



یک کارشناس صنعت خودرو مطرح کرد:
مقصر گرانی
خودرو کیست؟



مرسدس بنز «C63» جدید
در راه بازار



استارت
Start

نهاد علی بیگزاده

روزنامه نگار

ضرورت بازنگری در سیاست های
گمرکی برای پایداری تولید خودرو

سیاست حمایت از تولید داخلی و تقویت
خودروسازان و شرکت های مونتاژ کننده، از مهم ترین
اولویت های صنعتی کشور در سال های اخیر بوده...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

فتح قلعه های جدید توسط سامورایی لوکس؛
«لکسوس» باز هم رکورد زد!

صفحه ۶

محصولات مازاد «بهمن موتور»
از طریق مزایده عرضه می شوند

صفحه ۱۰

سایپا با آریا پلاگین هیبرید، مسیر
تازمهای را در صنعت خودرو آغاز کرد

صفحه ۴

چرخه «WLTP» با «CLTC» چه تفاوتی دارد؟
نگاهی به استانداردهای پیمایش
خودروهای هیبریدی و برقی

صفحه ۸

مدیر عامل اسبق گروه خودروسازی سایپا در گفت و گوبا «دنیای خودرو»:

کیفیت خودرو بدون نوسازی پلتفرم و اصلاح سیاست ها رشد نمی کند

تداوم تولید خودروهای قدیمی، قیمت گذاری دستوری، فشار بر زنجیره تامین و جبر تحریم های ظالمانه، کیفیت خودرو را به موضوعی شعاری تبدیل کرده است. خودروساز باید...

صفحه ۱۴

یک کارشناس اقتصادی در گفت وگو با
«دنیای خودرو» مطرح کرد:

بدون ثبات ارزی و اصلاح
ساختار صنعت، واردات
نمی تواند منجی بازار باشد

صفحه ۳

یک کارشناس بیمه در گفت وگو با
«دنیای خودرو» مطرح کرد:

نوسان ارز؛ فشار تازه
بر بیمه خودرو و مدت
زمان پرداخت خسارت

صفحه ۲

«دنیای خودرو» بررسی کرد:

توبوتا «کمری» هیبرید
گزینه مناسب برای خرید

محصولات توبوتا در بازار ایران همواره به استهلاک پایین
و دوام بالا شناخته می شوند و همین موضوع باعث...

صفحه ۷

آبی پوشان جاده مخصوص در مسیر افزایش عرضه خودرو گام بر می دارند:

رکوردشکنی «ایران خودرو» در عرضه روزانه خودرو

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 خنجرهانی

حس خوب، خرید مطمئن

TRAZANO®

ترازانو، همسفر نامرئی



با ضمانت **کوال تایر**

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



سبک خودروهای جدید چینی، اهرم تعویض دنده به ستون فرمان منتقل شده است. صندوق عقب این کراس‌اوور ۶۵۴ لیتر حجم دارد که با تا شدن صندلی‌های ردیف دوم به ۱۹۱۲ لیتر افزایش می‌یابد. جتا VS8 همانند دیگر برادرانش، به پیش‌ران ۱.۴ لیتری TS۱ فولکس واگن مجهز است. این پیش‌ران حداکثر ۱۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور آزاد می‌کند. گیربکس اتوماتیک شش سرعته نیز وظیفه انتقال قدرت به چرخ‌های جلو را بر عهده دارد. کراس‌اوور VS8 در قالب سه تیپ وارد بازار چین شده است. تیپ پایه سقف شیشه‌ای، روکش پارچه‌ای صندلی‌ها و کروژ کنتنرل معمولی دارد. در تیپ میانی روکش چرمی، کروژ کنترل تطبیقی، ترمز خودکار، سیستم ترمز تابلوخوان را دریافت خواهید کرد.

برند جتا، زیرشاخه اقتصادی فولکس‌واگن در چین، محصول جدید خود یعنی جتا VS8 را با پرچسب قیمتی جذاب وارد بازار چین کرده است. احتمالاً این خودرو مدتی بعد در ایران نیز عرضه خواهد شد. در صورتی که جتا VS8 در ایران نیز با قیمتی رقابتی عرضه شود، ممکن است بتواند ناکامی‌های برادران کوچک‌ترش یعنی جتا VS5 و جتا VS7 را تا حدی برطرف کند. با وجود ابعاد بزرگ‌تر جتا VS8 نسبت به VS7، این خودرو همچنان یک کراس‌اوور پنج‌نفره است. دو نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی کلاستر و ۱۴.۶ اینچی سیستم سرگرمی در کابین این خودرو قابل مشاهده هستند. سیستم چندرسانه‌ای این خودرو به هوش مصنوعی چینی دیپ‌سیک مجهز است و تنظیمات سیستم تهویه نیز از طریق نمایشگر مرکزی انجام می‌گیرد. همچنین به

قیمت‌گذاری روی پرچمدار «جتا»



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

نوسان ارز؛ فشار تازه بر بیمه خودرو و مدت زمان پرداخت خسارت

به‌طور فزاینده‌ای با تاخیر مواجه شـوند و فرآیند رسیدگی به پرونده‌ها طولانی‌تر شود. بیمه‌گذاران نیز نارضایتی بیشتری از طولانی شدن زمان پرداخت دارند.

افزود: «چالش دیگر، عدم انطباق بیمه‌نامه‌های موجود با ارزش‌های روز خودروهاست. بسیاری از قراردادهای بیمه بدنه هنوز براساس ارزش خودرو در زمان صدور بیمه‌نامه تنظیم می‌شوند و ارزش گذاری ثابت برای مدت یک سال در نظر گرفته می‌شود.

اما واقعیت بازار می‌گوید ارزش خودروها در طول همان یک سال می‌تواند به‌طور قابل توجهی تغییر کند. این عدم تطابق باعث می‌شود در زمان خسارت، ارزش واقعی خودرو از سقف تعهدات بیمه‌نامه فراتر رود و بیمه‌گذار بخشی از هزینه تعمیر یا جبران را خود متحمل شود مساله‌ای که به‌ویژه در تصادفات با خسارت سنگین به چشم می‌آید. برای مدیریت این وضعیت، شرکت‌های بیمه راهکارهای جدیدی مطرح کرده‌اند. یکی از این راهکارها، پوشش نوسان قیمت خودرو است که به بیمه‌گذاران اجازه می‌دهد ارزش خودروی خود را در طول مدت بیمه‌نامه با توجه به نوسانات بازار افزایش دهند.

قریب گفت: «چالش اصلی این است که صنعت بیمه هنوز نتوانسته یک مدل به‌روز، منطبق با واقعیت‌های بازار و نوسانات ارزی برای ارزش گذاری خودروها ایجاد کند. اگر این مدل‌ها به صورت پویا و به‌روز در بیمه‌نامه‌ها لحاظ شود، هم شرکت‌های بیمه و هم بیمه‌گذاران می‌توانند در شرایط ناپایدار با تفاهم بیشتر و هزینه کمتر به توافق برسند. افزایش زمان رسیدگی به پرونده‌های خسارت یکی از پیامدهای عملی این وضعیت است.

او در پایان افزود: «نوسان قیمت ارز به عنوان یک عامل بیرونی تأثیرات عمیقی بر ساختار بیمه خودرو بر جای گذاشته است. برای کاهش فشارهای وارده و بهبود فرآیندهای پرداخت خسارت، نیاز به بازنگری سیاست‌های بیمه‌ای، به‌کارگیری روش‌های ارزش گذاری پویا و ارائه پوشش‌های جدید متناسب با واقعیت‌های بازار بیش از هر زمان دیگری احساس می‌شود.»



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

«در سال‌های اخیر نوسان‌های شدید نرخ ارز به خصوص دلار و یورو، به یکی از مهم‌ترین چالش‌های اقتصاد کشور تبدیل شده است. این نوسان‌ها که در بسیاری از بخش‌های اقتصادی پیامدهای عمیق به جا گذاشته، صنعت خودرو و زنجیره خدمات وابسته به آن را نیز متاثر کرده است. اگرچه بیمه خودرو یکی از ستون‌های مهم بازار بیمه به شمار می‌رود، در چند سال اخیر فشارهای ناشی از تغییرات نرخ ارز باعث شده سازوکارهای این بخش به آزمونی سخت کشیده شوند.

مسعود قریب کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «نوسان ارزی باعث شده مؤلفه‌های اصلی تعیین ارزش خودرو از جمله قیمت قطعات، نیروی کار و خدمات پس از فروش پیوسته در حال تغییر باشد؛ این یعنی استانداردهای قدیمی محاسبه ارزش بیمه‌نامه دیگر پاسخ‌گو نیست.» به گفته وی، یکی از پیامدهای کلیدی نوسان ارز، افزایش مداوم ارزش بازاری خودروهاست. او افزود: «در سال‌های گذشته، بسیاری از خودروهای تولید داخل و به‌ویژه محصولات وارداتی به دلیل وابستگی به قطعات خارجی و نرخ ارز، با رشد قیمت قابل توجه مواجه شده‌اند. این رشد ارزش بازاری خودروها باعث می‌شود که ارزش واقعی خسارت در زمان وقوع حادثه از مبلغ درج‌شده در بیمه‌نامه فاصله زیادی پیدا کند.» وی گفت: «در چنین شرایطی شرکت‌های بیمه با دو انتخاب دشوار روبه‌رو هستند: یا حق بیمه‌های مصوب را افزایش دهند تا بتوانند پوشش مناسبی ارائه کنند، یا با هزینه‌های بیشتر و کاهش سود عملیاتی مواجه شوند.»

قریب معتقد است: «وقتی قطعات یدکی بر اساس ارزش بازار و نرخ ارز تعیین می‌شوند، هزینه‌های تعمیر بسیار فراتر از پیش‌بینی‌های گذشته می‌رود. این وضعیت باعث شده شرکت‌های بیمه در پرداخت خسارت

ضرورت بازنگری در سیاست‌های گمرکی برای پایداری تولید خودرو

از سوی دیگر، سیاست حمایت از تولید داخلی زمانی به نتیجه مطلوب می‌رسد که با ثبات در مقررات و پیش‌بینی‌پذیری در فرآیندها همراه باشد. تغییرات مکرر بخش‌نامه‌ها و نبود یک نقشه راه مشخص برای واردات قطعات و مجموعه‌های موردنیاز تولید، فضای تصمیم‌گیری را برای فعالان صنعتی دشوار کرده است. در چنین شرایطی، امکان برنامه‌ریزی میان‌مدت و بلندمدت برای تولید، سرمایه‌گذاری و توسعه خطوط مونتاژ با محدودیت جدی مواجه می‌شود.

تجربه کشورهای صنعتی نشان می‌دهد که حمایت موثر از خودروسازان، نه از طریق محدودسازی واردات نهاده‌های تولید، بلکه با تسهیل دسترسی هدفمند به زنجیره تامین جهانی محقق می‌شود. صنعت خودرو ماهیتی بین‌المللی دارد و اتصال پایدار به شبکه تامین جهانی، شرط لازم برای حفظ کیفیت، کاهش هزینه تولید و ارتقای فناوری است. از این منظر، اصلاح تدریجی سیاست‌های گمرکی و تسهیل واردات قطعات می‌تواند به تقویت توان رقابتی خودروسازان داخلی و مونتاژکاران کمک کند.

همچنین باید توجه داشت که بخش قابل توجهی از خودروهای مونتاژی جدید، از نظر مصرف سوخت، سطح ایمنی و استانداردهای آلایندگی، نسبت به بسیاری از محصولات قدیمی داخلی در وضعیت بهتری قرار دارند. حمایت از استمرار تولید این خودروها می‌تواند همسو با سیاست‌های کلان کشور در حوزه مدیریت مصرف انرژی، کاهش آلودگی هوا و نوسازی ناوگان فرسوده تلقی شود.

در نهایت، تحقق هدف حمایت از تولید داخلی نیازمند رویکردی متوازن میان مدیریت منابع ارزی و تسهیل فرآیند تولید است. بازنگری در رویه‌های گمرکی، شفاف‌سازی فرآیند تخصیص ارز، اولویت‌بندی هوشمند واردات قطعات و ایجاد ثبات مقرراتی می‌تواند مسیر پایداری تولید خودرو را هموارتر کند. در چنین چارچوبی، هم خودروسازان و مونتاژکاران امکان برنامه‌ریزی دقیق‌تری خواهند داشت و هم بازار خودرو از ثبات و آرامش بیشتری برخوردار خواهد شد؛ هدفی که در نهایت به نفع تولید ملی و رفاه مصرف‌کننده خواهد بود.

سیاست حمایت از تولید داخلی و تقویت خودروسازان و شرکت‌های مونتاژکننده، از مهم‌ترین اولویت‌های صنعتی کشور در سال‌های اخیر بوده است. در همین چارچوب، مجموعه‌ای از تصمیمات ارزی، تجاری و گمرکی اتخاذ شده که هدف آن هادیریت منابع ارزی،

حفظ اشتغال و استمرار تولید عنوان شده است. با این حال، تجربه ماه‌های اخیر نشان می‌دهد که برخی از این سیاست‌ها، به‌ویژه در حوزه گمرک و واردات قطعات، نیازمند بازنگری و اصلاح تدریجی هستند تا مسیر پایداری تولید هموارتر شود.

شرکت‌های مونتاژکننده، به‌عنوان بخشی از زنجیره ارزش صنعت خودرو، نقش مهمی در تامین بخش قابل توجهی از نیاز بازار، حفظ سطح اشتغال و انتقال فناوری ایفا می‌کنند. تداوم فعالیت این شرکت‌ها مستلزم دسترسی پایدار و قابل پیش‌بینی به قطعات، مجموعه‌های نیمه‌ساخته و ملزومات تولید است. هرگونه اختلال در این مسیر، حتی اگر با نیت مدیریت منابع ارزی انجام شود، می‌تواند برنامه‌ریزی تولید را با مشکل مواجه کرده و در نهایت به کاهش عرضه در بازار منجر شود.

در ماه‌های اخیر، محدودیت‌های ثبت سفارش، کندی در فرآیند تخصیص ارز و پیچیدگی‌های رویه‌های گمرکی باعث انباشت بخشی از قطعات در بنادر و گمرکات شده است. این وضعیت، علاوه بر افزایش هزینه‌های جانبی مانند انبارداری و دموراژ، سرمایه در گردش بنگاه‌ها را نیز تحت فشار قرار داده و انعطاف‌پذیری تولید را کاهش داده است. طبیعی است که تداوم چنین شرایطی می‌تواند بر قیمت تمام‌شده خودرو و زمان تحویل محصولات اثرگذار باشد؛ موضوعی که در نهایت به مصرف‌کننده منتقل خواهد شد.



نهاد علی بیگزاده

روزنامه نگار

XSS PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir

تمرکز لکسوس «NX» روی نسخه‌های هیبریدی



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

بدون ثبات ارزی و اصلاح ساختار صنعت، واردات نمی‌تواند منجی بازار باشد



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

تربیت مدرس، در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی ابعاد مختلف بحران کنونی بازار خودرو، تأثیر جهش ارزی بر تولید و واردات و سناریوهای پیش‌روی این بازار پرداخته است.

با توجه به جهش اخیر نرخ ارز، آیا می‌توان گفت بازار خودرو بار دیگر وارد مدار التهاب ساختاری شده است؟

بی‌تردید همین‌طور است. جهش نرخ ارز به‌طور مستقیم و غیرمستقیم بر تمام اجزای بازار خودرو اثر می‌گذارد. از یک‌سو، هزینه تولید خودروهای داخلی به دلیل وابستگی گسترده به قطعات و مواد اولیه وارداتی افزایش می‌یابد و از سوی دیگر، قیمت خودروهای وارداتی نیز به شکل قابل توجهی بالا می‌رود. این دو مسیر، به‌صورت هم‌زمان موجب تقویت انتظارات تورمی در بازار می‌شوند. در چنین شرایطی، حتی اگر سطح معاملات کاهش پیدا کند، قیمت‌ها همچنان میل به رشد دارند و بازار وارد فاز «رکود تورمی» می‌شود؛ وضعیتی که در آن مصرف‌کننده واقعی عملاً از بازار حذف شده و میدان به فعالیت‌های سوداگرانه داده می‌شود. تجربه سال‌های گذشته نشان داده که بازار خودرو نسبت به نوسانات ارزی بسیار حساس است و کوچک‌ترین شوک در نرخ دلار، به سرعت خود را در قیمت‌ها نشان می‌دهد.

در این شرایط، آیا سیاست واردات خودرو همچنان می‌تواند نقش تنظیم‌گر بازار را ایفا کند؟

کارکرد تنظیم‌گری واردات به‌شدت وابسته به ثبات نسبی بازار ارز است. زمانی که نرخ ارز در مسیر جهشی حرکت می‌کند، واردات خودرو نه تنها قدرت اثرگذاری خود را از دست می‌دهد، بلکه در برخی موارد حتی می‌تواند به افزایش انتظارات تورمی دامن بزند. چراکه مصرف‌کننده و فعال‌بازار این پیام را دریافت می‌کنند که هزینه تمام‌شده خودروهای وارداتی به‌سرعت در حال افزایش است و همین موضوع به رفتارهای هیجانی در بازار منجر می‌شود. از سوی دیگر، با دلارهای بالا، خودروهای وارداتی عملاً از دسترس طبقه متوسط خارج می‌شوند و به کالایی لوکس برای اقشار پردرآمد تبدیل می‌گردند. در این وضعیت، واردات دیگر ابزار تنظیم‌بازار نیست، بلکه به یک سیاست نمایشی تبدیل می‌شود که اثر واقعی آن بسیار محدود است. بنابراین اگر هدف سیاست‌گذار، کنترل بازار و کاهش فشار بر مصرف‌کننده است، پیش‌نیاز آن، ایجاد ثبات نسبی در بازار ارز است.

افزایش نرخ ارز چه تأثیری بر وضعیت تولید داخلی و زنجیره تامین قطعه‌سازی دارد؟

افزایش نرخ ارز فشار مضاعفی بر زنجیره تولید خودرو وارد می‌کند. بخش عمده‌ای از قطعات، مواد اولیه و تجهیزات خطوط تولید وابسته به واردات است و هر جهش ارزی به‌معنای افزایش فوری هزینه‌های تولید است. این در حالی است که قیمت‌گذاری دستوری اجازه انتقال این افزایش هزینه به قیمت نهایی را نمی‌دهد و همین مساله زیان‌انباشته خودروسازان را تشدید می‌کند. در بخش قطعه‌سازی نیز شرایط حتی نگران‌کننده‌تر

است. قطعه‌سازان با بحران نقدینگی، بدهی سنگین خودروسازان و افزایش شدید هزینه مواد اولیه مواجه هستند. تداوم این وضعیت می‌تواند منجر به توقف خطوط تولید قطعه و در نهایت اختلال جدی در تولید خودرو شود. در واقع، اگر سیاست‌های حمایتی هدفمند و اصلاح ساختار مالی خودروسازان به‌سرعت اجرا نشود، خطر بروز بحران تولید در ماه‌های آینده کاملاً جدی خواهد بود.

واردات خودروهای کارکرده به‌عنوان راهکاری فوری برای تنظیم بازار مطرح شد، اما عملاً متوقف مانده است. علت اصلی این ناکامی چیست؟

مهم‌ترین مانع، نبود یک چارچوب اجرایی شفاف و پایدار است. از یک‌سو، آیین‌نامه‌های اجرایی با تأخیر و ابهام تدوین شده‌اند و از سوی دیگر، محدودیت‌های ارزی و بانکی امکان عملیاتی شدن این سیاست را کاهش داده‌اند. جهش نرخ ارز نیز جذابیت اقتصادی واردات خودروهای کارکرده را برای مصرف‌کننده به‌شدت کاهش داده است. در نتیجه، سیاستی که قرار بود به افزایش سریع عرضه و کاهش قیمت منجر شود، در عمل به یک پروژه نیمه‌تمام تبدیل شده است. تا زمانی که دولت در سیاست‌های ارزی، تعرفه‌ای و بانکی بازنگری نکند، نمی‌توان انتظار داشت واردات خودروهای کارکرده نقش موثری در ساماندهی بازار ایفا کند.

برخی کارشناسان معتقدند صنعت خودرو در آستانه یک بحران جدی مالی قرار دارد. این ارزیابی را تا چه اندازه واقع‌بینانه می‌دانید؟

این نگرانی کاملاً جدی است. خودروسازان داخلی با ترکیبی از مشکلات ساختاری شامل زیان انباشته، بدهی سنگین به قطعه‌سازان، کمبود نقدینگی و بهره‌وری پایین مواجه هستند. سیاست قیمت‌گذاری دستوری نیز عملاً امکان ترمیم مالی را از این بنگاه‌ها سلب کرده است. در چنین شرایطی، هر شوک جدید ارزی می‌تواند این ساختار شکننده را بیش از پیش تحت فشار قرار دهد. اگر اصلاحات اساسی در نظام مالی، مدیریتی و تولیدی صنعت خودرو انجام نشود، خطر تعمیق بحران و حتی کاهش جدی تیراژ تولید در سال آینده وجود دارد؛ مساله‌ای که تبعات اجتماعی و اقتصادی قابل توجهی خواهد داشت.

با توجه به شرایط فعلی، آینده بازار خودرو را در شش ماه آینده چگونه ارزیابی می‌کنید؟

اگر روند کنونی ادامه یابد، بازار خودرو در مسیر رکود تورمی عمیق‌تر حرکت خواهد کرد. به این معنا که معاملات کاهش بیشتری پیدا می‌کند، اما قیمت‌ها همچنان در سطح بالا باقی می‌مانند یا حتی افزایش می‌یابند. این وضعیت به‌شدت به زبان مصرف‌کننده واقعی و تولیدکننده داخلی است. تنها راه تغییر این مسیر، تثبیت نسبی نرخ ارز، اجرای واقعی و گسترده واردات، اصلاح سیاست قیمت‌گذاری و حمایت هدفمند از زنجیره تامین است. در غیر این صورت، بازار خودرو همچنان یکی از کانون‌های اصلی بی‌ثباتی اقتصادی باقی خواهد ماند و فشار آن مستقیماً بر معیشت خانوارها و تولید ملی وارد خواهد شد.





میلی متر ارتفاع و ۲۸۵۰ میلی متر فاصله محوری است. در کنار رنگ‌های قبلی، رنگ جدید سبز دوهوانگ نیز برای این مدل ارائه شده است. یکی از بزرگ‌ترین تغییرات تانک ۵۰۰ جدید در مقایسه با مدل‌های قبلی، سیستم کمک‌راننده Coffee Pilot Ultra است. این سیستم از ۲۷ حسگر شامل یک لیدار، سه رادار موج میلی متری، ۱۲ رادار اولتراسونیک و ۱۱ دوربین با کیفیت بالا تشکیل شده است. این سیستم قابلیت رانندگی خودکار نقطه به نقطه را در محیط‌های شهری و بزرگراهی فراهم می‌کند. همچنین این سیستم می‌تواند بیش از ۲۰۰ نوع پارکینگ را شناسایی و به صورت خودکار، اتومبیل را در فضای مشخص شده پارک کند.

شرکت گریت‌وال موتورز چین از جدیدترین محصول خود یعنی نسخه جدید تانک ۵۰۰ رونمایی کرد. این خودرو از سوی گریت‌وال موتورز، به عنوان یک شاسی‌بلند آفرودی لوکس و هوشمند برای تمامی حالات معرفی شده است. تانک ۵۰۰ با ویژگی‌های پیشرفته‌ای همچون لیدار قرار گرفته روی سقف و سیستم کمک راننده نسل سوم در چین عرضه شده است. این خودرو در مدل‌های هیبریدی و بنزینی با قیمت پایه ۴۶ هزار و ۸۰۰ دلار در دسترس است. تانک ۵۰۰ جدید در کمتر از دو ساعت از آغاز فروش، ۱۲,۲۰۰ سفارش قطعی دریافت کرد. طراحی بیرونی تانک ۵۰۰ جدید با مدل قبلی تفاوت چندانی ندارد. ابعاد این خودرو شامل ۵۰۷۸ میلی متر طول، ۱۹۳۴ میلی متر عرض، ۱۹۰۵

یک پله ارتقا برای تانک «۵۰۰»



مدیر پروژه طراحی و توسعه خودرو آریا هیبرید سایپا:

سایپا با آریا پلاگین هیبرید، مسیر تازه‌ای را در صنعت خودرو آغاز کرد

سایپا به دنبال ایجاد سبدي متنوع از محصولات کم‌مصرف و پاک است



سایپا

نگاه View



امیرحسین کاکایی
کارشناس صنعت خودرو

مقصر گرانی خودرو کیست؟

در شرایط فعلی، خودرو ساز نقش اصلی در مجاری افزایش قیمت خودرو ندارد، چرا که دولت به دلایل متعدد (اقتصادی) تصمیم گرفت یک شبه نرخ دلار مربوط به صنایع را از کانال ۷۰ هزار تومان به حدود ۱۲۵ تا ۱۳۰ هزار تومان افزایش دهد، یعنی چیزی در حدود ۸۰ درصد افزایش قیمت که به معنای کاهش ارزش ریال است. در چنین شرایطی چه کاری می‌توان انجام داد؟ حال اگر یک شرکت داخلی، به جای ۸۰ درصد، قیمت محصولاتش را ۴۰ تا ۶۰ درصد افزایش دهد، یا یک واردکننده به محض افزایش نرخ دلار، قیمت‌هایش را بالا ببرد، این موضوع قابل درک است و به نظر اعدادی که اعلام شده، به دور از منطق اقتصادی نباشد. وقتی ورق فولاد را با قیمت ارز آزاد از فولادی‌ها خریداری می‌کنند، آیا امکان رقابت یا خرید از جای دیگر وجود دارد؟ خیر؛ وقتی مواد اولیه با قیمت‌های جهانی یا قیمت‌های مبتنی بر بورس‌های بین‌المللی عرضه می‌شود، طبیعی است که هزینه تمام‌شده بالا برود. اگر بخواهیم صرفاً با احساسات جلو برویم، به نتیجه نمی‌رسیم. ما نیازمند راه‌حل عقلانی به این معنا که با امکانات و واقعیت‌های موجود کشور هم‌خوانی داشته باشد، هستیم. در ۴۰ سال گذشته، با همین استدلال که باید تعداد خودرو سازان افزایش یابد، امروز به جایی رسیده‌ایم که بیش از ۸۰ خودرو ساز سواری (کوچک و بزرگ) و بیش از ۵۰ خودرو سازی تجاری در کشور وجود دارد و تعداد شرکت‌های فعال به بالای ۱۹۰ مورد رسیده است؛ در حالی که حتی شرکت‌های اصلی هم دیگر آن کمپانی‌های بزرگ سابق نیستند و به جای آن که خودرو سازان بزرگ داخلی به یک بنگاه قدرتمند فناورانه و اقتصادی تبدیل شود، تعداد زیادی واحد کوچک و ضعیف ایجاد شده که نتیجه آن، ناکارآمدی فعلی است. برخلاف تصور رایج، خودرو سازی لزوماً باید انحصاری باشد؛ مانند کره جنوبی که عملاً یک خودرو ساز بزرگ، یعنی هیوندای، دارد. آن چه باید رقابتی باشد، بازار است. متأسفانه این دو مفهوم همیشه به اشتباه بهانه‌ای برای صدور مجوزهای بی‌پشتوانه و سیاست‌های غلط شده است. مشکل اصلی، انحصار نیست؛ بلکه سیاست‌های غلط دولت‌ها و مسئولیت‌ناپذیری سیاست‌گزاران است. ساماندهی صنعت خودرو سال‌ها در مجلس مطرح بود و خروجی موثری نداشت و ممنوعیت واردات به‌خاطر کنترل ارز بود، نه حمایت از خودرو ساز، اما نتیجه‌اش شکل‌گیری ده‌ها شرکت ناکارآمد شد.

وی همچنین اشاره کرد که این خودرو در مقایسه با نسخه بنزینی، تغییرات قابل توجهی در بخش نیروی محرکه، سیستم انتقال قدرت، سامانه‌های الکترونیکی، ساختار باتری و سیستم خنک‌کاری دارد. برای حفظ پایداری و ایمنی، سیستم‌های شاسی و تعلیق آن نیز متناسب با این تغییرات بهینه‌سازی شده‌اند. طباطبایی برنامه‌های آتی سایپا را بر توسعه مرحله‌ای و هدفمند محصولات مبتنی بر فناوری‌های نوین استوار دانست و گفت: «در کوتاه‌مدت، تمرکز اصلی بر توسعه و تجاری‌سازی خودروهای پلاگین هیبرید متناسب با زیرساخت‌های موجود کشور خواهد بود. در میان‌مدت، توسعه پلتفرم‌های اختصاصی هیبریدی و پلاگین در دستور کار قرار دارد و در بلندمدت نیز حرکت به سمت تولید خودروهای تمام‌برقی با تکیه بر توان داخلی و همکاری‌های فناورانه دنبال خواهد شد.» وی تأکید کرد: «هدف سایپا ایجاد سبدي متنوع از محصولات کم‌مصرف و پاک است که هم پاسخگوی نیاز بازار باشد و هم الزامات زیست‌محیطی و سیاست‌های کلان انرژی کشور را محقق کند.» لازم به ذکر است آریا پلاگین هیبرید نخستین خودرو پلاگین هیبرید کشور است؛ این خودرو را می‌توان نقطه عطفی در مسیر توسعه فناوری‌های نوین کشور دانست.

که با ترافیک همراه است، می‌تواند بخش قابل توجهی از مسیر را بدون مصرف بنزین طی کند و همین موضوع نقش موثری در تحقق اهداف کاهش مصرف سوخت و آلایندگی ایفا می‌کند.» وی در خصوص امکان بهره‌گیری از این خودرو در حمل‌ونقل عمومی و ناوگان تاکسیرانی نیز تأکید کرد: به دلیل ماهیت تردهای شهری، توقف‌های متعدد و پیمایش روزانه بالا، آریا پلاگین هیبرید گزینه‌ای بسیار مناسب برای استفاده در ناوگان حمل‌ونقل عمومی و تاکسیرانی است. کاهش هزینه سوخت، کاهش آلایندگی در کلان‌شهرها و امکان برنامه‌ریزی برای شارژ خودروها در پایانه‌های تاکسیرانی از جمله مزایای این طرح است. طباطبایی خودروی آریا پلاگین هیبرید را محصول جدید گروه سایپا توصیف کرد که به یک سامانه نیروی محرکه ترکیبی شامل موتور احتراق داخلی و موتور الکتریکی مجهز شده است. مدیر پروژه طراحی و توسعه خودروی آریا هیبرید توضیح داد: این سامانه به خودرو اجازه می‌دهد بسته به شرایط رانندگی، به صورت تمام‌برقی، هیبریدی یا با موتور بنزینی با راندمان بالا و مصرف کم (سیکل اتکینسون) حرکت کند. مدیریت این فرآیند بر عهده یک سیستم هوشمند است که به صورت لحظه‌ای بهترین حالت عملکرد را انتخاب می‌کند.

به گزارش سایپانویز، سید علی طباطبایی گفت: «با توجه به روندهای جهانی صنعت خودرو و همچنین شرایط انرژی کشور، فناوری پلاگین هیبرید در گروه خودرو سازی سایپا به عنوان یک راهکار عملی و قابل اجرا برای گذار تدریجی از خودروهای بنزینی به خودروهای تمام‌برقی انتخاب شده است.» وی با اشاره به ویژگی‌های خاص خودروی آریا پلاگین هیبرید، آن را محصولی آینده‌نگر و کارآمد توصیف کرد و گفت: «از مهم‌ترین ویژگی‌های این خودرو می‌توان به امکان پیمایش تمام‌برقی در مسیرهای شهری، قابلیت شارژ باتری از طریق برق شهری، بهرهمندی از سیستم مدیریت انرژی هوشمند و کاهش محسوس مصرف سوخت و آلایندگی اشاره کرد.» مدیر پروژه طراحی و توسعه خودرو آریا هیبرید و فیس لیفت مرکز تحقیقات و نوآوری صنایع خودرو و سایپا در ادامه با بیان تأکید رئیس‌جمهور و وزارت صمت بر کاهش مصرف سوخت خودروهای تولیدی، اظهار داشت: «گروه خودرو سازی سایپا در این زمینه برنامه‌ریزی‌های متنوعی برای محصولات در حال تولید و آتی خود انجام داده است. تولید خودروی آریا پلاگین هیبرید بدون تردید تأثیر مستقیمی بر کاهش مصرف سوخت سبد محصولات گروه سایپا خواهد داشت. این خودرو به‌ویژه در تردهای شهری

پیگیری يك موضوع Follow up



رحیم زارع
عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی

اجرای کامل قانون واردات، بازار خودرو را آرام می‌کند

بازار خودرو در ماه‌های اخیر بار دیگر به یکی از کانون‌های اصلی نارضایتی عمومی تبدیل شده است؛ بازاری که نه تنها از نوسان قیمت‌ها رهایی نیافته بلکه در این میان، قانون واردات خودرو که با هدف تنظیم بازار، ایجاد رقابت و ارتقای کیفیت به تصویب مجلس رسیده، همچنان با آما و اگرهای اجرایی مواجه است. از همین رو رحیم زارع، عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی به بیان نظرات خود پرداخت:

برخی خودرو سازان اعلام کرده‌اند در صورت تداوم شرایط فعلی قیمت گذاری، ناچار به کاهش تولید هستند، راهکار مجلس برای مدیریت این وضعیت چیست؟

به نظر من، تغییر این شرایط کاملاً امکان‌پذیر است، به شرط آن که قوانین مصوب مجلس به‌درستی اجرا شود. در حوزه واردات خودرو، قانون وجود دارد، اعتبار نیز پیش‌بینی شده و حتی ظرفیت واردات خودروی نو و کارکرده فراهم است، اما متأسفانه عزم جدی برای اجرای این قانون دیده نمی‌شود. اجرای این قانون به صورت قطره‌چکانی، عملاً اثرگذاری آن را از بین برده است.

منظور شما از اجرای ناقص قانون واردات چیست؟

وقتی قانونی تصویب می‌شود، انتظار این است که به‌طور کامل و دقیق اجرا شود. اگر قانون واردات خودرو همان‌طور که مجلس پیش‌بینی کرده بود اجرایی می‌شد، امروز شاهد این حجم از افزایش قیمت‌ها در بازار نبودیم. واردات می‌توانست فضای رقابتی ایجاد کند، بازار را به آرامش برساند و از سوی دیگر، اجازه ندهد خودرو سازان با تکیه بر انحصار، تهدید به عدم تولید کنند. در این شرایط، طبیعی است که متولیان اجرای قانون باید پاسخگو باشند.

برخی کارشناسان معتقدند فضای انحصاری، عامل اصلی افت کیفیت و افزایش قیمت خودرو است. نظر شما چیست؟

کاملاً درست است. متأسفانه فضای انحصاری ایجاد شده برای برخی خودرو سازان باعث شده به جای تمرکز بر ارتقای کیفیت و کاهش بهای تمام‌شده، صرفاً بر افزایش‌های مکرر قیمت تأکید داشته باشند. این رویکرد به هیچ‌وجه قابل قبول نیست، به‌ویژه وقتی بدانیم بخش عمده هزینه‌های تولید خودرو در داخل کشور و به صورت ریالی پرداخت می‌شود

زاپاس Spare Tire

فروش فوق‌العاده وانت سایپا ۱۵۱ ارتقا یافته از امروز

به گزارش سایپانویز، فروش فوق‌العاده وانت سایپا ۱۵۱ ارتقا یافته (GX) با لایتر پوششی از ساعت ۱۰ صبح امروز یکشنبه ۱۹ بهمن‌ماه آغاز و تا تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. متقاضیان می‌توانند با مراجعه به سامانه فروش اینترنتی گروه سایپا به نشانی <https://saipa.iranecar.com> نسبت به ثبت اطلاعات شخصی، دریافت کد کاربری و انتخاب خودرو اقدام کنند. لازم به ذکر است که در فروش فوق‌العاده زمان تحویل ۹۰ روز پس از پذیرش است. همچنین هر کد ملی مجاز به ثبت نام یک دستگاه خودرو می‌باشد.



ساخته شده است. این خودرو در کلاس اتومبیل‌های جمع‌وجور قرار می‌گیرد. برد تمام برقی این خودرو براساس چرخه چینی CLTC به ۵۲۰ کیلومتر می‌رسد. قابلیت شارژ سریع ۳۰ تا ۸۰ درصد در ۲۰ دقیقه نیز برای این خودرو در نظر گرفته شده است. ابعاد MG4 جدید شامل ۴۳۹۵ میلی‌متر طول، ۱۸۴۲ میلی‌متر عرض، ۱۵۵۱ میلی‌متر ارتفاع و فاصله محوری ۲۷۵۰ میلی‌متر است. در کابین ام‌جی ۴ کلاستر و نمایشگر مرکزی دیجیتال را خواهید دید. البته برخی دکمه‌های فیزیکی نیز در کابین این خودرو حفظ شده‌اند. در مدل پرچمدار ۱۲ رادار اولتراسونیک، چهار دوربین ۳۶۰ درجه، دوربین جلو ۸ مگاپیکسلی و یک دوربین عقب را در یافت خواهید کرد که قابلیت‌های کمک‌راننده را تا حد زیادی ارتقا می‌دهند.

مدتی است که شرکت ام‌جی، زیرمجموعه سایک موتورز چین، نسل جدید مدل برقی ام‌جی ۴ را معرفی کرده است. این خودرو در نسل جدید خود از فرم کراس‌اوور قبلی فاصله گرفته و به یک هاچ‌بک تبدیل شده است. البته در کنار این تغییر فرم، ام‌جی ۴ جدید ارزان‌تر نیز شده است. نسل جدید ام‌جی ۴ در نمایشگاه خودرو چنگدو ۲۰۲۵ به صورت رسمی معرفی شد. این خودرو در قالب پنج تیپ به بازار چین عرضه شده است که قیمت آن‌ها بین ۶۸ هزار و ۸۰۰ یوان (۹ هزار و ۵۶۰ دلار) تا ۱۰۲ هزار و ۸۰۰ یوان (۱۴ هزار و ۲۹۰ دلار) متغیر است. این قیمت باعث شده است تا ام‌جی ۴ جدید یک خودرو جذاب در بخش برقی‌های بازار باشد. ام‌جی ۴ جدید براساس پلتفرم تمام الکتریکی L۳ شرکت سایک

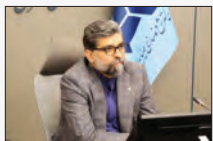


«ام‌جی ۴» در چین زیر ۱۰ هزار دلار به فروش می‌رسد



ویژه‌ها

جبران کاهش تولید خودرو تا پایان سال



رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران گفت: «جبران کاهش تولید خودرو تا پایان سال در دستور کار قرار دارد.» فرشاد مقیمی بیان داشت: «هر چند کاهش تولید خودرو نسبت به سال گذشته محسوس است، اما عمدتاً به دلیل ناترازی انرژی و محدودیت‌های اعمال شده در این زمینه بوده است.» رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران بیان داشت: «محدودیت‌های انرژی باعث شده تا در برخی بازه‌های زمانی، فرصت‌های تولید از دست برود و این مدت زمان از دست رفته، قابل جبران نیست.»

رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران گفت: «جبران کاهش تولید خودرو تا پایان سال در دستور کار قرار دارد.» فرشاد مقیمی بیان داشت: «هر چند کاهش تولید خودرو نسبت به سال گذشته محسوس است، اما عمدتاً به دلیل ناترازی انرژی و محدودیت‌های اعمال شده در این زمینه بوده است.» رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران بیان داشت: «محدودیت‌های انرژی باعث شده تا در برخی بازه‌های زمانی، فرصت‌های تولید از دست برود و این مدت زمان از دست رفته، قابل جبران نیست.»

توئیتر

چرا تداوم تخفیف مالیاتی تولید ضروری است؟



در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵، با توجه به این که بخش حقیقی اقتصاد با چالش‌های متعددی از سمت عرضه و تقاضا مواجه است و با در نظر گرفتن شرایط شکننده بخش تولید، پیشنهاد تداوم تخفیف مالیات بر عملکرد واحدهای تولیدی قابل بررسی و تأمل است. این در حالی است که دولت از طریق سیاست‌گذاری، قانون‌گذاری، اجرا و نظارت بر نظام مالیاتی، نقش مهمی در شکل‌دهی و جهت‌دهی به جریان تولید در کشور ایفا می‌کند.

دیگه چه خبر؟

حذف قیمت‌گذاری دستوری با تکمیل فرآیند اصلاح ارزش ترجیحی



سیدعلی مدنی‌زاده، وزیر اقتصاد و امور دارایی، در خصوص حذف قیمت‌گذاری دستوری گفت: «پس از اجرای سیاست اصلاح ارزش ترجیحی و انتقال آن از ابتدای زنجیره به انتهای کالاهایی که به‌طور مستقیم ارزش ترجیحی دریافت می‌کردند، کالاهایی که مشمول قیمت‌گذاری دستوری بودند این سیاست خارج شدند.» وزیر اقتصاد و امور دارایی افزود: «در حال حاضر تنها تعداد محدودی از کالاهای ارزش ترجیحی دریافت می‌کنند و طبیعتاً این کالاهای همچنان مشمول قیمت‌گذاری دستوری هستند.»

آبی‌پوشان جاده مخصوص در مسیر افزایش عرضه خودرو گام بر می‌دارند؛

رکوردشکنی «ایران خودرو» در عرضه روزانه خودرو



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«گروه صنعتی ایران خودرو در ادامه روند رو به رشد تولید و تحویل خودرو، در روز یازدهم دی‌ماه موفق شد ۲ هزار و ۷۷۳ دستگاه انواع خودرو سواری را به بازار عرضه کرده و به دست مالکان برساند؛ رکوردی که از ابتدای سال جاری تاکنون بی‌سابقه بوده است.

ثبت چنین سطحی از عرضه روزانه، بیانگر بهبود قابل توجه در فرآیندهای تولید، تکمیل خودرو و تحویل به مشتریان و همچنین افزایش هماهنگی در زنجیره تأمین این خودروساز است. عملکرد ایران خودرو در مجموع از ابتدای سال جاری تا یازدهم دی‌ماه نیز حاکی از رشد محسوس عرضه خودرو به بازار است.

در این بازه زمانی، بیش از ۴۶۵ هزار دستگاه خودرو به مشتریان تحویل داده شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، رشدی بیش از ۲۳ درصد را نشان می‌دهد.

این افزایش عرضه در شرایطی محقق شده که صنعت خودرو طی سال‌های اخیر با محدودیت‌های متعددی در حوزه تأمین قطعات، نقدینگی و برنامه‌ریزی تولید مواجه بوده است. افزایش عرضه خودرو از سوی ایران خودرو می‌تواند آثار مثبت متعددی بر بازار خودرو به همراه داشته باشد. یکی از مهم‌ترین پیامدهای این روند، کاهش فاصله میان عرضه و تقاضا و در نتیجه، کمک به تعدیل قیمت‌ها در بازار آزاد

اینفوگرافیک

Infography

افت در آمد شرکت آهنگری تراکتورسازی ایران

میزان درآمد دی‌ماه

178
میلیارد تومان



میزان افت ۱۰ ماهه

11
درصد

درآمد عملیاتی ۱۰ ماهه سال جاری

1.212
میلیارد تومان

شرکت آهنگری تراکتورسازی ایران در ۱۰ ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۱,۲۱۲ میلیارد تومان به دست آورد.

برای چه؟

اصل مهم خصوصی سازی صنعت خودرو

«سختگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی اضافه کرد: «نکته حائز اهمیت در خصوصی سازی صنعت خودرو این است که واگذاری شرکت‌های خودروسازی به بخش خصوصی نباید به شکل گیری تعارض منافع در این شرکت‌ها منجر شود. از این رو مجلس تأکید دارد اگر قرار است صنعت خودرو به بخش خصوصی واگذار شود، این واگذاری باید به نحو احسن انجام شود.»

چرا؟

قانون خصوصی سازی باید به سرانجام برسد

«محمد رستمی با تأکید بر ضرورت اجرای قانون خصوصی سازی در صنعت خودرو اظهار داشت: «طبق اصل ۴۴ قانون اساسی بنگاه‌های اقتصادی که تحت مالکیت و مدیریت دولت قرار دارند باید به بخش خصوصی دارای اهلیت واگذار شوند؛ بنابراین خصوصی سازی تنها راه نجات خودروسازی به عنوان صنعتی زیان‌ده که توسط دولت اداره می‌شود، است.»

چند تلتد؟

لزوم خصوصی سازی اصولی صنعت خودرو

«سختگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی عنوان کرد: «هر چه فرآیند خصوصی سازی اصولی و مطابق با قانون انجام شود، شاهد پیامدهای مثبت آن در صنعت خودرو خواهیم بود، چرا که تجارب خصوصی سازی در گذشته نشان داده صرف واگذاری به بخش خصوصی کافی نیست و نه تنها اثر مثبت نداشته، بلکه تأثیر منفی ایجاد کرده و برخی شرکت‌ها به سمت بازپس‌گیری حرکت کردند.»

زده يك

First gear

فقط اهرم رقابت می‌تواند صنعت خودرو را بازسازی کند

«حاضر جواب: صنعت خودرو سال‌هاست در باشگاه بدنسازی «حمایت» تمرین کرده و حالا عضلاتش به رقابت عادت ندارند. اهرم رقابت که وارد می‌شود، خودروها تازه می‌فهمند قرار نیست فقط وزن خودشان را بلند کنند، بلکه باید کنار بقیه هم بدونند. رقابت مثل آینه است؛ نه داد می‌زند، نه جریمه می‌کند، فقط نشان می‌دهد کجای کار. نیاز به تقویت و بازنگری برنامه تولید دارد. البته بازسازی با رقابت زمان‌بر است؛ چون بعضی پیچ‌ها سال‌هاست سفت شده‌اند و آچارشان فقط با صبر باز می‌شود.

بازار خودرو در رکود مطلق است

«حاضر جواب: رکود مطلق یعنی بازاری که حتی «گاه‌کن، شساید بخریم» هم در آن شنیده نمی‌شود. خریدارها آمده‌اند برای تماشای فروشندگانه‌ها برای خاطره‌گویی از قیمت‌های دیروز. خودروها در نمایشگاه‌ها بیشتر شبیه دکور شده‌اند؛ تمیز، برق و کاملاً بدون حرکت. بازار آن قدر سلاکت است که اگر یک برگه قیمت جابه‌جا شود، همه فکر می‌کنند خبر مهمی آمده. فعلاً خودروها منتظرند؛ نه برای فروش، بلکه برای این که ببینند اولین حرکت را چه کسی انجام می‌دهد.

بدون ارزش ترجیحی، قیمت‌گذاری خودرو نباید دستوری باشد

«حاضر جواب: قیمت‌گذاری دستوری بدون ارزش ترجیحی، شبیه رانندگی بدون بنزین است؛ فرمان هست، پدال هست، اما ماشین جلو نمی‌رود. قیمت وقتی دستور می‌گیرد که هزینه‌ها هم گوش به فرمان باشند. اما وقتی قطعه، حمل‌ونقل و تولید هر کدام ساز خودشان را می‌زنند، قیمت دستوری بیشتر شبیه توصیه دوستانه می‌شود. بازار هم با ادب گوش می‌دهد، لبخند می‌زند و راه خودش را می‌رود. نتیجه؟ همه تعجب می‌کنند چرا عددها حرف‌شوی ندارند.

تولید خودروهای برقی مسیر تازه‌ای را دنبال خواهد کرد

«حاضر جواب: مسیر تازه یعنی جاده‌ای که هنوز تابلوهایش نصب نشده، اما همه دربارش حرف می‌زنند. خودروهای برقی آمده‌اند تا نشان دهند صدا نداشتن هم می‌تواند پر حرف باشد. این مسیر جدید، بیشتر از آن که بنزین بخواهد، برنامه می‌خواهد: زیرساخت، برق، شارژ و کمی هم حوصله. فعلاً خودروهای برقی آرام و بی‌صدا جلو می‌روند، اما سوال اینجاست که آیا جاده آماده است یا فقط نقشه‌اش روی کاغذ قشنگ است؟

آیا خرید «سوزوکی» و «مرسدس‌بنز» در شرایط فعلی منطقی است؟

«حاضر جواب: منطق در بازار خودرو این روزها مثل لاستیک زاپاس است؛ همه دارند، اما معلوم نیست کی به کار می‌آید. خرید سوزوکی یا مرسدس‌بنز بستگی دارد که خریدار دنبال آرامش است یا هیجان حسابداری. یکی می‌گوید مصرف کم و هزینه منطقی، دیگری می‌گوید کیفیت و تجربه. در نهایت، هر دو به یک سؤال می‌رسند: هزینه نگهداری چقدر است؟ پاسخ که می‌آید، منطق یا لبخند می‌زند یا آرام از خودرو پیاده می‌شود.



دیفرانسیل عقب است و رانندگان آن به حداکثر ۲۳۵ اسب‌بخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون‌متر گشتاور می‌رسد. شتاب صفر تا صد این نسخه ۵.۷ ثانیه است. نسخه میانی xDrive40 نام دارد. همان‌طور که از نام تیپ میانی مشخص است، این خودرو به سیستم چهار چرخ محرک مجهز شده است. رانندگان این خودرو نیز افزایش یافته و به ۲۸۹ اسب‌بخار قدرت و ۵۹۰ نیوتون‌متر گشتاور می‌رسد. شتاب صفر تا صد این خودرو ۵.۰ ثانیه نسبت به نسخه پایه سریع تر است. در نهایت به‌نسخت پرچمدار و اسپرت بامو ۱۵ می‌رسیم که M60 نام دارد. این نسخه به دو موتور الکتریکی و سیستم تمام چرخ محرک مجهز است. حداکثر رانندگان این تیپ، ۵۹۰ اسب‌بخار قدرت و ۷۹۴ نیوتون‌متر گشتاور است.

بامو i5 برای سال ۲۰۲۶، چند به‌روزرسانی مهم را دریافت کرده که آن را جذاب‌تر کرده است. این خودرو یک سری ۵ محسوب می‌شود و ترکیبی از فناوری و عملکرد یک بامو مسرّی ۵ واقعی را به‌نمایش می‌گذارد. البته باید توجه داشت به‌باشیم که i5 عضو تمام‌الکتریکی سری ۵ محسوب می‌شود. بامو i5 مدل ۲۰۲۶ بر د راندگی بیشتر، چند آپشن جدید در کابین و رنگ آبی پرو نیماتو یخی بسیار زیبا را به کاربران ارائه می‌دهد. در کنار این به‌روزرسانی‌ها، عضو تمام‌برقی سری ۵ هیچ‌گونه افزایش قیمتی را تجربه نکرده است. بامو i5 مدل ۲۰۲۶ در سه نسخه عرضه می‌شود که شامل نسخه پایه، نسخه میانی و نسخه اسپرت هستند. تیپ پایه این خودرو با نام eDrive40 شناخته می‌شود. این تیپ



**برد بیشتر برای «بامو»
سری ۵ برقی**

محصول دیگری از «لیپاس» راهی بازار جهانی می‌شود



لیپاس (LEPAS) به‌عنوان زیرشاخه جدید گروه خودروسازی چری که در سال ۲۰۲۵ و با ۳ محصول ظاهر شد، در نمایشگاه بین‌المللی خودرو پانگونگ اندونزی (IHMS) ۲۰۲۶، این محصول جدید، در واقع نسخه برقی لیپاس L4 بوده که با نام E4 معرفی شده است. لیپاس E4 در مقایسه با L4، تفاوت‌های ظاهری بسیاری در قسمت جلو داشته است. با این حال، در سایر قسمت‌ها تغییری در مقایسه با نسخه بنزینی دیده نمی‌شود. فعلا اطلاعات رسمی و دقیقی از مشخصات لیپاس E4 منتشر نشده است. اما انتظار می‌رود قوای فنی آن با دیگر محصول گروه چری یعنی جیکو J5 برقی یکسان باشد. جیکو J5 EV به یک موتور الکتریکی مجهز است که توانایی تولید ۱۵۵ کیلووات قدرت و ۲۸۸ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. این موتور، نیرو را از طریق یک گیربکس تک‌سر عته به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. انرژی مورد نیاز پیش‌رانه توسط یک باتری با ظرفیت ۵۸.۹ کیلووات-ساعتی تامین می‌شود که قادر به پیمودن ۴۰۲ کیلومتر (برد حرکتی با استاندارد WLTP) است. این میزان برد برای استفاده‌های شهری و سفرهای کوتاه بین شهری، کاملا کافی به‌نظر می‌رسد.

قابلیت‌های ریسینگ «هوندا» راهی شاسی‌بلندها می‌شود



هوندا دیگر نمی‌خواهد صرفاً خودرو محبوب خانواده‌ها برای رفتن به خرید یا رساندن بچه‌ها به مدرسه باشد. این غول خودروسازی ژاپنی اعلام کرده که در حال کار روی نسخه‌های جدیدی از شاسی‌بلندهای خود است؛ خودروهایی که DNA مسابقات رالی را در رگ‌های خود دارند. تجربه سال‌ها حضور در رقابت‌های طاقت‌فرسای آفرود، از جمله رالی مشهور باخا ۱۰۰۰ حالا قرار است به خط تولید بپیاید. هوندا در نمایشگاه خودرو توکیو ۲۰۲۶ با رونمایی از چهار کانسپت جذاب، گوشه‌ای از این آینده هیجان‌انگیز را به ما نشان داد. قرار است مدل‌های تولیدی جدید تحت‌عنوان تریل لاین روانه بازار شوند. نکته جذاب ماجرا این جاست که این خودروها از فناوری و تخصص مستقیم بخش مسابقات هوندا یعنی HRC بهره می‌برند. به گفته هوندا، مدل‌های تریل لاین طراحی شده‌اند تا لذت راندگی به اراده راننده را در محیط‌های متنوع‌تری ممکن کنند. به زبان ساده‌تر، اگر جاده‌های اطراف محل زندگی شما پر از چاله و دست‌انداز است و نگرانید که سپر اسپرت سیویک تایپ R به زمین کشیده شود، این شاسی‌بلندهای جدید دقیقاً دوا ی درد شما خواهند بود. چهار مدل کانسپتی که در توکیو به نمایش درآمدند، شامل نسخه‌های خشن‌تر و عضلانی‌تر از شاسی‌بلندهای خانوادگی هوندا CR-V و ZR-V هستند.

فتح قله‌های جدید توسط سامورایی لوکس؛

«لکسوس» باز هم رکورد زد!



ستارگان میدان

در میان سبد محصولات متنوع لکسوس، کراس‌اوورها و شاسی‌بلندها همچنان پیشران اصلی رشد هستند. مدل NX با فروش بیش از ۲۰۰ هزار دستگاه در صدر ایستاد و پس از آن، مدل محبوب RX با تحویل بیش از ۱۰۰ هزار واحد در رتبه دوم قرار گرفت. سدان کشیده و باسابقه ES نیز با فروشی نزدیک به ۹۰ هزار دستگاه، ثابت کرد که به‌رغم حجمه شاسی‌بلندها، سدان‌های لوکس و باکیفیت هنوز جایگاه ویژه‌ای در سبد خرید مشتریان وفادار دارند.

حکایت دارد. این برند لوکس ژاپنی موفق شد با ثبت فروش خیره‌کننده ۸۲۴ هزار و ۲۵۸ دستگاه در سراسر جهان، رکورد قبلی خود را جابه‌جا کرده و رشد ۳۲ درصدی را نسبت به سال گذشته تجربه کند. این حجم از فروش در حالی محقق شده است که بازار خودروهای پریمیوم با چالش‌های عدیده‌ای در تامین قطعات و نوسان تقاضا روبه‌رو بود.

کالبدشکافی بازارهای هدف

بررسی جغرافیایی آمار فروش نشان می‌دهد که استراتژی نفوذ لکسوس در تمامی قاره‌ها با موفقیت همراه بوده است – آمریکای شمالی: همچنان به‌عنوان بزرگ‌ترین بازار این برند، میزان بیش از ۳۵۵ هزار دستگاه خودرو و جدید لکسوس بود که رشدی ۲۴ درصدی را نشان می‌دهد. – ژاپن: شگفت‌انگیزترین آمار متعلق به بازار داخلی است؛ جایی که لکسوس با رشد خیره‌کننده ۱۲۹ درصدی، نزدیک به ۹۵ هزار دستگاه خودرو به مشتریان ژاپنی تحویل داد.

– اروپا و چین: در قاره سبز، لکسوس با رشد ۴۶ درصدی (حدود ۶۹ هزار دستگاه) جایگاه خود را تثبیت کرد و در بازار پرنوسان چین نیز با فروشی بالغ بر ۱۸۱ هزار دستگاه، رشدی ۳ درصدی را ثبت کرد تا نشان دهد حتی در رقابت با برندهای برقی چینی نیز حرف‌های زیادی برای گفتن دارد.

پیروزی استراتژی «مسیر چندگانه»

مهم‌ترین محرک رکوردشکنی لکسوس، رویکرد واقع‌بینانه این برند به مساله برقی‌سازی است. در حالی که رقبای اروپایی با شتابی تند به سمت حذف موتورهای احتراقی حرکت کردند و با چالشش کاهش تقاضای ناگهانی مواجه شدند، لکسوس با تکیه بر میراث توپوتا، سبد محصولات خود را با ترکیبی متوازن از خودروهای هیبرید (HEV)، پلاگین-هیبرید (PHEV) و مدل‌های برقی چیدمان کرد. این استراتژی به مشتریان اجازه داد بدون وا همه از کمبود زیرساخت‌های شارژ، به تکنولوژی‌های پاک مهاجرت کنند. موفقیت خیره‌کننده مدل‌های RX و NX هیبرید در سال ۲۰۲۵ اثبات کرد که بازار هنوز برای گذار کامل به خودروهای تمام‌برقی آمادگی ندارد و لکسوس دقیقاً در این نقطه خاکستری، بیشترین سهم را تصاحب کرد.

باز تعریف مفهوم آفرود لوکس

یکی دیگر از ستون‌های موفقیت لکسوس در سال میلادی جاری، احیای هوشمندانه سری GX و معرفی مدل‌های جدیدی مانند TX بود. لکسوس با درک درست از تغییر سلیقه خریداران آمریکای شمالی و خاورمیانه، «آفرود لوکس» را دوباره به صدر فهرست خواسته‌های مشتریان بازگرداند. نسل جدید GX با طراحی جعبه‌ای و ته‌اجمی، نه تنها مشتریان سنتی را حفظ کرد، بلکه نسل جدیدی از خریداران جوان و ماجراجو را به سمت این برند کشاند. این نشان می‌دهد که در بازار اشباع‌شده کراس‌اوورهای شهری، بازگشت به قابلیت‌های مکانیکی واقعی (Authentic Off-roading) می‌تواند یک مزیت رقابتی ایجاد کند.

تاب‌آوری زنجیره تامین و اعتماد مشتری

در سالی که بسیاری از برندها با مشکلات تامین قطعات الکترونیکی و افت کیفیت ناشی از تغییرات سریع پلت‌فرم مواجه بودند، لکسوس بار دیگر در صدر جداول قابلیت اطمینان (Reliability) قرار گرفت. در بازار خودروهای لوکس، «اطمینان از عملکرد» و زنی معادل «پرستیژ برند» دارد. رکورد فروش ۲۰۲۵ نشان‌دهنده پاداشی است که بازار به وفاداری لکسوس به استانداردهای سخت‌گیرانه تولید اهدا کرد.

خبر

News

به‌روزرسانی برای BYD «چین پلاس» و «چین لانگ»

بی‌وادی به‌روزرسانی دو مهره کلیدی خود، یعنی سدان‌های Qin L و Qin Plus، تعریف جدیدی از خودروهای پلاگین-هیبریدی ارائه داده است. تمرکز اصلی در مدل‌های ۲۰۲۶، نه تغییر ظاهری بلکه افزایش چشمگیر پیمایش است. مدل‌های جدید هم‌اکنون به نمایندگی هارسیدهند و برگ برنده آن‌ها، توانایی پیمایش ۲۱۰ کیلومتر در حالت تمام‌برقی است. این اعداد از آن جهت اهمیت دارد که سدان‌های بی‌وادی را اساساً به خودرویی برقی تبدیل می‌کند که نیازی به نگرانی بابت تمام شدن شارژ آن ندارد. با یک باتری ۲۶۶ کیلووات-ساعتی، رانندگان می‌توانند تمام سفرهای روزانه و حتی بین‌شهری



کوتاه خود را بدون روشن شدن موتور بنزینی انجام دهند. در ایران نیز نسخه قبلی Qin L را می‌بینیم که توسط تیگارد وارد شده و توان پیمایش ۱۲۰ کیلومتر را به‌صورت تمام‌برقی دارد و احتمالاً به‌زودی مدل ۲۰۲۶ هم با برد بیشتر در کشورمان عرضه خواهد شد. اگر منتظر تغییرات انقلابی در چهره این خودروها بودید، شاید در نگاه اول متوجه تفاوت خاصی نشوید؛ اما بی‌وادی جدادی اصلی را در بخش نرم‌افزاری و ایمنی پیاده کرده است. سیستم اطلاعات-سرگرمی به نسخه جدید DiLink 6.0 ارتقا یافته که تجربه‌ای روان‌تر را به سرنشینان هدیه می‌دهد. علاوه بر این، پکیج دستیار راننده با نام جذا ب چشم خداری این خودروها نصب شده است. این سیستم هوشمند قابلیت‌هایی مثل مسیریابی خودکار در بزرگراه، پارک اتوماتیک و حافظه مسیریابی شهری را فراهم می‌کند که رانندگی در ترافیک‌های سنگین را به کاری لذت‌بخش تبدیل خواهد کرد. داستان برای برادر کوچک‌تر یعنی Qin Plus نیز مشابه است. این مدل هم با همان پیش‌رانه ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی و موتور برقی همراه شده است؛ اما حالا با باتری بزرگ‌تر، پابه‌پای مدل لوکس‌تر حرکت می‌کند.

سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

واقعیت‌های سخت بازار، زیرساخت‌های نامام و تغییر ناگهانی رفتار مصرف‌کنندگان، بسیاری از غول‌های سنتی قاره سبز را با بحران هویت و مزاد انبار مواجه کرده است. در این اتمسفر غبار آلود که برندهای آلمانی با تردید میان حفظ میراث بنزینی و پرتاب به دنیای ولتاژ بالا دست و پا می‌زنند و نوظهورهای چینی با تکیه بر نمایشگرهای بزرگ و قیمت‌های ته‌اجمی به دنبال سهم خواهی هستند، یک پرسش حیاتی در اتاق‌های فکر صنعت خودرو طنین‌انداز شده است: «در عصر گذار، برنده واقعی کیست؟» بازار خودروهای لوکس در سالی که گذشت، شاهد نوعی بازگشت به ارزش‌های بنیادین بود. خریدارانی که زمانی به دنبال تجربه آخرین گجت‌های ناپایدار بودند، اکنون بار دیگر به‌سوی مفاهیمی همچون «قابلیت اطمینان»، «ارگونومی انسانی» و «ارامش در راندگی» کوچ کرده‌اند. این جابه‌جایی آرام اما عمیق در ذائقه جهانی، توازن قدرت را در بازارهای کلیدی از آمریکای شمالی گرفته تا شرق آسیا به هم ریخته است. تحلیلگران پیش‌بینی می‌کردند سال ۲۰۲۵، سال توقف رشد برای برندهای کلاسیک باشد؛ اما واقعیت‌های میدانی نشان می‌دهد که هوشمندی در «صبر استراتژیک» و وفاداری به یک فلسفه ساخت مشخص، می‌تواند در اوج بحران، معجزه بیافریند. در حالی که برخی از خودروسازان با تعدیل نیرو و کاهش ظرفیت تولید به استقبال سال جدید رفته‌اند، گزارش‌های رسیده از شرق، حکایت از داستانی کاملاً متفاوت دارد. داستانی که در آن، ترکیب و سوسوایی تکنولوژی‌های هیبریدی با هنر پذیرایی ژاپنی، توانسته است سدی محکم در برابر نوسانات بازار بسازد. اکنون که غبارها کمی کنار رفته، می‌توان دید که کدام استراتژی توانسته است نبض بازار را در دست بگیرد و فراتر از پیش‌بینی‌ها، استانداردهای جدیدی را برای موفقیت در قرن بیست و یکم ترسیم کند. گزارش‌های رسمی منتشر شده از عملکرد مالی و عملیاتی لکسوس در سال ۲۰۲۵، از یک جهش تاریخی

رونمایی «جیلی» از نسل جدید سیستم کمک‌راننده

جیلی در نمایشگاه CES 2026 لاس‌وگاس از نسل جدید سیستم کمک‌راننده خود با نام G ASD رونمایی کرد؛ سیستمی که برای راندگی سطح ۱۳ ماده شده و هم‌اکنون در چند مدل از برند لینک اند کو (Lynk & Co) مورد استفاده قرار گرفته است. اولین خودرو مجهز به این سیستم، Lynk & Co 900 است. سیستم G ASD توسط شرکت Afari Technology توسعه یافته است. شرکتی مستقر در چونگ کینگ که زیرمجموعه گروه لیفان و تحت مالکیت جیلی قرار دارد و بر ترکیب هوش مصنوعی و خودرو تمرکز می‌کند. مرسدس‌بنز نیز اخیراً با خرید ۳ درصد از سهام Afari به ارزش ۱.۳۴ میلیارد یوان (۱۹۲ میلیون دلار)، وارد این پروژه شده است. اولین سیستم کمک‌راننده جیلی با نام G Pilot عرضه شده بود

و در پنج سطح مختلف ارائه می‌شد. حالا جیلی از ورود به نسل ۲ فناوری کمک‌راننده خود خبر داده است؛ نسلی که بر پایه مدل جدید (WAM World Action Model) ساخته شده و با نام تازه G ASD شناخته می‌شود. سیستم G ASD مخفف Geely Afari Smart Driving است. هسته اصلی این سیستم، مدل رفتار جهانی (WAM) نام دارد؛ مدلی که می‌تواند عملکرد خود را بررسی کرده و به مرور بهبود دهد. سیستم کمک‌راننده جیلی بر پایه پلت‌فرم هوش مصنوعی ۲ جیلی توسعه یافته و به‌خودرو کمک می‌کند محیط اطراف، فاصله‌ها، سرعت سایر وسایل نقلیه و رفتار ترافیک را دقیق‌تر درک کند و تصمیم‌هایی نزدیک‌تر به رانندگی انسان بگیرد.





ظاهر شبه برقی برای کیا «استونیک»



«کیا استونیک یکی از محصولاتی است که در صف واردات به ایران قرار دارد و به دلیل قیمت مناسبش، احتمالاً با استقبال گرمی از سوی مشتریان ایرانی مواجه خواهد شد. در حالی که عرضه اتبوه این خودرو در کشورمان هنوز آغاز نشده، نسخه فیس لیفت استونیک با ظاهری الهام گرفته از مدل های برقی کیا موتورز معرفی شده است. هدف از فیس لیفت استونیک در این زمان، حفظ جایگاه رقابتی این خودرو در بازار شلوغ شاسی بلندهای ریز نقش است. بزرگ‌ترین تغییر کیا استونیک فیس لیفت، تغییر ظاهر خارجی و به خصوص نمای جلو آن است. چراغ‌های جلو این خودرو با ریک‌تر شده‌اند و جلو پنجره نیز کوچک‌تر است. سپر خودرو طرح جدیدی دارد و در نسخه

GT-Line، ورودی‌های هوای بزرگ‌تری را خواهید دید. در نمای جانبی کیا استونیک فیس لیفت، رینگ‌های ۱۶ با ۱۷ اینچی را بسته به تیپ خودرو خواهید دید. در عقب نیز چراغ‌های LED جدید و سپری با طراحی شده به چشم می‌خورد. طول استونیک پس از فیس لیفت ۶۵ میلی‌متر افزایش یافته است؛ اما این خودرو همچنان یک شاسی بلند بسیار جمع‌وجور با ساب کامپکت محسوب می‌شود. کیا استونیک فیس لیفت همچنان از موتورهای مشترک با کیا ریو بهره می‌برد. پیش‌رانه اصلی این خودرو از نوع یک لیتری ۲ سیلندر توربوشارژر است که در دو نسخه استاندارد و هیبریدی خفیف عرضه می‌شود. خروجی این پیش‌رانه بسته به تیپ، بین ۹۹ تا ۱۱۳ اسب‌بخار است.

«دنیای خودرو» بررسی کرد؛

تویوتا «کمری» هیبرید؛ گزینه مناسب برای خرید



محصولات تویوتا

در بازار ایران همواره به استهلاک پایین و دوام بالا شناخته می‌شوند و همین موضوع باعث شده



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

است تا محصولات این شرکت محبوبیت بالایی در کشور ما داشته باشند و حتی نسخه‌های مونتاژ چین آن‌ها نیز بتوانند آمار فروش خوبی را به ثبت برسانند. با این حال باید گفت طراحی بسیاری از محصولات گذشته تویوتا چندان جوان پسند نبوده و انگار تمرکز اصلی طراحان آن‌ها روی دوام و کیفیت بوده است؛ اما در چند سال اخیر این قضیه کاملاً فرق کرده و این شرکت محبوب ژاپنی توانسته محصولات جذابی را چه به لحاظ کیفیت و کارایی و چه به لحاظ طراحی، تولید کند که سبیل این اتفاق نسل جدید تویوتا کمری است که با اکتاد ۸۰ XV در بازارهای جهانی به فروش می‌رسد.

شرکت تویوتا یکی از بزرگ‌ترین و تاثیرگذارترین خودروسازان جهان است که فعالیت خود را از دهه ۱۹۳۰ میلادی در ژاپن آغاز کرده و طی دهه‌ها به نماد تولید اتبوه، مهندسی پایدار و مدیریت صنعتی تبدیل شده است. این نشان ژاپنی با تمرکز بر کیفیت ساخت، قابلیت اطمینان و کاهش هزینه‌های نگهداری توانسته در بازارهای مختلف حضور مستمر و قدرتمندی داشته باشد. محصولات تویوتا از دیرباز در ایران به عنوان خودروهای قابل اعتماد شناخته می‌شوند و اکثر مشتریان ایرانی تمایل بالایی به خرید محصولات آن در هر کلاسی دارند. وجود نشان تویوتا روی کمری ارزش خرید بسیار بالایی به این خودرو می‌دهد و به راحتی کمری می‌تواند رقبای هم‌وطن خود همچون برندهایی مانند نیسان و هوندا را پشت سر بگذارد.

تویوتا کمری هیبرید در بازار ایران هم به صورت مونتاژ ژاپن و هم مونتاژ چین عرضه شده و از نظر فنی در دو تیپ با پیش‌رانه ۲ لیتر هیبریدی و ۲.۵ لیتر هیبریدی در دسترس قرار دارد. نسخه‌های مونتاژ ژاپن فقط با موتور ۲.۵ لیتری هیبرید عرضه شده‌اند؛ اما نمونه‌های مونتاژ چین با هر دو پیش‌رانه ۲ و ۲.۵ لیتری وارد بازار شده‌اند. در نسخه ۲ لیتری، موتور بنزینی به تنهایی ۱۵۲ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند و در کنار آن یک موتور برقی ۸۳ کیلوواتی با توان ۱۱۲ اسب‌بخار و ۲۰۶ نیوتون‌متر گشتاور قرار دارد که نیروی ترکیبی را به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. در نسخه ۲.۵ لیتری، موتور بنزینی ۱۸۵ اسب‌بخار قدرت و ۲۲۱ نیوتون‌متر گشتاور دارد و موتور برقی ۱۰۰ کیلوواتی نیز ۱۳۵ اسب‌بخار قدرت و ۲۰۸ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. کد موتور نسخه مونتاژ چین ۲۵D و نسخه مونتاژ ژاپن ۲۵A است که با وجود شباهت ساختاری، استانداردهای آلپندگی متفاوتی را پاس کرده‌اند؛ ۲۵D با استاندارد CHINA VI و ۲۵A با استاندارد SULEV30.

در بخش فنی می‌توان این خودرو را جزء کم‌استهلاک‌ترین محصولات داخل بازار به‌شمار آورد و تجربه استفاده از کمری نشان داده است که تا کارکردهای میلیون

کیلومتری خودرو بی‌دردسری است.

در کمری هیبرید سر نشینان با امکاناتی همانند ۱۰ کیسه هوا، سامانه کنترل پایداری الکترونیکی، سامانه کنترل شروع حرکت در سراپایی، رادار خط‌خوان، رادار نقطه کور، ترمز اضطراری اتوماتیک، اخطار برخورد از جلو و... محافظت می‌شوند. سطح ایمنی در این خودرو در نسخه‌های فول آپشن در ANCAP استرالیا توانسته تا ۵ ستاره ایمنی را به دست آورد و تا ۹۵ درصد از سر نشینان محافظت کند. این خودرو به دلیل عرضه در بازارهایی همانند اروپا و آمریکا می‌تواند از استانداردهای ایمنی سختگیرانه به راحتی عبور کند و تویوتا در تمامی سری‌های کمری این موضوع را نشان داده است. سقف شیشه‌ای با کاور برقی، سقف پانورامای برقی (در نسخه ساخت ژاپن)، ترمز داخلی چرمی، سردکن و گرمکن صندلی‌های جلو، سردکن و گرمکن صندلی‌های عقب (در نسخه فول آپشن ساخت ژاپن)، صندلی‌های جلو برقی، حافظه صندلی راننده، پشتی برقی صندلی‌های عقب (در نسخه فول آپشن ساخت ژاپن)، دوربین عقب، سنسور پارک جلو و عقب، دوربین ۳۶۰ درجه (در نسخه فول آپشن ساخت ژاپن)، دنده پشت فرمان (در نسخه فول آپشن ساخت ژاپن)، استارت دکماتی، شارژر وایرلس، نمایشگر لمسی، اپل کارپلی، اندروید اتو، ترمز پارک برقی، اتوهلد، تنظیم حالت رانندگی، قابلیت تیپ ترونیک، کروک کنترل تطبیقی، فناوری LED چراغ‌ها، رانندگی خودکار بین خطوط، تهویه اتوماتیک دو کاناله، پاکساز هوای کابین، رینگ آلومینیومی، پرده برقی عقب و پرده دستی شیشه‌های جانبی عقب (در نسخه فول آپشن ساخت ژاپن)، کلاستر دیجیتال، هدآپ دیسپلی، رادار تابلوخوان و نوربالای اتوماتیک از جمله امکانات رفاهی این خودرو به حساب می‌آیند.

ریزش بهای جزئی محصولات سایا در بازار

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای جزئی ۴ تا ۲۵ میلیون تومان و رشد قیمت تا یک ۱۶۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که سه‌پند اتومات (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و پراید ۱۵۱ با لاینر پاششی (۱۴۰۴) با ۱۲ میلیون تومان افزایش ۷۳۰ میلیون تومان اعلام قیمت شد. از طرفی ری (۱۴۰۴) با ۱۶۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۷۱۵ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۴۵ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد تومان، رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۱۸ میلیون تومان و سورن پلاس XU7P (در پیچه برقی) (۱۴۰۴) با ۲۷ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۳۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. همچنین خودروهای مونتاژی رشد بهای چشمگیر ۳۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، اکستریم VX (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۷ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، فونیکس آر‌یزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۵۶۰ میلیون تومان و جک SR3 (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان اعلام قیمت شدند. همین‌طور در میان خودروهای وارداتی نیز شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۲۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش ایرس HM5 ERV نیمه برقی (۲۰۲۴) با ۲۰۰ میلیون تومان کاهش ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، تانک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش ۷ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، ام‌جی GT (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۴ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان و اپل کورسا ۱، ۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۴ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان رسید.

برندهای پیش‌رو در کیفیت و خدمات پس از فروش در بازارهای جهانی کدام هستند؟

اعتماد، سرمایه پنهان خودروسازان جهانی

هوندا؛ تعادل میان کیفیت و اقتصاد

هوندا یکی دیگر از برندهایی است که در سال جاری توانسته اعتماد مصرف‌کنندگان آمریکایی و اروپایی را حفظ کند. این برند با تمرکز بر سادگی مهندسی، مصرف سوخت مناسب و دوام فنی، جایگاهی پایدار در میان برندهای عمومی دارد. در بازار آمریکا، هوندا به ویژه در بخش خودروهای خانوادگی و کراس‌اوورهای شهری، به عنوان گزینه‌ای منطقی و کم‌ریسک شناخته می‌شود؛ جایگاهی که تا حد زیادی مرهون خدمات پس از فروش منسجم و هزینه‌های قابل پیش‌بینی نگهداری است.

بامو؛ چهره قابل اعتماد صنعت خودرو اروپا

در میان برندهای اروپایی، بامو در سال‌های اخیر موفق شده تصویر خود را از یک برند صرفاً راننده‌محور، به خودرو سازی با کیفیت پایدارتر ارتقا دهد. بهبود فرایندهای تولید، ارتقای کیفیت قطعات و سرمایه‌گذاری در شبکه خدمات پس از فروش، باعث شده بامو در برخی رتبه‌بندی‌های اعتماد، بالاتر از سایر برندهای اروپایی قرار گیرد. هر چند هزینه نگهداری خودروهای این برند همچنان بالاتر از میانگین بازار است، اما کاهش خرابی‌های غیرمنتظره و ارتقای تجربه مشتری در نمایندگی‌ها، نقش مهمی در افزایش اعتماد به این خودروساز آلمانی داشته است.

خدمات پس از فروش؛ میدان رقابت جدید

خدمات پس از فروش به یکی از اصلی‌ترین میدان‌های رقابت خودروسازان تبدیل شده است. سرعت ارائه خدمات، شفافیت هزینه‌ها، دسترسی به قطعات و کیفیت ارتباط با مشتری، عواملی هستند که مستقیماً بر تصمیم خرید تاثیر می‌گذارند. برندهایی که در این حوزه سرمایه‌گذاری مستمر داشته‌اند، توانسته‌اند حتی در دوره‌های نوسان بازار، وفاداری مشتریان خود را حفظ کنند. بررسی وضعیت برندهای خودروساز در اروپا و آمریکانشان می‌دهد اعتماد مشتری نتیجه یک تصمیم مقطعی نیست، بلکه حاصل سال‌ها ثبات کیفی، مهندسی قابل اتکا و خدمات پس از فروش کارآمد است. تویوتا، سوپارو، لکسوس، هوندا و بی‌ام‌و در زمره برندهایی قرار دارند که توانسته‌اند این سه‌گانه حیاتی را حفظ کنند. در بازاری که فناوری با سرعتی بی‌سابقه در حال تغییر است، اعتماد همچنان مهم‌ترین دارایی نامشهود خودروسازان باقی مانده است.



سوپارو؛ اعتماد در سکوت خبری

سوپارو اگر چه از نظر حجم تولید و تنوع محصولات هم‌تراز غول‌های خودروسازی نیست، اما در شاخص اعتماد و رضایت مشتری عملکردی فراتر از انتظار داشته است. این برند در بازار آمریکا و برخی کشورهای اروپایی، به ویژه در میان مشتریان خودروهای کراس‌اوور و شاسی بلند، به دوام فنی و کیفیت خدمات شناخته می‌شود. تمرکز سوپارو بر پلت‌فرم‌های محدود اما بهینه‌شده، موجب شده پیچیدگی فنی کنترل‌شده‌تری نسبت به برخی رقبای داشته باشد؛ عاملی که مستقیماً بر کاهش خرابی و افزایش رضایت مشتری اثر گذاشته است.

لکسوس؛ لوکس‌سازی اعتماد

در بخش خودروهای لوکس، لکسوس همچنان یکی از معدود برندهایی است که توانسته کیفیت بالا را با آرامش ذهنی مشتری تلفیق کند. برخلاف برخی برندهای لوکس اروپایی که هزینه نگهداری بالایی دارند، لکسوس در اروپا و آمریکا به عنوان خودرویی لوکس اما کم‌دردسر شناخته می‌شود. شبکه خدمات پس از فروش منظم، آموزش‌دیده و مشتری‌محور، در کنار مهندسی محافظه‌کارانه اما دقیق، باعث شده لکسوس در شاخص‌های رضایت مشتری و اعتماد بلندمدت، جایگاهی ممتاز داشته باشد.

«در شرایطی که صنعت خودرو جهان با چالش‌هایی همچون گذار به برقی‌سازی، افزایش هزینه تولید، پیچیده‌تر شدن فناوری‌ها و فشارهای زیست‌محیطی روبه‌رو است، «اعتماد مشتری» به یکی از مهم‌ترین مزیت‌های رقابتی خودروسازان تبدیل شده است. اعتماد، مفهومی فراتر از فروش سالانه یا سهم بازار است و مستقیماً به کیفیت ساخت، دوام محصول، هزینه نگهداری و به ویژه خدمات پس از فروش گره خورده است. بررسی گزارش‌ها و ارزیابی‌های منتشر شده امسال در اروپا و آمریکانشان می‌دهد تنها تعداد محدودی از برندهای خودرو ساز توانسته‌اند در این شاخص کلیدی، جایگاهی پایدار و قابل اتکا برای خود ایجاد کنند.

از خط تولید تا سال‌ها پس از فروش

در بازارهای توسعه‌یافته، کیفیت خودرو دیگر صرفاً به عملکرد فنی در سال‌های ابتدایی مالکیت محدود نمی‌شود. مصرف‌کنندگان اروپایی و آمریکایی، کیفیت را در طول عمر خودرو می‌سنجند؛ از میزان خرابی‌های فنی و دروام قطعات گرفته تا تجربه مراجعه به نمایندگی‌ها و هزینه‌های خدمات دوره‌ای. به همین دلیل، برندهایی که توانسته‌اند ترکیبی متوازن از مهندسی قابل اعتماد و شبکه خدمات پس از فروش کارآمد ارائه دهند، بیش از سایر رقبای مورد اعتماد قرار گرفته‌اند.

تویوتا؛ معیار جهانی اعتماد

در اغلب ارزیابی‌های امسال نام تویوتا به عنوان معیار اعتماد در صنعت خودرو تکرار می‌شود. این برند ژاپنی در بازارهای اروپا و آمریکا به واسطه سابقه طولانی در تولید خودروهای کم‌استهلاک، همچنان در صدر فهرست‌های اعتماد‌پذیری قرار دارد.

هزینه مالکیت پایین، فراوانی قطعات یدکی، شبکه گسترده خدمات پس از فروش و عملکرد باثبات مدل‌ها در طول زمان، از عواملی هستند که جایگاه تویوتا را تثبیت کرده‌اند. نکته قابل توجه آن است که حتی با گسترش فناوری‌های هیبریدی و برقی، تویوتا توانسته کیفیت محصولات خود را حفظ کند و نگرانی مصرف‌کنندگان نسبت به فناوری‌های جدید را کاهش دهد؛ موضوعی که نقش مهمی در تداوم اعتماد بازار ایفا می‌کند.



نمایشگر مرکزی ۱۲.۳ اینچی و نمایشگر اختصاصی سرنشین جلو، فضای کاملاً تکنولوژیک ایجاد کرده است. کیفیت مترتال شامل چرم طبیعی، آلومینیوم برس خورده و ترمیم‌های فیبرکربن، حس لوکس و اسپرت را هم‌زمان منتقل می‌کند. از نظر فنی، این مدل با طیفی از پیش‌رانه‌های ۶ و ۸ سیلندر توربوشارژ و نسخه‌های هیبریدی E-Hybrid عرضه می‌شود. قدرت در برخی ترمیم‌ها به بیش از ۶۵۰ اسب‌بخار می‌رسد. گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه PDK به‌صورت استاندارد وظیفه انتقال نیرو را بر عهده دارد و سامانه چهار چرخ محرک فعال یا AWD روی این نسخه ارائه می‌شود.

پورشه پانامرا جدید با حفظ اصالت طراحی سدان‌های اسپرت این برند، وارد فصل تازه‌ای از تکامل ظاهری و فنی شده است. در نمای بیرونی، فرم چراغ‌های جلو باریک‌تر و کشیده‌تر شده و گرافیک داخلی LED ماتر پسی، چهره‌ای تهاجمی‌تر ایجاد می‌کند. سپر جلو با ورودی‌های هوای بزرگ‌تر و خطوط حجیم‌دهنده عمیق، آبرودینامیک بهتری را به‌همراه دارد. در نمای عقب نیز نوار سرتاسری چراغ‌ها با امضای نوری جدید پورشه، در کنار اسپویلر فعال، هویت مدرن خودرو را تقویت می‌کند. در کابین، پانامرا از نسل جدید معماری دیجیتال پورشه بهره می‌برد. نمایشگر خمیده ۱۲.۶ اینچی پشت فرمان، به‌همراه



پورشه «پانامرا» جدید چه ویژگی‌هایی دارد؟

چرخه «WLTP» با «CLTC» چه تفاوتی دارد؟

نگاهی به استانداردهای پیمایش خودروهای هیبریدی و برقی

کمتر و در نتیجه برد پیمایش بیشتر ثبت شود.

چرا اعداد چرخه CLTC بزرگ‌تر است؟

یکی از مهم‌ترین سوالات بازار همین است که چرا برد اعلامی خودروهای چینی در چرخه CLTC بسیار بیشتر از WLTP است؟ پاسخ آن را باید در دو مولفه سرعت متوسط پایین‌تر یعنی مقاومت آبرودینامیکی و مصرف انرژی کم‌تر و برد بیشتر یافت. زیرا چرخه CLTC حدود ۲۸ درصد سرعت متوسط پایین‌تری دارد. مورد دوم توقف‌های بیشتر است که در چرخه CLTC حدود ۲۷ درصد زمان خودرو در حالت توقف است؛ در حالی که در چرخه WLTP حدود ۱۳ درصد است. اما در خودروهای برقی پارامترهایی مانند مصرف انرژی الکتریکی در توقف، نزدیک صفر است؛ سیستم ترمز احیایی، انرژی را بازیابی می‌کند و قدرت برد را افزایش می‌دهد. همچنین در این چرخه شتاب‌گیری ملایم‌تر بوده و با شتاب‌های نرم، انرژی کم‌تری نیز مصرف می‌شود. هرچند که در چرخه WLTP شتاب‌ها واقعی‌تر و پر مصرف‌تر هستند. علاوه بر این موارد در این چرخه سرعت بزرگ‌راهی کم‌تر است. یعنی در چرخه WLTP سناریوهای سرعت بالا را بیشتر شبیه‌سازی می‌کند؛ جایی که مصرف EV شدیداً بالا می‌رود.

اختلاف عددی برد WLTP و CLTC

مطالعات تطبیقی نشان می‌دهد که اعداد چرخه CLTC معمولاً بین ۱۵ تا ۲۵ درصد بیش‌تر از WLTP هستند. در برخی موارد اختلاف حتی به ۳۰ نیز می‌رسد. مثال واقعی این است که تسلا مدل ۳ در چرخه CLTC برابر ۷۱۳ کیلومتر بوده که در چرخه WLTP این مسافت به‌حدود ۵۲۰ تا ۶۲۹ کیلومتر می‌رسد.



دقت واقعی در رانندگی روزمره

چرا چرخه WLTP نزدیک به واقعیت است؟

به‌طور میانگین میزان پیمایش خودروهای هیبریدی و برقی ۱۰ تا ۲۰ درصد خوش‌بینانه‌تر از حالت واقعی است؛ اما نتایج حاصل از تست‌های واقعی فاصله معناداری دارد.

چرخه CLTC چقدر واقعی است؟

ممکن است ۱۵ تا ۳۰ درصد بالاتر از مصرف واقعی باشد. زیرا مخصوص رانندگی شهری چین طراحی شده است.

شرایط محیطی و تأثیر آن‌ها بر دو چرخه WLTP و CLTC

هیچ کدام از دو استاندارد به‌طور کامل شرایط ذیل را پوشش نمی‌دهند: سرمای شدید، گرمای شدید، کولر و بخاری، باد مخالف در جهت حرکت خودرو و بار سرنشین از جمله مواردی است که در نظر گرفته نمی‌شود. حتی در چرخه CLTC این انتقاد مطرح است که بار تجهیزات جانبی به‌طور کامل لحاظ نمی‌شود.

کاربرد هر استاندارد در بازار جهانی

چرخه WLTP در اروپا، خاورمیانه و استرالیا و بسیاری از بازارهای صادراتی مهم همچون آفریقای جنوبی کاربرد دارد. اما چرخه CLTC در کشور چین و برخی بازارهای وابسته به واردات چینی مانند کشور روسیه مورد توجه قرار می‌گیرد.

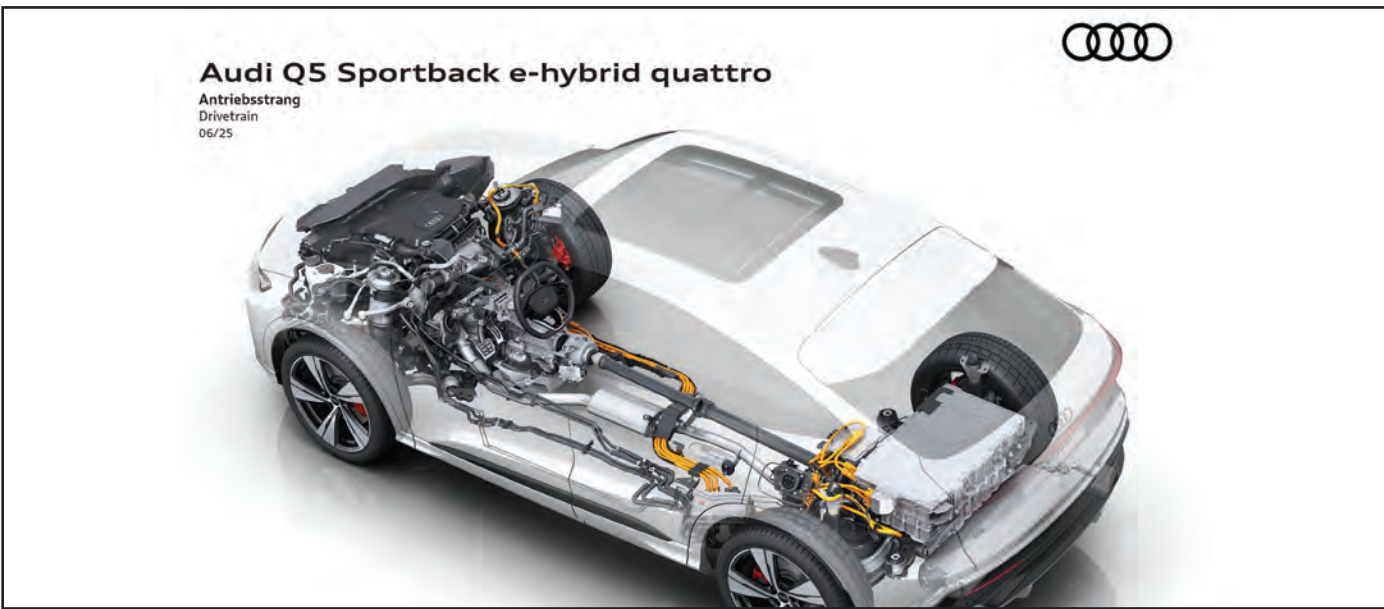
تحلیل مهندسی سختی چرخه‌ها

از دید مهندسی انرژی، چرخه WLTP سرعت و شتاب بالاتری دارد و بار مصرفی بیشتری به باتری وارد می‌کند و بنابراین برد کمتری ثبت می‌شود. در مقابل چرخه CLTC مصرف انرژی را کمتر شبیه‌سازی می‌کند و به‌همین دلیل برد بیشتری نشان می‌دهد.

کدام استاندارد دقیق‌تر است؟

اگر معیار، «واقع‌گرایی جهانی» باشد، چرخه WLTP دقیق‌تر است؛ زیرا تنوع سرعت بیشتر، شتاب واقعی‌تر، سهم بزرگ‌راهی بالاتر و سخت‌گیری بیشتر در مصرف انرژی در نظر گرفته می‌شود. اما اگر معیار، «رانندگی شهری چین» باشد، چرخه CLTC دقیق‌تر است. زیرا ترافیک سنگین را بهتر شبیه‌سازی می‌کند و توقف‌های بی‌دری و حرکت واقعی در شهرهای پر تراکم چین را پوشش می‌دهد.

ساختار خودروهای هیبریدی و برقی تفاوت چندانی با مدل‌های بنزینی و دیزلی ندارد. اما در بخش تست‌ها و استانداردها این مدل‌ها تفاوت زیادی با یکدیگر دارند. بر این اساس ضروری است که در طراحی و ساخت مدل‌های هیبریدی و برقی نیز همچون نسخه‌های بنزینی و دیزلی استانداردهایی تدوین شود تا خودرو سازان با تکیه بر آن بتوانند محصولات با عملکرد بالا و ایمنی را به دست مشتری‌ان بیاورند. در همین راستا دو چرخه WLTP و CLTC به‌عنوان دو مرجع تست مهم پیمایش خودروهای هیبریدی و برقی در نظر گرفته شده که خودرو سازان مطرح را مکلف به تبعیت از قوانین آن‌ها می‌کند. در ادامه، این دو چرخه را از منظر فنی، ساختار تست، شرایط محیطی، فلسفه طراحی و دقت واقعی بررسی می‌کنیم.



چرا استاندارد پیمایش اهمیت دارد؟

با گسترش سریع خودروهای برقی (EV) و هیبریدی (HEV/PHEV) موضوع «برد پیمایش» یا Driving Range به یکی از مهم‌ترین شاخص‌های ارزیابی کارایی این دسته از خودروها تبدیل شده است. برخلاف خودروهای دارای پیش‌رانه درون‌سوز (بنزینی و دیزلی) که مصرف سوخت در آن‌ها معیار اصلی برای سنجش ارزش خرید بود، در مورد نسخه‌های الکتریکی و هیبریدی میزان مسافتی که با یک بار شارژ طی می‌شود، مستقیماً بر تصمیم خرید، زیر ساخت شارژ و حتی ارزش برند اثر می‌گذارد.

چرا استاندارد در نظر گرفته شد؟

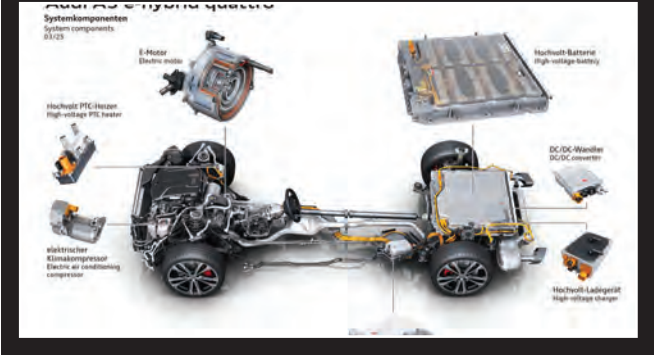
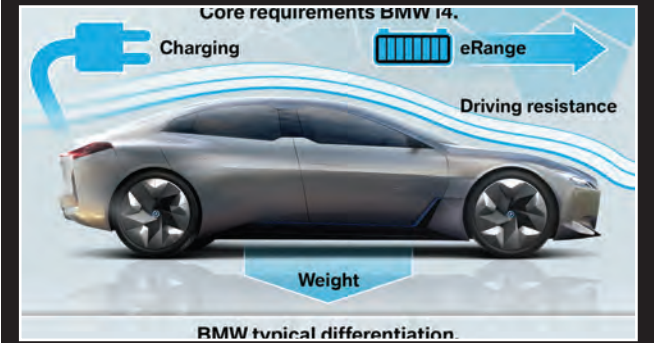
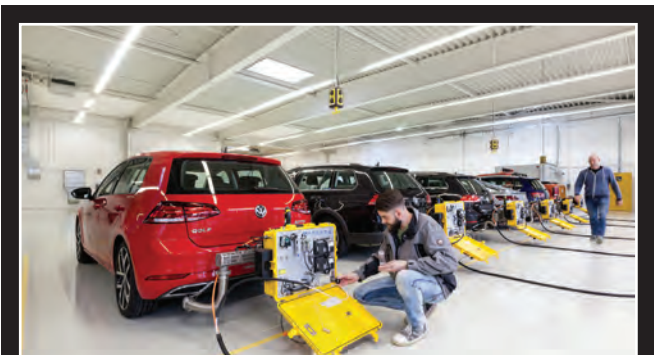
برد اعلامی خودرو سازان همیشه با واقعیت رانندگی روزمره یکسان نیست. دلیل این اختلاف، استفاده از چرخه‌های تست استاندارد است که در شرایط آزمایشگاهی انجام می‌شوند. در حال حاضر دو استاندارد مهم که مخصوصاً در بازارهای جهانی و چین بسیار مورد استناد هستند عبارتند از WLTP (استاندارد اروپا و بسیاری از بازارهای جهانی) و CLTC (استاندارد ملی چین).

استاندارد WLTP چیست؟

استاندارد WLTP مخفف عبارت «Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure» است. این استاندارد به‌عنوان جایگزین چرخه قدیمی NEDC توسعه یافت تا نتایج مصرف انرژی و برد پیمایش را به‌واقعیت نزدیک‌تر کند. هدف اصلی WLTP ایجاد یک روش جهانی، هماهنگ و دقیق‌تر برای سنجش عملکرد خودروها بود. ساختار چرخه WLTP این گونه است که در شرایط آزمایشگاهی و روی داینامتر شاسی انجام می‌شود؛ اما الگوی رانندگی آن بسیار پویا و متنوع طراحی شده است. مشخصات اصلی تست WLTP به این شکل است: مدت زمان تست: ۳۰ دقیقه؛ مسافت شبیه‌سازی شده: ۲۳.۲۵ کیلومتر؛ سرعت متوسط: ۴۶.۵ کیلومتر بر ساعت؛ حداکثر سرعت: ۱۳۱ کیلومتر بر ساعت؛ دمای محیط تست حدود ۲۳ درجه سانتی‌گراد و تعداد فازهای تست ۴ فاز رانندگی، فازهای چهارگانه WLTP نیز شامل شهری سنگین Low Phase، شبیه‌ساز ترافیک شهری با توقف‌های مکرر، حومه شهری Medium Phase، سرعت‌های یکنواخت با توقف کمتر، برون شهری High Phase، رانندگی جاده‌ای با سرعت بالاتر، رانندگی در بزرگراه Extra-High Phase و سرعت‌های بالا و شتاب‌گیری بالاست. این تنوع فازها سبب می‌شود WLTP رفتارهای واقعی‌تری مانند سبقت، حرکت در بزرگراه و رانندگی پر شتاب را شبیه‌سازی کند. ویژگی‌های فنی مهم WLTP این گونه است که شتاب‌گیری‌ها تهاجمی‌تر از استانداردهای قدیمی است. همچنین سهم رانندگی بزرگ‌راهی بیشتر بوده و سرعت متوسط بالاتر در نظر گرفته شده است. تجهیزات آشنال خودرو در محاسبات این استاندارد لحاظ می‌شوند. به‌همین دلیل نتایج WLTP معمولاً ۱۰ تا ۲۰ درصد به‌واقعیت نزدیک‌تر از استاندارد قدیمی NEDC هستند.

استاندارد CLTC چیست؟

استاندارد CLTC مخفف عبارت «China Light-Duty Vehicle Test Cycle» است. این چرخه از سال ۲۰۲۱ میلادی به‌عنوان استاندارد رسمی چین معرفی شد تا شرایط رانندگی واقعی در شهرهای پر ترافیک این کشور را بازتاب دهد. چین بزرگ‌ترین بازار خودروهای برقی جهان است؛ بنابراین نیاز به چرخه‌ای بومی برای شرایط خاص خود را داشت. بر این اساس در این استاندارد ترافیک سنگین شهری، سرعت‌های پایین در رانندگی، توقف‌های طولانی و رانندگی در ترافیک پر تراکم در نظر گرفته می‌شود. مشخصات اصلی تست CLTC این گونه است که مدت زمان تست ۳۰ دقیقه، مسافت ۱۴.۴۸ کیلومتر، سرعت متوسط ۲۸.۹۶ کیلومتر بر ساعت، حداکثر سرعت ۱۱۴ کیلومتر بر ساعت، دمای محیط حدود ۲۵ درجه سانتی‌گراد و تعداد فازها ۳ فاز در نظر گرفته می‌شود. فازهای ۳ گانه CLTC شامل شهری سبک Slow Phase، شبیه‌ساز ترافیک بسیار سنگین، حومه شهری Medium Phase، رانندگی شهری روان‌تر، برون شهری High Phase و سرعت‌های بالاتر اما کوتاه‌تر از WLTP است. در این چرخه، فازهای کم‌سرعت و متوسط سهم بیشتری از زمان تست را دارند. ویژگی‌های فنی مهم CLTC شامل توقف و حرکت زیاد، شتاب‌گیری ملایم، سرعت متوسط پایین و زمان درجا (Idle) طولانی‌تر می‌شود. این شرایط باعث می‌شود مصرف انرژی





کشنده نسل جدید «داف» برای سال ۲۰۲۶

کشنده‌های نسل جدید داف که برای مدل سال ۲۰۲۶ نیز با همان پلت‌فرم به‌روز شده خانواده XF، XG و XG+ عرضه می‌شوند، نمایانگر زبان طراحی مدرن و آپرودینامیک این خودروساز هلندی هستند. در طراحی خارجی، جلو پنجره بزرگ با خطوط عمودی، چراغ‌های LED باریک و سپر یکپارچه، علاوه بر ایجاد هویتی قدرتمند، به بهبود ضریب درگ و کاهش مصرف سوخت کمک می‌کند. افزایش طول کابین در سری XG+ نیز فضای بیشتری و دید وسیع‌تری برای راننده فراهم کرده است. در کابین، داف تمرکز ویژه‌ای بر ارگونومی و رفاه راننده داشته است؛ داشبورد دیجیتال، نمایشگر مرکزی لمسی، صندلی‌های بادی با تنظیمات کامل، تخت‌خواب جادار و عایق‌بندی پیشرفته

صوتی، محیطی مشابه یک اتاق استراحت متحرک ایجاد می‌کند. کیفیت متریل و چیدمان کلیدها نیز برای رانندگی‌های طولانی مدت بهینه شده است. در بخش فنی، این کشنده‌ها به پیش‌سراشه ۶ سیلندر خطی ۱۲.۹ لیتری PACCAR MX-13 مجهز هستند که بسته به تیپ، توانی در حدود ۴۸۰ تا ۵۳۰ اسب‌بخار و گشتاوری فراتر از ۲۵۰۰ نیوتون‌متر تولید می‌کند. جعبه‌دنده ۱۲ سرعته اتوماتیک TraXon ساخت ZF به‌صورت استاندارد ارائه می‌شود که تعویض دنده نرم و مصرف سوخت بهینه را تضمین می‌کند. قیمت کشنده‌های جدید داف در بازار اروپا، با توجه به تیپ و آپشن‌ها، معمولاً از حدود ۱۳۰ تا ۱۶۰ هزار یورو آغاز می‌شود.

نقشه راه جهانی برای بازسازی ناوگان حمل‌ونقل سنگین

استانداردهای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل باری تغییر کرده است

ترکیب مقررات سختگیرانه، مشوق‌های اقتصادی و فشار بازارهای مالی، نوسازی ناوگان باری را به یک ضرورت قطعی بدل کرده است



استانداردهای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل باری در اروپا و آمریکا نشان می‌دهد مسیر حرکت جهانی به سمت حمل‌ونقل پاک، ایمن و بهره‌ور، مسیری بازگشت‌ناپذیر است

نوسازی ناوگان باری تنها به کاهش آلایندگی محدود نمی‌شود. کاهش مصرف سوخت، افزایش بهره‌وری لجستیکی، کاهش هزینه‌های تعمیر و نگهداری و کاهش تصادفات ناشی از نقص فنی از جمله دستاوردهای اقتصادی این سیاست‌ها است

تردد شهری برای خودروهای فرسوده، هزینه استفاده از ناوگان قدیمی را افزایش داده و نوسازی را از نظر اقتصادی توجیه‌پذیرتر کرده است.

نقش بیمه و بازار سرمایه در نوسازی ناوگان

در سال‌های اخیر، نظام بیمه و بازارهای مالی نیز به بازیگران فعال نوسازی ناوگان باری تبدیل شده‌اند. شرکت‌های بیمه در اروپا و آمریکا به تدریج حق بیمه کمتری برای خودروهای پاک و ایمن‌تر در نظر می‌گیرند و در مقابل، ناوگان فرسوده را پرمسک و پرهزینه‌ارزایی می‌کنند. از سوی دیگر، سرمایه‌گذاران نهادی و بانک‌ها نیز تامین مالی پروژه‌های لجستیکی را به‌راحتی استانداردهای زیست‌محیطی مشروط کرده‌اند. به این ترتیب، نوسازی ناوگان به یک الزام مالی تبدیل شده است، نه صرفاً یک توصیه دولتی.

چالش‌های اجرایی استانداردهای نوسازی

با وجود چارچوب‌های پیشرفته، نوسازی ناوگان باری با چالش‌هایی جدی مواجه است. هزینه بالای فناوری‌های نوین، محدودیت ظرفیت تولید کامیون‌های برقی و هیدروژنی و کمبود زیرساخت‌های شارژ و سوخت پاک از جمله موانع اصلی هستند. علاوه بر این، بسیاری از شرکت‌های کوچک حمل‌ونقل توان مالی لازم برای نوسازی سریع ناوگان را ندارند. به همین دلیل، سیاست‌گذاران ناچار شده‌اند اجرای استانداردها را مرحله‌بندی کرده و بسته‌های حمایتی متنوعی طراحی کنند تا شوک اقتصادی به بازار وارد نشود.

پیامدهای اقتصادی و زیست‌محیطی نوسازی ناوگان باری

نوسازی ناوگان باری تنها به کاهش آلایندگی محدود نمی‌شود. کاهش مصرف سوخت، افزایش بهره‌وری لجستیکی، کاهش هزینه‌های تعمیر و نگهداری و کاهش تصادفات ناشی از نقص فنی از جمله دستاوردهای اقتصادی این سیاست‌هاست. از منظر کلان، کاهش آلودگی هوا و هزینه‌های سلامت عمومی می‌تواند میلیاردها دلار صرفه‌جویی برای اقتصادهای پیشرفته به همراه داشته باشد. به همین دلیل، نوسازی ناوگان باری به‌عنوان یک سرمایه‌گذاری بلندمدت و نه هزینه کوتاه‌مدت، تلقی می‌شود.

نوسازی ناوگان باری؛ اجتناب‌ناپذیر و غیرقابل بازگشت

استانداردهای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل باری در اروپا و آمریکا نشان می‌دهد که مسیر حرکت جهانی به سمت حمل‌ونقل پاک، ایمن و بهره‌ور، مسیری بازگشت‌ناپذیر است. در سال میلادی جاری، این استانداردها به بخشی جدایی‌ناپذیر از سیاست صنعتی، زیست‌محیطی و مالی تبدیل شده‌اند و آینده لجستیک جهانی را شکل می‌دهند. اگرچه چالش‌های اجرایی همچنان وجود دارد، اما ترکیب مقررات سختگیرانه، مشوق‌های اقتصادی و فشار بازارهای مالی، نوسازی ناوگان باری را به یک ضرورت قطعی بدل کرده است؛ ضرورتی که نه تنها محیط‌زیست، بلکه ساختار اقتصاد حمل‌ونقل را نیز دگرگون خواهد کرد.

اروپایی به دنبال نوسازی کل اکوسیستم حمل‌ونقل باری است، نه صرفاً جایگزینی چند مدل خاص از خودروها.

استاندارد یورو VI؛ ستون فنی نوسازی ناوگان

در قلب سیاست نوسازی ناوگان باری اروپا، استاندارد یورو VI قرار دارد. این استاندارد یکی از سختگیرانه‌ترین مقررات جهانی در زمینه کنترل آلایندگی و وسایل نقلیه دیزلی است و محدودیت‌های بسیار پایدینی برای انتشار اکسیدهای نیتروژن، ذرات معلق و هیدروکربن‌ها تعیین می‌کند. بسیاری از شهرهای اروپایی تردد کامیون‌های فاقد این استاندارد را به شدت محدود کرده یا مشمول عوارض سنگین کرده‌اند. همین سیاست شهری، شرکت‌های حمل‌ونقل را عملاً مجبور کرده است ناوگان خود را نوسازی کنند یا بازارهای اصلی لجستیکی کنار بروند. به این ترتیب، استاندارد فنی به ابزاری اقتصادی برای حذف ناوگان فرسوده تبدیل شده است.

آمریکا و رویکرد متفاوت اما هم‌راستا

در ایالات متحده، نوسازی ناوگان باری در چارچوب مقررات آژانس حفاظت محیط‌زیست دنبال می‌شود. استانداردهای جدیدی که از سال‌های مدل ۲۰۲۷ تا ۲۰۳۲ اجرایی می‌شوند، کاهش قابل توجهی در انتشار گازهای گلخانه‌ای و آلایندگی‌های خطرناک را هدف‌گذاری کرده‌اند. رویکرد آمریکا بیش از آن که صرفاً بر درصد کاهش انتشار متمرکز باشد، بر عملکرد بلندمدت خودروها تأکید دارد. تولیدکنندگان ملزم شده‌اند استانداردهای انتشار را در طول عمر مفید وسیله نقلیه حفظ کنند، نه فقط در سال‌های ابتدایی استفاده. این نگاه، به‌ویژه برای ناوگان باری که عمر متوسط آن بالاست، اهمیت ویژه‌ای دارد.

نقش فناوری‌های نوین در نوسازی ناوگان باری

نوسازی ناوگان باری بدون تحول فناوریانه امکان‌پذیر نیست. در سال جاری، سه مسیر فناورانه اصلی در اروپا و آمریکا دنبال می‌شود: بهبود فناوری‌های دیزلی، توسعه کامیون‌های برقی و حرکت به‌سوی فناوری‌های هیدروژنی. در کوتاه‌مدت، بهینه‌سازی موتورهای دیزلی و استفاده از سامانه‌های پیشرفته کنترل آلایندگی همچنان نقش مهمی ایفا می‌کند. اما در میان‌مدت و بلندمدت، کامیون‌های برقی و هیدروژنی به‌عنوان راهکارهای اصلی صفر پاک آلایندگی مطرح شده‌اند. هرچند سهم این خودروها در سال ۲۰۲۶ هنوز محدود است، اما سرمایه‌گذاری گسترده در زیرساخت شارژ و تولید انرژی پاک، مسیر رشد آن‌ها را هموار کرده است.

ابزارهای اقتصادی؛ مکمل استانداردهای فنی

استانداردهای نوسازی ناوگان باری تنها به مقررات فنی محدود نمی‌شود. اروپا و آمریکا از مجموعه‌ای از ابزارهای اقتصادی برای تسریع این فرآیند استفاده می‌کنند. یارانه خرید کامیون‌های پاک، معافیت‌های مالیاتی، وام‌های کم‌بهره و مشوق‌های سرمایه‌گذاری از جمله این ابزارهاست. در کنار مشوق‌ها، ابزارهای تنبیهی نیز نقش مهمی دارند. عوارض آلایندگی، مالیات کربن و هزینه‌های

نوسازی ناوگان حمل‌ونقل

باری در جهان طی سال‌های اخیر، از یک برنامه صرفاً فنی یا زیست‌محیطی فراتر رفته و به یکی از محورهای اصلی سیاست‌گذاری اقتصادی،

صنعتی و اقلیمی در اقتصادهای پیشرفته تبدیل شده است. کامیون‌ها و وسایل نقلیه باری سنگین، اگرچه سهم محدودی از کل تعداد وسایل نقلیه را به خود اختصاص می‌دهند، اما به دلیل مصرف بالای سوخت، عمر طولانی و پیمایش زیاد، نقش بسیار پررنگی در انتشار آلایندگی‌ها، فرسایش زیرساخت‌ها و افزایش هزینه‌های سلامت عمومی دارند. از ابتدای سال میلادی جاری، اتحادیه اروپا و ایالات متحده آمریکا با بازتعریف استانداردهای فنی، مقررات انتشار آلایندگی، الزامات بهره‌وری انرژی و ابزارهای مالی، نوسازی ناوگان باری را به عنوان یکی از ستون‌های اصلی گذار به اقتصاد کم‌کربن تعریف کرده‌اند. این استانداردها دیگر صرفاً توصیه‌ای یا تشویقی نیستند، بلکه به تدریج در حال تبدیل شدن به الزاماتی هستند که تولیدکنندگان خودروهای سنگین، شرکت‌های حمل‌ونقل، نظام بیمه، بازار سرمایه و حتی قراردادهای لجستیکی را در بر می‌گیرند.

اهمیت راهبردی ناوگان باری در اقتصادهای پیشرفته

در اروپا و آمریکا، حمل‌ونقل باری جاده‌ای ستون فقرات زنجیره تامین محسوب می‌شود. بیش از دو سوم جابه‌جایی کالا در این کشورها از طریق کامیون انجام می‌گیرد. با این حال، همین بخش سهمی نامتناسب از آلودگی هوا دارد. در اتحادیه اروپا، وسایل نقلیه سنگین مسئول حدود یک‌چهارم انتشار گازهای گلخانه‌ای در بخش حمل‌ونقل هستند؛ در آمریکا نیز کامیون‌های دیزلی سهم بالایی در انتشار اکسیدهای نیتروژن و ذرات معلق دارند. این عدم تعادل، سیاست‌گذاران را به این جمع‌بندی رسانده که بدون نوسازی ناوگان باری، دستیابی به اهداف اقلیمی، کاهش هزینه‌های سلامت و افزایش بهره‌وری اقتصادی امکان‌پذیر نخواهد بود. از همین رو، استانداردهای جدید نه تنها بر کاهش آلایندگی، بلکه بر افزایش بهره‌وری، کاهش مصرف انرژی و ارتقای ایمنی تمرکز دارند.

چارچوب استانداردهای نوسازی ناوگان باری در اتحادیه اروپا

اتحادیه اروپا با تصویب بسته سیاستی «تناسب برای ۵۵»، نقشه راه روشنی برای نوسازی ناوگان باری ترسیم کرده است. در این چارچوب، اهداف الزام‌آور کاهش انتشار دی‌اکسید کربن برای وسایل نقلیه سنگین تعریف شده است. بر اساس این مقررات، تولیدکنندگان موظف هستند متوسط انتشار CO2 محصولات خود را تا سال ۲۰۳۰ حدود ۴۵ درصد، تا سال ۲۰۳۵ حدود ۶۵ درصد و تا سال ۲۰۴۰ نزدیک به ۹۰ درصد نسبت به سطح پایه کاهش دهند. نکته مهم آن که این استانداردها تنها به کامیون‌های بسیار سنگین محدود نمی‌شود، بلکه اتوبوس‌ها، کامیون‌های متوسط، ترلرها و نیم‌ترلرها را نیز شامل می‌شود. این رویکرد جامع نشان می‌دهد که سیاست‌گذار



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir



از ساعت ۸ صبح روز دوشنبه ۲۰ بهمن تا ساعت ۱۸ روز دوشنبه ۲۷ بهمن تعیین شده و تمامی مراحل از طریق سامانه Auction.bahman.ir انجام می‌شود. در این مرحله از مزایده، خودروهای مزاد ۳٫۲ ریسکت، هونگی EQM5، انواع کاپرا، فدلیتی پرایم و الیت، اینرودز و پیکاپ G9 عرضه خواهد شد.

بر اساس اطلاعات بهمن‌موتور، بازدید از خودروها از روز دوشنبه ۲۰ بهمن تا دوشنبه ۲۷ بهمن ۱۴۰۴، از ساعت ۸ تا ۱۵ در انبار خودروهای مزایده‌ای این شرکت به نشانی کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص (شهید لشگری) - پلاک ۲۳۷ امکان پذیر است. همچنین زمان اعلام قیمت و واریز سپرده شرکت در مزایده



محصولات مازاد «بهمن موتور»
از طریق مزایده عرضه می‌شوند

سایه ارز بر بازار خودرو دوباره نوسان قیمتی ایجاد کرد

کوتاه‌مدت واکنش نشان می‌دهد.

در بازار خودروهای داخلی نیز کاهش قیمت مشاهده شد؛ بازاری که در ماه‌های گذشته به دلیل محدودیت عرضه و سیاست‌های دستوری، رفتار متفاوتی نسبت به سایر بخش‌ها داشت. با این حال، افت تقاضا و تردید خریداران، باعث شده قیمت‌ها در این بخش نیز اندکی تعدیل شود. آن‌چه در روز گذشته رخ داد، بیش از آن‌که نشانه آغاز یک روند نزولی پایدار باشد، بیانگر تأثیر مستقیم نوسان ارز بر انتظارات مشتریان بازار خودرو است. تازمانی که ثبات نسبی در بازار ارز ایجاد نشود و چشم‌انداز روشنی از سیاست‌های واردات، تولید و قیمت‌گذاری ارائه نشود، بازار خودرو همچنان در معرض نوسانات مقطعی و واکنش‌های هیجانی باقی خواهد ماند.

و افزایش احتیاط فروشنده‌گان است. در بخش خودروهای وارداتی، افت قیمت بیشتر ناشی از تعدیل انتظارات نسبت به آینده واردات و هزینه‌های ارزی است. معامله‌گران این بخش، با توجه به نوسانات اخیر ارز، از انجام خریدهای هیجانی فاصله گرفته‌اند و ترجیح می‌دهند وضعیت بازار را در روزهای آینده رصد کنند.

همین رویکرد، فشار کاهشی بر قیمت‌ها وارد کرده است؛ هر چند همچنان سطح قیمت‌ها فاصله معناداری با قدرت خرید مصرف‌کننده واقعی دارد. خودروهای مونتاژی نیز از این روند بی‌نصیب نمانده‌اند. وابستگی بالای این محصولات به قطعات وارداتی و نرخ ارز، باعث شده قیمت آن‌ها به صورت مستقیم تحت تأثیر تغییرات بازار ارز قرار گیرد. کاهش روز گذشته، اگرچه محدود بوده، اما نشان می‌دهد بازار مونتاژی‌ها بیش از گذشته به سیگنال‌های

بازار خودرو روز گذشته شاهد افت بها در اغلب بخش‌ها بود؛ کاهش قیمتی که خودروهای وارداتی، مونتاژی و تولید داخل را به طور هم‌زمان دربر گرفت و بار دیگر نقش تعیین‌کننده نرخ ارز در جهت‌دهی به انتظارات بازار را برجسته کرد. هر چند این افت قیمت در ظاهر می‌تواند نشانه‌ای از آرامش نسبی بازار تلقی شود، اما بررسی دقیق‌تر نشان می‌دهد این مساله بیش از آن‌که ریشه در عوامل بنیادین داشته باشد، ناشی از نوسانات ارزی و تغییر رفتار معامله‌گران است. خودرو که در سال‌های گذشته به عنوان پناهگاه حفظ ارزش دارایی شناخته می‌شد، به شدت از سیگنال‌های ارزی تأثیر می‌پذیرد و همین وابستگی، بازار را شکننده و ناپایدار کرده است. کاهش قیمت‌ها در بازار آزاد نیز بیش از آن‌که حاصل افزایش عرضه یا اصلاح ساختار قیمت‌گذاری باشد، بازتابی از عقب‌نشینی موقت خریداران

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۲	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۳۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کر اس دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کر اس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیون و ۱۶۰	۶۰	▲
ام‌وی‌ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیون و ۹۴۰	۴۰	▲
چری آریزو 5T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۷۲	۲ میلیون و ۷۵۰	۵۰	▲
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۰۴	۳ میلیون و ۷۰۰	۲۰۰	▲
فونیکس آریزو 6 GT (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۰	۳ میلیون و ۵۵۰	۵۰	▲
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۹۷۳	۴ میلیون و ۵۶۰	۶۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۴۰۵	۵ میلیون و ۷۰۰	۱۰۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۱۱۴	۵ میلیون و ۲۰۰	۲۰۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۴۷	۶ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیون و ۱۱۵	۷ میلیون و ۷۰۰	۱۰۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۷۰۰	۰	
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۲ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▲
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۰	۲ میلیون و ۱۸۰	۰	
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیون و ۰	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۸۰	۳ میلیون و ۴۰۰	۰	
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۵	۳ میلیون و ۷۰۰	۲۰۰	▲
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۵۰	۵ میلیون و ۱۰۰	۱۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۵۶۳	۷۲۵	۱۰	▼
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۵۷۰	۷۳۰	۱۲	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۹۴۲	۶	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۹۹۴	۵	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۶۴۲	یک‌میلیارد و ۳۴	۴	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۸۲۴	یک‌میلیارد و ۳۰۰	۲۵	▼
اطلس S (۱۴۰۴)	۷۱۶	۹۹۴	۶	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۲۵	۰	
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	یک‌میلیارد و ۱۱۵	۱۰	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۹۲۷	۷	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۰	۹۳۶	۱	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۹۶۳	۳	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۹۲۱	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۹۲۵	۴	▼
کوییک IR اتومات (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک‌میلیارد و ۴۹۸	۷	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۱۰	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک‌میلیارد و ۷۷۵	۰	
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۲۸	۲ میلیون و ۱۰	۱۰	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک‌میلیارد و ۴۲۵	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک‌میلیارد و ۳۷۰	۱۰	▲
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک‌میلیارد و ۴۰۵	۵	▲
نیسان اکستند EX (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک‌میلیارد و ۴۰۰	۱۵	▲
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک‌میلیارد و ۴۰۰	۰	
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۶۳۵	۰	
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۷۹	یک‌میلیارد و ۳۳۰	۲۷	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۸۵	یک‌میلیارد و ۳۹۹	۲۱	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۲۴	یک‌میلیارد و ۴۹۵	۵	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۶۲	یک‌میلیارد و ۴۸۰	۸	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۵۰	یک‌میلیارد و ۵۷۳	۲۳	▲
پژو ۲۰۷ اتومات TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۲۸	یک‌میلیارد و ۳۰۵	۲۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۸۸	یک‌میلیارد و ۵۱۵	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۶	یک‌میلیارد و ۶۲۱	۱۴	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۳۲	یک‌میلیارد و ۶۵۹	۱۱	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۲۵	یک‌میلیارد و ۷۷۵	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۶	یک‌میلیارد و ۹۰۵	۱۰	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۷۵	یک‌میلیارد و ۶۶۳	۱۸	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۴۸	یک‌میلیارد و ۷۱۵	۱۳	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۸۸	یک‌میلیارد و ۷۵۷	۱۷	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیون و ۴۵	۴۵	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۹۳	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۱۸	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۷	یک‌میلیارد و ۹۳۰	۵	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۱۴	یک‌میلیارد و ۳۱۸	۳۰	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۷۱۵	۱۶۰	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۸۷۵	۹۲۹	۱۴	▲

کشف یک تن

روغن موتور غیر مجاز در میامی



«فرمانده انتظامی میامی از کشف یک تن روغن موتور غیر مجاز خارجی قاچاق در این شهرستان خبر داد و گفت: «در این راستا یک متهم دستگیر شد.» به گزارش خبرنگار مهر، سید مهدی موسوی در گفت‌وگو با خبرنگاران به میزبانی فرماندهی انتظامی میامی با بیان این که مأموران ایست بازرسی شهرستان با دقت محورهای مواصلاتی را تحت رصد دارند، اپراز داشت: «در همین راستا اجازه تردد محموله‌های قاچاق داده نمی‌شود.» وی با بیان این که مأموران کلانتری ۱۱ به یک خودرو سواری نisan مشکوک شدند، افزود: «خودرو متوقف و بازرسی لازم از آن انجام گرفت.»

فرمانده انتظامی میامی اظهار داشت: «مأموران موفق به کشف یک تن و ۵۰ کیلوگرم روغن موتور خارجی قاچاق شدند، که این محموله خارج از شبکه قانونی در حال انتقال بود.» موسوی با بیان این که محموله در یکی از استان‌های مرکزی کشور بازرگاری و مقصد آن خراسان رضوی بود، تصریح کرد: «ارزش این محموله طبق نظر کارشناسان امر دو میلیارد ریال برآورد می‌شود.» وی از دستگیری یک متهم در این راستا خبر داد و افزود: «محموله و خودرو توقیف و فرمتخلف برای ادامه سیر مراحل قانونی به مراجع قضائی معرفی شده است.»

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

روانکارها به بخشی از استراتژی کلان خودروسازان تبدیل شده‌اند

اتوماتیک چندمنظوره است. این محصولات به گونه‌ای طراحی شده‌اند که بتوانند طیف وسیعی از استانداردها و الزامات خودروسازان مختلف را پوشش دهند.

چنین رویکردی، علاوه بر ساده‌سازی زنجیره تامین و کاهش هزینه انبارداری، انعطاف‌پذیری بیشتری برای تعمیرکاران و مصرف‌کنندگان فراهم می‌کند. با این حال، کارشناسان تأکید دارند که استفاده از روغن‌های چندمنظوره باید با دقت و مطابق توصیه سازنده خودرو انجام شود، چرا که حساسیت گیربکس‌های جدید نسبت به مشخصات دقیق روغن، بیش از گذشته افزایش یافته است.

پیوند روانکارها با الزامات زیست‌محیطی

مسائل زیست‌محیطی نیز نقش پررنگی در جهت‌گیری صنعت روانکارها در سال جاری را ایفا می‌کند. کاهش آلایندگی غیرمستقیم از طریق بهبود مصرف سوخت، افزایش عمر روغن و کاهش پسماندهای روغنی، به یکی از اهداف اصلی تولیدکنندگان تبدیل شده است. هم‌زمان، تحقیقات درباره استفاده از پایه‌های زیستی و فرمولاسیون‌های سازگارتر با محیط زیست در حال گسترش است؛ هرچند هنوز روغن‌های تمام‌سنتتیک رایج‌ترین گزینه برای خودروهای مدرن به شمار می‌روند.

تحولات فناوری در حوزه روغن موتور و روغن گیربکس اتوماتیک نشان می‌دهد که این محصولات دیگر در حاشیه صنعت خودرو قرار ندارند. روانکارها به بخشی از استراتژی کلان خودروسازان و سیاست‌گذاران صنعتی تبدیل شده‌اند؛ بخشی که مستقیماً با بهره‌وری انرژی، کاهش هزینه‌های نگهداری و پایداری زیست‌محیطی گره خورده است. در چنین شرایطی، انتخاب و استفاده صحیح از روغن‌های باکیفیت، نه تنها یک توصیه فنی، بلکه یک ضرورت اقتصادی برای صنعت خودرو و مصرف‌کنندگان محسوب می‌شود.

افزودنی پیشرفته به یکی از مهم‌ترین ابزارهای رقابت میان تولیدکنندگان روانکار تبدیل شده‌اند. این افزودنی‌ها شامل ترکیبات ضدسایش، ضدکف، پاک‌کننده، ضدخوردگی و پایدارکننده ویسکوزیته هستند که به صورت هدفمند برای پاسخ به نیاز موتورهای جدید طراحی می‌شوند. افزودنی‌های نوین قادرند رسوب‌گذاری در موتور را کاهش دهند، از تشکیل لجن جلوگیری کنند و عملکرد یکنواخت روغن را در دوره‌های طولانی‌تر حفظ کنند. نتیجه این روند، افزایش فاصله تعویض روغن، کاهش هزینه‌های نگهداری و بهبود بازدهی کلی خودرو است؛ موضوعی که هم برای مصرف‌کننده نهایی و هم برای ناوگان‌های حمل‌ونقل اهمیت اقتصادی قابل توجهی دارد.

روغن گیربکس اتوماتیک: پاسخ به پیچیدگی انتقال قدرت

در کنار موتور، گیربکس‌های اتوماتیک نیز طی دهه اخیر پیچیده‌تر و متنوع‌تر شده‌اند. افزایش تعداد دنده‌ها، توسعه گیربکس‌های پیوسته، دوکلاچه و هیبریدی، نیاز به روغن‌هایی با ویژگی‌های کاملاً تخصصی را ایجاد کرده است. روغن گیربکس اتوماتیک به عنوان یک جزء کلیدی در کیفیت تعویض دنده، کاهش لرزش و دوام مجموعه انتقال قدرت شناخته می‌شود. یکی از مهم‌ترین روندها در این حوزه، کاهش ویسکوزیته روغن گیربکس با حفظ خواص محافظتی است. روغن‌های جدید باید بتوانند در عین نازک‌تر بودن، پایداری برشی بالایی داشته باشند و در شرایط کاری سخت، خواص خود را از دست ندهند. این ویژگی به‌ویژه در گیربکس‌های پیوسته و دوکلاچه اهمیت دارد؛ جایی که کوچک‌ترین افت کیفیت روغن می‌تواند به لرزش، ضربه یا کاهش عمر قطعات منجر شود.

چندمنظوره شدن روغن‌های گیربکس

یکی دیگر از تحولات مهم بازار جهانی روانکارها، توسعه روغن‌های گیربکس

صنعت خودرو در سال‌های اخیر شاهد تحولات شتابانی در حوزه پیشران، گیربکس و سامانه‌های کنترلی بوده است؛ اما هم‌زمان، در لایه‌ای کمتر دیده‌شده، صنعت روانکارها نیز دستخوش تغییراتی بنیادین شده که نقشی تعیین‌کننده در عملکرد، دوام و بهره‌وری خودروهای مدرن ایفا می‌کند. در سال جاری روغن موتور و روغن گیربکس اتوماتیک دیگر صرفاً یک ماده مصرفی نیستند، بلکه به بخشی از زنجیره فناوری خودرو تبدیل شده‌اند؛ زنجیره‌ای که از کاهش مصرف سوخت و آلایندگی آغاز می‌شود و تا افزایش عمر مفید قطعات و بهبود تجربه رانندگی امتداد می‌یابد.

روغن موتور: هم‌راستا با موتورهای کم‌مصرف و پرفشار

یکی از مهم‌ترین روندهای جهانی حرکت به سمت روغن‌های موتور با ویسکوزیته پایین‌تر و پایداری بالاتر است. موتورهای جدید، به‌ویژه نمونه‌های توربوشارژ، کم‌حجم و مجهز به سیستم تزریق مستقیم سوخت، تحت فشار حرارتی و مکانیکی بالاتری نسبت به نسل‌های گذشته کار می‌کنند. این موضوع باعث شده است که روغن موتور نقشی فراتر از روانکاری ساده داشته باشد و به عنوان یک عامل مؤثر در مدیریت حرارت، کاهش اصطکاک و محافظت از قطعات حساس موتور شناخته شود. در همین راستا، نهادهای استانداردگذاری جهانی به‌ویژه در آمریکای شمالی و اروپا، در حال بازتعریف سطوح کیفی روغن موتور هستند. استانداردهای جدید با هدف سازگاری با الزامات سخت‌گیرانه آلایندگی و افزایش بهره‌وری سوخت تدوین شده‌اند و بر استفاده گسترده‌تر از روغن‌های تمام‌سنتتیک و سینت‌بلند تأکید دارند. این روغن‌ها در مقایسه با نمونه‌های معدنی، پایداری حرارتی بالاتر، مقاومت بیشتر در برابر اکسیداسیون و عملکرد بهتر در دماهای بسیار بالا و بسیار پایین دارند.

افزودنی‌ها: قلب تپنده فرمولاسیون‌های نوین

تحولات کیفی روغن موتور تنها به پایه روغن محدود نمی‌شود. بسته‌های



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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



گزارش‌ها نشان می‌دهد مردس AMG قصد دارد این مدل را با نسخه‌ای جدید تحت‌نام C53 و مجهز به پیش‌رانه ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری بای-توربو جایگزین کند؛ موتور که پیش‌تر در محصولات دیگر AMG استفاده شده و ۴۴۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. از سوی دیگر، سخت‌گیرانه‌تر شدن مقررات آلایندگی و استانداردهای آینده Euro 7 نیز از عوامل کلیدی این تصمیم عنوان شده است. با این حال، مدیران AMG احتمال بازگشت نام C63 در آینده حتی با موتور V8 جدید را رد نکرده‌اند؛ موضوعی که می‌تواند نوبدبخش احیای سنت پرفورمنس کلاسیک این نام‌افسانه‌ای باشد.

در تازه‌ترین خبرهای منتشر شده طی ۲۴ ساعت گذشته در رسانه‌های معتبر خودرویی آمده که مردس بنز تصمیم گرفته است تولید نسخه فعلی C63 AMG را متوقف کند؛ مدلی که با پیش‌رانه ۴ سیلندر پلاگین-هیبرید معرفی شده بود. براساس گزارش‌ها، این تصمیم در راستای تغییر استراتژی AMG و بازنگری در سبد قوای محرکه اتخاذ شده است. نسل جدید C63 که با موتور ۲ لیتری توربوشارژ هیبریدی عرضه می‌شد، اگرچه از نظر قدرت خروجی عملکرد بالایی داشت، اما با انتقاد گسترده مشتری‌بان سنتی AMG مواجه شد؛ چراکه بسیاری، حذف موتورهای حجیم‌تر را مغایر با هویت پرفورمنس این برند می‌دانستند.

مردس بنز «C63» جدید در راه بازار

تلگرام Telegram

طراحی زیبا یعنی نسل جدید اس کلاس!

حدود ۱۰ روز قبل بود که کمپانی مردس بنز از فیس لیفت سدان پرچمدار لوکس خود یعنی S کلاس با عنوان W223 رونمایی کرد. فیس لیفت این سدان همان‌طور که تصور می‌شد، بسیار جذاب و باوقار است. تا جایی که تحسین بسیاری از کارشناسان خودرویی را به همراه داشت. حال سوال این است که آیا با تغییرات گسترده‌ای سوی مردس بنز در بخش طراحی می‌توان نتیجه گرفت که چراغ‌های دوبل به انتهای خطر رسیده‌اند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

فیس لیفت S کلاس (W223) یک نه بسیار محکم به استفاده از چراغ‌های دوبل بود. اما این به معنای عدم استقبال بازار از این مدل چراغ‌ها نیست، چراکه به عنوان مثال استقبال از مدل‌های مجهز به چراغ‌های دوبل در بازار خودرو چین همچنان داغ و چشمگیر است. با این حال گزارش‌ها حاکی از عدم استفاده بام‌از این مدل چراغ در مدل جدید سری V است.

رفتنی

استفاده از چراغ‌های دوبل تا ۵ سال قبل چندان در صنعت خودرو رایج نبود؛ اما از سال ۲۰۲۱ میلادی به بعد ترند طراحی خودرو شد. با این حال رفته رفته جذابیت این مدل چراغ‌ها در بازار کاهش یافت و امروز خودروسازان بزرگ و مطرح، از بامو گرفته تا هیوندای و نیسان با توجه به تغییر سلیقه بازار، تنوع در طراحی چراغ‌های محصولاتشان را در دستور کار قرار داده‌اند. اما طی نظر سنجی‌های انجام‌شده از نشریات معتبر خودرویی، همچنان که پیش‌تر نیز به آن اشاره شد، بازار چین استقبال خوبی از این نوع طراحی دارد.

شفهعی

Message



صدای منشنی

لزوم مراجعه به نمایندگی خودرو

خودرو خارجی مدل ۲۰۱۵ دارم و چندی پیش با هدف تعویض لنت ترمز آن، به یک تعمیرگاه نسبتاً معتبر و معروف در سطح شهر مراجعه کردم. با این حال پس از گذشت چند روز، در زمان ترمز گرفتن و کاهش سرعت خودرو، صدای سوت‌مانندی از سیستم ترمز آن به گوش می‌رسید. برای رفع مشکل به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کردم و پس از آن متوجه شدم از لنت ترمز نامرغوب و بی‌کیفیت روی خودرویم استفاده شده است. بنابراین لنت ترمز اصلی و باکیفیت در نمایندگی جایگزین نسخه قبلی شد و در عین حال مجبور شدم بابت این جابه‌جایی هزینه نسبتاً زیادی را بپردازم!

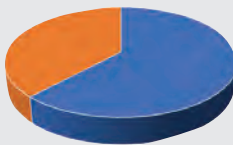
والی‌زاده-تهران

نظر سنجی Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۴۸۴

گزینه ۱ ۳۳ درصد

گزینه ۲ ۳۸ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم توجه به کدام مورد سبب ارتقای ایمنی و رعایت استانداردهای جهانی می‌شود؟ در پاسخ به این پرسش ۶۲ درصد به گزینه یک یعنی استفاده از گارد ریل‌های منعطف به‌روز و ۳۸ درصد به گزینه دوم یعنی طراحی مسیرهای خاص برای خودروهای سنگین و کار و تجاری رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۴۸۵
خرید قطعات از مراکز معتبر تا چه اندازه می‌تواند در کاهش هزینه نگهداری از خودرو تاثیر گذار باشد؟

۱- زیاد

۲- تا حدودی

سدان سامورایی جوان‌پسند چرا «مزد ۳» محبوب است؟



مزد ۳ مدل ۲۰۲۵ همچنان یکی از شاخص‌ترین سدان‌ها و هاچ‌بک‌های کامپکت بازار جهانی به‌شمار می‌رود؛ خودرویی که با تکیه بر زبان طراحی «Kodo» مزدا، ترکیبی از اصالت ژاپنی و حس پریمیوم اروپایی را به نمایش می‌گذارد. این نسل از مزدا ۳ با حفظ خطوط سیال بدنه و سطوح عضلانی، تلاش کرده است جایگاه خود را به عنوان یکی از زیبا ترین خودروهای کلاس کامپکت تثبیت کند.

طراحی کابین و کیفیت متریال

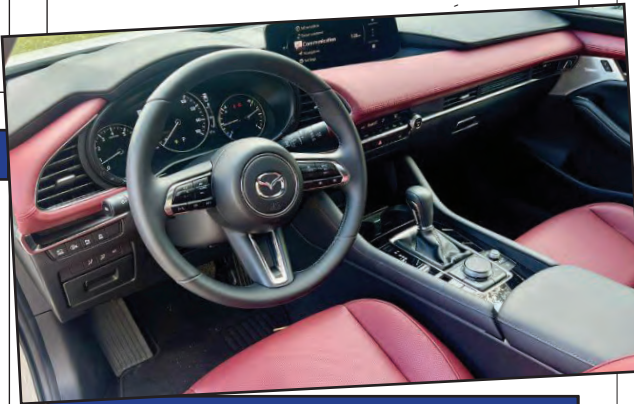
کابین مزدا ۳ مدل ۲۰۲۵ یکی از نقاط قوت اصلی این خودرو است. مزدا برخلاف بسیاری از رقبای که به سمت نمایشگرهای بسیار بزرگ رفته‌اند، طراحی مینیمال و راننده‌محور را حفظ کرده است. داشبورد افقی، نمایشگر مرکزی عرضی (حدود ۸.۸ اینچ) و درجه‌های مخفی تهویه، فضایی منظم و لوکس ایجاد می‌کنند. استفاده گسترده از متریال سافت تاج، چرم طبیعی در تیب‌های بالا و تریم‌های فلزی، کیفیتی نزدیک به برندهای پریمیوم ارائه می‌دهد. صندلی‌ها از نظر ارگونومی بسیار دقیق طراحی شده‌اند و در مسیرهای طولانی خستگی کمی ایجاد می‌کنند. فضای ردیف عقب برای کلاس کامپکت قابل قبول بوده و صندوق عقب سدان حدود ۳۶۹ لیتر ظرفیت دارد.

مشخصات فنی موتور و گیربکس

مزدا ۳ مدل ۲۰۲۵ به پیش‌رانه‌های خانواده SKYACTIV-G مجهز است. موتور پایه، یک نمونه ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر تنفس طبیعی است که حدود ۱۹۱ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۲ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این موتور با گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک SKY-Activ-Drive همراه حالت دستی و اسپرت عرضه می‌شود و نیرو را به چرخ‌های جلو یا در برخی تیب‌ها به هر چهار چرخ منتقل می‌کند. برای علاقه‌مندان به عملکرد بالاتر، نسخه توربوشارژ نیز در دسترس است. این پیش‌رانه ۲.۵ لیتری توربو می‌تواند تا ۲۵۰ اسب‌بخار قدرت و حدود ۴۳ نیوتون‌متر گشتاور (با بنزین پریمیوم دارای اکتان ۹۲ به بالا) تولید کند که شتاب و کشش به مراتب قوی‌تری فراهم می‌سازد. مزدا ۳ مدل ۲۰۲۵ بسته به تیب، بدنه (سدان یا هاچ‌بک) و نوع پیش‌رانه، بازه قیمتی متفاوتی دارد. قیمت پایه نسخه‌های استاندارد از حدود ۲۴ هزار دلار آغاز می‌شود و در نسخه‌های فول توربو AWD به حدود ۳۷ تا ۳۷ هزار دلار می‌رسد.

طراحی خارجی

در نمای جلو، جلوپنجره بزرگ مشبک با قاب کرومی باریک، امضای طراحی مزدا را شکل می‌دهد. چراغ‌های LED باریک و کشیده با گرافیک نوری مدرن، چهره‌ای تهاجمی اما لوکس ایجاد کرده‌اند. فرم سپرها ساده اما حجیم طراحی شده تا حس پایداری بیشتر خودرو القا شود. در نمای جانبی، خط شانه‌ای نرم و پیوسته بدون اغراق‌های مرسوم امروزی، بدنه را یکپارچه و مینیمال نشان می‌دهد. رینگ‌های آلومینیومی ۱۶ تا ۱۸ اینچی (بسته به تیب) نیز نمای اسپرت‌تری ایجاد می‌کنند. در عقب، چراغ‌های دایره‌ای LED و فرم جمع‌وجور صندوق یا در هاچ‌بک، هویت بصری مزدا ۳ را کامل می‌کند.



امکانات ایمنی و رفاهی

مزدا ۳ در بخش تکنولوژی و ایمنی، فراتر از کلاس خود ظاهر می‌شود. مهم‌ترین امکانات شامل سیستم مالی مدیا با پشتیبانی اتصال به اندروید اتو و اپل کار پلی، نمایشگر هد آپ دیسپلی HUD، سیستم صوتی Bose در تیب‌های بالا، شارژر بی‌سیم موبایل، صندلی‌های برقی با گرم‌کن، ورود بدون کلید و استارت دکمه‌ای، دوربین دید عقب و سنسور پارک می‌شود و در حوزه ایمنی نیز پکیج Activsense-مزدا ارائه می‌شود که شامل کروزر کنترل تطبیقی، ترمز اضطراری خودکار، هشدار خروج از خط و حفظ بین خطوط، سیستم پایش نقاط کور و هشدار ترافیک پشت خودرو است که سطح ایمنی فعالی در حد استانداردهای روز جهانی فراهم می‌کند.

خرابی پمپ آب

خودرو پژو GLI405 مدل ۱۳۷۷ دارم و چندی است دمای موتور آن از حالت استاندارد فراتر می‌رود. علت این مشکل چیست؟

۸۲۹۳***۹۱۹۰

«به‌طور کلی عیب‌یابی خودرو از راه دور نمی‌تواند چندان دقیق باشد. با این حال باید به این نکته توجه داشت که در خودروهای مجهز به سیستم سوخت‌رسانی کاربراتوری، به دلیل عدم استفاده از سیستم‌های الکترونیکی و پردازشگر مرکزی، فرآیند عیب‌یابی می‌تواند تا حد زیادی زمان‌بر باشد. اما افزایش دمای بیش از حد کاری موتور، آن هم در پیش‌رانه‌های کاربراتوری چند علت دارد که در ادامه به آن می‌پردازیم. نخست این که اگر آب رادیاتور خودرو شما در سطح پایینی باشد، سبب گرم شدن بیش از حد موتور می‌شود؛ در این صورت باید مقداری آب به رادیاتور اضافه کنید.

البته در صورت اضافه کردن آب به رادیاتور لازم است باهدف جلوگیری از سوختن واشر سرسیلندر، عمل هواگیری نیز روی رادیاتور خودرو انجام شود. مشکل دیگر در این رابطه به وضعیت نسبه واتر پمپ یا همان پمپ آب مربوط می‌شود؛ یعنی اگر نسبه واتر پمپ خودرو شما تنظیم نباشد، چنین مشکلی را به وجود می‌آورد.

در این شرایط دمای کاری موتور افزایش می‌یابد و سبب بالا رفتن آمپر می‌شود. بنابراین باید نسبه را تنظیم یا تعویض کرد. علت دیگر این مشکل به موتور فن رادیاتور مربوط می‌شود و اگر موتور فن به درستی عمل نکند یا به‌هر دلیلی معیوب شده باشد، سبب افزایش دمای موتور هنگام کار کردن می‌شود. بنابراین برای رفع مشکل باید موتور فن خودرو تعویض شود.

در نظر داشته باشید که اگر واتر پمپ و فن رادیاتور خودرو شما سالم باشد، در مرحله آخر عیب‌یابی باید ترموستات را تعویض کنید. زیرا یکی از مهم‌ترین قطعات در سیستم خنک‌کاری موتور، ترموستات است. در صورت خرابی و به اصطلاح قفل شدن این قطعه، دمای کاری موتور به حدی افزایش می‌یابد که باید خودرو را خاموش کنید. بنابراین وضعیت ترموستات را نیز بررسی کنید.

تغییرات غیراصولی

آیا این گفته صحت دارد که کاهش ارتفاع در محور جلو همزمان افزایش آن در محور عقب، قدرت ترمزگیری خودرو را کاهش می‌دهد؟ به‌طور کلی کاهش ارتفاع خودرو چه مشکلاتی را برای آن ایجاد خواهد کرد؟

۸۷۴۱***۹۱۷۰

«بله، هنگام ترمزگیری خودرو به دلیل ایجاد شتاب منفی و حالت وزنی که هنگام شتاب به وجود می‌آید، خودرو به جلو تمایل بیشتری پیدا می‌کند یا اصطلاحاً کله می‌کند. در زمان کاهش ارتفاع جلو خودرو به دلیل افزایش شتاب و بیشتر شدن نیرو هنگام ترمزگیری، خودرو به شدت دچار افت قدرت ترمزگیری می‌شود.

معمولاً قدرت ترمزگیری در محور جلونسبت به محور عقب بیشتر است. یکی از معایب کاهش ارتفاع خودرو و مستهلک شدن سریع سیستم تعلیق و جعبه فرمان است. البته چنین تغییر روی بسیاری از مدل‌های پژو GLX405 و مدل‌هایی از پژو پارس صورت می‌گیرد؛ اما باید بدانید که در صورت کاهش ارتفاع خودرو، توازن که در خودرو برقرار است، از حالت خود خارج شده و این مهم سبب کاهش قدرت ترمزگیری می‌شود.

همچنین در نظر داشته باشید که کاهش ارتفاع خودرو در جلوب و افزایش ارتفاع خودرو در محور عقب، اصل ایروینامیک را زیر سؤال می‌برد و نه تنها سبب عدم پایداری و کاهش ایمنی می‌شود، بلکه قدرت ترمزگیری را نیز کاهش خواهد داد.



کشف لاستیک‌های ۶۰ میلیاردی قاچاق در نائین



حلقه لاستیک قاچاق که بدون هر گونه مدارک قانونی و معتبر گمرکی بود را کشف کردند. این مقام انتظامی با اشاره به این که کارشناسان ارزش محموله قاچاق کشف شده را ۶۰ میلیارد ریال اعلام کردند گفت: «در این رابطه یک فرد متخلف شناسایی و با تشکیل پرونده برای انجام اقدامات قانونی به اداره تعزیرات حکومتی معرفی شد.»

به گزارش خبرگزاری صداوسیما مرکز اصفهان؛ فرمانده انتظامی شهرستان نائین گفت: «ماموران یگان امداد فرماندهی انتظامی این شهرستان حین گشت‌زنی در یکی از محورهای مواصلاتی به یک دستگاه کشنده مشکوک شدند و برای بررسی آن را متوقف کردند.» سرهنگ احسان بدیعیان افزود: «ماموران در بازرسی از این خودرو تعداد ۶۵۰

پیوند تکنولوژی پیست با جاده‌های آینده؛

ائتلاف جهانی «هانکوک» و «FIA»

اعلام همکاری راهبردی و بلندمدت شرکت «هانکوک» با فدراسیون بین‌المللی اتومبیل‌رانی (FIA) به عنوان شریک جهانی، نقطه عطفی در تاریخ این صنعت محسوب می‌شود که مرزهای میان رقابت‌های ورزشی و تکنولوژی‌های جاده‌ای را بیش از پیش کمرنگ می‌کند.

این توافقنامه که از ابتدای سال ۲۰۲۶ تداوم خواهد داشت، هانکوک را در کانون توجه تحولات «سری نوآوری‌های پایدار FIA» قرار می‌دهد؛ پلتفرمی جهانی که در آن نخبگان صنعت برای تبدیل چالش‌های اقلیمی به فرصت‌های تکنولوژیک گرد هم می‌آیند. تمرکز اصلی این مشارکت بر مفهوم حیاتی «از پیست به جاده» است؛ فرآیندی که در آن دستاوردهای فنی حاصل از فشارهای خردکننده در مسابقات فرمول E و رالی قهرمانی جهان، مستقیماً به خطوط تولیدانبوه منتقل می‌شوند تا ایمنی و کارایی در عصر خودروهای برقی تضمین شود. هانکوک با بهره‌گیری از هوش مصنوعی و تعهد به استفاده از مواد اولیه بازیافتی، در پی اثبات این حقیقت است که پایداری و عملکرد بالانه تنها در تضاد نیستند، بلکه مکمل یکدیگر در مسیر خلق آینده‌ای سبزتر برای جاده‌ها خواهند بود.

این ائتلاف جهانی، جایگاه هانکوک را از یک تولیدکننده به یکی از معماران اصلی استانداردهای نوین در جابه‌جایی پایدار ارتقا می‌بخشد. در ۲۳ ژانویه ۲۰۲۶، دفتر لندن فدراسیون بین‌المللی اتومبیل‌رانی (FIA) به کانون توجه رسانه‌های صنعتی تبدیل شد؛ جایی که «محمد بن سلیم»، رئیس FIA و «جونگ‌هو پارک»، رئیس و مدیر عملیاتی هانکوک تایر اروپا، با امضای توافقنامه‌ای رسمی، فصل جدیدی از همکاری‌های بین‌المللی را آغاز کردند. بر اساس این قرارداد، هانکوک رسماً به برنامه «شرکای جهانی FIA» پیوست تا در کنار معدود برندهای پیشرو جهان، نقشی کلیدی در ترسیم آینده جابه‌جایی (Mobility) ایفا کند. این مشارکت که برای بازه زمانی ۲۰۲۶ تا ۲۰۲۸ بر نامرئیزی شده است، دو محور عملیاتی بسیار مهم را شامل می‌شود: میزبانی از نخبگان هانکوک به عنوان شریک رسمی مراسم سالانه جوایز FIA Awards (FIA) که هر سال در دسامبر برگزار می‌شود، معرفی شد.

مرکز نوآوری‌های پایدار: این شرکت شریک محوری «سری نوآوری‌های پایدار FIA» خواهد بود؛ پلتفرمی جهانی که در همکاری نزدیک با مسابقات تراز اولی همچون «فرمول یک»، «فرمول E»، «مسابقات استقامتی (WEC)» و «رالی قهرمانی جهان (WRC)» فعالیت می‌کند. هدف اصلی



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

بلند برای تحقق مأموریت‌های زیست‌محیطی فدراسیون است. در مقابل، مدیریت هانکوک نیز متعهد شد که از این بستر برای تبدیل نوآوری‌های پیچیده به راهکارهای عملیاتی در خودروهای تجاری و سواری استفاده کند تا مفاهیمی چون «پایداری» و «ایمنی» فراتر از شعار، در تار و پود جاده‌ها لمس شوند.

عضویت هانکوک در برنامه Global Partner فدراسیون جهانی اتومبیل‌رانی (FIA)، صرفاً یک قرارداد اسپانسرینگ ساده نیست؛ بلکه یک «حرکت شطرنجی» در سطح کلان صنعت تایر است. این اتفاق را می‌توان از چهار منظر حیاتی بررسی کرد:

تثبیت اعتبار برند در تراز اول جهانی

قرار گرفتن نام هانکوک در کنار معدود شرکای جهانی FIA، این برند را از یک تولیدکننده تایر «باکیفیت و اقتصادی» به یک «مرجع تکنولوژیک» ارتقا می‌دهد. در دنیای خودرو، تاییدیه FIA به معنای عبور از سخت‌گیرانه‌ترین فیلترهای ایمنی و مهندسی است. این جایگاه جدید، به هانکوک قدرت چانه‌زنی بیشتری در بازارهای اروپایی و آمریکای شمالی (جایی که استانداردهای سخت‌گیرانه حاکم است) می‌دهد و ذهنیت مصرف‌کننده را نسبت به محصولات این برند دگرگون می‌کند.

فرمول E: پل ارتباطی میان پیست و خیابان

تمرکز اصلی این همکاری بر مسابقات فرمول E است. تایرهایی که هانکوک برای خودروهای برقی مسابقات تولید می‌کند، باید چالش‌هایی نظیر گشتاور آبی بالا و وزن زیاد باتری‌ها را مدیریت کنند. دانش حاصل از این مسابقات، مستقیماً به خط تولید تایرهای سری ION (مخصوص خودروهای برقی) منتقل می‌شود. این یعنی هانکوک از پیست به عنوان یک «آزمایشگاه زنده» استفاده می‌کند تا محصولاتی تولید کند که در بازار خودروهای سواری برقی، رقیبی نداشته باشند.

پایداری (Sustainability) به عنوان یک ضرورت تجاری:

در حالی که قوانین محیط‌زیستی در حال تغییر هستند، همکاری با FIA به هانکوک اجازه می‌دهد تا در تدوین استانداردهای آینده برای «تایرهای سبز» پیش‌قدم باشد. استفاده از مواد زیست‌تخریب‌پذیر و کاهش ذرات ناشی از سایش تایر، موضوعاتی هستند که امروز در FIA مورد بحث قرار می‌گیرند. هانکوک با حضور در این سطح از تصمیم‌گیری، به جای «پیروی» از قوانین، به یکی از «واضعان» آن‌ها تبدیل می‌شود.



این پلتفرم، تسهیل همکاری میان رهبران صنعت برای انتقال دستاوردهای فنی از «پیست به جاده» است. هانکوک که پیش از این تخصص خود را به عنوان تأمین‌کننده انحصاری مسابقات فرمول E و رالی قهرمانی جهان به اثبات رسانده بود، اکنون با تکیه بر «توسعه مبتنی بر هوش مصنوعی» و سرمایه‌گذاری گسترده بر خانواده تایرهای ION (تایرهای اختصاصی خودروهای برقی)، به دنبال ارتقای استانداردهای ایمنی و بازدهی است. «محمد بن سلیم» در این مراسم تأکید کرد که حضور هانکوک با توجه به تمرکز ویژه بر مواد اولیه تجدیدپذیر و بازیافتی، گامی

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-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	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت 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 کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5- خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان -سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی وینارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (امیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام وایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX
KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug	
KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	
KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL	
KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX	
KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون	





و خانواده‌گی ایجاد کرده‌است. چیش سهر ديفه سندی‌ها و فضای بار گسترده، اکسیدیشن را به گزینهای ایده‌آل برای سفرهای طولانی تبدیل می‌کند. از نظر فنی، این SUV به پیش‌ران ۳.۵ لیتری ۶ سیلندر وی-شکل اکوبوست تونین توربو مجهز است که حدود ۴۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۶۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این نیرو از طریق گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک به چرخ‌ها منتقل می‌شود و سامانه چهار چرخ محرک نیز قابل سفارش است. قیمت پایه فورد اکسیدیشن ۲۰۲۶ در بازار آمریکا از حدود ۵۷ هزار دلار آغاز شده و در نسخه‌های فول به بیش از ۸۰ هزار دلار می‌رسد.

فورد اکسیدیشن ۲۰۲۶ به‌عنوان یکی از شاخص‌ترین ساسی‌بلندهای فول‌سایز آمریکایی، با حفظ زبان طراحی غلظانی و لوکس نسل پیشین، همچنان حضوری قدرتمند در این سگمنت دارد. در نمای خارجی، جلونچره بزرگ کرومی، چراغ‌های LED باریک‌تر و خطوط حجیم بدنه، هویت تنومند اکسیدیشن را برجسته‌تر کرده‌اند. رینگ‌های بزرگ آلایزی و جزئیات مشکی، با کرومی در تریم‌های مختلف، حس پرمیوم خودرو را تقویت می‌کند. در کابین، طراحی مدرن با نمایشگر لمسی بزرگ سیستم SYNC، کلاستر دیجیتال، متربال چرمی باکیفیت و نورپردازی داخلی، فضایی لوکس



فورد «اکسیدیشن» جدید؛ خاص و اسپرت

مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

کیفیت خودرو بدون نوسازی پلت‌فرم و اصلاح سیاست‌ها رشد نمی‌کند

تداوم تولید خودروهای قدیمی، قیمت‌گذاری دستوری، فشار بر زنجیره تامین و جبر تحریم‌های ظالمانه، کیفیت خودرو را به موضوعی شعاری تبدیل کرده‌است

زمان‌بر و پرهزینه‌است. نمی‌توان یک خودرو را طراحی کرد، سال‌ها فروخت و بعد تازه به فکر جایگزینی آن افتاد.

بسیاری از فعالان صنعت خودرو معتقدند تعامل با زنجیره تامین بین‌المللی نقش بسزایی در ارتقای کیفیت خودرو دارد؛ نظر شما در این خصوص چیست؟

صنعت خودرو ذاتاً یک صنعت جهانی است. از انتقال دانش فنی گرفته تا تامین مواد اولیه، صادرات و رقابت، همه چیز به ارتباطات بین‌المللی وابسته است. بدون این ارتباطات، توسعه محصول و ارتقای پایدار کیفیت تقریباً غیرممکن است. در شرایط فعلی که جبر تحریم‌های ظالمانه وجود دارد، نه صادرات معنا دارد و نه امکان حضور در فضای رقابتی فراهم است. وقتی ارتباطات جهانی محدود می‌شود، تراکنش مالی، انتقال فناوری و حتی تامین قطعات با مشکل مواجه می‌شود. در چنین فضایی، انتظار جهش کیفیت بیشتر شبیه شعار است تا یک برنامه عملیاتی.

برخی هشدار می‌دهند که صنعت خودرو کشور در حال تبدیل شدن به مونتاژ کار خودروهای خارجی است. این موضوع چه نسبتی با کیفیت دارد؟

اگر توسعه واقعی اتفاق نیفتد، این خطر کاملاً جدی است. آن هم نه در یک فضای رقابتی، بلکه در یک بازار انحصاری؛ امروز شاهد ورود و مونتاژ انواع خودروها هستیم؛ بدون این که راهبرد صنعتی مشخصی پشت آن باشد. مونتاژ زمانی می‌تواند مفید باشد که بخشی از یک زنجیره انتقال فناوری و توسعه باشد، نه هدف نهایی. از همین رو باید سیاست‌گذار صنعتی اقدام به بازنگری فعالیت برخی از تولیدکنندگان خودرو کند.

بسیاری از کارشناسان صنعت خودرو معتقدند بخش عمده کیفیت خودرو به زنجیره تامین و قطعه‌سازی باز می‌گردد؛ آیا این موضوع صحت دارد و در نهادهای این موضوع را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

بله. حدود ۵۰ تا ۶۰ درصد ارزش افزوده خودرو در قطعه‌سازی ایجاد می‌شود. خودرو ساز نهایتاً ۲۰ تا ۲۵ درصد ارزش افزوده دارد. بنابراین کیفیت خودرو به شدت به کیفیت قطعات وابسته است. اما قطعه‌سازان هم در شرایط فعلی تحت فشار شدیدی هستند. قیمت‌گذاری دستوری باعث می‌شود فشار مالی از خودرو ساز به قطعه‌ساز منتقل شود. قطعه‌سازی که مطالباتش ماه‌ها عقب می‌افتد، با نوسان ارز مواجه است و دسترسی محدودی به مواد اولیه دارد. طبیعتاً تمرکز اصلی وی روی بقا است نه سرمایه‌گذاری برای ارتقای کیفیت.

قطعه‌سازان داخلی سال‌هاست اقدام به سرمایه‌گذاری و اغلب انتقال تکنولوژی به کشور کردند؛ با چنین شرایطی زنجیره تامین داخلی توان فنی تولید قطعات باکیفیت را دارد؟

از نظر من بله؛ توان فنی وجود دارد. اما توان فنی به تنهایی کافی نیست. وقتی فضای کسب و کار بی‌ثبات است، تحریم‌ها دسترسی به مواد و فناوری را محدود می‌کند و پرداخت‌ها تاخیر انجام می‌شود، انگیزه برای ارتقای کیفیت کاهش می‌یابد. در چنین شرایطی، دغدغه اصلی قطعه‌ساز حفظ کارخانه و پرداخت حقوق کارکنان است.

به عنوان پرسش پایانی، پیش‌شرط‌های لازم برای ارتقای کیفیت خودروهای تولید داخل چیست؟

اصلاح قیمت‌گذاری، ایجاد ثبات اقتصادی، تامین مواد اولیه و تعامل با شرکت‌های بزرگ بین‌المللی، حذف رانت و ایجاد فضای رقابتی. ایران توان فنی تولید خودرو با کیفیت و حتی صادراتی را دارد؛ اما به شرط آن که باور به توسعه وجود داشته باشد. اگر این باور شکل بگیرد، بسیاری از مشکلات به‌طور طبیعی حل خواهد شد.



امیر شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

کیفیت خودرو در ایران سال‌هاست به یکی از مناقشه‌برانگیزترین موضوعات صنعت و اقتصاد کشور تبدیل شده است. مصرف‌کنندگان از افت کیفیت، دوام پایین و فاصله محسوس خودروهای داخلی با استانداردهای جهانی گلایه دارند و در مقابل، سیاست‌گذاران و خودروسازان هر یک روایت خاص خود را از چرایی این وضعیت ارائه می‌دهند. در این میان، مفهوم «کیفیت» اغلب به صورت کلی و شعاری مطرح می‌شود، بی‌آنکه به الزامات فنی، اقتصادی و ساختاری آن توجه شود. آیا کیفیت صرفاً به مونتاژ نهایی و ظاهر خودرو محدود می‌شود یا ریشه آن در طراحی، پلت‌فرم، زنجیره تامین و فضای کلان کسب و کار نهفته است؟ واقعیت آن است که صنعت خودرو، صنعتی پیچیده و به شدت وابسته به ارتباطات جهانی، اقتصاد مقیاس و چرخه مستمر نوآوری است.

تجربه جهانی نشان می‌دهد ارتقای کیفیت بدون نوسازی محصول، حضور در بازارهای رقابتی و تعامل مستمر با زنجیره‌های بین‌المللی تقریباً ناممکن است.

در کشور اما، هم‌زمان با جبر تحریم‌های ظالمانه، قیمت‌گذاری دستوری، فشار بر قطعه‌سازان و تداوم تولید پلت‌فرم‌های قدیمی، کیفیت خودرو به مسأله‌ای حل‌نشده تبدیل شده است. برای واکاوی ریشه‌های این وضعیت و بررسی این که کیفیت در صنعت خودرو اساساً چگونه شکل می‌گیرد و چرا در کشور رشد نمی‌کند، با «سعید مدنی»، مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا به گفت‌وگو پرداختیم؛

سال‌هاست این پرسش مطرح است که چرا کیفیت خودرو در ایران افزایش پیدا نمی‌کند؟ از نگاه شما اساساً کیفیت در صنعت خودرو چگونه رشد می‌کند؟

کیفیت هر محصولی، از جمله خودرو، تابع چرخه عمر آن محصول است. هر خودرو از یک مرحله طراحی آغاز می‌شود، وارد تولید انبوه می‌شود، به بلوغ می‌رسد و پس از مدتی به نقطه‌ای می‌رسد که اصلاحات بیشتر روی آن، دیگر توجیه فنی و اقتصادی ندارد.

این یک قاعده پذیرفته‌شده در همه بنگاه‌های اقتصادی دنیاست. اگر عمر یک محصول بیش از حد طولانی شود، هزینه‌های بهبود کیفیت آن به مراتب بیشتر از منافعی خواهد بود.

در صنعت خودرو ایران، بخش عمده‌ای از مشکل کیفیت به همین موضوع بازمی‌گردد. ماه‌هاز خودروهایی را تولید می‌کنیم که طراحی آن‌ها به ۳۰ سال پیش برمی‌گردد. طبیعی است که نمی‌توان انتظار داشت چنین محصولاتی با چند اصلاح جزئی به سطح کیفی خودروهای روز دنیا برسند

با توجه به این که شما به طراحی قدیمی اشاره داشتید، آیا اصلاح کیفیت در برخی از خودروهای فعلی که تولید می‌شوند، غیرممکن است؟

شاید بتوان گفت غیرممکن نیست؛ اما فاقد توجیه است. وقتی پلت‌فرم قدیمی باشد، هر تغییر کیفی هزینه‌بر است؛ چه در قطعات، چه در خطوط تولید و چه در آزمون‌های کیفی. اما مسأله اصلی این است که شما نمی‌توانید قیمت یک خودرو قدیمی را متناسب با این هزینه‌های افزایش دهید. بنابراین خودرو ساز ناچار می‌شود به جای تزریق منابع به یک محصول فرسوده، به سمت طراحی و عرضه محصولات جدید حرکت کند. این روند در گذشته در سایپا و ایران خودرو هم وجود داشته است.

برای مثال، زمانی که تصمیم به خروج پراید گرفته شد، خطوط تولید به تدریج تغییر کرد و خودروهایی مانند



نویسنده

برخی کارشناسان صنعت خودرو معتقدند کیفیت بیشتر از مسیر طراحی محصول جدید رشد می‌کند تا اصلاح مستمر یک خودرو. نظر شما در این خصوص چیست؟

دقیقاً همین‌طور است؛ کیفیت یک محصول جدید، به‌طور طبیعی بالاتر از کیفیت محصول قدیمی است؛ حتی اگر قیمت آن بالاتر باشد. به‌عنوان مثال خودرو شاهین نسبت به خودرو سایننا و خودرو سایننا نسبت به خودرو تیبیا محصول بروزتری است و استانداردهای بالاتری دارد.

این یعنی کیفیت در صنعت خودرو بیش از هر چیز به یک فرآیند پیوسته طراحی وابسته است. خودرو ساز باید برنامه‌ای داشته باشد که هر پنج تا ۱۰ سال، یک محصول را از چرخه تولید خارج و محصول جدیدتری را جایگزین کند.

طراحی خودرو پروژه‌ای کوتاه‌مدت نیست؛ یک فرآیند

تیبیا جایگزین شدند. پس از آن تیبیا ۲، سپس سایننا و ادامه شاهین وارد چرخه تولید شدند. این‌ها نمونه‌هایی از یک روند طبیعی جایگزینی محصول هستند.

حدود ۵۰ تا ۶۰ درصد ارزش افزوده خودرو در قطعه‌سازی ایجاد می‌شود. خودرو ساز نهایتاً ۲۰ تا ۲۵ درصد ارزش افزوده دارد. بنابراین کیفیت خودرو به شدت به کیفیت قطعات وابسته است. اما قطعه‌سازان هم در شرایط فعلی تحت فشار شدید هستند

نویسنده

حدود ۵۰ تا ۶۰ درصد ارزش افزوده خودرو در قطعه‌سازی ایجاد می‌شود. خودرو ساز نهایتاً ۲۰ تا ۲۵ درصد ارزش افزوده دارد. بنابراین کیفیت خودرو به شدت به کیفیت قطعات وابسته است. اما قطعه‌سازان هم در شرایط فعلی تحت فشار شدید هستند



برخی از هواپیماها پلاک نشدند

سید حمیدرضا صانعی، معاون هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری با اشاره به این که تا لحظه ورود هواپیما به کشور و حتی تا زمان ثبت (رجیستر) آن نیز اطمینان کامل از مالکیت وجود ندارد، گفت: «نمونه‌هایی در کشور وجود داشته که هواپیما وارد شده، اما به دلیل آن که مالک اولیه هم پول راد را دریافت کرده و هم هواپیما را از رجیستری خارج نکرده است، این هواپیما عملاً پلاک نشده و غیر قابل استفاده مانده است.»

وی بیان کرد: «مجموع این عوامل باعث شده است با سرمایه‌گذاران متعدد و شرکت‌هایی با تعداد کم هواپیما مواجه باشیم، البته باید از شرکت‌های بزرگی که در کشور در حال شکل‌گیری و

توسعه هستند حمایت شود، چرا که بر خورداری از ناوگان بزرگ‌تر یک مزیت محسوب می‌شود.» وی با تأکید بر این که همین سرمایه‌های خرد و شرکت‌های دارای ناوگان محدود باعث شده است بیش از ۶۰ درصد جابه‌جایی مسافران توسط همین شرکت‌ها انجام شود، گفت: «در مقابل، شرکت‌های هواپیمایی دولتی به دلیل تحریم‌ها و محدودیت‌های نقل و انتقال مالی با مشکلات متعددی روبه‌رو شده‌اند و هر چه دولتی تر بوده‌اند، محدودیت‌های بیشتری داشته‌اند. اگر این خرده‌سرمایه‌ها و ناوگان‌های کوچک به هوانوردی ایران اضافه نشده بود، امروز ظرفیت ما به حدود ۴۰ درصد یا حتی کمتر از ظرفیت سال‌های گذشته می‌رسید.»

سیاست‌گذاری جدید وزارت کشور برای مهار خودروهای آلاینده؛

معاینه فنی با اهرم تعویض پلاک و بیمه‌نامه در آستانه اجباری شدن

اقتصادی نیز تبدیل شده است.

معاینه فنی خودرو، سال‌هاست در قوانین بالادستی کشور به عنوان یکی از پایه‌های اصلی ایمنی ترافیکی و کنترل آلاینده‌گی شناخته می‌شود، اما در عمل جایگاهی فراتر از یک الزام کم‌اثر نیافته است. خیابان‌ها و جاده‌های کشور مملو از خودروهایی است که با اساساً فاقد معاینه فنی معتبرند یا تمديد آن را تا آخرین روزهای ممکن به تعویق می‌اندازند. این شکاف میان قانون و واقعیت، پیامدهایی فراتر از آلودگی هوا دارد و مستقیماً با افزایش تصادفات، فرسودگی ناوگان و تحمیل هزینه‌های پنهان به اقتصاد شهری و ملی گره خورده است. اکنون وزارت کشور با بازنگری در رویکردهای اجرایی، به دنبال آن است که معاینه فنی را از یک توصیه اداری به یک الزام واقعی و موثر در چرخه مالکیت و استفاده از خودرو تبدیل کند.

چرا باز دارندگی کافی ایجاد نشده است؟

طی سال‌های اخیر، پلیس راهور برخورد با خودروهای فاقد معاینه فنی را در دستور کار قرار داده و جریمه‌های مرتبط با این تخلف افزایش یافته است. با این حال، تجربه نشان می‌دهد که جریمه نقدی به تنهایی نمی‌تواند رفتار رانندگان را به صورت پایدار اصلاح کند. بسیاری از مالکان خودرو، جریمه را به عنوان هزینه‌ای قابل پذیرش در برابر دردسر مراجعه به مراکز معاینه فنی تلقی می‌کنند. همین نگاه هزینه-فایده باعث شده اعمال قانون، اگر چه ضروری، اما ناکافی باشد و نیاز به ابزارهای مکمل احساس شود.

پیامک تخلف؛ شفافیت به جای غافلگیری

یکی از راهکارهای مطرح‌شده، ارسال پیامک تخلف برای خودروهای فاقد معاینه فنی، مشابه سایر تخلفات رانندگی است. این سیاست بر اصل شفافیت و اطلاع‌رسانی سریع استوار است. تجربه نشان داده اطلاع لحظه‌ای از ثبت تخلف، تأثیر روانی و رفتاری بیشتری نسبت به جریمه‌های دیر هنگام دارد. پیامک تخلف می‌تواند مالک خودرو را مستقیماً با پیامد بی‌توجهی خود مواجه کند و احتمال اصلاح رفتار را افزایش دهد، بدون آن که بار نظارتی مضاعفی بر پلیس تحمیل شود.

اتصال سامانه‌ها؛ ستون فقرات نظارت هوشمند

در قلب سیاست جدید، مساله تبادل داده و اتصال سامانه‌ها قرار دارد. هر چند سامانه پلیس در حال حاضر به سامانه



یکپارچه معاینه فنی متصل است، اما این اتصال کامل نیست و اطلاعاتی مانند تاریخ شروع و پایان اعتبار معاینه فنی به صورت جامع در اختیار پلیس قرار ندارد. تکمیل این اتصال می‌تواند نظارت را از حالت مقطعی و موردی به رصد دائمی و هوشمند ارتقا دهد. در چنین شرایطی، شناسایی خودروهای فاقد معاینه فنی نه تنها دقیق‌تر، بلکه کم‌هزینه‌تر و عادلانه‌تر خواهد بود.

ورود منطق اقتصادی به معاینه فنی

در کنار ابزارهای انتظامی و اداری، سیاست جدید وزارت کشور به دنبال بهره‌گیری از منطق اقتصادی نیز هست. ایده افزایش حق بیمه برای خودروهای فاقد معاینه فنی، تلاش می‌کند هزینه بی‌توجهی به ایمنی و استاندارد فنی را به طور مستقیم متوجه مالک خودرو کند. در این رویکرد، راننده‌ای که معاینه فنی را جدی نمی‌گیرد، باید هزینه بیشتری برای بیمه بپردازد. چنین سیاستی، بدون نیاز به جریمه‌های سنگین یا برخورد مستقیم پلیسی، می‌تواند رفتار رانندگان را به تدریج اصلاح کند.

تعویض پلاک؛ اهرم سیاستی با بیشترین اثرگذاری

یکی از مهم‌ترین نقاط تمرکز سیاست‌گذاران، فرآیند تعویض پلاک است. سالانه میلیون‌ها خودرو برای نقل و انتقال مالکیت وارد چرخه تعویض پلاک می‌شوند و همین نقطه می‌تواند به یک اهرم فشار موثر تبدیل شود. الزام ارائه برگه معتبر معاینه فنی در زمان تعویض پلاک،

چالش زیرساخت؛ مانع اصلی اجرای سیاست‌ها

با وجود جذابیت سیاست‌های پیشنهادی، اجرای آن‌ها بدون فراهم‌شدن زیرساخت‌های فنی ممکن نیست. اتصال امن سامانه‌های معاینه فنی، حمل و نقل، پلیس و بیمه نیازمند سرمایه‌گذاری، هماهنگی نهادی و استانداردهای داده‌هاست. هر گونه ضعف در این زیرساخت‌ها می‌تواند اجرای سیاست را با تأخیر یا اختلال مواجه کند و حتی اعتماد عمومی را کاهش دهد. از همین رو، موفقیت این بسته سیاستی بیش از هر چیز به سرعت و کیفیت اجرای فنی آن وابسته است.

پیامدهای اقتصادی و زیست‌محیطی سیاست جدید

تقویت جایگاه معاینه فنی، تنها به کاهش تخلفات محدود نمی‌شود. کاهش آلاینده‌گی هوا، کاهش تصادفات ناشی از نقص فنی و افزایش عمر مفید ناوگان، همگی پیامدهایی هستند که در بلندمدت می‌توانند هزینه‌های تحمیلی به اقتصاد را کاهش دهند. از منظر اقتصاد شهری، خودرویی که معاینه فنی منظم دارد، بار کمتری بر زیرساخت‌ها و نظام سلامت تحمیل می‌کند و این مساله در مقیاس ملی قابل توجه است.

معاینه فنی در آستانه باز تعریف مدیریت حمل و نقل

آن چه امروز در دستور کار وزارت کشور قرار گرفته، تلاشی برای بازتعریف نقش معاینه فنی در حکمرانی بخش خودروست. ترکیب الزام در تعویض پلاک، ابزارهای بیمه‌ای، اعمال قانون هوشمند و اتصال سامانه‌ها، می‌تواند معاینه فنی را از یک الزام کم‌اثر به یک مولفه تعیین‌کننده در نظم حمل و نقل کشور تبدیل کند. اگر این سیاست‌ها به درستی اجرا شوند، معاینه فنی دیگر یک برگه اداری نخواهد بود، بلکه به ابزاری برای ارتقای ایمنی، کاهش هزینه‌های اقتصادی و بهبود کیفیت زندگی شهری بدل می‌شود.

فروش ویژه BAC X3



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

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

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

بیل‌بورد
Billboard

پرفورمنس اسپرت و پایداری الکتریکی

«در سال ۲۰۲۳ کمپانی پورشه برای تقویت جایگاه جهانی تایکان به عنوان پرچمدار برقی خود، کمپینی متمرکز بر «ترکیب عملکرد اسپرت و پایداری الکتریکی» را برگزار کرد. در این کمپین با استفاده از ویدئوهای سینمایی، رانندگی پویا در جاده‌های کوهستانی و پیست‌محور به تصویر کشیده شد تا نشان دهد تایکان همچنان DNA مسابقه‌ای پورشه را حفظ کرده است. همچنین تاکید ویژه‌ای بر شتاب آنی، فناوری ۸۰۰ ولتی شارژ سریع و کیفیت ساخت لوکس کابین صورت گرفت. پورشه از پلتفرم‌های دیجیتال و شبکه‌های اجتماعی برای جذب مخاطبان جوان و علاقه‌مندان خودروهای برقی استفاده کرد و پیام «آینده از همین امروز آغاز می‌شود» را به عنوان محور ارتباطی خود برگزید.



چراغ‌های خاموش و نورهای غیراستاندارد؛ تهدید شبانه جاده‌ها

رانندگی در شب، به ویژه در جاده‌های برون شهری، همواره با ریسک‌های خاص خود همراه است؛ اما یکی از دغدغه‌های اجتماعی کمتر دیده شده در این حوزه، استفاده گسترده از چراغ‌های معیوب یا غیراستاندارد در خودروهاست. از چراغ‌های کاملاً خاموش گرفته تا نورهای بیش از حد قوی و خیره کننده، این بی‌نظمی نوری به عاملی جدی در افزایش تصادفات شبانه تبدیل شده است. بسیاری از رانندگان، به دلیل هزینه‌های تعمیر یا بی‌توجهی، با چراغ‌های تنظیم نشده یا خراب تردد می‌کنند. در مقابل، برخی دیگر با نصب لامپ‌های غیرمجاز و زنون‌های تقویت شده، دید رانندگان مقابل را مختل می‌کنند اقدامی که در کسری از ثانیه می‌تواند واکنش راننده را کاهش داده و حادثه‌ساز شود. این مشکل در خودروهای سنگین و وانت‌بارها نمود بیشتری دارد؛ جایی که ارتفاع چراغ‌ها تاثیر نور را دوچندان می‌کند. ضعف نظارت در معاینه فنی، نبود کنترل میدانی مستمر و اجرای سلیقه‌ای قوانین، باعث شده این تخلف به رفتاری عادی بدل شود. درحالی که در بسیاری از کشورها، وضعیت چراغ خودروها به طور دقیق و دوره‌ای بررسی می‌شود، در داخل کشور این موضوع اغلب در اولویت‌های پایین تر قرار می‌گیرد. کارشناسان ایمنی راه معتقدند اصلاح این وضعیت، نیازمند تشدید نظارت، به‌روزرسانی استانداردها و آگاه‌سازی رانندگان است. تازمانی که نظم نوری در جاده‌ها جدی گرفته نشود، تاریکی شب همچنان بستری برای حوادث قابل پیشگیری باقی خواهد ماند. این چالش، علاوه بر پیامدهای ایمنی، بار اقتصادی و اجتماعی قابل توجهی نیز به همراه دارد. تصادفات ناشی از نقص یا آزار نوری چراغ‌ها، هزینه‌های درمانی، خسارت به خودروها و اتلاف زمان را افزایش می‌دهد و فشار مضاعفی بر سیستم حمل و نقل و بیمه تحمیل می‌کند. از سوی دیگر، بی‌اعتمادی رانندگان به رعایت حداقل‌های ایمنی توسط دیگران، سطح تنش و اضطراب رانندگی در شب را بالا می‌برد. بازنگری جدی در فرآیند معاینه فنی، استفاده از تجهیزات دقیق سنسج نور و اعمال جریمه‌های بازدارنده می‌تواند گامی موثر در بازگرداندن ایمنی و آرامش به به‌محورهای مواصلاتی کشور به‌خصوص در ساعات شب باشد.



حرف آخر

Last Word



امید محمدی

روزنامه نگار

روز گذشته قیمت خودرو در بازار افزایش یافت



کی‌ام‌سی X5
با ۲۰ میلیون تومان افزایش
قیمت در بازار ۳ میلیارد و
۲۸۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



فونیکس FX AWD
با ۲۰ میلیون تومان افزایش
قیمت در بازار ۴ میلیارد و
۴۴۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



اتلس G با ۵ میلیون تومان
افزایش قیمت در بازار
یک میلیارد و ۱۱۷ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد



دنا پلاس توربو اتوماتیک
با ۲۰ میلیون تومان افزایش
قیمت در بازار ۲ میلیارد تومان
ارزش‌گذاری شد

این مسیر سبز است



کرمان‌ده‌ت‌ه‌ر



دانلود کاتالوگ

کی‌ام‌سی ایگل هیبرید

KMC EAGLE HEV