



عزت‌الله زارعی، سخنگوی وزارت صمت:
وزارت صمت مخالف
خصوصی‌سازی
صنعت خودرو نیست



چگونه کوبه عضلانی «دوج»
محبوب اسپرت‌دوستان شد؟
۱۲ صفحه



استارت
Start

امید محمدی

سر دبیر

نوسازی ناوگان؛ فرصتی که نباید
دوباره از دست برود

فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل کشور دیگر صرفاً یک مساله مرتبط
با عمر خودروها یا آلودگی هوا نیست؛ امروز این موضوع به‌طور
مستقیم با مصرف سوخت، هزینه‌های اقتصادی، ایمنی تردد و حتی
بهره‌وری حمل‌ونقل کشور گره خورده است. ۱۱ صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

عضوانجمن صنایع همگن‌نیر و محرکه
و قطعه‌سازان خودرو استان تهران:

تاخیر در پرداخت ۲۰ همت
هزینه احیای زنجیره تامین سایا
را چند برابر کرد

تولید کویک و سهند
در تعطیلات تابستانی پارس خودرو
۷ صفحه ۴

آغاز پیش‌فروش قطعی وانت
سایا ۱۵۱ ارتقا یافته از فردا

تست رانندگی در «آلپ» برای «توسان»
جدید به بحران تأیر تبدیل شد!
۱۳ صفحه ۱۰

روزنامه «دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

تجربه رانندگی با «آریا» در ترافیک شهری

آریا از منظر ابعادی و جایگاه بازار در محدوده کراس‌اوورهای کامپکت قرار می‌گیرد؛ اما در معماری بدنه و مفهوم طراحی، نشانه‌هایی از رویکرد «کراس کانتری» دیده می‌شود
۹ صفحات ۸ و ۹

گزارش «دنیای خودرو» در مورد سهم
شرکت‌های بیمه از بازار شخص ثالث:

بیمه البرز سهم بازار
شخص ثالث را به رقبا
واگذار کرد!

۵ صفحه ۵

یک کارشناس صنعت خودرو
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

استراتژی صنعت خودرو باید
از مدیریت روزمره به حکمرانی
بلندمدت تغییر کند

۳۰۲ صفحات ۲ و ۳

مدیرعامل جدید اسپرت‌ساز آلمانی
در گفت‌وگو با رسانه‌ها فاش کرد:

تصمیم اقتصادی «پورشه»
برای عبور از بحران
سرمایه‌گذاری‌های سنگین

۶ صفحه ۶



وقتی «هیوندای» سهم بیش‌تری از بازار را تصاحب می‌کند:

الانتر! شش ضلعی جذاب «هرمس خودرو»
برای مشتریان ایرانی

۱۲ صفحه ۱۲

اتمسپانی

حس خوب، خرید مطمئن

ARINA DRIVE

۰۲۱-۲۲۸۱۴۰۴۰

ارتباط با ما

قیمت قطعی

تحویل فوری



فروش ویژه LAMARI NEO

7 پیردکسیر



یزدتابر تولید کننده انواع تایرهای موتورسیکلت و دوچرخه

www.yric.com

DIC
DIAR

اتمسپانی
حس خوب، خرید مطمئن

فروش ویژه
BAIC U5 PLUS

پیش پرداخت ۱ میلیارد تومان

تسویه در ۵ مرحله



ارتباط با ما ۰۲۱-۲۲۰۰۰۵۰۵

نمایندگی ۲۱۲۷ دیارخودرو

ممساله صنعت خودرو را نمی توان صرفا به نبود یک سند راهبردی تقلیل داد. این صنعت طی سال های گذشته اسناد متعددی داشته؛ اما آن چه کمتر وجود داشته، یک نظام تصمیم گیری منسجم و پایدار برای اجرای این اسناد بوده است

 **نهاد علی بیگزاده**
n.beykzadeh@autoworld.ir

[illegible]

نگاه کوتاه مدت به صنعت خودرو است. خودروسازی صنعتی نیست که بتوان نتیجه تصمیم های آن را در چند ماه مشاهده

یکی از موضوعات مهم امروز صنعت خودرو، خصوصی سازی خودروسازان بزرگ کشور است. آیا می توان خصوصی سازی را جدا از تدوین استراتژی صنعت خودرو دنبال کرد؟ به عبارت دیگر، آیا ابتدا باید

خصوصی سازی بدون استراتژی صنعتی می تواند صرفاً تغییر مالکیت ایجاد کند، نه اصلاح ساختار. بخش خصوصی زمانی حاضر به سرمایه گذاری بلندمدت است که بداند قواعد بازی چیست. اگر یک سرمایه گذار امروز یک خودرو ساز را خریداری

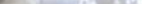
قبل از آغاز کاری باید تکلیف چند مسأله روشن شود؛ خودروساز چه محصولاتی تولید خواهد کرد؟ بازار هدف آن کجاست؟ چه میزان سرمایه گذاری برای توسعه فناوری نیاز دارد؟ سیاست

کشیدن دولت از صنعت خودرو نیست. اتفاقاً در یک صنعت
راهبردی مانند خودرو، دولت باید نقش بسیار جدی داشته

نناوری‌هایی باید توسعه پیدا کنند و چه میزان سرمایه‌گذاری نیاز است. اما این که چه کسی مدیر عامل یک شرکت باشد یا یک خودروساز چه محصولی را در چه تیراژی تولید کند، نباید موضوع تصمیم‌گیری روزمره دولت باشد.

می‌تواند به توسعه پایدار برسد حتی بزرگ‌ترین خودروسازان خارجی را در دستور کار قرار دهد؟

بخش‌هایی که مزیت داریم، دانش طراحی و توسعه ایجاد کنیم. در بخش‌هایی که فاصله فناوری زیادی داریم، از همکاری خارجی استفاده کنیم. اما همکاری خارجی نباید به واردات



حصول یامونتاژ محدود شود. قرارداد خارجی زمانی ارزشمند است که انتقال فناوری، آموزش نیروی انسانی، توسعه طعنه‌سازی، تحقیق و توسعه مشترک و در نهایت صادرات ا به همراه داشته باشد.

شعاع خور و نیز بخشی از استراتژی بلندمدت باشد؟

موضوع دیگری که همواره محل اختلاف بوده، مسئله مدیریت و ارزش‌گذاری است. آیا تدوین استراتژی، ارزش‌گذاری و مدیریت را باید بخشی از سیاست‌گذاری دانست یا باید بخشی از سیاست‌گذاری دانست؟

صنعتی بدون تعیین تکلیف قیمت‌گذاری امکان‌پذیر است؟

رای مدت طولانی پایین تر از هزینه واقعی تولید تعیین شود. منابعی برای تحقیق و توسعه و سرمایه‌گذاری باقی نمی‌ماند. البته اصلاح قیمت‌گذاری نباید بدون توجه به مصرف کنندگان انجام شود. سیاست‌گذار باید میان حمایت از مصرف‌کننده و حفظ حیات اقتصادی نگاه تعادل ایجاد کند. حمایت از طریق قیمت‌کننده باید به شکل هدفمند انجام شود، نه از طریق حمایت زان به تولید کنند.

با توجه به تغییر فناوری خودر در جهان، جایگاه

ایران نباید در این زمینه تصمیم‌های هیجانی بگیرد. سبد انرژی کشور، زیرساخت برق، وضعیت شبکه توزیع، قیمت انرژی، توان اقتصادی مردم و ظرفیت صنعت خودرو باید هم‌زمان در نظر گرفته شود. ممکن است برای یک بخش بازار، خودروهای برقی بهترین گزینه باشند و برای بخش

ملکرد آن نیز به شکل دوره‌ای منتشر شود. برای هر هدف باید شاخص مشخصی داشته باشیم؛ به عنوان مثال

توسعه، تعداد محصولات جدید و سطح داخلی فناوری
بل اندازگی باشد.

ل، تعیین تکلیف نقش دولت و خروج از نگاهداری
ستقیم؛ دوم، تدوین یک استراتژی پایدار و الزام‌آور با
شارکت بخش خصوصی و دانشگاه؛ سوم، اصلاح اقتصاد
دورروسازان و رابطه مالی آن‌ها با قطعه‌سازان؛ چهارم، قرار
ادن فناوری و توسعه محصول در مرکز سیاست صنعتی و
جتم، تبدیل صادرات و رقابت‌پذیری به معیار اصلی موفقیت و
نخ‌خورد.

مصمیم گیری، مدیریت حرفه‌ای و افق بلندمدت نیاز دارد. اگر نیست یک سند جدید فقط به تعداد اسناد قبلی اضافه شود؛ هدف باید این باشد که برای نخستین بار یک نقشه راه شسته باشیم که هم صنعت و هم دولت خود را در برابر اجرای مسئول بدانند.



مدیران خودرو

مدیران خودرو...ایده آل
www.mvmco.ir

ایکس ۷۷

دفتر مرکزی:

تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

۲۷/۱ باغ فیض، پلاک ۱





نیازهای مشتری» را بهتر از Gemini درک کند و قابلیت‌هایی ارائه دهد که یک دستیار عمومی هرگز قادر به انجام آن نیست. گزارش‌ها نشان می‌دهد جی‌ام با یک ارائه‌دهنده بزرگ مدل‌های زبانی همکاری می‌کند و این دستیار می‌تواند نگهداری پیش‌بینی‌شونده و تحلیل لحظه‌ای تلمتری خودرو را نیز ارائه دهد؛ یعنی پیش از وقوع مشکل، به راننده هشدار دهد یا حتی پیشنهادهای عملی ارائه کند. در حال حاضر، سیستم اطلاعات-سرگرمی جی‌ام بر پایه Android Automotive اجرا می‌شود و Gemini در خودروهای مدل ۲۰۲۲ به بعد اضافه شده‌است. این دستیار می‌تواند تنظیمات تهویه، رادیو و بسیاری از قابلیت‌های مشابه نسخه موبایلی را انجام دهد.

جنرال‌موتورز تنها چندماه پس از آن که هوش مصنوعی Google Gemini را به میلیون‌ها خودرو خود اضافه کرد، حالا اعلام کرده که این سطح از هوش مصنوعی کافی نیست و قصد دارد یک دستیار کاملاً بومی و اختصاصی توسعه دهد؛ سیستمی که به گفته مدیران شرکت، توانایی‌هایی فراتر از یک دستیار عمومی خواهد داشت و شناخت عمیقی از خودروهای جی‌ام و رفتار رانندگان ارائه می‌دهد. آنا سانتوس، مدیر محصول بخش هوش مصنوعی و یادگیری ماشین جی‌ام، در گفت‌وگو با CNBC توضیح داده که این دستیار جدید «به‌طور عمیق یکپارچه» خواهد بود و ترکیبی از هوش مکالمه‌ای، دانش فنی خودروهای جی‌ام و اطلاعات شبکه OnStar را در اختیار خواهد داشت. او تأکید کرده این سیستم می‌تواند «خودرو، مسیر



هوش مصنوعی گوگل راهی «جنرال‌موتورز» می‌شود

عضو انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان تهران:

تاخیر در پرداخت ۲۰ همت هزینه احیای زنجیره تامین سایپا را چند برابر کرد

امروز دیگر مساله صرفا پرداخت نشدن ۲۰ هزار میلیارد تومان نیست؛ بلکه فرصت طلایی برای جلوگیری از آسیب گسترده به زنجیره تامین از دست رفته است



وی ادامه داد: «حتی اگر امروز منابع مالی جدیدی به صنعت تزریق شود، شرایط به نقطه قبل باز نخواهد گشت؛ زیرا پول می‌تواند بدهی‌ها را تسویه کند، اما اعتبار از دست رفته، موجودی استراتژیک انبارها و اعتماد ایجادشده نزد بانک‌ها و تامین‌کنندگان را در کوتاه‌مدت احیاء نمی‌کند.»

ماجرای تسهیلات ۲۰ همتی سایپا

عضو انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان تهران تصریح کرد: «کنون منابع مالی باید هم‌زمان بدهی‌های گذشته را پوشش دهند، موجودی انبارها را بازسازی کنند، هزینه خریدهای نقدی را تامین کنند، افزایش قیمت مواد اولیه و ارزش جبران کرده و سرمایه در گردش تولید جاری را نیز فراهم آورند؛ موضوعی که هزینه احیای زنجیره تامین را به مراتب بیشتر از گذشته کرده است.»

وی با اشاره به این که در شرایط فعلی نباید تنها درباره رقم مورد نیاز برای حمایت از سایپا صحبت کرد، گفت: «پرسش اصلی این است که برای بازسازی سرمایه در گردش، احیای موجودی انبارها، بازیابی اعتبار بانکی و بازگرداندن اعتبار تجاری زنجیره تامین چه

مهرداد آلان، عضو انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان تهران، با اشاره به تبعات تاخیر در پرداخت تسهیلات پیش‌بینی شده برای سایپا اظهار کرد: «امروز دیگر مساله صرفا پرداخت نشدن ۲۰ هزار میلیارد تومان نیست؛ بلکه فرصت طلایی برای جلوگیری از آسیب گسترده به زنجیره تامین از دست رفته است.»

وی توضیح داد: «اگر این منابع در موعد مقرر پرداخت می‌شد، به زنجیره‌ای می‌رسید که هنوز بخشی از ذخایر خود را حفظ کرده بود، قطعه‌سازان از اعتبار تجاری نزد تامین‌کنندگان داخلی و خارجی برخوردار بودند و امکان خرید مدت‌دار مواد اولیه و قطعات را داشتند. اما اکنون نه تنها موجودی‌های استراتژیک مصرف شده، بلکه اعتبار تجاری بسیاری از فعالان این صنعت نیز آسیب دیده است.»

آلان با تأکید بر این که اعتبار تجاری یکی از مهم‌ترین سرمایه‌های زنجیره تامین است، افزود: «قطعه‌سازی که طی سال‌ها توانسته از شر کای خارجی خود اعتبار خرید دریافت کند، با چند نوبت تاخیر در ایفای تعهدات، این سرمایه ارزشمند را از دست می‌دهد و در ادامه ناچار است خریدهای خود را به صورت نقدی یا با پیش پرداخت انجام دهد.»

پیگیری يك موضوع

Follow up

«بنزین» تا شهریور به ۱۵ میلیون لیتر کسری در روز خواهد رسید



ناصر عاشوری، دبیر انجمن پالایش با اشاره به وارد آمدن آسیب به دو پالایشگاه در جنگ اخیر علیه ایران اظهار داشت: «در جنگ رمضان پالایشگاه لالوان دچار آسیب جدی شد که بعد از ۵ روز، کار آواربرداری و بازسازی آغاز شد؛ تجهیزات خریداری و بخشی هم از موجودی کالای انبار استفاده شده و برخی واحدها در مدار قرار گرفتند.» وی اعلام کرد: «پالایشگاه لالوان تا ۱۵ شهریور به‌طور کامل در مدار قرار خواهد گرفت.»

دبیر انجمن صنفی کارفرمایی صنعت پالایش کشور با اشاره به وارد آمدن آسیب به پالایشگاه تهران نیز تصریح کرد: «در جنگ اخیر انبار ذخیره پخش فرآورده پالایشگاه تهران بمباران شد که باعث شد به طور مستقیم امکان ادامه تولید میسر نباشد.»

وی افزود: «با اقدامات مکرانه به جای انبار از خطوط انتقال استفاده شد که بعد از ۱۰ روز بخش‌های آسیب‌دیده وارد مدار شد و بعد از یک ماه به شرایط قبل از جنگ برگشت.»

عاشوری یادآور شد: «کنون ساخت انبار پالایشگاه تهران به صورت پیمانکاری در دست اجرا قرار دارد.»

وی در ادامه با بیان این که صنعت پالایش به‌طور مستقیم با زندگی مردم، صنعت و امنیت مردم گره خورده است، گفت: «با این اوصاف متأسفانه این صنعت با چالش‌هایی مواجه است که اگر تصمیمات درست و بجایی گرفته نشود ممکن است در آینده دچار مشکل شود.»

وی بیان کرد: «ما طی ۱۰ سال گذشته از ظرفیت ۵۷ میلیون لیتر تولید در روز به ۱۲۱ میلیون لیتر رسیدیم؛ بنابراین امکان افزایش بیش از این میسر نیست.» عاشوری تأکید کرد: «به مردم اطمینان می‌دهیم که تولید فرآورده مستمر است و این روند کاهشی نخواهد بود.»

عاشوری ادامه داد: «۱۵ میلیون لیتر از اختلاط محصولات پتروشیمی داریم که تولید به ۱۲۷ میلیون لیتر در روز می‌رسد؛ یعنی با حداکثر تلاش پالایشگاه ۸ میلیون لیتر در روز کسری داشتیم و قطعا در شهریور به ۱۵ لیتر کسری در روز خواهیم رسید.»

وی خودروسازی بی کیفیت، ناوگان فرسوده و قاچاق سوخت را از ریشه‌های اصلی ناترازی دانست.

نگاه View

عزت‌الله زارعی

سنگنوی وزارت صمت

وزارت صمت مخالف خصوصی‌سازی صنعت خودرو نیست

«وزارت صمت مخالف خصوصی‌سازی نیست. بیشترین سهم خصوصی‌سازی در کشور متعلق به وزارت صنعت، معدن و تجارت است و بخش قابل توجهی از شرکت‌های این وزارتخانه پیش از ابلاغ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی و همچنین پس از آن واگذار شده‌اند و حتی سهام دو خودروسازی که امروز موضوع خصوصی‌سازی آن‌ها مطرح است، پیش از این واگذار شده‌است. قانون مرتبط با اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی یک قانون مترقی و مبتنی بر سیاست‌های کلی نظام است و سیاست‌های کلی اصل ۴۴ در دو مرحله ابلاغ شد که یک بار مجموعه سیاست‌ها و در مرحله‌ای دیگر به‌صورت مستقل بند «ج» این سیاست‌ها که ناظر بر صنایع بزرگ و مادر است، مورد توجه قرار گرفت. قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ یک قانون یکبار مصرف نیست؛ بلکه سازوکارهای متعددی برای اجرای



فرآیند خصوصی‌سازی و نحوه حضور دولت در اقتصاد پیش‌بینی کرده و قانون گذار سه بخش تعیین کرد؛ فعالیت‌های اقتصادی در سه گروه تقسیم شده‌اند و شامل صنایعی است که دولت اجازه واگذاری آن‌ها را ندارد؛ گروه دیگر شامل فعالیت‌هایی است که اساساً دولت نباید در آن‌ها ورود کند و در گروه دیگر نیز دولت می‌تواند بخشی از سهام را حفظ و بخش عمده آن را واگذار کند. از سویی، توانمندی متقاضی نیز اهمیت دارد. در حوزه خودرو، متقاضی باید توانایی فعالیت در این صنعت را داشته باشد؛ چرا که واگذاری لزوماً به این معنا نیست که حتماً خودرو ساز باشد و باید از تجربه و توانمندی کافی در این حوزه برخوردار باشد. نمی‌توان این صنعت را به گونه‌ای تلقی کرد که هر فردی صرفاً با در اختیار داشتن منابع مالی بتواند وارد آن شود. البته این موضوع به معنای محروم کردن سایر متقاضیان از ورود به صنعت خودرو نیست و هر فرد با مجموعه‌ای که شرایط لازم را داشته باشد، می‌تواند در فرآیند رقابت شرکت کند. متقاضیان می‌توانند منابع مالی، روش‌های تامین مالی و نحوه خرید خود را اعلام و پس از طی شدن مراحل راستی‌آزمایی و صحت‌سنجی، در فرآیند رقابت حضور داشته باشند.

میزان منابع و چه بازه زمانی لازم است؟» آلان با انتقاد از رویکرد تصمیم‌گیری دیر هنگام در حوزه صنعت اظهار کرد: «در بسیاری از موارد ابتدا اجازه می‌دهیم خسارت ایجاد شود و سپس به دنبال راهکار می‌گردیم؛ ابتدا تولیدکننده را تا مرز توقف می‌بریم، بعد به فکر تامین سرمایه در گردش می‌افتیم؛ یا پس از آسیب دیدن اعتبار بنگاه‌ها، تسهیلات حمایتی را تصویب می‌کنیم.»

وی افزود: «ماجرای تسهیلات ۲۰ همتی سایپا نمونه‌ای از همین الگوی تصمیم‌گیری است. آن منابع قرار بود از سوختن اعتبار قطعه‌سازان، تخلیه انبارها، برگشت چک‌ها و اقساط تولید جلوگیری کند؛ اما با تاخیر در پرداخت، صورت حساب خسارت‌ها امروز به مراتب سنگین‌تر شده است.»

عضو انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان تهران در پایان تأکید کرد: «در صنعت، زمان خود یک سرمایه است. آن چه با پرداخت به‌موقع یک واحد هزینه قابل حفظ است، ممکن است چند ماه بعد حتی با دو برابر منابع نیز قابل بازگشت نباشد؛ زیرا اعتماد، اعتبار و ظرفیت تولید، دارایی‌هایی هستند که از دست دادن آن‌ها بسیار آسان‌تر از بازسازی‌شان است.»

از خودروهای ناقص جمع‌آوری شده است و به‌زودی این آمار به نزدیک صفر خواهد رسید.» محبی‌نژاد افزود: «این اتفاق با همکاری قطعه‌سازان خاصی که درگیر این موضوع بودند و همچنین ورود نهادهای نظارتی و همکاری خودرو ساز انجام شده است. با جمع شدن این خودروهای ناقص، هم نقدینگی خوبی وارد شرکت سایپا می‌شود و هم تعهدات معوق این شرکت به مردم ایفا خواهد شد و مردم به حق خود خواهند رسید.»

عدم امکان ایفای تعهدات خودرو ساز در قبال زنجیره تامین است.» وی درباره آمار خودروهای ناقص نیز گفت: «آماري که از میزان تولید خودروهای ناقص داریم، خوشبختانه رو به کاهش است. این عدد در مقطعی چند هزار دستگاه بود. به‌عنوان نمونه در شرکت سایپا به‌مرز ۶۰ هزار دستگاه رسید.» دبیر انجمن قطعه‌سازان تصریح کرد: «این آمار اکنون به‌شدت کاهش یافته و بر اساس شنیده‌ها، بین ۱۵ تا ۲۰ هزار دستگاه



نتوانسته تعهدات خود را در قبال تامین‌کنندگان از نظر مالی و قیمتی ایفا کند. البته نقش جنگ و مسائل اخیر پیش آمده در فعالیت‌های لجستیکی و تامین مواد اولیه و قطعات رانیز نمی‌توان نادیده گرفت.» محبی‌نژاد ادامه داد: «این موضوع به‌ویژه درباره قطعات الکترونیکی، الکتریکی و قطعات خاص پررنگ‌تر است؛ اما اگر بخواهیم وزن مشخصی برای عوامل مؤثر در تولید خودروهای ناقص در نظر بگیریم، اصل مشکل،

آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان درباره تولید خودروهای ناقص اظهار کرد: «اصل تولید خودرو ناقص یا به اصطلاح «خودرو کف کارخانه»، به‌دلیل کمبود برخی قطعات است؛ قطعاتی که خودرو ساز نمی‌تواند آن‌ها را در فرآیند تولید روی خودرو نصب کند و قرار است پس از تکمیل تولید، روی خودرو بسته شوند.» وی افزود: «عمده این قطعات، قطعاتی هستند که خودرو ساز

زاپاس

Spare Tire

کمبود برخی قطعات، عامل اصلی تولید خودرو ناقص

سایر سیستم‌های سطح ۲، کنترل شتاب‌گیری، ترمز و فرمان را بر عهده می‌گیرد و حتی تعویض خودکار خط را نیز انجام می‌دهد؛ کافی است راننده راهنما را لمس کند تا خودرو در صورت ایمنی، وارد خط جدید شود. با وجود قابلیت رانندگی بدون دخالت دست، آلودی تأکید می‌کند که مسئولیت همچنان با راننده است. برای اطمینان از توجه راننده، یک دوربین روی ستون فرمان نصب شده که حرکت چشم و سر را پایش می‌کند. اگر راننده بی‌توجه باشد، هشدارهای بی‌بی‌بی فعال می‌شود و در صورت بی‌توجهی کامل، خودرو به‌طور خودکار به توقف کنترل‌شده می‌رسد. این سیستم از رادار بلندبرد جلو، رادارهای جانبی، دوربین جلو و داده‌های GPS برای تشخیص مسیرهای مجاز استفاده می‌کند.

آلودی که در سال ۲۰۱۷ با معرفی سیستم AI Traffic Jam Pilot، یکی از پیشگامان رانندگی خودران سطح ۲ بود، پس از توقف آن پروژه حالا دوباره به میدان بازگشته است؛ اما این بار با یک سیستم سطح ۲ بدون دخالت دست که روی بزرگ‌ترین SUV این برند، یعنی Q۹ مدل ۲۰۲۷ عرضه می‌شود. این فناوری جدید با نام Adaptive Driving Assistant Plus with Hands-Free Driving معرفی شده و روی نسخه Premium Plus با قیمت پایه ۹۳ هزار و ۳۰۰ دلار به‌صورت استاندارد قرار دارد. این سیستم روی بزرگ‌رها و بخش‌های تأییدشده اتوبان در آمریکا، کانادا و آلمان فعال می‌شود و بسته به کشور، امکان رانندگی بدون دخالت دست را تا سرعت ۸۵ مایل (۱۳۷ کیلومتر) یا ۱۳۰ کیلومتر بر ساعت فراهم می‌کند. همانند



آلودی «Q۹» با امکان رانندگی بدون دخالت دست



ویژه‌ها



بازنگری در سازوکار قیمت‌گذاری گواهی اسقاط خودرو



محمدصادق حاتمی، مدیر ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده از تغییر سازوکار قیمت‌گذاری گواهی اسقاط خبر داد و اظهار داشت: «بر اساس فرمول پیشنهادی، نرخ گواهی اسقاط بر مبنای نسبتی از قیمت خودرو بازنگری می‌شود و در کنار آن، بهای تمام‌شده فرایند اسقاط و ارزش پسماند، ضایعات و لاشه خودرو نیز در تعیین قیمت مورد توجه قرار می‌گیرد.» حاتمی با بیان این که هدف نهایی، تعیین قیمت عادلانه برای گواهی اسقاط است، تأکید کرد: «نرخ تعیین‌شده باید به گونه‌ای باشد که از یک سو مراکز اسقاط امکان ادامه فعالیت داشته باشند و از سوی دیگر، مالکان خودروهای فرسوده برای تسریع در خروج خودروهای خود انگیزه داشته باشند.»

دیگه چه خبر؟



اجرای ناقص قانون تامین مالی تولید



محسن زنگنه، عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس با اشاره به قانون تامین مالی تولید و زیرساخت‌ها گفت: «مجلس دو سال روی این قانون کار کرد و در مواد مختلف آن بر ورود بخش خصوصی و کاهش تصدی‌گری دولت تأکید شد.» زنگنه افزود: «در برنامه هفتم نیز احکام مناسبی برای تولید وجود دارد؛ اما قانون تامین مالی پس از یک سال تازه وارد مرحله تدوین آیین‌نامه‌ها شده و در هر آیین‌نامه نیز سامانه‌ها و فرآیندهای جدیدی ایجاد شده است.» عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس با بیان این که باید شرایط دشوار اقتصادی را به فرصت تبدیل کرد، گفت: «کمیسیون حمایت از تولید آماده است مشکلات مشخص شکل‌ها را بررسی و برای حل آن‌ها هدف‌گذاری کند.»

توئیترا



۵۰۰ مگاوات انرژی خورشیدی در شهرک‌های صنعتی وارد مدار شد



طهمورت لاهوتی، مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران گفت: «بیش از ۸ هزار هکتار از اراضی نواحی و شهرک‌های صنعتی به سرمایه‌گذاری در حوزه انرژی‌های تجدیدپذیر و نیروگاه‌های خورشیدی اختصاص یافته است.» وی افزود: «تاکنون برای احداث حدود ۳ هزار مگاوات انرژی‌های تجدیدپذیر در شهرک‌های صنعتی، متقاضی سرمایه‌گذاری وارد شده و قراردادها مربوط به این ظرفیت منعقد شده است.» لاهوتی ادامه داد: «از این ظرفیت، حدود ۵۰۰ مگاوات تاکنون به بهره‌برداری رسیده است.» رئیس سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران تصریح کرد: «این اقدام در راستای رویکرد هفتم‌فازی است که دنبال می‌کنیم و در وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز در حال اجراست تا به وزارت نیرو و حل مساله ناترازی انرژی کمک شود.»

گزارش دنیای خودرو در مورد سهم شرکت‌های بیمه از بازار شخص ثالث:

بیمه البرز سهم بازار شخص ثالث را به رقبا واگذار کرد!



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

آمار رسمی سه‌ماهه نخست سال ۱۴۰۵ بیمه مرکزی ایران در مورد سهم شرکت‌های بیمه از بیمه‌های شخص ثالث، نشان می‌دهد بیمه البرز از رقبای بازار شخص ثالث در حال فاصله گرفتن است. براساس داده‌های بیمه مرکزی، سهم بیمه البرز از کل بازار شخص ثالث در سه‌ماهه نخست سال ۳.۲ درصد بوده است.

در این جدول، بیمه ایران با سهم ۴۴.۱ درصدی، دارای اختلافی بسیار زیاد با سایر شرکت‌هاست و در صدر قرار دارد و پس از آن آسیا با ۱۰.۳ درصد و دانا با ۷.۴ درصد قرار گرفته‌اند. پارسیان نیز با سهم ۴.۲ درصدی و کوثر و دی نیز با سهم ۴ درصدی بالاتر از البرز ایستاده‌اند. به این ترتیب، البرز با سهم ۳.۲ درصدی در رتبه هفتم این فهرست قرار گرفته است. نکته مهم در این مقایسه، فاصله البرز با رقبایی است که از نظر اندازه و سابقه فعالیت، در محدوده قابل مقایسه‌تری با این شرکت قرار می‌گیرند.

سهم بیشتر بیمه‌های پارسیان، کوثر و دی نشان می‌دهد بخشی از بازار شخص ثالث که می‌توانست در سبب البرز جایگاه پررنگ‌تری داشته باشد، در اختیار رقبای دیگر قرار گرفته است. حتی فاصله البرز با دی که کم است، در بازاری با حجم بالایی بیمه‌نامه می‌تواند به معنای تفاوت قابل توجهی در مقیاس پر تقوی باشد. اهمیت این



موضوع زمانی بیشتر می‌شود که شخص ثالث را صرفاً یک رشته بیمه‌ای معمولی در نظر بگیریم. این رشته یکی از مهم‌ترین نقاط

تماس شرکت‌های بیمه با مشتریان است و حضور پررنگ در آن می‌تواند برای بیمه‌گر فرصت ایجاد ارتباط با بیمه‌گذار و فروش سایر محصولات را فراهم کند. شرکتی که در شخص ثالث سهم بیشتری دارد، در عمل شبکه بزرگ‌تری از مشتریان را در اختیار خواهد داشت که می‌تواند در مراحل بعد به بیمه‌بده، درمان، مسئولیت یا سایر پوشش‌ها تبدیل شود. از این منظر، پایین‌تر بودن سهم البرز می‌تواند به معنای از دست رفتن بخشی از فرصت‌های توسعه پر تقوی باشد. اگر مشتری در زمان خرید بیمه شخص ثالث جذب رقیب شود، شرکت بیمه نه تنها در آمد همان بیمه‌نامه، بلکه بخشی از فرصت فروش محصولات دیگر به همان مشتری را نیز از دست می‌دهد. در مقابل، افزایش سهم شخص ثالث می‌تواند به عنوان یک درگاه برای گسترش ارتباط با مشتری و افزایش سهم سایر رشته‌ها عمل کند. فاصله فعلی بیمه البرز در رشته شخص ثالث با رقبای یک پیام روشن برای استراتژی بازار البرز دارد. شرکتی که در بازار شخص ثالث سهم کمتری نسبت به بیمه‌های ایران، آسیا، دانا، پارسیان، کوثر و دی دارد، برای افزایش وزن خود در صنعت بیمه نمی‌تواند تنها به رشد سایر رشته‌ها متکی باشد. اگر البرز بخواهد جایگاه خود را در میان بیمه‌گران بزرگ کشور تقویت کند، بازار شخص ثالث یکی از مهم‌ترین میدان‌هایی است که باید برای افزایش سهم در آن برنامه داشته باشد. از سویی دیگر، افزایش سهم در این رشته می‌تواند اثر مستقیمی بر قدرت چانه‌زنی و مقیاس عملیاتی شرکت داشته باشد. پر تقوی بزرگ‌تر به معنای حجم بالاتر بیمه‌نامه، داده بیشتر برای ارزیابی ریسک و امکان توسعه زیرساخت‌های تخصصی‌تر برای صدور و رسیدگی به خسارت است.

قاچاق سوخت و خودروهای پر مصرف، ناترازی بنزین را بحرانی کرده‌است



به گزارش «دنیای خودرو» به نقل از خانه ملت، فتح‌الله حسینی با بیان این که بخشی از ناترازی سوخت کشور ناشی از قاچاق و بخشی دیگر ناشی از مصرف بالای خودروهای داخلی است، گفت: «مصرف روزانه بنزین در کشور حدود ۱۳۷ میلیون لیتر است که با افزایش سفرها در شهریورماه ممکن است به ۱۴۲ میلیون لیتر یا بیشتر برسد؛ این در حالی است که تولید روزانه بنزین حدود ۱۳۰ میلیون لیتر برآورد می‌شود.»

نماینده مردم قصرشیرین، سرپرل ذهاب و گیلان غرب در مجلس شورای اسلامی اظهار کرد: «بخشی از ناترازی سوخت به دلیل قاچاق فرآورده‌های نفتی است و در برخی استان‌ها روزانه میلیون‌ها لیتر بنزین و گازوئیل از چرخه مصرف داخلی خارج می‌شود.»

وی افزود: «براساس آمار مطرح‌شده در نشست اخیر با وزیر نفت و مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، تنها در استان سیستان و بلوچستان روزانه حدود ۲۰ میلیون لیتر بنزین و گازوئیل قاچاق می‌شود. استان‌های کرمان و هرمزگان نیز با پدیده قاچاق سوخت مواجه هستند.»

این نماینده مردم در مجلس دوازدهم ادامه داد: «سرانه مصرف بنزین در استان هرمزگان حدود دو برابر متوسط کشور است. بخشی از این میزان مصرف به دلیل فاصله زیاد شهرها و نیاز واقعی مردم است؛ اما بخش قابل توجهی نیز به قاچاق اختصاص دارد. باید بدانیم که قاچاق سوخت از روش‌های مختلف انجام می‌شود و حتی در برخی موارد، فرآورده تولیدشده در پالایشگاه‌های خصوصی به جای عرضه در داخل کشور، به شکل سازمان‌یافته از کشور خارج می‌شود.»

نماینده مردم قصرشیرین در مجلس با اشاره به برنامه‌های دولت برای کاهش ناترازی سوخت تأکید کرد: «دولت در ابتدا افزایش قیمت بنزین را به عنوان یکی از راهکارهای مدیریت مصرف مطرح کرد. با اعمال نرخ نسوم، بخشی از مصرف کاهش یافت و حدود دو تا سه میلیون لیتر از ناترازی کاسته شد.»

وی افزود: «با این حال، نمایندگان مجلس و دولت با توجه به شرایط اقتصادی و نگرانی از افزایش فشار معیشتی بر مردم، با افزایش بیشتر قیمت بنزین در شرایط فعلی موافقت نکردند.»

حسینی تأکید کرد: «دولت از نظر قانونی برای اصلاح قیمت حامل‌های انرژی اختیار دارد؛ اما هر تصمیمی در این زمینه باید با در نظر گرفتن آثار اقتصادی و اجتماعی آن اتخاذ شود.»

اینفوگرافشی

Infography

رشد درآمد شرکت «الکترونیک خودرو شرق» در چهار ماه نخست سال جاری

درآمد تیرماه

۹۱۳

میلیارد تومان



میزان افزایش

۷۲

درصد

میزان درآمد چهار ماهه

۳,۶۱۰

میلیارد تومان

شرکت الکترونیک خودرو شرق در چهار ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۳,۶۱۰ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چرا؟

بزرگ‌ترین موانع پیش روی صنعت خودرو

جعفرقادی نگاه‌بازری و در آمدمحور دولت به تعرفه‌های گمرکی و مالیاتی را از بزرگ‌ترین موانع پیش روی صنعت خودرو دانست و افزود: «در پارادایم جدید، دولت باید نقش خود را از مالیات‌ستانی به تسهیل‌گری تغییر دهد. تعرفه‌ها باید به ابزاری هوشمند برای هدایت بازار تبدیل شوند؛ به گونه‌ای که با اعمال مشوق‌های مالیاتی و تعرفه‌های برای واردات تکنولوژی‌های پیشرفته و کاهش تعرفه برای تجهیزات خط تولید، خودروسازان به سمت نوآوری و جایگزینی قطعات وارداتی با دانش بومی سوق داده شوند.»

برای چه؟

توسعه صنعت خودرو بدون مدیران متخصص ممکن نیست

وی با بیان این که توسعه خودروسازی بدون مدیران متخصص ممکن نیست، عنوان کرد: «یکی از ریشه‌های اصلی ناکارآمدی صنعت خودرو، حضور مدیرانی است که براساس توانمندی‌های فنی و استراتژیک، در جایگاه‌های تصمیم‌گیری قرار نگرفته‌اند. در مقابل به افرادی نیاز است که با درک زنجیره تامین جهانی، مدیریت بحران و استانداردهای کیفی، بتوانند شرکت‌های خودروسازی را از مونتاژکار به مجموعه‌های فناوری محور تبدیل کنند.»

«پس از سال‌ها رشد بی‌وقفه، بازار خودروهای برقی چین بالاخره ترمز کشید و وارد دورهای نزولی شد. تازه‌ترین داده‌های انجمن خودروهای سواری چین نشان می‌دهد فروش ۴.۷ میلیون دستگاه خودرو برقی در سال جاری، معادل کاهش ۱۴ درصدی نسبت به سال گذشته است؛ افتی که ریشه آن را باید در کندی اقتصاد داخلی و کاهش مشوق‌های دولتی جست‌وجو کرد. در ماه ژوئیه، برخی خودروسازان وضعیت بهتری نسبت به ژوئن داشتند؛ اما بزرگان بازار همچنان تحت فشارند. بی‌وادی در ماه ژوئیه ۲۳۹ هزار و ۳۷۰ دستگاه در چین فروخت؛ رقمی که نسبت به سال گذشته ۹ درصد کمتر است؛ اما نسبت به ماه ژوئن ۴.۹ درصد رشد دارد. جیلی نیز همین الگو را تکرار کرده؛ رشد ۴ درصدی نسبت به ماه ژوئن؛ اما سقوط ۲۹.۱ درصدی نسبت به ژوئیه سال قبل. آن‌چه به این دو برنده کمک کرد، افزایش

بازار چین پس از سال‌ها رشد وارد سراسیمی شد



صادرات است؛ مسیری که حالا برای بسیاری از خودروسازان چینی به یک ضرورت تبدیل شده است. در میان برندهای کوچک‌تر، وضعیت حتی سخت‌تر است. Xpeng در ماه ژوئیه ۲۸ هزار و ۲۷ دستگاه تحویل داده که ۵.۲ درصد کمتر از ژوئن است. Nio با افت ۱۱.۵ درصدی به ۲۵ هزار و ۹۳۴ دستگاه رسیده و Auto.ni آئینز با کاهش ۱.۴ درصدی به ۳۰ هزار و ۴۶۸ دستگاه رسیده است. با وجود تلاش برای حضور جهانی، بخش عمده فروش این برندها همچنان در بازار داخلی چین رقم می‌خورد. تحلیلگران AlixPartners پیش‌بینی می‌کنند کل بازار خودرو چین در سال ۲۰۲۶ حدود ۱۰ درصد کوچک شود و به ۲۴.۶ میلیون دستگاه برسد. اقتصاد نیز کمکی به این وضعیت نمی‌کند؛ رشد ۴.۲ درصدی GDP در سماه دوم، کندترین سرعت از اواخر ۲۰۲۲ بوده است. اما ضربه اصلی از سوی دولت وارد شده است.

هوندا با «پریلود» هم نتوانست تویوتا را شکست دهد!



بسیاری در اینترنت ادعا می‌کردند «هیچ‌کس نمی‌خواهد»، قابل توجه است. BRZ و برادر دوقلویش، تویوتا GR۸۶ سال‌هاست معیار کوپه‌های ارزان‌قیمت اسپرت محسوب می‌شوند. ترکیب دیفرانسیل عقب، موتور باکسر تنفس طبیعی، مرکز ثقل پایین و مهم‌تر از همه گیربکس دستی، دقیقاً همان چیزی است که طرفداران رانندگی خالص می‌خواهند. قیمت پایه ۳۷ هزار و ۵۵ دلار نیز آن را در دسترس نگه می‌دارد. روی کاغذ، BRZ همان چیزی است که کاربران شبکه‌های اجتماعی همیشه مطالبه می‌کنند.

هوندا پریلود جدید در حالی وارد بازار آمریکا شد که بسیاری از علاقه‌مندان، آن را «کم‌هیجان» و «فاقد شایستگی نام پریلود» می‌دانستند. اعتراض‌ها بیشتر حول یک موضوع می‌چرخید: چرا این کوپه جدید از موتور توربو Civic Type R استفاده نمی‌کند و به جای آن یک پیش‌رانه هیبریدی دیفرانسیل جلو دارد؟ اما همان‌طور که آمار نشان می‌دهد، خریداران مسیر متفاوتی را انتخاب کرده‌اند. در هفت ماه نخست سال، هوندا توانسته ۲ هزار و ۷۷ دستگاه پریلود را در آمریکا تحویل دهد؛ رقمی که از فروش یک‌هزار و ۷۸۵ دستگاهی سوپارو BRZ در همین بازه زمانی ۲۹۲ دستگاه بیشتر است. این اختلاف برای خودرویی که

هیولای ۱.۳ میلیون دلاری «مک‌م‌تری»



مک‌م‌تری اسپیرلینگ PURE یکی از متفاوت‌ترین هایپرکارهای برقی جهان، امسال در مونتری نخستین حضور عمومی خود را تجربه می‌کند؛ خودرویی که با ۱۰۰۰ اسب‌بخار قدرت، ۳G چسبندگی و فناوری «فن‌کار» آن قدر متفاوت است که می‌تواند حتی وارونه رانده شود؛ نسخه تولیدی این مدل با قیمت ۱.۳ میلیون دلار عرضه می‌شود و تنها ۱۰۰ دستگاه از آن ساخته خواهد شد. راز اصلی اسپیرلینگ PURE زیر بدنه پنهان شده است. دو فن بزرگ و یک «دامن آب‌بندی» در زیر خودرو، یک ناحیه کم‌فشار ایجاد می‌کنند که ۲۰۰۰ کیلوگرم داون‌فارس از حالت سکون تولید می‌کنند؛ داون‌فورسی که

برخلاف باله‌های معمولی، نیازی به سرعت ندارد. این یعنی خودرو پیش از ورود به پیچ، سطح چسبندگی یک خودرو مسابقه‌ای را در اختیار دارد. این برتری در سال ۲۰۲۴ در پیست لاگوئاسکا ثابت شد؛ جایی که یک راننده غیر حرفه‌ای با تنها ۵۰ درصد قدرت و داون‌فارس، رکورد کلی خودروهای برقی را با زمان ۱:۱۸.۴۱۳ شکست. نخستین دور پروازی او ۶.۳ ثانیه سریع‌تر از رکورد خودروهای تولیدی بود؛ رکوردی که پیش‌تر توسط C Zinger ۲۱C ثبت شده بود.

مدیرعامل جدید اسپرت‌ساز آلمانی در گفت‌وگو با رسانه‌ها فاش کرد؛

تصمیم اقتصادی «پورشه» برای عبور از بحران سرمایه‌گذاری‌های سنگین



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«پورشه در آستانه یکی از مهم‌ترین تغییرات تاریخ خود قرار دارد؛ تغییری که نه تنها آینده خانواده ۷۱۸ را بازتعریف می‌کند، بلکه مسیر برند در دوران برقی‌سازی را نیز روشن‌تر می‌سازد. پس از سال‌ها گمانه‌زنی و انتشار تصاویر جاسوسی، حالا اطلاعات اولیه از پرچمدار برقی جدید پورشه منتشر شده؛ مدلی که قرار است جایگزین نسخه‌های قدرتمند بنزینی کیمن و باکستر شود و در عین حال، فلسفه «خودرو اسپرت متوسط» را در قالبی کاملاً الکتریکی ادامه دهد. پورشه تایید کرده که این مدل جدید نه یک نسخه آزمایشی، بلکه پرچمدار واقعی خانواده ۷۱۸ برقی خواهد بود؛ خودرویی که از نظر طراحی، پلت‌فرم و توانایی‌های دینامیکی، فاصله‌ای جدی با مدل‌های پایه خواهد داشت. آن‌چه این محصول را جذاب‌تر می‌کند، تمرکز پورشه بر چابکی، وزن کنترل‌شده و هندلینگ خالص است؛ ویژگی‌هایی که معمولاً در خودروهای برقی قربانی باتری‌های سنگین می‌شوند. اما اشتوتگارتی‌ها می‌گویند این بار داستان متفاوت است. در حالی که پورشه هنوز جزئیات کامل را منتشر نکرده، اطلاعات اولیه نشان می‌دهد این پرچمدار برقی قرار است قوی‌ترین، سریع‌ترین و پیشرفته‌ترین نسخه ۷۱۸ باشد؛ مدلی که به‌طور مستقیم برای رقابت با اسپرت‌های برقی آینده طراحی شده است. با این حال، پرسش اصلی این‌جاست: پورشه چگونه می‌خواهد روح یک اسپرت موتور وسط را در قالب یک برقی حفظ کند؟

چالشی برای ساخت آینده اسپرت‌ها پورشه درحالی مسیر آینده خانواده ۷۱۸ مشخص می‌کند که طی ماه‌های گذشته گزارش‌های متعددی از احتمال توقف نسخه‌های تمام‌برقی کیمن و باکستر منتشر شده بود. حالا مدیرعامل جدید شرکت تایید



کرده این دو مدل نه تنها کنار گذاشته نشده‌اند، بلکه قطعا ساخته خواهند شد. این تصمیم در شرایطی اتخاذ شده که جامعه علاقه‌مندان هنوز واکنش سردی به ایده یک ۷۱۸ کاملاً برقی نشان می‌دهد و بسیاری ترجیح می‌دهند پورشه همان نسخه‌های احتراقی را حفظ کند

با این حال، مایکل لایترز «مدیرعامل تازه‌وارد پورشه که سابقه هدایت مکلارن را دارد» در گفت‌وگویی با روزنامه Frankfurter Allgemeine اعلام کرده پروژه ۷۱۸ برقی از مرحله ارزیابی عبور کرده و ادامه خواهد یافت. او تأکید کرده است: «به این نتیجه رسیده‌ایم که ۷۱۸ برقی را خواهیم ساخت؛ چون بهترین راه‌حل اقتصادی است و به یک خودرو فوق‌العاده تبدیل خواهد شد.» این جمله نشان می‌دهد که تصمیم نهایی نه بر اساس فشارهای بیرونی، بلکه بر پایه تحلیل مالی و فنی داخلی پورشه اتخاذ شده است

لایترز در ابتدای سال جاری میلادی جایگزین اولیور بلومه شد؛ مدیری که بنابر گزارش‌ها عقیده او مبنی بر سرمایه‌گذاری بیش از حد در پروژه‌های برقی باعث شد سود عملیاتی پورشه ۱.۸ میلیارد یورو (۲.۱ میلیارد دلار) کاهش یابد. حالا ماموریت لایترز بازگرداندن برند

جانشین مدل TT باشد، است. اما مایکل لایترز این برداشت را رد کرد و توضیح داد که پورشه هر پروژه را ابتدا صرفاً از منظر اقتصادی و فنی خود شرکت بررسی می‌کند. او گفت: «در ابتدا هر پروژه را فقط از دید پورشه نگاه می‌کنم؛ این‌که آیا از نظر اقتصادی منطقی هست یا نه. تنها پس از آن، هم‌افزایی‌های احتمالی در گروه مطرح می‌شود.» این تأکید نشان می‌دهد که تصمیم ادامه تولید ۷۱۸ برقی، برخلاف برخی گمانه‌زنی‌ها، نه به دلیل فشارهای گروه فولکس‌واگن، بلکه نتیجه ارزیابی داخلی پورشه بوده است

با وجود ادامه توسعه نسخه‌های برقی باکستر و کیمن، نقش این مدل‌ها در سبد محصولات پورشه دیگر همان جایگاه اولیه را نخواهد داشت. در آغاز پروژه، پورشه قصد داشت نسل جدید ۷۱۸ را فقط به صورت تمام‌برقی عرضه کند؛ تصمیمی که نشان‌دهنده اعتماد کامل شرکت به آینده اسپرت‌های الکتریکی بود. اما در میانه مسیر توسعه، ورق برگشت و پورشه اعلام کرد نسخه‌های پرچمدار همچنان با پیش‌رانه‌های احتراقی عرضه خواهند شد؛ احتمالاً همان موتورهای ۶ سیلندر تنفس طبیعی که در مدل‌هایی مانند Cayman GT۴، RS و ۷۱۸ Spyder RS استفاده می‌شود

البته این تغییر رویکرد تنها به نسخه‌های پرچمدار محدود نماند. کمی بعد، پورشه تایید کرد که ساختار

تایواند نسخه‌های احتراقی را در رده‌های پایین‌تر نیز ارائه دهد. این یعنی خانواده ۱۷۱۸ آینده، ترکیبی از مدل‌های برقی و بنزینی خواهد بود؛ ترکیبی که به‌نظر می‌رسد از نظر تجاری بسیار منطقی‌تر باشد

با توجه به محبوبیت تاریخی نسخه‌های احتراقی و قیمت بالاتر مدل‌های برقی، تحلیلگران معتقدند اگر نسخه‌های ICE با قیمت رقابتی عرضه شوند، احتمالاً فروش آن‌ها به‌مراتب بیشتر از نسخه‌های برقی خواهد بود. این موضوع نشان می‌دهد پورشه با بازنگری در استراتژی ۷۱۸، تلاش کرده تعادلی میان آینده‌نگری برقی و واقعیت‌های بازار ایجاد کند؛ تعادلی که شاید کلید موفقیت نسل جدید این مدل اسپرت موتور وسط باشد

به مسیر پایدارتر و منطقی‌تر است؛ مسیری که شامل بازنگری در پروژه‌های پرهزینه و تمرکز بر مدل‌هایی است که از نظر اقتصادی توجیه‌پذیر باشند

او همچنین تأکید کرده پورشه هر پروژه را ابتدا بر اساس سودآوری مستقل بررسی می‌کند و تنها پس از آن به هم‌افزایی‌های احتمالی در گروه فولکس‌واگن توجه دارد. این رویکرد نشان می‌دهد که ۷۱۸ برقی نه یک پروژه تحمیلی از سوی گروه مادر، بلکه محصول یک تصمیم‌گیری داخلی و مبتنی بر آینده‌نگری است

نکته مهم دیگر این که نسل بعدی ۷۱۸ همچنان با پیش‌رانه‌های احتراقی نیز عرضه خواهد شد؛ تصمیمی که نشان می‌دهد پورشه قصد ندارد هویت اسپرت موتور وسط خود را یک‌باره قربانی برقی‌سازی کند و می‌خواهد هر دو مسیر را به‌طور موازی پیش ببرد

کمک از اشتراکات با آئودی

در ادامه گفت‌وگو با Frankfurter Allgemeine، این رسانه ادعا کرده بود که دلیل اصلی ادامه پروژه ۷۱۸ برقی، نیاز آئودی به استفاده از برخی قطعات این خودرو برای نسل بعدی اسپرت تمام‌برقی خود که قرار است

انتشار نخستین جزئیات رسمی از آئودی «e tron A۲»

WLTP به همراه دارد. این سطح مصرف، e tron A۲ را به کارآمدترین محصول تاریخ آئودی تبدیل می‌کند. بخش مهمی از این کارایی به لطف استفاده از نسخه جدید واحد محرکه APP۲۵۰ است؛ مجموعه‌ای که با نیمه‌های سیلیکون کاربید، فرکانس سوئیچ متغیر، لایه‌های نازک‌تر استاتور و گیربکس کم‌اصطکاک، بازده بیشتری نسبت به نسل‌های قبلی دارد. باتری LFP نیز با طراحی celltopack چگالی بیشتری ارائه می‌دهد، فاقد عناصر نادر خاکی است، دیرتر پیر می‌شود و ایمنی بالاتری دارد. نسخه ۱۸۸ اسبی از شارژ سریع ۱۰۵ کیلوواتی DC پشتیبانی می‌کند و می‌تواند در ۲۶ دقیقه تا ۸۰ درصد شارژ شود. آئودی همچنین از استراتژی خنک‌کاری جدید سخن گفته که بازده شارژ و آل‌باکس را به ۸۹.۶ درصد می‌رساند.

آئودی نخستین جزئیات رسمی از e tron A۲ را منتشر کرده؛ مدلی که پاییز امسال معرفی می‌شود و به گفته شرکت، کارآمدترین خودرو تاریخ آئودی خواهد بود. این هاجیک برقی روی پلت‌فرم MEB+ ساخته شده و با سه سطح قدرت عرضه می‌شود: ۲۲۸ و ۳۲۲ اسب‌بخار؛ هر سه با محور محرک عقب که برای برندی مشهور به سیستم quattro انتخابی متفاوت و کاملاً مبتنی بر کارایی است. نسخه پایه از یک باتری ۶۱ کیلووات-ساعتی LFP استفاده می‌کند و موتور ۱۸۸ اسبی آن مشابه واحدی است که در Neo۳ Volkswagen ID دیده می‌شود. آئودی اعلام کرده این مدل با پکیج کارایی می‌تواند مصرف انرژی را به ۱۲.۸ کیلووات-ساعت در هر ۱۰۰ کیلومتر برساند؛ رقمی که بر دی حدود ۲۹۶ مایل (۴۷۷ کیلومتر) طبق استاندارد



خبر News

سوپارو «WRX» دوباره در مرکز توجه

«سوپارو WRX که طی سال‌های اخیر از سوی بسیاری از علاقه‌مندان «گران»، «کم‌قدرت» و «نامتوازن از نظر طراحی» توصیف می‌شد، در سال ۲۰۲۶ به شکلی غیرمنتظره دوباره به مرکز توجه بازگشته است. تصمیمات کلیدی دفتر آمریکای شمالی سوپارو باعث شده این سدان رالی‌محور، پس از چند سال رکود، حالا یکی از موفق‌ترین ماه‌های تاریخ خود را تجربه کند. سوپارو در ماه ژوئیه ۵۴ هزار و ۲۵۴ دستگاه خودرو در آمریکا تحویل داده که نسبت به سال گذشته تنها ۰.۸ درصد رشد دارد. اما ستاره این ماه نه کراس‌اوورهای همیشگی برند، بلکه WRX بوده؛ مدلی که با رشد ۲۱۴ درصدی نسبت به ژوئیه ۲۰۲۵، به یک‌هزار ۴۳۸ دستگاه رسید. این جهش ادامه روند صعودی WRX است؛ چرا که در ماه ژوئن نیز فروش آن نسبت به سال قبل چهار برابر شده



بود. برای خودرویی که بخش زیادی از عمر نسل فعلی‌اش را با تقاضای سرد و انتقادهای شدید گذراند، این بازگشت چشمگیر است. علت این تغییر مسیر تقریباً روشن است. سوپارو در اوایل ۲۰۲۶ دو تصمیم مهم گرفت: نخست، بازگرداندن نسخه پایه با قیمت ۳۲ هزار و ۴۹۵ دلار بود که WRX را نسبت به سال گذشته ۵ هزار و ۲۵۵ دلار ارزان‌تر کرد. دوم، کاهش قیمت سایر نسخه‌های ۲ هزار و ۷۱۰ تانزدی ۴ هزار دلار است. این کاهش قیمت‌ها WRX را دوباره در جایگاه «سدان اسپرت مقرون به‌صرفه» قرار داد؛ جایگاهی که سال‌ها هویت این مدل را شکل داده بود. اما درحالی‌که WRX جشن می‌گیرد، ایمپرا «خواهر آرام‌تر و منطقی‌تر آن» در مسیر کاملاً مخالف حرکت می‌کند. فروش ایمپرا در ژوئیه با سقوط ۳۸.۶ درصدی به یک‌هزار و ۴۵۸ دستگاه رسید؛ تنها ۲۰ دستگاه بیشتر از WRX. این آمار نشان می‌دهد خریداران همچنان یک سوپارو کامپکت می‌خواهند؛ اما ترجیح می‌دهند نسخه‌ای را انتخاب کنند که اسکوپ‌روی کاپوت و چهار خروجی اگزوز دارد. در بخش کراس‌اوورها، فورستر بار دیگر عملکردی درخشان داشت. با وجود انتقادهایی که هنگام معرفی نسل جدید درباره ظاهر محافظه‌کارانه آن مطرح شد، فروش فورستر در ژوئیه ۳۳.۵ درصد رشد کرد و با ۱۵ هزار و ۸۷۳ دستگاه برای هفتمین ماه پیاپی پر فروش‌ترین مدل سوپارو شد؛ کمی بالاتر از کراس‌ترک.

سیستم‌های ارتباطی، فضای کابین را کاربردی و نسبتاً لوکس کرده‌اند. از نظر فنی، GTI به موتور ۲ لیتری ۴ سیلندر TSI توربوشارژ مجهز است که ۲۴۱ اسب‌بخار قدرت و حدود ۲۷۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. گیربکس هفت‌سرعته دوکلاچه DSG نیروی موتور را به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت آن حدود ۶ ثانیه اعلام شده است. سیستم DCC Adaptive Chassis Control نیز برای بهبود کنترل و کیفیت سواری قابل سفارش است. قیمت پایه GTI مدل ۲۰۲۶ در آمریکا ۲۴ هزار و ۵۹۰ دلار اعلام شده است؛ البته هزینه مقصد، مالیات و تجهیزات سفارشی جداگانه محاسبه می‌شوند.

فولکس‌واگن گلف GTI مدل ۲۰۲۶ همچنان یکی از شناخته‌شده‌ترین هاچ‌بک‌های اسپرت بازار است. طراحی خارجی با جلو پنجره مشبک مخصوص GTI، جزئیات قرمز، چراغ‌های LED و فرم جمع‌وجور و عضلانی بدنه، هویت اسپرت خودرو را حفظ کرده است. تناسبات کلاسیک گلف نیز در کنار رینگ‌های اسپرت و جزئیات اختصاصی GTI، ظاهر آن را متمایز می‌کند. در کابین، نمایشگر مرکزی ۱۲.۹ اینچی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین عناصر دیجیتال حضور دارد و پشت فرمان نیز نمایشگر دیجیتال اطلاعات رانندگی قرار گرفته است. صندلی‌های اسپرت GTI و در نسخه‌های بالاتر پوشش ArtVelours، همراه با امکاناتی مانند صندلی‌های گرم‌شونده، تهویه سه‌منطقه‌ای و



فولکس‌واگن گلف «GTI» مدل ۲۰۲۶؛ هاچ‌بکی با اصالت اسپرت



«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

قیمت تمام‌شده برای خودروسازان در بهار بیش از ۴۰ درصد افزایش یافت



یک سو با تورم عمومی بالا مواجه بود و از سوی دیگر، افزایش نرخ ارز، هزینه قطعات و مواد اولیه وارداتی و هزینه‌های تامین داخلی، ساختار هزینه خودروسازان را تحت فشار قرار داد. وابستگی بخش قابل توجهی از زنجیره خودرو به قطعات، مواد و تجهیزات خارجی موجب می‌شود هر گونه افزایش نرخ ارز یا اختلال در مسیر تامین، با فاصله زمانی خود را در قیمت تمام‌شده نشان دهد

در بهار امسال، این مساله با شوک ناشی از جنگ و اختلال در برخی مسیرهای حمل‌ونقل و تامین تشدید شد. افزایش هزینه حمل، بیمه، لجستیک و تامین اضطراری قطعات، در کنار مشکلات ناشی از وارد آمدن آسیب به زیرساخت‌های بندری، هزینه دسترسی خودروسازان و قطعه‌سازان به نهادهای تولید را افزایش داد. به این ترتیب، حتی در مواردی که قیمت اسمی یک قطعه یا ماده اولیه تغییر نکرده باشد، هزینه رساندن آن به خط تولید می‌توانسته افزایش یابد. از این منظر، تورم ۴۰ درصدی فصلی تولید خودرو را نباید صرفاً به افزایش قیمت یک یا چند نهاده نسبت داد. این عدد حاصل برهم خوردن مجموعه‌ای از هزینه‌های تولید، تامین مالی، تامین قطعه، حمل‌ونقل و ارز در یک فصل خاص است. در چنین شرایطی، مساله اصلی برای سیاست‌گذار خودرو دیگر صرفاً کنترل قیمت فروش نیست؛ بلکه شکاف میان بهای تمام‌شده و نرخ فروش اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. هر چه این فاصله طولانی‌تر شود، فشار آن ابتدا در حاشیه سود خودروساز، سپس در نقدینگی و در نهایت در توان تولید و تامین قطعات نمایان خواهد شد

به عبارت دیگر، میان رشد هزینه‌ها و اصلاح قیمت فروش کارخانه‌ای فاصله‌ای معنادار شکل گرفت؛ فاصله‌ای که در ادامه، با افزایش قیمت‌های خرداده و تیرماه تا حدی جبران شد

بررسی آمار مرکز آمار ایران نشان می‌دهد شدت افزایش تورم در صنعت خودرو در بهار حتی از میانگین صنعت نیز بیشتر بوده است. تورم فصلی کل صنعت در بهار ۱۴۰۵ معادل ۳۶.۲ درصد ثبت شده؛ در حالی که این نرخ برای گروه خودرو ۴۰.۸ درصد بوده است. در واقع، خودرو در بهار یکی از گروه‌هایی بوده که افزایش قیمت تولیدکننده در آن با سرعت بیشتری از متوسط صنعت اتفاق افتاده است. از منظر نقطه‌به‌نقطه نیز اگر چه تورم خودرو با ۹۴.۹ درصد پایین‌تر از تورم ۱۰۹ درصدی کل صنعت قرار گرفته، اما رشد آن نسبت به فصل قبل بسیار قابل توجه است. تورم نقطه‌به‌نقطه خودرو در زمستان ۴۳.۴ درصد بود و در بهار به ۹۴.۹ درصد رسید؛ یعنی ۵۱.۵ واحد درصد افزایش. تورم سالانه با وجود آن که نسبت به تورم نقطه‌ای پایین‌تر است، مسیر صعودی خود را ادامه داده است. این شاخص از ۳۲.۷ درصد در زمستان به ۵۰.۸ درصد در بهار رسیده و ۱۸.۱ واحد درصد رشد کرده است این فاصله میان تورم سالانه و نقطه‌ای، خود حاوی یک پیام مهم است: بخش قابل توجهی از فشار تورمی خودرو در ماه‌های نزدیک به پایان دوره شکل گرفته و هنوز اثر کامل آن در میانگین چهار فصل منعکس نشده است. در واقع اگر تورم سالانه را معیاری برای سنجش فشار قیمتی در یک دوره طولانی‌تر بدانیم و تورم فصلی را نشانه‌ای از شتاب افزایش قیمت‌ها، آن چه در بهار اتفاق افتاده بیشتر به یک جهش تازه در هزینه و قیمت تولید خودرو شباهت دارد تا تداوم ساده روند تورمی گذشته. برای توضیح این جهش باید به شرایط خاص بهار امسال نیز توجه کرد. صنعت خودرو از



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

تورم تولیدکننده خودرو در بهار امسال در حالی شتاب گرفت که تورم فصلی این بخش با ۲۳ واحد درصد افزایش نسبت به سه‌ماه زمستان ۱۴۰۴ به ۴۰.۸ درصد و تورم نقطه‌به‌نقطه با ۵۱.۵ واحد درصد رشد به ۹۴.۹ درصد رسید. این جهش در حالی رخ داد که قیمت کارخانه‌ای خودروها با تاخیر اصلاح شد تورم تولیدکننده خودرو در بهار امسال همراه با تداوم جنگ، تشدید فشارهای ارزی، رشد هزینه‌های عمومی و اختلال در زنجیره تامین شتاب گرفت؛ به‌طوری که تورم فصلی این بخش با جهشی ۲۳ درصدی نسبت به سه‌ماهه پایانی سال گذشته به ۴۰.۸ درصد رسید و تورم نقطه‌به‌نقطه نیز با عبور از مرز ۹۰ درصد، روی ۹۴.۹ درصد ایستاد. این جهش قیمتی اما در شرایطی رخ داد که خودروسازان بخش عمده بهار را با قیمت‌های سال گذشته سپری کردند و افزایش قیمت کارخانه‌ای محصولات آن‌ها با تاخیر در پایان خرداد و تیرماه کلید خورد.

مرکز آمار ایران با انتشار شاخص قیمت تولیدکننده بخش صنعت مربوط به بهار سال جاری از جهش تورم تولیدکننده خودرو خبر داد؛ به‌طوری که شاخص قیمت تولیدکننده در گروه «ساخت وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم‌تریلر» به‌طور فصلی از ۱۷.۸ درصد در زمستان سال گذشته به ۴۰.۸ درصد در بهار امسال رسیده؛ یعنی ۲۳ واحد درصد افزایش. از سوی دیگر تورم نقطه‌به‌نقطه نیز از ۴۳.۴ به ۹۴.۹ درصد در سه‌ماهه ابتدایی امسال رسیده؛ یعنی ۵۱.۵ واحد درصد افزایش پیدا کرده است. تورم سالانه نیز در سه‌ماهه زمستان ۱۴۰۴ که ۳۲.۷ درصد بوده در بهار امسال به ۵۰.۸ درصد افزایش یافته است؛ به این معنا که تورم سالانه نیز ۱۸.۱ واحد درصد صعود کرده است

این ارقام در شرایطی ثبت شده‌اند که صنعت خودرو در بهار امسال همراه با شرایط سیاسی و اقتصادی کشور در شوک بود. از رشد عمومی قیمت‌ها و افزایش نرخ ارز گرفته تا دشواری‌تر و پرهزینه‌تر شدن تامین قطعات و مواد اولیه. در این میان، جنگ و اختلال در مسیرهای تامین و حمل‌ونقل نیز بر هزینه‌های تولید فشار مضاعف وارد کرد. بنابراین جهش ۴۰.۸ درصدی تورم فصلی تولید خودرو را می‌توان تا حد زیادی بازتاب فشرده شدن هزینه‌های تولید در یکی از پرنش‌ترین فصل‌های سال‌های اخیر صنعت خودرو دانست

اما اهمیت آمار جدید فقط در بزرگی اعداد نیست. نکته مهم‌تر آن است که این جهش تورمی در شرایطی رخ داده که خودروسازان در سه‌ماه بهار، محصولات خود را با قیمت‌هایی عرضه کردند که مبنای آن‌ها قیمت‌های سال ۱۴۰۴ بود.

تولید کوئیک و سهند در تعطیلات تابستانی پارس خودرو



به گزارش «سایپانوز» حسن قربانی، معاون برنامه‌ریزی شرکت پارس خودرو از اجرای برنامه ویژه این شرکت برای تکمیل کاری و رفع گلوگاه‌های تولید در ایام تعطیلات تابستانی خبر داد و گفت: «این اقدام با هدف ایفای تعهدات به مشتریان، کاهش زمان انتظار برای تحویل خودرو و افزایش عرضه محصولات به بازار انجام شد.»

وی اظهار کرد: «از ۱۴ تا ۲۳ مردادماه، با توجه به ضرورت تسریع در روند تکمیل خودروهای ناقص و افزایش تیراژ عرضه به بازار، فرآیند تکمیل کاری محصولات خطوط تولید پارس خودرو در روزهای تعطیل نیز با قوت ادامه یافت.»

وی افزود: «در این دوره، تمرکز اصلی بر کاهش تعداد خودروهای ناقص و افزایش ظرفیت تجاری‌سازی محصولات قرار داشت.»

معاون برنامه‌ریزی پارس خودرو همچنین از استقرار تیم‌های عملیاتی در خطوط تولید شرکت طی تعطیلات تابستانی خبر داد و گفت: «با شناسایی دقیق گلوگاه‌های تولید و برنامه‌ریزی برای رفع آن‌ها، فرآیند نصب قطعات و تکمیل خودروها با سرعت بیشتری دنبال شد.»

قربانی ادامه داد: «اجرای این برنامه موجب شد روند تکمیل خودروهای ناقص شتاب بگیرد و ظرفیت تجاری‌سازی محصولات افزایش یابد.»

وی تأکید کرد: «بخشی از این اقدامات با هدف پاسخگویی سریع‌تر به تقاضای بازار، افزایش عرضه و حفظ تعادل در بازار محصولات پارس خودرو انجام شده است.»

رضوانی «Beast X»
هایپرکاری آمریکایی
با ۱۵۶۰ اسببخار قدرت

←

شرکت آمریکایی رضوانی با معرفی Beast X وارد قلمرو هایپر کار هاشده است؛ محصولی فوق العاده محدود که در زیر بدنه کاملاً باطراحی شده خود، همچنان از معماری موتور میانی ضرورتاً کوروت C8 استفاده می کند. رضوانی قوای محر که، بدنه و سامانه انتقال قدرت را به بیست و سه تا تازه دانه تا پایتخرم کوروت، خودرویی بسیار پرقابلی تر بسازد. قلب Beast X یک موتور ۶٫۲ لیتری V8 توپین-توربو با ۱۵۶۰ اسببخار قدرت و ۱۲۳۵ نیوتن متر گشتاور تولید می کند. نیرو از طریق یک گیربکس ۸ سرعته

دو کلاچه به سه سامانه چهار چرخ محرک منتقل می شود. رضوانی شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این مدل را تنها ۱٫۹ ثانیه اعلام کرده است؛ رقمی که Beast X را بد در قلمرو جدی هایپر کار ها قرار می دهد. اما مهم ترین ویژگی Beast X شاید نیرو از آن باشد. رضوانی قصد دارد تنها پنج دستگاه از این هایپر کار را در سر سراسر جهان تولید کند و برای رزرو آن، دریافت سپرده قابل استرداد یک هزار و ۵۰۰ دلار برای رأ آغاز کرده است. با این حال، با رقم عملکردی فعلاً ادعای سازنده هستند و برای قضاوت نهایی درباره توانایی های خودرو، آزمایش مستقل عملکرد ضروری خواهد بود.



روزنامه «دنیای خودرو» گزارش می دهد؛

تجربه رانندگی با «آریا» در ترافیک شهری

← پیش رانهای با اولویت دوام و سازگاری



«صنعت خودرو ایران در سالهای اخیر بیش از هر زمان دیگری با یک واقعیت غیر قابل انکار مواجه شده است؛ مستحصری دیگر صرفا به دنبال خودرویی برای جایه جایی نیست، بلکه همزمان طراح، قوای محر که، سطح تجهیزات، ایمنی، مصرف سوخت، کیفیت سواری و هزینه نگهداری را در تصمیم خرید خود لحاظ می کند. در چنین بازاری، توسعه محصول جدید برای خودرو ساز داخلی دیگر نمی تواند صرفا به تغییر ظاهر یک محصول موجود یا اضافه کردن چند تجهیز رفاهی محدود شود. محصول جدید باید بتواند در مجموعه ای از شاخص های فنی و اقتصادی، توجیه قابل قبولی برای حضور در بازار داشته باشد. آریا را می توان در همین چارچوب بررسی کرد؛ محصولی که سابقاً آن را به عنوان نخستین کراس اوور ملی خود معرفی کرده و با پی راه مگا پلن فرم اس پی ۱۰۰ توسعه یافته است؛ همان پلتفرمی که بیش تر از شایع مورد استفاده قرار گرفته اند. در توصیف رشته های این معماری، به بهره گیری از برخی ایده های مهندسی مرتبط با نسل های پیشین نوبت را برس

نیز اشاره شده است؛ اما نکته مهم، میزان توسعه و بومی سازی این معماری در فرآیند تبدیل آن به محصولی با کاربری محافظت باستانی که با افزایش ارتفاع بازار در محدوده کراس اوور های کامپکت قرار می گیرد؛ اما در معماری بدنه و مفهوم طراحی، نشانه هایی از رویکرد «کراس کانتی» دیده می شود؛ یعنی خودرویی با ساختار هاجبک با شهری که با افزایش ارتفاع، استفاده از قطعات محافظ باستانی که پیرامون بدنه و افزودن باربند سقف، ظاهر و تناسبات یک کراس اوور را پدیدار کرده است. بنابراین، ارزیابی آریا باید میان کراس اوور بودن از منظر بازار و ماهیت فنی معماری آن تفکیک قائل شود.

تشخیص است. استفاده از نوار تزئینی کرومی در بخش زیر سپر و چراغ های روشنایی روز، چهارای نزدیک به خوانده محصولات سایپا ایجاد کرده است.

اما در نمای جانبی، تفاوت ها بیشتر آشکار می شود. رنگ های آلومینیومی ۱۷ اینچی مشکی، کالبرهای نارنجی و الاستیک های ۲۰۵/۵۰/۱۷ ترکیبی هستند که ظاهر خودرو را اسرتر تر کرده اند. افزایش حدود سه سانتی متری ارتفاع نسبت به شاهین نیز در کنار فلپ های بدنه و فرم کلی خودرو، به شکل گیری شخصیت کراس اووری آن کمک کرده است.

بخش جلوه آنتن کونسول، احجام برجسته در صندوق و جزئیاتی مانند چراغ خوشامدگویی و بدرفه، تلاش سایپا برای ارائه تصویری مدرن تر را نشان می دهد.

← کابین: چشم محسوس نسبت به نسل قدیمی محصولات

اما شاید مهم ترین تغییر آریا نسبت به برخی محصولات قدیمی تر سایپا را بتوان در کابین مشاهده کرد. نمایشگر یکپارچه فرمان دی کانت، تریم نرم داشبورد، استفاده از پوشش چرمی و نورپردازی داخلی، فضای کابین را به تیر پیچشی یکپارچه استفاده شده است. تیر پیچشی یکی از راهکارهای اقتصادی و کم پیچیدگی در طراحی محور عقب خودروهای دیفرانسیل جلو محسوب می شود و مزیت مهم آن، اشغال فضای کمتر، هزینه ساخت پایین تر و سادگی تعمیر و نگهداری است. در مقابل، این معماری از نظر استقلال عملکرد چرخ های عقب و قابلیت کنترل حرکت بدنه ظرفیت یک سامانه چند انضالی گهی حتی از افزایش چند واحدی قدرت موتور نیز اهمی

بیشتری دار؛ زیرا ارائه بخش عمده زمان استفاده از خودرو

را در شرایطی سپری می کند که واکنش بدال گاز، سرعت

تعموضی دشوار و نحوه انتقال گشتاور تعیین کننده کیفیت تجربه رانندگی است. مصرف سوخت اعلام شده برای آریا ۷٫۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است و باک ۴۷ لیتری نیز ظرفیت

مناسبی برای استفاده شهری و بین شهری فراهم می کند.

←

نوربان

←

شاید مهم ترین تغییر آریا نسبت به برخی محصولات قدیمی تر سایپا را بتوان در کابین مشاهده کرد. نمایشگر یکپارچه فرمان دی کانت، تریم نرم داشبورد، استفاده از پوشش چرمی و نورپردازی داخلی، فضای کابین را به سطحی متفاوت از گذشته رسانده است

سامانه توزیع نیروی ترمز، کنترل کشش، کمک به شروع حرکت در شرایطی ترافیک و کنترل حرکت در سراسر شبی، مجموعه ای هستند که کنترل خودرو را در شرایط مختلف بهبود می دهند. سامانه تشخیص نقطه کور نیز از جمله تجهیزات است که در رانندگی شهری اهمیت ویژه ای دارد. این سامانه می تواند هنگام تغییر مسیر، راننده را نسبت به حضور خودرو در محدوده های که در آینده بااحتی قابل مشاهده نیست، آگاه کند. کیسه های هوای بدون کمربندهای پیش کشنده، سامانه هشدار نشتن کمربند، سامانه خدسدرقت، دوربین عقب، حسگر پارک، سامانه پایش فشار باد تایر و جایگاه نصب صندلی کودک نیز مجموعه تجهیزات ایمنی خودرو را تکمیل می کنند. در شرایطی که سهم خطای انسانی در تصادفات کشور همچنان قابل توجه است، حرکت خودروهای داخلی به سمت تجهیز به سامانه های کمک راننده باید جدی تر دنبال شود.

← آریا: محصولی که باید با معیار توسعه محصول

موفقیت آریا در بازار بیش از هر چیز به قیمت نهایی، کیفیت ساخت، دوام قطعات، خدمات پس از فروش و تامین قطعات بستگی خواهد بود. تجربه صنعت خودرو نشان داده است که مشخصات فنی مناسب زمانی به مزیت رقابتی تبدیل می شود که کیفیت تولید و خدمات نیز بتوانند از آن پشتیبانی کنند. آریا با وزن حدود ۱۴۰۰ کیلوگرم در محدوده های قرار می گیرد که پیش رانه دو لیتری تنفس طبیعی آن می تواند پاسخگوی نیازهای سفرهای روزمره باشد. از منظر بازار، آریا با طیف متوسط محصولات مواجه خواهد بود؛ بخشی از کراس اوور های مونتاژی چینی، در کنار خودروهای داخلی مجهز به جعبه دنده خودکار مانند پژو ۲۰۷ و تارا، از جمله راننده را در محیط اطراف و نحوه قرار گیری در پشت فرمان آریا رها می کند. ۲ سانتی متر ارتفاع بیشتر از سطح زمین می تواند آن ها را با مقایسه کند. البته تفاوت در ابعاد بدنه نوع خودرو و جایگاه بازار باعث می شود مقایسه این محصولات صرفا بر اساس قیمت یا قدرت موتور انجام شود

←

ایمنی؛ جایی که آریا مسیر درست را

انتخاب کرده است

در بخش ایمنی، آریا مجموعه ای از سامانه های پایه و پیشرفته تر ارائه می کند. کنترل پایداری، ترمز ضد قفل،

سه شنبه ۲۷ مرداد ۱۴۰۵، سال یازدهم، شماره ۲۵۵۲

دنیای خودرو



داف «XG»؛ کشنده ای برای مسافت های طولانی

←

داف XG مدل ۲۰۲۵ یکی از محصولات نسل جدید کشنده های این کمپانی است که با تمرکز بر آریودینامیک، کاهش مصرف سوخت و افزایش فضای کابین توسعه یافته است. طراحی خارجی با کابین کشنده، سقف مرتفع، خطوط نرم بدنه و سطح جلویی کاملاً باطراحی شده، ضمن ایجاد ظاهری مدرن، مقاومت هوا را کاهش می دهد. سیستم Digital Vision نیز در برخی پیکر بندی ها جایگزین آینه های سنتی شده و دید اطراف کشنده را بهبود می دهد. در کابین، فضای داخلی بزرگتر، صندلی های قابل تنظیم و چرخان، فضای خواب مناسب، محفظه های متعدد و طراحی ارگونومیک داشبورد، XG را برای رانندگی های طول و چتره مناسب کرده اند.



تند شهری داده و حس چسبندگی مناسبی را به راننده القای کند.

← رفتر سیستم تعلیق و چالش آسفالتهای شهری

کفیت آسفالتهای خیابان های شهری همواره سخت ترین آزمون برای سیستم تعلیق خودروهاست. در محور جلو، سامانه مک فرسون ضربات ناشی از دست انداز های ریز و درز های پل ها را به خوبی مستهلک می کند. با این حال، استفاده از رینگ های ۱۷ اینچی با فاق الاستیک نسبت کوتاه (۵/۲۰۵)، در مواجهه با ناهمواری های تند و پر آمدگی های نیز باعث می شود بخشی از کوبش ها مستقیماً به اتاق منتقل شود. در محور عقب، انتخاب سیستم تعلیق تیر پیچشی یکپارچه اگرچه هزینه های نگهداری و استهلاک را کاهش می دهد، اما در عبور از سرعت گیر های بی دریی با دست انداز های نامتقارن، حرکات عرضی و سزای خفیهی در بخش عقب حس می شود. با وجود این، افزایش سفتی فنربندی برای کنترل حرکات عرضی بدنه به دلیل ارتفاع بالاتر خودرو، پایداری قابل قبولی به آریا در پیچ های



نخستین برخورد با آریا، مواجهه با ریموت لوزی شکل آن است؛ طراحی ساده و مینیمالی که در همان نگاه اول توجه مخاطب را به خود جلب می کند. با فشردن دکمه ریموت و شنیدن صدای قفل گشایی در هوا، دستگیره در راننده را به سمت خود می کشید و وارد کابین می شود. در سمت راست غریب لک فرمان دی کانت آریا، دکمه استارت خودنمایی می کند. کافی است پدال ترمز را آرام بفشارید و دکمه را لمس کنید تا صدای بوم و کنواخت پیدار شدن پيشرانه ۲ لیتری تنفس طبیعی «امان ۴۰» را بشنوید. این موتور همان طور که در بخش اول گزارش گفته شد، از همان لحظات نخست، تما یز خود را با پیش رانه های کم حجم توربو شارژ پر صدا به رخ می کشد.

در حالت توقف کامل، عایق بندی کابین عملکردی قابل قبول دارد؛ از تعاشبات موتور به غریب لک فرمان و صندلی ها منتقل نمی شود که این خود نشان دهنده یک چشم کیفی در طراحی فضای داخلی آریا است.

هماهنگی هوشمندانه جعبه دنده و پیش رانه پای خود را روی پدال ترمز نگه داشته ام؛ ترمز پارک برقی (EPB) به صورت خودکار آزاد می شود و حالا دسته دنده در حالت D قرار می دهم. آریا در شروع حرکت، شتاب گیری حثلی، پیوسته و بدون کوچکترین کوبش با ضربه ناگهانی را به نمایش می گذارد. برخلاف خودروهای توربو شارژ که در دورهای زیر ۲۰۰۰ معمولاً در گیر پدیده «تأخیر توربو» (Turbo Lag) هستند، آریا به لطف حجم موتور ۲ لیتری، دسترسی به گشتاور را در دورهای پایین و به شکلی طبیعی فراهم می کند؛ بدون این که در میانه مسیر بافت توان مواجه شوید همچنین جعبه دنده ۶ سرعته اتوماتیک خودرو در رانندگی آرام شهری، رفتاری منطقی و اقتصادی دارد. تعویض دنده ها در دور موتورهای پایین (زیر ۲۵۰۰ دور در دقیقه) صورت می گیرد تا مصرف سوخت در بازه پهنه باقی بماند. اما از من اصل می در شتاب گیری های ناگهانی با سبقت های سریع در بزرگراهات جایی که با فشردن ناگهانی پدال گاز، جعبه دنده تاخیری بسیار اندک، یک پا دو دنده معکوس می کشد. در این لحظات، پیش رانه با رسیدن به دورهای میانی و بالاتر، صدای متفاوتی تولید می کند که بخشی از آن به کابین راه می یابد؛ با این حال، کشش تولید شده برای جابه جایی بدنه ۱۴۰۰ کیلوگرمی خودرو کافی است و نیازهای روزمره و حتی ماهورهای سیفت گیری ایمن را بخوبی پاسخ می دهد.

← آریا: محصولی که باید با معیار توسعه محصول

موفقیت آریا در بازار بیش از هر چیز به قیمت نهایی، کیفیت ساخت، دوام قطعات، خدمات پس از فروش و تامین قطعات بستگی خواهد بود. تجربه صنعت خودرو نشان داده است که مشخصات فنی مناسب زمانی به مزیت رقابتی تبدیل می شود که کیفیت تولید و خدمات نیز بتوانند از آن پشتیبانی کنند. آریا با وزن حدود ۱۴۰۰ کیلوگرم در محدوده های قرار می گیرد که پیش رانه دو لیتری تنفس طبیعی آن می تواند پاسخگوی نیازهای سفرهای روزمره باشد. از منظر بازار، آریا با طیف متوسط محصولات مواجه خواهد بود؛ بخشی از کراس اوور های مونتاژی چینی، در کنار خودروهای داخلی مجهز به جعبه دنده خودکار مانند پژو ۲۰۷ و تارا، از جمله راننده را در محیط اطراف و نحوه قرار گیری در پشت فرمان آریا رها می کند. ۲ سانتی متر ارتفاع بیشتر از سطح زمین می تواند آن ها را با مقایسه کند. البته تفاوت در ابعاد بدنه نوع خودرو و جایگاه بازار باعث می شود مقایسه این محصولات صرفا بر اساس قیمت یا قدرت موتور انجام شود

← ارگونومی: دید راننده و ایمنی در ترافیک

یکی از مولفه های کلیدی در تجربه رانندگی شهری، اشراف راننده بر محیط اطراف و نحوه قرار گیری در پشت فرمان است. آریا کابین بزرگ ۲ سانتی متر ارتفاع بیشتر از سطح زمین می تواند آن ها را با مقایسه کند. البته تفاوت در ابعاد بدنه نوع خودرو و جایگاه بازار باعث می شود مقایسه این محصولات صرفا بر اساس قیمت یا قدرت موتور انجام شود

سه شنبه ۲۷ مرداد ۱۴۰۵، سال یازدهم، شماره ۲۵۵۲

دنیای خودرو

← رفتر سیستم تعلیق و چالش آسفالتهای شهری

کفیت آسفالتهای خیابان های شهری همواره سخت ترین آزمون برای سیستم تعلیق خودروهاست. در محور جلو، سامانه مک فرسون ضربات ناشی از دست انداز های ریز و درز های پل ها را به خوبی مستهلک می کند. با این حال، استفاده از رینگ های ۱۷ اینچی با فاق الاستیک نسبت کوتاه (۵/۲۰۵)، در مواجهه با ناهمواری های تند و پر آمدگی های نیز باعث می شود بخشی از کوبش ها مستقیماً به اتاق منتقل شود. در محور عقب، انتخاب سیستم تعلیق تیر پیچشی یکپارچه اگرچه هزینه های نگهداری و استهلاک را کاهش می دهد، اما در عبور از سرعت گیر های بی دریی با دست انداز های نامتقارن، حرکات عرضی و سزای خفیهی در بخش عقب حس می شود. با وجود این، افزایش سفتی فنربندی برای کنترل حرکات عرضی بدنه به دلیل ارتفاع بالاتر خودرو، پایداری قابل قبولی به آریا در پیچ های



آغاز پیش فروش قطعی وانت سایپا ۱۵۱ ارتقایافته از فردا

◀ به گزارش «سایپانوز» پیش‌فروش با قیمت قطعی وانت سایپا ۱۵۱ ارتقایافته (GX) با لاینر پاششی از ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه ۲۸ مردادماه آغاز و تا تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. متقاضیان می‌توانند با مراجعه به سامانه فروش اینترنتی گروه سایپا به

نشانی <https://saipa.ir/necar.com> نسبت به ثبت اطلاعات شخصی، دریافت کد کاربری و انتخاب خودرو اقدام کنند. لازم‌به‌ذکر است که موعد تحویل هفته چهارم‌دی‌ماه‌است. همچنین هر کد ملی تنها امکان ثبت‌نام یک دستگاه خودرو را دارد.



تحلیل
analysis

احسان ناصر بابلی
کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

پنج محصول بهمن‌موتور از طریق مزایده به فروش می‌رسند

◀ مزایده فروش پنج محصول سواری بهمن‌موتور از روز شنبه ۳۱ مرداد آغاز می‌شود و متقاضیان می‌توانند با مراجعه به سامانه رسمی این شرکت به نشانی auction-bahman.ir در این فرآیند شرکت کنند.

بر اساس اطلاعیه رسمی منتشرشده، متقاضیان از روز شنبه ۳۱ مرداد تا روز چهارشنبه ۴ شهریورماه ۱۴۰۵ فرصت دارند برای بازدید از خودروهای عرضه‌شده و ثبت پیشنهاد قیمت اقدام کنند. بازدید از خودروها در بازه زمانی ۱۳ تا ۸ در محل

انبار خودروهای مزایده‌ای بهمن‌موتور واقع در تهران، ۱۷ بزرگراه شهید متوسلیان (فتح) امکان‌پذیر است. در این مرحله خودروهای مزاد ۳، شوال ۶، ریسپکت پرایم، فیدلیتی البت و فیدلیتی پرستیژ عرضه می‌شوند. به‌منظور تسهیل فرآیند و جلوگیری از هرگونه سوءاستفاده، کلیه مراحل شرکت در مزایده تنها از طریق سامانه رسمی به‌نشانی auction-bahman.ir انجام می‌شود. در این سامانه متقاضیان می‌توانند از قیمت پایه مطلع شوند و متناسب با آن قیمت پیشنهادی را

اعلام و سپرده مدنظر را واریز کنند. همچنین در انتهای فرآیند واریز وجه از سوی برندگان، مزایده از طریق همین سامانه انجام خواهد شد. مشتریان از ساعت ۸ صبح روز شنبه ۳۱ مرداد تا ساعت ۱۸ روز چهارشنبه ۴ شهریورماه فرصت دارند ثبت قیمت و واریز وجه سپرده کنند. خودروهای عرضه‌شده معمولاً با قیمت پایه‌ای پایین‌تر نسبت به بازار به مزایده گذاشته می‌شوند تا متقاضیان فرصت خرید با قیمت مناسب را پیدا کنند.

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
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۳۸۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
کی‌ام‌سی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد ۷۶۸	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
دیگیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۴ میلیارد و ۷۵۰	۰	
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۸۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۱۰۵	۵ میلیارد و ۲۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۸۵۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۷۱۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هایما S5 پرو (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۶۲	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هایما S7 پرو (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۵۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۷۲	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
لاماکو اکو ۱.۵ لیتر توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۸۹۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۹۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
لوکانو L7 (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۳۵	۶ میلیارد و ۵۵۰	۰	
لوکانو L8 (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۲۱۰	۹ میلیارد	۰	
تیگارد تیسان S05 (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۹۵	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
سانگ‌یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۶۰۰	۱۰ میلیارد و ۸۰۰	۰	
سانگ‌یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۴)	۶ میلیارد و ۵۰۰	۱۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ GX با لاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک‌میلیارد و ۱۲۰	۵	▼
ساینا S (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۲۵۰	۲	▼
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۲	یک‌میلیارد و ۳۲۵	۵	↓
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	یک‌میلیارد و ۵۴۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یک‌میلیارد و ۳۸۰	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به زودی	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۰	
اطلس S (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱	یک‌میلیارد و ۳۲۵	۰	
اطلس GL (بدون ساروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۰۳	یک‌میلیارد و ۳۶۵	۱۰	▲
اطلس G (با ساروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۳۷	یک‌میلیارد و ۵۴۵	۸	▼
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۱۴۰	۱۵	▼
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۳۱	یک‌میلیارد و ۱۹۸	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک‌میلیارد و ۲۲۵	۵	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک‌میلیارد و ۲۷۵	۵	▲
کوییک S (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد	یک‌میلیارد و ۱۸۵	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۲	یک‌میلیارد و ۲۰۰	۵	▲
شاهین (بدون ساروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۱۸	یک‌میلیارد و ۸۶۰	۵	▼
شاهین (با ساروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۱۰۰	۱۰	▼
شاهین اتومات (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۲۱۵	۱۰	▼
شاهین اتومات پلاس (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۵	۲ میلیارد و ۶۰۵	۵	▼
شاهین اتومات پلاس (با مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۳۴	۲ میلیارد و ۶۳۵	۵	▼
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۱۰۵	۵	▼
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۱۱۰	۵	▼
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	یک‌میلیارد و ۸۰۵	۵	▼
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۰۰	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۱۵	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۰	یک‌میلیارد و ۵۷۰	۵	▲
سورن پلاس TU5P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۷۸۰	۱۲	▼
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	یک‌میلیارد و ۹۱۵	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	یک‌میلیارد و ۹۵۵	۱۵	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۰۲	یک‌میلیارد و ۶۰۸	۸	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۴۹	یک‌میلیارد و ۷۷۸	۱۳	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۴	یک‌میلیارد و ۸۵۵	۸	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۱۵۰	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما (با رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۵۰۰	۲	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۲ میلیارد و ۴۸۵	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۵۷۰	۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۲۰۰	۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۶۵۰	۵	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۶۸۵	۱۰	▲
تارا ۶ دنده V1 (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۸۸	یک‌میلیارد و ۹۰۳	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۲ میلیارد و ۵۸۵	۱۰	▲
تارا اتومات V4 توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۱۰	▼
رانا پلاس (ترمز عقب کلسه‌ای) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۲۵	یک‌میلیارد و ۵۷۰	۱۰	▲
رانا پلاس (ترمز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۸۰	یک‌میلیارد و ۵۹۵	۴	▼
ری‌آر ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۵۴۰	۰	
وانت آریسان (با مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۲۸	یک‌میلیارد و ۶۴۰	۵	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی‌ای‌سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو هیبرید فلگشیپ (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۲	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۴ میلیارد و ۸۰۰	۰	
چانگان CS55 پلاس ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۷۵۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۷۰۰	۷ میلیارد	۰	
رونه Erx5 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۶۵	۵ میلیارد	۰	
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۸۲۷	۸ میلیارد و ۵۵۰	۰	
کیا EV5 تیپ ۷۲۰ (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۸۰۰	۸ میلیارد و ۸۰۰	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۷۰۰	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۲۰۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۵	۶ میلیارد و ۲۵۰	۰	
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۸۰۰	۹ میلیارد	۰	
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۹۰	۶ میلیارد و ۹۰۰	۰	
فولکس تی‌آر اک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۴۰۰	۸ میلیارد	۰	
کی‌ام‌سی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	
للماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۳۵۱	۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سوناتا ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۲۷۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای النترا ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۹۹۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
مزدا EZ6 مکس ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۱۵۲	۱۰ میلیارد و ۴۰۰	۰	
مزدا EZ60 EREV (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۷۹۰	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
مزدا CX-50 (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۱۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
میتسوبیشی اکلیپس کراس (۲۰۲۶)	۸ میلیارد و ۵۹۰	۸ میلیارد و ۲۰۰	۰	
نیسان ال‌تیما (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۸۸۸	۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان پاترول ۶ سیلندر ۳.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۵ میلیارد و ۷۰۰	۶۵ میلیارد	۰	
ویا فری (۲۰۲۶)	۷ میلیارد و ۲۰۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
هونگچی H5 توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۷ میلیارد و ۱۰۰	۰	



فرمانده انتظامی شهرستان ابهر از کشف بیش از ۵ تن روغن موتور سار جی قاچاق در بازاری از یک دستگاه کامیون در محور مواصلاتی خدابنده - ابهر خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما مرکز زنجان، یامد افشوری گفت: «روز گذشته عوامل عملی آگاهی خبر کنترل خودروهای عبوری در محور خدابنده به یک دستگاه کامیون حاوی روغن موتور مشکوک و آن را متوقف کردند».

افشوری افزود: «مأموران در بازاری از این کامیون تن ۵۰۰ کیلوگرم روغن موتور سار جی قاچاق و فاقد رگستر کشف کردند که از این محموله کشف شده توسط کارشناسان مربوطه بیش از ۴ میلیون و ۴۰۰ هزار ریال خسارت به دولت وارد شده است».

روغن موتورهای نسل جدید؛ از کاهش گرانی تا سازگاری با موتورهای هیبریدی

نی دیگری از محورهای مهم فناوری روغن موتور، کاهش کربناتی است که می تواند عمر سامانه های پی پالایش رهای خروجی را کاهش دهند. در خودرهای جدید مجهز فیلتر ذرات بنزینی و دیرلی، ترکیبات سولفاته، فسفر و وگرمودودر روغن اهمیت زیادی دارند.

همین دلیل، فناوری روغن ها به سمت فرمولاسیون های خاکستر با همان Low SAPS حرکت کرده است. در

در سال‌های اخیر حتی بحث توسعه مشخصات اختصاصی برای روغن‌موتور خودروهای هیبریدی مطرح شده‌است. اگرچه روغن‌های منطبق با GF-7 در حال حاضر می‌توانند

موتورهای هیبریدی؛ چالش جدید صنعت روانکار
گسترش خودروهای هیبریدی یکی از مهم‌ترین عواملی است که مسیر توسعه روغن موتور را تغییر داده است. در یک خودرو درون‌سوز معمولی، موتور ممکن است برای مدت طولانی در

«صنعت روغن‌موتور در سال‌های اخیر دیگر صرفاً به‌دنبال تولید سیالی برای کاهش اصطکاک میان قطعات موتور نیست؛ تغییر معماری پیش‌رانها، سخت‌گیرانه‌تر شدن استانداردهای آلان‌دگی، افزایش استفاده از تری‌بوشاژر، کوچک‌سازی موتورهای درون‌سوز توسعه خودروهای هیبریدی، الزامات جدیدی را به روانکارها تحمیل کرده‌است. در سال ۲۰۲۶، روغن‌موتور به‌پیشی از طراکات سامانه‌های محرک تبدیل شده و انتخاب آن بیش از گذشته به‌شخصات خودرو، موتور، سامانه کنترل آلان‌دگی و الگوی کارکرد خور و وابسته است. یکی از مهم‌ترین تغییرات سال‌های اخیر، حرکت به سمت روغن‌های کم‌گرانروی است. خودروسازان برای کاهش مقاومت داخلی موتور و بهبود مصرف سوخت، به‌سمت کربدهایی مانند ۰W، ۱۰W، ۱۶- و حتی گرانروی‌های پایین‌تر حرکت کرده‌اند. در این‌نیز توسعه روغن‌های با شاخص گرانروی بسیار بالا در قالب استانداردهای جدید تدوین شده‌است؛ زیرا موتورهای کم‌مصرف و به‌صرفه‌تری در بسیاری از شرایط بادهای روغن‌پاشی برای ترمی‌کنند و کاهش اصطکاک در این محدوده می‌تواند به‌بهبود بهره‌وری کمک کند. اما کاهش گرانروی یک معادله ساده نیست، هرچه روغن رقیق‌تر شود، کنترل سایش قطعات در شرایط بار بالا و استارت‌و استاپ‌های مکرر دشوارتر می‌شود. به‌همین دلیل، فناوری روانکارها هم‌زمان با کاهش گرانروی، به‌سمت استفاده از بسته‌های افزودنی پیشرفته‌تر حرکت کرده‌است. هدف، ایجاد تعادل میان کاهش اصطکاک و حفظ ضخامت و استحکام فیلم روغن در نقاط حساس موتور است.



TIGARD

نمایندگی کد ۱۱۱۳ تیگارد موتور

فروش ویژه

TISSAN-S05



اقساط
۱۲ و ۲۴ ماهه



پیش پرداخت
۱/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ تومان





ارتباط با ما
۰۲۱-۲۶۲۹۹۶۵۲

اتمسفرانی

حس خوب، خرید مطمئن



ایل کاریلی و اندروید اتو را ارائه می‌کند. فضای صندوق نیز از ۴۵۸ لیتر شروع شده و با خواباندن صندلی‌ها به ۱۶۹۰ لیتر می‌رسد. قوای محرکه شامل موتور ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر تنفس طبیعی با حدود ۱۷۱ اسب‌بخار قدرت و ۲۲۶ نیوتون‌متر گشتاور است. انتقال قدرت از طریق گیربکس CVT انجام می‌شود و نسخه‌های FWD و AWD در دسترس هستند. مصرف ترکیبی به ترتیب حدود ۸.۱ و ۸.۳ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر اعلام شده است. قیمت نسخه Evolution حدود ۲۶ هزار و ۹۹۰ دلار استرالیا به‌صورت Drive-Away و نسخه Techno از ۳۹ هزار و ۹۹۰ دلار استرالیا آغاز می‌شود.

رنو کولیوس مدل ۲۰۲۵ یک اس‌یووی میان‌سایز پنج‌نفره است که طراحی آن همچنان بر تناسبات نرم و کاربردی استوار شده است. چراغ‌های LED، جلوچهره بزرگ با نشان رنو، خطوط حجیم پدنه و رینگ‌های آلایزی ۱۸ یا ۱۹ اینچی، ظاهر کولیوس را مدرن و خانوادگی نشان می‌دهند. ابعاد خودرو شامل ۴۶۷۲ میلی‌متر طول، ۱۸۴۲ میلی‌متر عرض و ۱۶۷۸ میلی‌متر ارتفاع است. در کابین، نسخه Techno امکاناتی مانند صندلی‌های جلو با گرم‌کن و تهویه، سقف پانوراما، سیستم صوتی هشت‌بلندگوی Arkamys، نمایشگر عمودی ۱۸.۷ اینچی، مسیریابی، رادیوی دیجیتال،

رنو کولیوس بلندقامت جذاب خانوادگی فرانسوی



تلگرام Telegram

آیا کیفیت قطعات توربوشارژرهای جدید برای دوام موتور کافی است؟

در سال‌های اخیر استفاده از موتورهای کوچک‌تر توربوشارژر در خودروهای سواری افزایش یافته است؛ پیش‌رانهایی که با حجم کمتر، قدرت و گشتاور قابل توجهی تولید می‌کنند. اما افزایش فشار کاری موتور، پرسش‌هایی را در رابطه با کیفیت قطعات توربوشارژر و دوام آن‌ها مطرح کرده است. واقعیت این است که توربوهای مدرن از نظر مهندسی، یاتاقان‌ها، مواد مقاوم در برابر حرارت و دقت ساخت پیشرفت زیادی کرده‌اند؛ اما هم‌زمان در شرایط سخت‌تری نیز کار می‌کنند. یک توربوشارژر مدرن می‌تواند با سرعتی تا حدود ۳۰۰ هزار دور بر دقیقه و دمای بسیار بالا به‌راحتی فعالیت کند. اما آیا قطعات این سامانه‌ها کیفیت لازم را برای چنین شرایطی دارند و در عین حال دلیل برخی خرابی‌های زودهنگام در این بخش چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

کیفیت قطعات توربوهای جدید را نمی‌توان صرفاً با نسل‌های قدیمی مقایسه کرد. یاتاقان‌های هیدرودینامیک و در برخی طراحی‌ها بلبرینگ‌های پیشرفته، با تلورانس بسیار دقیق ساخته می‌شوند تا حرکت شعاعی و محوری شفت را کنترل کنند. مشکل اصلی زمانی ایجاد می‌شود که روغن با گرید نامناسب، آلوده یا بیش از حد کار کرده وارد توربو شود. «Garrett» تأکید می‌کند که آلودگی روغن و کمبود روانکاری از مهم‌ترین عوامل خرابی توربو هستند.

عطاران

توربوشارژر مستقیماً در معرض انرژی حرارتی گازهای خروجی قرار دارد و پس از خاموش شدن موتور نیز گرمای ذخیره‌شده در پوسته توربین می‌تواند به بخش مرکزی و یاتاقان‌ها منتقل شود؛ پدیده‌ای که به آن Heat Soakback گفته می‌شود. سیستم‌های خنک‌کاری روغنی و آبی در توربوهای مدرن برای کنترل همین شرایط توسعه یافته‌اند. طبق بررسی‌ها خنک‌کاری آبی می‌تواند دوام مکانیکی توربو را افزایش داده و خطر ککشدن روغن در بخش داغ را کاهش دهد.

واغظی

Message



صدای منتظری

۸۸۳۰۶۷۶۱

طراحی ضعیف و نامناسب قطعه

خودرو چینی‌وارداتی دارم و مدتی پیش برای رفع خرابی سردکن و عملکرد نادرست آن به نمایندگی مربوطه مراجعه کردم. اما با گذشت مدت‌زمان اندکی از تعمیر این قطعه، مشکل مذکور دوباره ایجاد شد. با مراجعه مجدد به نمایندگی مشخص شد به‌طور کلی طراحی این قطعه با ضعف‌هایی مواجه است که سبب خرابی مداوم آن می‌شود. شایسته‌است در چنین مواردی خودروساز برای رفع مشکل محصولش فراخوان بدهد تا مصرف‌کننده کمتر دچار مشکل شود.

۳۵۵۲***۰۹۱۹

نظرسنجی Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۵۵۱

گزینه ۱	۱۵ درصد
گزینه ۲	۵ درصد
گزینه ۳	۳۰ درصد

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم با توجه به کیفیت سوخت در داخل کشور، کدام گروه از خودروهای زیر سازگاری بیشتری با سوخت مصرفی دارند؟

در پاسخ به این پرسش ۶۵ درصد به گزینه یک یعنی خودروهای ژاپنی و ۵ درصد به گزینه دوم یعنی خودروهای چینی و ۳۰ درصد به گزینه سوم یعنی خودروهای کره‌ای رأی داده بودند.

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



نظرسنجی شماره ۲۵۵۲
اجرای قانون ممنوعیت تردد و عدم پلاک‌گذاری خودروهای بالای ۲۰ سال تا چه اندازه می‌تواند در فرآیند نوسازی سیستم حمل‌ونقل عمومی تأثیر مثبتی داشته باشد؟

۱-کم
۲-زیاد

چلنجر «SRT»، آخرین نسل ماسل آمریکایی؛

چگونه کوپه عضلانی «دوج» محبوب اسپرت‌دوستان شد؟



«دوج چلنجر SRT مدل ۲۰۲۳ یکی از شاخص‌ترین خودروهای عضلانی آمریکایی است که در آخرین سال تولید نسل سوم، ترکیبی از طراحی کلاسیک، ابعاد بزرگ و پیش‌رانه‌های بسیار قدرتمند را ارائه کرد.

طراحی خارجی خودرو عمداً به ریشه‌های خودروهای ماسل وفادار مانده است؛ کاپوت کشیده، سقف با فرم فست‌بک، گلگیرهای عضلانی و چراغ‌های دایره‌ای عقب، هویت تاریخی چلنجر را حفظ می‌کنند. در نسخه‌های Widebody، گلگیرهای برجسته‌تر و تیرهای عریض‌تر، ظاهر خودرو را تهاجمی‌تر کرده‌اند. کابین نسبت به ظاهر قدیمی‌تر خودرو، امکانات مدرن‌تری دارد. نمایشگر لمسی Ucon-nect، سیستم صوتی پریمیوم، اتصال تلفن هوشمند، صندلی‌های برقی و گرم‌شونده و فرمان گرم‌شونده از تجهیزات قابل ارائه بودند. در تیپ‌های بالاتر، سامانه ناوبری، امکانات ارتباطی پیشرفته و تجهیزات عملکردی اختصاصی SRT نیز ارائه می‌شدند. اما نقطه‌قوت اصلی چلنجر SRT، قوای محرکه آن است. نسخه SRT Hellcat Redeye به موتور ۶.۲ لیتری ۷۸ سوپرشاژر HEMI مجهز است که ۷۹۷ اسب‌بخار قدرت و ۹۵۹ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این نیرو از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک و محور عقب به زمین منتقل می‌شود. نسخه Redeye همچنین به دیفرانسیل لغزش محدود، سامانه کنترل کشش و تجهیزات اختصاصی عملکردی مجهز است. از نظر ابعاد، چلنجر خودرویی بزرگ محسوب می‌شود؛ طول آن حدود ۵.۰۲ متر و فاصله محوری آن نزدیک به ۲.۹۵ متر است. این ابعاد علاوه‌بر ایجاد فضای مناسب کابین، به فراهم شدن صندوق عقب ۱۶.۲ فوت مکعبی، معادل حدود ۴۵۹ لیتر کمک کرده‌اند. وزن نسخه Redeye حدود ۲۰۱۰ کیلوگرم اعلام شده است. در بخش تجهیزات ایمنی، سامانه‌هایی مانند هشدار پر خورده، پایش نقاط کور، دوربین دید عقب، سنسورهای پارک عقب، کنترل پایداری و کنترل کشش در دسترس بودند. با این حال، چلنجر در درجه نخست یک خودرو با تمرکز بر عملکرد و شخصیت سنتی ماسل کار بود و نباید انتظار مجموعه فناوری‌های کمک‌راننده خودروهای لوکس مدرن را از آن داشت. قیمت نسخه‌های کار کرده چلنجر SRT بسته به تیپ، کارکرد و وضعیت خودرو با یکدیگر تفاوت قابل توجهی دارند. طبق داده‌های «Kelley Blue Book»، ارزش خرید منصفانه برای SRT Hellcat Redeye مدل ۲۰۲۳ حدود ۶۹ هزار و ۷۰۰ دلار است و ارزش فروش خصوصی آن در شرایط مختلف حدود ۶۰ تا ۶۸ هزار و ۹۰۰ دلار برآورد



پیامک SMS

خرابی واحد کنترلر برق خودرو

خودرو پژو ۲۰۶ صندوقدار تیپ ۷۲۰ دارم و حدود یک ماه است چراغ‌چک در پشت آمپر آن روشن باقی می‌ماند و خاموش نمی‌شود. از سوی دیگر در زمان حرکت، دورموتور تمایل دارد به زیر ۱۰۰۰ برود یا به‌صورت ناگهانی تا ۶۰۰۰ بالا می‌آید. علاوه‌بر این هنگام درجا کار کردن خودرو، موتور با لرزش شدید مواجه می‌شود. همچنین مدتی است تغییر حالت نور چراغ‌های جلو دچار مشکل شده است و با تأخیر عمل می‌کند. علت چیست؟

رضایی-کرج

«ثابت باقی ماندن چراغ‌چک آن هم در زمان روشن شدن خودرو در پشت آمپر، تنها می‌تواند به خرابی یکی از قطعات الکترونیکی مربوط شود. به‌بیان دیگر با توجه به آن که پیش‌رانه خودرو شما TU۳ است و مجهز به سیستم جرقه‌زنی مستقیم است، نگهداری بیشتری را طلب می‌کند. اما با توجه به کارکرد خودرو شما و عمر مفید هر قطعه، باید گفت این مشکل به عیب‌یابی دقیق نیاز دارد. به‌صورت کلی سیستم جرقه‌زنی خودرو شما با اشکال مواجه شده است. به بیان دیگر، اگر کوئل خودرو شما معیوب شده باشد، یکی از نشانه‌های خرابی در این قطعه الکترونیکی، روشن ماندن چراغ‌چک در پشت آمپر است. بنابراین در این حالت باید به نمایندگی مراجعه کنید و با اتصال دستگاه عیب‌یاب به ECM خودرو شما، خرابی در سیستم جرقه‌زنی نمایان می‌شود. بر این اساس برای رفع مشکل باید کوئل خودرو شما تعویض شود. اما در نظر داشته باشید که چنین مشکلی همواره به‌دلیل خرابی کوئل به‌وجود نمی‌آید؛ زیرا اگر متعلقات آن چون وایرهای معیوب شده باشد، قدرت لازم جرقه را کاهش داده و منجر به روشن شدن چراغ‌چک می‌شود. در این صورت اگر وایرهای کوئل معیوب باشد، احتمال اتصال وجود دارد و این حالت سبب کاهش قدرت جرقه شمع‌ها می‌شود. بنابراین در چنین صورتی باید برای عیب‌یابی صحیح از کارشناس فنی نمایندگی کمک گرفته شود تا در صورت نیاز و تأیید وی مبنی بر خرابی وایرها، این قطعات پلاستیکی دارای استوانه‌ای فلزی تعویض شوند. اما افزایش یا کاهش دورموتور و همچنین لرزش موتور، دو علت اصلی دارد. نخست این که سیستم جرقه‌زنی خودرو شما همان‌طور که اشاره شد، اشکال دارد. با تعویض متعلقات و قطعه اصلی این سیستم یعنی کوئل، اگر همچنان کاهش یا افزایش دورموتور به همراه لرزش وجود داشته باشد، باید یکی از مهم‌ترین سنسورهای موتور با همان سنسور در پیچه‌گاز را بررسی کرد. این سنسور وظیفه اندازه‌گیری پارامتر باز بودن در پیچه‌گاز را برعهده دارد تا ECM با توجه به المان‌ها و الگوریتمی که دارد، تصمیم به کاهش یا افزایش دورموتور مبتنی بر فشار پدال گاز بگیرد. بنابراین هرگونه اشکالی در این سنسور منجر به چنین مشکلی می‌شود. بر این اساس باید سنسور در پیچه‌گاز تعویض شود تا این مشکل به‌صورت کامل رفع شود. اما این نکته را فراموش نکنید که رفتار رانندگی شما نیز می‌تواند بر خرابی قطعات الکترونیکی، به‌ویژه این سنسور تأثیر گذار باشد. از سوی دیگر در پاسخ به بخش پایانی سوالی شما باید گفت اگر فیوزهای مربوط به بخش الکترونیکی کنترل‌کننده مصرف‌کننده‌های الکتریکی (اعم از لامپ، قطعات و ادوات الکتریکی) یا همان BSMI معیوب شوند، سبب ایجاد اختلال در عملکرد نوربالای خودرو می‌شوند. بنابراین برای رفع مشکل باید وضعیت فیوزهای مربوطه به‌دقت بررسی شود



کشف ۱۸ میلیارد تومان لاستیک قاچاق در جنوب تهران



کالای بازگانی که در سامانه‌های مربوطه ثبت نشده در این محل انبار شده و طی استعلامات گمرکی مشخص شد اسناد گمرکی مربوط به سال‌های گذشته است و مطابقتی با کالاهای مشکوفا نه نداشته و فاقد هرگونه اسناد و مدارک گمرکی است. «این مقام مسئول اضافه کرد: «کالاهای شامل تعداد ۸۱۳ حلقه لاستیک از برندهای جی تی، جین یو و توراندو، ساخت چین بوده که در این رابطه پرونده قضایی تشکیل و به همراه متهم به مرجع قضائی ارسال و معرفی شد.» وی با بیان این که کارشناسان ارزش ریالی اموال کشف‌شده را بیش از ۱۸ میلیارد تومان اعلام کرده‌اند، اضافه کرد: «شهروندان در صورت مشاهده هرگونه قاچاق و یا احتکار کالا با این پلیس به شماره‌های ۰۲۱۶۶۷۴۳۴۳ و ۰۹۹۹۹۸۷۱۳۹۲ تماس بگیرند.»

رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ از کشف بیش از ۸۰۰ حلقه لاستیک قاچاق خبر داد و گفت: «کارشناسان ارزش کالای کشف‌شده را بیش از ۱۸ میلیارد تومان برآورد کردند.» به گزارش «پانا» سردار مهدی افشاری توضیح داد: «با انجام اقدامات فنی و پلیسی، مأمورین این پلیس موفق به کشف انبار کالای قاچاق در جنوب تهران شدند.» وی اظهار کرد: «در پی اقدامات اطلاعاتی مشخص شد مقادیری کالای قاچاق خارجی در انباری در خیابان رجایی جنوب تخلیه و دپو شده که کالای خارجی را توسط خودروهای شونی از شهرهای جنوبی به اطراف تهران منتقل و سپس توسط وانت به این مکان منتقل و توزیع می‌کنند.» سردار افشاری افزود: «در پی بازرسی مأموران پلیس از محل موصوف مشخص شد مقادیری

حادثه‌ای که نشان داد نسخه اولیه هنوز برای تحمل بار سنگین و مسیرهای شیب‌دار آماده نیست؛

تست رانندگی در «آلپ» برای «توسان» جدید به بحران تایر تبدیل شد!



نسل جدید هیوندای توسان در حالی مراحل آزمون‌های نهایی خود را در آلپ اتریش پشت سر می‌گذارد که یکی از تست‌های سخت و تخصصی آن، به شکلی غیرمنتظره به یک حادثه تمام‌عیار تبدیل شد؛ حادثه‌ای که نه تنها مهندسان هیوندای را غافلگیر کرد، بلکه توجه رسانه‌ها و تحلیلگران صنعت تایر و ترمز را نیز به خود جلب کرد. این اتفاق زمانی رخ داد که تیم توسعه، نمونه اولیه توسان ۲۰۲۷ را در یک آزمون سنگین کشش و ترمز در مسیرهای کوهستانی به چالش کشید؛ آزمونی که هدف آن بررسی عملکرد مجموعه ترمز، تایر و سیستم‌های حرارتی خودرو در شرایط بارگذاری شدید بود.

طبق گزارش منتشرشده، مهندسان هیوندای یک تریلر سنگین را به نمونه اولیه متصل کرده بودند تا در مسیرهای شیب‌دار کوهستان، رفتار ترمزها در تحمل وزن اضافه و فشار مداوم سنجیده شود. اما در میانه مسیر، نشانه‌های اولیه ضعف حرارتی ظاهر شد. دود غلیظ از گوشه جلویی خودرو بیرون زد و لحظاتی بعد، یکی از دیسک‌های ترمز بیش از حد داغ و شعله‌ور شد! این آتش‌سوزی کوچک که نتیجه مستقیم تجمع حرارت در مجموعه ترمز بود، به سرعت به رینگ و تایر منتقل شد و دمای بالا باعث شد هر دو تایر جلو یکی پس از دیگری منفجر شوند. این انفجار، پایان آزمون و توقف کامل خودرو را رقم زد؛ صحنه‌ای که به گفته شاهدان، با حضور چندین خودرو پشتیبانی و تخلیه کامل کپسول‌های آتش‌نشانی همراه بود.

این حادثه، علاوه بر جنبه خبری، اهمیت فنی قابل توجهی دارد. انفجار تایر در اثر انتقال حرارت از مجموعه ترمز نشان می‌دهد که در آزمون‌های استقامتی، رابطه میان دمای دیسک، ساختار رینگ، ترکیب لاستیک و فشار داخلی تایر تا چه اندازه حساس و تعیین‌کننده است. در این مورد، حرارت شدید نه تنها ساختار تایر را از بین برد، بلکه نشان داد سیستم خنک‌کاری ترمز و مدیریت حرارت در نمونه اولیه هنوز نیازمند بازنگری جدی است. چنین آزمون‌هایی معمولاً برای شبیه‌سازی شرایط واقعی رانندگی در مسیرهای کوهستانی، حمل بار سنگین و استفاده طولانی‌مدت از ترمز طراحی می‌شوند و هدف آن‌ها دقیقاً کشف همین نقاط ضعف است.

با وجود این حادثه، تصاویر منتشرشده از نمونه اولیه توسان ۲۰۲۷ نشان می‌دهد که این نسل جدید، از نظر طراحی ظاهری و کابین، تغییرات گسترده‌ای را تجربه کرده است. بدنه خودرو حالا ظاهری جعبه‌ای‌تر و خشن‌تر دارد و به‌وضوح از زبان طراحی سانتافه جدید الهام گرفته است. خطوط تیز،

عرضه نسخه اسپرت توسان N نیز همچنان مطرح است؛ هر چند حادثه اخیر نشان می‌دهد اگر چنین نسخه‌ای در راه باشد، سیستم ترمز باید پیش از هر چیز مورد بازنگری اساسی قرار گیرد. در نهایت، حادثه انفجار تایر در آزمون کوهستانی، هر چند برای مهندسان هیوندای ناخوشایند بود، اما دقیقاً همان چیزی است که در مراحل توسعه یک خودرو باید رخ دهد. آزمون‌های سخت، نقاط ضعف را آشکار می‌کنند و فرصت اصلاح را فراهم می‌سازند. توسان ۲۰۲۷ با طراحی جدید، کابین مدرن و مجموعه‌ای از فناوری‌های تازه، در مسیر تبدیل شدن به یکی از مهم‌ترین محصولات هیوندای قرار دارد؛ اما پیش از رسیدن به خط تولید، باید مطمئن شود که مجموعه ترمز و تایر آن، حتی در سخت‌ترین شرایط نیز از پس وظیفه خود برمی‌آیند.

حجم‌های برجسته و فرم کلی بدنه، توسان را از یک کراس‌اوور شهری به یک محصول نزدیک‌تر به کلاس شاسی‌بلندهای ماجراجویانه تبدیل کرده است. در کابین نیز یک نمایشگر عظیم ۱۷ اینچی، مرکز توجه را به خود اختصاص داده؛ نمایشگری که طراحی آن مشابه محصولات لوکس هیوندای مانند گرینور و آیونیک ۳ است. با این حال، هیوندای برخلاف بسیاری از خودروسازان، تصمیم گرفته کنترل‌های فیزیکی را حفظ کند و در کنار نمایشگر بزرگ، دکمه‌ها و دو پیچ چرخشی سنتی را نیز نگه داشته است.

در بخش فنی، هیوندای هنوز جزئیات کامل قوای محرکه را اعلام نکرده؛ اما انتظار می‌رود ترکیبی از موتورهای بنزینی، هیبریدی و پلاگین-هیبرید مشابه نسل فعلی ارائه شود. شایعات درباره احتمال

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام‌وی‌ام 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-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی-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-ساندرواستپ‌وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام‌وی‌ام X۲۲
	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	ام‌وی‌ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYD S۶
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T۵-سویا M۴
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-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-ب‌ام‌و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TA (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون







دقیق‌تری داشته‌باشد. سیستم فرمان‌پذیری چرخ‌های عقب نیز ضمن افزایش چابکی در سرعت پایین، پایداری خودرو را در سرعت‌های بالاتر بهبود می‌دهد. بررسی‌های «موتور ترنده» نیز نشان داده‌اند که کمک‌فنرهای جدید حتی روی دست‌اندازها و شیارهای بزرگ، انتقال ارتعاش به کابین را به حداقل می‌رسانند. البته رینگ‌های ۲۲ اینچی در برخی شرایط می‌توانند مقداری ضربه و صدای سطح جاده را به داخل منتقل کنند. در مجموع، فلاینینگ اسپور ۲۰۲۵ بیش از آن که صرفاً یک لیموزین نرم باشد، تعادلی کم‌نظیر را میان راحتی، سکوت، کنترل بدنه و حس رانندگی ایجاد می‌کند.

«بنتلی فلاینینگ اسپور مدل ۲۰۲۵ در بخش کیفیت سواری، یکی از پیشرفته‌ترین ترکیب‌های راحتی و پایداری را در کلاس سدان‌های لوکس ارائه می‌کند. مهم‌ترین تغییر این نسل، استفاده از کمک‌فنرهای دو سوپایه Twin-Valve Dampers در کنار سیستم تعلیق بادی است؛ ساختاری که امکان کنترل مستقل فشرده‌گی و بازگشت کمک‌فنر را فراهم می‌کند. در حالت کامفورت، سیستم تعلیق با جذب ضربات و ناهمواری‌ها، کابین را بسیار آرام و ایزوله نگه می‌دارد. در مقابل، انتخاب حالت اسپرت موجب سفت‌تر شدن تعلیق و کاهش حرکات بدنه می‌شود تا خودرو هنگام پیچیدن در سرعت بالا کنترل



کیفیت سواری بنتلی «فلاینینگ اسپور» مدل ۲۰۲۵

وقتی «هیوندای» سهم بیش‌تری از بازار را تصاحب می‌کند:

الانتر! شش ضلعی جذاب «هرمس خودرو» برای مشتریان ایرانی



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

الانتر انماد اطمینان هیوندای در بازار سدان‌های کامپکت است که تا به امروز هشت نسل از آن روی خط تولید این خودروساز کره‌ای قرار گرفته است. الانترا در بازار جهانی و البته بازار خودرو ایران در میان گزینه‌های کم‌استهلاک و پاکیزه‌ترین روز قرار دارد که همین موضوع سبب شده است رقیب جدی برای تویوتا کرولا (پر فروش‌ترین سدان کامپکت جهانی) باشد. با توجه به این مهم که الانترا تا نسل ششم در بازار کشورمان حضور داشت، اما اخیراً به لطف اقدام بسیار جذاب و متفاوت «هرمس خودرو» نسل هفتم موسوم به CN7 پس از حدود ۸ سال ممنوعیت واردات خودرو، راهی بازار ایران شد. در ادامه نگاه فنی به این سدان کامپکت خوشنام هیوندای خواهیم انداخت.



کیفیت سواری و عملکرد هندلینگ

مهندسان کمپانی هیوندای برای الانترا در محور جلو از ساختار مک‌فرسون و در محور عقب از نیمه‌مستقل محور پیچشی بهره گرفته‌اند که به لطف ساین تایرها ۲۲۵/۴۵ با رینگ‌های ۱۷ اینچی کیفیت سواری را بسیار بهبود می‌بخشد. بر این اساس شاهد کیفیت سواری به‌مراتب بالاتر از رقبای هم‌کلاس چینی خود هستیم. همچنین با توجه به ساختار فرمان برقی، این مدل هندلینگ قابل اطمینانی دارد. جالب است بدانید که الانترا نسل هفتم در موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده به بالاترین سطح ایمنی یعنی TOP SAFETY PICK+ دست یافته که همین کارنامه درخشان کافی است تا سبب برتری «هرمس خودرو» در بازار خودروهای وارداتی شود. زیر موضوع ایمنی پس از کیفیت ساخت و هزینه نگهداری به‌عنوان مهم‌ترین پارامتر در انتخاب خودرو شناخته می‌شود.



الانتر! جایگاه «هرمس خودرو»

می‌توان گفت هیوندای الانترا وارد شده توسط «هرمس خودرو» از نظر طراحی، یک سدان بسیار جذاب، متفاوت و خاص است که در بازار ایران حضور پیدا کرده و در مقابل کیفیت ساخت، ایمنی بالا و سازگاری با شرایط سوختی و جوی ایران به دلیل تنفس طبیعی بودن پیش‌رانه سبب می‌شود این مدل در اولویت خرید قرار گیرد. از آن‌جا که تامین قطعات و گارانتی و ارائه خدمات تعمیرات که همگی در قالب خدمات پس از فروش معرفی می‌شوند، برای خریداران از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، «هرمس خودرو» به لطف دارا بودن بیش از ۵۰ نمایندگی فعال و با سابقه در سراسر کشور و نمایندگی رسمی هیوندای، کیا و کی‌جی در ایران، اطمینان و اعتماد بالایی را برای مشتریان خود فراهم آورده تا به راحتی از رانندگی با مدل‌های هیوندای و کیا (وارد شده توسط «هرمس خودرو» به کشورمان) لذت ببرند.

میلی‌متری، این خودرو بهره‌مند از فضای کاملاً راحت و جاداری در مقایسه با هم‌کلاس‌های خود است. از سوی دیگر کیفیت ساخت قطعات به‌حدی بالاست که در نگاه نخست توجه مخاطب را تا حد زیادی به خود جلب می‌کند. بر همین اساس استفاده از پلاستیک نرم Soft Touch و ترکیبی از پلاستیک نسبتاً سخت سبب شده است الانترا کیفیت همیشگی را در این بخش به‌نمایش بگذارد. همچنین عایق‌بندی صدا و حرارتی در سطح بسیار بالایی قرار دارد. در عین حال طراحی متفاوت، استفاده از مترال پاکیزه و جادار بودن و کیفیت بالای ساخت، در کنار امکانات رفاهی و ایمنی مثال‌زدنی سبب موفقیت این مدل در مقایسه با سایر رقبای، به‌خصوص سدان‌های وارداتی چینی شده و در عین حال از این مساله به‌عنوان برگ برنده «هرمس خودرو» نیز یاد می‌شود. از آپشن‌های مهم الانترای وارد شده توسط «هرمس خودرو» می‌توان به کروز کنترل، هشدار هوشمند و کمک محدودیت سرعت (ISLA) (ISLW)، دوربین دنده عقب (RVM)، هشدار پارک عقب (R-PDW)، هشدار پارک جلو (F-PDW)، سیستم نمایش دوربین عقب (DRM)، ترمز پارک برقی و اتوهلد، سیستم کنترل پایداری خودرو (VSM)، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی بدنه (ESC)، سیستم ضد سرقت (ایموبایزر)، کیسه‌های جلو دو گانه (راننده/سرنشین)، کیسه‌های هوای جانبی جلو، کیسه‌های هوای پرده‌ای جانبی، هشدار نیستن کمربند ایمنی جلو، سیستم پایش فشار باد تایرها TPMS، کلید هوشمند و استارت لمسی، سیستم فرمان EPS برقی، فرمان با قابلیت تنظیم در ۴ جهت، فرمان چندمنظوره D شکل، فرمان چرمی، سانروف برقی، سیستم صوتی با ۶ بلندگو، صفحه کیلومتر دیجیتال ۴.۲ اینچی، نمایشگر یکپارچه رنگی ۸ اینچی، چراغ راهنما جلو «LED»، چراغ‌های روشنایی در روز «LED» با طراحی باریک‌شده، آینه‌های جانبی با چراغ راهنمای یکپارچه «LED»، برف‌پاک‌کن ژله‌ای، آنتن کوسه‌ای، صندلی‌های چرمی، روکش داخلی در چرمی، کنترل خودکار چراغ‌های جلو (با قابلیت خاموش شدن با تاخیر)، پنجره‌های برقی چهار در با عملکرد دکمه‌ای و مکانیزم ضد لرزش، آینه‌های جانبی تاشو با قابلیت تنظیم برقی، در پنجره‌های تهویه مطبوع عقب، تهویه مطبوع حالت تونلی با عملکرد گردش داخلی خودرو، یک عدد پورت «USB»، شارژ سریع «USB»، اتصال موبایل (پشتیبانی از CarLife Android) و کلید بلوتوث تلفن همراه اشاره کرد.

نفسی که بدون توربو است

آن چه قلب تپنده الانترای جدید وارد شده توسط «هرمس خودرو» را تشکیل می‌دهد، پیش‌رانه نسل جدید هیوندای یعنی اسمارت استریم است. بر این اساس یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱۶ سوپاپ ۱۴۹۷ سی‌سی تنفس طبیعی می‌تواند حداکثر ۱۱۴ اسب‌بخار قدرت را در ۶۳۰۰ دور (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۴۴ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۵۰۰ دور (دور در دقیقه) تولید کند. این توان و گشتاور نسبتاً مناسب را باید مرهون تکنولوژی تایمینگ متغیر پیوسته سوپاپ‌ها (CVVD)، سیستم جرقه‌زنی هوشمند و پاشش سوخت انژکتوری چند نقطه‌ای MPI دانست. به لطف بهره‌گیری از ساختار تنفس طبیعی شاهد خرابی موتور به دلیل ناک زدن ناشی از پایین بودن اکتان سوخت بنزین در کشور نخواهیم بود. همچنین این مدل پیک گشتاور ۱۴۴ نیوتون‌متری را در ۴۵۰۰ دور (دور در دقیقه) می‌گذارد تا در دورهای پایین بتواند گشتاور مناسبی را در اختیار داشته باشد. نکته بسیار مهم این که «هرمس خودرو» با انتخابی هوشمندانه، نسخه اتسفریک این مدل با پاشش سوخت چند نقطه‌ای MPI را به ایران آورده تا کم‌ترین میزان خرابی و حساسیت به بنزین نامرغوب کشور را داشته باشد. همین موضوع سبب موفقیت دوچندان «هرمس خودرو» در بازار می‌شود تا نسبت به تمام چینی‌های هم‌کلاس موجود در بازار یک سر و گردن بالاتر باشد. در مقابل گیربکس CVT برای انتقال نیرو و به چرخ‌های جلو در نظر گرفته شده است. اما این گیربکس CVT گشتاور جدیدی داشته و به لطف تعویض دنده‌های مصنوعی شبیه‌سازی شده، لذت رانندگی را دوچندان می‌کند. طبق آن چه هیوندای اعلام کرده با نگهداری صحیح از این خودرو می‌توان حداکثر تا ۲۰۰ هزار کیلومتر از گیربکس بدون در دسر بهره برد. همچنین با استفاده از روغن موتور توصیه‌شده توسط هیوندای و تعویض به‌هنگام روغن موتور و فیلتر روغن موتور و رانندگی در دورهای اقتصادی‌تر، موتور حداکثر تا ۲۵۰ هزار کیلومتر در سلامت کامل خواهد بود.

خطوط شکسته بدنه برای استایل جذاب



الانتر از محصولات موفق هیوندای به‌شمار می‌رود و پیوسته به فرم فست‌بک تا حدود زیادی وفادار بوده است. اما در نسل‌های هفتم و هشتم آن (۲۶ ژوئن سال جاری میلادی معرفی شد) روی این فرم تا حد زیادی تاکید شده است. الانترا نسل هفتم موسوم به CN7 شاهکار خلاقیت طراح اسبق لامبورگینی یعنی لوک دانکرولک است. به بیان دیگر با استفاده از خطوط شکسته و تیز روی بدنه، پوزه نسبتاً بلند، پشت کوتاه و فرمت کوپه استایل در کنار رینگ‌های ۱۷، ۱۸ و ۱۹ اینچی کاراکتر نافذ و جذابی به این خودرو بخشیده است. ناگفته نماند که هیوندای در ۲۳ فوریه سال ۲۰۲۳ میلادی اقدام به فیس‌لیفت الانترا کرد تا استایل جذاب‌تری از این سدان کامپکت را شاهد باشیم. بر این اساس «هرمس خودرو» به‌روزترین مدل الانترا را به ایران آورده است. در نمای جلو چراغ‌های کشیده باریک به‌همراه جلوپنجره باریک و عریض به اصطلاح آبشاری و خطوط تیز روی کاپوت و ورودی‌های هوای درون سپر، چهاره‌ای جسور و تهاجمی را به‌نمایش می‌گذارد. در نمای عقب خلاقیت لوک دانکرولک به اوج خود می‌رسد؛ چرا که استفاده از خطوط شکسته، حجم بسیار جذاب و ترفته‌ای را ایجاد کرده که با چراغ‌های LED کشیده به‌هم پیوسته زیبایی آن دوچندان شده است. خطوط شکسته روی بدنه، فرمت چند ضلعی ایجاد کرده که با حالت فست‌بک بدنه بسیار جذاب است. کیفیت ساخت بالا، طراحی بسیار چشم‌نواز و طراحی و فرم فست‌بک سبب شده است این مدل برگ برنده «هرمس خودرو» در بازار سدان‌های کامپکت خانوادگی باشد. جالب است بدانید حجم صندوق عقب با گنجایش ۴۷۴ لیتر سبب شده است با یکی از سدان‌های کامپکت خانوادگی با فضای بار جادار طرف باشیم.

کابین مدرن با بالاترین کیفیت

در زمان باز کردن درهای الانترا نسل هفتم وارد شده توسط «هرمس خودرو» با یک فضای بسیار باکیفیت، به‌روز و مدرن مواجه می‌شویم. چرا که کلیت داشبورد بسیار جذاب بوده و با در پنجره‌های سراسری سیستم تهویه مطبوع و طراحی نمایشگر ۱۸ اینچی برای مولتی‌مدیا و کلاستر ترکیبی آنالوگ و دیجیتال در کنار سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک فضای داخلی مدرن جلوه داده می‌شود. ناگفته نماند که غریب‌کفرمان دی-کات نسل جدید هیوندای و دسته‌دنده اسپرت هیجان رانندگی را دوچندان می‌کند. همچنین ستون A با زاویه بیش‌تر و سقف سانروف سبب شده است کابین دلنشینی در اختیار سرنشینان قرار بگیرد. در عین حال بد نیست بدانید که به لطف فاصله محوری ۲۷۲۰ میلی‌متری، طول ۴۷۲۰ میلی‌متری، عرض ۱۸۲۰ میلی‌متری و ارتفاع ۱۴۱۵

وی افزود: «در حال حاضر آن چیزی که برای احداث نهایی شده، یک مورد است که عملیات آن شروع خواهد شد؛ اما پیش‌بینی‌های ما بیش از این است و در ادامه ظرفیت‌های بیشتری برای احداث پارکینگ‌های پناهاگاهی در منطقه خواهیم داشت.» صالحی با بیان این که ایجاد زیرساخت‌های پناهاگاهی تنها به پروژه‌های شهرداری محدود نمی‌شود، تصریح کرد: «شهرداری بخشی از این موضوع را بر عهده گرفته است؛ اما مهم‌تر از آن، ساخت‌وسازهای شهری جدیدی است که توسط بخش خصوصی انجام می‌شود.» وی ادامه داد: «پروژه‌های جدیدی که در شهر تعریف می‌شوند باید پیوست پدافند غیرعامل داشته باشند. منظور از پروژه‌های بزرگ مقیاس هم صرفاً پروژه‌های بسیار کلان نیست؛ حتی یک ساختمان مسکونی ۱۰ طبقه نیز باید الزامات پدافند غیرعامل را رعایت کند.»

مهدی صالحی، شهردار منطقه ۲ تهران در گفت‌وگو با «مهر» درباره برنامه این منطقه برای احداث پارکینگ‌های پناهاگاهی اظهار کرد: «ظرفیت‌هایی را در منطقه برای احداث پارکینگ پناهاگاهی ایجاد کرده‌ایم و روز گذشته نیز یکی از جلسات مربوط به این موضوع برگزار شد.» وی افزود: «در ضلع جنوب غربی میدان کتاب، یک پارکینگ پناهاگاهی طراحی شده که شهرداری تهران خودش آن را احداث خواهد کرد.» صالحی ادامه داد: «موضوع پارکینگ خیابان روی‌روی بیمارستان عرفان نیز در حال حل‌وفصل شدن است و امیدواریم به‌زودی عملیات اجرایی آن آغاز شود.» شهردار منطقه ۲ با اشاره به این که ظرفیت‌های دیگری نیز برای این منظور در نظر گرفته شده است، گفت: «چند موضوع دیگر نیز در نظر گرفته شده که هنوز به جمع‌بندی نهایی نرسیده‌ایم.»

نخستین پارکینگ پناهاگاهی در میدان کتاب



ضوابط و مقررات توسعه حمل‌ونقل همگانی مورد ارزیابی قرار گرفت:

توسعه شهری و حمل‌ونقل تهران در مسیر تدوین یک نظام فنی مشترک

تا تصمیم‌گیری درباره پروژه‌های مرتبط، به‌ویژه در محدوده ایستگاه‌ها و کریدورهای حمل‌ونقل عمومی، بر اساس معیارهای مشخص و از پیش تعیین‌شده انجام شود.»

وی افزود: «شرح خدمات مربوط به این فرآیند نیز در حال نهایی شدن است و تلاش می‌شود با تکمیل این چارچوب، مناطق ۲۲ گانه در اجرای پروژه‌های مرتبط با توسعه شهری و حمل‌ونقل، از یک مبنای واحد و هماهنگ استفاده کنند.»

آبادیان همچنین بر استفاده از ظرفیت ابزارهای برنامه‌ریزی و اقتصادی مکمل، از جمله انتقال حق توسعه (TDR) در کنار ضوابط TOD تأکید کرد و گفت: «ابزارهای توسعه باید به گونه‌ای به کار گرفته شوند که ضمن هدایت هدفمند توسعه شهری، زمینه تقویت حمل‌ونقل عمومی و حرکت شهر به سمت الگوی حمل‌ونقل پاک را فراهم کنند.»

در ادامه نشست، گزارش سند راهبردی توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی (TOD) با هدف بهره‌برداری از این سند در فرآیند بازبینی و بازنگری طرح تفصیلی شهر تهران، پروژه توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی در محدوده جوانمرد قصاب به‌همراه طراحی معماری و پروژه پایانه‌های شهر تهران ارائه شد و ابعاد مختلف آن‌ها مورد بررسی قرار گرفت

در بخش دیگر، گزارش سند راهبردی یکپارچه توسعه حمل‌ونقل ریلی مجموعه شهری تهران و البرز نیز با هدف هماهنگی میان حوزه شهرسازی و حمل‌ونقل ارائه شد



تأکید کرد و گفت: «پروژه‌های حمل‌ونقلی در مقیاس شهری باید بخشی از ساختار شهر باشند و نمی‌توان آن‌ها را صرفاً به عنوان زیرساخت‌های جابه‌جایی تعریف کرد.»

معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران در ادامه با تأکید بر ضرورت تدوین چارچوب مشترک میان دو حوزه گفت: «لازم است شهرسازی و حمل‌ونقل به یک نظام فنی مشترک در ابعاد مختلف دست پیدا کنند

نظام یکپارچه است؛ نظامی که در آن، هر گونه اقدام در محدوده ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی، علاوه بر ملاحظات حمل‌ونقلی، از منظر شهرسازی، معماری، فضای عمومی، دسترسی پیاده و کیفیت محیطی نیز مورد ارزیابی قرار گیرد.»

وی همچنین بر ضرورت توجه همزمان به عملکرد حمل‌ونقلی، کیفیت معماری، دسترسی، سازماندهی فضایی و ارتباط پایانه‌ها با ساختار پیرامونی شهر

پروژه‌های شهری در گرو هماهنگی میان حوزه‌های مختلف است، اظهار کرد: «شهرسازی، معماری و حمل‌ونقل نمی‌توانند در فرآیند توسعه شهر به صورت منفک از یکدیگر عمل کنند و لازم است تصمیمات این حوزه‌ها از مرحله مطالعات و تهیه اسناد تا طراحی و اجرا، در یک چارچوب هماهنگ پیش برود.» وی افزود: «هدف از برگزاری این جلسات، ایجاد یک ادبیات مشترک میان حوزه شهرسازی و حمل‌ونقل و رسیدن به چارچوبی است که بتواند مبنای تصمیم‌گیری در پروژه‌های شهری قرار گیرد؛ به گونه‌ای که توسعه کالبدی شهر، نحوه استقرار فعالیت‌ها، کیفیت فضاهای شهری و دسترسی به حمل‌ونقل عمومی در کنار یکدیگر دیده شوند.» معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران ادامه داد: «سند راهبردی TOD، تنها یک سند سیاست‌گذارانه نیست و باید بتواند در ادامه به ضوابط، مقررات و دستورالعمل‌های اجرایی تبدیل شود و اثر خود را در بازنگری طرح جامع و طرح‌های تفصیلی و همچنین اجرای پروژه‌ها در شهر نشان دهد.»

وی با اشاره به تصویب سند راهبردی TOD در کمیسیون ماده ۵ گفت: «هم‌زمان با طی فرآیندهای لازم برای طرح و تصویب سند در مراجع بالادست، تدوین ضوابط و مقررات مربوطه نیز در حال انجام است تا رویکرد توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی در سطح اجرایی نیز قابل پیاده‌سازی باشد.» آبادیان تأکید کرد: «آن چه اهمیت دارد، عبور از نگاه پروژه‌ای و جزیره‌ای به TOD و حرکت به سمت یک

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از «مهر»، نشست هم‌اندیشی معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران با معاونت حمل‌ونقل و ترافیک و شرکت مترو تهران با هدف بررسی و هماهنگی پروژه‌های مشترک شهرسازی، معماری و حمل‌ونقل برگزار شد. نشست که در آن، ضمن ارائه گزارش سند راهبردی توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی (TOD) و سند راهبردی یکپارچه توسعه حمل‌ونقل ریلی تهران و البرز، پروژه‌های مشخصی از جمله توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی در محدوده جوانمرد قصاب و پروژه پایانه‌های شهر تهران مورد بررسی قرار گرفت

در این نشست که با حضور نصراله آبادیان، معاون شهرسازی و معماری شهرداری تهران؛ محسن هرمزی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران؛ نمایندگان حوزه حمل‌ونقل و ترافیک و شرکت مترو تهران و مشاوران طرح‌ها برگزار شد، بر ضرورت ایجاد هماهنگی حداکثری میان سیاست‌های شهرسازی و حمل‌ونقل و ترافیک در فرآیند طراحی و اجرای پروژه‌های شهری تأکید شد

آبادیان: توسعه شهری و حمل‌ونقل باید در یک چارچوب واحد دیده شوند
آبادیان در این نشست با تأکید بر این که کیفیت



MADE IN KOREA



صنایع خودروسازی ایلیا

نهایت ماجراجویی
۵ سال یا ۱۵۰,۰۰۰ کیلومتر گارانتی

KHAN
MUSSO GRAND
SIGNATURE Series



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۲۷ مرداد ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۵۲

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

جواب: امید نشر و چاپ ایران‌بان
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: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاست‌گذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ شهرکرد ۲۹ ۶ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیل‌بورد
Billboard

ایمنی سطح بالا به سبک هوندا

هوندا آکورد ۲۰۲۶ از نظر ایمنی ادامه‌دهنده ساختار نسل جدیدی است که در ارزیابی موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS) عملکرد بسیار خوبی داشته و امتیاز Good را در آزمون‌های اصلی تصادف دریافت کرده است؛ این ارزیابی برای مدل‌های ۲۰۲۳ تا ۲۰۲۶ معتبر است. سامانه Honda Sensing نیز با ترمز اضطراری خودکار، هشدار برخورد و کمک حفظ خودرو در مسیر، سطح پیشگیری از تصادف را ارتقا می‌دهد. با این حال، هیچ خودرویی ایمنی ۱۰۰ درصدی ندارد و عملکرد راننده، کمربند ایمنی و شرایط جاده همچنان تعیین‌کننده هستند. سازمان ملی ایمنی ترافیک بزرگراه ایالات متحده (NHTSA) نیز تأکید می‌کند که ایرک‌ها در کنار کمربند ایمنی بیشترین اثربخشی را دارند.



حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir



هیبرید ۴۸ ولتی متوسط؛ گزینه‌ای نزدیک به استاندارد اجباری

در سال‌های اخیر، سیستم هیبرید متوسط ۴۸ ولتی MHEV از یک فناوری محدود به برخی خودروهای لوکس، به راهکاری گسترده برای ارتقای بازده موتورهای بنزینی و دیزلی تبدیل شده است. مزیت اصلی این معماری، دستیابی به بخشی از مزایای برقی‌سازی بدون نیاز به باتری بزرگ و سامانه پیچیده هیبرید کامل است. در این سیستم، یک استارتر-ژنراتور ۴۸ ولتی هنگام کاهش سرعت و ترمزگیری، انرژی جنبشی را بازیابی و در باتری کوچک ۴۸ ولتی ذخیره می‌کند. سپس همین انرژی می‌تواند هنگام شروع حرکت و شتابگیری، گشتاور و توان الکتریکی اضافی را در اختیار موتور احتراقی قرار دهد. در برخی محصولات جدید کمپانی بامو، این سامانه تا ۱۷ اسب‌بخار قدرت و ۲۰۰ نیوتون‌متر گشتاور، کمک الکتریکی ارائه می‌کند. این سیستم ۴۸ ولتی انرژی تجهیزات برقی را تأمین کرده و بار موتور را به‌طور مستقیم کاهش می‌دهد. کمپانی بامو اعلام کرده است تقریباً تمام موتورهای نسل فعلی آن در بسیاری از بازارها به‌فناوری ۴۸ ولتی مجهز شده‌اند. هیوندای نیز این فناوری را در برخی محصولات خود به‌کار گرفته و از آن برای برقی کردن تجهیزات جانبی و افزایش بهره‌وری موتور استفاده کرده است. در مجموع، ۴۸ ولت را می‌توان یکی از کاربردی‌ترین پل‌های میان موتور احتراقی و خودروهای تمام‌برقی دانست؛ فناوری‌ای که با هزینه و پیچیدگی کمتر، مصرف سوخت، پاسخ موتور و بازیابی انرژی را بهبود می‌دهد. در اواخر سال ۲۰۲۵ میلادی بود که در یک مجله معتبر از یک استاد دانشگاه در ایالت پنسیلوانیا ایده‌ای مطرح شد که شاید در آینده نزدیک از سوی انجمن مهندسان خودرو (SAE) به‌صورت جدی پیگیری شود؛ آن ایده، اجباری شدن استاندارد هیبرید متوسط ۴۸ ولتی بود.

قیمت برخی مدل‌های خودرو روز گذشته در بازار کاهش یافت و برخی دیگر با رشد قیمت مواجه شدند



کی‌ام‌سی T9 با ۳۰ میلیون تومان رشد بها در بازار ۶ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



فونیکس آریزو ۶ جی‌تی با ۶ میلیون تومان افت بها در بازار ۴ میلیارد و ۷۳۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس با ۷ میلیون تومان رشد بها در بازار ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



پژو ۲۰۷ دنده‌ای پانوراما با ۱۵ میلیون تومان افت بها در بازار یک میلیارد و ۹۸۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد

کرمان موتور

KME SHADOW

حجم موتور 1499cc تنفس طبیعی

گیربکس اتوماتیک از نوع CVT

مجهز به سیستم فرمان برقی (EPS)

سیستم کنترل کشش (TCS)

سیستم کنترل ایستایی در سربالایی (HAC)

سیستم کنترل سرعت در سربالایی (HDC)

ترمز پارک برقی (EPB) + اتوولد (Auto Hold)

سانروف

سیستم ورود بدون کلید + استارت دکمه‌ای

چراغ‌های جلو و عقب LED

چراغ روشنایی در روز

آینه‌های جانبی تاشونده برقی مجهز به گرمکن

کروز کنترل

پشت آمپر دیجیتال

شارژر وایرلس

تنظیم برقی صندلی راننده در 6 جهت

تنظیم برقی صندلی سرنشین در 4 جهت

گرمکن صندلی‌های ردیف جلو

قابلیت تاشوندگی صندلی‌های ردیف عقب

روکش صندلی چرمی و پارچه‌ای

اهرم تعویض دنده با عملکرد الکترونیکی

قابلیت تنظیم حالت رانندگی: STANDARD – SPORT – SNOW

نمایشگر مرکزی 10 اینچی مجهز به سیستم مسیریاب

مجهز به Android Auto و Apple CarPlay

KERMAN MOTOR

KME SHADOW

کی‌ام‌سی شودو