یکی از اتفاقات جالب موتور شوی ژنو سال ۲۰۱۹ میلادی رونمایی از اثر خودرو سوئدی کونیگز گت جسکو بود. در بخش فنی این هاپیر کار جدید سوئدی که به مراتب عملکردی بهتر از دو مدل قبل یعنی اگر RS و ر گاردارد، شاهد به کار گرفتن فناوری ها و هنر مهندسی بی نظیری هستیم. نبر و گاه قدرتمند ۸ سیلندر با آرایش وی شکل آلومینیومی ۵ لیتری مجهز به توپین و اصلاحات فوق العاده در بخش طراحی میل سوپاپ و بهبود تامینینگ سوپاپ ها در نهایت با سوخت E85 (۸۵ درصد اتانول و ۱۵ درصد بنزین) حداکثر ۱۶۰۰ اسب بخار قدرت و ۱۵۰۰ نیوتون متر گشتاور را با جدید ترین گیربکس ۹ سرعته لایت اسپید چند صفحه ای (LST) به چرخ ها انتقال می دهد. نکته مهم این که به دلیل سیستم انتقال قدرت عالی و اصلاح شده مشابه گیربکس دو کلاچه اما متفاوت و دارای ساختار جدید و با توجه به سازه فیبر کربنی مونو کوک همراه با آلومینیوم شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این خودرو به ۲.۵ ثانیه می رسد. هر چند که این عدد از سوی کارشناسان با توجه به توانایی و بخش فنی بی نظیر آن و سابقه درخشان محصولات کونیگز گت در هاپیر کارهای پیش از آن در نظر گرفته شده و برای زمان دقیق تر باید منتظر تست درایوهای متعدد آن بود.

بوگاتی شیرون پروفایلی



هر وقت از شتاب و سرعت هیجان انگیز سخن به میان می آید، نام بوگاتی در ذهن تداعی می شود. از آن جا که بوگاتی ویرون در فهرست سریع ترین های جهان حضور داشته، پس از به اتمام رسیدن تولید آن و جایگزینی با مدل شیرون، فصل جدیدی برای بوگاتی در این کارزار آغاز شد. بوگاتی شیرون پروفایلی که در دسامبر سال ۲۰۲۲ میلادی معرفی شد، از نظر طراحی همانند سایر نسخه های شیرون بوده؛ با این تفاوت که سعی شده از قطعات فیبر کربنی که در صنعت هوا و فضا به کار گرفته می شود نیز در این مدل بهره گرفته شود تا آن را به یک گزینیه خاص بدل سازد. بوگاتی شیرون پروفایلی در زیر چهره تهاجمی و جسورانه خود همان موتور ۱۶ سیلندر با آرایش W شکل کواد توربوشارژ (توربوهای چهار تایی) را جاداده است. این موتور با حجم ۷۹۹۳ سی سی و بر خوردار از بالاترین سطح تکنولوژی ساخت می تواند حداکثر ۱۴۷۹ اسب بخار قدرت را در ۶۷۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۶۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۱۶۰۰ آرپی ام به ارمان آورد. بر این اساس گیربکس ۷ سرعته دو کلاچه اتوماتیک قدرت را به چهار چرخ منتقل می کند و بر این اساس تنها ۲.۳ ثانیه زمان نیاز است که شیرون پروفایلی از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. از سوی دیگر حداکثر سرعت رسمی محدود شده این هاپیر کار منحصر به فرد بوگاتی ۳۸۰ کیلومتر بر ساعت است. با در نظر گرفتن ساخت ۵۰۰ دستگاه از شیرون پروفایلی ارزش هر یک از آن ها ۹ میلیون و ۷۹۲ هزار و ۵۰۰ یورو است

لامبورگینی سیان



سوپراسپرت ساز ایتالیایی در سال ۲۰۲۰ میلادی نسخه های متعددی از دو سوپراسپرت پر فرورمندی خود را به جهان معرفی کرد. اما لامبورگینی در موتور شوی فرانکفورت امسال از جدیدترین محصول خود با نام سیان رونمایی کرد. سیان از ظاهری خشن و تهاجمی تر بهره می گیرد و با توجه به نصب پیشران ۱۲ سیلندر وی شکل ۶.۰ در جای به حجم دقیق ۶۴۹۸ سی سی توانایی تولید ۷۷۲.۹ اسب بخار قدرت و ۷۲۰ نیوتون متر گشتاور را دارد.

مهندسی جدید لامبورگینی در بخش قوای محرکه از سیستم ۴۸ ولتی هیبریدی استفاده کرده که با وجود موتور الکتریکی نسبتاً قدرتمند به صورت ترکیبی حداکثر ۸۱۹ اسب بخار توان و ۸۰۰ نیوتون متر گشتاور را با گیربکس ۷ سرعته ISR به چهار چرخ منتقل می کند.

سازه فیبر کربنی مونو ک با ترکیب متریال آلومینیومی وزن بدنه را تا حد چشمگیری کاهش داده و با وجود تکنولوژی هیبریدی ۴۸ ولتی که نخستین بار در پیشران لامبورگینی از آن بهره گرفته شده می تواند ظرف ۲.۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. در واقع ۰/۲ ثانیه یا ۱۰ درصد شتاب اولیه سیان نسبت به مدل اونتادور SVJ بهبود یافته و تا ۳.۵ کیلومتر بر ساعت سرعت می گیرد.

فراری F8 Tributo



بی شک فراری سازنده بهترین خودرو ساز پر فرورمندی در جهان است که تکنولوژی آن زبان زد دیگر خودرو سازان بوده است. سوپراسپرت F8 Tributo از نظر ظاهری به زبان جدید طراحی فراری مزین شده تا با کمترین تغییرات در آلمان ها ظاهری جذاب تر و کاملاً آپرو دینامیک داشته باشد. F8 Tributo از موتور قدرتمند ۸ سیلندر وی شکل ۹۰ در جای ۴.۹ لیتری توپین توربو سود می برد که با توجه به اصلاحاتی که در بخش محفظه احتراق و توربوهای باز طراحی انجام گرفته ۷۱۰ اسب بخار قدرت و ۷۷۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند که با گیربکس ۷ سرعته دو کلاچه با تکنولوژی F1 چنین قدرت و گشتاوری را به چهار چرخ منتقل می کند. با توجه به این که در بخش آپرو دینامیک بدنه از اسپوiler های فعال به همراه دیفیوزر فعال استفاده شده، بنابراین این خودرو شتاب سریع تری خواهد داشت. آن چه فراری با تست های انجام شده اعلام کرده F8 Tributo تنها ظرف ۲.۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسد و حداکثر سرعت آن نیز ۳۴۰ کیلومتر بر ساعت است.

فست‌بک کوپه به این خودرو بدهد. در جلونیز شاهد همان چراغ‌های به‌فرم C هستیم که با خطوط تیز روی کاپوت چهره جسورانه و تهاجمی دارد. در نمای عقب نیز چراغ‌های باریک با LED با حجم‌پردازی بسیار خاص نمای زیبا و چشم‌نوازی به این کراس‌کوپه بخشیده است. کابین این کراس‌اور نیز همچنان مدرن و اسپرت است که به جذابیت آن می‌افزاید. همچنان از نظر مشخصات فنی این خودرو دارای قوای محرکه هیبریدی، پلاگین-هیبریدی و تمام‌الکتریکی است که حق انتخاب مشتری را افزایش می‌دهد و در عین حال اسپرت و جذاب به نظر می‌رسد.

تویوتا CH-R یک اس‌یووی کراس‌اور ساب کامپکت به‌شمار می‌رود که از سال ۲۰۱۶ میلادی تا به امروز روی خط تولید این خودرو ساز زاپنی قرار گرفته است. در نسل دوم این خودرو که اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی معرفی شد، زبان جدید طراحی تویوتا به‌لطف خطوط تیز و چراغ‌های مشابه حرف C استایل بسیار جذابی را برای آن فراهم کرده است. اما اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی بود که کمپانی تویوتا از نسخه کراس‌کوپه CH-R با پسوند پلاس رونمایی کرد. از نظر طراحی همچنان شاهد طراحی با خطوط تیز هستیم و تنها ستون C کشیده شده و فرمت سقف حالت خمیده پیدا کرده تا حالت



کراس کوپه اسپرت و جذاب «تویوتا»



تلاش خودروسازان اروپایی برای دستیابی به استاندارد آلایندگی یورو ۷؛

راهکار «استلانتیس» برای کاهش انتشار کربن در ناوگان سنگین چیست؟

استلانتیس پروژه «HVO Aurora» را نه یک اقدام تبلیغاتی، بلکه بخشی از استراتژی بلندمدت خود برای تسریع در مسیر کاهش انتشار کربن می‌داند

برای کسب کارهایی که با فشارهای قانونی و تعهدات تجاری برای رسیدن به اهداف زیست‌محیطی مواجه هستند، این یک مزیت عملی است. آن‌ها می‌توانند بدون نیاز به بازنشسته کردن ناوگان دیزلی فعلی یا سرمایه‌گذاری‌های سنگین در فناوری‌های جدید، به‌طور قابل توجهی انتشار کربن را کاهش دهند و این کاهش را با داده‌های قابل‌راستی آزمایشی گزارش کنند.

موانع و چالش‌ها

با این حال، توسعه و استفاده گسترده از HVO به‌سادگی چالش‌های فنی نیست. یکی از مهم‌ترین ملاحظات، منبع مواد اولیه است که تأثیر زیادی بر کارایی زیست‌محیطی دارد. HVO می‌تواند از روغن‌های زائد و پسماندهای خوراکی تهیه شود که در این صورت بیشترین کاهش انتشار را ارائه می‌دهد، اما اگر از منابع زراعی تازه و با مصرف بالای زمین و منابع آب تولید شود، ممکن است منافع زیست‌محیطی آن کاهش یابد یا حتی پیامدهای منفی داشته باشد که باید به‌دقت مدیریت شوند. فراهمی و عرضه سوخت نیز از دیگر چالش‌هاست. در حال حاضر دسترسی به HVO در تمام مناطق اروپا یکسان نیست و قیمت آن بسته به عرضه، تقاضا و سیاست‌های محلی متفاوت است. اگرچه روند سرمایه‌گذاری و توسعه بازار سوخت‌های تجدیدپذیر رو به‌افزایش است، اما مقیاس‌بندی گسترده‌تر نیازمند هماهنگی بیشتر بین تولیدکنندگان، توزیع‌کنندگان و قانون‌گذاران است.

آینده و چشم‌انداز

استلانتیس پروژه HVO Aurora را نه به‌عنوان یک اقدام تبلیغاتی، بلکه به‌عنوان بخشی از استراتژی بلندمدت خود برای تسریع در مسیر کاهش انتشار معرفی کرده است. این طرح نتیجه برنامه داخلی Star Up است، برنامه‌ای که برای تشویق نوآوری‌های درون‌سازمانی طراحی شده و به کارکنان امکان می‌دهد ایده‌های نوآورانه را به پروژه‌های عملی تبدیل کنند. اگر نتایج این آزمایش اولیه مطابق انتظار باشد، یعنی کاهش انتشار کربن واقعی و قابل‌راستی آزمایشی می‌تواند به یک الگوی عملی برای سایر شرکت‌ها در اروپا و فراتر از آن تبدیل شود. در شرایطی که بخش بزرگی از تمرکز جهانی بر خودروهای الکتریکی است، این پروژه نشان می‌دهد که راهکارهای میانی و قابل اجرا امروز نیز می‌توانند نقش مهمی در کاهش انتشار کربن داشته باشند.

تلاش خودروسازان اروپایی برای دستیابی به استاندارد آلایندگی یورو ۷

پروژه HVO Aurora یک گام عملی و داده‌محور در مسیر کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای طبق استاندارد یورو ۷ برای حمل‌ونقل تجاری است؛ گامی که می‌تواند برای ناوگان فعلی امکان اقدام سریع، بدون تغییرات سخت‌افزاری و با داده‌های قابل‌راستی آزمایشی فراهم کند. با تمرکز بر شفافیت و قابلیت رصد، این طرح نه تنها یک ابتکار زیست‌محیطی است، بلکه پاسخی واقع‌بینانه به شرایط فعلی صنعت است. در جهانی که بسیاری راه‌حل‌های بلندمدت را تبلیغ می‌کنند، پروژه HVO Aurora نشان می‌دهد راه‌حل‌های میانی و عملی امروز نیز می‌توانند ارزش واقعی ایجاد کنند.

می‌خواهند بدون فوت وقت شروع به کاهش انتشار کنند. عدم نیاز به سرمایه‌گذاری در خودروهای جدید یا بازسازی زیرساخت‌های سوخت‌گیری، باعث می‌شود پذیرش این سوخت ساده‌تر و مقرون‌به‌صرفه‌تر باشد.

آغاز پروژه ونحوه اجرا

پروژه HVO Aurora به‌صورت یک تور جاده‌ای اروپایی یک‌ماهه طراحی شده است که در آن دو مدل خودرو تجاری سبک از سیداستلانتیس Citroën Berlingo و Fiat Professional Ducato به‌صورت تمام‌وقت با سوخت HVO حرکت می‌کنند تا عملکرد واقعی این سوخت و میزان کاهش انتشار در شرایط روزمره ثبت شود.

برای جمع‌آوری داده‌های دقیق و قابل‌اتکا، استلانتیس با شرکت فرانسوی SP3H همکاری کرده است تا هر یک از خودروها به حسگرهای دیجیتال FluidBox Micro مجهز شوند. این حسگرها مصرف سوخت، فاصله طی‌شده، ترکیب سوخت و مقدار تخمینی CO₂ ذخیره‌شده را به‌طور لحظه‌ای ثبت کرده و به یک پلت‌فرم ابری منتقل می‌کنند. این رویکرد داده‌محور به‌مدیران ناوگان این امکان را می‌دهد که نه تنها کاهش انتشار را مشاهده کنند، بلکه آن را به‌صورت قابل‌اعتبار و قابل گزارش برای اهداف گزارش‌دهی ESG و اهداف علمی-شرکتی اثبات کنند.

پیام اصلی پروژه: شفافیت و قابلیت ردیابی

یکی از بزرگ‌ترین چالش‌ها در استفاده از سوخت‌های تجدیدپذیر، نبود استانداردهای دقیق برای ردیابی و تأیید اثر بخشی آن‌هاست. بسیاری از شرکت‌ها و مشتریان نگران ادعاهای صرفاً بازاریابی هستند که فاقد داده‌های واقعی و قابل‌استناد باشند. HVO Aurora دقیقاً بر این نقطه تمرکز دارد: جمع‌آوری داده‌های عملی از خودروهایی که در شرایط واقعی کار می‌کنند و ارائه این داده‌ها در قالبی قابل ردیابی و تأیید.

این سطح از شفافیت اهمیت زیادی دارد؛ به‌خصوص در دورهای که گزارش‌دهی گازهای گلخانه‌ای نه تنها برای مقامات نظارتی بلکه برای سرمایه‌گذاران و مشتریان نیز اهمیت پیدا کرده است. شرکت‌ها باید بتوانند ادعاهای خود درباره کاهش انتشار را مستند کنند و به‌لطف HVO Aurora می‌کوشند این امکان را فراهم سازند.

چرا HVO را باید جدی گرفت؟

بر خلاف فناوری‌های صفر انتشار مثل خودروهای برقی یا هیدروژنی که نیازمند توسعه زیرساخت‌های گسترده، بازتعریف ناوگان و سرمایه‌گذاری قابل توجه هستند، HVO می‌تواند همین امروز در ناوگان موجود به کار گرفته شود. این سوخت امکان کاهش انتشار را بدون وقفه در عملیات و بدون هزینه‌های capitale قابل توجه فراهم می‌کند و این نکته دقیقاً همان چیزی است که بسیاری از مدیران ناوگان‌ها در شرایط فعلی به آن نیاز دارند.

در زمانی که بحث پیرامون آینده حمل‌ونقل و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای در سطح جهان به اوج خود رسیده، شرکت‌های بزرگ خودرو سازی با رویکردهای مختلف به این چالش پاسخ می‌دهند.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

استلانتیس (Stellantis) یکی از بزرگ‌ترین گروه‌های خودرو سازی جهان با برندهای شناخته‌شده‌ای چون فیات، سیتروئن، پژو و اوپل اخیراً پروژه‌ای نوآورانه به‌نام HVO Aurora را معرفی کرده است. این پروژه با هدف نشان دادن امکان استفاده از سوخت‌های تجدیدپذیر در ناوگان واقعی خودروهای تجاری سبک طراحی شده و تأکید آن بر داده‌محوری و شفافیت در اثبات کاهش انتشار کربن است.

چرا HVO Aurora اهمیت دارد؟

کاهش انتشار کربن یکی از چالش‌های جدی صنایع حمل‌ونقل است. سیاست‌گذاران در سراسر اروپا با اعمال استانداردهای سخت‌گیرانه و تعیین اهداف بلندپروازانه برای کاهش گازهای گلخانه‌ای، شرکت‌ها را به انتخاب راهکارهای کم‌اثرتر تشویق می‌کنند. استلانتیس در پاسخ به این فشارها، پروژه HVO Aurora را یک ابتکار عمل کاربردی بدون نیاز به تغییر وسیع در ناوگان یا بازساخت‌ها برای کاهش آلایندگی می‌داند.

کلید این پروژه استفاده از Hydro-treated Vegetable Oil یا به اختصار HVO است؛ سوختی تجدیدپذیر که از مواد زائدی نظیر روغن‌های پخت‌وپز مصرف‌شده و چربی‌های جانوری تولید می‌شود و می‌تواند به‌عنوان جایگزینی مستقیم برای دیزل سنتی در موتورهای فعلی مورد استفاده قرار گیرد.

HVO چیست و چه مزایایی دارد؟

HVO نوعی سوخت دیزلی تجدیدپذیر است که از طریق فرآیند هیدروتراپت کردن (Hydrotreating) مواد ارگانیک به‌دست می‌آید. این فرآیند باعث می‌شود سوخت نهایی از نظر شیمیایی بسیار شبیه به دیزل معمولی باشد، اما با کاهش قابل توجه انتشار CO₂ در طول چرخه عمر سوخت همراه باشد. بسته به منابع اولیه مصرف‌شده، HVO می‌تواند بین ۸۵ تا ۹۰ درصد در کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای نسبت به دیزل معمولی مؤثر باشد.

ویژگی مهم دیگر HVO این است که با استاندارد EN 15940 سازگار است؛ به این معنی که می‌توان از آن در بسیاری از موتورهای دیزلی کنونی بدون نیاز به تغییرات سخت‌افزاری استفاده کرد. این سازگاری عملی، HVO را به یک گزینه جذاب برای شرکت‌ها و ناوگان‌هایی تبدیل کرده که





عقب نشینی بخشی از خریداران از بازار شده است. از سوی دیگر، ثبات نسبی عرضه در این بخش نیز در کاهش قیمت‌هایی تاثیر نبوده است. تداوم تولید و عرضه این خودروها از نسوی خودروسازان داخلی، در کنار نبود شوک جدید در بازار، موجب تعدیل قیمت‌ها شده است. این در حالی است که نوسانات نرخ ارز در روزهای اخیر اثر کمتری بر و انت‌های سبک شهری گذاشته و حساسیت قیمتی این گروه نسبت به خودروهای سواری کمتر بوده است. در صورت تداوم شرایط فعلی و نبود تغییرات ناگهانی در متغیرهای کلان اقتصادی، روند قیمت و انت‌های سبک شهری در کوتاه مدت با نوسانات محدود همراه خواهد بود.

بررسی روند قیمت‌ها در بازار خودرو نشان می‌دهد برخی و انت‌های سبک شهری طی روزهای اخیر با کاهش قیمت مواجه شده‌اند. بر اساس آخرین داده‌های بازار، خودروهایی مانند پراید ۱۵۱ GX و آریسان ۲ مسیر افت قیمت را دنبال کرده و نسبت به هفته‌های گذشته از آن تر معامله می‌شوند. کاهش تقاضای مصرفی، یکی از عوامل اصلی افت قیمت در این گروه از خودروهاست. و انت‌های سبک شهری که عمدتاً در بخش توزیع شهری و مشاغل خرد مورد استفاده قرار می‌گیرند، به شدت تحت تاثیر شرایط اقتصادی و توان خرید متقاضیان قرار دارند. افزایش هزینه‌های جاری کسب و کارها و محدود شدن نقدینگی، موجب



افت قیمت و انت‌های سبک شهری در بازار خودرو

افت و خیز هم‌زمان قیمت خودروهای وارداتی، داخلی و مونتاژی

مستقیمی بر انتظارات قیمتی در بازار خودرو گذاشته است. افزایش یا کاهش نرخ ارز، حتی در کوتاه مدت، به سرعت خود را در قیمت خودروهای وارداتی و سپس در بازار داخلی و مونتاژی نشان می‌دهد؛ موضوعی که بیانگر شکنندگی بالای بازار است. تازمانی که ثبات نسبی در بازار ارز ایجاد نشود و سیاست‌های مشخص و پایداری در حوزه تولید، واردات و قیمت گذاری مد نظر قرار نگیرد، نوسانات قیمتی ادامه خواهد داشت. از نگاه کارشناسی، بازار خودرو در شرایط فعلی بیش از آن که از منطق عرضه و تقاضای واقعی تبعیت کند، تحت تاثیر متغیرهای کلان اقتصادی و انتظارات تورمی است.

در چنین فضایی، هر گونه سیگنال اقتصادی می‌تواند به سرعت به موج جدیدی از افت یا افزایش قیمت در بازار خودرو منجر شود.

در آید. این موضوع به ویژه در خودروهای مونتاژی که طی ماه‌های گذشته رشد قیمتی بالایی را تجربه کرده بودند، خود را به شکل اصلاح قیمت نشان داده است.

در مقابل، در بازار خودروهای وارداتی، روند قیمت‌ها یکدست نیست. برخی مدل‌های وارداتی بارشد قیمت مواجه شده‌اند؛ رشدی که عمدتاً ریشه در محدودیت عرضه، واردات قطره چکانی و افزایش هزینه‌های جانبی واردات دارد. کاهش حجم ورود خودرو به کشور و تداوم چالش‌های ناشی از تحریم، از جمله در حوزه نقل و انتقال ارز و خدمات پس از فروش، موجب شده تعادل عرضه و تقاضا در این بخش به نفع افزایش قیمت‌ها برهم بخورد.

نکته قابل توجه آن که میزان نوسان قیمت خودرو نسبت به گذشته افزایش یافته و بازار بیش از پیش به تحولات بیرونی واکنش نشان می‌دهد. نوسان نرخ ارز به عنوان متغیر کلیدی، تاثیر

بازار خودرو در روزهای اخیر با نوسانات قیمتی قابل توجهی همراه شده است؛ نوسانی که هم خودروهای داخلی و مونتاژی و هم بخشی از مدل‌های وارداتی را در بر گرفته و از بی‌ثباتی بیشتر در این بخش نسبت به ماه‌های گذشته خبر می‌دهد. بررسی روند معاملات نشان می‌دهد در حالی که برخی مدل‌ها کاهش قیمت را تجربه کرده‌اند، در مقابل، بخشی از خودروهای وارداتی بارشد بها مواجه شده‌اند؛ موضوعی که تصویر دوگانه‌ای از وضعیت فعلی بازار ارائه می‌دهد. بر اساس رصد قیمت‌ها، در گروه خودروهای داخلی و مونتاژی، کاهش قیمت در برخی مدل‌ها بیشتر تحت تاثیر افت تقاضای مصرفی و محتاط بودن خریداران بوده است. بلاتکلیفی سیاست‌های کلان بازار خودرو، تداوم قیمت گذاری دستوری و انتظار فعالان بازار برای تعیین تکلیف وضعیت واردات، موجب شده بخشی از تقاضا به حالت تعلیق

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۲	یک میلیارد و ۵۰۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۷	یک میلیارد و ۷۰۰	۳۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۰۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
ام‌وی‌ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
چری آریزو 5T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۷۲	۲ میلیارد و ۲۲۰	۲۰	▲
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۳ میلیارد و ۲۲۰	۰	
فونیکس آریزو GT 6 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۰	۳ میلیارد	۰	
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۷۳	۳ میلیارد و ۸۵۰	۴۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۴ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۱۱۴	۳ میلیارد و ۹۰۰	۶۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۵ میلیارد	۱۰۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۶ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۵	یک میلیارد و ۴۴۰	۴۰	▲
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۰	۲ میلیارد	۱۰	▲
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۰	یک میلیارد و ۸۲۰	۲۰	▲
کی ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۴۰	▲
کی ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۳۰	▲
کی ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۲ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
کی ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۵۰	۴ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۹۵	۲	▲
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۹۸	۲	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۷۸۹	۳	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۸۵۳	۱۶	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۹۸۵	۵	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۸۹۲	۴	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۹۱۵	۲	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۹۸۰	۷	▼
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیارد و ۲۶۰	۰	
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۷۸۵	۴	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۸۱۷	۷	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۸۳۴	۳	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۷۷۷	۴	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۷۸۰	۰	
کوییک R اتومات (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۵۵	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۲۶۳	۷	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۴۱۵	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۴۶۳	۱۰	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۶۸۳	۷	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۱۳۰	۱۰	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۹۰	۳۷	▲
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۸۸۰	یک میلیارد و ۱۹۰	۹۰	▲
نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۹۰	۵	▲
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۳۰	▲
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۳۰۵	۲۵	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۱۷	۲	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۸۰	۰	
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۲۴۳	۱۰	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۲۵۸	۱۵	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۳۶۰	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۸۳	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۲۶۰	۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۳۲۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۳۵۰	۳	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۴۷۶	۱۳	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۵۲۰	۲	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۳۶۵	۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۳۶۰	۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۳۹۸	۲	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۶۲۳	۷	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۳۲۵	۱۵	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۶۱۰	۷	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۵۰	۳	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	۲ میلیارد و ۱۷۵	۱۵	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۸۲۰	۲	▼

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 ۴۰۰	۵۰	▲
اشکودا سوپر ۱،۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
ام‌جی 4ev تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۹۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
ام‌جی ۱،۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۹۰	۲ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▲
اوتار ۱۱ EV (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۱۹۸	۱۱ میلیارد و ۶۰۰	۳۰۰	▲
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۷۰	۷ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
اینفینیت اکسپلورر (۲۰۲۳)	۴ میلیارد	۵ میلیارد و ۲۰۰	۰	
آئودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۶ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▲
بام‌و iX1e Drive برقی (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲
بام‌و X2 sDrive 18i توربو شارژ (۲۰۲۵)	۰	۱۴ میلیارد	۰	
بام‌و X2 sDrive 25i توربو شارژ (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بام‌و iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیارد و ۲۰۰	۰	
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▲
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۵۹	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	
بی‌و‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۵ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۵	۳ میلیارد	۵۰	▲
تانک ۳۰۰ - ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۲۰	۷ میلیارد	۱۰۰	▲
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۸۶	۳ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۴۰۰	۸ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۵۰	۱۰ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۰ میلیارد و ۴۰۰	۴۰۰	▲
تویوتا وایلدنر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد	۰	
تویوتا کم‌ری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۷ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲

بدری افزود: «ماموران مبارزه با قاچاق کالا و ارز پلیس امنیت اقتصادی استان زنجان حین کنترل محورهای مواصلاتی استان یک دستگاه کامیون باری را متوقف و در بازرسی از آن تعداد ۱۳ هزار و ۵۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق کشف کردند.» وی خاطر نشان کرد: «کارشناسان ارزش ریالی این مقدار روغن موتور توقیفی را ۷ میلیارد ریال برآورد کردند که در این رابطه پرونده‌های قضائی تشکیل و به مرجع قضائی تحویل داده شد.»

رئیس پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی استان زنجان در پی توقیف یک دستگاه کامیون باری، از کشف مقدار ۱۳ هزار و ۵۰۰ لیتر روغن موتور فاقد مجوز به ارزش ۷ میلیارد ریال خبر داد. به گزارش خبرگزاری «فارس» از زنجان و به نقل از مرکز اطلاع‌رسانی فرماندهی انتظامی استان زنجان، حسین بدری، رئیس پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی استان زنجان از توقیف یک دستگاه کامیون حامل بار قاچاق خبر داد. حسین



کشف ۷ میلیاردی روغن موتور قاچاق در زنجان



مزیت استفاده از بنزین سوپر چیست؟

بازار سوخت زیر فشار پرسش‌های تازه

«آن‌چه رانندگان در پمپ‌بنزین انتخاب می‌کنند، می‌تواند بر رفتار موتور، سلامت قطعات داخلی و حتی کیفیت و طول عمر روانکار تأثیر بگذارد.

در همین حال، خودروسازان با معرفی نسل‌های جدید پیشران‌های توربوشارژ، تزریق مستقیم و نسبت تراکم بالا، حساسیت بیشتری نسبت به نوع سوخت پیدا کرده‌اند؛ حساسیتی که بسیاری از مصرف‌کنندگان هنوز از ابعاد واقعی آن آگاه نیستند. از سوی دیگر، افزایش قیمت سوخت و تفاوت هزینه میان انواع بنزین، این پرسش را پررنگ‌تر کرده که آیا پرداخت مبلغ بیشتر واقعا ارزش فنی دارد یا تنها یک تصور عمومی است.

در بازارهایی که خودروهای مدرن و قدیمی هم‌زمان حضور دارند، پاسخ به این پرسش پیچیده‌تر می‌شود، زیرا هر موتور نیازهای متفاوتی دارد و انتخاب نادرست می‌تواند پیامدهایی فراتر از کاهش شتاب یا افزایش مصرف داشته باشد. کارشناسان تأکید می‌کنند که این موضوع کاملاً به نوع موتور و طراحی آن بستگی دارد.

تفاوت اصلی میان بنزین معمولی و سوپر در عدد اکتان است؛ معیاری که نشان می‌دهد سوخت تا چه اندازه در برابر احتراق زود هنگام مقاومت دارد.

در موتورهایی که با نسبت تراکم بالا، زمان‌بندی پیشرفته جرّقه یا توربوشارژر کار می‌کنند، استفاده از سوخت با اکتان پایین می‌تواند باعث ناک زدن شود؛ پدیده‌ای که در آن مخلوط هوا و سوخت پیش از زمان مناسب منفجر می‌شود و به موتور فشار وارد می‌کند.

در چنین شرایطی، بنزین سوپر می‌تواند عملکرد موتور را



مدیریت موتور در خودروهای مدرن می‌تواند خود را با کیفیت‌های مختلف سوخت تطبیق دهند. اگر سوخت اکتان پایین‌تر باشد، ECU زمان جرّقه را عقب می‌برد تا از ناک جلوگیری کند.

این کار باعث کاهش توان و افزایش مصرف سوخت می‌شود، اما از آسیب جلوگیری می‌کند.

بنابراین، استفاده از بنزین معمولی در موتوری که برای سوپر طراحی شده، به‌طور مستقیم آسیب‌زا نیست اما عملکرد را کاهش می‌دهد. در مقابل، استفاده از بنزین سوپر در موتوری که برای بنزین معمولی طراحی شده، معمولاً هیچ بهبود محسوسی ایجاد نمی‌کند، زیرا ECU نمی‌تواند از اکتان بالاتر بهره‌برداری کند.

بهترین راه برای انتخاب سوخت مناسب، پیروی از توصیه سازنده خودرو است. اگر دفترچه راهنما بنزین سوپر را «ضروری» اعلام کرده باشد، استفاده از بنزین معمولی می‌تواند به مرور زمان باعث کاهش کارایی شود.

اما اگر تنها «پیشنهاد» شده باشد، استفاده از بنزین معمولی مشکلی ایجاد نمی‌کند و تفاوت عملکرد اغلب ناچیز خواهد بود.

بحث «بنزین معمولی یا سوپر؟» سال‌هاست که میان رانندگان، تعمیرکاران و حتی خودروسازان محل اختلاف است. این موضوع به‌طور مستقیم با رفتار موتور، کیفیت احتراق، طراحی پیشران و حتی انتخاب روانکار مناسب ارتباط دارد. نوع سوخت مصرفی می‌تواند بر عملکرد و سلامت روغن موتور نیز اثر گذار باشد.

در نهایت انتخاب میان بنزین معمولی و سوپر یک تصمیم ساده نیست، بلکه بخشی از یک زنجیره فنی شامل طراحی موتور، کیفیت احتراق، رفتار روانکار و هزینه نگهداری است. برای صنعت روانکارها، این موضوع یادآور اهمیت هماهنگی میان سوخت، روغن و فناوری موتور است؛ هماهنگی‌ای که می‌تواند تفاوت میان یک موتور سالم و یک موتور پر هزینه را رقم بزند.

عمر آن را افزایش می‌دهد، اما این ادعائیز تنها در صورتی سوپر را توصیه نکرده باشد، پرداخت هزینه بیشتر معمولاً نتیجه‌ای فراتر از بسار روانی ذهنی ندارد. برخی رانندگان تصور می‌کنند بنزین سوپر موتور را تمیزتر نگه می‌دارد یا

کارشناسان می‌گویند اگر سازنده خودرو استفاده از بنزین سوپر را توصیه نکرده باشد، پرداخت هزینه بیشتر معمولاً نتیجه‌ای فراتر از بسار روانی ذهنی ندارد. برخی رانندگان تصور می‌کنند بنزین سوپر موتور را تمیزتر نگه می‌دارد یا

بهبود دهد، از ناک جلوگیری کند و حتی مصرف سوخت را کاهش دهد. اما در بسیاری از خودروهای معمولی، موتور برای کار با بنزین استاندارد طراحی شده است و استفاده از بنزین سوپر هیچ مزیت قابل توجهی ایجاد نمی‌کند.



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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



طراحی و تولید شده و در راه بازار است. در حقیقت به تازگی کمپانی آکورا تصویری از نمای عقب محصول جدید اسپرتش منتشر کرده است. در این تصویر به وضوح شاهد چراغ پیوسته با گرافیک آشنای محصولات آکورا هستیم و نام آکورا نیز در زیر چراغ به چشم می خورد که با حجم خاص روی در صندوق عقب به زیبایی بیشتری این نما می افزاید. همچنین این محصول از آکورا احتمال دارد با نام ADX معرفی شود و این خودرو ساز از کلمه EV پر فور منس استفاده کرده که به معنی محصول اسپرت عملکردی این خودرو است. از سوی دیگر این محصول در مونتری آمریکا معرفی خواهد شد.

سال ۲۰۲۳ میلادی بود که کمپانی آکورا در مونتری ایالات متحده از اس یووی کراس اوور میان سباز تمام الکتریکی خود با نام ZDX رونمایی کرد. این خودرو که روی پلت فرم GM BEV3 شکل گرفته، در واقع از همان پلت فرم جنرال موتورز بهره می برد که کادیلاک لیریک بر اساس آن ساخته شده است. آکورا ZDX اگر چه طراحی مشابه سایر محصولات اسپرت این کمپانی صاحب نام داشت، اما همچون آکورا NSX آن چنان که باید هیجان انگیز نیست. اما خبر خوش برای آن دسته از اسپرت دوستانی که علاقه مند به یک کراس کوپه تمام الکتریکی هستند، این که کراس کوپه جدید آکورا



کراس کوپه جدید «آکورا»

تلگرام

Telegram

طراحی خاص خودروهای برقی

از سال ۲۰۱۰ میلادی تا به امروز که بیش از یک دهه می گذرد، شاهد توسعه و پیشرفت الکتریزه شدن خودروها هستیم. در این میان برای آن که یک خودرو بتواند به صورت تمام الکتریکی به تولید برسد، طراحی بدنه آن باید با بخش فنی خودرو به طور کامل مطابقت داشته باشد. با این حال طراحی بدنه خودروهای الکتریکی در مقایسه با مدل های احتراق داخلی تا حدی ساده به نظر می رسد و این امر به خودی خود در کاهش فروش این مدل خودروها سهم چشمگیر و غیر قابل انکاری دارد. هر چند که محصولات برقی برخی خودرو سازان مطرح جهان همچون آئودی و بامو به یمن بهره گیری از توان دانش فنی طراحان حرفه ای، اسپرت و جذاب به نظر می رسند؛ با این حال سوال این است که آیا به طور کلی محصولات برقی خودرو سازان همچنان ساده و بدور از هیجان خواهند بود؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

با توجه به این که در طراحی خودروهای الکتریکی همچنان اصل سادگی، زیبایی نسبی و از همه مهم تر کارایی بالا توسط خودرو سازان رعایت می شود، این مدل خودروها همواره در مقایسه با مدل های احتراق داخلی جذابیت کمتری خواهند داشت. در عین حال نسل جدید تیوتا پریوس یا بامو iX یا آئودی ای-ترون جی تی همچنان از جذابیت منحصر به فردی برخوردارند.

میرعلی

با نگاهی دقیق به سوپراسپرت ساز ریماک که یک خودرو ساز کروات است، می توان به خوبی دریافت که طراحی و مهندسی این سوپراسپرت، مشابه خودروهای اسپرت بنزینی مانند فراری و لامبورگینی است. بنابر این خودروهای برقی نیز در صورت رعایت نکات ویژه در بحث طراحی، می توانند تا حد زیادی جذاب و زیبا باشند. درباره سایر خودروهای الکتریکی مانند هیوندای کونا، نسان لیف یا تیوتا پریوس نیز باید گفت ساده گرایی در کنار یک استایل خوش فرم توانسته جذابیت این مدل خودروها را تا حد زیادی افزایش دهد.

طلایی

Message

صدای منتظری

۸۸۲۰۶۷۶۱

خرابی کولر خودرو صفر کیلومتر!

خودرو داخلی صفر کیلومتر دارم و چندی پیش به رغم روشن کردن کولر آن، باد گرمی از دریچه های سیستم تهویه مطبوع آن خارج می شد. با مراجعه به نمایندگی و بررسی کارشناس فنی، وی تشخیص داد که کمپرسور کولر خودرویم معیوب است و باید تعویض شود. در عین حال گاز کولر نیز شارژ شد تا سیستم کولر خودرویم به طور کامل تنظیم شود. این در حالی است که خودرویم در حال حاضر تنها ۷۰۰ کیلومتر کار کرده است!

۰۹۱۳*۰۶۰۶۲

نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۴۶۴

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۲۴۶۵
کدام یک از موارد زیر می تواند سبب کاهش قیمت خودرو در بازار شود؟

۱- عرضه خودرو اقتصادی
۲- سامانه یکپارچه فروش و حذف دلالتان



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم عملکرد دقیق و درست مراکز معاینه فنی تا چه اندازه می تواند در رفع ایراد خودروها تاثیر گذار باشد؟ در پاسخ به این پرسش ۲۵ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۷۵ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.

پیامک

SMS

لزوم نگهداری درست از باتری خودرو

آیا این مطلب صحت دارد که عمر مفید باتری خودرو حدود ۵ است؟ روش نگهداری صحیح از این قطعه چیست؟

جمالی- اصفهان

«خیر؛ عمر مفید باتری خودرو معمولاً ۳ سال است. در عین حال لرزش بار تعاش در خودرو، مهم ترین مساله ای است که منجر به مستهلک شدن قطعات و کاهش عمر مفید قطعات می شود. باتوجه به این که بیشترین میزان لرزش یا همان ارتعاش تولید شده در خودرو در بخش جلویی بوده، می توان گفت این موضوع تنها به دلیل وارد آمدن ارتعاش یا لرزشی است که ناشی از حرکت کردن در سطح جاده یا خیابان است و نهایتاً توسط سیستم تعلیق جذب می شود. در عین حال کم شدن عمر مفید باتری خودرو می تواند ناشی از جانمایی نادرست یا عدم اتصال صحیح یک بخش یا یک قطعه و یا وارد آمدن بیشترین میزان ارتعاش به این قطعه باشد. بر این اساس از جمله عوامل رایج خرابی زود هنگام باتری خودروها، به ویژه مدل های داخلی تغییر ارتعاش خودرو و نهایتاً تغییر در اندازه رینگ و لاستیک خودرو است. لرزش بار تعاشی که از جانب سطوح ناهموار جاده و خیابان به خودرو وارد می شود، منجر به خراب شدن بدنه، قطب های باتری و همچنین تلاطم سیال الکترولیت داخل باتری می شود. چنین عواملی خرابی صفحات داخلی باتری را به همراه خواهد داشت و این عامل به ایجاد نوسان ولتاژ منتهی می شود. اما در برخی مواقع نیز شاهد این مساله هستیم که در اثر لرزش بار تعاش بیش از حد، کابل های باتری دچار قطعی یا برخورد با یکدیگر می شوند. بنابر این همواره توصیه می شود هنگام کاهش ولتاژ باتری یا وجود نوسان الکتریکی، اتصالات نگهدارنده باتری و اتصالات الکتریکی آن به کمک شخص مکانیک مورد بررسی قرار گیرد.

خرابی فن خودرو

خودرو پراید مدل ۱۳۹۳ دارم و حدود دو هفته است فن آن کار نمی کند و آمپر خودرویم مدام بالا می رود؛ علت چیست؟

۰۹۲۱*۰۸۲۱۷

«ابتدا باید گفت که این مشکل کلی است و نیاز به بررسی دارد. بنابر این عیب یابی از راه دور صحیح نیست و نیاز به بررسی توسط مکانیک دارد. اما به صورت کلی، سیستم فن در خودرو وظیفه کاهش دمای سیال خنک کاری را بر عهده دارد. یکی از اجزای مهم این سیستم، فن است. این قطعه با تولید جریان مناسب هوا برای رادیاتور و تبادل حرارتی، دمای سیال را کاهش می دهد. یکی از مشکلات رایج در این سیستم، از کار افتادن ناگهانی و جوش آوردن خودرو است. اما دلیل عمل نکردن فن چیست؟ سیستم فن خودرو جهت روشن شدن از ECU فرمان دریافت می کند. در عین حال خرابی این سیستم پدیده رایجی است و از جمله دلایل آن خراب شدن رله های فن و عدم تامین جریان الکتریکی لازم جهت راه اندازی این قطعه است.

همچنین اگر سنسور دمای آب به هر دلیلی دچار خرابی شود، موتور فن هاروشن نمی شوند. در عین حال اگر یونیت فن، فیوز یا موتور فن دچار مشکل شود، احتمال جوش آوردن خودرو به دلیل عدم فعال شدن فن وجود دارد. بنابر این توصیه می شود با شروع فصل گرم برای بررسی سیستم خنک کاری به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید. از سوی دیگر در نظر داشته باشید که فن خودرو به دلیل دیگری از جمله اتصال در مدار یا برق دزدی نیز معیوب می شود. بنابر این هرگز خودتان در صدد برطرف کردن مشکلات خودرو نباشید و بهتر است فرایند عیب یابی خودرو توسط مکانیک ماهر و حرفه ای صورت گیرد.

«X7 M60i»، یک گزینه لوکس و منحصر به فرد؛ فیس لیفت بزرگ ترین اس یووی «بامو»



کمپانی بامو برای گسترش سبد محصولات خود در سری X سال ۲۰۱۸ مدل X7 را به جهان معرفی کرد. X7 در حقیقت نمادی از زبان جدید طراحی این خودرو ساز باواریایی بود که با جلو پنجره بزرگ و چراغ های باریک، سبک جدیدی از طراحی بامو را به نمایش گذاشت. این اس یووی فول سباز لاکچری چندی پیش هم زمان با معرفی نسل جدید سدان فول سباز لاکچری باواریایی ها یعنی سری ۷، فیس لیفت شد. تغییرات گسترده ای در طراحی X7 به وجود آمد که در نتیجه آن استفاده از المان های زبان جدید طراحی باواریایی ها است.

X7 زیبا یا زشت؟

در نسخه فیس لیفت X7 برخلاف نسخه قبلی با یک طراحی فوق خشن و تهاجمی (اگر سیو) مواجه هستیم. چرا که پوزه خودرو به طور کامل دستخوش تغییرات طراحی قرار گرفته و یکی از المان های زبان جدید طراحی بامو یعنی استفاده از چراغ های دوبل در این اس یووی فول سباز لاکچری به خوبی دیده می شود. به عبارت دیگر پروفیل خودرو تنها بخشی است که بدون تغییر باقی مانده و همچنان خطوط شارپ روی بدنه باور هنگ های نسبتاً کوتاه و سباز عالی تیر با بدنه نمایان است. ناگفته نماند که سباز رینگ های ۲۳ اینچی در نسخه M60i وجود دارد که دو سباز ۲۱ و ۲۲ اینچی نیز برای مشتریان در دسترس است. در نمای جلو چراغ های دوبل که این روزها ترند طراحی خودرو شده، در بخش بالای چراغ با یک LED های اشکل کوچک و در زیر آن طراحی چراغ های اصلی که درون سپر قرار گرفته با جلو پنجره بزرگ و خطوط تیز روی کاپوت چهره کاملاً تهاجمی به خود گرفته است. از آن جا که نسخه M60i مدنظر مادر این مطلب است، جلو پنجره، ورودی های هوا درون سپر، قاب آینه ها، ورودی هوا درون گل گیر ها، نور دروازه ها و آگزوز های دوبل طرفین سپر به رنگ مشکی پیانویی در آمده که به اسپرت بودن این خودرو می افزاید. از طرفی در نمای عقب شاهد همان طراحی نسخه قبل از فیس لیفت هستیم؛ با این تفاوت که گرافیک چراغ های عقب به روز شده که با خط نوار کروم میان دو چراغ حالت پیوسته ایجاد شده و نمای زیبا به این اس یووی فول سباز لاکچری باواریایی می بخشد. هر چند که طراحی آگزوز های دوزنقه ای با حالت دو گانه و دیفیوزر میان آگزوزها چاشنی اسپرت بودن را دو چندان می کند.

قلب تپنده ای که همچنان قدر تمند است

در پس چهره تهاجمی و خشن X7 M60i یک موتور قدر تمند اما آشنای بامو قرار گرفته که قلب تپنده این اس یووی فول سباز لاکچری را تشکیل می دهد. پیشران ۸ سیلندر با آرایش وی شکل به حجم ۴،۴ لیتری موسوم به S68 مزین به تکنولوژی توین توربوشارژر و پاشش مستقیم است که می تواند حداکثر ۵۲۳ اسب بخار قدرت را در ۶۰۰۰ دوری ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۷۵ نیوتون متر گشتاور را در ۴۶۰۰ دوری ام به ار مغان آورد. اگر چه قدرت و گشتاور نسخه M60i با نسخه M50i (پیش از فیس لیفت) یکسان است، اما پیشران S68 در محصولات فوق اسپرت و پر فور منسی باواریایی ها (خانواده M) نصب شده است. این پیشران توانایی دارد که قدرت را حداکثر تا ۶۵۰ اسب بخار افزایش دهد. بر این اساس گیربکس ۸ سرعته ام استپ ترونیک با هماهنگی سیستم xDrive هوشمند توانایی انتقال قدرت به چهار چرخ را بر عهده دارد.



کابین با طراحی به روز

با قرار گرفتن در پشت فرمان X7 M60i همان سبک طراحی نسخه قبل از فیس لیفت به چشم می آید. نخستین پارامتری که در کابین X7 M60i چشم گیر است، نمایشگر عرض بزرگ است که از کراس اوور تمام الکتریکی باواریایی ها یعنی iX الگو گرفته شده؛ یعنی یک نمایشگر منحنی ۱۲،۳ اینچی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و یک نمایشگر منحنی عرض افقی ۱۲،۹ اینچی برای سیستم اطلاعات-سر گرمی در بخش میانی داشبورد تا فضای داخلی را مدرن تر جلوه دهد. ریجه های سیستم تهویه مطبوع نیز دستخوش تغییرات طراحی قرار گرفته که یک فضای پیشرفته تری را برای آن به ار مغان آورده است. غریبک فرمان M بامو با پدال های شیفر منیزیومی در پشت آن همچنان باقی است؛ اما دسته دنده الماسی زیبای بامو جای خود را به دسته دنده بسیار کوچک مشابه دکمه روتاری کریستالی داده تا یاد کمه استارت الماسی جذاب به نظر برسد. از جمله این امکانات می توان به سیستم کنترل پایداری دینامیکی، سیستم کنترل کشش مبتنی بر مدیریت گشتاور سر چرخ ها، سیستم مدیریت هوشمند چهار چرخ محرک xDrive، سیستم تعلیق تطبیقی منطبق بر سرعت و زاویه فرمان، فرمان سرو ترونیک (مبتنی بر قدرت الکتریکی و هیدرولیکی به صورت هوشمند)، سیستم کمکی رانندگی پیشرفته مبتنی بر سطح دو پلاس، کروز کنترل تطبیقی با هماهنگی سیستم ترمز اضطراری خود کار، سیستم مدیریت نیروی ترمز سر چرخ ها، پایش و مانیتورینگ نقاط کور و شناسایی عابر پیاده، پارک هوشمند، استارت و راه اندازی خودرو روی گوشی، دوربین ۳۶۰ درجه ای با قابلیت نمایش سه بعدی خودرو، سامانه پیشگیری از برخورد، سیستم ترمز اضطراری خود کار، هدآپ دیسپلی با قابلیت نمایش سه بعدی، سیستم شناسایی تابلوهای رانندگی، سیستم کنترل کننده سرعت، سیستم آنالیز ترافیکی آنلاین، سیستم کنترل لغزش محدود دیفرانسیل، سیستم تعلیق بادی مبتنی بر تنظیم شخصی سازی، سیستم تهویه مطبوع سه منطقه ای با دریچه و تنظیمات مجزا برای سرنشینان ردیف دوم و سوم، ماساژور برای چهار سرنشین، سیستم ارتباط کاری Drive 8 با توانایی اتصال به اپل کارپلی و اندروید اتو و قابلیت سفارش چرم با کیفیت آلکانتر با هشت رنگ متنوع و رینگ های آلایزی اسپرت ۲۱ و ۲۳ اینچی ام اسپرت اشاره کرد.

از محلات شهر مطلع و پیگیری موضوع را در دستور کار قرار دادند. «وی افزود: «ماموران پلیس آگاهی ضمن هماهنگی با دستگاه قضایی به محل مورد نظر رفتند و در بازرسی از آن جا تعداد ۱۶ حلقه لاستیک قاچاق کشف کردند.» فرمانده انتظامی صومعه سرا ارزش مالی کالای مکشوفه را بنا بر نظر کارشناسان اقتصادی ۱ میلیارد ریال عنوان کرد و گفت: «در این خصوص پرونده قضایی تشکیل و به مراجع قضایی معرفی شد.»

فرمانده انتظامی شهرستان صومعه سرا از شناسایی محل انبار لاستیک های خارجی و کشف لاستیک های قاچاق به ارزش ۱ میلیارد ریال در این شهرستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، گیلان، سرهنگ جعفر عدلی مؤدهی گفت: «در اجرای طرح مبارزه با کالای قاچاق، روز گذشته ماموران پلیس آگاهی شهرستان صومعه سرا در پی انجام کار اطلاعاتی مبنی بر نگهداری لاستیک های خارجی قاچاق در یک واحد صنعتی در یکی



کشف لاستیک قاچاق در صومعه سرا



برترین مدل های موجود در بازار؛

معرفی بهترین زنجیر چرخ برای خودرو



گزینه ای موثر معرفی می کند. با این حال، جعبه نگهدارنده زنجیر بسیاری کیفیت بوده و بعضی کاربران از زنگ زدگی و ضعف در ساخت آن شکایت دارند. همچنین، جعبه های دریافت شده متفاوت در مارک بودند و در بعضی موارد، جای نگهدارنده شکسته یا دچار مشکل است. برخی کاربران هنوز از کیفیت عملکرد محصول در شرایط واقعی مطمئن نیستند.

در نهایت باید به این نکته اشاره کرد که با استفاده از زنجیر چرخ مناسب، یکی از مهمترین شرایط ایمنی در سفرهای زمستانی تامین خواهد شد. بنابراین انتخاب زنجیر چرخ باید با توجه کافی انجام شود.

برای خودروهای تویوتا پرادو، لند کروز، سانتافه، نیسان رونیز و هایما S7 مناسب معرفی شده است. کاربران به طور کلی از کیفیت این زنجیر رضایت دارند.

زنجیر چرخ مدل Z1۵

بنابر اعلام سازنده، این زنجیر برای خودروهای مجهز به رینگ ۱۵ اینچ شامل پژو پارس، سمند و رنوال ۹۰ مناسب اعلام شده است. بسیاری از کاربران از تطابق سایز و ظاهر مناسب آن رضایت دارند و به عملکرد در شرایط برفی و یخ زده امیدوار هستند. همچنین، برخی نظرات نشان می دهد که قیمت مناسب و کارایی خوب، این محصول را

ایران چین مدل ۱۷ کد ۷۴۴S بنابر اعلام سازنده، این محصول دارای ۶ تکه زنجیر مجزا با قابلیت تنظیم سایز است و می توان آن را در خودروهای مجهز به رینگ ۱۷ استفاده کرد. این زنجیر با کیف برزنتی مخصوص به خریدار تحویل می شود. کاربران به طور کلی از کیفیت این زنجیر و سهولت استفاده از آن، رضایت دارند

زنجیر چرخ سه پند مدل کمر بند

بنابر اعلام سازنده، این زنجیر از جنس فولاد گالوانیزه ضد زنگ ساخته شده و برای رینگ های غیر فولادی با تایرهایی به پهنای ۲۳۵ تا ۲۴۵ مناسب است. این زنجیر

دوخت و بعضی مشکلات مانند باز شدن قفل ها بعد از نصب شکایت داشته اند. تعدادی نیز به عدم کارایی این مدل نسبت به زنجیر های کامل اشاره کرده و از آسیب دیدن آن ها در شرایط سخت ابراز ناراحتی کردند.

زنجیر چرخ سه پند مدل قفل دار

بنابر اعلام سازنده، آبکاری گالوانیزه در سطح زنجیر و همچنین جوشکاری دقیق، مقاومت آن را افزایش می دهد. این زنجیر چرخ برای استفاده در خودروی پراید مناسب اعلام شده است. کاربران به طور کلی از کیفیت این زنجیر چرخ رضایت دارند.



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

با شروع بارندگی های زمستانی، احتمال لغزندگی مسیر ها به خصوص جاده های کوهستانی افزایش می یابد. البته این امر فقط به مسیر های خارج از شهر ها محدود نمی شود. برای روبرویی با این شرایط باید از زنجیر چرخ استفاده کرد، که احتمال لغزش روی سطوح یخی را کاهش و ایمنی رانندگی در شرایط نامساعد جوی را افزایش می دهد. در این مطلب قصد داریم از میان نمونه های مختلف زنجیر چرخ خودرو موجود در بازار، پنج نمونه را معرفی کنیم.

صنایع زنجیر اراک کد ۱۵

بنابر اعلام سازنده، این زنجیر چرخ از جنس فولاد سخت آبکاری شده ساخته شده است و به صورت یک مجموعه شامل ۶ قطعه زنجیر چرخ بست کمربندی در داخل یک کاور برزنتی به خریدار تحویل می شود.

این محصول برای انواع خودرو ها با رینگ سایز ۱۵ همچون پژو ۲۰۶، پژو پارس، سمند و رنو ال ۹۰ مناسب است. کاربران نیز به راحتی قادر به نصب آن هستند و جنس محکم آن مشهود است. بسیاری از کاربران بر این باورند که زنجیر های ایرانی کیفیت بهتری نسبت به مدل های خارجی دارند و عملکرد مناسبی در شرایط برفی دارند.

همچنین، طراحی مناسب آن ها برای رینگ های اسپرت مد نظر قرار گرفته است. از سوی دیگر، کاربران از کیفیت

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو و 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-ساندرواستپ وی-زانتیا	
	KB77 و 44	205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت انواع پژو	
	KB77	205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ 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 کمبری-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 (آمیگو)	
	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-کوران دو	
	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-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-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 BS-اکستریم LX	
	KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug	
	KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-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	







گرفته است. این موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژر موسوم به JLH-3G15T PFI کمپانی ولوواست. بر این اساس حداکثر توان خروجی این مدل ۱۴۸ اسببخار قدرت در ۵۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور آن نیز ۲۲۶ نیوتن‌متر در ۴۰۰۰ آرپی‌ام است. بر این اساس یک گیربکس هفت سرعته دوکلاچه تر قدرت و گشتاور را به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. از مهم‌ترین امکانات رفاهی و ایمنی پروتون S70 می‌توان به کروک کنترل تطبیقی، ۶ ایربگ، سیستم پیشگیری از برخورد از جلو، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، سامانه هشدار نقاط کور، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم پارک هوشمند، نمایشگر ۱۸ اینچی مولتی‌مدیا، سیستم تهویه مطبوع دوگانه و... اشاره کرد.

کمپانی پروتون که یکی از زیرمجموعه‌های خودروسازی چینی به‌شمار می‌رود، با ارائه یک سسدان جذاب در بازارهای مالزی، اندونزی، فلیپین و تایوان تا حد زیادی موفق ظاهر شده است. این سدان که از ابتدای سال جاری میلادی راهی بازار جهانی شد، در بازارهای مذکور به یک سدان محبوب بدل شده است. این سدان همان پروتون S70 است. پروتون S70 همان نسل چهارم چینی امگرد است که با اندکی تغییرات در طراحی چراغ‌های جلو، جلوینجره پنج ضلعی کهکشانی و گرافیک چراغ‌های عقب به‌فراغت پیوسته راهی بازار شده و استایل اسپرت و جسورانه‌ای دارد. زیر کاپوت پروتون S70 یک موتور سه‌سیلندر ۱۴۷۷ سی‌سی مزین به تکنولوژی پرخوران توربوشارژ قرار



سدان کامپکت و اسپرت «پروتون»

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور:

فصل تازه‌ای از چالش انرژی برای قطعه‌سازان شروع شد

با آغاز محدودیت‌های برق و گاز و الزام استفاده از تجهیزات پرهزینه، واحدها تلاش می‌کنند با مدیریت اضطراری از افت تولید جلوگیری کنند؛ هرچند فشارها در این بخش رو به افزایش است

قبال تاخیر احتمالی قطعه‌سازان ناشی از مشکلات انرژی انعطاف دارند یا تولیدکننده را در قبال تاخیر در تحویل سفارش جریمه می‌کنند؟ اظهار داشت: «نمی‌توان گفت هیچ‌گونه انعطافی نیست یا بالعکس آن را پررنگ کرد. به هر حال خودروسازان کارفرما هستند و اگر تشخیص دهند که تاخیر ناشی از بهانه است و دلایل فنی موجهی ندارد، جرایم قراردادی را اعمال می‌کنند. اما در مواردی که موضوع ناترازی انرژی برای آن‌ها محرز باشد، ممکن است با انعطاف بیشتری عمل کنند.»

افزایش ۱۰ برابری هزینه برق مقتدری در پاسخ به پرسشی درباره اضافه شدن هزینه جدیدی با عنوان «ترانسفر برق» به قبض برق واحدها به «دنیای خودرو» گفت: «فقط این یک مورد نیست؛ حدود ۱۰ قلم هزینه جدید اضافه شده که فهرست کامل آن وجود دارد. در عمل می‌توان گفت هزینه برق نسبت به سال گذشته ۱۰ برابر افزایش یافته است.»

وی اضافه کرد: «این در حالی است که قطعی‌های مکرر برق، خود هزینه‌های جداگانه‌ای به واحدهای تولیدی تحمیل می‌کند؛ از خرید ژنراتور و سرمایه‌گذاری برای آماده‌سازی آن گرفته تا کابل کشی، تهیه سوخت، تعمیرات و نگهداری. مجموعه این موارد شرایط را بسیار سخت کرده است.»

این مقام صنفی درباره این که آیا افزایش هزینه انرژی در قرار دادهای قطعه‌سازان با خودروسازان لحاظ می‌شود یا خیر، اظهار داشت: «شرکت‌های خودروسازی در ابتدا قیمت پایه یا قطعه‌ساز می‌بندند و پس از آن وارد فرایند چانه‌زنی می‌شوند. این که هزینه‌های پیش‌بینی نشده مثل قطعی برق، مصرف سوخت اضافی و موارد مشابه در آنالیز قیمت دیده شود، تا امروز سابقه نداشته است. تنها چیزی که بوده، همان فرایند چانه‌زنی و مذاکره است؛ اما در مجموع باید گفت خیر، این هزینه‌ها جبران نشده و به قطعه‌ساز بازنگشته است.»

وام‌های ۴۰ درصدی؛ فشار مضاعف بر تولید عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره وضعیت مالی خودروسازان و مطالبات قطعه‌سازان تصریح کرد: «خودروساز دولتی را که خودتان می‌دانید چه شرایطی دارد. ما با شرکت بزرگ دولتی همکاری داریم؛ سال گذشته چک یک‌ساله دادند؛ اما حالا این چک‌ها بر گشت خورده و ارقام چند هزار میلیارد تومانی در دسته‌چک‌های برگشتی این خودروساز دولتی قرار گرفته است.»

وی اضافه کرد: «این وضعیت نامناسب باعث افت شدید تولید آن‌ها شده و قطعه‌سازان از این موضوع ضربه بزرگی خورده‌اند. این وضعیت در خودروساز خصوصی متفاوت است و قابل مقایسه نیست؛ اما در آن شرکت دولتی شرایط بسیار سخت است و وصول مطالبات به راحتی امکان‌پذیر نیست. ما را به بانک‌ها راجع می‌دهند برای خرید دین یا استفاده از عقود بانکی، اما بانک‌ها همکاری نمی‌کنند و می‌گویند بدون میانگین حساب، اعتباری تعلق نمی‌گیرد؛ در حالی که اکنون میانگینی هم وجود ندارد.» مقتدری درباره اثر سیاست‌های انقباضی بانک‌ها بر هزینه مالی قطعه‌سازان اظهار داشت: «بانک‌ها، به‌ویژه بانک‌های خصوصی، اکنون وام‌هایی با نرخ بهره ۴۰ درصد ارائه می‌کنند. بانک‌های دولتی یا شبه‌دولتی بهره پایین‌تری دارند اما با وام نمی‌دهند یا با ترندهایی نرخ موثر بهره را بالا می‌برند. از طرفی زمانی که تولیدکننده نقدینگی ندارد، مجبور می‌شود به‌صورت اعتباری از بازار خرید کند و الان هم که قیمت‌ها دائما در حال جهش است، بازار درصدهای بسیار بالایی برای فروش نسبه تعیین می‌کند. همه این‌ها مشکلات نقدینگی را به‌شدت افزایش داده است.»

این قطعه‌ساز درباره تاثیر افزایش نرخ ارز بر فولاد و مواد اولیه تأیید کرد: «تا یک یا دو ماه پیش افزایش نرخ ارز تاثیر چندانی بر قیمت فولاد نداشت؛ اما از حدود یک ماه قبل قیمت فولاد با سرعت زیادی رو به‌رشد بوده و هم‌اکنون قیمت آن نسبت به سال گذشته حدود ۸۵ تا ۹۰ درصد بالاتر رفته است؛ یعنی با تاخیر، خود را با نرخ جدید ارز تطبیق داده است.»



نیروی کار

بانک‌ها، به‌ویژه بانک‌های خصوصی اکنون وام‌هایی با نرخ بهره ۴۰ درصد ارائه می‌کنند. بانک‌های دولتی یا شبه‌دولتی بهره پایین‌تری دارند؛ اما با وام نمی‌دهند یا با ترندهایی نرخ موثر بهره را بالا می‌برند

نیروی کار

خواهد داشت؛ هرچند میزان دقیق آن را باید در پایان دوره ارزیابی کرد.» مقتدری اضافه کرد: «در تابستان که قطعی برق گسترده بود، همکاران تلاش کردند شیفت‌های شب را تقویت کنند؛ به عبارتی برخی از شیفت‌های روز به شب منتقل شد تا از زمان‌های دارای برق بهتر استفاده شود. مانیز چنین اقداماتی انجام دادیم که تا حدودی کمبود تولید را جبران کرد؛ اما به‌ر حال در شیفت شب بهر موری کاهش می‌یابد و این به معنای افت تولید است.» این مقام صنفی با اشاره به تجربه سال گذشته ادامه داد: «سال گذشته در ایران خودرو، با وجود قطعی‌های برق، به‌ویژه در ماه پایانی سال، با تغییرات مدیریتی و برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده، تولید حتی نسبت به دوره‌های مشابه سال‌های قبل تر نیز افزایش یافت. این مساله ناشی از پیگیری‌های مدیریتی بود. اما در صورت نبود چنین مدیریت فعالی، کاهش تولید اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. به‌ر حال فعالان این حوزه با روش‌های مختلف و البته پرهزینه تلاش کرده‌اند بخشی از خسارات ناشی از قطعی برق را جبران کنند.»

وی در پاسخ به پرسشی درباره این که آیا خودروسازان در

نیروی کار

امروز پیامکی دریافت کرده‌ایم که براساس آن، از ابتدای دی‌ماه یک روز در هفته با قطعی برق مواجه خواهیم شد. البته تجربه نشان می‌دهد که چنین محدودیت‌هایی به تدریج افزایش می‌یابد



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

صنعت قطعه در شرایطی وارد فصل سرد می‌شود که نشانه‌هایی از محدودیت‌های انرژی از همین ابتدا دیده می‌شود؛ از برنامه‌ریزی برای قطعی‌های هفتگی برق گرفته تا نگرانی نسبت به تامین گاز و گازوئیل. اتکا به ژنراتورهای اضطراری، کاهش راندمان و افزایش هزینه‌های سوخت و تعمیرات همچنان چالش آفرین است و همراه با فشارهای مالی و رشد بهای مواد اولیه، چشم‌انداز پیش روی تولید را حساس تر و نیازمند مدیریت دقیق تر کرده است.

دشواری تامین گازوئیل در زمستان و کاهش سهمیه‌ها

سیامک مقتدری، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره وضعیت تامین انرژی در صنعت قطعه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» اظهار کرد: «امروز پیامکی دریافت کرده‌ایم که براساس آن، از ابتدای دی‌ماه یک روز در هفته با قطعی برق مواجه خواهیم شد. اگر چه این برنامه فعلا به یک روز در هفته محدود شده، اما تجربه نشان می‌دهد که چنین محدودیت‌هایی به تدریج افزایش پیدا می‌کند.»

وی همچنین درباره اعمال محدودیت در حوزه گاز نیز اضافه کرد: «در صورت اعمال محدودیت یا قطعی گاز نیز — که با توجه به تجربیات سال‌های گذشته دور از انتظار نیست — شرایط به مراتب دشوار تر خواهد شد. همچنین صنعت قطعه تابستان گذشته تا ۶۶ ساعت در هفته با

قطعی برق روبه‌رو بود. بنابراین می‌توان پیش‌بینی کرد که محدودیت‌ها ادامه یابد؛ هرچند در حال حاضر برنامه اعلام‌شده تنها شامل یک روز قطعی برق در هفته است.» این مقام صنفی در خصوص تاثیر قطعی یک‌روزه برق بر روند تولید بیان داشت: «بدیهی است که چنین قطعی‌هایی تاثیر مستقیم بر تولید دارد. ژنراتورهایی که در حال حاضر در بازار موجود است و توسط ما و دیگر همکاران خریداری شده، عموماً از نوع اضطراری هستند و برای کار مداوم طراحی نشده‌اند.»

وی درباره مشکلات استفاده از ژنراتورها به جای برق اضافه کرد: «از طرف دیگر، ژنراتورهای دائم کار بسیار گران‌قیمت هستند و با نرخ فعلی ارز نمی‌توان به راحتی آن‌ها را تهیه کرد. در نتیجه خرابی این دستگاه‌ها زیاد است. هم‌اکنون که با شما صحبت می‌کنم، تعمیر کار ژنراتور در کارخانه مشغول تعمیر و سرویس آن است.» عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور همچنین تصریح کرد: «به دلیل غیر دائم کار بودن ژنراتورها، خرابی آن‌ها زیاد است و همین مساله خود باعث توقف تولید می‌شود. از سوی دیگر، در فصول سرد، تامین گازوئیل نیز با مشکل مواجه می‌شود و سهمیه‌ها کاهش می‌یابد.»

این قطعه‌ساز ادامه داد: «سال گذشته از اوایل بهمن‌ماه گاز گرمایشی ما کاهش یافت و تا نزدیکی‌های عید قطع بود. در آن مدت ناچار شدیم برای گرمایش از گازوئیل استفاده کنیم که سهمیه آن بسیار ناچیز بود و مجبور شدیم آزاد خریداری کنیم و بین ۱۵ تا ۱۸ هزار تومان بابت هر لیتر بپردازیم. این مساله هزینه بسیار سنگینی را بر ما تحمیل کرد. در چنین شرایطی، طبیعی است که راندمان کاهش می‌یابد؛ چرا که برخی دستگاه‌ها با ژنراتور به‌درستی کار نمی‌کنند، مانند دستگاه‌های جوش و ناچار می‌شویم آن‌ها را تا زمان اتصال برق شبکه تعطیل کنیم.»

جبران خسارت قطعی‌ها با روش‌های پرهزینه عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور در پاسخ به این پرسش که آیا ناترازی در تامین گاز می‌تواند موجب افت تولید خودروسازان و قطعه‌سازان در سه‌ماه پایانی سال شود؟ اظهار داشت: «قطعا بله؛ اما میزان تاثیر این قطعی‌ها بستگی به شدت و تعداد آن‌ها دارد. بسیاری از همکاران ما ژنراتور تهیه کرده‌اند، اما تاثیر منفی در هر حال وجود

داشت: «تکمیل کردیدورهای بزرگراهی کشور به ویژه چهارمورد از این مسیرها که از مرزبازرگان آغاز و تا بندر چابهار امتداد می‌یابند و ستون اصلی اتصال شمال به جنوب و شرق به غرب کشور محسوب می‌شوند ضمن افزایش ظرفیت حمل‌ونقل داخلی، می‌تواند صادرات کشور را ۳۰ تا ۳۵ درصد ارتقا بدهد.» تاکنون ۷۲۴ کیلومتر از این مسیرها به بهره‌برداری رسیده و ۱۴۵ کیلومتر باقی مانده است که تسریع در عملیات اجرایی این مسیرها می‌تواند کشور را از مزایای متعدد آن بهره‌مند کند.

«مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور گفت: «در هشت ماه نخست سال جاری تاکنون ۷۷۴ کیلومتر راه و بزرگراه به بهره‌برداری رسیده و پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال مجموعاً ۱۱۵۱ کیلومتر مسیر جدید به شبکه بزرگراهی کشور افزوده شود.» هوشنگ بازوند در نشست بررسی عملکرد و پروژه‌های آماده افتتاح شبکه راه و بزرگراه‌های کشور با حضور معاون ساخت و توسعه راه‌ها، مدیران و مجریان این حوزه با تأکید بر اهمیت تکمیل کردیدورهای بزرگراهی کشور اظهار



۱۱۵۱ کیلومتر مسیر جدید به شبکه بزرگراهی کشور افزوده می‌شود



افزایش نرخ عوارضی‌ها تلاشی برای نگهداری زیرساخت‌های جاده‌ای؛

واقعی‌سازی هزینه‌ها الزامی است



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

«اوایل آبان‌ماه بود که با تصمیم دولت عوارض عبور از بزرگراه‌ها و آزادراه‌های کشور افزایش پیدا کرد، این موضوع در بحبوحه خبر عرضه بنزین سوپر در پورس انرژی و متعاقب آن سه‌نرخ شدن بهای سوخت و اصلاح سهمیه‌ها خیلی به آن پرداخته نشد. طبق اطلاعات ارائه شده از سوی سازمان راهداری، عوارض آزادراه تهران - شمال حدود ۴۳ درصد و آزادراه پردیس حدود ۵۱ درصد افزایش داشته است. طبق اعلام وزیر راه و شهرسازی نرخ عوارضی جدید به تمام آزادراه‌ها ابلاغ شده و نرخ‌ها در تمام عوارضی‌ها به‌روز شده‌اند. عرضه بنزین آزاد سوپر، اصلاح نرخ سوخت و افزایش عوارض محورهای مهم مواصلاتی کشور مواردی است که بار هزینه‌ای مضاعفی را به چرخه حمل و نقل و حتی مسافران تحمیل می‌کند.

«اصلاح نرخ عوارضی برای بهبود شرایط نگهداری نظام عوارض آزادراهی در ایران از دهه هفتاد خورشیدی با هدف تأمین منابع مالی برای نگهداری و توسعه شبکه حمل‌ونقل کشور شکل گرفت. در این ساختار، بخشی از هزینه‌های ساخت از طریق مشارکت بخش خصوصی

تأمین می‌شود و بازگشت سرمایه نیز از محل اخذ عوارض از کاربران مسیر صورت می‌گیرد. میلاد دوستی، معاون توسعه زیربنای حمل و نقل با اشاره به افزایش ۳۷ تا ۵۰ درصدی نرخ عوارض آزادراه‌ها به طور میانگین در تمام آزادراه‌های بخش خصوصی و مشارکتی گفته که میانگین وصول این عوارض تنها ۵۰ درصد است.

وی با بیان این که نرخ عوارض آزادراه‌های کشور در ۵ سال گذشته حدود ۱۸ درصد افزایش داشته است، گفت: «از این ۵ سال دو سال هم افزایش نرخ عوارض صفر بوده که این موضوع تأثیرش را روی خدمات و سرویس‌دهی به کاربران گذاشته بود. در برخی آزادراه‌ها به دلیل آن که طی سه سال گذشته افزایشی صورت نگرفته بود، این میزان به‌صورت تجمیعی به حدود ۶۰ درصد رسیده است. سرمایه‌گذاران می‌توانستند بیش از این میزان نیز نرخ عوارض را افزایش بدهند، اما دولت تلاش کرده تا این افزایش، فشار مضاعفی بر مردم وارد نکند.»

پیش از این اخباری مبنی بر افزایش ۱۲۰ درصدی نرخ عوارض ۱۰ آزادراه کشور منتشر شده بود که پیگیری‌ها نشان داد این ادعا صحت ندارد. بنا به اعلام خبرآنلاین، بر اساس اظهارات معاون ساخت و توسعه آزادراه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور، میزان افزایش عوارض برای خودروهای سنگین در نهایت بین ۸۰ تا ۱۰۰ درصد و برای خودروهای سواری حداکثر حدود ۵۰ درصد بوده است. این افزایش نرخ شامل همه آزادراه‌های بخش خصوصی و مشارکتی است و آزادراه دولتی که متولی آن سازمان راهداری است خارج از این

فرآیند هستند.

وی افزود: «۴۴۰۰ میلیارد تومان پولی که باید به سازندگان آزادراه پرداخت شود برنگشته است و سرمایه‌گذاران ناراضی هستند و می‌خواهند دریافت عوارض به صورت دستی باشد تا سرمایه آن‌ها برگردد. پیش از این فرانسه صادق، وزیر راه و شهرسازی هم گفته بود نرخ عوارض بزرگراهی با توجه به شرایط فعلی و گلیه پیمانکاران به‌روز و ابلاغ شده، وی گفته با توجه به مصوبه‌ای که در ستاد تنظیم داشتیم، ارزش‌گذاری و قیمت‌گذاری عوارض آزادراهی انجام شد، اخذ عوارضی با نرخ جدید در حال انجام است. باید توجه داشت وقتی بخش خصوصی در ساخت پروژه‌های آزادراهی مشارکت می‌کند باید نرخ عوارضی هم بر اساس قیمت‌های واقعی تنظیم شود. کسانی که مشغول ساخت آزادراه بودند با چالش جدی مواجه شدند و تقاضا داشتند افزایش انجام شود. ماهم پیشنهاد داده بودیم ولی چون در جلسه شورای سران رفته بود این فرآیند کمی طولانی شد که در ادامه این موضوع به ستاد تنظیم بازار و در نهایت به وزارت راه ابلاغ شد. میزان افزایش برای خودروهای سنگین بین ۸۰ تا ۱۰۰ درصد و برای خودروهای سواری، حداکثر حدود ۵۰ درصد تعیین شده است. طبق گفته رئیس وقت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، خودروهای سواری شخصی که در ماه بیش از ۲۰ بار رفت و برگشت از یک آزادراه داشته باشند، ۱۵٪ تخفیف و اگر این تعداد از ۴۰ بار بیشتر شود، ۳۰٪ تخفیف دریافت خواهند کرد. همچنین برخی خودروهای عمومی مثل تاکسی‌ها و وانت‌های حمل بار نیز ۲۰٪



تخفیف می‌گیرند. همچنین خودروهای امدادی مانند آمبولانس، آتش‌نشانی، پلیس راه و راهداری از پرداخت عوارض آزادراهی معاف هستند. رشد ۱۲۰ درصدی در حالی تکذیب می‌شود که از اقام اعلام شده کنونی به زعم کارشناسان برای بسیاری از شهروندان سنگین است.

«سودآوری کم

منتقدان می‌گویند حتی این میزان تغییر در عوارض، بدون در نظر گرفتن فشار اقتصادی بر خانوارها و فعالان حوزه

حمل‌ونقل، نشان‌دهنده تداوم سیاست‌هایی است که بار اصلی آن‌ها بر دوش مردم قرار می‌گیرد، بی‌آن که نشانه‌ای از اصلاحات بنیادی یا پاسخگویی مؤثر از سوی نهادهای مسئول دیده شود. با این حال، در سال‌های اخیر به دلیل افزایش نرخ تورم، رشد هزینه‌های مصالح و خدمات فنی و تأخیر در تعدیل تعرفه‌ها، بازگشت سرمایه در بسیاری از پروژه‌ها با مشکل مواجه شده و سودآوری را تحت‌الشعاع قرار داده. این مساله مسبق به سابقه است؛ مثلاً در سال ۱۳۹۸ جهش نرخ ارز و افزایش هزینه‌های عمرانی موجب افزایش هزینه واقعی نگهداری و بهسازی شد. به دنبال این شرایط، دولت از سال ۱۴۰۰ سیاست بازنگری دوره‌ای نرخ عوارض را در دستور کار قرار داد تا از فرسودگی آزادراه‌ها و زیان سرمایه‌گذاران جلوگیری کند. با این حال، در برخی مسیرها از جمله آزادراه تهران - شمال، نرخ‌ها بیش از یک سال بدون تغییر باقی مانده بود و همین مساله موجب شد تعرفه‌ها در نیمه دوم سال ۱۴۰۴ مجدداً اصلاح شود.

مسئولان شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل کشور سه دلیل عمده برای این امر عنوان کرده‌اند: افزایش هزینه‌های نگهداری و خدمات راهداری به دلیل رشد قیمت قطعات، سوخت و دستمزد؛ ضرورت حفظ انگیزه سرمایه‌گذاران بخش خصوصی برای تداوم مشارکت در اجرای پروژه‌های آزادراهی و تلاش برای کنترل فشار اقتصادی بر مردم از طریق تعیین سقف حداکثری افزایش در محدوده ۴۰ درصد.

از دید دولت افزایش نرخ عوارض آزادراه‌ها از دیدگاه اقتصادی اقدامی ضروری برای تداوم نگهداری زیرساخت‌های جاده‌ای و بازپرداخت هزینه‌های سرمایه‌گذاری محسوب می‌شود، اما در کوتاه‌مدت می‌تواند بر هزینه سفرهای بین‌شهری، به‌ویژه در مسیرهای پر تردد گردشگری مانند محور تهران - شمال اثر بگذارد.



فونیکس



F8 PRO MAX^{AWD}

ENJOY YOUR FIRST CLASS



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.official



Autoworld.ir

سه شنبه ۲ دی ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۶۵

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بلیتور
Billboard

کیا سورنتو؛ ایمن ترین خودرو سال

«تا به امروز چهار نسل از سورنتو، کراس اوور محبوب کیا روی خط تولید این خودروساز کره ای قرار گرفته است. بر این اساس نسل چهارم سورنتو موسوم به MQ4 از سبک جدید طراحی کیا بهره گرفته و در تست های اخیر سازمان ملی ایمنی ترافیک بزرگراه ایالات متحده (NHTSA) موفق به کسب ۵ ستاره درخشان ایمنی شده است.»

لZoom نظارت حداکثری بر وضعیت پل های عابر پیاده

مطابق با قوانین راهنمایی و رانندگی، عبور عابران پیاده از عرض بزرگراه ها ممنوع است. بر این اساس معمولاً برای حفظ ایمنی و سلامت شهروندان، در برخی نقاط بزرگراه ها پل های عابر پیاده نصب شده و درعین حال برای راحتی و به نوعی تشویق عابران به استفاده از آن ها، معمولاً این دسته از وسایل به پله برقی و حتی در برخی موارد به آسانسور مجهز هستند. با این حال بررسی های میدانی و گزارش های مردمی حاکی از آن است که گاه متاسفانه پله برقی و آسانسور

برخی پل های عابر پیاده به کار گرفته شده در معابر شلوغ و پر تردد شهری برای مدت طولانی از کار افتاده است. بر این اساس به رغم اطلاع رسانی در این خصوص از سوی شهروندان، متاسفانه در برخی موارد مشکل برطرف نشده و بنابراین روزانه تعدادی از عابران ترجیح می دهند برای عبور از عرض بزرگراه ها، از پل های عابر پیاده استفاده نکنند! این مساله ضمن بالا رفتن ریسک تصادفات می تواند هزینه های هنگفتی را به شهروندان تحمیل کند. بنابراین شایسته است برای رفع معضلاتی از این دست، نهادهای مربوطه به خصوص شهرداری ها نظارت بیشتری روی وضعیت پل های عابر پیاده در سطح شهرهای پرجمعیت کشور داشته باشند. همچنین ضروری است که عابران پیاده نیز با هدف حفظ سلامتی و امنیت خود و درعین حال پایین آوردن ریسک تصادفات، همواره به قوانین راهنمایی و رانندگی توجه داشته باشند و برای عبور از عرض خیابان ها و بزرگراه ها تنها از پل های عابر پیاده (حتی در صورتی که پله برقی آن ها از کار افتاده باشد) استفاده کنند.

حرف آخر
The Last Word

علی علمی

روزنامه نگار



قیمت خودرو روز گذشته در بازار افزایش یافت



فیدلیتی الیت ۷ نفره با ۱۵ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۳ میلیارد و ۲۶۵ میلیون تومان ارزش گذاری شد



فونیکس FX با ۳۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۳ میلیارد و ۵۳۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



شاهین GL با ۳ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار یک میلیارد و ۲۷۳ میلیون تومان ارزش گذاری شد



دنا پلاس توربو اتوماتیک با یک میلیون تومان افزایش قیمت در بازار یک میلیارد و ۶۲۴ میلیون تومان ارزش گذاری شد



فروش ویژه BAC X3

۰۲۱-۲۲۲۹۹۰۱۵ | Autokhosravani.com
۰۲۶-۳۲۳۱۹۳۵۵ | Auto.khosravaniنمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی
تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک ۷۱ | کرج، بلوار مدرس، نرسیده به میدان حافظاتخسروانی
حس خوب، خرید مطمئن