



رئیس هیات عامل ایدرو مطرح کرد:
۴۲ درصد سهام تودلی سایپا
عرضه می شود

صفحه ۴



«تیگوآن آر» در آستانه
رونمایی است

صفحه ۶

استارت

امید محمدی

سر دبیر

وقتی مصرف سوخت به مساله
فناوری تبدیل می شود

وقتی مصرف سوخت خودروهای داخلی محل بحث قرار
می گیرد، مساله فقط مقایسه چند لیتر بنزین در صد کیلومتر
نیست؛ بحث بر سر فناوری، اقتصاد تولید، امنیت انرژی و
آینده صنعتی کشور است... صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

بازار خودرو از اقتصاد کلاسیک جدا شد

قیمت ها را چه کسی
تعیین می کند؟

صفحات ۳ و ۴

وقتی محاسبات در تولید و فروش خودرو
درست از آب در نمی آید!

چالش های «فورد»
در مسیر برقی سازی

صفحه ۶

خط رباتیک بدنه

«SQ۲۰۰» در پارس خودرو
به بهره برداری رسید

صفحه ۱۰

در گفت و گو با عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه سازان استان مرکزی مطرح شد؛

تیراژ تولید خودرو سازان پایین آمد؛ قطعه سازان وحشت کردند!

کاهش تیراژ تولید خودروسازان، تاخیر در پرداخت مطالبات و فشارهای مالیاتی و بیمه ای توان ادامه فعالیت قطعه سازان را به شدت کاهش داده است

صفحه ۱۴

چگونه «کی جی ام» بازی آفودرها را
به نفع خود برهم زد؟

«تورس»؛ جعبه جادویی
«هرمس خودرو»
برای بازار

صفحه ۸

«یونی تی»؛ مثلث آتشی «آرین موتور»

راز موفقیت کراس کوپه
چانگان عرضه از طریق
«آرینا درایو» است

صفحه ۹

گام تازه ای که نارنجی پوشان جاده مخصوص
برای افزایش شفافیت برداشتند؛

عرضه زیر مجموعه های
سایپاد بورس؛

«فنر سازی زر گلپایگان»
در مسیر بازار سرمایه

صفحه ۵

آزادی بیشتر در مسیرهای روزمره؛

بام و «i3 eDrive 35L» از چه امکاناتی بهره مند است؟

اتمسفرانی

حس خوب، خرید مطمئن

ARINA DRIVE

ارتباط با ما | ۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰

اقساط ۶ ماهه بدون بهره

تحويل ۳۰ روزه



فروش ویژه QASHQAI



صنایع خودروسازی ایران

212

در انتظار ماجراجویی
۵ سال یا ۱۵۰,۰۰۰ کیلومتر گارانتی



باتری‌های لیتیوم-یون جدید نه تنها سبک‌تر هستند، بلکه توانایی تخلیه و شارژ سریع‌تری دارند و می‌توانند در شرایط رانندگی واقعی، قدرت بیشتری را در اختیار موتور الکتریکی قرار دهند. این یعنی شتاب‌گیری بهتر، پاسخ‌دهی سریع‌تر و رانندمان بالاتر در مسیرهای شهری و بزرگراهی. در حال حاضر، برخی مدل‌های تویوتا مانند پریوس و کرولا هیبرید در بازارهای خاص از باتری لیتیوم-یون استفاده می‌کنند؛ اما بسیاری از محصولات جهانی همچنان به باتری‌های قدیمی مجهز هستند. با اجرای این برنامه جدید، تویوتا قصد دارد این شکاف را از بین ببرد و تمام خانواده هیبریدی خود را به استاندارد واحدی برساند. این تصمیم همچنین می‌تواند به کاهش هزینه تولید کمک کند؛ زیرا استفاده گسترده از یک نوع باتری، فرآیند تأمین و تولید را ساده‌تر می‌کند.

تویوتا سال‌هاست که به‌عنوان پیشگام فناوری هیبرید شناخته می‌شود؛ اما در کمال تعجب، بسیاری از مدل‌های هیبریدی این شرکت همچنان از باتری‌های نیکل-متال هیدرید استفاده می‌کنند؛ فناوری‌ای قدیمی‌تر که در برابر باتری‌های لیتیوم-یون مدرن، وزن بیشتر و چگالی انرژی پایین‌تری دارد. حالاً این وضعیت در آستانه تغییر است. گزارش جدید نشان می‌دهد تویوتا قصد دارد نسل آینده هیبریدهای خود را به‌طور گسترده به باتری‌های لیتیوم-یون مجهز کند؛ تصمیمی که می‌تواند عملکرد، مصرف سوخت و تجربه رانندگی این خودروها را به‌طور محسوسی ارتقا دهد. این تغییر بخشی از برنامه بزرگ تویوتا برای مدرن‌سازی پیشرفته‌های هیبریدی است؛ برنامه‌ای که شامل بهبود موتورهای بنزینی، ارتقای واحدهای کنترل انرژی و کاهش وزن مجموعه باتری خواهد بود. تویوتا تأیید کرده که

تجهیز مدل‌های هیبرید «تویوتا» به باتری‌های لیتیوم-یون مدرن



بازار خودرو از اقتصاد کلاسیک جدا شد؛

قیمت‌ها را چه کسی تعیین می‌کند؟

همتی تأکید کرد: «تا زمانی که سیاست‌گذاری خودرو از قیمت‌گذاری دستوری، نوسان مقررات و نبود چشم‌انداز روشن برای عرضه خارج نشود، نمی‌توان انتظار داشت بازار صرفاً با منطق عرضه و تقاضا رفتار کند.»



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

در اقتصاد کلاسیک، قیمت کالاها حاصل برخورد عرضه و تقاضاست؛ اما بازار خودرو مدت‌هاست با معادله‌ای پیچیده‌تر از این رابطه ساده مواجه شده است. در این بازار، نرخ ارز، انتظارات تورمی، قیمت‌گذاری کارخانه، سیاست‌های وارداتی، هزینه تولید و حتی اخبار سیاسی می‌توانند پیش از آن که خودرویی معامله شود، قیمت آن را تغییر دهند. در چنین شرایطی این پرسش مطرح است که آیا عرضه و تقاضا همچنان بازگران اصلی بازار خودرو هستند یا متغیرهای دیگری سکان قیمت‌گذاری را در دست گرفته‌اند؟

سجاد همتی، کارشناس و فعال بازار خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با اشاره به تغییر رفتار بازار گفت: «قیمت خودرو دیگر صرفاً بر اساس میزان عرضه و تقاضای واقعی تعیین نمی‌شود و متغیرهایی مانند نرخ ارز و انتظارات تورمی نقش پررنگ‌تری در شکل‌گیری قیمت‌ها پیدا کرده‌اند.» به گفته وی «در شرایطی که مصرف‌کننده قدرت خرید خود را از دست داده و حجم معاملات کاهش یافته، قیمت‌ها لزوماً متناسب با کاهش تقاضا پایین نمی‌آیند؛ چراکه فروشنده قیمت جایگزینی خودرو، نرخ ارز و چشم‌انداز آینده بازار را نیز در تصمیم خود لحاظ می‌کند.»

وقتی مصرف سوخت به مساله فناوری تبدیل می‌شود

وقتی مصرف سوخت خودروهای داخلی محل بحث قرار می‌گیرد، مساله فقط مقایسه چند لیتر بنزین در صد کیلومتر نیست؛ بحث بر سر فناوری، اقتصاد تولید، امنیت انرژی و آینده صنعتی کشور است. سال‌هاست درباره مصرف بالای سوخت خودروهای داخلی صحبت می‌کنیم؛ اما هر بار که مساله ناترازی بنزین جدی‌تر می‌شود، دوباره به‌سراغ راهکارهایی می‌رویم که بیشتر به افزایش عرضه مربوط است تا اصلاح سمت مصرف. گویی قرار است هر میزان بنزینی که خودروها مصرف می‌کنند، از مسیر افزایش تولید یا واردات تأمین شود. در حالی که این مسیر نمی‌تواند برای همیشه ادامه پیدا کند. گفته می‌شود مصرف سوخت برخی خودروهای داخلی تا دو برابر مدل‌های مشابه خارجی است و میان بخشی از محصولات داخلی و خودروهای روز جهان از نظر بهره‌وری سوخت فاصله وجود دارد. این فاصله دیگر یک ضعف ساده فنی نیست و امروز به یک مساله اقتصادی و ملی تبدیل شده است.

خودرو پر مصرف، فقط بنزین بیشتری نمی‌سوزاند. هر لیتر سوخت اضافی که در مقیاس میلیون‌ها دستگاه خودرو مصرف می‌شود، به معنای افزایش هزینه انرژی، فشار بیشتر بر منابع ارزی، افزایش آلایندگی و تشدید ناترازی سوخت است. بنابراین نمی‌توان موضوع مصرف سوخت را صرفاً به خودرو ساز واگذار کرد و انتظار داشت سایر دستگاه‌ها از کنار آن عبور کنند.

واقعیت این است که مصرف سوخت یک خودرو حاصل مجموعه‌ای از عوامل است. فناوری موتور، وزن خودرو، طراحی بدنه، جعبه‌دنده، سامانه مدیریت موتور، تایر، کیفیت سوخت و حتی «شرایط رانندگی» بر میزان مصرف تأثیر دارند. اما در نهایت، خودروساز باید پاسخگوی فناوری محصولی باشد که به بازار عرضه می‌کند. صنعت خودرو در جهان سال‌هاست که کاهش مصرف را به‌عنوان یکی از محورهای اصلی توسعه دنبال می‌کند. موتورهای کم‌حجم‌تر و پربازده، سامانه‌های مدیریت هوشمند موتور، جعبه‌دنده‌های جدید، فناوری‌های هیبریدی و در نهایت خودروهای برقی، نتیجه همین مسیر



امید محمدی

سر دبیر



فونیکس

F7 PRO MAX AWD
ALL THE WAY WITH YOU



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix-official

ظاهر خشن، کابین مدرن و توانایی‌های خارج‌جاده‌ای سبک ارائه دهد؛ ویژگی‌هایی که میتسوبیshi امیدوار است آن را به گزینه‌ای جذاب برای مشتریان RAV۴، هوندا CRV و مزدا CX۵ تبدیل کند. منابع نزدیک به شرکت می‌گویند این مدل با پیش‌رانه‌های هیبریدی و پلاگین-هیبرید عرضه خواهد شد و تمرکز آن بر بازارهای آمریکای شمالی، استرالیا و آسیای جنوب‌شرقی است. اما جذاب‌ترین عضو خانواده جدید، شاسی‌بلند کوچک کی است؛ مدلی که قرار است در ژاپن جایگزین KX شود و با طراحی جمع‌بای، ارتفاع زیاد و حال‌وهوای آفرودی، نقش یک «مینی پاجرو» را بازی کند. این خودرو با وجود ابعاد بسیار کوچک، از سیستم چهار چرخ محرک سبک و امکاناتی بهره می‌برد که آن را برای مسیرهای برفی و روستایی ژاپن مناسب می‌کند.

میتسوبیshi پس از رونمایی نسل جدید پاجرو، حالا آماده است تا خانواده این شاسی‌بلند را با دو مدل کاملاً تازه گسترش دهد؛ دو محصولی که قرار است نقش «برادران کوچک پاجرو» را بازی کنند و جایگاه میتسوبیshi را در سگمنت‌های پر تقاضای بازارهای جهانی تقویت کنند. گزارش‌های جدید نشان می‌دهد یکی از این مدل‌ها یک کراس‌اوور کامپکت خواهد بود که مستقیماً برای رقابت با نیو تا RAV۴ طراحی شده و دیگری یک شاسی‌بلند کوچک کی برای بازار ژاپن است؛ مدلی که قرار است روح پاجرو را در قالبی بسیار کوچک‌تر و شهری‌تر باز آفرینی کند. نسخه کامپکت، که فعلاً با نام داخلی «پاجرو اسپرت کامپکت» شناخته می‌شود، روی پلتفرم مشترک با نیسان ایکس‌تریل و میتسوبیshi اوتلندر توسعه یافته و از همان زبان طراحی جدید پاجرو بهره می‌برد. این مدل قرار است ترکیبی از



میتسوبیshi برای رقابت با «RAV۴» سراغ «پاجرو» کوچک می‌رود



دهد. افزایش انتخاب مصرف‌کننده و ایجاد رقابت، قدرت قیمت‌گذاری را محدود می‌کند اما واردات مقطعی اثر محدودی دارد. اگر اعلام شود قرار است تعداد زیادی خودرو وارد شود، ولی بازار نداند چه زمانی، چه خودروهایی و با چه قیمتی وارد خواهند شد، بیشتر با یک اثر روانی مواجه هستیم تا تغییر ساختاری برای این که واردات واقعا قیمت‌ها را کنترل کند، باید به یک جریان مستمر عرضه تبدیل شود

اگر قرار باشد بازار خودرو دوباره به منطق واقعی عرضه و تقاضا برگردد، چه باید کرد؟

اولین قدم، ایجاد ثبات و پیش‌بینی‌پذیری است. بازار خودرو بیش از هر چیز به یک سیاست روشن و پایدار نیاز دارد باید تکلیف قیمت‌گذاری، واردات، تعرفه، ارز و نحوه عرضه خودرو مشخص باشد. همچنین فاصله میان قیمت کارخانه و بازار باید از بین برود و عرضه واقعی افزایش پیدا کند اگر تولیدکننده بتواند با یک چارچوب مشخص تولید کند، واردکننده بداند با چه مقرراتی فعالیت خواهد کرد و مصرف‌کننده هم بداند قیمت‌ها بر چه اساسی تعیین می‌شوند، بازار به تدریج رفتار طبیعی‌تری پیدا خواهد کرد

در غیر این صورت، همچنان شاهد بازاری خواهیم بود که در آن قیمت خودرو نه فقط با تعداد خودرو و تعداد خریداران، بلکه با نرخ ارز، اخبار، انتظارات تورمی و تصمیم‌های سیاست‌گذار تعیین می‌شود واقعیت این است که در بازار امروز خودرو، سوال دیگر فقط این نیست که عرضه چقدر است و تقاضا چقدر؛ سوال مهم‌تر این است که انتظارات بازار به کدام سمت حرکت می‌کند؟



بنابراین بخشی از افزایش قیمت خودرو ناشی از خود کالا نیست؛ ناشی از ریسک و عدم اطمینانی است که در محیط اقتصادی وجود دارد

آیا واردات خودرو می‌تواند این معادله را تغییر دهد؟

واردات اگر مستمر، قابل پیش‌بینی و در حجم مناسب باشد، قطعاً می‌تواند بخشی از این معادله را تغییر

هر تصمیم درباره واردات، تعرفه، قیمت‌گذاری، نحوه فروش خودروسازان، ارز یا حتی تغییر یک مقررات می‌تواند انتظارات بازار را تغییر دهد مشکل اصلی این است که بازار به سیاست‌های غیرقابل پیش‌بینی واکنش منفی نشان می‌دهد. فعال بازار اگر نداند سه ماه آینده چه اتفاقی برای واردات، ارز یا قیمت‌گذاری خواهد افتاد، نمی‌تواند صرفاً بر اساس شرایط امروز تصمیم بگیرد

تولیدکننده و مصرف‌کننده واقعی به واسطه‌ها باشد اگر قیمت کارخانه از واقعیت هزینه تولید فاصله داشته باشد، این اختلاف در نهایت باید به شکلی در بازار جبران شود

آیا سیاست‌های دولت به عامل تعیین‌کننده قیمت خودرو تبدیل شده‌اند؟

سیاست دولت در بازار خودرو تأثیر بسیار زیادی دارد.

چندانی نکرده باشد، اما اگر فعال بازار تصور کند در ماه‌های آینده با افزایش قیمت مواجه خواهیم شد، قیمت خودرو را بر اساس هزینه جایگزینی آینده محاسبه می‌کند به همین دلیل گاهی شاهد هستیم که قیمت خودرو پیش از آن که هزینه واقعی تولید یا واردات تغییر کند، در بازار افزایش پیدا می‌کند

وقتی قدرت خرید مردم کاهش یافته، چرا قیمت خودرو پایین نمی‌آید؟

چون در این بازار فروشنده الزاماً مجبور به فروش نیست. وقتی خودرو برای بسیاری از مردم تبدیل به یک دارایی شده، فروشنده قیمت آن را با توجه به ارزش دارایی و هزینه جایگزینی تعیین می‌کند ممکن است حجم معاملات کاهش پیدا کند، اما قیمت اسمی پایین نیاید. این همان چیزی است که باعث شده بازار خودرو هم‌زمان با رکود، تورم قیمتی را نیز تجربه کند درواقع با بازاری مواجهیم که تعداد معاملات در آن می‌تواند کاهش پیدا کند، اما قیمت‌ها همچنان تحت تأثیر تورم و نرخ ارز افزایش یابند

قیمت کارخانه چه نقشی در این معادله دارد؟ آیا قیمت‌گذاری دستوری هنوز می‌تواند بازار را کنترل کند؟

قیمت کارخانه همچنان یکی از عوامل مهم بازار است، اما نمی‌توان با تعیین یک عدد دستوری، واقعیت بازار را تغییر داد وقتی فاصله میان قیمت کارخانه و بازار ایجاد می‌شود، خود این فاصله به یک انگیزه اقتصادی تبدیل می‌شود. نتیجه هم می‌تواند شکل‌گیری صف، قرعه‌کشی، تقاضای غیرمصرفی و انتقال سود از



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



کارخانه‌ای ترجیح می‌دهند. با این حال GM معتقد است کنترل کامل بر نرم‌افزار، داده‌ها و تجربه کاربری، برای آینده خودروهای برقی و سرویس‌های متصل ضروری است. شرکت می‌گوید سیستم جدید امکان یکپارچگی بهتر با مدیریت انرژی، ناوبری مخصوص EV و سرویس‌های ابری را فراهم می‌کند؛ قابلیت‌هایی که با پلت‌فرم‌های اپل و گوگل به‌صورت سنتی قابل دستیابی نیست. در همین حال، GM تأکید کرده که حذف CarPlay و Android Auto به معنای قطع ارتباط با گوشی‌های هوشمند نیست. سیستم جدید همچنان از اتصال بلوتوث، استریم موسیقی و تماس تلفنی پشتیبانی می‌کند؛ اما تجربه اینکه در کنار کامل گوشی دیگر وجود نخواهد داشت.

جنرال موتورز در حالی وارد مرحله نهایی گذار به نسل جدید سیستم‌های اطلاعات-سرگرمی خود می‌شود که تصمیم بحث‌برانگیز این شرکت برای کنار گذاشتن Android Auto و Apple CarPlay همچنان پابرجاست. با وجود انتقادهای گسترده مشتریان، رسانه‌ها و حتی برخی نمایندگان GM، تأیید کرده که خودروهای جدیدش «به‌ویژه مدل‌های برقی» بدون این دو قابلیت محبوب عرضه خواهند شد و به جای آن، به سیستم داخلی مبتنی بر Google Built-In اتکا می‌کنند. این تصمیم از ابتدا با واکنش شدید کاربران روبه‌رو شد؛ زیرا CarPlay و Android Auto طی سال‌های اخیر به استانداردی جهانی تبدیل شده‌اند و بسیاری از رانندگان تجربه کاربری آن‌ها را بر سیستم‌های

کارپلی و اندروید اتواز «جنرال موتورز» حذف می‌شود



هزینه‌هایی که مستقیماً به تولید منتقل می‌شود؛

سه گانه بحران تولید در صنعت خودرو حمل‌ونقل، ارز و نقدینگی

سه چالش حمل‌ونقل، ارز و نقدینگی رانمی‌توان به صورت جداگانه مدیریت کرد. سیاست‌گذار صنعتی باید این سه موضوع را به عنوان اجزای یک زنجیره واحد ببیند



نداشتن نقدینگی کافی نتواند مواد اولیه مورد نیاز خود را خریداری کند

ضرورت سیاست‌گذاری هماهنگ

سه چالش حمل‌ونقل، ارز و نقدینگی را نمی‌توان به‌صورت جداگانه مدیریت کرد. سیاست‌گذار صنعتی باید این سه موضوع را به‌عنوان اجزای یک زنجیره واحد ببیند

وزارت صمت در این میان نقش مهمی دارد. حمایت از تولید خودرو صرفاً با تعیین هدف تولید یا ابلاغ برنامه امکان‌پذیر نیست؛ بلکه باید پیش‌نیازهای تحقق این برنامه نیز فراهم شود. اگر هدف، حفظ تولید است، سیاست‌ارزی باید با برنامه تولید هماهنگ باشد. اگر قرار است ارز تخصیص پیدا کند، زمان‌بندی آن باید با برنامه تأمین مواد اولیه و قطعات همخوانی داشته باشد. از سوی دیگر، سیاست‌های حمل‌ونقل نیز باید به‌گونه‌ای تنظیم شود که افزایش هزینه‌های لجستیک کمترین فشار را به تولیدکننده وارد کند

در حوزه نقدینگی نیز لازم است رابطه مالی میان خودروساز و قطعه‌ساز مورد توجه قرار گیرد. پرداخت منظم مطالبات قطعه‌سازان می‌تواند بخشی از فشار موجود بر زنجیره تأمین را کاهش دهد و از انتقال بحران نقدینگی از یک حلقه به حلقه دیگر جلوگیری کند. در نهایت، صنعت خودرو برای عبور از شرایط فعلی بیش از هر چیز به هماهنگی سیاستی نیاز دارد. نمی‌توان از خودروساز انتظار افزایش تولید داشت، اما هم‌زمان تأمین ارز، حمل مواد اولیه و نقدینگی زنجیره تأمین با اختلال مواجه باشد

حفظ تولید در شرایط فعلی تنها به‌معنای روشن نگه داشتن خطوط تولید نیست، بلکه به‌معنای حفظ زنجیره‌ای است که از تأمین ارز و حمل مواد اولیه آغاز می‌شود و تا تأمین قطعه، تولید خودرو و تحویل محصول به مشتری ادامه دارد

اگر این زنجیره با سه گلوگاه اصلی خود یعنی ارز، حمل‌ونقل و نقدینگی مواجه باشد، حتی افزایش ظرفیت تولید نیز نمی‌تواند تضمین‌کننده افزایش واقعی تیراژ باشد. بنابراین، اکنون زمان آن است که سیاست‌گذار صنعتی به‌جای برخورد مودی با مشکلات، یک برنامه هماهنگ برای عبور زنجیره خودرو از این سه گلوگاه طراحی و اجرای آن را به‌صورت مستمر پیش کند

قطعات، تجهیزات و فناوری وابسته است و به‌همین دلیل دسترسی به ارز برای این صنعت یک ضرورت عملیاتی محسوب می‌شود مشکل زمانی تشدید می‌شود که فرآیند تخصیص و تأمین ارز طولانی‌شود. تولیدکننده نمی‌تواند برنامه تولید خود را صرفاً بر اساس ظرفیت کارخانه تنظیم کند؛ بلکه باید مطمئن باشد مواد اولیه و قطعات مورد نیاز در زمان مناسب در اختیارش قرار می‌گیرد. وقتی ارز دیر تخصیص پیدا می‌کند، سفارش‌گذاری نیز به تعویق می‌افتد و زنجیره تأمین با تأخیر مواجه می‌شود. در مرحله بعد، تولیدکننده برای جبران این تأخیر ممکن است مجبور شود با هزینه بیشتری نسبت به تأمین مواد اقدام کند از سوی دیگر، فاصله میان زمان پرداخت هزینه‌ها و زمان دریافت درآمد، فشار بیشتری بر سرمایه‌دار گردش شرکت‌ها وارد می‌کند. بنابراین مساله ارز تنها یک موضوع تجاری نیست؛ بلکه مستقیماً با میزان تولید، موجودی انبار و نقدینگی تولیدکننده ارتباط دارد

نقدینگی؛ حلقه اتصال دو بحران دیگر

اما شاید مهم‌ترین چالش فعلی زنجیره خودرو، نقدینگی باشد. تولید بدون سرمایه‌دار گردش امکان‌پذیر نیست و قطعه‌ساز برای خرید مواد اولیه، پرداخت دستمزد، هزینه انرژی، حمل‌ونقل و سایر هزینه‌های تولید، به منابع مالی مستمر نیاز دارد در این میان، تأخیر در پرداخت مطالبات قطعه‌سازان از سوی خودروسازان می‌تواند فشار مضاعفی بر زنجیره تأمین وارد کند. قطعه‌ساز زمانی که مطالبات خود را با فاصله زمانی طولانی دریافت می‌کند، برای ادامه تولید ناچار است از منابع بانکی یا سایر منابع مالی استفاده کند

این منابع نیز هزینه‌دارند و در شرایط تورمی، هزینه تأمین مالی می‌تواند بخش قابل توجهی از حاشیه سود تولیدکننده را از بین ببرد

مشکل زمانی جدی‌تر می‌شود که افزایش هزینه مواد اولیه، حمل‌ونقل و انرژی هم‌زمان اتفاق بیفتد. در چنین شرایطی، سرمایه‌دار گردش مورد نیاز یک واحد تولیدی افزایش می‌یابد؛ در حالی که توان مالی آن لزوماً متناسب با این افزایش رشد نکرده است

در نتیجه ممکن است یک قطعه‌ساز از نظر ظرفیت تولید توان ساخت قطعه را داشته باشد، اما به‌دلیل

زنجیره خودرو سازی کشور در شرایطی تلاش می‌کند تولید را حفظ کند که افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، دشواری تأمین ارز و کمبود نقدینگی، سه گلوگاه اصلی تولید را شکل داده‌اند؛ چالش‌هایی که تداوم آن‌ها می‌تواند برنامه تولید و حتی استمرار فعالیت بخشی از زنجیره تأمین را تحت تأثیر قرار دهد

صنعت خودرو برای حفظ تولید، تنها به خط مونتاژ و ظرفیت اسمی کارخانه‌ها وابسته نیست؛ پشت هر دستگاه خودرو، زنجیره‌ای از تأمین‌کنندگان مواد اولیه، قطعات، تجهیزات و خدمات قرار دارد که کوچک‌ترین اختلال در هر بخش آن می‌تواند فرآیند تولید را متوقف یا کند کند. در شرایط فعلی، این زنجیره با سه چالش هم‌زمان مواجه است: حمل‌ونقل، ارز و نقدینگی

این سه عامل در ظاهر مستقل از یکدیگر هستند، اما در عمل به یکدیگر متصل شده‌اند. افزایش هزینه حمل، منابع مالی بیشتری برای تأمین قطعه و مواد اولیه مطالبه می‌کند؛ محدودیت دسترسی به ارز زمان تأمین را افزایش می‌دهد و تأخیر در تأمین نیز سرمایه‌دار گردش بیشتری نیاز دارد. در نهایت، قطعه‌ساز و خودروساز در شرایطی قرار می‌گیرند که برای حفظ یک سطح مشخص از تولید، باید منابع بیشتری نسبت به گذشته هزینه کنند

حمل‌ونقل؛ هزینه‌ای که مستقیماً به تولید منتقل می‌شود

یکی از مهم‌ترین مشکلات فعلی زنجیره خودرو، افزایش هزینه و طولانی شدن فرآیند حمل‌ونقل است. صنعت خودرو به دلیل وابستگی به طیف گسترده‌ای از مواد اولیه و قطعات، از صنایع حساس به اختلالات لجستیکی محسوب می‌شود

بخش قابل توجهی از مواد اولیه و قطعات مورد استفاده در تولید خودرو، مستقیم یا غیرمستقیم به حمل‌ونقل بین‌المللی وابسته است. هرگونه افزایش هزینه در این بخش، قیمت تمام‌شده قطعه و در نهایت خودرو را افزایش می‌دهد

اما مساله فقط افزایش هزینه نیست. طولانی شدن زمان حمل نیز برای تولیدکننده اهمیت دارد. زمانی که قطعه یا ماده اولیه دیرتر از موعد به کارخانه برسد، خودروساز ناچار است موجودی بیشتری در زنجیره تأمین نگهداری کند. این موضوع به معنای قفل شدن منابع مالی بیشتر است در شرایطی که نقدینگی تولیدکنندگان محدود است، افزایش موجودی انبار نیز خود به یک مشکل تبدیل می‌شود. بنابراین لجستیک نامناسب، هم هزینه تولید را افزایش می‌دهد و هم نیاز به سرمایه‌دار گردش را بیشتر می‌کند

از سوی دیگر، افزایش هزینه حمل‌ونقل می‌تواند بخشی از مزیت اقتصادی تولید داخل را نیز تحت تأثیر قرار دهد. اگر قطعه‌ساز برای تأمین مواد اولیه با هزینه‌های سنگین حمل مواجه باشد، قیمت تمام‌شده محصول او افزایش می‌یابد و توان رقابت در بازار کاهش پیدا می‌کند

ارز؛ گلوگاهی که تأمین را کند کرده است دومین چالش اساسی، تأمین ارز است. صنعت خودرو برای تولید مستمر، به واردات بخشی از مواد اولیه،

پیگیری يك موضوع

Follow up

بخشی از تورم، حاصل سیاست ارزی دولت است



به نقل از خانه ملت، مصطفی طاهری با اشاره به سیاست دولت برای حرکت به سمت تکنرخی کردن ارز گفت: «زمانی که دولت سیاست ارزی خود را اعلام کرد و موضوع حذف ارزهای ترجیحی و حرکت به سمت تکنرخی شدن ارز مطرح شد، در مجلس نیز پیش‌بینی‌هایی درباره آثار این تصمیم بر درآمدهای دولت و قیمت‌ها صورت گرفت»

نماینده مردم زنجان و طارم در مجلس ادامه داد: «برآوردها در آن مقطع این بود که با افزایش نرخ ارز از حدود ۱۲۰ هزار تومان به سطوح بالاتر، دولت می‌تواند درآمد جدیدی در حدود یک‌هزار همت ایجاد کند و حتی میانگین نرخ ارز در طول سال در محدوده‌ای مانند ۱۸۰ تا ۱۹۰ هزار تومان قرار گیرد؛ به این معنا که نرخ ارز در ابتدای سال پایین‌تر و در پایان سال به سطوح بالاتری برسد.»

وی تصریح کرد: «بنابراین باید توجه داشت که حتی اگر هیچ جنگی هم اتفاق نمی‌افتاد و هیچ شوک سیاسی یا اقتصادی دیگری نیز ایجاد نمی‌شد، فقط اجرای این سیاست ارزی می‌توانست بخشی از تورم و افزایش قیمت‌ها را به دنبال داشته باشد.»

طاهری اظهار کرد: «وقتی نرخ ارز از حدود ۱۲۰ هزار تومان به نزدیک ۱۹۰ هزار تومان افزایش پیدا می‌کند، طبیعی است که این افزایش نرخ ارز آثار خود را در قیمت کالاها و خدمات نشان دهد و فقط یک بخش محدود از این آثار را می‌توان با اختصاص ارز یا حمایت مستقیم جبران کرد.»

وی با اشاره به محدود بودن منابع ارزی اختصاص یافته برای حمایت از کالاهای اساسی عنوان کرد: «دولت برای کالاهای مشمول حمایت، حدود ۱۲ میلیارد دلار ارز اختصاص می‌دهد؛ اما در مقابل، بخش قابل توجهی از نیاز ارزی کشور، در حدود ۵۰ تا ۶۰ میلیارد دلار، در سایر بخش‌ها تأمین می‌شود و افزایش نرخ ارز در این بخش‌ها نیز مستقیماً بر قیمت تمام‌شده کالاها و خدمات اثر می‌گذارد.»

نماینده مردم زنجان و طارم در مجلس خاطرنشان کرد: «بنابراین وقتی نرخ ارز افزایش پیدا می‌کند، آثار آن را در بخش‌های مختلف اقتصاد از جمله لوازم خانگی، خودرو، تولید، خدمات و سایر کالاها مشاهده می‌کنیم و این افزایش هزینه‌ها در نهایت از جیب مردم پرداخت می‌شود.»

نگاه View

فتح‌الله حسینی

عضو کمیسیون انرژی مجلس

دو دلیل عمده ناترازی تولید و مصرف بنزین

بخشی از ناترازی سوخت کشور ناشی از قاچاق و بخشی دیگر ناشی از مصرف بالای خودروهای داخلی است. از سوی، مصرف روزانه بنزین در کشور حدود ۱۳۷ میلیون لیتر است که با افزایش سفرها در شهر یورماه ممکن است به ۱۴۲ میلیون لیتر یا بیشتر برسد؛ این درحالی است که تولید روزانه بنزین حدود ۱۳۰ میلیون لیتر برآورد می‌شود. در عین حال بر اساس آمار مطرح‌شده در نشست اخیر با وزیر نفت و مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های 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. 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 پخش 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 به‌جای عرضه در داخل کشور، به شکل سازمان‌یافته از کشور خارج می‌شود. دولت در ابتدا افزایش قیمت بنزین را به‌عنوان یکی از راهکارهای مدیریت مصرف مطرح کرد. با اعمال نرخ سوم، بخشی از مصرف کاهش یافت و حدود دو تا سه میلیون لیتر از ناترازی کاسته شد. 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. 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. قیمت سوخت باید به‌صورت تدریجی و متناسب با افزایش درآمدها و شرایط اقتصادی مردم اصلاح شود و نمی‌توان بدون توجه به وضعیت معیشتی جامعه تصمیم‌گیری کرد. در کنار توسعه حمل‌ونقل عمومی، کشور به ارتقای بهره‌وری خودروهای تولید داخل، توسعه خودروهای کم‌مصرف و هیبریدی، کاهش تعرفه واردات خودروهای کم‌مصرف و اصلاح تدریجی سازوکار قیمت‌گذاری نیاز دارد. این سیاست‌ها می‌توانند در میان‌مدت به کنترل رشد مصرف و در بلندمدت به کاهش ناترازی انرژی منجر شوند.

زاپاس

Spare Tire

جابه‌جایی بیش از ۴۵ میلیون مسافر در چهار ماه نخست امسال



اله‌باری در پایان با اشاره به فعالیت ۲ هزار و ۵۳۴ شرکت و ۷۸۲ پایانه حمل‌ونقل مسافری در سطح کشور خاطرنشان کرد: «عملیات جابه‌جایی مسافران در بخش حمل‌ونقل عمومی بین‌شهری به‌صورت مستمر و بدون وقفه انجام می‌شود و بیش از ۹۰ هزار راننده ماهر در این حوزه فعالیت دارند.»

مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری با اشاره به آمار نوسازی ناوگان حمل‌ونقل مسافری در چهار ماه نخست سال جاری گفت: «طی این مدت، ۱۰۷ دستگاه اتوبوس، ۲۷ دستگاه مینی‌بوس و ۶۴ دستگاه سواری جدید به ناوگان فعال در بخش حمل‌ونقل عمومی بین‌شهری افزوده شده است.»

دستگاه ناوگان اتوبوسی بین‌شهری در مسیرهای مختلف تردد کرده‌اند.»

وی افزود: «همچنین بالغ بر ۱۸ میلیون و ۶۶۵ هزار مسافر توسط ۳۱ هزار و ۳۳ دستگاه مینی‌بوس و بیش از سه میلیون و ۱۸۸ هزار مسافر نیز با استفاده از ظرفیت ۳۴ هزار و ۳۸۹ دستگاه ناوگان سواری کرایه جابه‌جا شده‌اند.»

مرتضی اله‌باری قومنی، مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با بیان این که طی چهار ماه نخست امسال بیش از ۴۵ میلیون و ۱۰۵ هزار مسافر با استفاده از ناوگان حمل‌ونقل مسافری بین‌شهری جابه‌جا شده‌اند، گفت: «در این مدت، بیش از ۲۳ میلیون و ۲۵۱ هزار مسافر به‌وسیله ۱۴ هزار و ۲۵۵



«بامو» تبلیغات را به پشت فرمان آورد

«بامو در اقدامی جنجالی، نمایش تبلیغات روی صفحه‌نمایش داشبورد را رسماً آغاز کرده‌است؛ تصمیمی که واکنش‌های گسترده‌ای در میان رانندگان و رسانه‌ها برانگیخته و بحث تازه‌ای درباره آینده تجربه کاربری خودروهای مدرن به راه انداخته‌است. این قابلیت که ابتدا در برخی مدل‌های جدید فعال شده، بخشی از برنامه بامو برای ایجاد جریان در آمدی پایدار از خدمات دیجیتال و اشتراک‌محور است؛ مسیری که این شرکت طی سال‌های اخیر با جدیت دنبال کرده و حالا وارد مرحله‌ای حساس تر شده‌است. طبق گزارش منتشر شده، تبلیغات در قالب پیام‌های کوتاه، پیشنهادهای خرید و اطلاع‌رسانی‌های تجاری روی نمایشگر مرکزی ظاهر می‌شوند و بامو تأکید کرده که این محتوا «غیر مزاحم» طراحی شده و تنها در شرایطی نمایش داده می‌شود

که راننده درگیر عملیات حیاتی رانندگی نباشد. با این حال، بسیاری از کاربران معتقدند حضور هر نوع تبلیغ در فضای کابین، تجربه رانندگی را تحت تأثیر قرار می‌دهد و مرز میان خودرو و گوشی هوشمند را بیش از پیش کمرنگ می‌کند. بامو می‌گوید این قابلیت بخشی از سیستم BMW Operating System ۹ است و به صورت همدند برای ارائه پیشنهادها و مر تبط با سرویس، قطعات، خدمات اشتراکی و حتی امکانات جدید خودرو طراحی شده‌است. شرکت همچنین تأکید کرده که تبلیغات شخصی سازی می‌شوند و بر اساس داده‌های استفاده از خودرو، موقعیت جغرافیایی و نیازهای احتمالی راننده نمایش داده خواهند شد. این یعنی اگر خودرو نیاز به سرویس داشته باشد، سیستم می‌تواند پیشنهادها و مر تبط را روی صفحه نشان دهد.

ویژه‌ها

۴۲ درصد سهام تودلی سایپا عرضه می‌شود



«رئیس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) با اشاره به موضوع واگذاری سهام سایپا گفت: «اگر مسائل اسفندماه سال گذشته و جنگ رمضان رخ نمی‌داد، بر اساس سیاست‌های اعلامی وزارت صمت، ۴۲ درصد از سهام عرضه می‌شد».

فرشاد مقیمی اظهار داشت: «پس از فرآیند آزادسازی وثیقه و سهام شرکت سایپا، فرآیند عرضه سهام تودلی انجام می‌شود.» رئیس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران افزود: «وزیر اقتصاد به تازگی دو تکلیف در این خصوص اعلام کرده‌است که در حال پیگیری موضوع هستیم.»

دیگه چه خبر؟

مطالبات قطعه‌سازان از صنعت خودرو به ۱۷۰ همت رسید



«رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به این که مطالبات قطعه‌سازان از صنعت خودرو به ۱۷۰ همت رسیده‌است، گفت: «از این میزان ۷۰ هزار میلیارد تومان از آن سررسید شده‌است.» محمدرضا نجفی‌منش ریشه اصلی مشکلات مالی صنعت خودرو را شکاف میان رشد هزینه تولید و قیمت فروش در کارخانه دانست و برای عبور از شرایط فعلی، مجموعه‌ای از اقدامات کوتاه‌مدت و بلندمدت از جمله احیای شورای سیاست‌گذاری صنعت خودرو، تأمین سرمایه در گردش زنجیره، حل مشکلات ارزی و اصلاح نظام قیمت‌گذاری خودرو و قطعات، متناسب با هزینه‌های تولید را پیشنهاد کرد.

تویتر!

تعویق حذف سهمیه سوخت خودروهای بالای ۲۰ سال به یک شرط



«مدیر ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی خبرگزاری تسنیم با اشاره به آیین‌نامه ابلاغی نوسازی خودروهای فرسوده گفت: «دارندگان خودروهای فرسوده برای بهره‌مندی از تسهیلات اعلام‌شده باید در سامانه «NNHK.ir» ثبت‌نام کنند. محمدصادق حاتمی افزود: «این تسهیلات با اولویت حمل‌ونقل عمومی ارائه می‌شود؛ اما در بخش خودروهای شخصی نیز متقاضیان می‌توانند در طرح جایگزینی شرکت کنند و بدون نیاز به حضور در قرقه‌کشی یا انتظار در صف، مستقیماً از خودرو ساز خودرو خریداری کنند.» حاتمی همچنین توضیح داد: «ترخ گواهی اسقاط دیگر رقم ثابتی نخواهد بود و با توجه به قیمت خودرو، هزینه‌های فرآیند اسقاط، ارزش ضایعات و لاشه خودرو و به‌صورت شاور تعیین می‌شود.»

از تکمیل انتقال ظرفیت‌ها تا شفاف‌سازی منابع حساب بهینه‌سازی و عملیاتی شدن گواهی صرفه‌جویی



«به نقل از خانه ملت، فرهاد شهرکی در تشریح نشست کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی با حضور اسماعیل سقاب اصفهانی، معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی و معاونان این سازمان گفت: «در این نشست روند اجرای ماده (۴۶) قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت بررسی شد، وضعیت استقرار سازمان، انتقال وظایف و ظرفیت‌های قانونی، عملکرد حساب بهینه‌سازی مصرف انرژی، سازوکار گواهی‌های صرفه‌جویی و میزان آمادگی عملیاتی سازمان، محورهای اصلی این نشست نظارتی بود.»

نایب‌رئیس کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی افزود: «بررسی‌های کمیسیون نشان داد که اجرای ماده (۴۶) به تأسیس سازمان، تصویب اساسنامه یا صدور احکام اداری محدود نیست. سازمان باید ظرفیت‌های حوزه بهینه‌سازی را تجمیع، حساب مربوط را تجهیز، قراردادهای سرمایه‌گذاری را سامان‌دهی و چرخه صدور، تضمین تسویه و بازخرید گواهی‌های صرفه‌جویی را عملیاتی کند. گزارش عملکرد ۶ ماهه به کمیسیون‌های اقتصادی و انرژی مجلس نیز باید بر داده‌های قابل راستی‌آزمایی استوار باشد.»

وی در ادامه با اشاره به این که هدف برنامه هفتم صرفه‌جویی معادل یک میلیون و ۲۸۵ هزار بشکه نفت خام در روز در بخش‌های صنعت و کشاورزی، ساختمان، حمل‌ونقل، جمع‌آوری گازهای همراه و افزایش بازده نیروگاهی است، مطرح کرد: «این هدف باید به‌برش‌های سالانه و بخشی، خط‌مبنای روشن، نظام مستقل اندازه‌گیری و صحت‌گذاری و داشبورد پیشرفت تبدیل شود تا سهم هر دستگاه و میزان تحقق برنامه سنجش‌پذیر باشد.»

شهرکی ادامه داد: «در ارزیابی استقرار سازمان، میان «تشکیل حقوقی» و «امادگی عملیاتی» تفکیک شد. اجرای قانون زمانی قابل احراز است که اختیارات، منابع، نیروی انسانی، داده، دارایی، قرارداد و مسئولیت پاسخ‌گویی، مستند و قابل ردیابی در سازمان مستقر شود. تصویب ساختار یا مکاتبات اداری، بدون تحویل واقعی اجزای ماموریت کفایت نمی‌کند.»

وی با اشاره به موضوع ادغام‌ها عنوان کرد: «طبق گزارش ارائه‌شده، انتقال ظرفیت‌های شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت» کامل نشده و پروژه‌ها، قراردادهای زیرساخت‌ها و ۴۲ پست مصوب باید فوراً تعیین تکلیف شوند. انتقال دفتر هماهنگی، اندازه‌گیری و صحت‌گذاری «ساتبا» یا ۱۰ پست سازمانی نیز مطرح است؛ چهار نفر معرفی شده‌اند، اما تحویل اسناد، اموال و داده‌ها باید مستند شود. درباره ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت نیز فهرست نیروی انسانی، اموال، تعهدات، پرونده‌ها و داده‌های انتقالی باید نهایی شود.»

گام تازه‌ای که نارنجی‌پوشان جاده‌مخصوص برای افزایش شفافیت برداشتند؛

عرضه زیرمجموعه‌های سایپا در بورس؛ «فارس‌سازی زر گلیاگان» در مسیر بازار سرمایه



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir



مسائل مهم در گروه‌های بزرگ صنعتی، مشخص بودن میزان ارزش و عملکرد هر یک از زیرمجموعه‌هاست. زمانی که شرکت‌های تابعه ساختار مالی شفاف‌تری داشته باشند و اطلاعات آن‌ها در چارچوب الزامات بازار سرمایه منتشر شود، ارزیابی عملکرد کل گروه نیز می‌تواند دقیق‌تر انجام شود. از سوی دیگر، عرضه شرکت‌های زیرمجموعه می‌تواند به سایپا در مدیریت دارایی‌های خود کمک کند. شرکت‌های بزرگ خودرو سازی معمولاً علاوه بر فعالیت اصلی، مجموعه‌ای از شرکت‌های تولیدی، خدماتی و تخصصی را در اختیار دارند. ورود برخی از این شرکت‌ها به بازار سرمایه می‌تواند امکان ارزش‌گذاری مستقل آن‌ها را ایجاد کند و تصویر روشن‌تری از پرتفو دارایی‌های گروه در اختیار سهامداران قرار دهد. در مورد فارس‌سازی زر گلیاگان، این موضوع از جنبه دیگری نیز اهمیت دارد. صنعت قطعه‌سازی برای خودرو سازان، بخشی از زنجیره اصلی تولید محسوب می‌شود و عملکرد شرکت‌های قطعه‌ساز مستقیماً بر ارزش تولید، کیفیت محصول، قیمت تمام‌شده و استمرار تأمین قطعات ارتباط دارد. بنابراین تقویت ساختار مالی یک قطعه‌ساز می‌تواند در نهایت به تقویت

بخشی از زنجیره تأمین خودرو سازی نیز منجر شود. با عرضه سهام فارس‌سازی زر گلیاگان، این شرکت می‌تواند از ظرفیت‌های بازار سرمایه برای تأمین منابع مورد نیاز طرح‌های توسعه‌ای خود استفاده کند. در چنین شرایطی، سرمایه مورد نیاز برای توسعه خطوط تولید، نوسازی تجهیزات، افزایش بهره‌وری یا توسعه محصولات می‌تواند از مسیرهایی غیر از منابع مستقیم سهامدار اصلی تأمین شود. این مساله برای سایپا نیز اهمیت دارد؛ زیرا تأمین مالی مستقل زیرمجموعه‌های تولید بخشی از فشار مالی موجود بر شرکت مادر را کاهش دهد. به عبارت دیگر، هر چه شرکت‌های تابعه توان بیشتری برای تأمین منابع مورد نیاز خود داشته باشند، امکان اختصاص منابع شرکت مادر به پروژه‌های اولویت‌دار و فعالیت‌های اصلی نیز افزایش پیدا می‌کند. عرضه سهام زیرمجموعه‌ها همچنین می‌تواند به ایجاد انضباط بیشتر در عملکرد شرکت‌ها منجر شود. شرکت حاضر در بازار سرمایه ناچار است اطلاعات مالی و عملکردی خود را در چارچوب مشخصی منتشر کند و برنامه‌های خود را شفاف‌تر در معرض ارزیابی سهامداران قرار دهد. همین موضوع می‌تواند مدیران شرکت را نسبت به شاخص‌هایی مانند سودآوری، بهره‌وری، هزینه تولید و بازده سرمایه حساس‌تر کند. برای گروه سایپا، این فرآیند می‌تواند به نوعی بازآرایی پرتفو شرکت نیز منجر شود. در صورتی که عرضه زیرمجموعه‌ها بر نامه مشخص دنبال شود، سایپا می‌تواند ضمن حفظ ارتباط راهبردی با شرکت‌های مهم زنجیره خود، بخشی از ارزش ایجاد شده در این شرکت‌ها را در بازار سرمایه آشکار کند. از سوی دیگر، حضور شرکت‌های زیرمجموعه در بازار سرمایه می‌تواند امکان مقایسه عملکرد آن‌ها با سایر شرکت‌های فعال در صنعت قطعه‌سازی را افزایش دهد. این مقایسه برای سهامداران و مدیران شرکت مادر اهمیت دارد؛ زیرا مشخص می‌کند هر شرکت تا چه اندازه از ظرفیت‌های تولیدی خود استفاده کرده و در مقایسه با رقبای خود چه جایگاهی دارد.

اینفوگرافش

Infography

رشد درآمد شرکت تولیدی «لنت ترمز ایران» در چهار ماهه نخست سال جاری

درآمد تیرماه

۸۶

میلیارد تومان

۱۷۱

شرکت تولیدی لنت ترمز ایران

میزان افزایش

۶۰۰

درصد

میزان درآمد چهار ماهه

۳۰۱

میلیارد تومان

شرکت تولیدی «لنت ترمز ایران» در چهار ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۳۰۱ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چین تلند؟

دولت باید از قیمت‌گذاری دستوری فاصله بگیرد

«رئیس اتاق بازرگانی تهران با انتقاد از گسترش بروکراسی، قیمت‌گذاری دستوری و مداخلات دولت در اقتصاد تأکید کرد: «عبور اقتصاد ایران از رکود تورمی نیازمند اصلاح حکمرانی، بازسازی ساختارهای مدیریتی، مبارزه با فساد و کاهش مداخلات دولتی است.» محمود نجفی‌عرب‌نوبد یک راهبردمناسب توسعه صنعتی را نیز یکی دیگر از مشکلات اقتصاد دانست و گفت: «در نبود یک سیاست صنعتی منسجم و بلندمدت، اقتصاد کشور با چالش‌های متعددی مواجه شده‌است؛ در حالی که تولید، پایه اصلی رشد و توسعه اقتصادی است.»

چرا؟

تأمین نیازهای صنایع با مشکل مواجه است

«رئیس اتاق بازرگانی تهران ادامه داد: «در چهار ماه نخست امسال ۱۳۰۲ میلیارد دلار واردات انجام شده‌است. سال گذشته در همین بازه زمانی حدود ۱۸۰۴ میلیارد دلار واردات داشتیم. این ارقام و همچنین شاخص‌ها نشان می‌دهد که در تأمین نیازهای صنایع و حتی برخی کالاهای ضروری با مشکل مواجه هستیم.»

برای چه؟

اقتصاد در وضعیت رکودی قرار دارد

«وی افزود: «در خردادماه سال جاری، شاخص مدیران خرید کل اقتصاد با ثبت عدد ۴۵.۹ برای پانزدهمین ماه متوالی در محدوده رکودی قرار داشته و شاخص مقدار تولید نیز برای چهاردهمین ماه متوالی وضعیت نامناسبی را نشان داده‌است. این شرایط نشان می‌دهد اقتصاد و تولید کشور همچنان در وضعیت رکود تورمی قرار دارند. با توجه به رشد جمعیت، این وضعیت به معنای کاهش قدرت اقتصادی کشور و افت رفاه متوسط جامعه است.»



پایین شکل بازار را تغییر داده‌اند و مشتریان را به سمت بخش‌های پایین‌تر و میانی سوق داده‌اند؛ حتی بسیاری از خریداران خودروهای کار کرده را نیز به سمت محصولات صفر کیلومتر خود کشانده‌اند. در همین راستا، نسل جدید RAV۴ با قیمت پایه ۷۷۰ هزار و ۵۰۰ زنده (۴۷ هزار و ۱۰۰ دلار) و نسخه‌های فول تا یک میلیون و ۴۳ هزار و ۹۰۰ زنده (۶۳ هزار و ۸۰۰ دلار) عرضه می‌شود؛ رقمی که حدود ۳ هزار و ۵۰۰ دلار بیشتر از نسل قبلی است. این افزایش قیمت ممکن است فروش را کاهش دهد؛ اما تویوتا معتقد است که می‌تواند سود بیشتری از هر خودرو کسب کند و جایگاه RAV۴ را به عنوان یک کراس‌اوور پریمیوم تثبیت کند. این نخستین بار است که یکی از مدیران تویوتا به صراحت تأیید می‌کند برندهایی مانند BYD، چری و جیلی شرکت را مجبور به تغییر موقعیت محصول کرده‌اند.

بازار خودرو آفریقای جنوبی طی چند سال گذشته زیر و رو شده است؛ جایی که برندهای چینی با قیمت‌های تهاجمی، سهم قابل توجهی از بازار را تصاحب کرده‌اند و حالا بیش از ۱۹ درصد فروش خودروهای سواری و تجاری سبک را در اختیار دارند. این تغییر بزرگ، شرکت‌های با سابقه‌ای مانند تویوتا را مجبور کرده است استراتژی خود را بازنگری کرده و محصولاتشان را در جایگاهی متفاوت عرضه کنند. نتیجه این تغییر، افزایش قیمت نسل جدید RAV۴ و حرکت آن به سمت یک موقعیت «پریمیوم‌تر» در بازار است. تویوتا که همچنان بزرگ‌ترین خودروساز جهان است، در گفت‌وگویی تازه در آفریقای جنوبی تأیید کرده که دیگر نمی‌تواند در بخش ورودی بازار با برندهای چینی رقابت کند. مدیر روابط عمومی تویوتا در این کشور، ریان استر هویزن می‌گوید برندهای چینی با قیمت‌های

چینی‌ها ارزان شدند، «تویوتا» مجبور شد گران شود!



«بوگاتی» هنوز W۱۶ را کنار نگذاشته است



بوگاتی بارها اعلام کرده بود دوران موتور W۱۶ چهار توربو به پایان رسیده، اما هر بار پیش از خدا حافظی کامل، یک تک‌نسخه تازه از راه می‌رسد و این پیش‌رانه افسانه‌ای را دوباره به صحنه بازمی‌گرداند. در آستانه هفته خودرویی مونتری، این شرکت فرانسوی یک مدل کاملاً سفارشی دیگر را از برنامه اختصاصی Programme Solitaire معرفی کرده؛ مدلی که همچنان از همان موتور ۸ لیتری مشهور استفاده می‌کند و بر پایه شاسی شیرون ساخته شده است. بوگاتی طی دو تیزر کوتاه، نخست پوشش موتور W۱۶ و سپس جلو پنجره مدل جدید را به نمایش گذاشته است. در این تصاویر، جلو پنجره اسب‌شکل بوگاتی پهن‌تر از نمونه موجود در شیرون دیده می‌شود و شباهت بیشتری به طراحی Tourbillon دارد؛ موضوعی که با گزارش‌های قبلی درباره الهام‌گیری این تک‌نسخه از توربیون و همچنین هاپر کار مسابقه‌ای Bolide همخوانی دارد. تا امروز دو مدل تک‌نسخه از برنامه Solitaire معرفی شده‌اند. نخستین مدل، Brouillard، سال گذشته در مونتری رونمایی شد؛ ترکیبی چشمگیر از عناصر شیرون و میسترال با رنگ سبز مات. حدود ۶ ماه بعد، بوگاتی نسخه دوم یعنی FKP Hommage را معرفی کرد؛ ادای دینی مدرن به ویرون که با موتور قدرتمندتر شیرون عرضه شد.

وقتی محاسبات در تولید و فروش خودرو درست از آب در نمی‌آید!

چالش‌های «فورد» در مسیر برقی‌سازی



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

بازار خودروهای برقی در آمریکا ماه‌سختی را پشت سر گذاشت و فور دیش از همه زیر فشار قرار گرفت. تازه‌ترین آمارها نشان می‌دهد فروش محصولات الکتریکی این شرکت در ماه گذشته سقوطی کم‌سابقه داشته؛ افتی که نه تنها تحلیل‌گران را غافلگیر کرده، بلکه پرسش‌های جدی درباره آینده استراتژی برقی‌سازی فور ایجاد کرده است. این کاهش شدید در شرایطی رخ می‌دهد که رقبا با سرعت بیشتری در حال عرضه مدل‌های جدید، کاهش قیمت‌ها و افزایش مشوق‌های خرید هستند و مشتریان نیز بیش از گذشته به سمت گزینه‌های ارزان‌تر با هیبریدی متمایل شده‌اند. فور طی دو سال گذشته سرمایه‌گذاری سنگینی روی توسعه خودروهای برقی انجام داده و مدل‌هایی مانند Lightning ۱۵۰ F و Mustang Mach E را به‌عنوان ستون‌های اصلی این تحول معرفی کرده بود. اما افت اخیر نشان می‌دهد بازار دیگر مانند گذشته پذیرای این محصولات نیست و شرکت باید به سرعت راهبردت خود را بازنگری کند. هم‌زمان، فشار هزینه‌ها، رقابت شدید چینی‌ها و کندی رشد زیرساخت شارژ، چشم‌انداز این بخش را پیچیده‌تر کرده است. در چنین فضایی، سقوط فروش فور تنها یک آمار ماهانه نیست؛ نشانه‌ای است از تغییر رفتار مشتریان و چالشی که می‌تواند مسیر آینده یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان آمریکا را تحت تأثیر قرار دهد.

افت شدید در پایگاه نوآور فور

فروش خودروهای برقی فور در ماه گذشته سقوطی کم‌سابقه را تجربه کرد؛ افتی نزدیک به ۷۵ درصد که نه تنها بخش الکتریکی شرکت را زمین‌گیر کرد، بلکه کل خانواده محصولات برقی و هیبریدی را وارد یک سرآشوبی تابستانی کرد. این کاهش شدید در شرایطی رخ داد که فروش کلی فور در آمریکا نیز نسبت به ژوئیه سال گذشته ۱۰۲ درصد افت داشته است؛ اما آن چه مدیران شرکت را غافلگیر کرده، سرعت سقوط بخش برقی‌هاست، بخشی که قرار بود آینده فور را بسازد. در ماه ژوئیه، فروش محصولات «برقی‌شده»



بامو هرگز نسخه وانت از سری M، را به تولید نرسانده، اما این موضوع مانع یک سازنده خلاق در کالیفرنیا نشد. او یک BMW M۴ G۸۲ صفر کیلومتر را خرید، سقف آن را برد، بخش عقب را بازطراحی کرد و یک وانت اسپرت تک‌نسخه ساخت؛ پروژه‌ای که چهار سال پس از تکمیل، حالا در سایت Bring A Trailer با قیمت ۹۳ هزار دلار فروخته شده است. این رقم نه تنها برای یک تبدیل غیرکارخانه‌ای قابل توجه است، بلکه از قیمت نسخه M۴ Competition xDrive ۲۰۲۶ نیز بالاتر است؛ مدلی که ۹۱ هزار و ۷۰۰ دلار قیمت پایه دارد. این خودرو که با نام Maloo M۴ شناخته می‌شود، نخستین بار در نمایشگاه SEMA ۲۰۲۲ دیده شد و توجه طرفداران بامو را به خود جلب کرد. سازنده آن، Din Mann، الهام خود را از نمونه تاریخی گرفت؛ وانت مفهومی M۳ E۳۰ در سال ۱۹۸۶ و نسخه M۳ E۹۲

نیز با افت ۸۷ درصدی تقاضا، یکی از بدترین عملکردها را ثبت کرده است. این کاهش شدید نشان می‌دهد مشتریان تجاری نیز نسبت به خرید ون‌های برقی محتاط‌تر شده‌اند. ترکیب این آمارها تصویری روشن از چالش‌های فور ارائه می‌دهد؛ کاهش اعتماد مشتریان به خودروهای برقی، رقابت شدید برندهای چینی و آمریکایی و فشار قیمت‌ها در بازاری که هنوز زیرساخت شارژ آن به بلوغ نرسیده است. فور اکنون در نقطه‌ای قرار دارد که باید تصمیم بگیرد چگونه مسیر برقی‌سازی خود را بازطراحی کند؛ مسیری که قرار بود آینده شرکت را تضمین کند، اما حالا به یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های آن تبدیل شده است.

مشکلات ریشه‌دار

عملکرد ضعیف فور در بخش برقی‌ها در ماه ژوئیه تنها به آمار کلی محدود نمی‌شود؛ جزئیات مدل‌ها نشان می‌دهد بحران عمیق‌تر از آن چیزی است که در نگاه اول دیده می‌شود. موستانگ Mach E که زمانی ستون اصلی استراتژی برقی‌سازی فور بود، ماه گذشته تنها یک‌هزار

و ۸۶۳ دستگاه فروش داشت؛ افتی ۶۴.۹ درصدی نسبت به سال قبل. در مجموع نیمه نخست سال نیز فروش این کراس‌اوور اسپرت از ۲۷ هزار و ۹۳ دستگاه به ۱۳ هزار و ۴۹۵ دستگاه رسیده و عملاً نصف شده است. وضعیت F ۱۵۰ Lightning نیز بهتر نیست. فور تولید این پیکاپ برقی را از دسامبر گذشته متوقف کرده و اکنون تنها موجودی انبار را می‌فروشد. امسال فقط ۴ هزار و ۶۲۲ دستگاه از آن به فروش رسیده که ۷۰.۹ درصد کمتر از سال گذشته است. فروش ماه ژوئیه نیز با ۱۴۱ دستگاه، سقوطی ۹۵ درصدی را ثبت کرده؛ رقمی که نشان می‌دهد حتی موجودی باقی‌مانده نیز با سرعت بسیار کمی از انبار خارج می‌شود. در بخش تجاری، E Transit با سقوطی شدید مواجه شده است. این ون برقی امسال تنها ۵۵۴ دستگاه فروش داشته؛ افتی ۸۷ درصدی نسبت به ۴ هزار و ۲۶۴ دستگاه سال گذشته. فروش ماه گذشته نیز با ۶۱ دستگاه، کاهش ۳۲.۲ درصدی را نشان می‌دهد. این افت نشان می‌دهد مشتریان تجاری که معمولاً تصمیمات خریدشان مبتنی بر هزینه و کارایی است، فعلاً تمایلی به انتخاب نسخه‌های تمام‌برقی ندارند.

وانت اسپرت تک‌نسخه «بامو»

Pickup که در سال ۲۰۱۱ به عنوان شوخی روز اول آوریل ساخته شد. برای اجرای پروژه، یک Competition xDrive M۴ مدل ۲۰۲۲ خریداری شد و تنها با هدف تبدیل شدن به وانت، بخش عقب آن کاملاً برش خورد. فرآیند ساخت تنها طی هفته انجام شد. رنگ آبی متالیک اولیه بعداً کنار رفت و بدنه زیرین با رنگ Brooklyn Gray Metallic نمایان شد. سقف عقب حذف شده و فضای پشت صندلی‌ها کاملاً بازطراحی شده است. برای ایجاد استحکام، یک زیرفریم فولادی لوله‌ای زیر اتاق با نصب شده، ستون‌های C تقویت شده و یک در بار با قطعه فیبر کربن ساخته شده است. بدنه وانت M۴ با یک کیت کامل فیبر کربن تکمیل شده؛ شامل سپر جلو با اسپلیت تیزتر، گلگیرهای پهن با ورودی‌های هوا، کلبه‌های جدید، سقف کوتاه‌تر و دیفیوزر عقب که چهار خروجی آگزوز را قاب می‌گیرد.



در حالی که بازار جهانی پر از SUVهای سریع شده، فولکس‌واگن سال‌هاست در برابر تبدیل تیگوان به یک مدل پرفورمنس واقعی مقاومت می‌کرد. اما این سکوت طولانی رو به پایان است. نخستین Tiguan R واقعی حالا تقریباً آماده تولید است و تصاویر جاسوسی تازه، نمایی کاملاً واضح از نسخه نهایی ارائه می‌دهند؛ نسخه‌ای که برای نخستین بار نشان R را روی بدنه تیگوان خواهد داشت. نمونه سفیدرنگی که در مسیر نوربرگرینگ شکار شده، هیچ پوشش استتاری نداشت و همین موضوع اجازه می‌دهد ظاهر نهایی خودرو را تقریباً کامل ببینیم. سپر جلو تهاجمی‌تر، ورودی‌های هوای بزرگ‌تر، چهار خروجی آگزوز واقعی و نشان R کنار چراغ‌ها، همگی نشان می‌دهند این مدل برای رونمایی پاییز امسال آماده است. تنها نکته بحث‌برانگیز، بخش پایینی سپر عقب است که با یک طرح مشبک مصنوعی تزئین شده و چندان طبیعی به نظر نمی‌رسد؛ هر چند وجود چهار خروجی واقعی در پایین، تا حدی این ضعف را جبران می‌کند. اما مهم‌ترین بخش، پیش‌رانه‌ای است که از میان این خروجی‌ها نفس می‌کشد. فولکس‌واگن قصد دارد موتور ۲ لیتری توربو EA۸۸۸R را از Golf R به تیگوان منتقل کند؛ موتوری که حدود ۳۲۹ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند.

خبر News

لوسید «باز تنظیم عملیاتی» را آغاز کرد

لوسید موتور در حالی وارد یکی از مهم‌ترین دوره‌های بازرگاری تاریخ خود شده که عملکرد فروش شرکت همچنان فاصله زیادی با اهداف اعلام‌شده دارد. این خودروساز در سه‌ماهه دوم سال تنها ۳ هزار و ۹۵۳ دستگاه تحویل داده؛ رقمی کوچک در مقیاس بازار، اما ۱۹ درصد بهتر از سال گذشته. با این حال، مدیران شرکت معتقدند «بهبود از بد به کمی بهتر» کافی نیست و به همین دلیل یک «باز تنظیم عملیاتی» گسترده را آغاز کرده‌اند؛ برنامه‌ای که هدف آن کاهش هزینه‌ها، کنترل مصرف نقدینگی و ساده‌سازی ساختار سازمانی است. مدیرعامل سیلویو ناپولی می‌گوید لوسید «فناوری پیشرو، محصولات جذاب و کارکنان متعهد» دارد؛ اما «بر تانسیل، عملکرد نیست».



او تأکید می‌کند شرکت باید به اصول اولیه بازگردد و تمرکز را بر «قدینگی، مشتری و فرهنگ سازمانی» قرار دهد. لوسید در این مسیر، به صراحت اعتراف کرده که برخی محصولات را زودتر از موعد عرضه کرده، تجربه مالکیت در حد انتظار نبوده و مشکلات کیفی نیز با تأخیر رفع شده‌اند. برای اصلاح این وضعیت، تعداد تکنسین‌های خدمات افزایش یافته، شبکه سروسیس سیار گسترش پیدا کرده و زمان انتظار برای تعمیرات کاهش یافته است. در بخش مالی، لوسید وعده داده که انضباط بیشتری در هزینه‌کرد، سرمایه‌گذاری و تخصیص منابع اعمال کند. تولید عمدا کاهش یافته تا با تقاضای واقعی هماهنگ شده و موجودی انبار کنترل شود. شرکت همچنین ۱.۴ میلیارد دلار صرفه‌جویی برای سال ۲۰۲۶ شناسایی کرده که بخش عمده آن از کاهش تولید و حدود ۵۰۰ میلیون دلار از کاهش هزینه‌های سرمایه‌ای حاصل می‌شود. علاوه بر این، تعدیل نیروی ماه گذشته سالانه ۱۵۸ میلیون دلار صرفه‌جویی ایجاد خواهد کرد. ساختار سازمانی نیز دستخوش تغییر شده و تعداد مدیران مستقیم زیر نظر مدیرعامل نصف شده است. رهبران باتجربه در بخش‌های مالی، فناوری، تجربه مشتری، تحول دیجیتال و اجرای برنامه‌ها منصوب شده‌اند تا تصمیم‌گیری سریع‌تر و مسئولیت‌ها شفاف‌تر شود.

لمسی و کنترل‌های اختصاصی سامانه هیبریدی، فضای داخلی را به محیطی کاملاً راننده‌محور تبدیل کرده‌اند. قلب P۱ یک موتور ۳.۸ لیتری ۷۸ توپین - توربو است که ۲۲۷ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند و یک موتور برقی ۱۷۷ اسب‌بخاری آن را همراهی می‌کند. خروجی ترکیبی به ۹۰۳ اسب‌بخار و ۹۰۰ نیوتون متر گشتاور می‌رسد. نیرو از طریق گیربکس هفت‌سرعت دو کلاچه به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت آن نیز حدود ۲.۸ ثانیه بوده و حداکثر سرعت این خودرو نیز به ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. اسطوره مک‌لارن این روزها حدود ۱.۵ میلیون دلار ارزش دارد.

مک‌لارن P۱ یکی از مهم‌ترین هایپر کارهای دهه ۲۰۱۰ بود که در سال ۲۰۱۳ با ترکیب فناوری موتور احتراقی، قوای محرکه هیبریدی و آپرودینامیک فعال معرفی شد. طراحی خارجی خودرو کاملاً بر پایه عملکرد شکل گرفته است؛ بدنه کمار نفاخ، ورودی‌های هوای بزرگ، دیفیوزر بسیار حجیم عقب و باله عقب فعال، ضمن ایجاد ظاهری بسیار تهاجمی، برای مدیریت جریان هوا و تولید نیروی رو به پایین طراحی شده‌اند. سازه اصلی نیز از فیبر کربن ساخته شده و زیر مجموعه‌های آلومینیومی در جلو و عقب قرار دارند. در کابین، رویکرد مک‌لارن بیشتر بر کاهش وزن و تمرکز راننده استوار بوده است. استفاده گسترده از فیبر کربن و آلکانتر، صندلی‌های اسپرت، نمایشگر



مک‌لارن «P۱» گزینه‌ای برای آینده!



آزادی بیشتر در مسیرهای روزمره؛

بامو «i3 eDrive 35L» از چه امکاناتی بهره‌مند است؟



سریع، یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های i3 eDrive ۳۵L برای کاربری روزمره محسوب می‌شود.

هندلینگ؛ جایی که ساختار BMW خود را نشان می‌دهد

یکی از ویژگی‌های مهم i3 eDrive 35L، انتقال قدرت به محور عقب و بهره‌گیری از سیستم تعلیق مستقل در هر دو محور است. در محور جلو، سیستم تعلیق دبل جنجانی مستقل و در محور عقب، سیستم مولتی‌لینک به کار رفته است. این ساختار در کنار گشتاور ۴۰۰ نیوتون‌متری موتور برقی، بستری مناسب برای ارائه تجربه‌ای چابک و کنترل شده فراهم می‌کند؛ تجربه‌ای که در آن، پاسخ سریع قوای محرکه برقی با ویژگی‌های دینامیکی یک سدان اسپرت همراه می‌شود و وجود حالت‌های مختلف رانندگی شامل Sport، Personal، Efficient و Comfort نیز به راننده اجازه می‌دهد شخصیت خودرو را متناسب با شرایط مسیر و ترجیح خود تغییر دهد.

طراحی یک سدان اسپرت با هویت برقی

i3 eDrive 35L با طول ۴۸۷۲ میلی‌متر، عرض ۱۸۴۶ میلی‌متر و ارتفاع ۱۴۸۱ میلی‌متر، در کنار فاصله محوری ۲۹۶۶ میلی‌متری، ابعادی متناسب برای یک سدان اسپرت ارائه می‌دهد. رینگ‌های آلومینیومی ۱۸ اینچی نیز در کنار فرم بدنه، به ظاهر پویا و اسپرت خودرو کمک می‌کنند. در عین حال، طراحی خودرو تلاش می‌کند میان ظاهر اسپرت و نیازهای یک خودرو روزمره تعادل برقرار کند. این تناسبات در کنار فضای صندوق عقب ۴۱۰ لیتری، نشان می‌دهد که طراحی اسپرت i3 eDrive 35L به قیمت از دست رفتن کاربری روزمره تمام نشده است.

کابین؛ فناوری در خدمت آسایش

در فضای داخلی i3 eDrive 35L، مجموعه‌ای از تجهیزات رفاهی و فناوری‌های روز را در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد. نمایشگر ۱۲.۳ اینچی پشت فرمان در کنار نمایشگر لمسی مرکزی ۱۴.۹ اینچی، بخش اصلی تجربه دیجیتال خودرو را شکل می‌دهند. سیستم صوتی Harman Kardon/Hifi، بلوتوث، تهویه مطبوع اتوماتیک، سقف سانروف سه‌حالت و کروزر کنترل نیز بخشی از امکانات رفاهی خودرو هستند. صندلی‌های چرمی برقی مجهز به حافظه، فرمان چرمی چندحالت، سیستم ورود بدون کلید و دوربین عقب نیز در راستای افزایش آسایش و سهولت استفاده از خودرو ارائه شده‌اند.

ورود خودروهای تمام‌برقی به بازار، تعریف تازه‌ای از تجربه رانندگی، بهره‌وری و فناوری ارائه کرده است. در این میان، i3 eDrive 35L تلاش می‌کند این تحول را در چارچوبی آشنا برای علاقه‌مندان به BMW معنا کند؛ خودرویی که در کنار بهره‌گیری از قوای محرکه تمام‌برقی، بر عملکرد، پویایی رانندگی، فناوری و آسایش سرنشینان تمرکز دارد. i3 eDrive 35L در سگمنت سدان‌های اسپرت قرار می‌گیرد و با ترکیب طراحی پویا، فاصله محوری ۲۹۶۶ میلی‌متری و ابعاد متناسب، تصویری از یک سدان مدرن و برقی ارائه می‌دهد.

عملکرد برقی؛ ترکیب قدرت و پاسخگویی

قلب تپنده i3 eDrive 35L، موتور الکتریکی آن با حداکثر توان ۲۱۰ کیلووات، معادل ۲۸۶ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور ۴۰۰ نیوتون‌متر است. این مجموعه، نیرو را به محور عقب منتقل می‌کند؛ رویکردی که با ساختار و فلسفه رانندگی اسپرت BMW هماهنگ است. خروجی این مجموعه در شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت به عدد ۵.۶ ثانیه می‌رسد؛ رقمی که نشان می‌دهد i3 eDrive 35L صرفاً یک خودرو برقی با تمرکز بر بهره‌وری نیست، بلکه برای ارائه یک تجربه رانندگی پویا نیز طراحی شده است. حداکثر سرعت خودرو نیز ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است.

برد حرکتی؛ آزادی بیشتر در مسیرهای روزمره

i3 eDrive 35L به یک باتری با ظرفیت ۷۰ کیلووات-ساعت مجهز است و حداکثر مسافت قابل پیمایش آن، بسته به شرایط و نوع رانندگی، حدود ۵۲۶ کیلومتر اعلام شده است. این میزان برد، i3 را به گزینه‌ای مناسب برای استفاده روزمره و سفرهای شهری و بین‌شهری تبدیل می‌کند و وابستگی راننده به شارژهای مکرر را کاهش می‌دهد. در بخش شارژ نیز خودرو از قابلیت شارژ AC و شارژ سریع DC بهره می‌برد. زمان تقریبی شارژ باتری از صفر تا ۱۰۰ درصد با AC حدود ۱۰.۵ ساعت و زمان شارژ سریع از ۲۰ تا ۸۰ درصد با DC حدود ۳۱ دقیقه اعلام شده است. این ترکیب از برد مناسب و امکان شارژ

ایمنی؛ مجموعه‌ای از فناوری‌های فعال و غیر فعال

i3 eDrive 35L در بخش ایمنی نیز به مجموعه‌ای از تجهیزات مجهز شده است که برای افزایش سطح اطمینان راننده و سرنشینان طراحی شده‌اند.

کیسه‌های هوای جلو، جانبی و پرده‌ای، سیستم‌های کنترل پایداری، سنسور پارک جلو و عقب، رادار تغییر خطوط، رادار تصادف، کنترل فشار باد تایرها، اتوهلد و ترمز پارک برقی، بخشی از تجهیزات ایمنی این خودرو هستند.

در کنار این موارد، چراغ‌های LED جلو و عقب، چراغ‌های تطبیقی با قابلیت گردش در پیچ، سنسور باران و تنظیم اتوماتیک نور بالابین مجموعه‌ای از امکاناتی هستند که تجربه رانندگی را در شرایط مختلف بهبود می‌دهند.

جمع‌بندی؛ یک قدم به سوی نسل تازه‌ای از رانندگی

i3 eDrive 35L را می‌توان ترکیبی از عملکرد اسپرت، فناوری برقی، برد حرکتی قابل توجه و امکانات رفاهی و ایمنی مدرن دانست.

موتور ۳۱۰ کیلوواتی با گشتاور ۴۰۰ نیوتون متر، شتاب ۵.۶ ثانیه‌ای، باتری ۷۰ کیلووات-ساعتی و برد تقریبی ۵۲۶ کیلومتر، در کنار انتقال قدرت به محور عقب و سیستم تعلیق مستقل، تصویری از یک سدان برقی ارائه می‌دهد که تلاش دارد تجربه رانندگی را در مرکز توجه قرار دهد.

در فضای داخلی نیز ترکیب نمایشگرهای دیجیتال، تجهیزات رفاهی، امکانات ایمنی و حالت‌های مختلف رانندگی، i3 eDrive 35L را به محصولی تبدیل می‌کند که برقی بودن را به عنوان یک محدودیت، بلکه به عنوان بخشی از تجربه جدید رانندگی تعریف می‌کند. i3 eDrive 35L، برای کسانی طراحی شده است که در گذار به دنیای خودروهای برقی، همچنان انتظار دارند عملکرد، فناوری، آسایش و لذت رانندگی در یک تجربه واحد کنار یکدیگر قرار بگیرند.

علاقه‌مندان به این خودرو و سدان و اسپرت می‌توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر و آگاهی از شرایط خرید i3 eDrive 35L با شماره ۰۲۱۴۵۹۱۰۰ داخلی ۳ تماس بگیرند. همچنین امکان بازدید از خودرو در شوروم‌های پرشیا خودرو برای علاقه‌مندان فراهم است.





بالا بود؛ ویژگی‌ای که پاسخ سریع پدال گاز و صدای منحصر به فرد ۷۱۰ را به همراه داشت. مهندسی موتور بر پایه تنفس طبیعی، یعنی حذف توربو و سوپرشارژر، باعث می‌شد افزایش دور موتور مستقیماً با افزایش جریان هوا و تولید توان همراه شود. این موتور با گیربکس هفت سرعته دوکلاچه S-tronic همکاری می‌کرد و در نسخه کوآترو، نیرو به هر چهار چرخ منتقل می‌شد. ۸۸ مدل ۲۰۲۳ آخرین سال تولید این خودرو و آخرین نسل ۷۱۰ آتودی بود؛ پس از تولید ۴۵ هزار و ۹۴۹ دستگاه، آخرین ۸۸ از خط تولید خارج شد.

آخرین نسل Audi ۸۸ با موتور ۵.۲ لیتری FSI ۷۱۰، یکی از شاخص‌ترین نمونه‌های موتور تنفس طبیعی مدرن بود. این پیش‌سراشته با آرایش ۹۰ درجه، بلوک و سرسیلندر آلومینیومی، ۴۰ سوپاپ، تزریق مستقیم و پورت سوخت و فناوری زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها، بدون استفاده از توربوشارژر کار می‌کرد. در نسخه ۷۱۰ Performance quattro، موتور ۵۲۰۴ سی‌سی توان ۶۰۲ اسب‌بخار در ۸۱۰۰ دور در دقیقه (دور در دقیقه) و ۵۶۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کرد. نکته مهم، حفظ توان تولیدی در دورهای بسیار



موتور ۱۰ سیلندر آتودی «۸۸» شاهکار مهندسی

چگونه «کی‌جی‌ام» بازی آفرودرها را به نفع خود برهم زد؟

«تورس»؛ جعبه جادویی «هرمس خودرو» برای بازار



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

سنگ‌بانگ یکی از برندهای معتبر و خوشنام کره‌ای است که با طراحی و ساخت محصولات تحت لیسانس و نظارت مستقیم مرسدس‌بنز توانست جایگاه خود را تثبیت کند. این خودرو ساز کره‌ای از سال ۲۰۲۳ میلادی با نام کی‌جی‌موبیلیتی موسوم به KGM فعالیت کرده و از آن‌جا که ترند طراحی از سال ۲۰۲۳ میلادی اس‌یووی کراس‌اوورهای باکسی (جعبه‌ای) است، این کمپانی محصول بسیار جذابی را با نام تورس که یک اس‌یووی کراس‌اوور میان‌سایز است تولید و راهی بازار کرده است. بر این اساس «هرمس خودرو» برای کسب سهم بیش‌تر بازار کراس‌اوورهای جذاب جعبه‌ای، تورس را به محصولات وارداتی خود افزوده تا بار دیگر شاهد یک خودرو متفاوت در بازار ایران باشیم.

ملاقاتی نزدیک با تورس



کی‌جی‌ام تورس در کلاس اس‌یووی کراس‌اوور میان‌سایز قرار می‌گیرد که از نظر طراحی باکسی و جعبه‌ای است. این خودرو که در سال ۲۰۲۲ میلادی موسوم به ۱۱۰۰ معرفی شد، مبتی بر زبان جدید طراحی کی‌جی‌موبیلیتی است. به عبارت دیگر با نگاهی به پروفیل تورس شاهد یک پوزه نسبتاً بلند هستیم که با خط تیز شخصیتی افقی که از گل‌گیر جلو شروع شده و تا گل‌گیر عقب امتداد یافته، منجر به ایجاد گل‌گیرهای مربع‌شکل شده تا با رنگ‌های ۱۸ اینچی کاراکتر فوق‌جذاب به این کراس‌اوور جعبه‌ای ببخشد. هرچند که ستون C با یک فرم آلومینیومی حالت مجزا و معلق پیدا کرده که در جذابیت بصری بسیار اثرگذار بوده و در مجموع منجر به عضلانی‌تر شدن استایل می‌شود. طراحی کی‌جی‌موبیلیتی سعی کرده‌اند تا با الگوبرداری از توپوگراف-جی کروزر و محصولات جیپ فرمت جذابی به تورس ببخشند. همین مقوله سبب شده است در نمای جلو شاهد چراغ‌های کشیده مزین به LED با خطوط عمودی کروم به سبک محصولات جیپ و پوزه متورم باشیم. این موارد در طراحی تورس سبب ایجاد نمای جسورانه‌ای در این کراس‌اوور جعبه‌ای کرده‌اند. در نمای عقب چراغ‌های عمودی مزین به LED با حالت برجسته‌ای که روی در صندوق قرار گرفته تا حس تایر زاپاس را القا کند، نمای بسیار زیبا و چشم‌نوازی از تورس را به نمایش می‌گذارد. از دیگر ویژگی‌های این خودرو می‌توان به طراحی آینه‌های جانبی و اسپویلر روی در صندوق اشاره کرد که سبب شده است این خودرو فرم جذاب‌تری داشته باشد. آن‌چه مشخص است تورس بر گ‌برنده «هرمس خودرو» در میان سایر بلندقامتان است؛ چراکه این خودرو با طراحی منحصر به فرد و کیفیت ساخت بالا در میان چینی‌های بازار همچون ستارهای درخشان می‌درخشد.

کابین مدرن با بالاترین کیفیت

با قرارگیری در پشت فرمان کی‌جی‌ام تورس شاهد داشبورد بسیار ساده‌ای هستیم که با نمایشگر کلاستر ۱۲.۳ اینچی و مولتی‌مدیای ۱۲.۳ اینچی فضای داخلی را کاملاً مدرن جلوه می‌دهد. در عین حال طراحی ۸ بازوی کم‌تر و سقف ساروف کابین دلنشینی را در اختیار سرنشینان می‌گذارد. ناگفته نماند که تلفیق طرح کربن ذغالی و بزرگ‌جاذبیت کابین می‌افزاید. نکته بسیار مهم درباره تورس، طراحی جذاب غریب‌فرمان دی-کالت، پدال‌های شیفتر آلومینیومی پشت آن، دسته‌دنده کوچک و وجود دو قطعه برجسته در طرفین کاپوت است که به‌خودی‌خود هیجان بیش‌تری را در زمان رانندگی القای می‌کند. نکته دیگر نیز درباره متریکال استفاده‌شده در کابین است که از پلاستیک نرم (Soft Touch) و پلاستیک نسبتاً سخت بوده تا با دکوراتیو کروم، در مقایسه با هم‌کلاس‌های چینی خود، از کیفیت مونتاژ بسیار بالایی بهره‌برد. همین کاهش تلورانس، حفظ کیفیت بالا و طراحی منحصر به فرد سبب شده است «هرمس خودرو» بتواند در بازار رقابتی بلندقامتان سهم بیش‌تری را از آن خود کند. از سوی دیگر به‌لطف فاصله محوری ۲۶۸۰ میلی‌متری، طول ۴۷۰۵ میلی‌متری، عرض ۱۸۹۰ میلی‌متری و ارتفاع ۱۷۱۰ میلی‌متری تورس فضای جادار و راحتی را در اختیار سرنشینان این خودرو قرار گرفته است. در عین حال تورس به‌فهرست بلندبالایی از امکانات ایمنی و رفاهی روز مجهز شده که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به سیستم روشن و خاموش شدن هوشمند خودرو ISG، قابلیت قفل هوشمند System Lock Smart، کروزر کنترل هوشمند، ترمز پارک برقی، اتو‌هولد (Auto Hold)، کیسه‌هوای راننده و

سرنشین جلو، سیستم ترمز ضدقفل (ABS)، سیستم کنترل پایداری (ESC)، سیستم کنترل خودرو در سراسیمه (HDC)، کمربندهای ردیف جلو و عقب (سافتمای و پیش‌کشنده)، سیستم نمایش و پایش فشار باد تایرها (TPMS)، عایق ضد حرارت باتری، پدال شیفتر، فرمان برقی بارو کش چرمی، صندلی‌های عقب با قابلیت تاشوندگی ۴۰ به ۶۰، حالت هوشمند خواب برای سرنشینان ردیف عقب (Mode Sleep Seat Rear)، سانروف برقی به همراه سایبان دستی، پورت شارژ «C-Type» (یک عدد جلو و یک عدد عقب)، پشتیبانی از بلوتوث، اندروید اتو و اپل کارپلی، مانیتور مالتی‌مدیا ۱۲.۳ اینچی با مسیریاب و دوربین دنده عقب، کلاستر ۱۲ اینچی تمام‌رنگی با کامپیوتر سفری، تنظیم دستی صندلی راننده و سرنشین جلو در ۶ جهت، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دو گانه، چراغ بدرقه، داشبورد طرح کربن ذغالی و بزرگ، کلاستر و مالتی‌مدیای یکپارچه، شیشه جلو سولار، عایق صدا و کیت تعمیر و نگهداری تایر اشاره کرد.



۱.۵ لیتری؛ اما پر قدرت و کم‌استهلاک

قلب تپنده تورس را یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱۶ سوپاپ ۱.۵ لیتری مزین به تکنولوژی پاشش سوخت مستقیم و توربوشارژر یعنی TGDI تشکیل می‌دهد. به‌لطف تکنولوژی دو میل سوپاپ‌رو DOHC، سیستم پرخوران توربوشارژر، سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندرهای GDI و سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها می‌تواند حداکثر ۱۶۱ اسب‌بخار قدرت را در ۱۵۸۰۰ دور (دور در دقیقه) و ۲۸۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۰۰۰ دور (دور در دقیقه) به این اساس موتور ۱.۵ لیتری تورس موسوم به ۱۵۸۰۵ c-XGi بوده که در دور پایین مانند ۴۰۰۰ دور (دور در دقیقه) و ۲۸۰ نیوتون‌متر را در اختیار راننده می‌گذارد. نکته بسیار مهم درباره کی‌جی‌ام تورس این است که در مقایسه با برخی چینی‌های هم‌کلاس که همگی دارای گیربکس CVT هستند، در این مدل گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ‌ترونیک و وظیفه انتقال قدرت به چرخ‌های جلو را بر عهده دارد. قابل ذکر است که گیربکس به‌حدی با موتور به‌خوبی کوپل شده که شتاب قابل قبولی را از این خودرو به‌نمایش می‌گذارد. ناگفته نماند که برای لذت‌راندگی بیش‌تر سه حالت کامفورت (راحتی)، اسپرت و وینتر (زمستانی) در نظر گرفته شده که متناسب با این حالت‌ها سفتی یا نرم بودن فرمان، باز یا نیمه‌باز بودن دریچه‌گاز و تعویض دیر یا سریع‌تر دنده‌ها به‌خوبی صورت می‌گیرد. موتور توربوشارژر با پاشش سوخت مستقیم و دارای راندمان حجمی مناسب سبب شده است «هرمس خودرو» محصولی با کم‌ترین خرابی نسبت به چینی‌های هم‌کلاس را راهی بازار ایران کند. همین مقوله سبب برتری این شرکت خوشنام و رادتی در بازار ایران خواهد شد.



کیفیت سواری و عملکرد هندلینگ

کی‌جی‌ام تورس به‌لطف ساختار مک‌فرسون در جلو و ساختار مولتی‌لینک (چندتالی) در عقب سواری با کیفیت‌تری در مقایسه با چینی‌های هم‌رده خود دارد. هرچند ناگفته نماند که سباز تایرها ۲۳۵/۵۵ رینگ‌های ۱۸ اینچی آلومینیومی نسل جدید در ارتقای کیفیت سواری نقش غیر قابل انکاری دارد. همچنین بد نیست بدانید که تایرهای نصب‌شده سفارشی از کمپانی هانکوک هستند. از نظر هندلینگ این مدل به‌لطف توزیع وزن و فرمان برقی نسل جدید که از شرکت کانتیننتال آلمان تأمین شده، نسبت به چینی‌های هم‌کلاس خود یک سر و گردن بالاتر است. کیفیت سواری و عملکرد قابل اطمینان هندلینگ سبب شده است تورس گزینه مناسب‌تری برای مخاطب در میان اس‌یووی‌های جعبه‌ای باشد و موفقیت هرچه بیش‌تر «هرمس خودرو» را در بازار ایران رقم بزند.



چرا تورس در ایران موفق خواهد شد؟

باتوجه به محبوبیت چشمگیر محصولات سانگ‌یانگ در بازار ایران «هرمس خودرو» به‌لطف ۵۰ نمایندگی فعال و با سابقه در سراسر کشور، تأمین قطعات به‌موقع و گسترش شبکه خدمات پس از فروش، جایگاه محصولات این کمپانی کره‌ای را به‌خوبی حفظ کرده است. در نهایت کی‌جی‌ام تورس جزو کراس‌اوورهای جعبه‌ای جذاب جدید و منحصر به فرد به‌شمار می‌رود و با توجه به مشخصات فنی مناسب و سطح امکانات رفاهی و ایمنی بالا، همواره از آن به‌عنوان گزینه‌ای جذاب در میان بلندقامتان یاد می‌شود و می‌توان گفت مدلی متفاوت و خاص در این سگمنت در بازار خودرو ایران به‌شمار می‌رود.

مرسدس بنز «توررایدر» لوکس مخصوص آمریکای شمالی



مرسدس بنز توررایدر یک موتور کوچ سه محوره ۱۲.۷۲ متر است که به طور اختصاصی برای بازار آمریکای شمالی توسعه یافته و در دو نسخه Business و Premium عرضه می شود. طراحی خارجی با جلو پنجره کرومی، ستاره بزرگ مرسدس بنز، چراغ های LED و بدنه آیرودینامیک، علاوه بر ایجاد ظاهر لوکس، با هدف کاهش مقاومت هوا و مصرف سوخت شکل گرفته است. در کابین، نسخه Premium فضای داخلی مرتفع تر، صندلی های Travel Star Xtra با روکش Luxline، سقف پانورامای TopSky، نورپردازی LED و امکان نصب پریز ۱۱۰ ولت و USB را ارائه

می کند. سیستم تهویه ۳۵ کیلوواتی نیز برای فضای مسافران در نظر گرفته شده است. قوای محرکه از موتور ۱۲.۸ لیتری ۶ سیلندر خطی OM ۴۷۱ دیزل با ۴۵۰ اسب بخار قدرت و حدود ۲۳۰۰ نیوتون متر گشتاور تشکیل شده و گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک Allison WTB ۵۰۰R وظیفه انتقال نیرو را بر عهده دارد. قیمت توررایدر به صورت عمومی اعلام نمی شود و بر اساس تجهیزات، تعداد صندلی، امکانات سفارشی و نوع نسخه تعیین می شود؛ بنابراین قیمت نهایی باید از نمایندگی حاضر در آن منطقه استعلام شود.

«یونی-تی»؛ مثلث آتشی «آرین موتور»!

راز موفقیت کراس کوپه چانگان عرضه از طریق «آرینا درایو» است



نیوتون متر در اختیار راننده قرار می گیرد. در عین حال به لطف گیربکس ۷ سرعته اتوماتیک دو کلاچه تر شاهد شتاب بی نظیری از یونی-تی هستیم. چراکه این گیربکس به حدی با موتور هماهنگ بوده که قدرت در کمترین زمان ممکن، به خوبی منتقل می شود. ناگفته نماند که به لطف پروگرامینگ ECU و هماهنگی آن با گیربکس، دنده ها به خوبی و بدون تاخیر تعویض می شوند و همین امر سبب شتاب بهتر و عملکرد بی نظیر یونی-تی شده است. این ویژگی فنی مهم ترین عامل انتخاب محصول وارداتی «آرینا درایو» توسط خریداران است.

نوربا

شرکت «آرینا درایو» به عنوان بازوی اصلی واردات «آرین پارس موتور» شناخته می شود که طی یک اقدام بسیار جذاب و هوشمندانه یونی-تی، کراس کوپه چانگان را به ایران آورد

خطوط، کروز کنترل تطبیقی ACC، نمایشگر دوگانه یکپارچه ۱۰.۲۵ اینچی، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دیجیتال و دارای دریچه های مجزا برای سرنشینان عقب، صندلی ها با روکش چرم، تنظیم برقی صندلی راننده، گرمکن و سردکن صندلی های جلو، سقف شیشه ای پانورامیک با فیلتر UV، ورود بدون کلید و استارت دکمه ای، شارژر وایرلس گوشی هوشمند، فیلتر تصفیه هوای کابین، گرم کن غریبک فرمان، نوربالای اتوماتیک، چراغ های جلو تمام LED، چراغ های عقب پیچیده LED با طراحی سه بعدی، دستگیره در مخفی شونده اتوماتیک، در صندوق عقب هوشمند و خروجی آگزوز چهارتایی واقعی با دیفیوزر اشاره کرد

قلبی که ۱۷۷ اسب بخار قدرت دارد آن چه سبب برتری یونی-تی در مقایسه با رقبای هموطن هم کلاس خود می شود، قلب تپنده آن است. زیرا یک موتور ۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ ۱۴۹۸ سی سی مزین به تکنولوژی توربوشارژر و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها GDI می تواند حداکثر ۱۷۷ اسب بخار قدرت را در ۵۸۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۳۸۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) فراهم آورد. نکته بسیار مهم این که در دور پایین تر از ۶۰۰۰ آرپی ام، حداکثر توان ۱۷۷ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۳۰۰

جذاب که روی کنسول شناور تعبیه شده، هیجان و لذت راندگی را دوچندان می کند. هر چند که بهره گرفتن از متر یال با کیفیت نرم (Soft Touch) و دکوراتیو کروم و دوخت با کیفیت همگی حس لوکس بودن را در کابین القا می کند. طراحی ستون A با زاویه بیش تر و سقف پانورامیک سبب شده است فضای دلنشینی در اختیار سرنشینان قرار بگیرد. یونی-تی وارد شده توسط «آرینا درایو» به عنوان یک مدل کراس کوپه، از فضای جادار و جذابی برای سرنشینان بهره می برد؛ بر این اساس فاصله محوری ۲۷۱۰ میلی متر، طول ۴۵۱۵ میلی متر، عرض ۱۸۷۰ میلی متر و ارتفاع ۱۵۶۵ میلی متر فضای جادار و مناسبی را در کلاس خود در اختیار سرنشینان می گذارد. کیفیت ساخت بالا، عایق بندی بی نظیر و ارگونومی مناسب همگی سبب شده است یونی-تی در بازار یک گزینه مناسب برای خرید باشد. فهرست بلندبالایی از امکانات رفاهی و ایمنی در این کراس کوپه به کار گرفته شده که از مهم ترین آن ها می توان به ۶ ایربگ، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، سیستم کنترل کشش، سیستم ترمز توزیع یکنواخت میان چرخ ها، سیستم کمکی ترمز، سیستم ترمز ضد قفل، سیستم هشدار بر خورد از جلو، سیستم هشدار خروج از خط، دوربین ۳۶۰ درجه هوشمند، سنسور دنده عقب و جلو، سیستم نشانگر فشار باد تایرها (TPMS)، سیستم کنترل شروع حرکت در سربالایی ها، سیستم کنترل سرعت در سراسیمه، دوربین ثبت وقایع، سیستم هشدار نقاط کور، ترمز اضطراری خود کار، دستیار راندگی بین

کابین خوش ساخت با بالاترین کیفیت بانسختن در پشت فرمان اسپرت وی دی-کات یونی-تی شاهد داشبوردی هستیم که برخلاف سایر چینی های وارد شده به کشورمان، صراف مدرن و کسل کننده نیست. اگر چه کلاستر و مولتی مدیا دارای دو نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی با کیفیت هستند، اما پنل سیستم تهویه مطبوع به گونه ای طراحی شده تا حس پنل های مبتنی بر دکمه های پیاپی را القا سازد. طراحی کلیت داشبورد ساده بوده و با دریچه های افقی سیستم تهویه مطبوع و دکوراتیو کروم حس کلاسیک بودن را به رخ می کشد. طراحی صندلی های اسپرت، غریبک فرمان خوش دست دی-کات و دسته دنده خلبانی بسیار



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

چانگان همواره جزو برندهای باکیفیت و قابل اطمینان چینی برای مشتریان جهانی بوده است. این خودروساز چینی که در سال ۲۰۲۴ میلادی در رتبه های نخست کیفی قرار داشت، توانسته با ایجاد برندهای زیرمجموعه مانند یونی، خودروهای اسپرت و جوان پسند و جسور را به بازار جهانی عرضه کند. با در نظر گرفتن این موضوع که این روزها بازار کراس کوپه ها در جهان و ایران با استقبال چشمگیری مواجه شده، شرکت «آرینا درایو» به عنوان بازوی اصلی واردات «آرین پارس موتور» شناخته می شود که طی یک اقدام بسیار جذاب و هوشمندانه یونی-تی، کراس کوپه چانگان را به ایران آورد. جالب است بدانید که «آرینا درایو» در تاریخ ۳۰ تیرماه سال جاری یونی-تی را با قیمت قطعی ۶ میلیارد و ۵۸۰ میلیون تومان و تحویل فوری به دست مشتریان خود رساند. در ادامه نگاهی فنی به این کراس کوپه خواهیم انداخت تا بدانیم چه رازی در آن برای متفاوت بودن در خرید نهفته است

احجام سیال و بدنه اسپرت و جذاب مارس سال ۲۰۲۰ میلادی بود که چانگان به صورت رسمی اس یووی کراس اوور کامپکت خود را با نام یونی-تی به بازار جهانی عرضه کرد. بر این اساس «آرینا درایو» به منظور ارائه گزینه اسپرت و جوان پسندتر این خودرو را به ایران آورد. در نگاه اول شاهد خودرویی شبیه تویوتا CH-R نسل اول هستیم. چراکه این مدل از نظر طراحی بسیار اسپرت و هیجان انگیز است. در نمای پروفیل شاهد استفاده از خطوط نسبتاً نرم و احجام سیال هستیم که با رنگ های ۲۰ اینچی کاراکتر نافذی به این کراس اوور داده است. هر چند که شیب نسبتاً زیاد سقف و ستون C باریک با فرم منحنی که فرمت کوپه ها را به خود گرفته؛ حس کراس کوپه ایجاد کرده که از جذابیت طراحی یونی-تی است. در نمای جلویی گویی چهره چانگان یونی-تی با شمشر بران

سواری اسپرت و هندلینگ بی نظیر یونی-تی در محور جلو از ساختار مک فرسون و در محور عقب از سیستم مولتی لینک بهره می گیرد. این ساختار فنی در سیستم تعلیق منجر به سواری نسبتاً باکیفیت خواهد شد. البته ساینز تایر ۲۴۵/۴۵ با رینگ ۲۰ اینچی سواری را کمی خشک و اسپرت کرده؛ اما در مقابل به لطف توزیع وزن و مرکز ثقل پایین، سیستم هندلینگ عملکرد فوق العاده ای را به نمایش می گذارد. در نهایت در بخش در هندلینگ و شتاب عالی متناسب با وزن ۱۴۶۵ کیلوگرمی سبب شده است یونی-تی در فهرست کراس کوپه های اسپرت موفق بازار ایران قرار بگیرد.

چرا یونی-تی بخیریم؟ این روزها خریداران خودرو میان برند شناخته شده اما فاقد گارانتی و خدمات پس از فروش و برندهای ناشناخته با گارانتی و خدمات مناسب سردرگم برای انتخاب هستند. اما «آرینا درایو» به لطف سابقه درخشان «آرین پارس موتور» در زمینه ارائه خدمات پس از فروش و تامین قطعات، این تضمین را به مشتریان و مخاطبان خود می دهد که به هیچ عنوان از انتخاب یونی-تی پشیمان نخواهند شد و همواره آن را در اولویت خرید خود قرار خواهند داد. این مدل با توجه به قیمت قطعی ۶ میلیارد و ۵۸۰ میلیون تومان و تحویل فوری و ارائه در رنگ های متنوع سفید، مشکی، خاکستری روشن، خاکستری تیره و آبی و با در نظر گرفتن مشخصات فنی، کیفیت ساخت و سطح امکانات رفاهی و ایمنی بالا، کراس کوپه ای جوان پسند و جذاب و اسپرت در بازار خودرومان به شمار می رود و مشتری از انتخاب و خرید آن هرگز پشیمان نخواهد شد



خط بدنه SQ۲۰۰ نیز یکی از دستاوردهای این مجموعه در حوزه توسعه فناوری و استفاده از توان متخصصان داخلی است.» وی افزود: «این پروژه بدون وابستگی به انتقال فناوری از خارج و با تکیه بر دانش و توان مهندسان ایرانی اجرا شده است.» مدیر عامل پارس خودرو همچنین رباتیک‌سازی خط بدنه SQ۲۰۰ را گامی در مسیر توسعه تولید هوشمند دانست و گفت: «اجرای این طرح علاوه بر صرفه‌جویی ارزی، به افزایش بهره‌وری، ارتقای کیفیت، کاهش استهلاک و افزایش عمر مفید تجهیزات منجر خواهد شد و زیرساخت لازم برای حرکت به سمت خطوط تولید هوشمند را تقویت می‌کند.»

«به گزارش «سایپانوز» در شرایطی که محدودیت‌های ناشی از تحریم و عدم انتقال فناوری، دسترسی صنعت کشور به برخی فناوری‌های روز را دشوار کرده است، متخصصان پارس خودرو اجرای پروژه رباتیک‌سازی خط بدنه SQ۲۰۰ را بر پایه ظرفیت‌های داخلی به سرانجام رساندند. اجرای این پروژه علاوه بر کاهش وابستگی به فناوری خارجی، زمینه افزایش بهره‌وری خطوط تولید، کاهش استهلاک تجهیزات، افزایش عمر مفید آن‌ها و صرفه‌جویی ارزی را فراهم می‌کند. بهمن حسین‌زاده، مدیر عامل پارس خودرو در مراسم بهره‌برداری از این پروژه گفت: «پارس خودرو همواره از پیشگامان صنعت خودرو کشور بوده و اجرای پروژه رباتیک‌سازی



خط رباتیک بدنه «SQ۲۰۰» در پارس خودرو به بهره‌برداری رسید

فهرست خودروهای وارداتی قطعی در سامانه اتونوین

اتونوین اضافه شوند. تویوتا کرولا کراس هیبرید نیو فیس از سوی الماس خودرو نامی، بی‌وای‌دی دی‌سیسترویر از سوی پیش‌تاز خودرو جنوب و تویوتا RAV۴ از سوی ساتیار خودرو آسیا از جمله این مدل‌ها هستند. همچنین پیش‌بینی می‌شود تویوتا کرولا الیت هیبرید و تویوتا لوین هیبرید نیز توسط ساتیار خودرو آسیا به فهرست خودروهای قابل انتخاب اضافه شوند. با توجه به این که بخشی از خودروهای این مرحله هنوز به فهرست نهایی اضافه نشده‌اند، فهرست عرضه سامانه اتونوین طی روزهای آینده می‌تواند تغییر کند و مدل‌های بیشتری در دسترس متقاضیان قرار بگیرد.

خودرو از روز چهارشنبه ۲۸ مرداد آغاز می‌شود و تا پایان روز جمعه ۳۰ مرداد ادامه خواهد داشت.

در فهرست خودروهایی که حضور آن‌ها در این مرحله قطعی شده است، نیسان NV برقی و نیسان N۶ پلاگین-هیبرید از محصولات عرضه‌شده توسط نامی خودرو دیده می‌شوند. مزدا EZ-۶ هیبرید و ولوو XC-۷۰ نیز توسط آفتاب خودرو عرضه می‌شوند. خودروهای فوق در حال حاضر قابلیت ثبت‌نام دارند و متقاضیان می‌توانند نسبت به انتخاب آن‌ها اقدام کنند.

در کنار این خودروها، چند مدل دیگر نیز قرار است به‌زودی به فهرست سامانه

عرضه مردادماه ۱۴۰۵ اتونوین آغاز شده است و در حال حاضر ۵ مدل خودرو با ۳ واردکننده در آن حضور دارند؛ به‌زودی خودروهای جدیدی اضافه خواهند شد عرضه خودروهای وارداتی در سامانه اتونوین آغاز شده و در این مرحله، چند مدل وارداتی در فهرست خودروهای قابل عرضه قرار گرفته‌اند. همچنین اعلام شده است که برخی مدل‌های دیگر نیز در روزهای آینده به این فهرست اضافه خواهند شد. براساس اطلاعات منتشرشده، متقاضیان شرکت در این مرحله از فروش خودروهای وارداتی تا پایان روز چهارشنبه، ۲۸ مرداد ۱۴۰۵ فرصت دارند نسبت به و کالتهی کردن حساب خود اقدام کنند. همچنین فرآیند انتخاب

تحلیل
analysis

احسان ناصر بابایی
کارشناس بازار

e.nasari@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۵۲	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۸۸۲	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۷۴۸	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X77 الیت (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۱۱۶	۴ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▼
چری آرئزو ST اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۰۷	۳ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▼
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۹۴۱	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فونیکس آرئزو GT 6 (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۱۹۵	۴ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
فونیکس آرئزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴	۶ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۹۱۹	۷ میلیارد و ۹۵۰	۰	
اکستریم LX (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۱۲	۶ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۵۹۴	۸ میلیارد و ۹۰۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۵)	۹ میلیارد و ۲۳۹	۱۱ میلیارد و ۶۰۰	۰	
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۱۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▼
کی‌ام‌سی SR3 (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۷۳	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
بک X3 پرو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۵	۲ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▼
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۴ میلیارد و ۱۵۰	۱۰۰	▼
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۰۲	۴ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۱۵۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▼
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۶ میلیارد و ۷۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱٫۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۵)	۰	۵ میلیارد و ۴۵۰	۰	
اپل موکا ۱٫۲ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۴۰۰	۷ میلیارد و ۸۰۰	۰	
ام‌جی 4ev تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۵ میلیارد و ۲۰۰	۰	
ام‌جی ۱٫۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۹۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۹۹۰	۵ میلیارد و ۱۵۰	۰	
اوتار ۱2EREV (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۹۲۰	۲۴ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▼
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۷ میلیارد و ۴۴۹	۹ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▼
آئودی A3 توربو ۵/۱ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۲۰۰	۹ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▼
آئودی Q4 e-tron (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۶۴۵	۱۰ میلیارد و ۰	۰	
بامو iX1 eDrive برقی (۲۰۲۵)	۱۰ میلیارد و ۲۰۰	۹ میلیارد و ۶۰۰	۰	
بامو X2 sDrive 18i (۲۰۲۶)	۰	۲۰ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▼
بامو X2 sDrive 25i (۲۰۲۶)	۰	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۰۰	▼
بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۰	۱۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۲۵ میلیارد و ۰	۰	
بنز EQE SUV 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۲۴ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▼
بنز E200 (۲۰۲۶)	۰	۳۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بی‌وای‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۹ میلیارد و ۵۰	۱۰۰	▲
بی‌وای‌دی چین ال Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۷۵	۷ میلیارد و ۰	۰	
تاتک ۳۰۰ - ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۰	۱۰ میلیارد و ۶۰۰	۰	
تویوتا لندکروز ۳٫۴ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۰	۶۲ میلیارد و ۰	۰	
تویوتا پرادو ۲٫۴ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۰	۴۱ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
تویوتا ۵۲۰۰۰۰ ۵۲۰۰۰ (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیارد و ۳۰۰	۱۵۰	▼
تویوتا آوالون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا رافور ۲٫۰ لیتر تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۸۰۶	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا کمری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید GX 151 با لاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک‌میلیارد و ۱۲۵	۵	▲
ساینا S (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۲۴۵	۵	▼
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۲	یک‌میلیارد و ۳۲۰	۵	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	یک‌میلیارد و ۵۴۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یک‌میلیارد و ۳۷۵	۵	▼
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به زودی	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۰	
اطلس S (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱	یک‌میلیارد و ۳۱۵	۱۰	▼
اطلس GL (بدون ساروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۰۳	یک‌میلیارد و ۳۶۵	۰	
اطلس G (با ساروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۲۷	یک‌میلیارد و ۵۴۰	۵	▼
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۱۳۵	۵	▼
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۳۱	یک‌میلیارد و ۱۹۳	۵	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک‌میلیارد و ۲۲۵	۰	
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک‌میلیارد و ۲۶۵	۱۰	▼
کوییک S (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد	یک‌میلیارد و ۱۸۵	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۲	یک‌میلیارد و ۲۰۰	۰	
شاهین (بدون ساروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۱۸	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۵	▲
شاهین (با ساروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۱۵	۵	▲
شاهین اتومات (بدون مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۲۱۵	۰	
شاهین اتومات پلاس (بدون مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۵	۲ میلیارد و ۵۸۵	۲۰	▼
شاهین اتومات پلاس (با مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۳۴	۲ میلیارد و ۶۰۵	۳۰	▼
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۷۰۰	۲۵	▼
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۲۰	▼
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	یک‌میلیارد و ۸۰۵	۰	
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۰۰	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۰	
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۰	یک‌میلیارد و ۵۷۰	۰	
سورن پلاس TU5P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۹۰	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 ۹۶۰	۱۵	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۱۵	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۰۲	یک‌میلیارد و ۶۰۸	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۴۹	یک‌میلیارد و ۷۸۵	۷	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۴	یک‌میلیارد و ۸۶۲	۷	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۱۵	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما (با رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۵۰	۰	
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 ۵۸۰	۱۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۴۰	۲۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۸۵	۲۰	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۷۱۰	۲۵	▲
تارا ۶ دنده V1 (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۸۸	یک‌میلیارد و ۹۰۵	۲	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۲ میلیارد و ۵۸۵	۰	
تارا اتومات V4 توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۲ میلیارد و ۸۱۰	۱۰	▲
رانا پلاس (ترمز عقب کلسه‌ای) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۲۵	یک‌میلیارد و ۵۸۵	۱۵	▲
رانا پلاس (ترمز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۸۰	یک‌میلیارد و ۶۰۵	۱۰	▲
ری‌آر ۱٫۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۶۰۵	۶۵	▲
وانت آریسان (با مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۲۸	یک‌میلیارد و ۶۳۵	۵	▼

به کشف یک تن و ۵۰ کیلوگرم روغن موتور خارجی قاچاق شدند، ابراز داشت: «این محموله خارج از شبکه قانونی در حال انتقال بود.»

موسوی با بیان این که محموله در یکی از استان های مرکزی کشور بازرگاری و مقصد آن خراسان رضوی بود، تصریح کرد: «ارزش این محموله طبق نظر کارشناسان امر ۲ میلیارد ریال برآورد می شود.» وی از دستگیری یک متهم در این راستا خبر داد و افزود: «محموله و خودرو توقیف و فرد متخلف برای ادامه سیر مراحل قانونی به مراجع قضائی معرفی شده است.»

«فرمانده انتظامی میامی از کشف یک تن روغن موتور غیر مجاز خارجی قاچاق در این شهرستان خبر داد و گفت: «در این راستا یک متهم دستگیر شد.» به گزارش «مهر» سیدمهدی موسوی در گفت و گو با خبرنگاران با بیان این که مأموران ایست بازرسی شهرستان با دقت محورهای مواصلاتی را تحت رصد دارند، ابراز داشت: «در همین راستا اجازه تردد محموله های قاچاق داده نمی شود.» وی با بیان این که مأموران کلانتری ۱۱ به یک خودرو سواری نisan مشکوک شدند، افزود: «خودرو متوقف و بازرسی لازم از آن صورت گرفت.» فرمانده انتظامی میامی با بیان این که مأموران موفق



کشف یک تن روغن موتور غیر مجاز در میامی



طرح فناوریانه «ستاره خلیج فارس» برای ارتقای کیفیت تولید اجرایی شد؛ آزمایش موفق ترکیب متانول در بنزین



استانداردهای ملی، از ترکیبات اکتان افزای در دسترس مانند متانول و MTBE برای بهینه سازی تولید سوخت بهره برداری کنیم؛ این یعنی تبدیل یک مزیت بالقوه به ارزش افزوده ملموس برای کشور.»

محاسبات دقیق مهندسی؛ اختلاط اکتان افزای داخلی مطابق با استانداردهای ملی

مدیرعامل پالایشگاه نفت ستاره خلیج فارس با تاکید بر حساسیت های مهندسی این طرح پالیتو تصریح کرد: «آنچه در این پروژه اهمیت ویژه دارد، محاسبات دقیق فنی است. سهم متانول در ترکیب نهایی بنزین تولیدی تا سه درصد تعیین شده است. این فرمولاسیون پس از گذراندن ارزیابی های سخت گیرانه آزمایشگاهی و ارزیابی شاخص های فنی بنزین تحویلی موفق به اخذ تاییدیه انطباق با استانداردهای شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی شده است.» قانعی فرد در پایان خاطرنشان کرد: «این رویکرد فناوریانه نه تنها به تنوع بخشی در سبد اکتان افزاهای پالایشگاهی کمک می کند، بلکه هم اکنون با تثبیت ظرفیت بنزین در ستاره خلیج فارس، نقش این مجموعه را در پایداری و امنیت تامین شبکه توزیع سوخت با کیفیت کشور بیش از پیش تقویت کرده است.»

شرکت پالایشگاه نفت ستاره خلیج فارس از شرکت های کنترلی هلدینگ تاپیکو با اجرای یک طرح پالیتو و فناوریانه، ظرفیت تولید بنزین خود را در بالاترین رکورد تولید شرکت تثبیت کرد. به گزارش مدیریت روابط عمومی، برنند و مسئولیت اجتماعی تاپیکو «وحید قانعی فرد»، مدیرعامل شرکت پالایشگاه نفت ستاره خلیج فارس استفاده هوشمندانه از متانول تا سقف ۳ درصد در ترکیب نهایی سوخت را گامی نوآورانه در افزایش کیفیت بنزین تولیدی خواند که کاملاً مطابق بر استانداردهای ملی با مجوز شرکت پالایش و پخش فرآورده های نفتی ایران به اجرا درآمده است. قانعی فرد با اعلام خبر موفقیت آمیز بودن طرح آزمایشی و فناوریانه ترکیب بنزین با متانول گفت: «با ترکیب متانول ساخت داخل با بنزین تولیدی، شاهد اجرای یک پروژه نوآورانه با منطق اقتصادی روشن هستیم.»

تکمیل هوشمندانه زنجیره ارزش؛ خلق ارزش افزوده از یک مزیت ملی

وی با اشاره به جایگاه ایران به عنوان قطب و بزرگ ترین تولید کننده متانول جهان افزود: «داشتن این ظرفیت عظیم پتروشیمیایی به ما اجازه می دهد تا در چهار چوب دقیق

تحت لیسانس **REDESTEIN** هلند

۵ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی تحت لیسانس وردشتاین هلند

UNIVERSE
225/55 R18

new
جدید

YAZD TIRE
www.yric.com

بهره گیری



یزدتایر تولید کننده انواع تایرهای موتورسیکلت و دوچرخه

www.yric.com



تولید کرده و ردلاین آن به ۱۶۵۰۰ دور در دقیقه می‌رسد. سامانه ورودی هوای متغیر، دو انژکتور برای هر سیلندر، کنترل کشش، حالت‌های مختلف قدرت و سیستم Air-Ram از فناوری‌های مهم آن بودند. R۶ همچنین به گیربکس ۶سرعت، کلاچ اسلیپر، شاسی سبک و ارگونومی کاملاً متمرکز بر بیست‌مجهز بود. در آخرین سال تولید، قیمت پایه آن در آمریکا ۱۲ هزار و ۱۹۹ دلار اعلام شد. امروز تقاضا برای نمونه‌های سالم کار کرده همچنان بالاست و حتی برخی R۶های کم‌کارکرد با قیمتی بالاتر معامله می‌شوند.

یاماها R۶-YZF در سال ۲۰۲۶ دیگر به‌عنوان موتور سبکلت خیابانی صفر کیلومتر در سید محصولات یاماها حضور ندارد؛ آخرین مدل خیابانی R۶ مربوط به سال ۲۰۲۰ بود. با این حال، این موتور سبکلت همچنان یکی از شاخص‌ترین سوپر اسپرت‌های ۶۰۰ سی‌سی تاریخ محسوب می‌شود و میراث فنی آن در خانواده R یاماها ادامه پیدا کرده است. R۶ از موتور ۵۹۹ سی‌سی ۴ سیلندر خطی DOHC بهره می‌برد؛ پیش‌ران‌های دور بالا که در آزمایش داینو Cycle World حدود ۱۰۸.۶ اسب‌بخار قدرت را در ۱۳۸۹۰ آرپی‌ام گشتاور (دور در دقیقه)

یاماها YZF-R۶؛ غایب در ۲۰۲۶ اما همچنان یک اسطوره



نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۵۵۲

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۲۵۵۳

نقش کدام مورد در بازسازی معابر اصلی و فرعی کشور بیشتر است؟

۱- تولید و به‌کارگیری تجهیزات راهداری داخلی
۲- استفاده از تجهیزات به‌روز وارداتی و تخصیص بودجه لازم از سوی دولت

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم 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؟
در پاسخ به این پرسش ۶۵ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۳۵ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.



پیامک SMS

خرابی سیستم جرقه‌زنی

خودرو ساینا اس دارم و مدتی است وقتی بدال گاز را تا انتها فشار می‌دهم و اصطلاحاً پرگاز رانندگی می‌کنم، موتور به صورت ناگهانی مکث می‌کند و ریپ می‌زند. از طرفی حدود یک ماه است مصرف سوخت خودرویم مانند قبل نیست. همچنین موتور آن در دورهای بالا بد کار می‌کند. از سوی دیگر آمپر آب خودرویم نسبت به قبل بسیار بالا می‌رود و اگر در حرکت باشیم، باید خودرویم را خاموش کنم تا دمای موتور کاهش یابد؛ مشکل چیست؟

رادمهر-تهران
«در رابطه با بخش نخست سوال شما باید گفت این مشکل تنها به‌دلیل عدم کارکرد صحیح سیستم سوخت‌رسانی ایجاد می‌شود. زیرا اگر فیلتر بنزین خودرو شما معیوب باشد، سوخت کافی به سیلندرها نمی‌رسد و در نهایت منجر به مکث کردن موتور می‌شود. بنابراین باید فیلتر بنزین تعویض شود. تا سوخت مورد نیاز سیلندرها تامین شود. مساله مصرف سوخت بیشتر نیز به چند پارامتر مختلف بستگی دارد و باید تمامی آن‌ها بررسی شود. اما با توجه به این‌که شما بیان کردید مصرف سوخت خودروی‌تان افزایش یافته و موتور در دورهای بالا بد کار می‌کند، این موضوع به خرابی و معیوب بودن یکی از سنسورها منوط می‌شود. به عبارت دیگر دو اشکال مصرف سوخت بالا و بد کار کردن در دورهای بالای موتور تنها به‌دلیل خرابی سنسور سرعت موسوم به کیلومتر است»

اگر هرگونه اشکالی همچون اتصال کوتاه یا خرابی سوکت مربوطه و حتی معیوب شدن سنسور سرعت ایجاد شود، چنین مشکلی را به‌همراه خواهد داشت. بنابراین در این حالت باید دستگاه عیب‌یاب به ECU موتور متصل شود و پس از تعویض این سنسور، مشکل برطرف خواهد شد. در پاسخ به بخش پایانی سوال شما نیز باید گفت سه علت اصلی در افزایش دمای کاری موتورهای بنزینی موثر هستند؛ ۱- اگر رادیاتور خودرو شما با توجه به کارکرد و سال ساخت آن، تاکنون تعویض نشده باشد، در مدارها و شبکه‌های رادیاتور به‌دلیل تجمع رسوبات ناشی از سیال مربوطه در رادیاتور، منجر به انتقال حرارت صحیح به آب درون رادیاتور می‌شود. بنابراین در این شرایط باید رادیاتور تعویض شود تا دمای کاری موتور از حالت استاندارد خود خارج نشود. ۲- با تعویض رادیاتور ممکن است که مشکل وجود داشته باشد؛ بنابراین دومین مرحله عیب‌یابی بررسی قطعه‌های مکانیکی به‌نام ترموستات است. زیرا این قطعه همانند دیگر قطعات مکانیکی خودرو دارای عمر مفیدی است و در صورتی که این قطعه مکانیکی معیوب شود، نمی‌تواند آب بادمای بالا را درون جداره سیلندرها منتقل کند و به‌این ترتیب از تبادل دما و ورود آب بادمای پایین‌تر به درون جداره‌ها ممانعت خواهد شد و این مورد منجر به افزایش دمای کاری موتور می‌شود.

۳- اما بد نیست که این احتمال را نیز در نظر داشته باشید که اگر واتر پمپ (پمپ آب) خودرو شما معیوب باشد، دیگر توانایی رساندن و پمپاژ آب مورد نیاز برای جداره‌های سیلندر را نخواهد داشت و این مساله سبب افزایش دمای موتور می‌شود. یکی از شایع‌ترین موارد مهم در این راستا خرابی پروانه درونی واتر پمپ است که توانایی لازم را برای به گردش در آوردن پمپ نخواهد داشت و سبب افزایش دمای کاری موتور می‌شود. در این حالت باید واتر پمپ تعویض شود

«X۳»، لوکس اما اسپرت و جسور؛

آیا کراس‌اوور «بامو» همچنان دوست‌داشتنی است؟



بامو X۳ مدل ۲۰۲۶ در چهارمین نسل خود موسوم به G۴۵، ادامه‌دهنده طراحی کاملاً جدیدی است که برای مدل ۲۰۲۵ معرفی شد

استاندارد قرار دارند. Parking Assistant نیز استاندارد است و نسخه Professional امکان کنترل برخی مانورهای پارک از طریق تلفن همراه را فراهم می‌کند. بامو X۳ مدل ۲۰۲۶ در نسل چهارم، با بازنگری اساسی در هندسه و تنظیمات شاسی، تلاش می‌کند میان راحتی سواری و دینامیک اسپرت تعادل برقرار کند. محور جلو از ساختار دابل ویشبون و محور عقب از معماری فایولینک پنج‌اتصاله بهره می‌برد. افزایش سختی سازه بدنه، عریض‌تر شدن ترک عقب و اصلاح ویژگی‌های کینماتیکی والستو کینماتیکی، دقت هدایت چرخ‌ها و کنترل حرکات بدنه را بهبود داده‌اند. در نسخه X3 30 xDrive، سیستم M Sport Suspension به‌صورت آپشن قابل سفارش است و با فنرهای سفت‌تر، تنظیم متفاوت دمپرها و میل‌ضدغلتک‌های محکم‌تر، واکنش خودرو را اسپرت‌تر می‌کند. سیستم Adaptive Suspension نیز با دمپرها الکترونیکی، نیروی میرایی را متناسب با شرایط مسیر و سبک رانندگی تغییر می‌دهد؛ در حالت Sport، تنظیمات دمپرها به‌سمت کنترل بدنه و پاسخ‌گویی سریع‌تر می‌رود. قیمت پایه بامو X3 30 xDrive مدل ۲۰۲۶ حدود ۵۲ هزار و ۶۵۰ دلار و قیمت X3 M50 xDrive حدود ۶۷ هزار و ۸۵۰ دلار در بازار آمریکا اعلام شده است؛ هزینه مقصد، مالیات و تجهیزات سفارشی جداگانه محاسبه می‌شوند



در نمای خارجی، فرم بدنه نسبت به نسل قبل کشیده‌تر، عریض‌تر و اندکی کوتاه‌تر شده و زبان طراحی جدید بامو با جلوپنجره بزرگ، چراغ‌های LED باریک، سطوح صاف بدنه و دستگیره‌های هم‌سطح، ظاهری مدرن‌تر ایجاد کرده است. نسخه M50 با جزئیات مشکی، رینگ‌های بزرگ‌تر و عناصر آپرودینامیکی اسپرت، شخصیت تهاجمی‌تری دارد. در داخل کابین، طراحی کاملاً دیجیتال شده و نمایشگر خمیده شامل صفحه‌امپر ۱۲.۳ اینچی و نمایشگر مرکزی ۱۴.۹ اینچی است. سیستم BMW Operating System 9 و iDrive 9 امکان کنترل از طریق نمایشگر لمسی، فرمان و دستورات صوتی را فراهم می‌کنند. صندلی‌های جلو برقی، گرم‌شونده و تهویه‌دار، نورپردازی محیطی، شارژ بی‌سیم و اتصال بی‌سیم تلفن همراه از امکانات مهم هستند. سیستم صوتی ۱۵ بلندگوی هارمن کاردن، هدآپ دیسپلی و دوربین دید پیرامونی نیز قابل سفارش هستند. در بخش فنی، X3 30 xDrive به موتور ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ با سیستم هیبرید متوسط ۴۸ ولتی مجهز است که ۲۵۵ اسب‌بخار قدرت و حدود ۴۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک و سامانه چهارچرخ‌محرك xDrive به‌صورت استاندارد ارائه می‌شوند. مجله «کاراند درایو» در آزمایش نسل جدید، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت حدود ۶.۲ ثانیه‌ای را ثبت کرده است. برای علاقه‌مندان عملکرد، X3 M50 xDrive از موتور ۳ لیتری ۶ سیلندر خطی توربوشارژ با هیبرید متوسط ۴۸ ولتی استفاده می‌کند که ۳۹۳ اسب‌بخار قدرت و حدود ۵۸۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این نسخه در آزمایش «کاراند درایو» تنها ۴ ثانیه بوده است. شاسی X3 از تعلیق استرات در جلو و مولتی‌لینک در عقب استفاده می‌کند. ساختار بدنه سفت‌تر، تنظیمات جدید تعلیق و فرمان مستقیم‌تر، هندلینگ را بهبود داده‌اند. سیستم تعلیق تطبیقی با دمپرها الکترونیکی برای X3 30 به‌صورت آپشن و در M50 به‌صورت استاندارد ارائه می‌شود. ظرفیت حمل بار نیز از نقاط قوت خودرو است؛ فضای صندوق پشت صندلی‌های عقب معادل ۸۹۲ لیتر و با خواباندن صندلی‌ها، معادل ۱۹۰۰ لیتر است. در بخش ایمنی، ترمز اضطراری خودکار، پایش نقاط کور، هشدار خروج از مسیر، کمک حفظ مسیر و دستیار تشخیص محدودیت سرعت در فهرست تجهیزات

در سال‌های اخیر، برقی‌سازی صنعت خودرو با سرعت زیادی پیش رفته، اما حالا این فناوری به دنیای موتور سبکلت‌ها نیز رسیده است. یکی از مهم‌ترین نمونه‌ها، کاوازاکی Ninja 7 Hybrid است؛ موتور سبکلتی که با ترکیب موتور بنزینی و موتور الکتریکی، تلاش می‌کند میان عملکرد، مصرف سوخت و آلایندگی تعادل ایجاد کند. نکته مهم این‌که برخلاف بسیاری از موتور سبکلت‌های هیبریدی مفهومی، این محصول بدون نیاز به شارژ خارجی کار می‌کند. حال سوال این است که آیا فناوری هیبرید می‌تواند به راهکاری فراگیر در موتور سبکلت‌های آینده تبدیل شود؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

Ninja 7 Hybrid از موتور ۴۵۱

سی‌سی دو سیلندر و یک موتور برقی بهره می‌برد که انرژی خود را از باتری لیتیوم-یون ۴۸ ولتی دریافت می‌کند. در حالت ECO Hybrid، موتور برقی هنگام شروع حرکت وارد عمل شده و موتور بنزینی در ادامه فعال می‌شود. این معماری علاوه‌بر کاهش مصرف سوخت، گشتاور اولیه مناسبی ایجاد می‌کند و می‌تواند ایده جذابی برای سایر فعالان این صنعت باشد که محصولات خود را بر پایه آن طراحی و تولید کنند.

پهلویی

نقطه‌قوت این فناوری فقط کاهش مصرف نیست؛ بازیابی انرژی هنگام کاهش سرعت نیز اهمیت زیادی دارد. سامانه احیای انرژی کاوازاکی، بخشی از انرژی تلف‌شده در زمان کاهش سرعت را به باتری بازمی‌گرداند. بنابراین هیبرید در موتور سبکلت می‌تواند فراتر از یک فناوری اقتصادی باشد و به ابزاری برای ترکیب شتاب، رانندمان و حرکت کم‌آلاینده تبدیل شود. بسیاری از تحقیقات نشان می‌دهد که تنها راه برای کاهش آلایندگی موتور سبکلت‌ها، بهره گرفتن از تکنولوژی هیبریدی است. بر این اساس میتوان گفت در آینده نزدیک شاهد گسترش این تکنولوژی در صنعت موتور سبکلت نیز خواهیم بود

دانایی

Message



صدای منتظری

۸۸۳۰۶۷۶۱

عیب‌یابی نادرست خودرو

خودرو داخلی مدل ۱۳۹۹ دارم و چندی پیش خودرویم در زمان حرکت گاز نمی‌خورد و چراغ چک در پشت آمپر آن مدام روشن بود. با تماس با یکی از امداد خودروهای متفرقه و عیب‌یابی در محل، سنسور دریچه گاز و دریچه گاز خودرویم با صرف هزینه ۳ میلیون تومان تعویض شد؛ اما مشکل برطرف نشد! بار دیگر با مراجعه به نمایندگی و بررسی کارشناس فنی مشخص شد جمع شدن رسوبات ناشی از هوای ورودی به دریچه گاز چنین مشکلی را ایجاد کرده و با شست‌وشوی این قطعه، مشکل خودرویم با هزینه بسیار ناچیزی به‌طور کامل برطرف شد.

۰۹۳۵***۱۶۴۷



کشف ۱۰۰ حلقه لاستیک قاجاق در رضوانشهر

فرمانده انتظامی رضوانشهر گفت: «ماموران پلیس آگاهی ۱۰۰ حلقه لاستیک قاجاق را در بازرسی از یک دستگاه نیسان وانت کشف و ضبط کردند.» به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، گیلان، سرهنگ حامد شادبهر گفت: «ماموران پلیس آگاهی شهرستان با دریافت گزارشی، ۱۰۰ حلقه

لاستیک قاجاق به ارزش ۷۰۰ میلیون تومان را در بازرسی از یک دستگاه خودرو وانت نیسان در رضوانشهر کشف و ضبط کردند.» فرمانده انتظامی شهرستان رضوانشهر افزود: «راننده ۳۶ ساله با تشکیل پرونده به مقامات قضایی معرفی شد.»

پیشرفت فناوری در تایلر سازی رشد محسوس و چشمگیری دارد؛

لاستیک خودرو؛ از قطعه مصرفی تا جزء هوشمند سامانه ایمنی



تحول فناوری تایر در سال‌های اخیر، مسیر صنعت لاستیک را از افزایش چسبندگی و دوام به سمت کاهش مصرف انرژی، کنترل نویز، استفاده از مواد پایدار و حتی جمع‌آوری داده از سطح تماس خودرو با جاده هدایت کرده است.

لاستیک در نگاه نخست یکی از ساده‌ترین اجزای خودرو به‌نظر می‌رسد؛ قطعه‌ای که وظیفه انتقال نیرو، تحمل وزن و ایجاد تماس خودرو با سطح جاده را بر عهده دارد. اما واقعیت فنی صنعت خودرو نشان می‌دهد تایر یکی از پیچیده‌ترین اجزای مهندسی خودرو است؛ زیرا تقریباً تمام نیروهای ترمز، شتاب‌گیری و تغییر مسیر از طریق سطح تماس لاستیک با جاده منتقل می‌شوند. در خودروهای جدید، لاستیک دیگر صرفاً با هدف افزایش عمر یا چسبندگی طراحی و تولید نمی‌شود. کاهش مقاومت غلتشی، کاهش صدای حرکت، بهبود ترمزگیری روی سطح خیس، افزایش پایداری در سرعت‌های بالا و سازگاری با خودروهای برقی، اکنون به شاخص‌های اصلی طراحی تبدیل شده‌اند.

کاهش مقاومت غلتشی؛ نبرد برای هر لیتر سوخت یکی از مهم‌ترین محورهای توسعه تایر، کاهش مقاومت غلتشی است. هرچه تغییر شکل لاستیک هنگام حرکت کمتر باشد، انرژی کمتری تلف می‌شود و خودرو برای حرکت به نیروی کمتری نیاز دارد. به همین دلیل، صنعت لاستیک در سال‌های اخیر به سمت ترکیبات جدید لاستیکی، ساختارهای سبک‌تر و طراحی‌هایی حرکت کرده که بتوانند میان مقاومت غلتشی پایین و چسبندگی مناسب تعادل برقرار کنند.

اهمیت این موضوع در خودروهای برقی حتی بیشتر است؛ زیرا کاهش مقاومت غلتشی می‌تواند به افزایش برد خودرو کمک کند. مقررات بر چسب‌گذاری تایر در اتحادیه اروپا نیز

مقاومت غلتشی، چسبندگی روی سطح خیس و صدای غلتش خارجی را به‌عنوان سه شاخص اصلی عملکرد تایر در اختیار مصرف‌کننده قرار می‌دهد. اما کاهش مقاومت غلتشی نباید به قیمت کاهش ایمنی تمام شود. چالش اصلی مهندسان لاستیک، ایجاد تعادل میان بهره‌وری انرژی، چسبندگی و دوام است؛ سه مولفه‌ای که در بسیاری از موارد در جهت‌های متفاوت عمل می‌کنند.

تایلرهای مناسب خودروهای برقی

رشد خودروهای برقی نیز طراحی لاستیک را تغییر داده است. وزن بالاتر برخی خودروهای برقی، گشتاور فوری موتور و ضرورت کاهش مصرف انرژی، فشار بیشتری بر تایر وارد می‌کند. بنابراین سازندگان در حال توسعه ساختارهایی با تحمل بار بیشتر، مقاومت غلتشی کمتر و قابلیت کنترل صدای حرکت هستند. از سوی دیگر، نبود صدای موتور احتراقی در خودروهای برقی باعث شده صدای ناشی از تماس لاستیک و جاده بیشتر به‌گوش سرنشین برسد. به همین دلیل، طراحی الگوی آج و ساختار داخلی تایر برای کنترل نویز اهمیت بیشتری پیدا کرده است.

استانداردها سخت‌گیرانه‌تر می‌شوند

در سال ۲۰۲۶، مقررات جهانی نیز در حال حرکت به سمت ارزیابی دقیق‌تر عملکرد تایر هستند. مقررات شماره ۱۱۷ سازمان ملل متحد، عملکردهایی مانند مقاومت غلتشی، صدای غلتش و چسبندگی روی سطح خیس را پوشش می‌دهد و در سال جاری نیز پیشنهادهایی برای به‌روزرسانی این مقررات مطرح شده است. در اروپا نیز تایرها در رده‌های مختلف از نظر مقاومت غلتشی و چسبندگی خیس طبقه‌بندی می‌شوند و عملکرد آن‌ها در شرایط برفی و یخی نیز می‌تواند روی بر چسب مشخص شود. این رویکرد نشان

می‌دهد تایر دیگر یک قطعه صرفاً مصرفی نیست، بلکه بخشی از عملکرد انرژی و ایمنی خودرو محسوب می‌شود.

تایلر هوشمند در مسیر تولید

یکی از فناوری‌های آینده‌دار، تایر هوشمند است. در این فناوری، حسگرها می‌توانند اطلاعاتی درباره فشار باد، دما، وضعیت سایش، نیروهای وارد شده به تایر و حتی شرایط تماس لاستیک با جاده را جمع‌آوری کنند.

اهمیت این فناوری زمانی بیشتر می‌شود که خودروها به سامانه‌های کمک‌راننده و رانندگی خودکار مجهز می‌شوند. خودرو برای کنترل دقیق‌تر خود باید بداند چقدر چسبندگی

در اختیار دارد و تایر در چه شرایطی با سطح جاده تماس دارد. پژوهش‌های سال ۲۰۲۶ نیز نشان می‌دهند استفاده از داده‌های تایر هوشمند می‌تواند برای تخمین نیروهای تایر، زاویه لغزش و شرایط اصطکاک جاده به‌کار گرفته شود. هم‌زمان، سامانه پایش فشار باد نیز در حال توسعه است و سازمان ملل در سال ۲۰۲۶ پیشنهادهایی برای به‌روزرسانی الزامات مربوط به این سامانه ارائه کرده است.

آینده تایر فقط در آج خلاصه نمی‌شود

تحول صنعت لاستیک را باید در مواد اولیه نیز جست‌جو کرد. کاهش وزن، افزایش دوام، استفاده بهینه‌تر از مواد و حرکت

به سمت ترکیباتی با اثر زیست‌محیطی کمتر، از محورهای مهم توسعه آینده هستند.

در نهایت، تایر آینده قطعه‌ای خواهد بود که هم‌زمان چند مأموریت را انجام می‌دهد: انرژی کمتری تلف می‌کند، چسبندگی بیشتری فراهم می‌کند، صدای کمتری ایجاد می‌کند، دوام بیشتری دارد و اطلاعات دقیق‌تری درباره وضعیت خود و سطح جاده در اختیار خودرو قرار می‌دهد. از این منظر، فناوری لاستیک دیگر موضوعی حاشیه‌ای در صنعت خودرو نیست. بر این اساس هرچه خودروها هوشمندتر و کم‌مصرف‌تر می‌شوند، نقش تایر در ایمنی، بهره‌وری و عملکرد خودرو نیز پررنگ‌تر خواهد شد.

کوبیر 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	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا پاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام‌وی ام X۳۲
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیپولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T۵-سویا M۴
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیوتا-TA (کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	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-سورنئو 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	فیدیلیتی-رکستون





نیز با استفاده از تقویت‌کننده‌های نسل جدید Kevlar در کمربند داخلی تقویت شد تا تغییر شکل لاستیک در سرعت‌های بالا کنترل شود. یکی از ویژگی‌های جالب، نوار قرمز روی دیواره تایر بود که مستقیماً به ترکیب Supersoft مورد استفاده پیرلی در فصل ۲۰۱۳ فرمول یک اشاره داشت. انتخاب ترکیب نرم‌تر، چسبندگی و پاسخ سریع‌تر را هدف قرار می‌داد؛ در حالی که ساختار تقویت‌شده باید پایداری تایر را هنگام اعمال نیروهای جانبی شدید حفظ می‌کرد. به این ترتیب، تایر ونوبکشی از مهندسی عملکرد خودرو بود، نه صرفاً یک قطعه مصرفی.

لامبورگینی وننو فقط به طراحی آیرودینامیک افراطی و موتور ۷۱۲ قدرتمندش محدود نمی‌شد؛ تایرهای آن نیز به‌صورت سفارشی توسط پیرلی توسعه یافتند. پیرلی اعلام کرده‌است که برای این‌ها پیر کار، تایرهای اختصاصی P Zero Supersoft با فناوری و ترکیبات الهام‌گرفته از مسابقات فرمول یک توسعه داده شد تا بتواند نیروهای بسیار زیاد واردشده به چرخ‌ها را در شتاب‌گیری و پیچیدن تحمل کند. وننو به رنگ‌های ۲۰ اینچی جلو و ۲۱ اینچی عقب مجهز شد و ابعاد تایرهای آن ۲۵۵/۳۰ با رینگ ۲۰ اینچی در محور جلو و ۲۵۵/۲۵ با رینگ ۲۱ اینچی در محور عقب بود. ساختار تایر



تایرهای سفارشی
لامبورگینی «وننو»

در گفت‌وگو با عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان استان مرکزی مطرح شد؛

تیراژ تولید خودروسازان پایین آمد؛ قطعه‌سازان وحشت کردند!

کاهش تیراژ تولید خودروسازان، تاخیر در پرداخت مطالبات و فشارهای مالیاتی و بیمه‌ای توان ادامه فعالیت قطعه‌سازان را به‌شدت کاهش داده است

کشورهای آسیایی اظهار داشت: «سابقه فعالیت ایران خودرو از برخی خودروسازان بزرگ کره‌ای، از جمله هیوندای بیشتر است. زمانی که در ایران پیکان تولید می‌شد، بسیاری از کشورهای منطقه و حتی کره جنوبی هنوز به جایگاه قابل توجهی در خودروسازی نرسیده بودند؛ اما آن‌ها در مدت نسبتاً کوتاهی، با برخورداری از مدیریت مناسب و حمایت‌های هدفمند، به موقعیت کنونی دست یافتند.»

وی ادامه داد: «درمقابل، صنعت خودرو ایران به‌دلیل مشکلات مدیریتی و موانعی که در مسیر فعالیت آن ایجاد شد، از ظرفیت‌های اولیه خود فاصله گرفت. اگر روند فعالیت ایران ناسیونال سابق به‌درستی ادامه پیدا می‌کرد، ایران می‌توانست جایگاه متفاوتی در صنعت خودرو داشته باشد. در آن مقطع، خودروهایی مانند بیوک ایران، آریا و شاهین و همچنین برخی محصولات تجاری و کسندوها در کشور تولید می‌شد و ظرفیت‌های صنعتی مهمی شکل گرفته بود.»

رعنایی با انتقاد از مسیر طی‌شده در سال‌های گذشته عنوان کرد: «بخش زیادی از آن ظرفیت‌ها به‌مرور از بین رفت و جای آن‌ها را خودروهای چینی کم‌کیفیتی گرفت که به‌اعتقاد من، هزینه سنگینی به سرمایه ملی و مردم تحمیل می‌کنند. این روند نه‌تنها به توسعه تولید داخلی کمک نکرده، بلکه منابع و بازار صنعت خودرو کشور را نیز تحت‌تأثیر قرار داده است.»

وی درباره امکان برنامه‌ریزی قطعه‌سازان گفت: «وقتی ۸۵ تا ۹۰ درصد متغیرهای موثر بر فعالیت تولیدکننده خارج از اختیار اوست، نمی‌توان انتظار داشت برنامه‌ریزی دقیق و پایداری انجام دهد. اکنون اجبار جای اختیار را برای تولیدکننده گرفته‌است. بسیاری از کارآفرینان تنها به این دلیل کارخانه‌های خود را باز نگه داشته‌اند که به کارشان علاقه دارند و نمی‌خواهند اشتغال ایجادشده از بین برود؛ اما هم‌زمان، روزبه‌روز تحلیل می‌روند.»

تأمین سرمایه در گردش

و کاهش فشارهای تحمیلی بر تولید

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو استان مرکزی با اشاره به راهکارهای بهبود شرایط به «دنیای خودرو» گفت: «مهم‌ترین اقدامی که می‌تواند به صنعت کمک کند، تغییر نگاه مدیران ارشد و تصمیم‌گیران نسبت به صنعت، تولید و کارآفرینی است. بدون این تغییر نگرش، پیشنهادها مقطعی نمی‌تواند مشکلات اساسی صنعت خودرو و سایر صنایع کشور را برطرف کند. یک کارآفرین ممکن است تنها به‌دلیل علاقه به کار و احساس مسئولیت، کارخانه خود را باز نگه دارد؛ اما اگر شرایط اصلاح نشود، به‌تدریج توان مالی و عملیاتی خود را از دست می‌دهد و در نهایت از چرخه تولید خارج می‌شود.»

وی درباره مطالبات قطعه‌سازان افزود: «حمایت از کارآفرینی و تأمین سرمایه در گردش مورد نیاز واحدهای تولیدی، در شرایط فعلی از نان شب واجب‌تر است. حاکمیت باید بخش خصوصی را برای تصمیم‌گیری درباره فعالیت‌های کلان اقتصادی آزاد بگذارد؛ مداخلات غیرضروری را کاهش دهد، دست‌انتر از صنایع کوتاه‌مدت و مانع ورود کالاهای بی‌کیفیت و رانتی شود؛ کالاهایی مانند انواع خودروهای چینی که به تولید داخلی و توان مالی مصرف‌کنندگان آسیب می‌زنند.»

رعنایی تصریح کرد: «اگر امکان حمایت مستقیم وجود ندارد، دست‌کم باید برای مدتی فشار مالیات‌های سنگین، حق بیمه و بدهی‌های انباشته واحدهای تولیدی کاهش یابد یا برای پرداخت آن‌ها تنفس در نظر گرفته شود. تولیدکننده‌ای که منابع مالی کافی ندارد، نمی‌تواند هم‌زمان مطالبات معوق خودروسازان، هزینه مواد اولیه، حقوق کارکنان، مالیات، بیمه و بدهی بانکی را مدیریت کند.»

وی اظهار داشت: «مشکل برق و سایر زیرساخت‌های تولید نیز باید برطرف شود. صنایع به تأمین پایدار برق نیاز دارند و افزایش مستمر هزینه‌های انرژی، فشار مضاعفی بر آن‌ها وارد می‌کند. باید اجازه داد این صنعت اندکی نفس بکشد، نیروی کار خود را حفظ کند، حقوق کارکنان را بپردازد، آموزش‌های لازم را از سر بگیرد و با احیای ظرفیت‌های تولیدی، دوباره به بازوی فعال اقتصاد کشور تبدیل شود.»



لوربال

نه‌تنها حمایت موثری

از این بخش صورت

نمی‌گیرد، بلکه برخی

تصمیم‌ها و برخوردها،

مشکلات صنعت را

روزبه‌روز بیشتر می‌کند.

ادامه این روند می‌تواند

امسال را به آخرین سالی

تبدیل کند که بسیاری از

قطعه‌سازان قادر هستند

روی پای خود بایستند

از بین می‌روند و فعالان این حوزه ناچار می‌شوند شغل و سرمایه‌گذاری خود را کنار بگذارند.» وی در تشریح ضرورت اصلاح ساختار مدیریتی خودروسازان گفت: «نظام مدیریت شرکت‌های خودروسازی در کشور، از جنس مدیریت و تصمیم‌گیری دولتی است. این ساختار باید تغییر کند تا بهره‌وری در رأس خودروسازی و تمام زنجیره تأمین افزایش یابد. بدون اصلاح شیوه مدیریت، امکان دستیابی به تولید پایدار، افزایش کیفیت و بهبود روابط مالی میان خودروساز و قطعه‌ساز وجود نخواهد داشت.»

ضرورت اصلاح مدیریت خودروسازی

این مقام صنفی با اشاره به تجربه واگذاری مدیریت

که به مرحله‌ای بسیار بحرانی رسیده و به احیا و بازسازی فوری نیاز دارد. اگر تولیدکنندگان حمایت نشوند و فرصت بازایی پیدا نکنند، بخش قابل توجهی از ظرفیت قطعه‌سازی و خودروسازی کشور از بین خواهد رفت.» وی خاطرنشان کرد: «فعالان این صنعت سال‌ها با وجود عقب‌ماندگی از فناوری‌های روز، با سختی و به‌اصطلاح با جنگ و دندان تلاش کرده‌اند واحدهای خود را حفظ کنند؛ اما اکنون، به‌جای دریافت حمایت متناسب با شرایط، با فشارهای مضاعف روبه‌رو شده‌اند.»

خطر تعطیلی صنعت قطعه

به دنبال عدم پرداخت مطالبات

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو استان مرکزی با اشاره به تأثیر مشکلات مالی خودروسازان بر زنجیره تأمین تصریح کرد: «خودروسازان نیز منابع مالی کافی برای پرداخت مطالبات قطعه‌سازان ندارند و در مسواری، چک‌های که پیش‌تر صادر کرده‌اند، تأمین نمی‌شود. تمام فشار ناشی از این وضعیت به زنجیره قطعه‌سازی منتقل شده است و تولیدکنندگان تلاش می‌کنند با وجود مطالبات معوق و کمبود نقدینگی، فعالیت خود را ادامه دهند و واحدهایشان را حفظ کنند.»

وی ادامه داد: «درهمین وضعیت، فشارهای مالیاتی و تأمین اجتماعی نیز بدون توقف ادامه دارد. کاهش منابع ارزی دولت، از جمله در نتیجه محدودیت‌های مربوط به فروش نفت، نباید موجب شود فشار بیشتری بر بخش صنعت و کارآفرینی وارد شود. انتظار این است که جایگاه صنعت خودرو و قطعه‌سازی در تولید ناخالص داخلی و درآمد ملی کشور مورد توجه قرار گیرد و سیاست‌ها بر مبنای حفظ ظرفیت‌های تولیدی تنظیم شود.» رعنایی با انتقاد از نبود حمایت کافی بیان کرد: «نه‌تنها حمایت موثری از این بخش صورت نمی‌گیرد، بلکه برخی تصمیم‌ها و برخوردها، مشکلات صنعت را روزبه‌روز بیشتر می‌کند. ادامه این روند می‌تواند امسال را به آخرین سالی تبدیل کند که بسیاری از قطعه‌سازان قادرند روی پای خود بایستند. اگر شرایط تغییر نکند، واحدهای متعددی

قطعه‌سازان کشور در حالی نیمه نخست سال را پشت سر می‌گذارند که هم‌زمانی افت تولید خودروسازان، اختلال در تأمین مواد اولیه، محدودیت‌های حمل‌ونقل و انباشت مطالبات، جریان نقدینگی این صنعت را مختل کرده‌است. تداوم فشارهای مالیاتی، بیمه‌ای و بانکی نیز واحدهای تولیدی را در آستانه تصمیم‌های دشوار برای حفظ اشتغال و ادامه فعالیت قرار داده‌است؛ شرایطی که فعالان صنعت، حاصل آن را کاهش ظرفیت تولید، توقف سرمایه‌گذاری و تهدید جدی بقای قطعه‌سازی می‌دانند.

کاهش تیراژ خودروسازان و کمبود نقدینگی احمدضارعنایی، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو استان مرکزی، با اشاره به مهم‌ترین مشکلات فعالان این صنعت به «دنیای خودرو» گفت: «تخستین دغدغه قطعه‌سازان، پس از کمبود سرمایه در گردش و نبود منابع مالی کافی برای ادامه فعالیت، کاهش شدید تیراژ مورد نیاز خودروسازان است؛ مسائلی که از افت محسوس تولید در شرکت‌های خودروسازی ناشی می‌شود. در چنین شرایطی، بیشتر قطعه‌سازان نسبت به ثبات شغلی و آینده فعالیت خود نگران هستند و احساس می‌کنند صنعت قطعه به حاشیه رانده شده و در معرض نابودی قرار گرفته‌است.»

وی ادامه داد: «چند عامل به‌صورت هم‌زمان این وضعیت را ایجاد کرده‌است؛ نخست، کمبود سرمایه در گردش؛ دوم، دشواری تأمین مواد اولیه و سوم، کاهش تیراژ سفارش‌های خودروسازان. در کنار این موارد، مشکلات حمل‌ونقل و واردات قطعات منفصله از خارج از کشور نیز وجود دارد. محدودیت‌های حمل‌ونقل دریایی همچنان ادامه دارد و در بخش ریلی نیز گاهی مشکلاتی ایجاد می‌شود که بر زمان و هزینه تأمین قطعات و مواد اولیه تأثیر می‌گذارد.» این مقام صنفی با بیان این که مشکلات قطعه‌سازان تنها به حوزه تولید محدود نمی‌شود، عنوان کرد: «اختلال در نظام بانکی و انتقال پول، مسائل گمرکی و تاخیر در ترخیص کالا نیز از دیگر موانع فعالیت واحدهای تولیدی است. سامانه‌های مرتبط با این فرآیندها هر چند وقت یکبار با اختلال، قطعی یا تغییرات پیش‌بینی‌نشده مواجه می‌شوند و امکان برنامه‌ریزی را از تولیدکننده می‌گیرند. مجموعه این عوامل سبب شده‌است شغل قطعه‌سازی از جهات مختلف در معرض آسیب جدی قرار بگیرد و فعالان این صنعت نتوانند چشم‌انداز روشنی برای ادامه فعالیت خود ترسیم کنند.»

فشارهای مالیاتی، بیمه‌ای و بانکی بر تولید

رعنایی با اشاره به فشار تعهدات مالی بر تولیدکنندگان افزود: «در کنار مشکلات مربوط به تولید، تأمین مواد اولیه و کاهش سفارش‌ها، فشارهای مالیاتی، تأمین اجتماعی، هزینه‌های حقوق و دستمزد و بدهی‌های بانکی نیز به‌شدت بر دوش قطعه‌سازان سنگینی می‌کند. با وجود شرایط بحرانی تولید، انعطاف موثری از سوی دستگاه‌های مسئول در قبال واحدهای صنعتی مشاهده نمی‌شود.»

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو استان مرکزی توضیح داد: «اگر یک تولیدکننده نتواند مالیات یا حق بیمه خود را در موعد مقرر پرداخت کند، ممکن است حساب‌های بانکی او به‌سرعت مسدود یا اموالش توقیف شود. همچنین اگر بازپرداخت تسهیلات بانکی با تاخیر مواجه شود، وثایق واحد تولیدی به اجرا گذاشته می‌شود. این برخوردها، بنگاه‌هایی را که با کمبود شدید نقدینگی روبه‌رو هستند، درگیر مشکلات جدی‌تری می‌کند و امکان حرکت به سمت احیا و تثبیت تولید را از آن‌ها می‌گیرد.»

رعنایی درباره ضرورت حمایت از تولیدکنندگان بیان کرد: «در شرایط فعلی، حاکمیت باید به‌جای برخورد سخت‌گیرانه با بخش تولید و کارآفرینان، برای حفظ آن‌ها اقدام کند. صنعت قطعه اکنون مانند بیماری است

وجود دارد، می‌تواند این نگرانی را ایجاد کند که راننده برای خواندن یا حل کردن پیام، زمان بیشتری نگاه خود را از مسیر منحرف کند. از همین رو، درباره ضوابط مربوط به محتوای بیلبوردهای تبلیغاتی و این که آیا چنین شیوه‌هایی می‌تواند با الزامات امنیتی ترافیکی مغایرت داشته باشد، نظر پلیس راهور را جویا شدیم. سردار سید تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فرآجادر گفت: «گويا «مهر» با اشاره به ضرورت رعایت ضوابط در تبلیغات محیطی اظهار کرد: «هر گونه تبلیغ محیطی باید در چارچوب شرایطی باشد که تدوین و ابلاغ شده است.» وی با تأکید بر نحوه طراحی و محتوای پیام‌های تبلیغاتی افزود: «ما بارها به مجموعه شهرداری‌ها در سطح کشور و سازمان راهداری در جاده‌ها گوشزد کردیم که پیام‌هایی که در بیلبوردها درج می‌شود، چه از نظر نوشتار و چه از نظر تصویر، باید در کوتاه‌ترین زمان ممکن منتقل شود.»

«به نقل از «مهر» این روزها در سطح شهر و برخی معابر، بیلبوردهایی دیده می‌شود که شیوه طراحی و ارائه پیام در آن‌ها با تبلیغات معمولی متفاوت است؛ پیام‌هایی که گاه به شکل معما، پازل یا جمله‌ای چندلا به طراحی شده‌اند و برای فهم کامل آن‌ها، مخاطب باید چند لحظه بیشتر به محتوای تبلیغ دقت کند. همین ویژگی باعث شده این پرسش مطرح شود که آیا چنین تبلیغاتی با توجه به حضور رانندگان در معابر و بزرگراه‌ها، می‌تواند تمرکز آن‌ها را از مسیر و شرایط ترافیکی منحرف کند؟ در تبلیغات محیطی، انتقال سریع و قابل فهم پیام یکی از الزامات اصلی است؛ چرا که مخاطب بسیاری از این تبلیغات، راننده‌ای است که در حال حرکت است و فرصت یا امکان توقف و دقت طولانی به محتوای یک بیلبوردر ندارد. با این حال، استفاده از طراحی‌های پازل گونه و پیام‌هایی که برای درک آن‌ها نیاز به مکت و توجه بیشتری

هشدار پلیس درباره بیلبوردهای تبلیغاتی معماگونه



وارداتی‌ها در آزمون مالکیت؛

هدف از خرید خودرو تضمین آرامش است



تبلیغات یا اعتبار برند، مشتری زیادی داشته باشد؛ اما دو پایه سال بعد شرایط می‌تواند متفاوت باشد. خریدار دست دوم به احتمال زیاد سوال‌های دیگری خواهد داشت که هر کدام از آن‌ها به تنهایی می‌تواند سرنوشت یک انتخاب را تغییر دهد: قطعات این خودرو پیدا می‌شود؟ تعمیر کار ماهر و مورد اعتماد آن را می‌شناسد؟ هزینه نگهداری چقدر است؟ گارانتی چه وضعیتی دارد؟ اگر قطعه‌ای خراب شود، خودرو چند روز متوقف می‌ماند؟ و مهم‌تر از همه، آیا فرد دیگری حاضر است این خودرو را از من بخرد؟

این جاست که مفهوم نقدشوندگی اهمیت پیدا می‌کند. ارزش یک خودرو فقط در قیمت روز آن خلاصه نمی‌شود. بخشی از ارزش واقعی خودرو به این بستگی دارد که مالک آن تا چه اندازه بتواند در طول دوره استفاده، بدون دردسر از خودرو بهره‌برد و در زمان فروش نیز خریدار مناسبی برای آن پیدا کند. در واقع می‌توان گفت خودرو زمانی برای بازار ارزشمندتر است که ریسک مالکیت آن پایین‌تر باشد. ریسک مالکیت فقط احتمال خرابی نیست. زمان تأمین قطعه، دسترسی به تعمیرکار، کیفیت خدمات، هزینه تعمیرات، اعتبار گارانتی و حتی میزان شناخت بازار از آن خودرو، همگی بخشی از این ریسک هستند. این موضوع را می‌توان در تجربه بازار ایران نیز مشاهده کرد. خودروهایی وجود داشته‌اند که به دلیل یک قطعه ساده یا نبود نیروی متخصص، مدت زیادی در تعمیرگاه متوقف مانده‌اند. در مقابل، خودروهایی نیز توانسته‌اند به دلیل شبکه خدمات مناسب، تأمین قطعات و حضور گسترده‌تر در بازار، اعتماد مشتری را حفظ کنند. از این منظر، حتی بهترین مشخصات فنی هم زمانی ارزش واقعی پیدا می‌کند که مالک بتواند از آن‌ها استفاده کند. خودرویی که روی کاغذ قدرتمند، کم‌مصرف و مجهز است اما به دلیل یک مشکل ساده مدت زیادی امکان استفاده ندارد، از نگاه مصرف‌کننده دیگر همان محصول جذاب روز نخست نیست.

بالایی نداشته باشد. اما همین خدمات می‌تواند در بلندمدت به مهم‌ترین ابزار اعتمادسازی برای برند تبدیل شود. آیا می‌توان از یک واردکننده انتظار داشت که از نظر اقتصادی و عملیاتی شبکه خدماتی در سطح برندی ایجاد کند که ده‌ها هزار دستگاه از محصولاتش در کشور تردد می‌کنند؟ پاسخ به این پرسش، یکی از چالش‌های مهم بازار وارداتی‌هاست. به همین دلیل، خدمات پس از فروش را نباید صرفاً یک هزینه اضافی برای واردکننده دانست. در بازار رقابتی امروز، خدمات می‌تواند بخشی از خود محصول باشد.

خودرو زمانی به معنای واقعی یک محصول کامل است که مالک آن بداند در صورت خرابی، چه مسیری برای تعمیر، تأمین قطعه و دریافت خدمات گارانتی پیش روی او قرار دارد.

بازار دست دوم، آزمون واقعی وارداتی‌ها این موضوع زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که به بازار دست دوم نگاه کنیم. یک خودرو ممکن است در زمان خرید، به دلیل طراحی، تجهیزات،

تغییر است. امروز دو متغیر دیگر بیش از گذشته وارد تصمیم خرید شده‌اند: گارانتی و نقدشوندگی. به بیان ساده‌تر، خریدار دیگر فقط نمی‌پرسد «برند این خودرو چیست؟» بلکه می‌پرسد «بعد از خرید این خودرو چه اتفاقی برای من خواهد افتاد؟» همین تغییر نگاه، مساله مهم‌تری را نیز مطرح می‌کند: چرا ممکن است یک برند وارداتی در ایران محبوب‌تر از رقبایی باشد که در بازارهای جهانی جایگاه بالاتری دارند؟ پاسخ را باید در واقعیت بازار ایران جست‌وجو کرد؛ در سابقه ذهنی برند، تجربه مصرف‌کنندگان، تعداد خودروهای موجود در کشور، کیفیت و گستردگی خدمات، تعداد تعمیرکاران متخصص، سرعت تأمین قطعات و در نهایت اطمینانی که خریدار از آینده مالکیت خودرو به دست می‌آورد. بنابراین، محبوبیت یک خودرو الزاماً با کیفیت فنی آن یکسان نیست.

ممکن است خودرویی در بازار جهانی محصولی موفق و حتی برنده جوایز مختلفی شده باشد، اما در ایران به دلیل ضعف شبکه خدمات پس از فروش، محدودیت قطعات یا نبود تعمیرکار متخصص، نتواند همان جایگاه را در ذهن مصرف‌کننده به دست آورد. از طرف دیگر، خودرویی با مشخصات فنی معمولی‌تر، اگر بتواند خدمات قابل‌تکثیر و قطعات در دسترس‌تری ارائه کند، ممکن است در بازار ایران محبوب‌تر شود.

این همان نقطه‌ای است که بازار خودرو ایران با بسیاری از بازارهای دنیا تفاوت پیدا می‌کند. در این‌جا، انتخاب خودرو فقط انتخاب یک محصول نیست؛ انتخاب یک مسیر مالکیت است.

خدمات پس از فروش، بخشی از محصول است از طرف دیگر، باید به یک واقعیت اقتصادی نیز توجه کرد. واردکننده‌ای که چند صد یا حتی چند هزار دستگاه از یک مدل را وارد کشور می‌کند، برای ایجاد شبکه خدمات پس از فروش، تأمین قطعات، آموزش نیروی متخصص و ارائه خدمات گارانتی با هزینه‌هایی مواجه است که شاید در نگاه اول جذابیت اقتصادی



بازگشت خودروهای وارداتی به بازار ایران، اگرچه تنوع محصول و فناوری را افزایش داده، اما همزمان یک پرسش اساسی را پیش روی خریداران قرار داده است: آیا واردکنندگان برای روزهای پس از فروش نیز به اندازه روز تحویل خودرو برنامه دارند؟ وارداتی‌ها به بازار خودرو ایران بازگشته‌اند و طبیعی است که ورود دوباره آن‌ها برای مصرف‌کننده ایرانی جذاب و هیجان‌انگیز باشد. خودروهایی با طراحی روز، فناوری‌های جدید، فهرستی بلندبالا از امکانات و برندهایی که بعضاً در بازارهای جهانی سابقه و اعتبار قابل توجهی دارند. اما یک سوال مهم وجود دارد: آیا این هیجان در روزهای نخست خرید و پس از چند هزار کیلومتر استفاده و در مواجهه با نخستین ایراد فنی نیز ادامه خواهد داشت؟ امروز اگر یک مصرف‌کننده ایرانی بخواهد از میان تنوع گسترده برندها و شرکت‌های واردکننده، خودرویی را انتخاب کند، واقعا چه چیزی تصمیم نهایی او را رقم می‌زند؟

فرض کنیم انتخاب انجام شده است. خودرو با کوله‌باری از تجهیزات، طراحی روز و اعتبار یک برند بین‌المللی وارد پارکینگ مالک می‌شود. روزهای نخست، همه چیز مطابق انتظار پیش می‌رود، اما کافی است نخستین قطعه معیوب شود یا یک ایراد فنی خود را نشان دهد. از همین نقطه، بخش دیگری از داستان مالکیت آغاز می‌شود: قطعه‌ای کجا تأمین شود؟ چه کسی آن را تعمیر کند؟ شبکه خدمات پس از فروش کجاست؟ آیا تعمیرکار متخصص این خودرو در دسترس است و اگر خودرو برای تأمین قطعه یا تعمیر مدتی متوقف بماند، هزینه واقعی این مالکیت چقدر خواهد بود؟ این جاست که جشن خرید یک خودرو وارداتی می‌تواند خیلی زود جای خود را به یک سوال جدی بدهد: آیا من فقط خودرو خریده‌ام یا از امکان استفاده مطمئن از آن نیز بهره‌مند شده‌ام؟

معادله انتخاب خودرو در حال تغییر است در بازار سنتی خودرو ایران، معیار انتخاب معمولاً حول محورهایی مانند قیمت، برند، امکانات، قدرت موتور و مصرف سوخت بود. اما با ورود نسل جدید خودروهای وارداتی، این معادله نیز در حال

لاماری ایما

مسیر در جستجوی تو

WWW.LAMARI.IR



Autoworld.ir

چهارشنبه ۲۸ مرداد ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۵۳

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشاربار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلپورد
Billboard

MICHELIN

جاده و فراتر از آن

«در سال ۲۰۲۴، میشلن کمپین جهانی «On the road and beyond» را با تمرکز بر نوآوری و آینده فناوری‌های حرکتی منتشر کرد. این کمپین ضمن نمایش فناوری‌های پیشرفته میشلن، بر نقش مهندسی مواد در تولید تایرهای ایمن‌تر، بادوام‌تر و کارآمدتر تاکید داشت؛ رویکردی که هدف آن ارائه تجربه‌ای ایمن‌تر و لذت‌بخش‌تر در حرکت بود.



حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

کرهای‌ها چگونه به رقبای سنتی نزدیک شدند؟

«در دو دهه اخیر، کیفیت محصولات خودروسازان کرهای از جمله هیوندای، کیا و جنسیس به شکل محسوس متحول شده است؛ تغییری که دیگر تنها در طراحی و امکانات رفاهی خلاصه نمی‌شود و کیفیت ساخت، فناوری، عملکرد و رضایت مشتری را نیز دربر می‌گیرد. نتایج مطالعات «جی.دی.پاور» (J.D. Power) در آمریکا یکی از نشانه‌های مهم این تغییر است. در مطالعه کیفیت اولیه خودروهای ۲۰۲۶، چند محصول هیوندای در کلاس خودرو تبه نخست را کسب کردند؛ سانتاکروز برای سومین سال متوالی در رده پیکاپ‌های متوسط اول شد و سوناتا و ونیو نیز در کلاس خود صدرنشین شدند. کیا K۴ نیز رتبه نخست کلاس خودروهای کامپکت را به‌دست آورد و دومین خودرو برتر کل صنعت از نظر کیفیت اولیه شناخته شد. بخشی از این پیشرفت حاصل سرمایه‌گذاری گسترده در مهندسی، کنترل کیفیت کارخانه‌ها و استانداردسازی فرآیند تولید است. موفقیت کارخانه کیا در مکزیک و دریافت جایزه کیفیت تولید J.D. Power نشان می‌دهد ارتقای کیفیت فقط به طراحی محصول محدود نشده و زنجیره تولید را نیز دربر گرفته است. جنسیس نیز توانسته از نظر کیفیت کابین، سواری، عایق‌بندی و فناوری به رقبای لوکس اروپایی نزدیک شود. Consumer Reports برای نمونه، G۸۰ را خودرویی آرام، مجهز و دارای هندلینگ مطلوب ارزیابی کرده است. با این حال، قابلیت اطمینان همچنان نقطه‌ای است که کرهای‌ها باید روی آن کار کنند؛ گزارش‌های Consumer Reports نشان می‌دهد برخی مدل‌های جنسیس هنوز از نظر قابلیت اطمینان با بهترین‌های بازار فاصله دارند. بنابراین می‌توان گفت کرهای‌ها دیگر صرفاً رقیب اقتصادی برندهای ژاپنی و اروپایی نیستند؛ آن‌ها اکنون در بسیاری از شاخص‌های کیفیت اولیه، فناوری و کیفیت ساخت، در جمع مدعیان اصلی قرار گرفته‌اند؛ هرچند مسیر رسیدن به برتری پایدار در قابلیت اطمینان بلندمدت همچنان ادامه دارد.

روز گذشته قیمت برخی مدل‌های خودرو در بازار رشد داشت و برخی دیگر افت قیمت را تجربه کردند.



فیدلیتی الیت ۷ نفره با ۴۷ میلیون تومان افت بها در بازار ۵ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



فونیکس آریزو ۶ جیتی با ۴۰ میلیون تومان افت بها در بازار ۴ میلیارد و ۷۷۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



شاهین G با ۱۰ میلیون تومان رشد بها در بازار ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



ری را با ۱۵ میلیون تومان افت بها در بازار ۳ میلیارد و ۶۸۵ 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) + اتوهلد (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

کی ام سی شدو