



جناب آقای دکتر حمیدرضا صمدی

رئیس محترم هیات مدیره هلدینگ رایزکو

بانهایت تاسف و تأثر درگذشت پدر بزرگ گرامیتان حاج غلام حسین یارسی را تسلیت می‌گوییم.
از خداوند بزرگ برای آن مرحوم آمرزش و برای بازماندگان شکیبایی مسالت داریم.

روزنامه دنیای خودرو/حسن جلینی/خشایار نظریان

هوالباقی

در گفت‌وگو با نایب رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد:

تولید در محاصره جهش ساعتی نرخ مواد اولیه

نوسان نرخ ارز و بروکراسی اداری، تشکیل فوری ستادهای تخصصی تصمیم‌گیری را به تنها راهکار نجات خطوط تولید بدل کرده است



صفحه ۱۴

رکورد جدید فروش این شرکت در مردادماه به ثبت رسید:

رشد ۸۱ درصدی در آمد «ایرانول» در پنج ماهه نخست سال جاری

صفحه ۵

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

بازار خودروهای کار کرده زیر سایه هزینه‌های سنگین تعمیرات

صفحات ۳۲

فروش خودرو

چه زمانی ارزش اقتصادی دارد؟

زنگ خطر تعهدات معوق در بازار خودرو

صفحه ۹



پروچمدار برقی کرهای که معادله قیمت‌گذاری لوکس‌ها را به چالش می‌کشد:

جنسیس با «GV90» وارد قلمرو برندهای سلطنتی شد

صفحه ۶



نهاد علی بیگزاده

روزنامه نگار

بازار خودرو ظرفیت شوک جدید را ندارد!

بازار خودرو در شرایطی قرار گرفته که هر تصمیم جدیدی می‌تواند تعادل شکننده آن را برهم بزند. افزایش نرخ ارز، رشد هزینه تولید، کاهش قدرت خرید خانوار و نااطمینانی نسبت به آینده اقتصاد، پیش از این نیز فشار سنگینی بر بازار خودرو وارد کرده است. - صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

هیبریدها در اروپا چقدر مصرف سوخت را کاهش داده‌اند؟

کاهش مصرف؟

از وعده خودروسازان تا واقعیت خیابان‌های اروپا

صفحه ۷

پارس خودرو سهند CNG را کلید زد

صفحه ۱۰

«دانلوپ» پس از پنج دهه

خدا حافظی می‌کند

صفحه ۱۳

مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا مطرح کرد:

شعار خودروهای هیبریدی و برقی بدون برنامه راه به جایی نمی‌برد

صفحه ۲

اتاق مشاورانی

حس خوب، خرید مطمئن



اقساط ۶ ماهه بدون بهره

تحویل ۳۰ روزه



فروش ویژه QASHQAI

BMW 225L GRAN COUPE

عرضه توسط پرشیا خودرو (گروه پرشیا موبیلیتی)



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۰۲۱-۴۵۹۱

www.Persiakhodro.ir



بیش از حد بیرون زده» اعلام کرده‌اند و تخمین می‌زنند تنها ۰.۸ درصد خودروهای فراخوان شده و اقصادچار این نقص باشند. با وجود این، هیچ راه حل قطعی برای مشکل ارائه نشده است. در فراخوان‌های قبلی، نمایندگی‌ها موظف بودند اسپویلر را بررسی و در صورت نیاز تعویض کنند؛ اما اکنون شرکت اعلام کرده که هنوز در حال کار روی راهکار نهایی است. در کنار این فراخوان بزرگ، یک فراخوان کوچک‌تر نیز برای ۸۱ دستگاه جیب گرند چروکی و گرند چروکی L مدل ۲۰۲۶ صادر شده است. این خودروها به دلیل نرم افزار معیوب مازول بدنه ممکن است در شرایط خاص دچار از کار افتادن بر ف پاکن‌ها شوند؛ نقصی که با یک بهر روزسانی نرم‌افزاری قابل رفع است و به مالکان اوبایل ماه آینده اطلاع‌رسانی خواهد شد. این سومین بار در پنج سال گذشته است که دوج مجبور به فراخوان دورانگوبه دلیل اسپویلر می‌شود؛ مشکلی که حالا به یک پرونده طولانی مدت کیفی برای این SUV محبوب تبدیل شده است.

دوج بار دیگر با یک فراخوان گسترده خبر ساز شده است؛ مشکلی که نه تازه است و نه کوچک. طبق داده‌های رسمی، ۷۴ هزار و ۵۷۸ دستگاه دوج دورانگو مدل‌های ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۳ به دلیل نقص در اسپویلر عقب تحت فراخوان قرار گرفته‌اند؛ نقصی که می‌تواند هنگام باز و بسته کردن در صندوق باعث وارد آمدن آسیب به اسپویلر شود و در نهایت سقوط آن در زمان حرکت را رقم بزند. این هشدار در گزارش اداره ایمنی بزرگراه‌های آمریکا نیز تایید شده است. این مشکل برای دوج تازگی ندارد. شرکت طی سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ فراخوان مشابهی صادر کرده بود؛ اما در مارس ۲۰۲۶ پس از دریافت گزارش‌های جدید از جدا شدن اسپویلر حتی پس از انجام تعمیرات قبلی، یک تحقیق تازه آغاز شد. نتیجه بررسی‌ها نشان داد که طی بازه می ۲۰۲۲ تا ژوئن ۲۰۲۶، در مجموع ۱۱۶ ادعای گارانتی، هشت درخواست کمک مشتری و ۳۷ گزارش خدماتی با این نقص مرتبط بوده‌اند. مهندسان استالانتیس علت را «اسپویلر

دوج دوباره «دورانگو» را فراخواند



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

بازار خودروهای کار کرده زیر سایه هزینه‌های سنگین تعمیرات

خدمات پس از فروش، تامین قطعات و شبکه تعمیرگاهی از عوامل اصلی در ارزش واقعی یک خودرو هستند

کرده است که آیا خرید خودرو کار کرده همچنان انتخاب اقتصادی‌تری نسبت به خودرو صفر کیلومتر است یا آن‌که هزینه‌های پنهان خودروهای دست‌دوم می‌تواند این معادله را تغییر دهد؟ برای پی بردن به پاسخ این پرسش با «رضا ربیادی»، کارشناس صنعت خودرو به گفت‌وگو پرداختیم؛

با توجه به شرایط فعلی اقتصاد و بازار خودرو، وضعیت خرید و فروش خودروهای کار کرده را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا بازار همچنان جذابیت گذشته را دارد؟

بازار خودروهای کار کرده در شرایط فعلی با گذشته تفاوت جدی دارد. امروز خریدار باید بسیار محتاط‌تر از گذشته عمل کند؛ زیرا هزینه نگهداری و تعمیر خودرو به شکل قابل توجهی افزایش پیدا کرده است. نکته مهم این است که بخشی از خودروهایی که اکنون برای فروش عرضه می‌شوند، ممکن است به دلیل نزدیک شدن به زمان انجام تعمیرات اساسی یا وجود ایرادهای فنی، توسط مالک به بازار آورده شده باشند. بنابراین خریدار نباید صرفاً به ظاهر خودرو یا قیمت آن توجه کند. ممکن است خودرویی در مقایسه با نمونه‌های مشابه قیمت مناسبی داشته باشد، اما بعد از خرید، هزینه‌ای سنگین بابت موتور، گیربکس یا سیستم تعلیق روی دست مالک جدید بگذارد. به همین دلیل، در شرایط فعلی مهم‌ترین مساله برای خرید خودرو کار کرده، تشخیص دقیق وضعیت فنی خودرو است. نمی‌توان مانند چند سال گذشته با یک بررسی ساده بدنه و میزان کارکرد، درباره خرید یک خودرو تصمیم گرفت.

آیا این مساله درباره خودروهای داخلی نیز صدق می‌کند یا بیشتر مربوط به خودروهای وارداتی و مونتاژی است؟

بازار خودروهای کار کرده در شرایطی قرار گرفته که خرید یک خودرو دست‌دوم دیگر صرفاً به معنای مقایسه قیمت، مدل و میزان کارکرد نیست. افزایش هزینه قطعات و تعمیرات، رشد قیمت خودروهای وارداتی و کاهش قدرت خرید خانوارها باعث شده است «سلامت فنی» خودرو به یکی از مهم‌ترین متغیرهای تصمیم‌گیری در این بازار تبدیل شود. در چنین شرایطی، خودرویی که در ظاهر قیمت مناسبی دارد، ممکن است پس از مدت کوتاهی هزینه‌های سنگین را به خریدار تحمیل کند؛ موضوعی که اهمیت کارشناسی پیش از معامله را بیش از گذشته افزایش داده است. از سوی دیگر، شرایط اقتصادی موجب شده بخشی از مالکان خودروهایی که با هزینه‌های جدی تعمیرات مواجه شده‌اند، ترجیح دهند خودرو را پیش از انجام تعمیرات سنگین به بازار عرضه کنند. بنابراین خریدار خودرو کار کرده باید با دقت بیشتری نسبت به گذشته وضعیت موتور، گیربکس، سیستم تعلیق، شاسی و اتاق خودرو را بررسی کند. این موضوع در خودروهای وارداتی و برخی خودروهای مونتاژی به دلیل هزینه بالا تر قطعات و محدودیت‌های تامین، اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. در همین حال، کاهش قدرت خرید مشتریان این پرسش را مطرح

بازار خودرو ظرفیت شوک جدید را ندارد!

تعارف بالا اگر بدون برنامه صنعتی و بدون توجه به شرایط بازار اعمال شود، الزاماً به تقویت تولید داخلی منجر نخواهد شد. ممکن است تنها فاصله قیمتی میان محصول وارداتی و تولید داخل را افزایش دهد و مصرف‌کننده را مجبور کند برای خرید خودرویی با فناوری قدیمی‌تر، ایمنی پایین‌تر یا کیفیت نامتناسب با قیمت، هزینه بیشتری پرداخت کند. این همان نقطه‌ای است که سیاست‌حمایتی می‌تواند از هدف اصلی خود فاصله بگیرد.

از سوی دیگر، دولت باید توجه داشته باشد که رکود بازار خودرو تنها به معنای کاهش معاملات در نمایشگاه‌ها و بازار آزاد نیست. کاهش تقاضا در نهایت به کاهش گردش نقدینگی در زنجیره خودرو، افت توان قطعه‌سازان، افزایش فشار مالی بر خودروسازان و کاهش سرمایه‌گذاری برای توسعه فناوری منجر می‌شود. صنعتی که برای نوسازی و حرکت به سمت محصولات کم‌مصرف، برقی و هیبریدی نیازمند سرمایه‌گذاری سنگین است، در صورت گرفتار شدن در رکود عمیق، توان کمتری برای این تحول خواهد داشت.

بنابراین در شرایط فعلی، سیاست‌گذار باید میان «درآمد تعرفه‌ای» و «هزینه اقتصادی تعرفه» تفاوت قائل شود. ممکن است افزایش تعرفه در ظاهر درآمد بیشتری برای دولت ایجاد کند، اما اگر همین تصمیم به کاهش واردات، افت تقاضا، افزایش قیمت و تعمیق رکود منجر شود، هزینه آن برای اقتصاد بسیار بیشتر از درآمد اولیه خواهد بود. بازار خودرو امروز بیش از هر چیز به ثبات نیاز دارد؛ ثبات در مقررات، ثبات در سیاست واردات و مهم‌تر از همه، پیش‌بینی‌پذیری. مصرف‌کننده باید بداند سیاست‌گذار قرار نیست هر چندماه یکبار قواعد بازی را تغییر دهد و تولیدکننده نیز باید بتواند بر اساس یک افق مشخص برای سرمایه‌گذاری تصمیم بگیرد.

در چنین شرایطی، افزایش تعرفه واردات خودرو باید با احتیاط و بر اساس آثار واقعی آن بر قیمت، تقاضا و تولید بررسی شود. بازار خودرو دیگر ظرفیت یک شوک قیمتی جدید را ندارد. اگر قرار است سیاستی برای حمایت از صنعت خودرو اتخاذ شود، مسیر آن باید از افزایش بهرهوری، ارتقای فناوری، کاهش هزینه تولید و ایجاد رقابت واقعی بگذرد، نه از انتقال هزینه‌ناکارآمدی‌ها به مصرف‌کننده. اقتصاد خودرو زمانی از رکود خارج می‌شود که سیاست‌گذار به جای گران‌تر کردن خودرو، زمینه خرید آسان‌تر و تولید رقابتی‌تر آن را فراهم کند. امروز بیش از هر زمان دیگری، بازار خودرو به آرامش نیاز دارد؛ نه شوک تازه.

بازار خودرو در شرایطی قرار گرفته که هر تصمیم جدیدی می‌تواند تعادل شکننده آن را برهم بزند. افزایش نرخ ارز، رشد هزینه تولید، کاهش قدرت خرید خانوار و نااطمینانی نسبت به آینده اقتصاد، پیش از این نیز فشار سنگینی بر بازار خودرو وارد کرده است. در چنین شرایطی، افزایش تعرفه واردات خودرو نه یک سیاست عادی تجاری، بلکه تصمیمی است که می‌تواند به شکل مستقیم روی قیمت خودرو، رفتار مصرف‌کننده و حتی آینده تقاضا اثر بگذارد. مساله امروز بازار خودرو کمبود شوک نیست؛ مشکل، انباشت شوک‌هایی است که طی سال‌های گذشته قدرت خرید مصرف‌کننده را به شکل محسوسی کاهش داده‌اند. زمانی که قیمت خودرو با سرعتی بیشتر از رشد درآمد خانوار افزایش پیدا می‌کند، نخستین قربانی، تقاضای واقعی است. مصرف‌کننده‌ای که پیش از این امکان خرید یک خودرو میان‌رده را داشت، به سمت خودروهای ارزان‌تر حرکت می‌کند و بخشی دیگر نیز اساساً خرید را به آینده موکول می‌کند. نتیجه چنین وضعیتی چیزی جز تعمیق رکود نیست. در این میان، افزایش تعرفه واردات خودرو می‌تواند از مسیر دیگری نیز به بازار فشار وارد کند. خودرو وارداتی صرفاً یک کالای خارجی نیست که تغییر تعرفه آن فقط بر قیمت همان محصول اثر بگذارد. قیمت خودروهای وارداتی یکی از عوامل موثر بر انتظارات قیمتی کل بازار است و افزایش هزینه ورود خودرو می‌تواند به سرعت به بازار خودروهای مونتاژی و حتی خودروهای داخلی سرایت کند.

در بازاری که قیمت‌ها به شدت از انتظارات تورمی و نرخ ارز اثر می‌پذیرند، هر افزایش هزینه‌ای قابلیت تبدیل شدن به موج جدید قیمتی را دارد. البته نمی‌توان منکر ضرورت تنظیم سیاست تجاری و تعرفه‌ای کشور شد. واردات باید در چارچوب منافع تولید داخلی، مدیریت منابع ارزی و حمایت از رقابت انجام شود. اما حمایت از تولید داخلی زمانی معنا دارد که سیاست تعرفه‌ای بتواند هم‌زمان سه هدف را محقق کند: حفظ توان رقابتی تولیدکننده، ایجاد انگیزه برای ارتقای فناوری و مهم‌تر از همه، حفظ توان خرید مصرف‌کننده.



نهاد علی بیگزاده

روزنامه‌نگار

UNI-T یک گام جلوتر از زمان؛ اگراساوری هوشمند با طراحی اختصاصی وی‌شکل، کابین دیجیتال، موتور ۵/۰ لیتری توربوشارژ و مجموعه‌ای از آتشن‌های پیشرفته که هر مسیر را به تجربه‌ای مدرن و متفاوت تبدیل می‌کند. UNI-T برای افرادی طراحی شده که از خودروی خود، فراتر از حرکت، انتظار دارند.

UNI-T, One Step Ahead of Time. An intelligent crossover featuring a signature V-shaped design, a cutting-edge digital cockpit, a responsive 1.5L turbocharged engine, and an impressive suite of advanced technologies that elevate every drive into a truly modern adventure. Crafted for those who demand more from their car than mere movement.

یک گام جلوتر از زمان
ONE STEP AHEAD OF TIME

ARINA DRIVE
www.arinadrive.com



«جیپ» نسخه‌ای ساختار شکن برای ماجراجویی معرفی کرد

«جیپ در رویداد Smoky Mountain Invasion در پیچن فورج تنسی، نسخه‌ای کاملاً متفاوت از رانگلر را معرفی کرده است؛ مدلی که به‌طور خاص برای طرفداران تپه‌های ماجراجویانه و خانوادگی طراحی شده و نام Wrangler Smoky Mountain Edition را بدک می‌کشد. این نسخه ویژه بر پایه رانگلر ویلیز چهاردر ساخته شده و در قالب کمپین «Twelve ۴ Twelve» عرضه می‌شود؛ مجموعه‌ای از نسخه‌های محدود که هر کدام با یک هویت بصری خاص معرفی می‌شوند. Smoky Mountain Edition به‌طور کامل به‌ترند بلک‌اوت وفادار مانده است. جلو پنجره مشکی براق، رینگ‌های ۱۷ اینچی مشکی با تایرهای ۳۳ اینچی، رگیریل‌های فولادی، سقف و فلپ‌های همرنگ بدنه و برچسب‌های اختصاصی روی کاپوت، ظاهر خودرو را کاملاً تهاجمی کرده‌اند. این نسخه همچنین به یک پلاک ویژه روی در عقب مجهز است که تصویر یک

ویلیز ۱۹۴۱ را در حال فرود با چتر در کوهستان‌های اسموکی نشان می‌دهد. در کابین، جیپ ترکیبی از جزئیات اختصاصی آلمان‌های نوستالژیک ارائه کرده است. صندلی‌های Black Fernale با بخش مرکزی الهام گرفته از صفحه‌الماسی، گرافیک چتر نجات ویلیز روی پشتی‌ها، دوخت Terracotta و تزئینات Blaze Orange فضای داخلی را از نسخه‌های استاندارد متمایز می‌کند. داشبورد نیز با الگوی فنی Addax و حلقه‌های گردنی آلودایز شده تزئین شده است. شاخص‌ترین جزئیات کابین، مدالیون شیفتر با تصویر یک خرگوش مادر و توله‌اش است که هویت نام نسخه را کامل می‌کند. از نظر تجهیزات، نسخه Smoky Mountain به صندلی‌های جلو گرم کن، فرمان گرم کن، تپو به دو منطقه‌ای، درب‌گازر بونیور سال و سیستم اطلاعات-سرگرمی ۱۱.۳ اینچی Uconnect مجهز است.

امروز حتی در خودروهای داخلی نیز باید موتور، گیربکس و سیستم تعلیق به‌طور جدی بررسی شود. تصور این که چون یک خودرو محصول ایران خودرو یا سایپاست، هزینه تعمیرات آن پایین خواهد بود، دیگر مانند گذشته قابل اتکا نیست. برای مثال، اگر موتور یک خودرو داخلی نیاز به باز شدن و تعمیر اساسی داشته باشد، ممکن است حدود ۱۰۰ میلیون تومان هزینه به مالک تحمیل شود. در مورد گیربکس نیز بسته به نوع خودرو و میزان خرابی، هزینه تعمیر می‌تواند از حدود ۲۰ تا ۵۰ میلیون تومان برای برخی گیربکس‌های دستی شروع شود. در خودروهای مجهز به گیربکس‌های اتوماتیک، این هزینه می‌تواند بسیار بالاتر باشد و بسته به نوع گیربکس و قطعات مورد نیاز، حتی به محدوده ۵۰ تا ۲۵۰ میلیون تومان برسد. بنابراین خریدار خودرو کار کرده باید این هزینه‌های احتمالی را از ابتدا در محاسبات خود لحاظ کند.

در مورد خودروهای وارداتی شرایط چگونه است؟ آیا خرید یک خودرو وارداتی کار کرده در شرایط فعلی توصیه می‌شود؟

در خودروهای وارداتی موضوع حتی حساس‌تر است. افزایش نرخ ارز مستقیماً روی قیمت قطعات و هزینه تعمیرات خودروهای خارجی تأثیر می‌گذارد. در نتیجه، اگر یک خودرو وارداتی دچار ایراد جدی شود، هزینه تعمیر آن می‌تواند بسیار سنگین باشد. از طرف دیگر، دسترسی به قطعات نیز مساله مهمی است. در شرایط بحرانی فعلی، مسیر تامین قطعات با مشکلاتی مواجه است و حتی برای قطعات استوک و کار کرده نیز محدودیت‌هایی وجود دارد. بنابراین کسی که قصد خرید خودرو وارداتی کار کرده را دارد، باید علاوه بر سلامت خودرو، وضعیت تامین قطعات و امکان تعمیر آن را نیز بررسی کند. ممکن است یک خودرو از نظر فنی بسیار مناسب باشد، اما اگر قطعه اصلی آن به‌راحتی پیدا نشود، مالک با هزینه و زمان زیادی برای تعمیر مواجه خواهد شد.

در گذشته همواره درباره ریسک خرید برخی خودروهای مونتاژی و وارداتی به‌دلیل خدمات پس

از فروش و تامین قطعات هشدار داده می‌شد؛ آیا امروز این نگرانی جدی‌تر شده است؟

بله؛ امروز این موضوع اهمیت بیشتری پیدا کرده است. خدمات پس از فروش، تامین قطعات و شبکه تعمیرگاهی از عوامل اصلی در ارزش واقعی یک خودرو هستند. ممکن است یک خودرو روی کاغذ از نظر امکانات و مشخصات فنی بسیار جذاب باشد، اما اگر قطعات آن به‌راحتی در دسترس نباشد، در زمان خرابی مشکلات زیادی برای مالک ایجاد می‌کند. به‌همین دلیل، در بازار کار کرده باید علاوه بر خود خودرو، اکوسیستم نگهداری آن را نیز بررسی کرد. یعنی باید دید قطعات مصرفی اصلی خودرو چقدر در دسترس است، چه تعداد تعمیرکار با آن آشنایی دارند و تعمیرات آن چه هزینه‌ای خواهد داشت.

با توجه به کاهش قدرت خرید مشتریان در بازار، خرید خودرو صفر کیلومتر بهتر است یا کار کرده؟

اگر خریدار توان مالی خرید خودرو صفر کیلومتر را داشته باشد، به اعتقاد من در شرایط فعلی خرید خودرو صفر انتخاب منطقی‌تری است. دلیل اصلی هم وجود ضمانت و خدمات پس از فروش است. وقتی فرد خودرو صفر خریداری می‌کند، حداقل برای یک دوره مشخص از بابت برخی ایرادات و هزینه‌های سنگین احتمالی پشتوانه دارد. این ضمانت ممکن است یک، دو، سه یا حتی پنج سال باشد و بسته به محصول متفاوت است. این موضوع چه در محصولات داخلی و چه در خودروهای مونتاژی اهمیت دارد. خریدار خودرو کار کرده در همان ابتدای خرید، ریسک تمام خرابی‌های احتمالی خودرو را می‌پذیرد؛ در حالی که در خودرو صفر، بخشی از این ریسک در دوره ضمانت بر عهده شرکت عرضه‌کننده است. بنابراین اگر اختلاف قیمت خودرو صفر و کار کرده برای خریدار قابل مدیریت باشد، صفر کیلومتر می‌تواند انتخاب مطمئن‌تری باشد.

اگر فرد به هر دلیل مجبور به خرید خودرو کار کرده باشد، مهم‌ترین مواردی که باید بررسی کند، چیست؟

در خرید خودرو کار کرده باید مجموعه‌ای از عوامل هم‌زمان



بررسی شود. بدنه، شاسی، موتور، گیربکس، سیستم تعلیق، سیستم برق و الکترونیک و میزان استهلاک قطعات مصرفی اهمیت دارند. اما از میان این موارد، باید میان ایرادهای قابل چشم‌پوشی و ایرادهای اساسی تفاوت قائل شد. برای مثال ممکن است خودرویی از نظر موتور وضعیت ایده‌آلی نداشته باشد و خریدار با توجه به قیمت خودرو بتواند هزینه تعمیر را محاسبه کند. درباره گیربکس یا سیستم تعلیق نیز در برخی موارد می‌توان با در نظر گرفتن هزینه تعمیر تصمیم گرفت؛ اما در مورد اتاق و شاسی، مساله کاملاً متفاوت است.

بر اساس آن چه شما پیش‌تر اشاره کردید، نباید شاسی و اتاق خودرو را فدای قیمت پایین‌تر کرد؟

معتقدم ضعف اتاق و شاسی موضوعی نیست که خریدار بتواند به‌راحتی از کنار آن عبور کند. اگر اتاق یا ساختار اصلی خودرو در اثر تصادف شدید آسیب دیده و به‌شکل اصولی اصلاح نشده باشد، مساله فقط ظاهر خودرو نیست. اتاق خودرو مستقیماً با ایمنی سرنشینان ارتباط دارد. خودرویی که ساختار اصلی آن آسیب دیده باشد، ممکن است در تصادف بعدی نتواند مانند یک خودرو سالم از سرنشینان

یک خودرو کار کرده کم‌استهلاک و منطقی باشد،

چه گروهی از خودروها را پیشنهاد می‌کنید؟

در شرایط فعلی، خودروهای ژاپنی و کره‌ای کار کرده می‌توانند انتخاب مطمئن‌تری باشند؛ البته مشروط به این که نمونه مورد نظر از نظر فنی و بدنه سالم باشد. یکی از مزیت‌های این خودروها، سابقه فنی و دوام مناسب بسیاری از محصولات آن‌هاست. همچنین قطعات برخی مدل‌های پرتیراژ و شناخته‌شده آن‌ها فعلاً دسترس‌پذیری بهتری نسبت به بعضی خودروهای وارداتی یا چینی کم‌تیراژ دارند. البته شرایط تامین قطعات در وضعیت فعلی برای همه خودروها ایده‌آل نیست و نمی‌توان یک نسخه واحد برای تمام مدل‌ها پیچید. با این حال، اگر بین یک خودرو ژاپنی یا کره‌ای کار کرده سالم و یک محصول کم‌سابقه‌تر با قطعات محدودتر قرار باشد انتخاب کنیم، گزینه ژاپنی یا کره‌ای می‌تواند ریسک کمتری داشته باشد. در کنار این‌ها، برخی خودروهای داخلی کار کرده نیز به‌دلیل فراوانی قطعات و گستردگی تعمیرکاران می‌توانند انتخاب منطقی باشند؛ اما همان‌طور که گفتیم، در این بخش هم باید سلامت واقعی موتور، گیربکس، سیستم تعلیق و مهم‌تر از همه اتاق و شاسی بررسی شود.

بایں حساب آیا می‌توان گفت در بازار امروز خودرو کار کرده، قیمت پایین‌تر الزاماً به معنای خرید بهتر نیست؟

قطعا همین‌طور است. امروز خریدار باید به جای «قیمت خرید»، به «هزینه مالکیت» توجه کند. خودرویی که ارزان‌تر خریداری می‌شود اما چند ماه بعد نیازمند تعمیرات سنگین است، ممکن است در نهایت بسیار گران‌تر از خودرویی تمام شود که در زمان خرید قیمت بالاتری داشته است. بنابراین توصیه اصلی من این است که در شرایط فعلی، خریدار عجله نکند، خودرو را به‌صورت تخصصی کارشناسی کند، سابقه تصادف و تعمیرات را بررسی کند و حتماً هزینه قطعات و تعمیرات مدل مورد نظر را پیش از معامله بسنجد. در بازار فعلی، خودرو سالم لزوماً خودرو ارزان نیست؛ اما خودرو ارزان نیز الزاماً خودرو اقتصادی نیست.

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



که کاملاً از کربن سبز ساخته شده و روی آن لوورهای دوطرفه قرار گرفته است. در نمای جانبی، رنگ‌های رنگ‌شده هماهنگ بایند، هر کربن‌های کربنی سبز، فندرهای بر جسته و کاپ آینه‌های کربنی دیده می‌شود؛ مجموعه‌ای که XM را از هر زاویه به یک پروژه نمایشی تبدیل می‌کند. اما شاید عجیب‌ترین بخش، باله سقفی کربنی سبز باشد که از پشت بام XM بیرون زده و همراه با یک اسپویلر کوچک زیر شیشه عقب، نمایی کاملاً غیر معمول ایجاد کرده است. در پایین، یک دیفیوزر کاملاً جدید با آگزورهای کربنی سبز نصب شده که ظاهر عقب را حتی بیش از قبل اغراق آمیز کرده است. لار نه اعلام کرده این کیت را می‌توان با کربن معمولی یا حتی رنگ بدنه نیز سفارش داد، اما نسخه سبز کربنی بدون شک جنجالی‌ترین ترکیب ممکن است.

لار تمهید باین که پیش‌تر با اسکالید سبز کربنی خبر ساز شده بود، این بار سراغ یکی از جنجالی‌ترین محصولات بامو رفته است: XM؛ خودرویی که حتی در حالت استاندارد نیز واکنش‌های دوگانه‌ای ایجاد می‌کند. طبق محتوای صفحه، این تیونر روسی -آلمانی تمسیم گرفته همان ترکیب رنگ سبزی زیتونی و قطعات کربنی سبز را روی XM پیاده کند؛ ترکیبی که ظاهر این SUV قدرتمند را به سطحی کاملاً متفاوت و البته بحث‌برانگیز رسانده است. در بخش جلو، لار نه مجموعه‌ای از قطعات کربنی جدید نصب کرده است؛ از اسپلیتر گرفته تا قاب ورودی‌های هوا و تزئینات اطراف کلیه‌های بزرگ XM. این قطعات نه از جنس کربن معمولی، بلکه کربن رنگ‌شده سبز هستند تا بارنگ بدنه هماهنگ شوند. مهم‌ترین تغییر، کاپوت جدید است

«لارته» دوباره

مرزهای اغراق را جابه‌جا کرد

مدیر عامل اسبق گروه خودروسازی سایپا مطرح کرد؛

شعار خودروهای هیبریدی و برقی بدون بر نامه راه به جایی نمی‌برد

نمی‌توان در شرایطی که هنوز مشکلات اساسی صنعت خودرو حل نشده و کشور با محدودیت‌های مختلف مواجه است، صرفاً شعار داد که خودروهای ما باید هیبریدی یا برقی شوند



«به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» بحران سوخت و ناترازی انرژی بار دیگر صنعت خودرو را در کانون توجه دولت قرار داده است. این مساله سبب هدفگذاری تولید خودروهای داخلی با مصرف سوخت ۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر از سوی رئیس‌جمهور و وزیر صمت شده است. این در حالی است که صنعت خودرو از یک سو متهم اصلی رشد مصرف بنزین شناخته می‌شود و از سوی دیگر، خود با مشکلاتی مانند کمبود نقدینگی، افت ظرفیت تولید، فرسودگی پلنت‌فرم‌ها، وابستگی به واردات و ضعف در توسعه محصول مواجه است. در چنین شرایطی، طرح هدف‌هایی مانند افزایش تولید خودروهای هیبریدی و برقی یا کاهش مصرف سوخت، در نگاه نخست می‌تواند نشانه تغییر رویکرد سیاست‌گذار باشد؛ اما پرسش اساسی این است که آیا زیرساخت صنعتی، ارزی و فناوری لازم برای تحقق این اهداف وجود دارد؟ واقعیت این است که تغییر سبب قوای محرکه خودرو تنها با صدور بخشنامه و تعیین هدف تولید امکان‌پذیر نیست. از همین رو با «سعید مدنی»، مدیر عامل اسبق گروه خودروسازی سایپا به گفت‌وگو در این باره پرداختیم؛

آیا هدف گذاری برای حرکت صنعت خودرو به سمت خودروهای کم‌مصرف، هیبریدی و برقی در شرایط فعلی امکان تحقق دارد؟

اگر قرار است چنین برنامه‌ای اجرا شود، باید ابتدا شرایط کشور و مسائل موجود را در نظر گرفت. نمی‌توان در شرایطی که هنوز مشکلات اساسی صنعت خودرو حل نشده و کشور با محدودیت‌های مختلف مواجه است، صرفاً شعار داد که خودروهای ما باید هیبریدی یا برقی شوند. معتمد اگر قرار است این اتفاق بیفتد، باید برای آن برنامه‌ریزی دقیقی انجام شود. به‌خصوص این که در شرایط فعلی وابستگی ما به چین افزایش پیدا خواهد کرد. باید مشخص باشد که این وابستگی قرار است در چه سطحی باشد و چگونه مدیریت شود.

معتمدید صنعت خودرو در حال حاضر آمادگی تولید گسترده خودروهای هیبریدی و برقی را ندارد؟

در حال حاضر ۶۰ تا ۷۰ درصد تولید خودرو کشور در دو شرکت بزرگ خودروسازی انجام می‌شود و این شرکت‌ها در شرایط فعلی آمادگی لازم برای چنین تغییری را ندارند؛ مگر این که بخواهند وارد مونتاژ محصولات خارجی شوند. اگر قرار باشد خودروهای هیبریدی یا برقی خارجی وارد و در کشور مونتاژ شوند، باز هم مساله منابع ارزی مطرح است. خودروسازان ما در شرایط فعلی به اندازه کافی ارز در اختیار ندارند که بتوانند چنین محصولاتی را به‌شکل گسترده وارد کنند. البته شرایط ممکن است بهتر شود و برای آینده باید برنامه داشت؛ اما این برنامه باید از امروز نوشته شود؛ نه این که صرفاً یک‌بار به خودرو ساز گفته شود برو خودرو برقی تولید کن.

آیا صنعت خودرو امکان برنامه‌ریزی برای توسعه سبب محصول در آینده را دارد؟

در حال حاضر باید برنامه‌ریزی کنیم. می‌توان در شرایط فعلی برنامه‌های اجرایی و چشم‌انداز آینده را تدوین کرد تا وقتی شرایط بهتر شد، برنامه آماده اجرا باشد. اما نمی‌توان

به خودروساز تکلیف کرد همین امروز خودرو برقی تولید کند؛ در حالی که تجهیزات و زیرساخت لازم برای تولید این خودروها در کشور فراهم نیست.

برخی معتقدند صنعت خودرو و وزارت نفت هر دو فاقد یک استراتژی مشخص برای آینده سوخت و خودرو هستند. آیا این ارزیابی درست است؟

نمی‌دانم؛ شاید استراتژی داشته باشند و طبیعتاً باید هم داشته باشند. اما شرایط کشور تمام برنامه‌ها را تغییر می‌دهد. باید برای شرایط عادی یک برنامه بلندمدت داشته باشیم و برای شرایط خاص و جنگی نیز یک برنامه کوتاه‌مدت لازم است. در شرایط فعلی، برنامه‌ریزی منسجم و مشخصی وجود ندارد و اصلاً نمی‌دانم صحبت کردن درباره این موضوعات بدون برنامه چه مفهومی دارد

در این میان، وضعیت بنزین و کیفیت سوخت چه نقشی دارد؟

خود بنزین یک مساله جدی است؛ هم میزان مصرف و هم نوع و کیفیت بنزین اهمیت دارد. ما از کشورهایی مثل چین خودروهای جدید و مدرن وارد می‌کنیم، اما مشخص نیست این خودروها با سوختی که در کشور توزیع می‌شود، تا چه اندازه سازگاری دارند. ممکن است در تهران بنزین با کیفیت بهتری توزیع شود، اما آیا در شهرستان‌ها هم همین وضعیت وجود دارد؟ اگر فردا با بنبوهی از مدل‌های متنوع خودرو مواجه شویم، ممکن است موتور و جعبه‌دنده بخشی از این خودروها با مشکل مواجه شود. از طرف دیگر، مشخص نیست خدمات پس از فروش و تامین قطعات این خودروها چگونه خواهد بود. بنابراین برای واردات و تولید این خودروها باید یک برنامه جامع وجود داشته باشد.

دولت برای عبور از این شرایط باید چه راهکاری اتخاذ کند؟

به نظر من برنامه اصلی باید ساماندهی وضعیت خودروسازان باشد. الان برخی خودروسازان با حدود یک‌سوم ظرفیت خود فعالیت می‌کنند و اگر خیلی هنر کنند، شاید به ۵۰ درصد ظرفیت برسند. وقتی یک

خودروساز با چنین ظرفیتی کار می‌کند، دیگر توان چندانی برای توسعه محصول و کارهای کیفی ندارد. متأسفانه توسعه محصول هم تا حد زیادی به مونتاژ کاری تبدیل شده است؛ خودرو خارجی می‌آوریم و مونتاژ می‌کنیم و دوباره سراغ یک محصول دیگر می‌رویم. در موضوع تعرفه‌ها هم وضعیت مشخص و باثباتی وجود ندارد. در مجموع، بی‌سامانی زیادی بر صنعت خودرو حاکم است. حتی خودروسازان مونتاژی هم امسال نسبت به سال‌های قبل، تولید بالایی نداشتند. اگر نتوانیم ابتدا صنعت خودرو را سامان دهیم و به یک وضعیت باثبات برسیم، صحبت درباره تولید خودروهای برقی و هیبریدی چندان معنایی نخواهد داشت.

پس چگونه می‌توان از همین صنعت فعلی برای توسعه خودروهای برقی و هیبریدی استفاده کرد؟

بعد از ساماندهی شرایط، شرکت‌های مونتاژی و حتی خودروسازان بزرگ می‌توانند در مرحله اول به‌سمت مونتاژ خودروهای هیبریدی و برقی بروند و به تدریج ساخت داخل این محصولات را افزایش دهند. اما تاکید می‌کنم که این کار باید بر اساس برنامه باشد. وزیر صمت باید در وزارتخانه سازوکاری ایجاد کند تا خودروسازان برنامه مشخص ارائه دهند. بعد وزارتخانه باید این برنامه‌ها را بررسی و بر اساس منافع ملی اصلاح کند و اجرای آن‌ها را به صورت مستمر پایش کند.

یعنی صرف اعلام هدف تولید خودروهای برقی و هیبریدی کافی نیست؟

خیر؛ این که بگوییم خودروهای ما باید برقی یا هیبریدی شوند، بدون برنامه اجرایی نتیجه‌ای ندارد. باید مشخص باشد چه خودرویی، با چه فناوری، با چه میزان داخلی‌سازی، با چه منابعی و در چه زمانی قرار است تولید شود. وزارت صمت باید برنامه خودروسازان را ماهانه یا حتی هفتگی پایش کند تا مشخص باشد هر شرکت چقدر از برنامه عقب یا جلو است. اگر قرار است بحران سوخت و مسیر صنعت خودرو اصلاح شود، باید برنامه وجود داشته باشد و اجرای آن نیز به‌صورت مستمر کنترل شود.

پیگیری يك موضوع Follow up

مهدی قلی‌زاده

مدیر توسعه و نوسازی ناوگان سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

۹۶ درصد مینی‌بوس‌های کشور فرسوده هستند



«مهدی قلی‌زاده، مدیر توسعه و نوسازی ناوگان سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با بیان این که حمل‌ونقل بین‌شهری در دو بخش کالا و مسافر شرایط متفاوتی دارد، گفت: «در بخش حمل‌ونقل مسافر بین‌شهری، از حدود ۱۴ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس فعال، ۸ هزار و ۶۰۰ دستگاه فرسوده و ۳ هزار دستگاه در آستانه فرسودگی قرار دارند. در بخش حمل‌ونقل مسافر بین‌شهری، از حدود ۱۴ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس فعال، ۸ هزار و ۶۰۰ دستگاه فرسوده و ۳ هزار دستگاه در آستانه فرسودگی قرار دارند. وضعیت در بخش مینی‌بوس حتی نگران‌کننده‌تر است و نزدیک به ۹۶ درصد ناوگان فعال این بخش از سن فرسودگی عبور کرده‌اند.»

وی افزود: «وضعیت در بخش مینی‌بوس حتی نگران‌کننده‌تر است و نزدیک به ۹۶ درصد ناوگان فعال این بخش از سن فرسودگی عبور کرده‌اند.» قلی‌زاده با اشاره به اقدامات انجام‌شده برای تامین مالی نوسازی گفت: «طی دو سال گذشته سازمان راهداری از محل منابع در اختیار خود در بانک‌ها برای نوسازی ناوگان اتوبوسی اهرم‌سازی کرده است.»

قلی‌زاده تاکید کرد افزایش اسقاط ناوگان حمل‌ونقل می‌تواند ظرفیت سرمایه‌گذاری برای ورود ناوگان جدید را فراهم کند؛ چراکه تا زمانی که خروج ناوگان فرسوده از چرخه به‌اندازه کافی اتفاق نیفتد، ورود محدود اتوبوس‌های جدید نمی‌تواند ساختار ناوگان را به شکل محسوسی اصلاح کند.

وی با تاکید بر ضرورت تعیین منطقه‌ای نرخ بلیت گفت: «در بخش مسافری، نرخ بلیت باید به‌گونه‌ای تعیین شود که هزینه‌های ضروری ناوگان را پوشش دهد؛ چراکه افزایش بیش از حد قیمت بلیت، با توجه به ارزان بودن سوخت، می‌تواند مسافران را به استفاده از خودرو شخصی سوق دهد.»

قلی‌زاده با اشاره به وجود بیش از ۵۲۰ هزار دستگاه کامیون و کشنده فعال در کشور گفت: «۱۶۰ هزار دستگاه از این ناوگان طی سه سال گذشته به ناوگان اضافه شده؛ در حالی که ظرفیت سالانه حمل کالا از سال ۱۴۰۲ تاکنون حدود ۶ میلیون تن ثابت مانده است.»

محمد مهدی رضازاده، مدیر عامل معاینه‌فنی خودروهای شهر تهران با اشاره به اعلام پلیس راهور تهران بزرگ مبنی بر اجرای طرح برخورد با خودروهای دودزا و فاقد معاینه‌فنی به مدت سه روز (۱۴، ۱۵ و ۱۶ شهریورماه)، معاینه‌فنی سرویس مدارس و همچنین افزایش سفرهای

تابستانی در روزهای پایانی شهریور اظهار داشت: «با توجه به ضرورت انجام معاینه‌فنی پیش از سفر برای اطمینان از سلامت فنی و ایمنی خودرو، برخورد پلیس با خودروهای فاقد معاینه‌فنی و نیز اهمیت انجام معاینه‌فنی سرویس مدارس هم‌زمان با شروع سال تحصیلی

زاپاس Spare Tire

افزایش ساعت کاری مراکز معاینه‌فنی تهران



جدید، این ستاد به منظور تسهیل در ارائه خدمات، ساعت کاری کلیه مراکز را از تاریخ ۱۴ شهریورماه به مدت حداقل یک ساعت (بنا بر میزان تقاضا) افزایش داده است.»

وی در خصوص ساعت کاری جدید مراکز تا پایان شهریورماه افزود: «ساعت کاری مراکز از ساعت ۷

صبح تا ۱۸ خواهد بود و این مراکز به‌مدت ۱۱ ساعت آماده ارائه خدمات به شهروندان هستند. ضمن این که پایان ساعت کاری مراکز محدود به ساعت ۱۸ نمی‌شود و در صورت مراجعه متقاضی به هر یک از مراکز، تا پذیرش آخرین خودرو، ساعت کاری آن مرکز ادامه خواهد یافت.»



«آستون مارتین» می گوید مانع اصلی گیربکس دستی معماری الکترونیکی است



مشکل اصلی، خودگیربکس دستی نیست؛ بلکه هماهنگ کردن آن با معماری جدید الکترونیکی و سیستم‌های ایمنی شرکت است. اومی گوید گیربکس‌های دستی قدیمی آستون مارتین روی پلتفرم‌های گذشته توسعه یافته بودند و اکنون، با ورود نسل جدید سیستم‌های کنترلی، «چالش اصلی این است که الکترونیک بتواند با یک گیربکس دستی کار کند.» هال مارک به‌طور مشخص به کروز کنترل تطبیقی و سیستم‌های جلوگیری از برخورد اشاره می‌کند؛ فناوری‌هایی که «با گیربکس دستی سازگاری طبیعی ندارند» و حذف یا بازطراحی آن‌ها هزینه‌ای بیشتر از ساخت یک گیربکس دستی جدید خواهد داشت.

«در حالی که امسال در هفته خودرویی مونتری موجی از سوپر اسپرت‌های مجهز به گیربکس دستی معرفی شد و مدل‌هایی چون GMSVS1، مک‌لارن ۶۷۲، اسپایکر CA۸ پرلیاتور XXV و Kodac۸۹ همگی با جعبه‌دنده‌های سنتی عرضه شدند، آستون مارتین مسیر متفاوتی را انتخاب کرده است. این شرکت برای Valen «قدرتمندترین خودرو تولیدی موتور جلوبه‌چان» گیربکس هشت‌سرعت اتوماتیک را برزیده است؛ هرچند پیش‌رانه ۷۱۲ تونین توربو ۵.۲ لیتری آن با ۸۳۸ اسب‌بخار قدرت و ۱۰۰۰ نیوتون‌متر گشتاور، کاملاً مناسب یک نسخه دستی به‌نظر می‌رسد. مدیرعامل آستون مارتین، آدرین هال مارک در گفت‌وگو با «Road & Track» توضیح داده که

ویژه‌ها



مخالفت اعضای کمیسیون صنایع با افزایش تعرفه واردات خودرو به ۱۰۰ درصد



«سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس از مخالفت شدید اعضای این کمیسیون با ارائه پیشنهادی از سوی دولت برای افزایش تعرفه واردات خودرو به ۱۰۰ درصد خبر داد و افزود: «قطعا این اقدام باعث افزایش قیمت خودرو می‌شود که قیمت آن بر سایر کالاها در بازار نیز اثر گذار خواهد بود.» زهرا سعیدی بیان کرد: «اعضای کمیسیون از نحوه آنالیز و بررسی‌های صورت گرفته که به این نتیجه منجر شده است، انتقاد کردند؛ چرا که قطعا این تصمیم باعث افزایش قیمت خودرو می‌شود که قیمت آن بر سایر کالاها در بازار نیز اثر گذار است.» وی یادآور شد: «در نهایت اعضای کمیسیون تاکید کردند که این پیشنهاد به هیچ عنوان قابل قبول نیست و پیگیری لازم برای مانعیت مجلس از اجرای آن صورت خواهد گرفت.»

دیگه چه خبر؟



وزارت صمت و سازمان حمایت بر عملکرد خودروسازان نظارت کند



«دبیر اول کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «خودروسازان به جای بهانه‌تراشی و گرانی مکرر محصولات، نسبت به کیفیت‌بخشی به تولیداتشان هم از نظر بدنه، هم ایمن‌سازی، هم میزان مصرف سوخت و هم تحویل به‌موقع خودروها اقدام کنند.» علی حدادی در خصوص اظهار نظر برخی مسئولان حوزه خودرو مبنی بر این که محاصره دریایی دشمنان باعث کمبود قطعات و افزایش قیمت خودرو شده است، گفت: «جنگ، محاصره دریایی و تحولات کنونی منطقه هیچ ارتباطی با وضعیت بازار خودرو ندارد و قطعه‌سازان نیز آمادگی لازم برای تولید قطعات متناسب با نیاز بازار را دارند؛ منوط بر این که خودروسازان مطالبات آن‌ها را پرداخت کنند.»

توئیتر!



هزینه واردات خودرو از مناطق آزاد ۲۰ درصد کاهش یافت



«با ابلاغ مصوبه هیات وزیران، سود بازرگانی تبدیل پلاک خودروهای مناطق آزاد به پلاک ملی ۲۰ درصد کاهش یافت. بر این اساس نرخس باقری زمردی، مدیرکل دفتر مقررات صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت تصویب‌نامه هیات وزیران در خصوص اصلاح الزامات قانون بودجه سال جاری را به محمدعلی بهپوری، مدیرکل دفتر واردات گمرک ایران ابلاغ کرد. براساس این تصویب‌نامه، تبدیل پلاک مناطق آزاد به ملی به جهت تسریع و ایجاد انگیزه اجرایی شدن، مشمول اعمال تخفیف ۲۰ درصدی سود بازرگانی جهت واردات خودروهای مذکور می‌شود. مفاد این مصوبه صرفاً برای سال ۱۴۰۵ قابل اجراست.»

رکورد جدید فروش این شرکت در مردادماه به ثبت رسید؛

رشد ۸۱ درصدی درآمد «ایرانول» در پنج ماهه نخست سال جاری



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«شرکت نفت ایرانول با ناماد شرانل در گروه فرآورده‌های نفتی، کک و سوخت هسته‌ای در بازار سرمایه، سال ۱۴۰۵ را در حالی پشت سر می‌گذارد که روند درآمدزایی شرکت‌کنان محل فروش محصولات، نشان‌دهی قابل توجهی از بهبود عملکرد عملیاتی و تقویت ظرفیت سودآوری آن را نشان می‌دهد. بررسی عملکرد پنج‌ماهه شرکت منتهی به مردادماه حاکی از آن است که ایرانول در این مدت حدود ۲۲.۵ هزار میلیارد تومان درآمد فروش شناسایی کرده؛ رقمی که نسبت به دوره مشابه سال گذشته حدود ۸۱ درصد افزایش داشته است. اهمیت این عملکرد زمانی بیشتری می‌شود که فروش مردادماه به تنهایی به حدود ۶ هزار و ۸۶۸ میلیارد تومان رسیده و به این ترتیب، ایرانول موفق به ثبت رکورد جدید فروش ماهانه خود شده است. تداوم رشد درآمد در کنار ثبت رکورد ماهانه، می‌تواند بیانگر آن باشد که افزایش درآمد شرکت صرفاً به یک جهش مقطعی محدود نبوده و ترکیبی از افزایش نرخ فروش، رشد ارزش فروش محصولات و عملکرد مناسب بازارهای داخلی و صادراتی در شکل‌گیری این رقم نقش داشته‌اند. ترکیب فروش ایرانول نیز نشان می‌دهد که بخش مهمی از این درآمد از محصولات استراتژیک و پر تقاضای شرکت حاصل شده است. در بازار داخلی، روغن موتور دیزلی و روغن موتور بنزینی سهم مهمی از فروش را به خود اختصاص داده‌اند و در بازار صادراتی نیز روغن فرآیندی و روغن پایه‌ای از جمله محصولات اثرگذار بر درآمدزایی شرکت بوده‌اند. این تنوع در



بازارهای فروش، از یک سو ریسک وابستگی شرکت به یک محصول یا یک بازار مشخص را کاهش می‌دهد و از سوی دیگر، امکان استفاده از فرصت‌های قیمتی در بازار داخلی و صادراتی را برای ایرانول فراهم می‌کند. یکی از مهم‌ترین عوامل رشد درآمد ایرانول در پنج‌ماهه امسال، افزایش نرخ فروش محصولات بوده است. در این دوره، تمامی محصولات شرکت نسبت به مدت مشابه سال قبل بارش نرخ همراه شده‌اند؛ موضوعی که در کنار حجم فروش، اثر مستقیمی بر افزایش ارزش ریالی درآمد‌های شرکت داشته است. برای نمونه، فروش روغن موتور بنزینی در پنج‌ماهه به حدود ۴ هزار و ۴۹۰ میلیارد تومان رسیده و متوسط نرخ فروش این محصول نیز حدود ۱۲۹ درصد افزایش یافته است. در بخش صادرات نیز افزایش نرخ محصولات، نقش مهمی در تقویت درآمد‌های ایرانول داشته است. روغن پایه صادراتی در پنج‌ماهه امسال بارش حدود ۱۲۲ درصدی نرخ مواجه شده که در صورت تداوم حجم مناسب صادرات، می‌تواند به افزایش قابل توجه ارزش ریالی فروش صادراتی و در نهایت تقویت درآمد عملیاتی شرکت منجر شود. از منظر تحلیلی، رشد ۸۱ درصدی درآمد فروش برای ایرانول تنها به معنای افزایش رقم فروش در صورت‌های مالی نیست،

بلکه در صورت کنترل هزینه‌های تولید و حفظ حاشیه سود، می‌تواند ظرفیت سودآوری شرکت را نیز به شکل محسوسی افزایش دهد. افزایش نرخ فروش محصولات به شرکت اجازه می‌دهد بخشی از فشار ناشی از افزایش هزینه‌های تولید، مواد اولیه، انرژی و سایر هزینه‌های عملیاتی را پوشش دهد و در صورت رشد نرخ فروش با سرعتی بالاتر از هزینه‌ها، زمینه برای بهبود حاشیه سود نیز فراهم شود. از سوی دیگر، ثبت رکورد فروش ماهانه در مردادماه می‌تواند نشان‌دهی مثبت برای ادامه عملکرد شرکت در ماه‌های پیش رو باشد. چنانچه این روند در ماه‌های بعد نیز حفظ شود، ایرانول می‌تواند سال مالی ۱۴۰۵ را با درآمد فروش بالاتری نسبت به سال گذشته به پایان برساند. افزایش مقیاس درآمد همچنین می‌تواند قدرت شرکت در تأمین نقدینگی، مدیریت سرمایه در گردش و تأمین منابع مورد نیاز برای فعالیت‌های جاری را تقویت کند. افزایش نرخ فروش روغن‌های موتور و محصولات صادراتی همچنین جایگاه محصولات اصلی ایرانول را در ترکیب درآمدی شرکت پررنگ‌تر می‌کند. روغن موتور بنزینی به عنوان یکی از محصولات مهم بازار داخلی، در کنار روغن موتور دیزلی، از محصولاتی است که تقاضای نسبتاً مستمری دارد و رشد نرخ آن می‌تواند اثر قابل توجهی بر درآمد شرکت داشته باشد. در مقابل، رشد نرخ روغن پایه و روغن فرآیندی در بازار صادراتی، فرصت مناسبی برای ایرانول ایجاد کرده تا از ظرفیت بازارهای خارجی برای افزایش ارزش فروش خود استفاده کند. در کنار محصولات اصلی، محصولات جانبی نظیر اسلاکوکس و اکسترکت نیز در ساختار فروش شرکت قرار دارند و می‌توانند ایجاد تنوع در سبد محصولات، به استفاده حداکثری از ظرفیت تولید و افزایش ارزش افزوده مواد اولیه کمک کنند. این موضوع از منظر عملیاتی اهمیت دارد؛ چرا که ایرانول صرفاً متکی به یک محصول نهایی نیست و می‌تواند از مجموعه محصولات اصلی و جانبی خود برای ایجاد جریان‌های متنوع درآمدی بهره‌بربرد.

میزبانی شرکت ISQI و رئیس کمیسیون انرژی اتاق تهران از انجمن شرکت‌های خدمات انرژی



«هیات‌مدیره انجمن شرکت‌های خدمات انرژی (اسکو-ESCO)، به همراه اعضای این انجمن، روز گذشته میهمان ساختمان سرو شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران شدند. به گزارش روابط عمومی ISQI، در نشست تخصصی فوق که سعید تاجیک به عنوان مدیرعامل هلدینگ ISQI و رئیس کمیسیون انرژی و محیط زیست اتاق بازرگانی تهران حضور داشت، به اهمیت فعالیت شرکت‌های اسکو در شرایط ناترازی انرژی و اهمیت بهینه‌سازی و صرفه‌جویی انرژی اشاره و تأکید شد.

همچنین طی ارائه توضیحات، میهمانان با امکانات زیرساختی و فعالیت‌های شرکت مادر و شرکت‌های زیرمجموعه هلدینگ ISQI، به ویژه در حوزه ممیزی و بازرسی انرژی و خدمات M&V آشنا شدند. در ادامه با توجه به ماهیت انجمن مذکور، امکانات همکاری‌های مشترک شناسایی شد و در پایان نیز جلسه مجمع سال مالی ۱۴۰۴ انجمن اسکو با میزبانی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران در ساختمان سرو برگزار شد و آزاده انتظاری با کسب اکثریت آرا به عنوان بازرسان اول انجمن انتخاب شد.

گفتنی است انجمن شرکت‌های خدمات انرژی ایران از خردادماه ۱۳۹۱، با هدف ساماندهی خدمات انرژی در کشور و ایجاد پل ارتباطی موثر میان دولت و بخش خصوصی توسط جمعی از فعالان این حوزه تاسیس شد. این انجمن با تکیه بر اهداف بنیادینی همچون «اعتلای مدیریت انرژی به منظور حفاظت از منافع ملی، منابع و محیط زیست»، «توسعه فرهنگ و آگاهی جامعه و مردم در مورد خدمات انرژی»، «همکاری با دستگاه‌های دولتی، مجامع سیاست‌گذاری و نهادهای عمومی» و «مشارکت در تدوین استانداردها، قوانین و مقررات حوزه خدمات انرژی» فعالیت می‌کند. علاوه بر آن «ایجاد هم‌گرایی و هم‌افزایی صنعتی»، «توانمندسازی شرکت‌های خدمات انرژی و توسعه بازار» و «پیگیری و احقاق حقوق صنعتی شرکت‌های خدمات انرژی» از دیگر اهداف فعالیت‌های این انجمن به‌شمار می‌رود.

اینفوگرافش

Infography

رشد درآمد شرکت «فنر سازی زر» در پنج ماهه نخست سال جاری

درآمد مردادماه

۱۶۷
میلیارد تومان

میزان افزایش

۷
درصد

میزان درآمد پنج ماهه

۶۹۷
میلیارد تومان

شرکت «فنر سازی زر» در پنج ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۶۹۷ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چین تلند؟



افزایش تعرفه واردات باعث گران شدن خودروهای وارداتی می‌شود

«عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با بیان این که افزایش تعرفه واردات خودرو به ۱۰۰ درصد باعث گرانی بیش از حد خودروها خواهد شد، گفت: «دولت افزایش تعرفه واردات را همراه با افزایش میزان واردات خودرو پیشنهاد داده؛ اما کمیسیون صنایع مجلس مخالف است.» وی در انتقاد به تصمیم دولت برای افزایش تعرفه واردات خودرو گفت: «البته بالطبع یک رقابتی نیز بین خودروهای داخلی و خارجی به لحاظ قیمت ایجاد خواهد شد.»

چرا؟



آیا دولت برای بالا بردن تعرفه به مصوبه مجلس نیاز دارد؟

«محمد رستمی در پاسخ به این پرسش که آیا دولت برای چنین اقدامی به مصوبه مجلس نیاز ندارد، یادآور شد: «ما در قانون بودجه ۱۴۰۵ حقوق گمرکی را ۴ درصد تعیین کردیم و تعیین حقوق ورودی را در اختیار دولت قرار دادیم و تأکید کردیم تعرفه به گونه‌ای تعیین شود که تعداد خودروهای وارداتی افزایش یابد؛ اما هم‌اکنون دولت تصمیم گرفته است که میزان تعرفه را افزایش دهد که باعث افزایش بیش از حد قیمت خودروها خواهد شد.»

برای چه؟



مجلس اجازه نمی‌دهد وضعیت بازار خودرو بحرانی شود

«وی تصریح کرد: «این یک نگرانی جدی است که اعضای کمیسیون صنایع و معادن داریم؛ کم‌این که این موضوع را در نشست اخیر که با وزیر صنعت، معدن و تجارت داشتیم نیز مطرح کردیم و امیدواریم دولت این تصمیم خود را اصلاح کند. این در حالی است که مادر کمیسیون به شدت با این تصمیم مخالف هستیم و قطعاً این موضوع را پیگیری خواهیم کرد و اجازه نمی‌دهیم که بیش از این حقوق مصرف کنندگان تضییع و وضعیت بازار خودرو به بحرانی جدی تبدیل شود.»



◀ GAC Aion یکی از بزرگترین برندهای خودرو سازی برقی چین با معرفی ۷ Ray فصل تازه‌ای را در سبد محصولات خود آغاز کرده است؛ سدان جدیدی که برخلاف بسیاری از رقبای چینی، از جمله Xiaomi SUV تمرکز خود را نه بر قدرت‌های هزار اسبی، بلکه بر رانندمان، برد بالا و فناوری‌های خودروان گذاشته است. این مدل نخستین عضو سری جدید Ray بوده و روی یک پلتفرم دیفرانسیل عقب توسعه یافته است. ۷ Ray از یک موتور تک‌محور عقب با توان ۲۴۱ اسببخار استفاده می‌کند؛ قدرتی که در مقایسه با موج جدید EVهای چینی چندان زیاد نیست؛ اما برای استفاده روزمره کافی از پایایی شده است. هدف گذاری شرکت برای این خودرو، برد حدود ۴۳۵ مایل (۷۰۰ کیلومتر) در چرخه CLTC است و مصرف انرژی آن نیز ۹.۷ کیلووات-ساعت در ۱۰۰ کیلومتر اعلام شده؛ عددی که اگر تأیید شود،

سدان جدید «GAC Aion» با فناوری سطح ۴ تاکسی ربات



بوگاتی «ویرون» قدیمی را احیای کند



◀ بوگاتی در مونتری اسمال پیامی خیلی روشن به مالکان ویرون داد: «این سوپر کار ۱۰۰۰ اسبی، حتی اگر سال‌ها از تولدش گذشته باشد، قرار نیست به حال خود رها شود.» شرکت برنامه‌ای رسمی برای «نوسازی و به‌روزرسانی» ویرون معرفی کرده که به واسطه آن، مالکان می‌توانند خودروهای خود را با قطعات و فناوری‌های نسل‌های جدیدتر، از جمله شیرون به سطح تازه‌ای برسانند؛ بدون آن‌که اصالت شاسی و هویت خودرو از بین برود. نمونه‌ای که در مونتری به نمایش درآمد، یک ویرون کاملاً بازسازی شده بود که بدنه، کابین و بخش‌هایی از قوای محرکه آن با قطعات جدید جایگزین شده‌اند. بوگاتی تأکید می‌کند این فرآیند صرفاً یک «ترمیم کلاسیک» نیست، بلکه نوعی

«مدرن سازی مهندسی شده» است؛ یعنی خودرو نه فقط به وضعیت نو بازگردانده می‌شود، بلکه با استانداردهای امروز برنند هم‌سطح می‌گردد. در این پروژه، از قطعاتی استفاده شده که روی مدل‌های بعدی، از جمله شیرون، توسعه یافته‌اند و حالا با اصلاحات مهندسی روی شاسی ویرون نصب می‌شوند. در بخش فنی، تمرکز اصلی روی اعتمادپذیری و دوام است. توربوشارژرها، سیستم خنک‌کاری، برخی اجزای الکترونیکی و سیم‌کشی‌ها با نسخه‌های جدیدتر جایگزین می‌شوند تا ویرون بتواند با استانداردهای امروز کار کند؛ آن هم در حالی که پیش‌ران ۷۱۶ W و هویت مکانیکی خودرو حفظ می‌شود.

جنسیس «GV۸۰» هیبرید با ۴۷ اسببخار قدرت بیشتر



◀ جنسیس در کره جنوبی نسخه تازه‌ای از کراس‌اوور محبوب GV۸۰ را معرفی کرده که به گفته شرکت، هم ۴۷ اسببخار قدرت بیشتر ارائه می‌دهد و هم بیش از ۲۵ درصد بهبود مصرف سوخت دارد. این مدل که با نام GV۸۰ Hybrid عرضه می‌شود، از یک پیش‌ران کاملاً جدید بهره می‌برد؛ ترکیبی از موتور ۲.۵ لیتری توربو ۴ سیلندر، یک استارت‌تر موتور و یک موتور الکتریکی اصلی که وظیفه رانندگی و بازپایی انرژی را بر عهده دارد. جنسیس برخلاف هیوندای و کیا، برای این مدل از یک باتری هیبریدی آپ‌خنک استفاده کرده است؛ فناوری‌ای که به گفته شرکت، کنترل دمای باتری را دقیق‌تر انجام می‌دهد و امکان تخلیه توان بالاتر و استفاده فعال‌تر از ظرفیت

باتری را فراهم می‌کند. خروجی نهایی این مجموعه به ۳۴۷ اسببخار قدرت و ۳۹۰ پوندفوت گشتاور می‌رسد؛ جهشی قابل توجه نسبت به موتور ۲.۵ لیتری فعلی که ۳۰۰ اسببخار قدرت و ۳۱۱ پوندفوت تولید می‌کند. نیروی پیش‌ران از طریق یک گیربکس هفت‌سرعت جدید به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود و شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت خودرو ۷.۱ ثانیه اعلام شده است. جنسیس می‌گوید برای کاهش صدا در سرعت‌های پایین، خودرو در زمان استارت کاملاً با حالت EV حرکت می‌کند و این حالت تا حدود ۱۹ مایل بر ساعت (۳۰ کیلومتر بر ساعت) فعال می‌ماند.

پرچم‌دار برقی کره‌ای‌ها که معادله قیمت‌گذاری لوکس‌ها را به چالش می‌کشد؛

جنسیس با «GV90» وارد قلمرو برندهای سلطنتی شد



سپیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

◀ جنسیس با معرفی GV۹۰ وارد مر حله‌ای تازه از رقابت در بازار جهانی خودروهای لوکس شده است؛ مر حله‌ای که در آن برندهای دیگر تنها به دنبال «رقابت با آلمانی‌ها» نیست، بلکه مستقیماً به قلمرو Rolls-Royce نزدیک می‌شود؛ GV۹۰ که به عنوان پرچم‌دار جدید و تمام‌برقی جنسیس معرفی شده، مجموعه‌ای از ویژگی‌های کاملاً غیرمعمول برای یک SUV را ارائه می‌دهد؛ از درهای کالسک‌های بدون ستون B گرفته تا صندلی‌های چرخان ۱۸۰ درجه و کابینی با سطحی از تجمل که معمولاً فقط در خودروهای چندصد هزار دلاری دیده می‌شود. این مدل با توان ۶۵۷ اسببخار و باتری ۱۲۳.۵ کیلووات-ساعتی، بردی حدود ۳۱۱ مایل ارائه می‌دهد و روی کاغذ، ترکیبی از قدرت، سکوت و فناوری را عرضه می‌کند و اما مهم‌ترین پرسش، نه درباره توان فنی یا سطح لوکس بودن، بلکه درباره قیمت است: عددی که جنسیس هنوز اعلام نکرده و می‌تواند سرنوشت این پروژه جاه‌طلبانه را تعیین کند. در بازاری که مرسدس GLS، بامو X۷، رنج‌روور کادیلاک اسکالید هر کدام جایگاه تثبیت‌شده‌ای دارند، GV۹۰ تنها در صورتی می‌تواند معادله را برهم‌زند که قیمت‌گذاری آن به اندازه طراحی‌اش جسورانه باشد.

◀ به دنبال جلب توجه مشتریان محصولات باورایی جنسیس با معرفی GV۹۰، عملاً وارد قلمرویی شده که پیش‌تر تنها در اختیار برندهایی مانند مرسدس، بامو، رنج‌روور و رولز‌رویس بود. این مدل نه یک SUV برقی دیگر، بلکه پرچم‌دار جدید و جاه‌طلبانه‌ترین محصول تاریخ جنسیس است؛ خودرویی که از همان لحظه نخست، با ترکیب قدرت ۶۵۷ اسببخار، باتری عظیم ۱۲۳.۵ کیلووات-ساعتی و طراحی متفاوت نسخه Neolun با درهای کالسک‌های، پیام روشنی به بازار لوکس جهانی می‌دهد: جنسیس دیگر تنها یک «رقیب کره‌ای» نیست، بلکه بازیگری است که می‌خواهد قواعد را تغییر دهد. این اعداد تصاویر رسمی و عکس‌های زنده‌ای که در مراسم رونمایی سان‌فرانسیسکو ثبت شده‌اند نیز دیده می‌شود؛ تصاویری که جزئیاتی از جلو پنجره، امضای نوری و کابین را نشان می‌دهند که در گالری رسمی

می‌تواند سرنوشت این پروژه جاه‌طلبانه را تعیین کند. در بازاری که رقبای قدرتمند هر کدام جایگاه تثبیت‌شده‌ای دارند، قیمت‌گذاری GV۹۰ می‌تواند آن را به یک موفقیت بزرگ یا یک فرصت از دست‌رفته تبدیل کند.

◀ جلوه‌های نمایشی با چاشنی درهای کالسک‌های اما نقطه اوج جاه‌طلبی جنسیس در GV۹۰، نسخه Neolun است؛ مدلی که با چیزی عرضه می‌شود که شرکت آن را Neolun Arch Gate می‌نامد. این همان درهای کالسک‌های بدون ستون B است؛ طراحی که معمولاً فقط در رندهای کنسپت دیده می‌شود و پیش از رسیدن به خط تولید، قربانی واقعیت‌های مهندسی و قوانین ایمنی می‌شود. اما این بار، جنسیس تصمیم گرفته آن را واقعاً بسازد و مهم‌تر از آن، ادعا می‌کند که این ساختار کاملاً ایمن و عملیاتی است. برای تحقق این ایده، جنسیس مجموعه‌ای از تیرهای فولادی فوق‌مقاوم را در ساختار و بدنه یکپارچه کرده است. علاوه بر این، یک سازه پنهان شبیه رول‌کیچ با فریم‌های ضخیم، لوله‌های فولادی و فوم‌های ساختاری درون بدنه قرار گرفته تا نبود ستون B جبران شود. در عقب نیز از یک لولای دوحرکتی

منتشر نشده بود. GV۹۰ از نظر ابعاد، یک SUV عظیم‌الجثه است: طول ۲۰۸ اینچ و فاصله محوری ۱۲۷.۸ اینچ، آن را در رده بزرگ‌ترین خودروهای لوکس بازار قرار می‌دهد. این مدل با دو موتور برقی، ۵۹۰ پوندفوت گشتاور و سیستم‌هایی چون تعلیق پادی، فرمان‌پذیری چرخ‌های عقب و دیفرانسیل لغزش محدود الکتریکی عرضه می‌شود. جنسیس اعلام کرده نسخه هفت‌نفره می‌تواند حدود ۳۱۱ مایل (۵۰۰ کیلومتر) را با یک بار شارژ طی کند؛ هرچند این عدد بر پایه آزمایش‌های داخلی است و هنوز توسط EPA تأیید نشده است. اما جذاب‌ترین بخش GV۹۰، نه توان فنی، بلکه فلسفه طراحی نسخه Neolun است؛ جایی که جنسیس با حذف ستون B و استفاده از درهای کالسک‌های، جسورانه‌ترین تصمیم طراحی تاریخ خود را گرفته است. این نوع درها معمولاً در مرحله کنسپت باقی می‌مانند؛ اما جنسیس با استفاده از تیرهای فولادی تقویت‌شده، فریم‌های ضخیم و ساختار فومی، آن‌ها را به تولید رسانده است. نتیجه، تجربه ورود و خروجی است که بیشتر شبیه یک سالن خصوصی است تا یک SUV. با این حال، یک پرسش کلیدی همچنان بی‌پاسخ مانده: قیمت! جنسیس هنوز هیچ عددی اعلام نکرده و همین موضوع

«پولستار ۴» حالا یک SUV واقعی است

بار بیشتری نیز فراهم می‌کند. پولستار ۴ SUV بسیاری از عناصر طراحی نسخه کوپه را حفظ کرده است؛ از چراغ‌های LED سر تاسری عقب گرفته تا دستگیره‌های مخفی درها و نمای جلو تا ستون B. تفاوت عمده‌تاد در پنجره‌های جانبی عقب، فرم سقف و طراحی رینگ‌ها دیده می‌شود. این مدل روی همان پلتفرم SEA ساخت جیلی بنا شده است؛ اما پولستار تأیید کرده که تنظیمات شاسی برای نسخه SUV متفاوت خواهد بود تا با وزن و کاربری جدید هماهنگ شود. در بخش فنی، نسخه پایه با ۲۶۸ اسببخار قدرت عرضه می‌شود و مدل دو موتوره ۵۳۶ اسببخار قدرت تولید می‌کند. باتری ۹۴ کیلووات-ساعتی بردی تا ۶۲۰ کیلومتر در چرخه WLTP ارائه می‌دهد؛ یعنی حدود ۱۰ کیلومتر بیشتر از نسخه کوپه.

◀ تصویری که قرار نبود پیش از دوم سپتامبر دیده شود، حالا در اینترنت دست‌به‌دست می‌شود؛ پولستار ۴ SUV بدون هیچ پوششی روی یک تریلی حمل خودرو در کره جنوبی دیده شده و طراحی نهایی آن پیش از رونمایی رسمی افشا شده است. این مدل، نسخه کاربردی‌تر پولستار ۴ کوپه است؛ خودرویی که با حذف کامل پنجره عقب جنجال زیادی به پا کرد و حالا در نسخه SUV، تصمیم بحث‌برانگیز کنار گذاشته شده است. در تصویر لو رفته، سه دستگاه از این مدل روی طبقه بالایی یک تریلی قرار دارند و زاویه عکس، نمای عقب را کاملاً آشکار می‌کند. برخلاف کوپه، این نسخه از یک سقف سنتی‌تر، شیشه عقب کامل و در صندوق جعبه‌ای بهره می‌برد؛ تغییری که نه تنها دید عقب را برمی‌گرداند، بلکه فضای سر و حجم



خبر News

قیمت نسبتاً بالای تویوتا «GR GT»

◀ تویوتا با انتشار یک توضیح رسمی، برداشت‌های اولیه درباره وضعیت فروش GR GT را اصلاح کرده و اعلام کرده است که تا این لحظه حتی یک دستگاه از این سوپر کار ۶۴۱ اسبی فروخته نشده است. این clarification پس از آن منتشر شد که اظهارات اندرو گیللند در رویداد The Quail به عنوان «فروش کامل نخستین سهمیه» تعبیر شد؛ در حالی که او تنها به میزان علاقه شدید بازدیدکنندگان اشاره داشت. تویوتا تأکید می‌کند که این خودرو هنوز وارد مرحله تخصیص نشده و صفحه ثبت علاقه‌مندی تازه راه‌اندازی شده است. این سوپر کار که به عنوان گران‌ترین محصول تاریخ تویوتا معرفی شده، قرار است با تولید محدود عرضه شود تا از ورود دلالان و فروشندگان سودجو جلوگیری شود. تویوتا می‌گوید عمداً عرضه را کم



نگه می‌دارد تا خودرو به‌دست مشتاقانی برسد که واقعاً قصد رانندگی با آن را دارند، نه افرادی که می‌خواهند آن را با قیمت‌های نجومی دوباره بفروشند. بازار آمریکا تنها ۲۰۰ تا ۲۵۰ دستگاه از این بسیار بالاست، بیش از ۱۵۰ نفر در رویداد The Quail پیش از باز شدن سفارش‌ها، با نمایندگان تویوتا جلسه گذاشته و خودرو را شخصی‌سازی کرده‌اند. با این حال، تویوتا می‌گوید هنوز «تا تصمیم‌گیری درباره خریداران فاصله زیادی باقی مانده است» و فرآیند انتخاب، شامل بررسی سوابق مشتریان و میزان تعهد آن‌ها به استفاده واقعی از خودرو خواهد بود. از نظر فنی، GR GT بر خوردار از یک موتور ۷۸ چهارلیتری توپین توربو با کمک‌هیبرید است که بیش از ۶۴۱ اسببخار قدرت و ۸۵۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند و نیرو را از طریق یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک منتقل می‌کند. گزارش‌ها نشان می‌دهد قیمت این مدل بیش از ۲۲۰ هزار دلار خواهد بود؛ رقمی که برای یک تویوتا بسیار بالاست؛ اما در بازار سوپر کارهای محدود تولید، عددی غیر عادی محسوب نمی‌شود. تویوتا هنوز تعداد نهایی تولید را اعلام نکرده، اما نخستین خودروهای مشتریان سال آینده تحویل خواهند شد

مهم‌ترین تجهیزات آن هستند. صندلی‌های جلو گر مشونده به‌صورت استاندارد ارائه می‌شوند و در تیب‌های بالا تر، روکش‌های چرمی، تهویه صندلی‌های جلو و گرم‌کن صندلی‌های عقب نیز قابل سفارش است. بلبلز ۲۰۲۶ به موتور ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ با قدرت ۲۲۸ اسب‌بخار و گشتاور ۳۶۵ نیوتون‌متر مجهز است؛ اما نسخه RS امکان استفاده از موتور ۳.۶ لیتری ۷۶ تنفس طبیعی با ۳۰۸ اسب‌بخار قدرت و ۵۱۰ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. هر دو موتور با گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک عرضه می‌شوند و بسته به تیب، انتقال نیرو به محور جلو یا هر چهار چرخ امکان‌پذیر است.

شورولت بلبلز ۲۰۲۶ همچنان یکی از متفاوت‌ترین کراس‌اوورهای میان‌سایز آمریکایی است؛ محصولی پنج‌نفره که طراحی اسپرت را با کابین جادار و دو گزینه پیش‌رانۀ ترکیب می‌کند. در نمای خارجی، فرم عضلانی بدنه، جلوپنجره مشخص و چراغ‌های LED باریک، چهره‌ای تهاجمی ایجاد کرده‌اند. نسخه RS با جلوپنجره و نشان‌های مشکی، رینگ‌های ۲۰ اینچی و امکان سفارش رینگ‌های ۲۱ اینچی، ظاهر اسپرت‌تری دارد. در کابین، بلبلز از طراحی راننده‌محور و آلمان‌هایی الهام‌گرفته از کامارو استفاده می‌کند. نمایشگر مرکزی ۱۰.۲ اینچی، اتصال بی‌سیم آبل کارایی و اندروید اتو، بلوتوث و امکان سفارش شارژر بی‌سیم و سیستم صوتی Bose هشت‌بلندگو از



شورولت «بلبلز»؛ کراس‌اوور جذاب آمریکایی



«دنیای خودرو» بررسی می‌کند:

تکیه بر چین، قدرت بازار خودرو ایران را کاهش می‌دهد



موضع‌گیری جدید چین در باره تنگه هرمز، بار دیگر یک واقعیت تلخ اما ضروری را پیش روی سیاست‌گذاران ایرانی قرار داد؛ در سیاست خارجی، دوستی دائمی وجود ندارد؛ دائمی، منافع ملی است. این درحالی است که دومین و حساس‌ترین صنعت ایران به اراده چین گره خورده است. در این شرایط، یعنی وقتی شراکت راهبردی به ایستگاه منافع ملی رسیده، آیا وقت جدا کردن جاده مخصوص از پکن نشده است؟ پکن بار دیگر نشان داد که هر جانی منافع اقتصادی، انرژی، تجارت و امنیت مسیرهای تجاری‌اش اقتضا کند، حاضر است تعاریف سیاسی، تعهدات اعلامی و حتی ادبیات پرطمطراق شراکت راهبردی را با محاسبات جدید تنظیم کند.

این نخستین بار نیست که چین چنین پیامی به تهران مخابره می‌کند. مساله، دشمنی چین با ایران نیست؛ موضوع شاید حتی مهم‌تر از آن باشد: چین اساساً با هیچ کشوری پیمان عاطفی نبسته است. پکن با ایران، عربستان، امارات، آمریکا، اروپا و هر بازیگر دیگری براساس ترازوی منافع خود رفتار می‌کند. اگر امروز ایران شریک اقتصادی و سیاسی مهمی است، فردا نیز تازمانی مهم خواهد بود که بتواند در جدول منافع چین جایگاه خود را حفظ کند. بنابراین تصور این که قرار دادهای بلندمدت، توافق‌های راهبردی و هم‌سویی‌های سیاسی الزاماً در لحظه بحران به «چک سفیدامضا» برای حمایت از ایران تبدیل می‌شوند، چیزی جز خوش‌خیالی سیاسی نیست. اما خطر بزرگ‌تر در تهران نهفته است، نه در پکن. چین دقیقاً همان کاری را انجام می‌دهد که یک قدرت بزرگ باید انجام دهد: منافع ملی خود را بر هر عهد، پیمان، معاهده و دوستی ترجیح می‌دهد. پرسش اصلی این است که آیا ایران نیز همین اندازه در دفاع از منافع ملی و اقتصاد خود عمل کرده است؟ برای زنده و پویا ماندن دومین صنعت بزرگ کشور، دیگر نمی‌توان همه جاده‌های اقتصادی، تجاری، فناوری و سرمایه‌گذاری را به پکن ختم کرد. راه جاده‌مخصوص باید از پکن جدا شود. این جدایی لزوماً به معنای قطع رابطه با چین نیست؛ اتفاقاً معنای

واقعی، داشتن یک شریک قدرتمند نیست، بلکه داشتن حق انتخاب است. از طرفی پس از مصاحبه سرپرست معاونت صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صمت، تکلیف جانبازان متقاضی واردات خودرو هم مشخص شد. طی دو سال گذشته مطابق با قانون واردات خودروهای خارجی با تعرفه صفر برای جانبازان، تعداد زیادی از مدل‌های جذاب مانند تویوتا راو ۴، تویوتا کمری، مرسدس‌بنز C۲۰۰ لانگ و... به بازار کشور آمدند و به دست واجدین شرایط رسیدند. در نتیجه این اقدام بخش قابل توجهی از واجدین شرایط موفق شدند تا خودروهای مدنظرشان را به کمک شرکت‌های واردکننده به ایران بیاورند و از آن‌ها بهره‌مند شوند. در این میان اما بخشی از جانبازانی که مجاز به واردات خودرو بودند به هر دلیلی نتوانستند این اقدام را انجام دهند و تاکنون هیچ خودرویی برایشان در کشور موجود نشده است.

به‌طور کلی حدود ۲۷ هزار جانباز از شروع اجرایی شدن این طرح امکان واردات خودرو خارجی را پیدا کردند که از میان آن‌ها حدود ۲۳ هزار نفر موفق به انجام این کار شدند. از این رو در حال حاضر حدود ۴ هزار واجد شرایط هنوز خودرویی وارد نکرده‌اند و بخش زیادی از آن‌ها با مشکلات زیادی جهت کسب سهمیه ثبت سفارش مواجه شده‌اند که موجب آزار آن‌ها شده است. به‌دنبال این قضیه تعداد قابل توجهی از ۴ هزار جانباز باقی‌مانده مدعی هستند که وزارت صمت اجازه ثبت سفارش خودرو برای آن‌ها را نمی‌دهد و به‌همین دلیل از وزارتخانه شاکی هستند و این ارگان را مقصر عدم واردات خودرو خارجی برای خود می‌دانند.

آن، عبور از وابستگی و رسیدن به یک رابطه متوازن و حرفه‌ای است. ایران به چین نیاز دارد، همان‌گونه که چین نیز در حوزه‌هایی به ایران نیازمند است؛ اما نیاز متقابل با وابستگی یک‌طرفه تفاوت دارد. اگر از منظر سیاسی نگاه کنیم، تمرکز بیش از حد بر یک شریک خارجی، قدرت مانور ایران را کاهش می‌دهد. اگر از زاویه ایدئولوژیک نگاه کنیم، وابستگی به هر قدرت خارجی با شعار استقلال سازگار نیست. اگر از دید امنیتی نگاه کنیم، گره زدن بخشی از توان صنعتی و اقتصادی کشور به تصمیمات پکن، یک آسیب‌پذیری بالقوه است و اگر از منظر استقلال اقتصادی و سیاسی نگاه کنیم، نتیجه روشن‌تر است: کشوری که برای تامین فناوری، بازار، سرمایه و مسیر تجارت خود تنها یک یا دو دروازه داشته باشد، در روز بحران با همان دروازه‌ها محاصره خواهد شد.

واقع‌بینی حکم می‌کند تهران نه راه چین را ببندد و نه آینده خود را به آن گره بزند. راه درست، ایجاد مسیرهای موازی است؛ مسیرهایی به سوی اروپا، آسیا، آمریکای لاتین، همسایگان، قدرت‌های نوظهور و هر بازاری که بتواند قدرت انتخاب ایران را افزایش دهد. رابطه با چین باید حفظ شود، اما انحصار چین باید شکسته شود.

پیام موضع جدید پکن درباره تنگه هرمز روشن است: چین قبل از آن که شریک ایران باشد، شریک منافع چین است. شاید وقت آن رسیده باشد که تهران نیز همین درس را جدی بگیرد؛ ایران قبل از هر چیز باید شریک منافع ایران باشد. جاده‌مخصوص را نمی‌توان یک‌شبه بست، اما می‌توان از امروز خروجی‌های جدید ساخت. شاید زمان آن رسیده باشد که تهران، در کنار جاده‌ای که به پکن می‌رود، چند بزرگراه موازی نیز بسازد؛ زیرا استقلال

هیبریدها در اروپا چقدر مصرف سوخت را کاهش داده‌اند؟

کاهش مصرف؛ از وعده خودروسازان تا واقعیت خیابان‌های اروپا

اما داستان هیبریدی شارژی متفاوت است

در مورد هیبریدهای شارژی، اعداد اعلام‌شده روی کاغذ بسیار جذاب‌تر هستند. زیرا این خودروها باتری بزرگ‌تری دارند و می‌توانند بخشی از مسیر را با برق طی کنند. بنابراین در آزمون‌های رسمی، مصرف سوخت آن‌ها ممکن است بسیار پایین‌تر از خودروهای بنزینی یا هیبرید کامل ثبت شود. اما داده‌های واقعی اروپا در سال ۲۰۲۶ یک هشدار جدی درباره این بخش از بازار ارائه کرده است. کمیسون اروپا براساس اطلاعات سامانه‌های اندازه‌گیری مصرف سوخت خودروهای واقعی اعلام کرده است که خودروهای هیبرید شارژی در داده‌های مورد بررسی، به‌طور متوسط ۲۵ برابر بیشتر از مقدار آزمایشگاهی دی‌اکسیدکربن تولید کرده‌اند. علت اصلی نیز آن است که بسیاری از مالکان این خودروها به اندازه فرض آزمون‌های رسمی خودرو را شارژ نمی‌کنند و در نتیجه خودرو در عمل بیشتر با موتور بنزینی حرکت می‌کند. داده‌های رسمی اتحادیه اروپا برای خودروهای ثبت‌شده در سال ۲۰۲۱ نشان می‌دهد مصرف واقعی یک هیبرید شارژی بنزینی به‌طور متوسط ۹.۹۷ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر بوده؛ در حالی که رقم متناظر در آزمون رسمی حدود ۱.۷۶ لیتر ثبت شده است. برای هیبرید شارژی دیزلی نیز مصرف واقعی حدود ۵.۸۳ لیتر در برابر رقم رسمی ۱.۴۱ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر گزارش شده است. این یعنی نمی‌توان صرفاً بر اساس عدد مصرف اعلام‌شده در بروشور، درباره میزان صرفه‌جویی یک هیبرید شارژی قضاوت کرد.

گزارش ۲۰۲۶؛ فاصله واقعی و آزمایشگاهی بیشتر شده است

تازمین بررسی شورای بین‌المللی حمل‌ونقل پاک که در ژوئن ۲۰۲۶ منتشر شد و داده‌های حدود ۸ میلیون خودرو ثبت‌شده در اروپا بین سال‌های ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۳ را بررسی کرده، نشان می‌دهد شکاف میان مصرف واقعی و ارقام رسمی در خودروهای معمولی، هیبرید و هیبرید ملایم در سال ۲۰۲۳ حدود ۱۹ درصد بوده است. اما وضعیت خودروهای هیبرید شارژی کاملاً متفاوت است. در سال ۲۰۲۳ انتشار واقعی دی‌اکسیدکربن این خودروها به‌طور متوسط حدود پنج برابر رقم رسمی بوده است. در تازمین تحلیل منتشر شده نیز این شکاف برای خودروهای هیبرید شارژی ثبت‌شده در سال ۲۰۲۳ به بیش از ۴۰ درصد رسیده است؛ موضوعی که نشان می‌دهد افزایش ظرفیت باتری و برد برقی به تنهایی تضمین نمی‌کند که مصرف سوخت واقعی نیز به همان نسبت کاهش پیدا کند.



دارد. زیرا بخش قابل توجهی از مصرف سوخت خودروهای سواری در شهرها اتفاق می‌افتد و فناوری‌ای که بتواند در ترافیک و حرکتهای متناوب موتور احتراقی را بیشتر از مدار خارج کند، اثر چشمگیرتری بر مصرف بنزین خواهد داشت.

هیبرید ملایم؛ صرفه‌جویی کمتر اما ارزان‌تر

در طرف دیگر، خودروهای هیبرید ملایم قرار دارند. این خودروها معمولاً امکان حرکت مستقل با موتور برقی را ندارند و موتور الکتریکی بیشتر برای کمک به موتور احتراقی، بازیابی انرژی ترمز و سامانه خاموش و روشن خودکار موتور مورد استفاده قرار می‌گیرد. بنابراین نباید کاهش مصرف هیبرید ملایم را با هیبرید کامل یکسان دانست. مطالعات فنی اتحادیه اروپا برای سامانه‌های هیبرید ملایم، بسته به طراحی خودرو و شرایط استفاده، صرفه‌جویی در حدود ۱۰ تا ۲۰ درصد نسبت به خودرو بنزینی مشابه نشان داده‌اند. مزیت اصلی این فناوری در هزینه پایین‌تر و امکان استفاده از آن در تعداد بیشتری از خودروهای موجود است. به‌عبارت دیگر، اگر هدف کاهش سریع مصرف نانوگان باشد، هیبرید ملایم می‌تواند بدون افزایش شدید قیمت خودرو، بخشی از انتقال انرژی موتور احتراقی را کاهش دهد.

حرکتهای مکرر و امکان بازیابی انرژی ترمز، ظرفیت کاهش مصرف بسیار بیشتر می‌شود. به‌همین دلیل است که مزیت هیبرید در شهر بیشتر از بزرگراه آشکار می‌شود. هرچه توقف، کاهش سرعت و شتاب‌گیری بیشتر باشد، فرصت بیشتری برای خاموش شدن موتور بنزینی و استفاده از موتور برقی و همچنین بازیابی انرژی ترمز وجود دارد.

در شهر، فاصله می‌تواند بسیار بیشتر شود

ماهیت سامانه هیبرید باعث می‌شود اختلاف مصرف میان یک خودرو هیبریدی و نمونه بنزینی آن در شرایط شهری بیشتر از رانندگی با سرعت ثابت در بزرگراه باشد. یک مطالعه میدانی درباره خودروهای هیبرید کامل نشان داده است که در شرایط شهری، کاهش مصرف سوخت می‌تواند به محدوده بسیار بالاتری از میانگین ترکیبی برسد. در یک پژوهش دیگر، کاهش مصرف سوخت در شرایط شهری تا حدود ۴۵ درصد گزارش شده است؛ در حالی که کاهش مصرف در چرخه ترکیبی حدود ۱۵ درصد بوده است.

این موضوع از نظر سیاست‌گذاری انرژی برای کشورهایمانند ایران اهمیت زیادی

خودروهای هیبریدی طی سال‌های اخیر از یک فناوری مکمل به یکی از مهم‌ترین گزینه‌های صنعت خودرو اروپا برای کاهش مصرف سوخت و انتشار گازهای آلاینده تبدیل شده‌اند؛ با این حال، بررسی داده‌های واقعی نشان می‌دهد میزان صرفه‌جویی سوخت به‌نوع سامانه هیبرید، شرایط رانندگی و نحوه استفاده از خودرو وابسته است و نمی‌توان یک عدد ثابت را برای تمام خودروهای هیبریدی اعلام کرد. براساس داده‌های بازار اروپا در نیمه نخست سال ۲۰۲۶، سهم خودروهای هیبرید کامل از بازار خودروهای جدید اتحادیه اروپا به حدود ۱۴ درصد رسیده و خودروهای هیبرید ملایم نیز حدود ۲۵ درصد بازار را در اختیار داشته‌اند. در همین دوره سهم خودروهای هیبرید شارژی نیز به حدود ۱۰ درصد رسیده است. در مقابل، سهم خودروهای مجهز به موتورهای احتراق داخلی بدون سامانه هیبریدی به حدود ۳۰ درصد کاهش یافته است. این تغییر ترکیب بازار نشان می‌دهد اروپا عملاً در حال استفاده از هیبرید به‌عنوان یکی از مسیرهای کاهش مصرف سوخت است؛ مسیری که در کنار خودروهای تمام‌برقی و پیش از حذف کامل موتورهای احتراق داخلی، امکان کاهش مصرف را بدون وابستگی کامل به زیرساخت شارژ فراهم می‌کند.

هیبرید کامل؛ حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد صرفه‌جویی

بیشترین کاهش مصرف در میان خودروهای هیبریدی غیرشارژی معمولاً مربوط به هیبریدهای کامل است. در این خودروها موتور الکتریکی می‌تواند در شرایطی مانند حرکت با سرعت پایین، شروع حرکت و شتاب‌گیری‌های سبک، بخشی از وظیفه موتور بنزینی را بر عهده بگیرد. همچنین انرژی حاصل از ترمزگیری که در خودروهای معمولی عمدتاً به‌صورت گرما در سیستم ترمز تلف می‌شود، در سامانه هیبریدی بازیابی و در باتری ذخیره می‌شود. موتور احتراقی نیز می‌تواند در شرایط توقف یا زمانی که نیاز به توان آن وجود ندارد، خاموش شود. براساس داده‌های انجمن خودروسازان بین‌المللی در آلمان، خودروهای هیبرید کامل در مقایسه با خودروهای بنزینی مشابه، به‌طور معمول حدود ۲۵ درصد کاهش مصرف سوخت ایجاد می‌کنند. مطالعات فنی نیز دامنه مشابهی را نشان می‌دهند. بررسی عملکرد سامانه‌های هیبرید کامل در شرایط واقعی رانندگی نشان داده است که این فناوری در چرخه‌های ترکیبی می‌تواند حدود ۱۵ تا ۲۵ درصد مصرف سوخت را نسبت به خودروهای متعارف مشابه کاهش دهد؛ در شرایط شهری، به‌دلیل توقف و



تویوتا GR Supra و نسخه هیبروژنی کرو GR برای افزایش قابلیت اطمینان و عملکرد موتور استفاده کرده است؛ در کرو GRMN جدید، این تجربیات به افزایش گشتاور تا ۴۱۵ نیوتون متر کمک کرده اند. اما مسیبر GR فقط به موتورهای کوچک و پربازده محدود نمی شود. در پروژه GRGT، تویوتا یک ۷۸ چهار لیتری توین توربو را توسعه داده که با یک موتور الکتریکی در قالب قوای محرکه هیبریدی همکاری می کند. این موتور با آرایش Hot-V، روغن کاری Dry-Sump و طراحی فشرده، برای دستیابی به مرکز ثقل پایین و پاسخ دهی بالا مهندسی شده است. هدف توسعه، بیش از ۶۵۰ اسب بخار قدرت و ۸۵۰ نیوتون متر گشتاور است.

تویوتا GAZOO Racing طی سال های اخیر توسعه پیشروانه را به یکی از محور های اصلی محصولات عملکردی خود تبدیل کرده است. نمونه شاخص این رویکرد، موتور GTS-G1۶E است؛ پیشروانه ۳ سیلندر ۱.۶ لیتری توربوشارژ که ابتدا برای یاریس GR توسعه یافت و دانش حاصل از مسابقات موتور اسپرت در طراحی آن نقش مهمی داشت. تویوتا در بررسی فنی خود، تمرکز این موتور را بر توان بالا، وزن کم و پاسخ سریع عنوان می کند. GTS-G1۶E در نسل های جدید یاریس GR و کرو GR همچنان تکامل پیدا کرده و در کرو GR به ۲۰۴ اسب بخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور رسیده است. تویوتا حتی از تجربیات مسابقات استقامتی Super



موتور های GR «تویوتا»؛ پیوند مهندسی با مسابقه



وداع سبز با سامورایی جسور؛

آیا لکسوس «آی اس» به آخر خطر رسیده؟

پکیج هندلینگ فقط یک ظاهر اسپرت نیست

یکی از مهم ترین تفاوت های نسخه سبز با یک IS ۳۵۰ معمولی، حضور Handling Package به صورت استاندارد است. این پکیج شامل Adaptive Variable Suspension یا سیستم تعلیق با قابلیت تنظیم تطبیقی و مجموعه ای از حالت های رانندگی است. در مدل های محور عقب، یک دیفرانسیل لغزش محدود Torsen نیز در اختیار راننده قرار می گیرد. دیفرانسیل Torsen در شرایط رانندگی اسپرت اهمیت ویژه ای دارد؛ زیرا می تواند در توزیع گشتاور میان چرخ های عقب نقش موثر تری داشته باشد و هنگام خروج از پیچ، در انتقال بهتر نیرو به سطح جاده کمک کند. ترکیب آن با سیستم تعلیق تطبیقی، باعث می شود Special Appearance Package از یک نسخه تزئینی فراتر برود و از نظر دینامیک رانندگی نیز ویژگی های جدی تری داشته باشد. البته باید توجه داشت که لکسوس در این خودرو موتور را تقویت نکرده است. بنابراین خریدار قدرت بیشتری نسبت به IS ۳۵۰ معمولی دریافت نمی کند؛ بلکه همان ۳۱۱ اسب بخار در قالب پکیجی کامل تر و خاص تر ارائه می شود.

چرا لکسوس هنوز IS را نگه داشته است؟

اهمیت مدل IS ۲۰۲۷ تنها به رنگ سبز یا تولید ۳۵۰ دستگاه محدود نمی شود. این خودرو در مقطعی وارد بازار شده که سدان های اسپرت بنزینی روز به روز کمیاب تر می شوند. لکسوس از مدل سال ۲۰۲۶ ترکیب خانواده IS را ساده تر کرد و مدل پایه IS ۳۰۰ و همچنین IS ۵۰۰ مجهز به موتور ۷۸ پنج لیتری را کنار گذاشت. در نتیجه IS ۳۵۰ عضو اصلی این خانواده در بازار آمریکا باقی ماند؛ خودرویی که همان ۷۶ تنفس طبیعی ۳.۵ لیتری را حفظ کرده است. به همین دلیل، نسخه سبز ۲۰۲۷ را می توان نوعی ادای احترام به فرمول سنتی IS دانست؛ یک سدان دیفرانسیل عقب یا چهار چرخ محرک، موتور ۷۶ تنفس طبیعی، گیربکس اتوماتیک و تمرکز بر هندلینگ، در زمانی که صنعت خودرو به سرعت به سوی برقی سازی حرکت می کند. البته رسانه هایی مانند «تولباگ» به احتمال تغییر مسیر IS در نسل آینده و حرکت احتمالی آن به سمت قوای محرکه تمام برقی اشاره کرده اند؛ اما این موضوع هنوز از سوی لکسوس به عنوان مشخصات رسمی نسل آینده تایید نشده است. بنابراین نمی توان با قطعیت گفت IS ۲۵۰-Envious آخرین IS بنزینی خواهد بود؛ اما بدون شک یکی از معدود نسخه های ویژه دوران پایانی نسل فعلی محسوب می شود.



قیمت: هنوز یک عدد قطعی وجود ندارد

یکی از مهم ترین پرسش ها درباره این خودرو قیمت است. در زمان معرفی Special Appearance Package، لکسوس هنوز قیمت رسمی این نسخه را اعلام نکرده است و «کار اند دراپور» و «تولباگ» نیز تاکید کرده اند که قیمت در زمان نزدیک تر به عرضه اعلام خواهد شد. بنابراین هر عددی که اکنون در فضای مجازی برای قیمت این نسخه منتشر شود، تا زمان اعلام رسمی لکسوس قطعی نیست. برای مقایسه، لکسوس IS ۳۵۰ مدل ۲۰۲۶ در بازار آمریکا از حدود ۴۶ هزار ۷۹۵ دلار با احتساب هزینه های تحویل آغاز می شد؛ اما Special Appearance Package به دلیل رنگ های BBS، پکیج هندلینگ و مجموعه قابل توجه تجهیزات استاندارد، طبیعتاً در سطح بالاتری قرار خواهد گرفت. با این حال، تا زمان اعلام رسمی، نمی توان قیمت نهایی آن را دقیق اعلام کرد.

این نسخه تنها به ظاهر اکتفا نکرده و مجموعه ای از امکانات را به شکل استاندارد در اختیار خریدار قرار می دهد. از جمله این تجهیزات می توان به نمایشگرها و سیستم های کمک راننده، دستیابگر کمکی ترافیک، کمکی تغییر خطوط و پیشگیری از تصادف از جلو در ترافیک اشاره کرد. همچنین چراغ های جلو Triple-Beam LED، سانروف، دوربین Panoramic View Monitor، سیستم کمکی پارک، پرده برقی شیشه عقب، سیستم صوتی حرفه ای Mark Levinson و کارت هوشمند Smart Access Key Card نیز در فهرست تجهیزات این نسخه قرار گرفته اند. این موضوع اهمیت زیادی دارد؛ زیرا Special Appearance Package صرفاً یک «پکیج ظاهری» نیست. لکسوس در کنار رنگ و رینگ های اختصاصی، بخشی از گران ترین و کاربردی ترین تجهیزات آپشنال IS را نیز روی خودرو قرار داده تا اختلاف این نسخه با IS ۳۵۰ استاندارد تنها به ظاهر محدود نشود.



همان V6 تنفس طبیعی؛ نقطه تمایز اصلی

اما مهم ترین قسمت داستان در زیر کاپوت قرار دارد. لکسوس در سال های اخیر بسیاری از محصولات خود را به سمت قوای محرکه هیبریدی یا توربوشارژ حرکت داده؛ اما IS ۳۵۰ همچنان به یک موتور کلاسیک و جذاب وفادار مانده است. این خودرو از پیشروانه ۳.۵ لیتری ۶ سیلندر وی-شکل تنفس طبیعی استفاده می کند که ۳۱۱ اسب بخار قدرت و حدود ۳۸۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. نکته مهم تر این که حداکثر ۳۱۱ اسب بخار قدرت را در ۶۶۰۰ دور (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۸۰ نیوتون متر گشتاور را در ۴۸۰۰ دور (دور در دقیقه) می آورد. نبود توربوشارژر در این موتور از نظر فلسفه مهندسی اهمیت دارد؛ زیرا پاسخ پدال گاز مستقیماً و بدون وابستگی به ایجاد بوست توربو شکل می گیرد و موتور می تواند شخصیت خطی تری در افزایش دور موتور داشته باشد. در نسخه های محور عقب RWD، انتقال نیرو از طریق یک گیربکس هشت سرعته اتوماتیک انجام می شود؛ در حالی که مدل های چهار چرخ محرک AWD به گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک مجهز هستند. این انتخاب ممکن است در نگاه نخست عجیب به نظر برسد؛ چرا که بسیاری از رقبایه سمت گیربکس های ۹ یا ۱۰ سرعته و موتور های کوچک تر توربوشارژر رفته اند. با این حال، ترکیب ۷۶ تنفس طبیعی و گیربکس اتوماتیک چند سرعته همچنان یکی از ویژگی هایی است که IS را برای علاقه مندان خودرو های اسپرت سنتی جذاب نگه می دارد.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

از سال ۱۹۹۸ میلادی به بعد سدان کامپکت اسپرت لکسوس با نام IS به تولید رسید و تا امروز سه نسل از آن به بازار جهانی عرضه شده است. این خودرو در نسل سوم مزین به زبان جدید طراحی لکسوس است که با خطوط تیز و شارپ روی بدنه با مشخصات فنی بی نظیر در فهرست سوپر سدان های اسپرت قرار گرفته است. این برند ژاپنی برای مدل سال ۲۰۲۷، نسل فعلی IS را برای یک سال دیگر در بازار آمریکای شمالی نگه داشته و هم زمان طی روز های اخیر نسخه های بسیار محدود با ظاهری متفاوت معرفی کرده است؛ نسخه ای که با رنگ سبز خاص، رینگ های فورج شده BBS و تجهیزات فنی بیشتر، شاید یکی از جذاب ترین تفسیر های IS در سال های اخیر باشد. این سامورایی جذاب و جسور که توسط سایت های مطرح با عنوان Green Special Edition از آن یاد می شود، در واقع بر پایه IS 350 F SPORT شکل گرفته و با نام رسمی Special Appearance Package عرضه خواهد شد. تنها ۳۵۰ دستگاه از این نسخه برای بازار آمریکای شمالی تولید می شود؛ بنابراین بر خلاف یک فیس لیفت یا مدل جدید، فلسفه اصلی آن ایجاد یک نسخه کلکسیونی و متمایز از IS است. لکسوس همچنین اعلام کرده این خودرو تا آغاز سال ۲۰۲۷ در نمایندگی ها حاضر خواهد شد.

رنگ سبز؛ نخستین چیزی که دیده می شود

مهم ترین ویژگی ظاهری IS Special Appearance Package، رنگ جدید Envious است. این رنگ سبز عمیق با پرداختی ساتن، ظاهر خودرو را از رنگ های متداول و عمدتاً خنثی بازار خودرو های لوکس جدا می کند. ترکیب سبز بدنه با قطعات مشکی براق، ظاهر خودرو را تهاجمی تر کرده و در عین حال تلاش شده است شخصیت لوکس IS حفظ شود. از آن جا که این نسخه بر پایه IS ۳۵۰ F SPORT ساخته شده، بسیاری از عناصر اسپرت این تیم رانیز به صورت استاندارد در اختیار دارد. جلوپنجره بزرگ و تهاجمی F SPORT، سپر های اسپرت و تناسبات بدنه ای که سال ها ست امضای IS محسوب می شوند، در کنار رنگ Envious جلوه متفاوتی پیدا کرده اند. اما شاید مهم ترین جزئیات در نمای جانبی، رینگ های ۱۹ اینچی فورج شده BBS با پرداخت مشکی باشند. استفاده از رینگ فورج شده علاوه بر ارزش بصری، از نظر مهندسی نیز اهمیت دارد؛ زیرا چنین رینگ هایی می توانند نسبت به نمونه های ریخته گری شده سبک تر و از نظر استحکام مناسب تر باشند و کاهش جرم غیرمعلق نیز می تواند به پاسخ گویی بهتر سیستم تعلیق و فرمان کمک کند. در قسمت عقب نیز فلسفه طراحی IS حفظ شده است. چراغ های باریک، فرم عضلانی گلگیرها و جزئیات مشکی، در کنار رنگ سبز بدنه، هویت این نسخه را از IS های معمولی جدا می کنند. بنابراین لکسوس برای ایجاد یک نسخه ویژه، به تغییرات بنیادین در بدنه نیاز نداشته و بیشتر روی ترکیب رنگ، چرخ ها و تجهیزات تمرکز کرده است.

کابین؛ ترکیب مشکی و سبز

در فضای داخلی، لکسوس رویکردی متفاوت از بدنه در پیش گرفته است. کابین عمدتاً مشکی است تا رنگ سبز خارجی به شکل کنترل شده وارد فضای داخلی شود. صندلی ها با پوشش Nu-Luxe مشکی و بخش هایی از Utrasuede ارائه می شوند و دوخت سبز در قسمت های مختلف کابین، از صندلی ها گرفته تا داشبورد، کنسول و رودری ها، تکرار می شود. این نوع طراحی باعث شده Special Appearance Package بیش از آن که یک کابین کاملاً متفاوت داشته باشد، نسخه ای شخصی سازی شده از فضای داخلی F SPORT باشد. استفاده از تیم ساتن کروم نیز در کنار رنگ مشکی کابین، تضاد مناسبی ایجاد می کند و از یکنواخت شدن فضای داخلی جلوگیری می کند. اما موضوع مهم تر، تجهیزات رفاهی و فناوری این خودرو است. لکسوس در

پیچیدن، تصویرنمایشگر سمت داخل بیچ را متناسب با حرکت نیمه‌تریلر تغییر می‌دهد تا انتهای تریلر بهتر دیده شود. این فناوری در تاریکی نیز می‌تواند مزیت داشته باشد؛ دوربین‌ها امکان تقویت دید در شرایط کم‌نور را فراهم می‌کنند و نمایشگر هانیز روشنائی خود را با شرایط محیطی تطبیق می‌دهند. از سوی دیگر، حذف آینه‌های بزرگ باعث کاهش مقاومت هوا و حتی کاهش مصرف سوخت می‌شود. مان نیز کاهش نقاط کور و ارائه نماهای متفاوت برای مانور و گردش را از مزایای OptiView می‌داند. در نتیجه، دوربین‌های دیجیتال صرفاً جایگزین آینه نیستند؛ بلکه می‌توانند دید، ایمنی، آبرودینامیک و قابلیت مانور کشنده‌های آینده را هم زمان ارتقا دهند.

یکی از مهم‌ترین تغییرات کشنده‌های نسل جدید، جایگزینی آینه‌های جانبی بزرگ با سیستم‌های دوربین دیجیتال است؛ فناوری‌ای که در محصولاتی مانند مرسدس‌بنز آکترس با نام MirrorCam و در کامیون‌های مان با نام OptiView مورد استفاده قرار گرفته است. در این سیستم‌ها، دوربین‌های نصب‌شده در دو طرف کابین، تصاویر محیط اطراف را روی نمایشگرهای داخل کابین منتقل می‌کنند. مهم‌ترین مزیت این فناوری، افزایش میدان دید راننده است. حذف پوسته بزرگ آینه‌ها، دید مورب راننده به جلو و اطراف کابین را بهتر می‌کند و احتمال ایجاد نقاط کور ناشی از تنظیم نامناسب آینه را کاهش می‌دهد. MirrorCam مرسدس‌بنز همچنین هنگام



دوربین به جای آینه؛ آینده دید جانبی کشنده‌ها



فروش خودرو چه زمانی ارزش اقتصادی دارد؟

زنگ خطر تعهدات معوق در بازار خودرو



چند ماه در تحویل خودرو تاخیر داشته باشد. در صنعت خودرو، با توجه به پیچیدگی زنجیره تامین و شرایط اقتصادی کشور، بروز تاخیر در برخی مقاطع اجتناب‌ناپذیر است. نگرانی زمانی شکل می‌گیرد که تاخیر به یک روند تبدیل شود و در همان زمان، تعهدات جدید نیز بدون پشتوانه کافی ایجاد شوند. در آن نقطه دیگر با یک مشکل ساده در زنجیره تامین مواجه نیستیم؛ با مساله‌ای روبه‌رو هستیم که می‌تواند تعداد زیادی مشتری، نمایندگی، تامین‌کننده و در نهایت نهادهای دولتی و قضایی را درگیر کند.

هنوز برای پیشگیری دیر نشده است. می‌توان قبل از این که این موضوع به موجی از شکایات و پرونده‌های قضایی تبدیل نشود، وضعیت تعهدات شرکت‌ها را به‌صورت جدی بررسی کرد و اجازه نداد حجم تعهدات از توان واقعی تامین فاصله بگیرد. بازار خودرو در شرایط فعلی بیش از هر چیز به اعتماد نیاز دارد؛ اعتمادی که با تبلیغات، وعده‌های بزرگ و فروش بیشتر ساخته نمی‌شود. اعتماد زمانی شکل می‌گیرد که مشتری بداند خودرویی که برای آن پول پرداخت کرده، واقعا در مسیر تامین قرار دارد، برنامه تحویل آن مشخص است و شرکتی که قرارداد را امضا کرده، توان اجرای تعهد خود را دارد.

اگر امروز برای مدیریت تعهدات معوق و کنترل فروش‌های بدون پشتوانه اقدام نشود، ممکن است فردا با حجم بزرگی از پرونده‌های قضایی، مشتریان ناراضی و تعهدات انباشته مواجه شویم؛ بحرانی که مدیریت آن برای همه بسیار پرهزینه‌تر از پیشگیری امروز خواهد بود.

صنعت خودرو برای عبور از شرایط فعلی به اعتماد نیاز دارد و اعتماد، در نهایت با یک چیز ساخته می‌شود: عمل به تعهد. فروش بیشتر زمانی ارزشمند است که پشت آن توان تحویل وجود داشته باشد؛ در غیر این صورت، هر قرارداد جدید می‌تواند به جای حل مساله امروز، بخشی از بحران فردا باشد.

فروش خودرو چه زمانی ارزش اقتصادی دارد؟ در مقابل، شرکت‌هایی هم در بازار حضور دارند که محتاطانه‌تر رفتار می‌کنند و فروش خود را تا حد زیادی بر اساس موجودی واقعی و ظرفیت تامین انجام می‌دهند. این تفاوت رفتار باید دیده شود. نمی‌توان همه شرکت‌ها را با یک نگاه ارزیابی کرد. شرکتی که تلاش می‌کند متناسب با توان واقعی خود تعهد ایجاد کند و زمان تحویل را مدیریت کند، نباید در رقابت با شرکتی که با وعده‌های بزرگ‌تر فروش بیشتری ایجاد می‌کند، بازنده باشد.

در واقع، یکی از مشکلات ساختاری بازار خودرو این است که گاهی حجم فروش و تعداد قراردادهای بیشتر از توان واقعی تحویل مورد توجه قرار می‌گیرد؛ در حالی که شاخص مهم‌تر باید میزان تحقق تعهدات و رضایت مشتری باشد. فروش زمانی ارزش اقتصادی دارد که پشت آن توان تامین و تحویل وجود داشته باشد. در چنین شرایطی، نقش وزارت صمت و سازمان‌های نظارتی نیز اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. نظارت زمانی بیشترین اثر را دارد که قبل از ایجاد بحران انجام شود، نه زمانی که هزاران مشتری ناراضی، پرونده‌های متعدد و حجم بزرگی از تعهدات معوق شکل گرفته باشد. حتی می‌توان سازوکاری شفاف برای ارزیابی وضعیت تعهدات شرکت‌ها طراحی کرد تا مشخص باشد هر شرکت چه میزان تعهد دارد و در مقابل، چه میزان ظرفیت واقعی برای ایفای آن در اختیار دارد. چنین شفافیتی هم به نفع مشتری است، هم به نفع شرکت‌های سالم و هم به نفع حاکمیت. مشتری می‌داند از چه شرکتی خرید می‌کند، شرکت‌های منضبط اعتبار بیشتری به‌دست می‌آورند و نهادهای نظارتی نیز به‌جای ورود دیر هنگام، امکان مدیریت ریسک را از ابتدا خواهند داشت.

اعتماد در بازار خودرو چه زمانی شکل می‌گیرد؟ نگرانی اصلی این نیست که یک شرکت در یک مقطع

مشتری زمانی که برای خرید خودرو ثبت‌نام می‌کند، صرفاً یک محصول نمی‌خرد؛ بخشی از سرمایه خود را برای یک برنامه مشخص مالی و زندگی کنار می‌گذارد و روی زمان تحویل خودرو حساب می‌کند. برای بسیاری از افراد، خودرو وسیله کار، ابزار جابه‌جایی خانواده یا بخشی از برنامه اقتصادی آن‌هاست. بنابراین تاخیر چندماهه در تحویل خودرو را نمی‌توان همیشه یک تاخیر ساده اداری تلقی کرد.

از طرف دیگر، نمایندگی‌هایی که در خط مقدم این بحران قرار دارند، مشتری معمولاً شرکت صادر را از نزدیک نمی‌بیند و نمایندگی نزدیک‌ترین نقطه تماس او با برند است. بنابراین طبیعی است که بخش زیادی از ناراضی‌های مشتری ابتدا متوجه نمایندگی شود؛ حتی زمانی که ریشه مشکل در تخصیص ارز، تامین، ترخیص یا سیاست‌های فروش شرکت اصلی باشد. ادامه این روند می‌تواند اعتبار شبکه نمایندگی‌ها را نیز تحت تأثیر قرار دهد؛ شبکه‌ای که خود نقشی در ایجاد بسیاری از این مشکلات نداشته است. به همین دلیل به‌نظر می‌رسد امروز بیش از هر زمان دیگری به یک نظارت پیشگیرانه نیاز داریم. سازمان‌های نظارتی می‌توانند از شرکت‌های خودرو ساز و واردکننده بخواهند تصویر شفافی از وضعیت تعهدات خود ارائه کنند؛ تعداد خودروهای فروخته‌شده و تحویل‌نشده، میزان تعهدات سررسیدشده، موجودی واقعی، خودروهای در مسیر و در حال ترخیص، سفارش‌گذاری‌های قطعی، وضعیت CKD و قطعات مورد نیاز، منابع ارزی و برنامه زمان‌بندی تحویل. با در اختیار داشتن چنین اطلاعاتی، می‌توان مشخص کرد که هر شرکت چه میزان ظرفیت واقعی برای فروش جدید دارد. اگر شرکتی تعهدات معوق قابل توجهی دارد اما در مقابل، موجودی واقعی، خودروهای در مسیر و سفارش‌های قطعی آن با حجم تعهداتش تناسب ندارد، منطقی است که تا تعیین تکلیف تعهدات قبلی، فروش یا پیش‌فروش جدید آن محدود شود. این موضوع لزوماً به معنای توقف فعالیت شرکت نیست؛ بلکه می‌تواند نوعی کنترل ریسک برای جلوگیری از بزرگ‌تر شدن مشکل باشد.

چرا تامین خودروهای فروخته‌شده با مشکل مواجه است؟

واقعیت این است که اتفاقات ماه‌های گذشته شرایط را برای بسیاری از فعالان صنعت خودرو پیچیده‌تر کرده است. جنگ ۴۰ روزه پیش از پایان سال ۱۴۰۴، در کنار محدودیت‌های ارزی و تجاری، برنامه سفارش‌گذاری، حمل، ترخیص و تامین قطعات و خودرو را برای بسیاری از شرکت‌ها با اختلال مواجه کرد. شرکتی که خودرو یا قطعه خود را از خارج تامین می‌کند، ممکن است در یک مقطع یا تاخیرهایی مواجه شود که حتی در زمان عقد قرارداد قابل پیش‌بینی نبوده است.

اما در این میان یک سوال اساسی وجود دارد؛ مسئولیت یک شرکت در قبال تعهدی که ایجاد کرده، تا کجا می‌تواند با مشکلات بیرونی توجیه شود؟

بدون شک شرایط اقتصادی، سیاسی و تجاری خارج از کنترل شرکت‌ها می‌تواند بر زمان تحویل تأثیر بگذارد؛ اما از طرف دیگر، هر شرکت زمانی که اقدام به فروش می‌کند باید ظرفیت واقعی تامین خود را نیز در نظر گرفته باشد. اگر شرکتی می‌داند که تامین خودروهای فروخته‌شده با مشکل جدی مواجه است، ایجاد تعهدات جدید بدون داشتن پشتوانه مشخص، نه تنها مشکل قبلی را حل نمی‌کند، بلکه می‌تواند ابعاد آن را بزرگ‌تر کند. خطر اصلی دقیقاً از جایی آغاز می‌شود که فروش جدید به ابزاری برای تامین نقدینگی مورد نیاز تعهدات قبلی تبدیل می‌شود. در این شرایط، شرکت با ایجاد تعهد جدید منابع مالی در یافت می‌کند، اما اگر تامین خودرو مطابق برنامه پیش نرود، تعهدات جدید نیز به تعهدات قبلی اضافه می‌شوند. در کوتاه‌مدت ممکن است این اتفاق صرفاً به شکل تاخیر در تحویل دیده شود، اما در صورت ادامه‌دار شدن، می‌تواند به انباشت تعهدات، افزایش ناراضی مشتریان، فشار بر شبکه نمایندگی و در نهایت ورود نهادهای نظارتی و قضایی منجر شود.

بازار خودرو نیازمند نظارت پیشگیرانه این مساله از منظر مشتری اهمیت بسیار زیادی دارد.



بازار خودرو در ماه‌های اخیر با یکی از حساس‌ترین مقاطع خود مواجه شده است؛ بازاری که از یک طرف تحت تأثیر نوسانات شدید نرخ ارز، محدودیت‌های واردات، مشکلات تخصیص ارز، اختلال در زنجیره تامین و افزایش هزینه‌های حمل و ترخیص قرار دارد و از طرف دیگر، با حجم قابل توجهی از مطالبات و ناراضی‌های مشتریانی مواجه است که ماه‌هاست برای خرید خودرو پول پرداخت کرده‌اند، اما هنوز خودرویی دریافت نکرده‌اند.

در روزهای اخیر، حجم قابل توجهی از گلیا‌های مشتریان برخی خودرو سازان و واردکنندگان در فضای مجازی دیده می‌شود؛ مشتریانی که می‌گویند ماه‌ها از موعد تحویل خودرو آن‌ها گذشته، اما همچنان با وعده‌های جدید و تاریخ‌های متفاوت برای تحویل مواجه هستند. طبیعتاً تاخیر در شرایطی که زنجیره تامین یک شرکت دچار مشکل شده، موضوعی قابل درک است؛ اما مساله زمانی نگران‌کننده می‌شود که تعهدات قبلی انجام نشده و هم‌زمان فروش و ایجاد تعهدات جدید ادامه پیدا می‌کند.

این‌جا دیگر صرفاً با یک «تاخیر در تحویل خودرو» مواجه نیستیم. وقتی یک شرکت برای ماه‌ها امکان انجام تعهدات خود را ندارد اما همچنان اقدام به فروش جدید می‌کند، موضوع می‌تواند از یک مشکل عملیاتی فراتر رفته و به یک ریسک جدی برای کل زنجیره خودرو تبدیل شود؛ زنجیره‌ای که مشتری، نمایندگی، خودرو ساز، تامین‌کننده، بانک، گمرک، وزارت صمت و در نهایت دستگاه قضایی را درگیر خواهد کرد.



«به گزارش «سایبانوز» محمد اوجانی، معاون مهندسی شرکت پارس خودرو، با تشریح سیاست این شرکت برای تنوع بخشی به سبد محصولات، از تولید نسخه دوگانه سوز سهپند خبر داد و گفت: «سهپند CNG بر پایه پلتفرم ۲۲۰۰ توسعه یافته است.» وی با اشاره به مشخصات فنی این خودرو افزود: «سهپند دوگانه سوز با موتور ۱۵۰۰ سی سی، توان ۱۷۷ اسب بخار و گشتاور ۱۱۶ نیوتون متر تولید می شود و به گیربکس دستی پنج سرعته مجهز است. ظرفیت باک بنزین این خودرو ۴۱ لیتر و ظرفیت مخزن CNG آن ۵۲ لیتر در نظر گرفته شده است.»

پارس خودرو سهپند CNG را کلید زد

تویوتا پرادو یک میلیارد تومان گران شد

خودروهای شاخص می تواند به عنوان نشانه ای برای سایر محصولات تلقی شود و انتظارات فروشندگان و خریداران را تغییر دهد. به ویژه در شرایطی که بازار با کاهش قدرت خرید و محدود شدن تقاضای مصرفی مواجه است، بخش مهمی از معاملات در خودروهای گران قیمت به رفتار سرمایه ای و انتظاری وابسته شده است. افزایش یک میلیارد تومانی قیمت پرادو در یک هفته همچنین نشان می دهد بازار خودرو همچنان نسبت به نرخ ارز حساس است و هر گونه نوسان ارزی می تواند در مدت کوتاهی خود را در قیمت خودروهای وارداتی نشان دهد؛ موضوعی که در صورت تداوم رشد نرخ ارز، می تواند زمینه ساز افزایش دوباره قیمت در این بخش از بازار باشد

یک هفته است؛ آن هم در بازاری که حجم معاملات خودروهای بسیار گران قیمت محدود است. کارشناسان بازار خودرو معتقدند در بخش خودروهای وارداتی، نرخ ارز یکی از مهم ترین عوامل شکل دهنده انتظارات قیمتی است. هر چند خودروهایی که پیش تر وارد کشور شده اند با نرخ های ارزی گذشته خریداری شده اند، اما قیمت آن ها در بازار آزاد الزاما بر اساس بهای تمام شده زمان واردات تعیین نمی شود و انتظارات نسبت به هزینه جایگزینی خودرو، نرخ ارز و شرایط آینده واردات در تعیین قیمت نقش مهمی دارد. از این منظر، رشد قیمت پرادو را نمی توان صرفا تغییری در بهای یک مدل خاص دانست. بر این اساس در بازار خودروهای وارداتی، تغییر قیمت

قیمت برخی خودروهای لوکس و پر تقاضای وارداتی در بازار آزاد بار دیگر تحت تاثیر افزایش نرخ ارز، بار شد محسوسی مواجه شده است. در تازه ترین تغییرات، قیمت تویوتا پرادو چهاردر مدل ۲۰۲۶ طی تنها یک هفته یک میلیارد تومان رشد قیمت داشته و ارزش آن به ۴۷ میلیارد تومان رسیده است؛ رشدی که حساسیت بالای بازار خودروهای وارداتی نسبت به نوسانات ارزی را نشان می دهد. هفته گذشته تویوتا پرادو چهاردر در بازار خودرو حدود ۴۶ میلیارد تومان قیمت داشت؛ اما روز گذشته هم زمان با افزایش نرخ ارز، قیمت این خودرو به ۴۷ میلیارد تومان رسید. افزایش یک میلیارد تومانی در فاصله ای کوتاه، معادل بیش از ۲ درصد رشد قیمت در

تحلیل
analysis

احسان ناصر بابایی
کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

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

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
امویام X22 PRO دنده ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۵۲	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
امویام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۸۸۲	۳ میلیارد و ۵۰	۵۰	▼
امویام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۷۴۸	۳ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▼
امویام X77 الیت (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۱۱۶	۵ میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▼
چری آرئیزو 5T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۷	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	▼
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۹۴۱	۶ میلیارد و ۲۰۰	۱۵۰	▼
فونیکس آرئیزو GT 6 (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۱۹۵	۵ میلیارد و ۱۵۰	۰	▼
فونیکس آرئیزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴	۶ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۹۱۹	۸ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▼
اکستریم LX (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۱۲	۷ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۵۹۴	۸ میلیارد و ۳۰۰	۱۵۰	▼
اکستریم VX (۱۴۰۵)	۹ میلیارد و ۲۳۹	۱۱ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۶۱۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	▼
کی ام سی SR3 (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۷۳	۳ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
بک X3 پرو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۵	۳ میلیارد و ۵۰	۵۰	▼
کی ام سی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	▼
کی ام سی J7 (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۰۲	۴ میلیارد و ۷۵۰	۰	▼
کی ام سی T8 (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۱۵۰	۴ میلیارد و ۷۵۰	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 ۵۰۰	۱۰۰	▼
اپل موکا ۱٫۲ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۴۰۰	۷ میلیارد و ۶۰۰	۲۰۰	▼
امجی 4ev تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▼
امجی ۱٫۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۹۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	▼
امجی GT (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۹۹۰	۵ میلیارد و ۲۰۰	۰	▼
اوتار 12EREV (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۹۲۰	۲۳ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
ایرس HMS EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۷ میلیارد و ۴۴۹	۱۰ میلیارد و ۴۰۰	۰	▼
آئودی A3 توربو ۵/۱ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۲۰۰	۹ میلیارد و ۵۵۰	۱۵۰	▼
آئودی Q4 e-tron (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۶۴۵	۱۰ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▼
بامو iX1 eDrive برقی (۲۰۲۵)	۱۰ میلیارد و ۲۰۰	۹ میلیارد و ۸۰۰	۰	▼
بامو X2 sDrive 18i (۲۰۲۶)	۰	۱۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	▼
بامو X2 sDrive 25i (۲۰۲۶)	۰	۱۶ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▼
بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۰	۱۶ میلیارد و ۵۰۰	۰	▼
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۵۰۰	۱۴ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد و ۰	۰	▼
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد و ۵۰۰	۳۰۰	▼
بنز EQE Sedan ۵۰۰ تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۲۲ میلیارد و ۰	۰	▼
بنز E200 (۲۰۲۶)	۰	۳۳ میلیارد و ۸۰۰	۳۰۰	▲
بی‌وای‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۸ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▼
بی‌وای‌دی چین ال Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۷۵	۷ میلیارد و ۲۰۰	۰	▼
تانک ۳۰۰ - ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد و ۰	۰	▼
تویوتا لندکروز ۳٫۴ لیتر توربو VXR (۲۰۲۶)	۰	۶۸ میلیارد و ۰	۰	▼
تویوتا پرادو ۲٫۴ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۰	۴۵ میلیارد و ۲۰۰	۳۰۰	▼
تویوتا bz3x 520Pro (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۰	۰	▼
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
تویوتا رافور ۲٫۰ لیتر تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۸۰۶	۸ میلیارد و ۸۰۰	۰	▼
تویوتا کمری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۰	۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ با لیتر پاششی (۱۴۰۴)	۵۶۳	یک میلیارد و ۶۰	۱۵	▼
پراید ۱۵۱ GX با لیتر پاششی (۱۴۰۵)	۸۴۰	یک میلیارد و ۱۰۵	۸	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	۷۲۲	یک میلیارد و ۲۵۵	۲۲	▼
ساینا GX دوگانه (۱۴۰۵)	۸۰۸	یک میلیارد و ۴۳۰	۰	▼
سهپند تیپ S (۱۴۰۵)	۸۳۸	یک میلیارد و ۴۰۵	۵	▼
سهپند اتومات (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۳۰	▼
پارس نوآ (۱۴۰۵)	۸۷۸	۲ میلیارد و ۱۱۵	۱۰۵	▼
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۸۸۰	یک میلیارد و ۸۹۰	۲۰	▼
اطلس GL (بدون ساتروف) (۱۴۰۵)	۸۴۰	یک میلیارد و ۳۷۳	۱۲	▼
اطلس G (با ساتروف) (۱۴۰۵)	۸۸۹	یک میلیارد و ۵۵۰	۱۰	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	۷۸۷	یک میلیارد و ۲۴۰	۲۸	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	۸۲۰	یک میلیارد و ۲۵۰	۱۵	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۵)	۸۲۶	یک میلیارد و ۲۹۰	۱۰	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	۷۳۰	یک میلیارد و ۲۳۷	۱۳	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	۷۳۳	یک میلیارد و ۲۳۵	۱۳	▼
شاهین (بدون ساتروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۴۴	یک میلیارد و ۹۲۰	۲۵	▼
شاهین (ساتروف و ESP) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۹۳	۲ میلیارد و ۶۰	۲۰	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۲۶۷	۲ میلیارد و ۳۱۰	۱۵	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۶۲	۲ میلیارد و ۵۳۵	۴۵	▼
نیسان آپشنال (درجه برقی) (۱۴۰۴)	۹۰۰	۲ میلیارد و ۸۰	۲۰	▼
نیسان دوگانه آپشنال (درجه برقی) (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۸۷۰	۳۰	▼
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۵	▼
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۴۰	۲ میلیارد و ۱۵	۱۵	▼
پادرا پلاس دوگانه (درجه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۰	۲ میلیارد و ۱۸۰	۱۰	▼
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۵۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۲۰	▼
کاپرا U دو کابین ۲٫۴ لیتر اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۲۹	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	▼
سورن پلاس XU7P (درجه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۲۰۲	یک میلیارد و ۶۲۰	۴۰	▼
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (درجه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۲۶۲	یک میلیارد و ۹۱۰	۲۰	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (درجه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۲۶۰	یک میلیارد و ۹۲۰	۲۰	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (درجه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۳۷۰	یک میلیارد و ۹۹۵	۴۰	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۲۸	یک میلیارد و ۶۵۰	۵۵	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۲۸۸	یک میلیارد و ۸۹۵	۳۵	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۲۶	۲ میلیارد و ۴۰	۶۵	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۶۳۲	۲ میلیارد و ۶۵	۷۰	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۲۵	۲ میلیارد و ۴۴۵	۸۰	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۲۶	۲ میلیارد و ۷۱۵	۵۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۴۸	۲ میلیارد و ۱۰۰	۶۳	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۸۸	۲ میلیارد و ۱۳۰	۶۵	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۶۸۰	۴۸	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۳۹۳	۲ میلیارد و ۵	۵۰	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۶۷۷	۲ میلیارد و ۵۹۰	۱۵	▼
تارا اتومات V4 توربو (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۲۷۵	۲ میلیارد و ۹۶۰	۲۵	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۱۴	یک میلیارد و ۶۵۵	۳۵	▼
ریزا (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۳ میلیارد و ۳۷۵	۱۵۰	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۵)	۹۶۰	یک میلیارد و ۶۳۵	۵۵	▼
اینوی هیبرید ۱٫۵ لیتر (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۶	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	▼

مقامات گمرک شهر هوشی‌مین به تازگی یک محموله وارداتی شامل ۱۶ هزار عدد جعبه روغن موتور کشف کردند که همگی دارای نام تجاری MOTUL بودند؛ یک شرکت فرانسوی که مالکیت معنوی آن در ویتنام ثبت شده است. در ۱۲ آگوست، بازرسان تایید کردند که تمام ۱۶ هزار عدد جعبه روغن موتور موجود در محموله، محصولات تقلبی MOTUL بوده‌اند. طبق اعلام شرکت واردات، ارزش کل محموله تنها حدود ۵۰۰ میلیون دونگ ویتنام بوده است. با این حال، بر اساس قیمت فعلی محصولات اصلی MOTUL در بازار، مقامات تخمین می‌زنند که ارزش این روغن موتور تقلبی در صورت فروش می‌تواند به حدود ۲ میلیارد دونگ ویتنام برسد. این پرونده در حال حاضر توسط تیم کنترل قاچاق شماره ۲ با هماهنگی واحدهای مربوطه، طبق قانون در حال بررسی و طی مراحل قانونی است.

مقامات گمرک شهر هوشی‌مین به تازگی یک محموله وارداتی شامل ۱۶ هزار عدد جعبه روغن موتور مشکوک به تقلبی بودن یا برند MOTUL از فرانسه را توقیف کردند. ارزش اعلام شده این کالا تقریباً ۵۰۰ میلیون دونگ ویتنامی است؛ اما در صورت توزیع در بازار، ارزش تخمینی آن به ۲ میلیارد دونگ ویتنامی خواهد رسید. در تاریخ ۱۰ آگوست، تیم ۳ اداره تحقیقات مبارزه با قاچاق، با هماهنگی اداره گمرک منطقه ۲ و اداره پلیس اقتصادی PC۰۳ از پلیس شهر هوشی‌مین، بازرسی فیزیکی از یک محموله ارسالی به یک انبار ضمانتی را در منطقه بندری این شهر انجام دادند. این محموله که توسط شرکت با مسئولیت محدود LGT وارد شده بود، قبل از قرار گرفتن در انبار ضمانت شده و طی مراحل ترخیص گمرکی، از طریق در باز چین به بندر کاتلای منتقل شد. در جریان بازرسی،

جعبه روغن موتور تقلبی توقیف شد



فصل تازه توسعه روانکارهای نسل آینده آغاز شد؛

تمدید همکاری ۲۰ ساله «شل» و «هیوندای»

این مشارکت تنها به بازار خدمات پس از فروش محدود نمی‌شود. شل همکاری خود با جنسیس، برند لوکس هیوندای را نیز گسترش داده و قرار است به‌عنوان شریک نوآوری و پرفورمنس در تیم Genesis Magma Racing در فصل ۲۰۲۶ مسابقات WEC فعالیت کند. این همکاری، شل را در جایگاهی قرار می‌دهد که می‌تواند فناوری‌های روانکاری خود را در سخت‌ترین شرایط مسابقه‌ای آزمایش و بهینه‌سازی کند.

شل همچنین از سال ۲۰۱۴ اسپانسر رسمی تیم Hyundai Shell MOBIS World Rally Team بوده است؛ تیمی که حضور در رالی جهانی را به بستری برای توسعه فناوری‌های روانکاری تبدیل کرده است. تجربیات به‌دست‌آمده از این رقابت‌ها مستقیماً در توسعه محصولات مصرفی شل برای مشتریان هیوندای به کار گرفته می‌شود.

در بخش پرفورمنس، همکاری شل با Hyundai N نیز اهمیت ویژه‌ای دارد. این دو شرکت طی سال‌های اخیر روانکارهای اختصاصی برای موتورهای پرفورمنس و خودروهای برقی هیوندای توسعه داده‌اند؛ محصولاتی که نه تنها در شرایط مسابقه‌ای آزمایش شده‌اند، بلکه به‌عنوان vitrine فناوری شل برای مشتریان علاقه‌مند به عملکرد بالا عمل می‌کنند.

تمدید این همکاری، در واقع ادامه مسیری است که طی دو دهه گذشته همراه با تحول صنعت خودرو پیش رفته است. شل می‌گوید این توافق جدید «فصل بعدی» مشارکتی است که همکاری با تغییرات صنعت، از موتورهای احتراق داخلی تا خودروهای برقی و فناوری‌های حرارتی پیشرفته، تکامل یافته است. این همکاری برای صنعت روانکارها اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا نشان می‌دهد در دوران گذار انرژی، نقش روانکارها و ای‌فلوئیدهای پیشرفته همچنان حیاتی است. هیوندای و شل با این تمدید، نه تنها به حفظ کیفیت خدمات پس از فروش متعهد شده‌اند، بلکه مسیر توسعه فناوری‌های آینده‌نگر را نیز هموار کرده‌اند؛ مسیری که می‌تواند استانداردهای جدیدی برای روانکارهای خودروهای برقی و پرفورمنس تعریف کند.



سال‌های گذشته باعث افزایش رضایت مشتریان شده و عرضه روانکارهای باکیفیت شل به مشتریان هیوندای در سراسر جهان، نقش مهمی در این موفقیت داشته است. کانگ تاکید می‌کند که این همکاری به هیوندای کمک می‌کند تا در برابر تغییرات بازار آینده، واکنش سریع‌تر و موثرتری داشته باشد و ارزش بیشتری برای مشتریان ایجاد کند.

حرارتی، نوآوری دیجیتال و راهکارهای پرفورمنس خواهد بود؛ حوزه‌هایی که برای آینده خودروهای برقی و هیبریدی حیاتی هستند.

از سوی دیگر، بنوم سوک کانگ، معاون ارشد هیوندای، تمدید این همکاری را عاملی برای تقویت رقابت‌پذیری جهانی خدمات پس از فروش شرکت می‌داند. او می‌گوید برنامه‌های مشترک بازاریابی خدمات پس از فروش طی

همکاری میان شل و هیوندای موتور که از سال ۲۰۰۵ آغاز شده، حالا وارد فصل تازه‌ای شده است. دو شرکت در مراسمی که ۱۹ اوت ۲۰۲۶ در سئول برگزار شد، اعلام کردند این مشارکت جهانی برای پنج سال دیگر تمدید شده است؛ تمدیدی که نشان می‌دهد این رابطه صنعتی نه تنها پایدار بوده، بلکه طی دو دهه گذشته به یکی از نمونه‌های موفق همکاری میان یک خودروساز بزرگ و یک تامین‌کننده جهانی روانکار تبدیل شده است. این تمدید، پنجمین نوسازی رسمی این همکاری محسوب می‌شود و به گفته شل، بازتابی از همکاری گسترده در توسعه محصول، مهندسی موتور اسپرت و راهکارهای خدمات پس از فروش است.

بر اساس توافق جدید، شل همچنان تامین‌کننده توصیه‌شده روانکارهای خدمات پس از فروش هیوندای در سراسر جهان باقی می‌ماند و این دو شرکت توسعه مشترک فناوری‌های روانکاری پیشرفته را ادامه خواهند داد. این همکاری شامل پشتیبانی از برنامه‌های خودروهای پرفورمنس هیوندای نیز می‌شود؛ بخشی که طی سال‌های اخیر اهمیت بیشتری یافته و نیازمند روانکارهایی با تحمل حرارتی و پایداری بالاست.

در چارچوب این توافق، شل به‌عرضه محصولات Shell Helix برای مشتریان هیوندای ادامه می‌دهد؛ محصولاتی که به گفته شرکت، طی ۱۹ سال متوالی جایگاه «پرفروش‌ترین روانکارهای آماده مصرف جهان» را حفظ کرده‌اند. این ادعا بر اساس گزارش Kline & Company در نسخه ۲۰۲۵ تحلیل بازار جهانی روانکارها مطرح شده است.

مقامات شل می‌گویند این همکاری طی دو دهه گذشته نقش مهمی در توسعه فناوری روانکارها داشته است. لی مینگ سیو، معاون بخش حساب‌های کلیدی جهانی شل تاکید می‌کند که این مشارکت نه تنها به پیشرفت فناوری روانکارها کمک کرده، بلکه به تحقق اهداف حرکتی هیوندای و انتقال تجربیات موتور اسپرت به محصولات مصرفی انجامیده است. او می‌گوید مرحله جدید همکاری شامل توسعه ای‌فلوئیدها، مدیریت



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



داخلی را مدرن تر کرده‌اند. در نسخه‌های بالاتر، نمایشگر اطلاعات-سرگرمی ۱۲.۹ اینچی، صندلی‌های برقی مجهز به ماساژ، تهویه سمنظفای، دوربین ۳۶۰ درجه چراغ‌های LED ماتریسی ارائه می‌شوند. از نظر فنی، نسخه ۱.۵ TSI به‌موتور ۴ سیلندر توربوشارژ مجهز است که ۱۵۰ اسب‌بخار قدرت و حدود ۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. در مدل‌های پلاگین-هیبرید، موتور ۱.۵ لیتری با موتور برقی ترکیب شده و نسخه قدرتمندتر eHybrid در مجموع ۲۶۸ اسب‌بخار قدرت دارد. باتری ۲۵.۷ کیلووات-ساعتی امکان پیمایش برقی تا حدود ۱۴۰ کیلومتر را فراهم می‌کند.

فولکس‌واگن پاسات ۲۰۲۶ در نسل جدید خود چهارای متفاوت از گذشته دارد و در بازار اروپا تنها با بدنه استیشن‌واگن عرضه می‌شود. طراحی خارجی با خطوط کشیده، چراغ‌های LED، نور نوری سرتاسری در جلو و تناسبات ساده اما مدرن شکل گرفته است. این خودرو با طول حدود ۴۹۱۷ میلی‌متر و فاصله محوری افزایش یافته، فضای مناسبی برای سرنشینان و بار فراهم می‌کند. ظرفیت صندوق نیز بسته به پیکربندی به‌حدود ۶۹۰ لیتر می‌رسد. در کابین، پاسات از زبان طراحی دیجیتال جدید فولکس‌واگن استفاده می‌کند. نمایشگر مرکزی بزرگ، صفحه‌آمبر دیجیتال و نورپردازی محیطی، فضای

فولکس‌واگن «پاسات» ۲۰۲۶؛ استیشن آلمانی با کابین مدرن

تلگرام

Telegram

آیا پیکاپ‌های آمریکایی با کیفیت هستند؟

پیکاپ‌های فول‌سایز آمریکایی سال‌هاست بخش مهمی از بازار خودرو ایالات‌متحده را در اختیار دارند و فلسفه ساخت آن‌ها با بسیاری از خودروهای سواری متفاوت است. در محصولاتی مانند فورد F-150، شورولت سیلورادو و رم ۱۵۰۰، شاسی، قوای محرکه، سیستم تعلیق و مجموعه انتقال قدرت از ابتدا با هدف تحمل بار، یدک‌کشی و استفاده طولانی‌مدت طراحی شده‌اند. همین رویکرد باعث شده کیفیت ساخت در پیکاپ‌های آمریکایی تنها به کیفیت متر یال کابین محدود نباشد و استحکام سازه، مقاومت قطعات و قابلیت کار در شرایط سخت نیز اهمیت زیادی پیدا کند. اما پرسش اصلی این است که آیا این مهندسی سنگین به معنای کیفیت بالاتر و دوام بیشتر پیکاپ‌های آمریکایی است و همین‌طور چرا سازندگان این کشور همچنان روی شاسی‌های مقاوم، موتورهای پرگشتاور و سامانه‌های تعلیق مخصوص کار تمرکز دارند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

اگر کیفیت ساخت را تنها با متر یال کابین یا طراحی ظاهری بسنجیم، نمی‌توان گفت پیکاپ‌های آمریکایی همیشه برتر هستند؛ اما وقتی معیار، تحمل فشار و کاربری سنگین باشد، فلسفه مهندسی آن‌ها متفاوت است. شاسی مستقل و مستحکم، ساختار کاملاً جعبه‌ای، سیستم تعلیق مناسب حمل بار و موتورهایی که برای تولید گشتاور بالا طراحی شده‌اند، مجموعه‌ای را شکل می‌دهند که برای کار مداوم ساخته شده است.

پهلوانی

پیکاپ‌های آمریکایی طی سال‌های اخیر از خودروهای صرفاً کاری فاصله گرفتند و به محصولاتی چندمنظوره تبدیل شده‌اند. برای نمونه، رم ۱۵۰۰ در کنار قابلیت یدک‌کشی، روی کیفیت سواری و راحتی کابین نیز تمرکز کرده و سیستم تعلیق بادی چهار چرخ آن می‌تواند ارتفاع خودرو را متناسب با شرایط تغییر دهد.

فرهنگد

Message

صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

نصب غیر اصولی

قطعه روی خودرو

وانت مونتاژی مدل ۱۳۹۳ دارم و برای نصب اتاقک بار روی آن، به مرکزی که به‌صورت تخصصی روی طراحی و ساخت اتاق بار خودروهای وانت کار می‌کرد، مراجعه کردم. تکنسین مربوطه پیشنهاد داد که اتاقک بار از جنس شیشه باشد. اما با گذشت مدت‌زمان اندکی از این تغییر، در سرعت‌های بالاتر از ۶۰ کیلومتر بر ساعت، سروصدای زیادی داخل اتاق خودرو به‌گوش می‌رسید. با مراجعه به تعمیرگاه، مکانیک با جوش دادن سه قطعه به چارچوب فلزی اتاقک بار، این مشکل را به‌طور کامل برطرف کرد؛ این درحالی است که مرکز مربوطه به این نکته توجه کافی نداشت و همین مساله سبب بروز مشکل شد.

اردشیری-کرج

نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۵۶۲

گزینه ۱ ۳۰ درصد

گزینه ۲ ۱۰ درصد

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم تا چه میزان نظارت بر مراکز معاینه‌فنی می‌تواند در بهبود فرآیند خدمات‌رسانی در این بخش موثر باشد؟

در پاسخ به این پرسش ۲۰ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۸۰ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



نظر سنجی شماره ۲۵۶۳
برای توسعه سهم خودروهای اتوماتیک در سبد محصولات دو خودرو ساز بزرگ کشور کدام مورد زیر اثر گذار تر است؟

۱- سرمایه‌گذاری روی شرکت‌های دانش‌بنیان
۲- همکاری با شرکت‌های خارجی و مونتاژ گیربکس اتوماتیک در کشور

گزینه جذاب و خانوادگی «مرسدس بنز» چیست؟

«وی-کلاس» ون لوکس اشتوتگارتی



مرسدس بنز وی-کلاس مدل ۲۰۲۲ را می‌توان یکی از لوکس‌ترین ون‌های چندمنظوره بازار دانست؛ خودرویی که تلاش می‌کند ظرفیت و کاربری یک ون را با کیفیت، راحتی و فناوری یک خودرو سسواری لوکس ترکیب کند. این محصول در بازار بریتانیا با نسخه‌های مختلف بدنه Long و Extra Long و تیپ‌هایی مانند Sport و AMG Line عرضه می‌شود و بسته به آرایش صندلی، امکان جابه‌جایی تعداد زیادی سرنشین را فراهم می‌کند.

طراحی خارجی؛ ابهت در قالب یک ون

وی-کلاس مدل ۲۰۲۲ با فرم بدنه کشیده و ارتفاع زیاد، در نگاه‌نخست یک ون بزرگ تجاری به‌نظر می‌رسد؛ اما جزئیات طراحی مرسدس بنز به آن شخصیت لوکس‌تری داده‌اند. جلوپنجره بزرگ با ستاره سرپه، چراغ‌های LED، خطوط برجسته روی کاپوت و سپرهای هماهنگ با تیپ خودرو، چهره‌ای رسمی و قدرتمند ایجاد می‌کنند. در نسخه AMG Line، جزئیات اسپرت‌تر، رینگ‌های آلایزی بزرگ‌تر و تزئینات متفاوت، ظاهر خودرو را از یک ون معمولی تا حدی دور می‌کند. یکی از ویژگی‌های کاربردی وی-کلاس، شیشه عقب مستقل است که می‌توان آن را جدا از در صندوق باز کرد؛ قابلیتی که هنگام بارگیری در فضاهای محدود بسیار کاربردی است. نسخه‌های Long و Extra Long نیز امکان انتخاب میان فضای بار بیشتر یا ظرفیت بالاتر برای سرنشینان را فراهم می‌کند.

طراحی داخلی؛ مرز میان ون و خودروهای لوکس

مرسدس بنز در کابین وی-کلاس تلاش کرده فضای یک خودرو مسافری ممتاز را ایجاد کند. داشبورد طراحی نسبتاً افقی دارد و کیفیت متر یال، فرمان چندمنظوره و صندلی‌های راحت، فضای داخلی را از محصولات تجاری معمولی متمایز می‌کنند. مهم‌ترین نقطه‌قوت وی-کلاس، البته بخش عقب کابین است؛ جایی که با آرایش‌های مختلف صندلی می‌توان فضای داخلی را برای خانواده، حمل مسافر یا استفاده تفریقاتی تنظیم کرد. در تیپ‌های بالاتر، صندلی‌های لوکس با قابلیت تنظیمات متعدد، گرم‌کن و امکانات رفاهی ارائه می‌شوند. سقف پانورامیک، سیستم تهویه مناسب برای ردیف‌های عقب، نورپردازی داخلی و ترمیم‌های لوکس نیز بسته به نسخه و پکیج قابل سفارش بودند. وی-کلاس مدل ۲۰۲۲ به‌مجموعه‌ای از فناوری‌های کمک‌راننده و رفاهی مجهز بود. Active Brake Assist می‌توانست در تشخیص برخی خطرهای بر خورد و کاهش شدت تصادف به‌راندند کمک کند. سیستم‌های کنترل فاصله، پایش نقطه‌کور، هشدار خروج از خط، دوربین و حسگرهای پارک نیز بسته به تیپ و تجهیزات در دسترس بودند. در بخش سرگرمی و ارتباطات، سیستم‌های اطلاعاتی مرسدس بنز، اتصال تلفن همراه، ناوبری و تجهیزات صوتی پیشرفته قابل سفارش بودند. نسخه‌های مجهز تر همچنین از پکیج‌های پارک، دوربین ۳۶۰ درجه و تجهیزات رفاهی ویژه بهره می‌بردند.

مشخصات فنی؛ دیزل ۴ سیلندر یا گشتاور بالا

در بازار بریتانیا، وی-کلاس مدل ۲۰۲۲ با موتور ۲ لیتری ۴ سیلندر دیزل توپین‌توربو عرضه می‌شد. نسخه ۲۲۰۷ d قدرت ۱۶۳ اسب‌بخار و گشتاور ۳۸۰ نیوتون‌متر تولید می‌کرد؛ درحالی که قدرت و گشتاور ۳۰۰۷ d با همین حجم موتور به ۳۲۷ اسب‌بخار و ۵۰۰ نیوتون‌متر می‌رسید. هر دو نسخه از گیربکس اتوماتیک Long ۹G-Tronic Plus و انتقال نیرو به‌چرخ‌های عقب استفاده می‌کردند. ۲۲۰۷ d برای رسیدن از صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت حدود ۱۱.۱ ثانیه زمان نیاز داشت؛ درحالی‌که ۳۰۰۷ d همین شتاب را در حدود ۷.۹ ثانیه ثبت می‌کرد. نسخه Extra Long نیز اندکی سنگین‌تر و کندتر بود. ظرفیت مخزن سوخت ۷۰ لیتر و ظرفیت یدک‌کشی ترمز دار تا ۲ هزار کیلوگرم اعلام شده بود.

قیمت؛ لوکس گران‌قیمت در کلاس ون‌ها

قیمت وی-کلاس در سال ۲۰۲۲ با توجه به تیپ، طول بدنه و زمان عرضه تغییر می‌کرد. بر اساس داده‌های رسمی تاریخی مرسدس بنز بریتانیا، ۲۲۰۷ d Sport Long در بخش عمده سال ۲۰۲۲ حدود ۶۵ هزار و ۵۷۵ پوند قیمت داشت و ۳۰۰ d Sport Long به حدود ۶۸ هزار پوند می‌رسید. نسخه ۳۰۰۷ d AMG Line Long نیز با قیمت حدود ۷۲ هزار و ۲۵ پوند عرضه می‌شد. البته نسخه‌های Extra Long و Marco Polo قیمت بالاتری داشتند.



پیامک

SMS

اختلال در روند کاری موتور

موتورسیکلت چینی ۲ سیلندر ۲۵۰

سی‌سی مدل ۹۷ دارم و چندی است دمای پیشترانه آن باتوجه به این‌که مجهز به‌رادیاتور آب است، پس از کارکرد نسبتاً طولانی، درمقایسه با گذشته تا حد زیادی بالا می‌رود. همچنین هنگام فعالیت درجای موتور، دورموتور مدام بالا و پایین می‌رود و به نوعی نوسان دارد؛ علت چیست؟

محرابی-تهران

«به‌صورت کلی بالا رفتن دمای کاری موتور دلایلی دارد که در ادامه به آن‌ها اشاره می‌شود. از آن‌جا که موتورسیکلت شما دارای سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری و سیستم خنک‌کننده موتور از نوع آب و هوا خنک است، بنابراین هرگونه افزایش دمای موتور، می‌تواند به‌سیستم خنک‌کاری منوط شود. در حالت کلی چنین مشکلی سه علت عمده دارد؛ ۱- در تمامی سیستم‌های خنک‌کننده مجهز به‌رادیاتور، پس از مدتی کارکرد، منبع یا مخزن آب به‌دلیل رسوبات ناشی از سیال موجود در آن، به اصطلاح گرفته می‌شود و مسیر خروج سیال را با اختلال مواجه می‌کند. باتوجه به این‌که رادیاتور موتورسیکلت همانند خودرو دارای محفظه خاصی نیست، کمترین برخوردی می‌تواند سبب خرابی صفحات آن شود. در این حالت ممکن است رادیاتور موتورسیکلت شما یا معیوب شده باشد یا مسیر خروجی آن گرفته باشد و تبادل حرارت در سیال آب به‌خوبی صورت نگیرد و منجر به افزایش دمای کاری شود. در چنین حالتی برای رفع مشکل باید رادیاتور تعویض شود. ۲- باتوجه به این‌که موتورسیکلت شما از سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری بهره گرفته، بنابراین اگر در روند کاری سنسور دمای آب یا دمای موتور مشکلی به‌وجود آید، سبب افزایش دمای کاری موتور می‌شود. در این حالت باید ضمن اتصال ECU به‌دستگاه عیب‌یاب، خطاهای موجود در آن پاک و در صورت نیاز سنسورهای دما تعویض شوند تا چنین ایرادی مرتفع شود. ۳- درپچه‌های مکانیکی با عنوان ترموستات برای تبادل حرارت آب موجود در رادیاتور و آب موجود در جداره‌های سیلندر وجود دارد که با در نظر گرفتن کارکرد این قطعه مکانیکی و عمر مفید آن، اگر معیوب شود، دمای کاری موتور تا حد زیادی بالا خواهد رفت. این قطعه از یک فنر و شیر هیدرولیکی برخوردار است که در صورت خرابی هر یک از آن‌ها، روند کاری ترموستات با اختلال همراه خواهد شد. در این حالت تنها افزایش دمای کاری نشان‌دهنده خرابی این قطعه است و با تعویض ترموستات مشکل برطرف می‌شود. اما نوسان در دورموتور در پیشترانه‌های مجهز به‌سیستم سوخت‌رسانی تنها به‌دلیل خرابی سنسور درپچه‌گاز یا عدم کارکرد صحیح این قطعه الکترومکانیکی است. یکی از وظایف سنسور درپچه‌گاز، نگه داشتن دورموتور در حد استاندارد و تنظیم کردن میزان بازبودن درپچه مکانیکی است. از آن‌جا که سنسور درپچه‌گاز نیز نقش چشمگیری در عملکرد موتور دارد، ارتباط آب با این قطعه الکترونیکی می‌تواند روند کاری آن را با مشکل مواجه کند. در این حالت باید ضمن اتصال ECU موتورسیکلت به دستگاه عیب‌یاب، خطاهای مربوطه از حافظه آن پاک شود. پس از پاک کردن خطاهای مربوطه اگر همچنان خطا وجود داشته باشد، باید سنسور نیز تعویض شود. در نظر داشته باشید که اگر در صورت تعویض سنسور، همچنان مشکل پابرجا باشد، باید در این حالت درپچه‌گاز نیز تعویض شود. از سوی دیگر سیستم جرقه‌زنی نیز در کارکرد موتور تاثیرگذار است. در نتیجه وضعیت متعلقات این سیستم نیز باید به‌دقت بررسی شود



کشف انبار احتکار ۸ هزار حلقه لاستیک در جنوب تهران



تهران بزرگ تصریح کرد: «ماموران پس از شناسایی دقیق محل و انجام اقدامات تخصصی، با هماهنگی مقام قضائی در عملیاتی وارد انبار مورد نظر شده و نسبت به بازرسی از آن اقدام کردند.» سردار افشاری خاطر نشان کرد: «در این رابطه پرونده قضائی تشکیل و متهم پس از تکمیل تحقیقات برای سیر مراحل قانونی به مرجع قضائی معرفی شد و با تأکید بر تداوم برخورد پلیس با پدیده قاچاق و احتکار کالا، از شهروندان خواست در صورت مشاهده هر گونه مورد مشکوک در زمینه قاچاق یا احتکار کالا، مراتب را از طریق شماره ۳۰۱۰ به پلیس امنیت اقتصادی اطلاع دهند.»

رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ از کشف انبار احتکار لاستیک در شهر ری و کشف ۸ هزار و ۷۶۹ حلقه لاستیک خودرو به ارزش بیش از ۲۵ میلیارد تومان خبر داد. به گزارش «ایرنا» از پلیس پایتخت، سردار مهدی افشاری روز یکشنبه اظهار کرد: «در پی انجام اقدامات اطلاعاتی و فنی، ماموران پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ از دیو و احتکار مقداری لاستیک در یک انبار واقع در خیابان شهید رجایی شهر ری مطلع شدند.» وی افزود: «بررسی‌های اولیه نشان داد مقداری لاستیک در این انبار تخلیه و دیوشده و سپس بخشی از کالاها به وسیله خودروهای وانت به بازار منتقل می‌شود.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی

پایان یک نام آشنا در پیست‌های کارتینگ؛

«دانلوپ» پس از پنج دهه خدا حافظی می‌کند



سپیل سیاوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

تصمیم تازه شرکت دانلوپ برای خروج از بازار تایرهای کارتینگ تا پایان سال ۲۰۲۷، یکی از مهم‌ترین تحولات اخیر در صنعت تایرهای مسابقه‌ای به‌شمار می‌رود. این تصمیم پس از یک بازنگری جامع در استراتژی میان‌مدت و بلندمدت، شرایط کسب‌وکار و تخصیص منابع اتخاذ شده است. دانلوپ اعلام کرده است که تا ۳۱ دسامبر ۲۰۲۷ همچنان به تأمین تایر برای مشتریان فعلی ادامه خواهد داد، اما پس از آن فعالیت این بخش متوقف می‌شود. این تصمیم برای صنعتی که کارتینگ را «پایه و اساس موتوراسپرت» می‌داند، اهمیت ویژه‌ای دارد. کارتینگ نه تنها نخستین مرحله ورود بسیاری از رانندگان جوان به دنیای مسابقات حرفه‌ای است، بلکه بستری برای توسعه مهارت‌ها و فناوری‌های مرتبط با تایرهای مسابقه‌ای محسوب می‌شود. دانلوپ نیز طی پنج دهه حضور در این بخش، نقشی کلیدی در رشد این رشته داشته و تایرهای آن از رانندگان تفریحی تا استعدادهای نوظهور مسیریای حرفه‌ای را همراهی کرده‌اند.

دانلوپ از سال ۱۹۷۶ تایرهای کارتینگ را توسعه داده و تولید و عرضه کرده است؛ سباقه‌ای که این برند را به یکی از معتبرترین نام‌ها در این حوزه تبدیل کرده بود. تایرهای این شرکت در حال حاضر تحت همولوگیشن CIK-FIA و همچنین با تأیید فدراسیون خودرو ژاپن (JAF) عرضه می‌شوند؛ موضوعی که نشان‌دهنده گستره فعالیت جهانی و استانداردهای سخت‌گیرانه‌ای است که دانلوپ طی سال‌ها رعایت کرده است.

در بیانیه رسمی، دانلوپ از تمامی مشتریان، رانندگان و سازمان‌هایی که طی سال‌ها از محصولات این شرکت استفاده کرده‌اند، قدرانی کرده است. این پیام، پایان یک دوره طولانی همکاری با جامعه

کارتینگ را یادآوری می‌کند؛ دوره‌ای که طی آن، تایرهای دانلوپ بخشی از مسیر رشد نسل‌های مختلف رانندگان بوده‌اند اما خروج دانلوپ از این بخش، تنها یک تصمیم تجاری ساده



نیست. این اتفاق می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای برای بازار تایرهای کارتینگ داشته باشد. با توجه به این که کارتینگ در بسیاری از کشورها به عنوان مسیر اصلی ورود به مسابقات حرفه‌ای شناخته

می‌شود، تغییر در تأمین‌کنندگان تأیر می‌تواند بر هزینه‌ها، استانداردهای فنی، رقابت میان سازندگان و حتی برنامه‌های توسعه استعدادها تأثیر بگذارد. دانلوپ یکی از برندهایی بود که به دلیل کیفیت پایدار و استانداردهای بین‌المللی، اعتماد تیم‌ها و رانندگان را به خود جلب کرده بود. خروج این برند، فضای رقابتی جدیدی ایجاد می‌کند که احتمالاً شرکت‌های دیگر برای پر کردن آن تلاش خواهند کرد.

در همین حال، صنعت تایرهای مسابقه‌ای همچنان در حال تحول است. در بخش «خبر مرتبط» صفحه، معرفی تایر جدید Nova Motorsport ZZXC Cross Car دیده می‌شود؛ محصولی که نشان می‌دهد سازندگان دیگر در حال توسعه نسل تازه‌ای از تایرهای مسابقه‌ای هستند و احتمالاً بخشی از خلا ایجادشده را پر خواهند کرد. همچنین انتخاب تایر Continental EcoContact ۷ برای فولکس واگن ID.Polo نیز نشان می‌دهد که بازار تایرهای تخصصی در حال گسترش است و سازندگان به دنبال تثبیت جایگاه خود در بخش‌های مختلف هستند.

از منظر صنعتی، خروج دانلوپ از کارتینگ می‌تواند به معنای تمرکز بیشتر بر بخش‌های سودآورتر باشد؛ به‌ویژه در شرایطی که بازار تایرهای مسابقه‌ای با فشارهای اقتصادی، تغییرات فناوری و نیاز به سرمایه‌گذاری‌های سنگین مواجه است. تایرهای کارتینگ، با وجود اهمیت ورزشی، بخش کوچکی از بازار جهانی تایر را تشکیل می‌دهند و ممکن است در استراتژی جدید دانلوپ، اولویت خود را از دست داده باشند.

در نهایت، این تصمیم نقطه پایانی بر یکی از طولانی‌ترین همکاری‌های صنعت تایر با جامعه کارتینگ است. دانلوپ طی پنج دهه، بخشی از تاریخ این رشته بوده و خروج آن، بدون شک تغییر مهمی در ساختار رقابت و تأمین تایرهای کارتینگ ایجاد خواهد کرد. اکنون باید دید کدام برندها جای خالی این نام قدیمی را پر خواهند کرد و صنعت کارتینگ چگونه خود را با این تغییر سازگار می‌کند.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا 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-ام وی ام X۲۲
	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	ام وی 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 (آمیکو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-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-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-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 تیووتا-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-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون





می‌کند. الگوی نامتقارن آج نیز برای بهبود کنترل و چسبندگی روی سطوح خشک و خیس بهینه شده است. از سوی دیگر، گودیر در حال توسعه مفهوم تایر هوشمند با پلتفرم SightLine است. این فناوری می‌تواند اطلاعاتی مانند فشار باد، دما، میزان سایش و شرایط سطح جاده را جمع‌آوری کرده و در اختیار سامانه‌های خودرو قرار دهد. همکاری گودیر با ZF نیز امکان استفاده از داده‌های تایر برای بهبود کنترل حرکت خودرو را بررسی کرده است. در نتیجه، تایر نسل جدید دیگر صرفاً یک قطعه مصرفی نیست؛ بلکه به بخشی از سیستم هوشمند، ایمنی و بهره‌وری خودرو تبدیل می‌شود.

گودیر در نسل جدید تایرهای خود، علاوه بر افزایش چسبندگی و دوام، روی کاهش مصرف انرژی، کاهش صدای کابین و استفاده از مواد پایدار تمرکز کرده است. یکی از نمونه‌های شاخص، ElectricDrive ۲ است که برای خودروهای برقی توسعه یافته و حداقل ۵۰ درصد وزن آن را مواد پایدار تشکیل می‌دهند. ترکیب آج و ساختار تایر نیز با هدف کاهش مقاومت غلتشی و افزایش طول عمر طراحی شده است. گودیر در این خانواده از فناوری SoundComfort استفاده می‌کند؛ لایه‌ای از فوم درون تایر که از تعاشقات حفره داخلی را کاهش داده و صدای منتقل شده به کابین را کمتر



نسل جدید تایرهای «گودیر» هوشمندتر و کم‌مصرف‌تر

در گفت‌وگو با نایب‌رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد؛

تولید در محاصره جهش ساعتی نرخ مواد اولیه

نوسان نرخ ارز و بروکراسی اداری، تشکیل فوری ستادهای تخصصی تصمیم‌گیری را به تنها راهکار نجات خطوط تولید بدل کرده است

در چنین شرایط پر نوسانی، نباید انتظار داشت مجلس شورای اسلامی بافرآیندهای طولانی و زمان‌بر قانون‌گذاری بتواند برای چالش‌های لحظه‌ای صنعت نسجه بنویسد؛ زیرا تا بخواهد مصوبه‌ای از مسیر قانون‌گذاری عبور کند، تمام شاخص‌های میدانی تغییر کرده‌اند و آن تصمیم‌کاری خود را از دست می‌دهد.

وی با تشبیه وضعیت صنعت به یک بیمار اورژانسی اضافه کرد: «این شرایط درست مانند بیماری است که وضعیت جسمانی او لحظه‌به‌لحظه وخیم‌تر می‌شود؛ مسلمانی می‌توان چنین بیماری را با داروها و نسخه‌های یک ماه قبل مداوا کرد. نجات صنعت در گرو ایجاد شوراهای چابک و کمیته‌های تصمیم‌گیری کوچک با مشارکت فعال بخش خصوصی و نمایندگان دولت است تا بتوانند تصمیماتی کارشناسی شده، متناسب با نیاز روز و کاملاً لازم‌الاجرا اتخاذ کرده و در صورت لزوم، حتی روز بعد آن‌ها را بازنگری و اصلاح کنند.»

ایجاد ستادهای بحران تخصصی برای صنایع کشور دوست‌زاده با اشاره به ضرورت ایجاد ساختارهای واکنش سریع و تصمیم‌گیری چابک در بدنه تولید کشور تأکید کرد: «برای مهار این شرایط اضطراری، نسخه واحد برای کل اقتصاد کارساز نیست؛ بلکه باید ستادهای بحران تخصصی و مجزا برای هر رشته صنعت نظیر خودروسازی، قطعه‌سازی، لوازم خانگی و موتورسیکلت تشکیل شود.»

وی افزود: «باید بار سنگین مدیریت بحران را به ستادهای کوچک‌تر، منعطف‌تر و با اختیارات کامل تقسیم کنیم. این ساختارها می‌توانند زیر نظر سناد تسهیل ملی یا ستادهای استانی تعریف شوند تا مصوبات آن‌ها برای تمامی دستگاه‌های اجرایی قدرت قانونی و ضمانت اجرا داشته باشد. نشستن فعالان بخش خصوصی در کنار تصمیم‌گیران دولتی در این ستادها، تضمین می‌کند که خروجی جلسات کاملاً منطبق بر واقعیت‌های کف کارخانه و گره‌گشای فوری مشکلات باشد.» نایب‌رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با تأکید بر لزوم برگزاری مداوم و بدون وقفه جلسات کارشناسی جهت حل فوری چالش‌ها اظهار داشت: «در شرایط فعلی، تعدد و پیوستگی این جلسات یک ضرورت حیاتی برای بقای تولید است؛ چرا که تولیدکننده نمی‌تواند هفته‌ها معطل یک تصمیم بماند. هر صنف و کسب‌وکاری باید بتواند موانع لحظه‌ای خود را مستقیماً در این ستادهای روزی میز بگذارد و مصوبات با بالاترین سرعت ممکن ابلاغ و عملیاتی شوند.»

این مقام صنفی تأکید کرد: «در فضای بحرانی امروز، هر گونه تعلل و بروکراسی اداری در صدور مجوزها به خاموشی خطوط تولید می‌انجامد و تنها راه نجات و جلوگیری از فلج شدن صنایع پیشران، تکیه بر سازوکارهای تصمیم‌گیری آنی و واکنش‌های فوق‌سریع است.»

ضرورت تشکیل ستادهای بحران تخصصی

این عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با دست‌بندی مطالبات واقعی از دستگاه‌های نظارتی و قوه مقننه به «دنیای خودرو» گفت: «بخشی از مسائل کلان نظیر تحریم‌های بین‌المللی و حمل‌ونقل خارجی خارج از اختیارات مستقیم تصمیم‌گیران داخلی است؛ اما در سطح تصمیمات داخلی سه محور اساسی وجود دارد که نیازمند مداخله و اصلاح فوری است.»

وی اضافه کرد: «تخستین مطالبه، جریان کسری شدید نقدینگی است؛ در این برهه، شبکه بانکی کشور باید بیش از گذشته منابع خود را به سمت پشتیبانی از تولید و تأمین سرمایه در گردش بنگاه‌ها هدایت کند. دومین گام ضروری، ورود جدی نهادهای نظارتی برای مهار رشد غیرمعتدل قیمت‌ها و ایجاد آرامش در بازار مواد اولیه داخلی است.» دوست‌زاده با اشاره به ضرورت تسهیل فرآیندهای گمرکی و ترخیص فوری اقلام اولیه تصریح کرد: «سومین محور کلیدی، دگرگونی بنیادین در رویه‌های گمرکی و پایان دادن به رسوب غیرمنطقی کالاهاست. نگه داشتن محموله‌ها و مواد اولیه در گمرک به بهانه نواقص اداری، عدم تسویه حساب‌های مالی یا معطلی برای صدور برخی گواهی‌ها در شرایط فعلی پذیرفتنی نیست.» وی ادامه داد: «تا زمانی که کالای وارداتی از حیث ضوابط استاندارد و سلامت مصرف‌کننده فاقد اشکال باشد، باید با ساده‌سازی حداکثری فرآیندها با فاصله ترخیص شود تا چرخه تولید نخواهد. این سه خواسته باید با هماهنگی مجلس و نهادهای نظارتی بدون فوت وقت اجرایی شوند.»



نیروبال

مشکل فعلی قطعه‌سازان رشد سرسام‌آور قیمت نهاده‌ها و مواد اولیه‌ای است که حتی در داخل کشور تولید می‌شوند. به‌عنوان نمونه ظرف یک هفته میانگین نرخ شمش‌های برنجی افزایشی حدود ۲۵ تا ۳۰ درصدی را تجربه کرده است

حل معضلات صنعتی در این شرایط، نسخه نجات‌بخش حوزه خودروسازی و قطعه‌سازی، احیای مجدد شورای سیاست‌گذاری خودرو است.

وی تأکید کرد: «یکی از چالش‌های بنیادین مادر سال‌های اخیر، صدور بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های فاقد پشتوانه کارشناسی و غیرجامع بوده است. حتی اگر دهان‌نظارتی وابسته به دولت و حاکمیت موظف به نظارت بر این بخش باشند، ضروری است تمام متولیان و کارشناسان ذی‌ربط در یک ساختار واحد در هم آیند و عقلای این حوزه پس از تبادل نظر، به یک صدای واحد و تصمیمی یکپارچه برسد تا از تشتت آرا جلوگیری شود.» این مقام صنفی با انتقاد از اظهارنظرهای غیرواقع‌بینانه پیرامون قیمت‌گذاری محصولات خودرویی نیز تصریح کرد: «متأسفانه برخی کارشناسان در رسانه‌ها بدون اشراف کافی به مسائل میدانی، نسبت به اصلاح قیمت خودرو موضع‌گیری می‌کنند. وقتی مواد اولیه تولید داخلی و خارجی به‌صورت روزانه و حتی ساعتی افزایش نرخ پیدا می‌کند و هزینه تمام‌شده محصول را به‌شدت بالا می‌برد، کارخانه چارهای جز اصلاح قیمت‌ها ندارد. نادیده گرفتن این پیوستگی مستقیم میان بهای نهاده‌های تولید و قیمت نهایی، ناشی از عدم‌شناسخت ساختار اقتصادی زنجیره تأمین است.»



نوسانات نرخ ارز و افزایش بهای مواد اولیه، فرآیند تأمین مالی و برنامه‌ریزی کوتاه‌مدت بنگاه‌های تولیدی را با چالش‌های جدی مواجه کرده است. در این میان، انطباق بیشتر سیاست‌ها با واقعیت‌های میدانی و کاهش موانع اداری در گمرک و نظام بانکی می‌تواند نقش موثری در تداوم فعالیت صنایع ایفا کند. دستیابی به ثبات و حفظ پایداری زنجیره تولید، بیش از هر چیز نیازمند هم‌افزایی نزدیک‌تر متولیان و بخش خصوصی در قالب ساختارهای تصمیم‌گیری چابک، پویا و متناسب با شرایط کنونی اقتصاد کشور است.

جهش لحظه‌ای بهای مواد اولیه

ابراهیم دوست‌زاده، نایب‌رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به نوسانات و جهش لحظه‌ای نرخ ارز و تأثیر مستقیم آن بر نهاده‌های تولید به خبرنگار «دنیای خودرو» گفت: «مشکل اساسی فعلی، رشد سرسام‌آور قیمت نهاده‌ها و مواد اولیه‌ای است که حتی در داخل کشور تولید می‌شوند.» وی اضافه کرد: «به‌عنوان نمونه، ظرف یک هفته تا ۱۰ روز اخیر، میانگین نرخ شمش‌های برنجی اعم از میلگرد و شش‌پر که توسط شرکت مس شهید باهنر در داخل تولید می‌شود، افزایشی حدود ۲۵ تا ۳۰ درصدی را تجربه کرده است؛ به‌طوری‌که قیمت هر کیلوگرم شمش برنجی از حوالی یک میلیون و ۲۴۰ هزار تومان به رقم یک میلیون و ۹۰۰ هزار تومان رسیده است.» این مقام صنفی درباره نبود چشم‌انداز برای تولید تصریح کرد: «در چنین وضعیتی، تأمین نقدینگی مورد نیاز برای سرپا نگه داشتن خطوط تولید برای یک بنگاه صنعتی غیرممکن است و تغییرات به‌حدی است که حتی نمی‌توان برای یک ساعت آینده برنامه‌ریزی یا خرید کرد.»

دوست‌زاده با تأکید بر سلب امکان برنامه‌ریزی از فعالان صنعتی افزود: «در حال حاضر تولیدکننده ناچار است وجه خرید را به‌صورت لحظه‌ای واریز کند؛ زیرا نرخ اعلامی در لحظه معتبر است و نیم ساعت پیش یا پس از واریز وجه، با عدد دیگری مواجه می‌شویم.» وی افزود: «این نوسانات غیرقابل پیش‌بینی در اقتصاد کشور، توان و بنیه تولید را به‌طور کامل تحلیل برده است، مامدت‌هاست که امکان برنامه‌ریزی میان‌مدت و بلندمدت را از دست داده و فراموش کرده‌ایم؛ اما تداوم این وضعیت حتی توان برنامه‌ریزی کوتاه‌مدت و ساعتی را نیز از صنعتگران سلب کرده است.»

قوانین ناکارآمد در میانه جنگ اقتصادی

این عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به ضوابط قیمت‌گذاری محصولات پایه مانند مس و شمش برنج بر اساس مصوبت قانونی تصریح کرد: «این که شرکت‌هایی نظیر مس با هنر قیمت‌های خود را متناسب با فوب خلیج فارس و با نهایتاً ۵ درصد تالورانس قانونی تعیین می‌کنند، ریشه در مصوبات مجلس و ساختار اقتصاد کلان دارد.» وی افزود: «ما زنجیره تأمین که از گذشته با مشکلات حاد و غیرقابل تحملی دست‌به‌گریبان بوده، در روزهای اخیر با بار مضاعف و چالش‌های به‌مراتب سخت‌تری روبه‌رو شده است. این زنجیره در آستانه از دست دادن کامل تاب‌آوری خود قرار دارد و اگر چاره‌اندیشی نشود، تبعات غیرقابل جبرانی برای کل بدنه تولید کشور رقم خواهد خورد.» این مقام صنفی با تأکید بر لزوم بازنگری اساسی در مقررات جاری تأکید کرد: «در وضعیتی که با یک شرایط کاملاً جدید مواجه هستیم، تصمیمات و سیاست‌گذاری‌ها نیز باید متناسب با همین شرایط ویژه اتخاذ شوند. قوانین، آیین‌نامه‌ها و مقرراتی که سال‌ها پیش و برای شرایط عادی و صلح تدوین شده‌اند، به‌هیچ عنوان پاسخگوی وضعیت فعلی نیستند.» وی افزود: «این مقررات فاقد کارایی و اثر بخشی لازم بوده و باید به‌سرعت بازنویسی شوند یا حتی بخش‌هایی از آن‌ها به‌طور کامل کنار گذاشته شوند. دستگاه‌های قانون‌گذار و ارگان‌های تصمیم‌گیرنده باید آیین‌نامه‌ها را متناسب با واقعیت‌های روز و به‌صورت چابک به‌روزرسانی کنند.»

ضرورت احیای شورای سیاست‌گذاری خودرو دوست‌زاده با اشاره به لزوم شکستن مسائل کلان و ارائه راهکارهای تخصصی برای هر صنعت اظهار داشت: «برای

وی با اشاره به منابع ثابت آلاینده گفت: «شناسایی منابع ثابت و الزام آن‌ها به رعایت استانداردهای آلاینده‌گی نیز از دیگر اقداماتی است که در راستای مدیریت آلودگی هوا دنبال می‌شود.»

معاون محیط‌زیست انسانی سسازمان حفاظت محیط‌زیست همچنین توسعه حمل‌ونقل عمومی و برقی‌سازی وسایل نقلیه در کلان‌شهرها را از راهکارهای مهم کاهش آلودگی هوا دانست و گفت: «موضوع اسقاط خودروهای فرسوده نیز به‌طور مستمر در حال پیگیری است تا از حالت راکد خارج شود و الزامات مربوط به آن به نتیجه برسد.»

ترابی در ادامه با اشاره به موضوع تغییر اقلیم گفت: «بر اساس برنامه هفتم، برنامه جامع کاهش انتشار و سازگاری با پیامدهای تغییر اقلیم تدوین و کلیات آن در دولت تصویب شده است و اکنون در حال هماهنگی با دستگاه‌های اجرایی مختلف برای اجرای آن هستیم.»

«به نقل از «مهر» صدیقه ترابی، معاون محیط‌زیست انسانی سازمان حفاظت محیط‌زیست با اشاره به وضعیت آلودگی هوا اظهار کرد: «آلودگی هوادر دو نیمه سال باید به شکل متفاوتی بررسی شود: در نیمه نخست سال، بیشتر با موضوع گردوغبار مواجه هستیم و در نیمه دوم سال، سایر منابع آلاینده هوا اهمیت بیشتری پیدا می‌کنند.»

وی درباره مهم‌ترین اقدامات برای کاهش آلودگی هوا اظهار کرد: «در بخش منابع متحرک، موضوع سوخت و وسایل نقلیه اهمیت زیادی دارد و باید اسقاط خودروهای فرسوده که مصرف سوخت و آلاینده‌گی بالایی دارند، با جدیت دنبال شود.»

ترابی افزود: «استفاده از سوخت پاک نیز یکی دیگر از محورهای مهم است که هنوز به شرایط مطلوب نرسیده‌ایم، اما امیدواریم در بازه زمانی کوتاه بتوانیم در این زمینه به نتایج بهتری دست پیدا کنیم.»

کنترل آلودگی هوا نیازمند اجرای جدی قانون هوای پاک است



خودروسازان هم باید وارد میدان شوند؛

اکتان‌فروشی بی ضابطه، زنگ خطر جدید برای بازار خودرو

«بازار خودرو ایران طی سال‌های اخیر فقط با افزایش قیمت خودرو و قطعات مواجه نبوده، بلکه هزینه نگهداری خودرو نیز به یکی از دغدغه‌های اصلی مالکان تبدیل شده است. افزایش قیمت قطعات، رشد هزینه تعمیرات و محدودیت دسترسی به برخی قطعات وارداتی، کوچک‌ترین ایراد فنی را به هزینه‌ای قابل توجه تبدیل کرده است. در چنین شرایطی، بازار مکمل‌های سوخت و به‌ویژه اکتان‌افزاهای نیز رشد کرده و امروز در بسیاری از فروشگاه‌های لوازم خودرو، مراکز خدماتی و فضای مجازی محصولات با عنوان اکتان‌افزا، مکمل سوخت و بهبوددهنده عملکرد موتور عرضه می‌شود. اصل استفاده از مکمل سوخت موضوع جدیدی نیست و در بسیاری از بازارهای خودرویی جهان نیز محصولات افزودنی با کاربردهای مشخص وجود دارند. مسأله در ایران اما از جایی آغاز می‌شود که فاصله میان محصول مهندسی‌شده و ماده شیمیایی با ترکیب نامشخص از بین می‌رود و مصرف‌کننده نمی‌داند آنچه خریداری کرده، دقیقاً چه اثری بر سوخت و موتور خودرو خواهد داشت. اکتان‌افزا برخلاف بسیاری از محصولات مصرفی خودرو، مستقیماً وارد فرآیند احتراق می‌شود. بنابراین نمی‌توان کیفیت آن را صرفاً با ظاهر بسته‌بندی، نام تجاری یا ادعای فروشنده سنجید. ترکیب شیمیایی، مقدار ماده فعال، نسبت اختلاط با بنزین و سازگاری با سامانه سوخت‌رسانی، همگی عواملی هستند که می‌توانند نتیجه مصرف را تغییر دهند.

«عدد اکتان؛ یک شاخص فنی یا ابزار تبلیغاتی یکی از اشتباهات رایج در بازار، تبدیل عدد اکتان به معیاری ساده برای «خوب یا بد بودن» بنزین است. در حالی که اکتان در اصل

بیانگر مقاومت سوخت در برابر خودسوزی و پدیده ضربه در موتور است. موتوری که بانسبت تراکم بالاتر یا فشار کاری بیشتر فعالیت می‌کند، ممکن است به سوخت با مقاومت بیشتر در برابر ناک نیاز داشته باشد. در چنین موتوری، استفاده از سوخت نامناسب می‌تواند باعث ایجاد ناک، کاهش عملکرد یا مداخله سامانه مدیریت موتور شود. اما از این واقعیت نمی‌توان نتیجه گرفت که افزایش عدد اکتان برای تمام خودروها به معنای افزایش قدرت یا کاهش مصرف سوخت است. اگر موتور یک خودرو برای یک محدوده مشخص از عدد اکتان طراحی شده باشد، افزایش بیش از نیاز آن الزام‌آزیت اقتصادی یا عملکردی ایجاد نمی‌کند. بنابراین نخستین مطالبه از بازار اکتان‌افزا باید این باشد که ادعاهای فنی آن قابل اندازه‌گیری و قابل تکرار باشد. اگر شرکتی مدعی افزایش پنج واحدی عدد اکتان است، باید مشخص کند این افزایش در چه نوع سوختی و با چه نسبت اختلاطی حاصل شده و آزمون مربوطه بر اساس کدام استاندارد انجام شده است.

«خطر اصلی، ماده‌ای است که درباره آن اطلاعات نداریم

اکتان‌افزا یک ماده شیمیایی است و هر ماده شیمیایی می‌تواند علاوه بر اثر مورد انتظار، پیامدهای دیگری نیز داشته باشد. در موتور خودرو، سوخت از مخزن و پمپ عبور می‌کند، به سامانه تزریق می‌رسد و در نهایت وارد محفظه احتراق می‌شود. در این مسیر، قطعات مختلفی با سوخت در تماس هستند. اگر افزودنی از نظر شیمیایی با مواد مورد استفاده در سامانه سوخت‌رسانی سازگار نباشد، احتمال ایجاد خوردگی، آسیب به برخی قطعات یا تغییر عملکرد آن‌ها وجود دارد. از طرف دیگر، ترکیبات موجود در سوخت پس از احتراق به



سامانه خروج گازهای آلاینده نیز می‌رسند. بنابراین نمی‌توان اثر یک مکمل را فقط بر قدرت موتور یا صدای پیش‌راننده ارزیابی کرد. محصولی که قرار است وارد باک شود باید از نظر اثر بر کل زنجیره سوخت، احتراق و آلاینده‌گی بررسی شود.

این موضوع در خودروهای جدید اهمیت بیشتری دارد. موتورهای مجهز به سامانه‌های تزریق دقیق، توربوشارژر و کنترل الکترونیکی پیشرفته، نسبت به ویژگی‌های سوخت حساس‌تر هستند و تغییر در مشخصات سوخت می‌تواند رفتار موتور را تحت‌تأثیر قرار دهد

«چرا مصرف‌کننده به سمت اکتان‌افزا رفته است؟

بخش مهمی از رشد این بازار را باید در وضعیت سوخت و خودرو در کشور جست‌وجو کرد. بخشی از خودروهای موجود در کشور قدیمی هستند و برخی خودروهای جدید نیز به دلیل فناوری موتور، به سوخت با کیفیت مشخص نیاز دارند. از طرف دیگر، اختلاف میان مشخصات مورد انتظار برخی موتورها و کیفیت سوخت در برخی نقاط، زمینه شکل‌گیری تقاضا برای مکمل را

«خلأ نظارتی؛ از تولید تا عرضه

یکی از پرسش‌های اساسی این است که چه نهادی باید بر بازار اکتان‌افزا نظارت کند و معیار تایید یک محصول چیست؟ اگر اکتان‌افزا را یک ماده موثر بر مشخصات سوخت بدانیم، نمی‌توان آن را مانند یک خوشبوکننده خودرو یا محصول تزئینی تلقی کرد. محصول باید دارای مشخصات فنی روشن باشد و ادعاهای آن نیز قابل ارزیابی باشد. در این زمینه لازم است یک چارچوب مشخص

برای تولید داخلی، واردات، بسته‌بندی، برچسب‌گذاری، آزمون و عرضه تعریف شود. روی هر محصول باید حداقل اطلاعاتی مانند ترکیب یا ماهیت ماده موثر، حجم، مقدار مصرف، محدوده کاربرد، هشدارهای فنی و مشخصات تولیدکننده درج شود. همچنین اگر تولیدکننده مدعی افزایش عدد اکتان است، نتیجه آزمون باید در آزمایشگاه معتبر قابل تایید باشد.

«فروش در جایگاه‌ها باید شفاف باشد

یکی از نقاطی که نیازمند نظارت جدی‌تر است، جایگاه‌های سوخت است. جایگاه برای عرضه فرآورده سوختی استاندارد طراحی شده است. اگر قرار باشد در چنین محیطی محصولی به عنوان اکتان‌افزا به مشتری پیشنهاد شود، باید وضعیت قانونی و فنی آن کاملاً مشخص باشد. مصرف‌کننده نباید با این تصور مواجه شود که خرید مکمل بخشی از فرآیند عادی سوخت‌گیری است. اگر اکتان‌افزا مجاز است، باید محصول مجاز، شناسنامه‌دار و قابل رهگیری باشد. اگر هم محصولی فاقد تاییدیه لازم است، فروش آن در شبکه رسمی نباید امکان‌پذیر باشد.

«خودروسازان هم باید وارد میدان شوند

یک بخش مغفول در این ماجرا، نقش خودروسازان است. خودروساز باید به‌طور شفاف اعلام کند موتور هر خودرو به چه مشخصات سوختی نیاز دارد و استفاده از چه نوع افزودنی‌هایی مجاز یا غیرمجاز است. این اطلاعات باید در دفترچه راهنمای خودرو و نیز به زبان روشن درج شود. در خودروهای توربوشارژر و موتورهای پیشرفته، اهمیت این موضوع بیشتر است؛ زیرا کوچک‌ترین تغییر در شرایط احتراق می‌تواند بر عملکرد سامانه کنترل موتور اثر گذار باشد. همچنین خودروسازان باید درباره آثار احتمالی استفاده از افزودنی‌های غیراستاندارد بر ضمانت خودرو موضع روشنی داشته باشند. نباید از یک سو محصولی بدون شناسنامه در بازار عرضه شود و از سوی دیگر مالک خودرو پس از بروز مشکل، میان تولیدکننده مکمل و خودروساز سرگردان بماند.



TIGARD

نماینده‌گی کد ۱۱۱۳ تیگارد موتور

فروش ویژه

TISSAN-S05



اقساط
۱۲ و ۲۴ ماهه



پیش پرداخت
۱/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ تومان



ارتباط با ما
۰۲۱-۲۶۲۹۹۶۵۲

اته‌خسره‌انی
حس خوب، خرید مطمئن



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱

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

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

بیلبورد
Billboard



ایمنی کودک؛ اولویت همیشگی ولوو

در رویکرد ایمنی ولوو، محافظت از کودکان بخش مهمی از طراحی خودرو است. در XC60 مدل ۲۰۲۲، تجهیزات ایمنی کودک شامل نقاط اتصال ISOFIX و صندلی‌های یکپارچه تقویت کننده در صندلی‌های عقب بود. این بوسه‌های دو مرحله‌ای برای کودکان با قد و وزن متفاوت طراحی شده‌اند تا کمربند ایمنی در موقعیت مناسب قرار گیرد. ولوو همچنین استفاده از صندلی کودک رو به عقب را تا حد امکان توصیه می‌کند؛ رویکردی که نشان می‌دهد حفاظت از سرنشینان کوچک، بخشی جدایی‌ناپذیر از فلسفه ایمنی این برند است.

چراغ‌های نواری LED؛ امضای نوری خودروهای آینده

چراغ‌های نواری LED طی سال‌های اخیر از یک عنصر تزئینی به یکی از مهم‌ترین اجزای طراحی خودرو تبدیل شده‌اند؛ به گونه‌ای که بسیاری از خودروسازان در نمای جلو و عقب، چراغ‌ها را به صورت یکپارچه و کشیده طراحی می‌کنند. این روند به ویژه با گسترش خودروهای برقی سرعت گرفته است؛ زیرا آزادی عمل بیشتر در طراحی بخش جلو، امکان ایجاد «امضای نوری» منحصر به فرد برای هر برند را فراهم کرده است. در نمای جلو، نوار LED می‌تواند چراغ‌های اصلی را از نظر بصری به یکدیگر متصل کند و چهره خودرو را عریض‌تر و مدرن‌تر نشان دهد. در عقب نیز چراغ سرتاسری علاوه بر ایجاد هویت بصری، باعث می‌شود خودرو از فاصله بیشتری برای سایر رانندگان قابل تشخیص باشد. HELLA در فناوری‌های جدید خود از راهکارهایی مانند FlatLight و EdgeLight استفاده کرده که امکان ایجاد خطوط بسیار باریک و یکنواخت نور را فراهم می‌کنند. حتی فناوری FlatLight می‌تواند چند عملکرد نوری مانند چراغ عقب، ترمز و راهنما را در یک عنصر نوری ادغام کند. نکته مهم‌تر، حرکت این فناوری به سمت نورپردازی هوشمند و تعاملی است. در نسل جدید سیستم‌های روشنایی، LED ها دیگر فقط برای روشن کردن مسیر یا اعلام حضور خودرو استفاده نمی‌شوند؛ بلکه می‌توانند الگوهای نوری، انیمیشن‌های خوشامدگویی و هشدارهای بصری ایجاد کنند. برخی فناوری‌های جدید حتی از LED های میکرو پیکسلی با هزاران نقطه نوری بهره می‌برند که امکان تولید گرافیک و اطلاعات نوری دقیق‌تر را فراهم می‌کند. بنابراین چراغ نواری را نباید صرفاً یک مد طراحی دانست. این فناوری در حال تبدیل شدن به زبان جدید خودرو برای شناسایی، ارتباط و حتی افزایش ایمنی است؛ زبانی که احتمالاً در خودروهای آینده نقش آن بسیار فراتر از یک چراغ ساده خواهد بود.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir



نکته آموزشی

سطح اصطکاک و گرمای دیسک و لنت را افزایش می‌دهید. در این صورت خودرو عملکرد دقیقی در زمینه ترمزگیری نخواهد داشت. بنابراین به هر میزان که پدال ترمز را فشار دهید، به همان میزان گرمای حاصل شده از اصطکاک ترمز افزایش یافته و منجر به کاهش ایمنی خودرو و سرنشینان آن می‌شود. بنابراین بهتر است ضمن حرکت با سرعت مجاز و حفظ فاصله زمانی در استفاده از پدال ترمز، به سهم خود ایمنی خودرو را افزایش دهید.

سیستم ترمز خودرو که بر اساس نیروی اصطکاک عمل می‌کند، در صورتی که مدام فعال شود، می‌تواند در روزهای گرم سال مشکلاتی را برای خودرو ایجاد کند. بنابراین کارشناسان همواره به رانندگان توصیه می‌کنند از ترمزگیری‌های پی‌درپی به خصوص حین رانندگی در شرایط آب‌وهوایی گرم خودداری کنند. زیرا در روزهای گرم با در نظر گرفتن افزایش انرژی جنبشی مولکول‌های هوا، اگر به صورت پی‌درپی پدال ترمز را فشار دهید، در حقیقت

ترمزگیری پی‌درپی
ممنوع!



XTRIM
BORN FOR MORE

SX

تجربه یک زندگی مدرن

