



«آکورد» ۲۰۲۶؛ سدان با کیفیت
و ایمن ژاپنی



امید محمدی

بازار خودرو به یک تغییر مسیر نیاز دارد

بحث بر سر خودروهای برقی و هیبریدی در ایران دیگر بحثی مربوط به آینده دور نیست. این خودروها وارد بازار شده‌اند، بخشی از تقاضا را به خود اختصاص داده‌اند و آرام‌آرام در حال تبدیل شدن به یکی از مولفه‌های اثرگذار بر انتخاب مشتری هستند. صفحه ۲

آغاز تولید عبور مستقیم، همزمان با تکمیل خودروهای ناقص؛

«سایپا» از مرز تولید روزانه ۶۰۰ خودرو کامل عبور کرد

قرعه‌کشی طرح فروش فوق‌العاده محصولات سایپا برگزار شد

۵ نکته مهم در مورد تنظیم باد تایرها!

«یاول V4RS»، تلفیق کروزر عضلانی با سوپر بایک؛

هنر «دوکاتی» برای جذب بیشتر مشتریان چه بود؟

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

بحران نقدینگی قطعه‌سازان با تورم ۷۰ درصدی و تسویه ۴ ماهه

تسویه چهار ماهه مطالبات در تورم حداقل سالانه ۷۰ درصدی، ارزش سرمایه قطعه‌سازان را ۲۰ درصد کاهش می‌دهد و اصلاح قراردادها به پرداخت یک‌ماهه به ضرورتی فوری بدل شده است

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

اجرای استانداردهای ۱۲۲ گانه بدون زیرساخت صنعت خودرو را متضرر می‌کند

نارنجی پوشان جاده مخصوص به دنبال سهم
بیشتر از بازار خودروهای اقتصادی هستند؛

تمرکز سایپا بر خودروهای اقتصادی؛ پاسخ به یک نیاز پراهمیت در بازار خودرو

ارزان‌ترین هفت نفره

با برند آلمانی راهی بازار می‌شود؛

بازگشت شاسی‌بلندهای اقتصادی به «اوپل»



معاون خدمات پس از فروش صنایع خودرو سازی ایلیا:

خدمات پس از فروش محصولات «ایلیا» بدون وقفه ادامه دارد

اتمسفانی

حس خوب، خرید مطمئن

ARINA DRIVE

۰۲۱-۲۲۸۱۴۰۴۰

ارتباط با ما

قیمت قطعی

تحويل فوری



فروش ویژه LAMARI NEO

UNI-T یک گام جلوتر از زمان! اگر اس‌اوری هوشمند با طراحی اختصاصی وی‌شکل، کابین دیجیتال، موتور ۵/۱ لیتری، توربوشارژر 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.

UNI-T

یک گام جلوتر از زمان

ONE STEP AHEAD OF TIME

ARINA DRIVE

www.arinadrive.com



شده است. چراغ‌های جلو و عقب تیره‌تر شده‌اند و رنگ‌های مشکی با تایرهای آفرودی پهن، چهره‌ای کاملاً مسایقه‌ای به آن داده‌اند. بدنه با یک رپ مات اختصاصی پوشانده شده و داخل کابین، صندلی‌های باکت ثابت و یک ست تعلیق تقویت‌شده نصب شده است. باین حال، هیچ ارتقای فنی اعلام نشده و خودرو احتمالاً همان پیش‌رانه استاندارد دو سیستم محرک جلورا حفظ کرده است. مدل دوم، نسخه‌ای با تم Doctor Doom است؛ بارپ مشکی-سبز، رنگ‌های هماهنگ، چراغ‌های LED سبز و نوشته‌های Domsday روی بدنه. در کابین نیز صندلی‌های اختصاصی، گرافیک‌های ویژه روی داشبورد، نورپردازی سبز و مجموعه‌ای از لوازم Mopar به چشم می‌خورد.

جیب هم‌زمان با آغاز عرضه نسخه فیس لیفت شده Avenger در بازار برزیل، دومدل مفهومی تازه را معرفی کرده که قرار است در فستیوال اینترلگوس ۲۰۲۶ رونمایی شوند. این دو خودرو که بر پایه نسخه جدید اونچر ساخته شده‌اند، یکی با همکاری برند Deus Ex Machina شکل گرفته و دیگری با الهام از شخصیت Doctor Doom برای تبلیغ فیلم جدید Avengers: Doomsday طراحی شده است. نسخه Deus Ex Machina خشن‌ترین برداشت جیب از اونچر محسوب می‌شود؛ مدلی که به‌طور مستقیم از زالی‌های آفرود الهام گرفته و ظاهر آن حتی از نسخه‌های ۴xe اروپایی و ۴xe North Face نیز تهاجمی‌تر است. این خودرو به باربندسقفی با چراغ‌های کمکی و لاستیک زاپاس مجهز شده و روی سیر جلونیوز دو چراغ LED دیگر نصب



چهره خشن‌ترین
اس‌یووی کوچک
«جیب» در برزیل

بازار خودرو به یک تغییر مسیر نیاز دارد

این موضوع زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که شرایط انرژی کشور را در نظر بگیریم. کشور با رشد مصرف بنزین و ناترازی در تامین سوخت مواجه است و بخشی از منابع کشور صرف جبران همین ناترازی می‌شود. در چنین شرایطی، کاهش مصرف سوخت دیگر یک مزیت فرعی خودرو نیست؛ یک ضرورت اقتصادی است. خودرو هیبریدی در این میان یک فناوری قابل توجه برای بازار ایران است. این خودرو بدون نیاز به حذف کامل موتور احتراقی، می‌تواند در شرایط شهری از موتور برقی و بازایی انرژی برای کاهش مصرف سوخت استفاده کند. خودروهای تمام‌برقی نیز در صورت توسعه زیرساخت مناسب، می‌توانند وابستگی مستقیم حمل‌ونقل به بنزین را کاهش دهند.

بنابراین، منطقی نیست در شرایطی که دولت از کاهش مصرف سوخت سخن می‌گوید، هزینه ورود فناوری‌های کم‌مصرف به بازار افزایش یابد. قانون‌های پاک نیز از ابتدا چنین نگاهی داشته است. در ماده ۹ این قانون، برای خودروهای برقی و هیبریدی مشوق‌هایی در نظر گرفته شده و در آیین‌نامه فنی آن نیز بر ارائه حقوق ورودی این خودروها با حداقل تعرفه ممکن تأکید شده است. این احکام نشان می‌دهد که نگاه قانون‌گذار به این فناوری‌ها، نگاه یک کالای عادی وارداتی نبوده؛ بلکه آن‌ها بخشی از سیاست کاهش آلودگی و نوسازی ناوگان تلقی شده‌اند. البته از این موضوع نباید نتیجه گرفت که هر گونه تغییر تعرفه‌ای ممنوع است. بحث اصلی، جهت سیاست‌گذاری است. وقتی قانون بر حمایت از فناوری‌های کم‌آلاینده تأکید دارد، افزایش قابل توجه تعرفه آن‌ها نیازمند توجیهی فراتر از افزایش درآمدهای گمرک است. وزارت صمت در این نقطه مسئولیت مهمی دارد. این‌وزار تخته‌نیا باید واردات خودروهای برقی و هیبریدی را در تقابل با تولید داخل تعریف کند. صنعت خودرو ایران برای ورود به فناوری جدید قوای محرکه به زمان، سرمایه، تجربه و بازار نیاز دارد. بازار وارداتی، اگر درست مدیریت شود، می‌تواند بخشی از این فرآیند را شکل دهد. وزارت صمت باید یک سیاست تعرفه‌ای پایدار برای افزایش نفوذ خودروهای برقی و هیبریدی در بازار طراحی کند؛ سیاستی که هم‌زمان منافع مصرف‌کننده، اقتصاد انرژی و آینده صنعت خودرو را در نظر بگیرد. بازار خودرو به یک تغییر مسیر نیاز دارد و این تغییر، از نحوه مواجهه سیاست‌گذار با خودروهای برقی و هیبریدی آغاز می‌شود.

بحث بر سر خودروهای برقی و هیبریدی در ایران دیگر بحثی مربوط به آینده دور نیست. این خودروها وارد بازار شده‌اند، بخشی از تقاضا را به خود اختصاص داده‌اند و آرام‌آرام در حال تبدیل شدن به یکی از مولفه‌های اثرگذار بر انتخاب مشتری هستند. با این حال هنوز نمی‌توان از «نفوذ» این فناوری در بازار خودرو سخن گفت؛ زیرا برای رسیدن به نفوذ واقعی، باید از عرضه محدود و محصول گران‌قیمت عبور کرد و به بازاری با حجم تقاضای قابل انکار رسید؛ این نقطه‌ای است که سیاست‌گذاری تعرفه‌ای اهمیت پیدا می‌کند. در بازار خودرو کشور که قدرت خرید مشتریان تحت فشار است و قیمت خودرو به‌شدت از نرخ ارز و هزینه واردات تأثیر می‌گیرد، افزایش تعرفه به‌سرعت خود را در قیمت نهایی نشان می‌دهد. بنابراین افزایش تعرفه خودروهای برقی و هیبریدی فقط یک تغییر در جدول حقوق ورودی نیست؛ مستقیماً بر توان خرید مصرف‌کننده و اندازه بازار این خودروها اثر می‌گذارد. اگر قرار است این فناوری در کشور توسعه پیدا کند، باید اجازه داد بازار آن شکل بگیرد.

هیبریدی و برقی بودن، به تنهایی مزیت اقتصادی ایجاد نمی‌کند. این مزیت زمانی در بازار معنا پیدا می‌کند که مصرف‌کننده بتواند محصول را خریداری کند، برای آن خدمات دریافت کند، قطعه مورد نیازش را بیابد و نسبت به ارزش خودرو در زمان فروش مجدد نیز اطمینان داشته باشد. همه این‌ها به تعداد خودروهای موجود در بازار وابسته است. وقتی تعداد خودروهای برقی و هیبریدی پایین باشد، بازار قطعه کوچک می‌ماند، خدمات تخصصی محدود می‌شود و هزینه تعمیر و نگهداری بالا می‌رود. در چنین شرایطی، مصرف‌کننده نیز برای ورود به این بازار احتیاط بیشتری خواهد کرد. نتیجه، شکل‌گیری یک حلقه بسته است که خروج از آن بدون افزایش مقیاس بازار دشوار خواهد بود. به همین دلیل، سیاست تعرفه‌ای باید به‌جای کوچک کردن بازار، به بزرگ شدن تدریجی آن کمک کند.



امید محمدی

سر دبیر

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

اجرای استانداردهای ۱۲۲ گانه بدون زیرساخت صنعت خودرو را متضرر می‌کند

خودروسازان و قطعه‌سازان باید در راستای ایجاد زیرساخت‌های تولید تجهیزات این استانداردهای جدید پیش بروند و برنامه‌ریزی‌های بلندمدت برای این موضوع داشته باشند تا از تکنولوژی‌های به روز دنیا عقب نیفتند



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

ارتقای الزامات استاندارد صنعت خودرو از ۸۵ به ۱۲۲ مورد، در نگاه نخست اقدامی در جهت نزدیک شدن محصولات داخلی به معیارهای روز صنعت خودرو جهان و افزایش سطح ایمنی و کیفیت خودروهاست؛ اما تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که افزایش تعداد استانداردها به تنهایی نمی‌تواند تضمین‌کننده ارتقای کیفیت باشد. آن‌چه در نهایت تعیین می‌کند یک الزام استاندارد دی به افزایش ایمنی و فناوری منجر شود یا صرفاً هزینه تولید را افزایش دهد، نحوه طراحی، اجرا، نظارت و مهم‌تر از همه، زیرساخت صنعتی مورد نیاز برای تحقق آن است. استاندارد زمانی می‌تواند نقش واقعی خود را در صنعت خودرو ایفا کند که از یک «الزام اداری» به یک «محرک فناوری» تبدیل شود. هر الزام جدید، در عمل مجموعه‌ای از تجهیزات، قطعات، سامانه‌های کنترلی، آزمون‌ها و فرآیندهای تولید را با خود به همراه دارد. اگر صنعت داخلی توان طراحی، تولید و توسعه این تجهیزات را داشته باشد، استاندارد می‌تواند به موتور محرک زنجیره تامین، توسعه قطعه‌سازی و انتقال فناوری تبدیل شود. اما اگر اجرای استاندارد جدید به معنای افزایش وابستگی به واردات قطعات و تجهیزات باشد، ممکن است بخشی از دستاورد مورد انتظار

آن در نقطه دیگری از زنجیره تولید خنثی شود. این موضوع در شرایط فعلی اقتصاد کشور اهمیت دوچندانی دارد. صنعت خودرو هم‌زمان با محدودیت‌های ارزی، مشکلات تامین مواد اولیه، چالش‌های زنجیره تامین و فشار ناشی از افزایش هزینه تولید مواجه است. بنابراین اجرای استانداردهای جدید بدون آن که ظرفیت تولید تجهیزات و قطعات مورد نیاز آن‌ها در کشور توسعه پیدا کرده باشد، می‌تواند هزینه تولید را افزایش دهد و در نهایت بخشی از این هزینه به قیمت خودرو منتقل شود. از سوی دیگر، توقف یا تعویق ارتقای استاندارددها نیز نمی‌تواند راه حل مناسبی باشد؛ زیرا فاصله فناوری صنعت خودرو با جهان بدون ارتقای مستمر الزامات ایمنی و کیفی کاهش نخواهد یافت. در واقع مسأله اصلی، انتخاب میان «استاندارد» و «تولید» نیست؛ بلکه ایجاد پیوند میان این دو است. صنعت خودرو برای حرکت به سمت محصولات ایمن‌تر، کم‌مصرف‌تر و فناورانه‌تر به استانداردهای سخت‌گیرانه‌تر نیاز دارد؛ اما این استانداردها باید متناسب با توان صنعتی کشور و در قالب یک نقشه راه مرحله‌ای اجرا شوند. پیش از اجباری شدن هر الزام جدید باید مشخص باشد چه تعداد از قطعات و تجهیزات مورد نیاز آن در داخل تولید می‌شود، ظرفیت زنجیره تامین چقدر است، چه میزان ارز برای اجرای آن نیاز خواهد بود و خودرو ساز و قطعه‌ساز چه مقدار زمان برای تطبیق خطوط تولید خود در اختیار دارند. برای بررسی ابعاد فنی و صنعتی ارتقای استانداردهای صنعت خودرو با «مهدی خرازان»، کارشناس صنعت خودرو به گفت‌وگو پرداختیم:

عرضه توسط پرشیا خودرو (گروه پرشیا موبیلیتی)

BMW 225L

GRAN COUPE



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۴۵۹۱-۰۲۱

www.Persiakhodro.ir

ترتیب ۳۰ هزار و ۶۰۰ دلار و ۴۰ هزار و ۱۰۰ دلار قیمت گذاری شده‌اند. با وجود این افزایش، این دومدل هنوز ارزان تر از برخی آتودی‌های اروپایی هستند. برای مثال، نزدیک ترین مدل به E۵، یعنی Sportback SP۶، از ۹۹ هزار و ۵۰۰ یورو آغاز می‌شود و با وجود قیمت بالاتر، تنها ۵۴۳ اسب بخار قدرت دارد؛ در حالی که E۵ چینی ۱۷۶ اسب بخار قدرت تولید می‌کند. همچنین EQ۶-tron با قیمت ۹۳ هزار و ۸۰۰ یورو، از نظر لوکس بودن نیز به پای EX۷ نمی‌رسد. اما این واردات موازی بدون ریسک نیست. آتودی می‌تواند اقدام قانونی برای توقف فروش انجام دهد؛ همان‌طور که فولکس واگن در سال ۲۰۲۳ و واردات ۲۰ دستگاه P۱D چینی را متوقف و حکم امحای کامل آن‌ها را گرفت.

بازار آلمان این روزها شاهد پدیده‌ای غیر معمول است: دومدل برقی آتودی که فقط برای چین ساخته شده‌اند، حالا از مسیر واردات موازی وارد این کشور می‌شوند و با وجود افزایش شدید قیمت، همچنان ارزان تر از برخی محصولات رسمی آتودی در اروپا هستند. این دومدل، یعنی Sportback AUDIE۵ و AUDIEVX، طی ۱۸ ماه گذشته در چین و با همکاری SAIC Motor توسعه یافته‌اند و قرار نبود خارج از بازار محلی عرضه شوند. با این حال، شرکت Auto China آن‌ها را از چین خریداری کرده، به آلمان ارسال و برای بازار اروپا همولوگیشن کرده است؛ فرآیندی که قیمت را تقریباً دو برابر می‌کند. طبق گزارش‌ها، E۵ Sportback در آلمان ۵۹ هزار و ۹۸۰ یورو و EVX۷۲ هزار و ۹۰۰ یورو قیمت دارند؛ در حالی که در چین به



ورود مخفیانه آتودی‌های مخصوص چین به آلمان



بر نامهریزی دقیق و نظارت بر اجرای برنامه‌هاست.

کدام یک از فناوری‌های موجود در استانداردهای ۸۵ گانه یا ۱۲۲ گانه می‌تواند وابستگی به واردات ایجاد کند؟

هر استاندارد که تجهیزات آن در داخل کشور تولید نمی‌شود، باعث افزایش وابستگی به واردات می‌شود. بنابراین با توجه به مشکلات فعلی کشور در خصوص تامین ارز و واردات، الزامی کردن استانداردهایی که نیازمند واردات تجهیزات و ارزبری است، باعث آسیب زدن به اقتصاد و صنعت کشور می‌شود. اما الزامی کردن استانداردهایی که تجهیزات آن قابلیت ساخت در داخل کشور را دارد، باعث پیشرفت و توسعه صنعت می‌شود.

خودروسازان و قطعه‌سازان برای اجرایی شدن ارتقای سطح استانداردها باید چه اقداماتی انجام دهند؟

خودروسازان و قطعه‌سازان باید در راستای ایجاد زیرساخت‌های تولید تجهیزات این استانداردهای جدید پیش بروند و برنامه‌ریزی‌های بلندمدت برای این موضوع داشته باشند تا از تکنولوژی‌های به‌روز دنیا عقب نیفتند. در خصوص تامین قطعات و فناوری صنایع خودروسازی، پتانسیل‌های خوبی در داخل کشور وجود دارد. اما هنوز حلقه‌های مفقوده در زنجیره تامین وجود دارد. نیاز است که با برنامه‌ریزی قوی این زنجیره تامین و زیرساخت‌ها تکمیل شود.

به نظر شما با توجه به شرایط فعلی کشور، وزارت صمت و سازمان ملی استاندارد برای تسهیل در ارتقای سطح استانداردها چه گزینیهایی را پیش رو دارند؟

وزارت صمت و سازمان ملی استاندارد سیاست‌گزاران و به اصطلاح ریل‌گذاران صنعت خودرو هستند. این نهادها

اگر برنامه‌ریزی قوی برای توسعه زیرساخت‌ها و اجرای صحیح استراتژی‌ها وجود داشته باشد، ارتقای استانداردها می‌تواند همسو با توسعه تکنولوژی و بومی‌سازی تجهیزات الزامات جدید باشد. اما این موضوع نیازمند مدیریت قوی، برنامه‌ریزی دقیق و نظارت بر اجرای برنامه‌هاست.

آیا ارتقای استانداردها از ۸۵ گانه به ۱۲۲ گانه سبب رشد فناوری در صنایع خودروسازی می‌شود؟

اگر برنامه‌ریزی قوی برای توسعه زیرساخت‌ها و اجرای صحیح استراتژی‌ها وجود داشته باشد، ارتقای استانداردها می‌تواند همسو با توسعه تکنولوژی و بومی‌سازی تجهیزات الزامات جدید باشد. اما این موضوع نیازمند مدیریت قوی،

نوربان

وزارت صمت به عنوان اصلی‌ترین نهاد هدایت‌کننده صنعت خودرو باید ضمن فراهم کردن بسترهای لازم برای توسعه زیرساخت‌های مورد نیاز در راستای اجرای این استانداردها، با مدیریت صحیح پتانسیل‌های موجود برای توسعه زیرساخت‌ها و انتقال تکنولوژی، نقشه راه دقیق تهیه کند

ارتقای استانداردها از ۸۵ گانه به ۱۲۲ گانه چه تأثیری در افزایش کیفیت و ایمنی خودروهای داخلی دارد؟

هدف از اجرای استانداردهای ۸۵ گانه و ۱۲۲ گانه، افزایش ایمنی و کیفیت خودروهاست. اما به دلیل مشکلاتی که در اجرا داریم، آن قدر که انتظار داریم، اجرای این استانداردها باعث بهبود کیفیت و ایمنی خودرو نمی‌شود. متأسفانه این استانداردها بیشتر بروکراسی و هزینه‌ها را برای خودروساز افزایش داده است. بنابراین بهتر است که ابتدا مشکلات اجرای استانداردهای قبلی شناسایی شود و برای رفع موانع، اقدامات لازم صورت گیرد؛ سپس به سراغ اجباری کردن استانداردهای جدید برویم.

همواره گفته می‌شود صنعت خودرو ایران از نظر استاندارد نسبت به صنعت خودرو دنیا عقب است؛ ارتقای استانداردها چه تأثیری در جبران این عقب‌ماندگی دارند؟

اجرای استانداردهای اجباری در ایران فقط با چند سال تأخیر نسبت به اروپا اجرامی‌شود. در ضمن اگر چه هر استاندارد دهمرا با یک تکنولوژی است، اما اگر زیرساخت تولید تجهیزات آن در داخل کشور ایجاد شود، نشانه پیشرفت است؛ اما اگر این گونه نباشد، صرفاً چوب لای چرخ صنعت و عاملی برای افزایش وابستگی خواهد بود.

معمولاً در دنیا خودروسازان در کنار سازمان‌های استاندارد قرار می‌گیرند تا فرآیند استانداردها و شیوه‌های سنجش آن‌را تکمیل کنند؛ آیا در کشور چنین موضوعی وجود دارد؟

در ایران هم تدوین استانداردها با تعامل خودروسازان انجام می‌شود؛ اما لازم است که این ارتباط بیشتر شود و تبعات الزام هر استاندارد قبل از اجرا، دقیق تر ارزیابی شود.

ارتقای سطح استانداردها در صنعت خودرو چه مقدار می‌تواند سبب افزایش قیمت خودروها شود؟



وزارت صمت به عنوان اصلی‌ترین نهاد هدایت‌کننده صنعت خودرو باید ضمن فراهم کردن بسترهای لازم برای توسعه زیرساخت‌های مورد نیاز در راستای اجرای این استانداردها، با مدیریت صحیح پتانسیل‌های موجود برای توسعه زیرساخت‌ها و انتقال تکنولوژی، نقشه راه دقیق تهیه کند. با اجرای صحیح برنامه‌ها و نقشه راه می‌توان به گونه‌ای عمل کرد که با اجرای تدریجی و حساب‌شده این استانداردهای ۱۲۲ گانه شاهد ارتقا و تقویت صنعت خودرو داخل باشیم. هماهنگی سازمان ملی استاندارد و وزارت صنعت با خودروسازان می‌تواند بسیار اثربخش باشد.

وظیفه دارند با تصمیمات به‌موقع و درست، صنعت خودرو را به سمت صحیح سوق دهند. تصمیم درست این است که برای توسعه صنعت خودرو و ارتقای سطح استانداردها تسهیل‌گری اتفاق بیفتد و موانع برطرف شود. الزامی کردن استانداردهای جدید نیز متناسب با توان ساخت تجهیزات و توسعه زیرساخت‌ها باشد.

باتوجه به برنامه‌ای که برای ارتقای استانداردهای صنعت خودرو در نظر گرفته شده است، چه پیشنهادی به وزارت صمت و صنعت خودرو برای ارتقای استاندارد دارید؟

فونیکس



F7 PRO MAX AWD

ALL THE WAY WITH YOU





جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fonnix.official



این مدل ۲۹۹ هزار و ۸۰۰ یوان (۴۴ هزار و ۵۵۰ دلار) تعیین شده؛ رقمی بالاتر از YUV؛ اما همچنان بسیار پایین‌تر از بسیاری از SUVهای برقی غربی. لوکسید که حاصل همکاری Huawei و Chery است، RX را در چند نسخه عرضه می‌کند؛ مدل‌های تک‌موتوره با ۳۷۱ اسب‌بخار قدرت و نسخه دوم‌موتوره با ۵۸۶ اسب‌بخار و سیستم چهار چرخ محرک. باتری هاینز در سه ظرفیت ۱۰۰، ۲۵، ۸۱، ۱۰۰، ۴۲ و ۱۰۰ کیلووات-ساعت ارائه می‌شوند. اما جذابیت RX فقط به طراحی و قدرت محدود نیست. این خودرو به ۲۸ سنسور شامل ۴ لیدار مجهز است و می‌تواند بین دو مقصد، رانندگی نیمه‌خودکار ارائه دهد؛ هر چند سیستم همچنان در سطح ۲ باقی مانده و نیازمند توجه کامل راننده است.

چند ماه پس از آن که برند چینی Luxeed ادعا کرد شاسی‌بلند برقی جدیدش، RX، توسط یک طراح سابق فراری طراحی شده، حالا این شرکت مجبور شده نام‌وار رسماً اعلام کند، ماجرا زمانی جدی شد که دفتر چینی فراری این ادعا را زیر سوال برد و پرسید: «خیلی خب، اسمش چیست؟» لوکسید در نهایت پاسخ داد و تأیید کرد که طراح این خودرو رنر گروبر است؛ فردی که سابقه کار روی K-Ferrari، LaFerrari و Portofino را در رزومه دارد و اعتبار حرفه‌ای او کاملاً تأیید می‌شود. RX نه تنها از نظر طراحی شباهت‌هایی به Ferrari Purosangue و حتی Xiaomi YUV دارد، بلکه حالا با اعلام قیمت رسمی، وارد رقابت مستقیم با شاسی‌بلندهای برقی پر فروش شده است. قیمت پایه



لوکسید مجبور شد ثابت کند «RX» را یک طراح فراری ساخته است!

آغاز تولید عبور مستقیم، هم‌زمان با تکمیل خودروهای ناقص؛

«سایپا» از مرز تولید روزانه ۶۰۰ خودرو کامل عبور کرد

معاون تولید، پشتیبانی و خدمات فنی سایپا از ثبت رکورد جدید تولید خودروهای کامل در این شرکت خبر داد و گفت: «با کاهش خودروهای ناقص و افزایش تولید عبور مستقیم، تولید روزانه خودروهای کامل سایپا از مرز ۶۰۰ دستگاه عبور کرد



آغاز تحول با تولید عبور مستقیم و تکمیل خودروهای ناقص

طالبی با اشاره به روند تحول در تولید سایپا اظهار کرد: «با اجرای برنامه تحول در تولید و تلاش جمعی بخش‌های مختلف شرکت، موفق شدیم تولید روزانه خودروهای کامل (عبور مستقیم) در سایپا را از مرز ۶۰۰ دستگاه عبور دهیم.» وی افزود: «این دستاورد حاصل برنامه‌ریزی و اقداماتی است که طی ماه‌های گذشته در حوزه تولید انجام شده است. در ابتدای اجرای این برنامه، حدود ۱۲ هزار و ۷۷۰ دستگاه خودرو ناقص در پارکینگ‌ها وجود داشت که با اجرای طرح تحول در تولید، برنامه ویژه‌ای برای تکمیل و تجاری‌سازی این خودروها و هم‌زمان افزایش تولید خودروهای کامل در دستور کار قرار گرفت.»

وی ادامه داد: «در مرحله نخست، برنامه‌ریزی شد روزانه ۳۰۰ تا ۳۵۰ دستگاه خودرو به‌صورت کامل و از مسیر عبور مستقیم تولید شود و در کنار آن، حدود ۲۵۰ تا ۳۰۰ دستگاه خودرو نیز از محل تکمیل کاری و تجاری‌سازی خودروهای ناقص تکمیل شود.»

معاون تولید، پشتیبانی و خدمات فنی سایپا تصریح کرد: «تداوم این روند و افزایش تیراژ

به گزارش «سایپانیوز» سیدمجید رضا طالبی با اشاره به روند تحول در تولید سایپا اظهار کرد: «با اجرای برنامه تحول در تولید و تلاش جمعی بخش‌های مختلف شرکت، موفق شدیم تولید روزانه خودروهای کامل (عبور مستقیم) در سایپا را از مرز ۶۰۰ دستگاه عبور دهیم.» وی افزود: «این دستاورد حاصل برنامه‌ریزی و اقداماتی است که طی ماه‌های گذشته در حوزه تولید انجام شده است. در ابتدای اجرای این برنامه، حدود ۱۲ هزار و ۷۷۰ دستگاه خودرو ناقص در پارکینگ‌ها وجود داشت که با اجرای طرح تحول در تولید، برنامه ویژه‌ای برای تکمیل و تجاری‌سازی این خودروها و هم‌زمان افزایش تولید خودروهای کامل در دستور کار قرار گرفت.»



تولید، کاهش خودروهای ناقص و توسعه تکمیل کاری، زمینه افزایش تولید خودروهای کامل در خطوط سایپا را فراهم کرد.»

ثبت رکورد جدید سایپا در تولید خودروهای کامل طالبی با اشاره به ثبت رکورد جدید تولید خودروهای کامل سایپا گفت: «اکنون موفق شده‌ایم تولید روزانه خودروهای کامل به‌صورت عبور مستقیم را از مرز ۶۰۰ دستگاه عبور دهیم.»

وی افزود: «برای گام‌های بعدی نیز برنامه‌ریزی لازم انجام شده است تا ظرفیت تولید خودروهای کامل در سایپا افزایش یابد و روند رشد تولید با جدیت ادامه پیدا کند.»

تحقق اهداف تولید با همدلی زنجیره تامین

معاون تولید، پشتیبانی و خدمات فنی سایپا تأکید کرد: «دستیابی به این رکورد حاصل همدلی و همکاری زنجیره تامین، تلاش بی‌وقفه کارگران و سایر بخش‌های شرکت است.» وی خاطر نشان کرد: «برنامه تدوین شده برای شرکت سایپا، افزایش تیراژ تولید، تمرکز بر تولید محصولات با تیراژ بالا، ارتقای کیفیت و تنوع بخشی به محصولات گروه خودروسازی سایپا را دنبال می‌کند.»

طالبی در پایان با قدردانی از همه همکاران و دست‌اندرکاران تحقق این دستاورد ابراز امیدواری کرد: «با تداوم همکاری، همدلی و تلاش همه بخش‌ها، برنامه‌های پیش‌بینی شده در حوزه تولید سایپا با موفقیت محقق شود.»

نگاه View

احسان جان محمدی
رئیس انجمن صنفی CNG

سی‌ان‌جی رایگان مصرف بنزین را کاهش داد

طی یک ماه گذشته و بر اساس آمارهای موجود، عرضه رایگان CNG حدود ۲ تا ۳ میلیون لیتر از ناترازی بنزین را جبران کرده است. از سویی حدود یک ماه پیش با همت جایگاه‌داران و بهره‌برداران CNG، نزدیک به یک هزار جایگاه این سوخت برای ترمیم شرایط و جلب توجه دولت به ظرفیت‌های CNG، اقدام به عرضه رایگان این سوخت کردند. CNG در این مدت به‌صورت رایگان در اختیار مصرف‌کنندگان قرار گرفت و مطابق آمارهای ما، طی یک ماه گذشته حدود ۲ تا ۳ میلیون لیتر از ناترازی بنزین از طریق همین موضوع کاهش پیدا کرده است. قطعاً در صورت تداوم این روند، این عدد می‌تواند افزایش پیدا کند. با این حال، جذابیت قیمتی CNG فاصله قیمت این سوخت با بنزین به اندازه‌ای نیست که رایگان شدن CNG بتواند همه مالکان خودروهای دوگانه‌سوز را برای مراجعه به جایگاه‌های CNG ترغیب کند.



باید به ظرفیت CNG در سبد سوخت کشور توجه بیشتری شود. اگر قرار است استفاده از CNG در کاهش مصرف بنزین نقش موثرتری داشته باشد، باید مشوق‌های مناسب‌تری برای مصرف این سوخت در نظر گرفته شود تا صاحبان خودروهای دوگانه‌سوز انگیزه بیشتری برای استفاده از جایگاه‌های CNG داشته باشند. درباره تأمین گاز جایگاه‌های CNG در فصل زمستان نیز باید اشاره کرد میزان مصرف گاز در مجموع جایگاه‌های CNG کشور کمتر از ۱/۵ درصد کل گاز تولیدی کشور است؛ بنابراین حتی اگر مصرف CNG در فصل زمستان دو برابر شود، سهم این بخش از مصرف گاز کشور همچنان بسیار ناچیز و قابل اغماض خواهد بود. با توجه به سهم بسیار پایین CNG از کل گاز تولیدی کشور، افزایش مصرف این سوخت در خودروها نمی‌تواند تأثیر قابل توجهی بر ناترازی گاز داشته باشد و از این منظر، ظرفیت CNG می‌تواند در کنار سایر راهکارها برای کاهش مصرف بنزین مورد استفاده قرار گیرد

پیگیری يك موضوع Follow up

بازار خودرو گرفتار انحصار و قیمت‌های غیر واقعی



فرشاد ابراهیم‌پور، عضو هیات‌رئیس مجلس شورای اسلامی با انتقاد از تداوم نابسمانی در بازار خودرو گفت: «بازار خودرو سال‌هاست گرفتار انحصار، قیمت‌های غیر واقعی و افت کیفیت شده و ادامه این وضعیت دیگر به هیچ‌وجه قابل قبول نیست. مردم امروز از خودرو داخلی نه تنها رضایت کافی ندارند بلکه توان خرید آن را هم ندارند.» وی گفت: «خودرو برای بخش زیادی از خانوارها از یک کالای مصرفی به کالایی سرمایه‌ای و دور از دسترس تبدیل شده است که این اتفاق نتیجه سیاست‌های نادرست، نبود رقابت موثر و حمایت‌های بدون نتیجه از خودروسازانی است که در بسیاری موارد نتوانسته‌اند رضایت مردم را حاصل کنند.» عضو هیات‌رئیس مجلس بیان کرد: «وقتی بازار در اختیار چند بازیگر محدود باشد و مصرف‌کننده حق انتخاب واقعی نداشته باشد، نتیجه چیزی جز افزایش قیمت، کاهش کیفیت و تشدید نارضایتی عمومی نخواهد بود. مردم حق دارند در قبال هزینه‌ای که می‌پردازند، خودروی ایمن، با کیفیت و متناسب با استانداردهای روز دریافت کنند.» ابراهیم‌پور با انتقاد شدید از وضعیت ایمنی خودروهای تولید داخل تصریح کرد: «امروز کیفیت نازل بدنه، ضعف در سیستم ترمز و عمل نکردن کیسه‌های هوا در حوادث جادایی، به‌دغدغه و حتی هراس خانواده‌ها تبدیل شده است. خودرو باید حافظ جان سرنشینان باشد، نه این که خود عاملی برای افزایش تلفات در سوانح رانندگی تلقی شود.» وی افزود: «استانداردسازی ایمنی در صنعت خودرو یک اولویت غیرقابل چشم‌پوشی است. خودروسازان باید بدانند که حفظ جان مردم بر هر گونه سودآوری و صرفه‌جویی اقتصادی ارجحیت دارد و مجلس اجازه نخواهد داد با کاهش استانداردهای ایمنی، سلامت شهروندان به‌بازی گرفته شود.» عضو هیات‌رئیس مجلس بیان کرد: «امروز مردم از گرانی خودرو، کیفیت پایین و نبود تناسب میان قیمت و خدمات گلیامند هستند و این گلیایه کاملاً به‌حق است. دولت و دستگاه‌های مسئول باید با رویکردی واقع‌بینانه، هم برای کنترل بازار و هم برای ایجاد رقابت، تصمیمات جدی و فوری اتخاذ کنند.» وی افزود: «یکی از راهکارهای فوری و موثر برای اصلاح این وضعیت، تسهیل واردات خودروهای اقتصادی است. بر این اساس باید مسیر برای ورود خودروهای ارزان‌تر، کم‌مصرف و با کیفیت که متناسب با توان خرید مردم باشند، هموار شود. این اقدام می‌تواند بخشی از التهاب بازار را کاهش دهد و تعادل را به این حوزه بازگرداند.»

زاپاس

Spare Tire

برگزاری نشست ویژه کمیسیون صنایع برای تعیین تکلیف در حوزه خودرو



داد.» سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: «ما باید یک بار برای همیشه وضعیت بازار خودرو را تعیین تکلیف کنیم و در این راستا انفعال وزارت صنعت، معدن و تجارت در قبال اتفاقات این حوزه به هیچ‌وجه قابل قبول نیست.»

و نحوه تخصیص ارز مورد بررسی قرار خواهد گرفت.» این نماینده مردم در مجلس دوازدهم یادآور شد: «البته نمایندگان مجلس گلیایه‌های موکلان خود در خصوص وضعیت بازار خودرو را نیز در این نشست مورد پیگیری قرار خواهند

کل کشور، اتاق بازرگانی و سایر دستگاه‌های مرتبط برگزار خواهد شد.» نماینده مردم مبارکه در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: «در این نشست مشکلات موجود در بازار و صنعت خودرو اعم از نحوه واردات خودرو و چالش‌های این حوزه اعم از تعیین تعرفه

به نقل از خانه ملت، زهرا سعیدی با اعلام خبر برگزاری نشست ویژه کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی برای بررسی مشکلات موجود در حوزه خودرو گفت: «این نشست با حضور وزیر صنعت، معدن و تجارت و مسئولان مربوطه از سازمان بازرسی



سقف خورشیدی «فویاو» آماده تولید انبوه شد



«در حالی که خودروسازان جهان همچنان به دنبال افزایش برد خودروهای برقی بدون بزرگ‌تر کردن باتری‌ها هستند، یک شرکت چینی پاسخی عملی اما محدود ارائه کرده است. Fuyao Group یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان شیشه خودرو در جهان اعلام کرده سقف خورشیدی جدیدش تاییدیه کامل تولید انبوه را دریافت کرده و آماده نصب روی خودروهای برقی است. این شرکت مشتریانی چون فورد، جنرال موتورز، سوبارو، تسلا و گروه فولکس واگن دارد و همین موضوع نشان می‌دهد این فناوری یک تلاش آزمایشی از سوی یک استارت‌آپ نیست، بلکه محصول یک بازیگر بزرگ صنعت شیشه است. فویاوسلول‌های خورشیدی را مستقیماً داخل شیشه لمینیت کرده و تصویری که منتشر کرده نشان می‌دهد این سلول‌ها نه تنها کالک سقف، بلکه بخش بزرگی از شیشه

عقب را نیز پوشش می‌دهند. این شرکت در کارخانه‌های یانگشیا و هفی ظرفیت تولید سالانه ۳ میلیون مجموعه شیشه خودرو دارد و این ظرفیت در حال افزایش است. گزارش‌هایی از چین نشان می‌دهد این سقف خورشیدی ممکن است به عنوان یک آپشن ۸ هزار یوآنی (یک هزار و ۱۹۰ دلار) روی مدل‌های BYD Han و Tang عرضه شود؛ هر چند هنوز هیچ تایید رسمی از سوی BYD منتشر نشده است. با وجود جذابیت فناوری، فویاو و کارشناسان صنعت هشدار می‌دهند که نباید انتظار معجزه داشت. سقف خورشیدی می‌تواند روزانه چندمایل بر اضافه کند، اما این مقدار در برابر توان شارژ سریع خودروهای مدرن بسیار ناچیز است. برای مثال، شبکه Flash Charging با توان ۱۵۰۰ کیلووات در خودروهای BYD عملیات‌یاز به چنین افزایشی را کهرنگ می‌کند.

ویژه‌ها



مهلت واردات خودرو برای ایرانیان خارج‌نشین تا پایان ۱۴۰۵



«در حالی که امکان واردات خودرو سواری برای ایرانیان مقیم خارج از کشور در سال ۱۴۰۵ فراهم شده، سازمان توسعه تجارت با تعیین یک ضرب‌الاجل زمانی، پایان سال را به عنوان آخرین فرصت برای تکمیل فرآیند واردات این خودروها تعیین کرده است؛ تصمیمی که عملاً ثبت سفارش‌های جدید را به یک بازه زمانی مشخص محدود می‌کند و مانع از کشیده شدن پرونده این خودروها به سال ۱۴۰۶ خواهد شد. اهمیت این تصمیم در آن است که ثبت سفارش به‌تنهایی برای استفاده از این مسیر کافی نخواهد بود و متقاضی باید فرآیند ورود و ترخیص خودرو را نیز در مهلت تعیین‌شده به پایان برساند.

دیگه چه خبر؟



۸ میلیون موتورسیکلت بالای ۱۲ سال در صف اسقاط



«نزدیک به ۸ میلیون موتورسیکلت بالای ۱۲ سال در کشور در صف اسقاط قرار دارند؛ طرحی که پس از سال‌ها بلاتکلیفی وارد مرحله اجرا شده و با تسهیلات تا سقف ۵۰۰ میلیون تومان دنبال می‌شود. این درحالی است که موتورسیکلت‌های فرسوده بخش قابل توجهی از ناوگان در حال تردد کشور را تشکیل می‌دهند و به‌ویژه در بخش حمل کالا و خدمات، سهم بالایی در تردهای روزانه دارند. با این حال، نبود سازوکار مشخص برای احراز اصالت و اسقاط قانونی، یکی از موانع اصلی خروج این وسایل نقلیه از چرخه تردد بود

توئیترا



به‌روزرسانی سامانه اسقاط در پی تغییرات قانونی



«در پی اصلاحات اخیر در آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو، تغییرات گسترده‌ای در فرآیندهای سیستمی مربوط به اسقاط خودروها در حال انجام است. این تغییرات که با هدف انطباق با قوانین جدید صورت می‌گیرد، منجر به بروز وقفه موقت در ارسال بسته‌های مربوط به شاسی‌ها به سامانه راهور شده است. طبق اطلاعیه منتشرشده برای تولیدکنندگان و واردکنندگان، این وقفه عمدتاً بر پرونده‌هایی متمرکز است که مراحل تایید و تعیین نحوه پرداخت آن‌ها پیش از تاریخ ۱۲ شهریورماه تکمیل شده و گواهی اسقاط نیز به آن‌ها الصاق یا عوارض رالی آن‌ها پرداخت شده بود، اما فرآیند ارسال آن‌ها به سامانه راهور ناتمام مانده است.

نارنجی‌پوشان جاده‌مخصوص به دنبال سهم بیشتر از بازار خودروهای اقتصادی هستند؛ تمرکز سایپا بر خودروهای اقتصادی؛ پاسخ به یک نیاز پر اهمیت در بازار خودرو



پیمایش بیشتری دارند می‌تواند به مدیریت بهتر هزینه‌های سوخت کمک کند و همین موضوع، خودروهای دوگانه‌سوز را همچنان به گزینه‌ای قابل توجه برای بخشی از بازار تبدیل کرده است. از سوی دیگر، توسعه محصولات دوگانه‌سوز را نمی‌توان صرفاً اضافه شدن یک نسخه جدید به سبد محصولات تلقی کرد. این اقدام می‌تواند نشانه‌ای از تلاش برای پاسخ به نیاز گروهی از مصرف‌کنندگان باشد که در زمان خرید خودرو، علاوه بر قیمت اولیه، هزینه‌های جاری و مصرف سوخت را نیز به‌طور جدی محاسبه می‌کنند. در چنین شرایطی، خودرویی که بتواند هم نیازهای روزمره را پوشش دهد و هم امکان مدیریت بهتر هزینه‌های مصرفی را فراهم کند، شانس بیشتری برای جذب مشتری خواهد داشت. سهپند نیز به عنوان یکی از محصولات سبد سایپا، با ورود به نسخه دوگانه‌سوز می‌تواند دامنه انتخاب مشتریان این شرکت را گسترده‌تر کند. این موضوع به‌خصوص در بازاری اهمیت



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«بازار خودرو کشورمان در سال‌های اخیر بیش از گذشته تحت تأثیر قدرت خرید مشتریان، هزینه‌های نگهداری و مصرف سوخت قرار گرفته است. در چنین فضایی، انتخاب خودرو برای بسیاری از خانوارها دیگر فقط به ظاهر، امکانات یا کلاس محصول محدود نمی‌شود و هزینه خرید و استفاده از خودرو به یکی از اصلی‌ترین معیارهای تصمیم‌گیری تبدیل شده است. به همین دلیل، خودروهای اقتصادی همچنان بخش مهمی از تقاضای بازار را در اختیار دارند و خودروسازانی که بتوانند این نیاز را با محصولی متناسب پاسخ دهند، از ظرفیت قابل توجهی برای حفظ و تقویت جایگاه خود برخوردار خواهند بود. در این میان، ترکیب سبد عرضه سایپا در شهریورماه نشان می‌دهد خودروهای اقتصادی همچنان در برنامه این گروه خودروسازی جایگاه مشخصی دارند. عرضه محصولاتی مانند کوییک S و سهپند S دوگانه‌سوز در کنار خودروهای مونتاژی و وارداتی، بیانگر آن است که سایپا تلاش دارد متناسب با طیف‌های مختلف تقاضا در بازار حضور داشته باشد و تنها به یک رده قیمتی یا یک گروه خاص از مشتریان محدود نشود. حضور سهپند S دوگانه‌سوز در این سبد، از این جهت قابل توجه است که در شرایط فعلی، هزینه استفاده از خودرو برای بخش قابل توجهی از مشتریان اهمیت ویژه‌ای پیدا کرده است. امکان استفاده از سوخت گاز در کنار بنزین، برای رانندگانی که

بازدید معاون تدوین و ترویج سازمان ملی استاندارد ایران از مرکز تماس «ISQI»



«فرحناز قلاسی، معاون تدوین و ترویج استاندارد سازمان ملی استاندارد ایران با حضور در مرکز تماس شرکت ISQI ضمن بررسی روند پیشرفت پروژه «نرخ ملی کیفیت کالا و خدمات»، بر ضرورت تبدیل این طرح به یک پروژه ملی و استفاده از نتایج آن در مسیر ترویج کیفیت تاکید کرد.

به گزارش روابط عمومی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، در این بازدید که با هدف بررسی آخرین اقدامات انجام‌شده در پروژه نرخ ملی کیفیت کالا و خدمات صورت گرفت، معاون تدوین و ترویج سازمان ملی استاندارد ایران ضمن ابراز خرسندی از فعالیت‌ها و اقدامات ISQI، به‌ویژه در حوزه محیط زیست و مسئولیت اجتماعی، در جریان روند اجرای این پروژه و ظرفیت‌های آن برای ارتقای کیفیت در کشور قرار گرفت.

در جریان این نشست، موضوعات مختلفی درباره جایگاه و آینده پروژه نرخ ملی کیفیت مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت. از جمله تاکید شد که این پروژه می‌تواند در صورت تکمیل و بهره‌برداری مناسب، به یک طرح ملی تبدیل شده و زمینه اخذ مصوبه از شورای عالی استاندارد را فراهم کند.

همچنین بر این نکته تاکید شد که پروژه نرخ ملی کیفیت باید در نهایت به ترویج کیفیت در جامعه، میان تولیدکنندگان، ارائه‌دهندگان خدمات و مصرف‌کنندگان منجر شود و بتواند تصویری شفاف، قابل سنجش و قابل اتکا از وضعیت کیفیت کالاها و خدمات در اختیار ذی‌نفعان قرار دهد.

در ادامه این نشست قلاسی با اشاره به اهمیت مقررات فنی در نظام استانداردسازی کشور اظهار کرد: «دکتر تاجیک از مشوقان جایگزینی مقررات فنی در سازمان ملی استاندارد ایران بوده است؛ با این حال، یکی از دغدغه‌های مهم در این مسیر، مغفول ماندن برخی الزامات کیفی است. پروژه نرخ ملی کیفیت می‌تواند پاسخی مناسب به این دغدغه باشد و در کنار الزامات فنی مورد توجه قرار دهد.»

در ادامه سعید تاجیک ضمن اعلام رویکرد ISQI به انجام برخی طرح‌های ملی در قالب مسئولیت اجتماعی خود و فارغ از نگاه اقتصادی پیشنهاد کرد نتایج پروژه نرخ ملی کیفیت در هفته استاندارد رونمایی شود و رئیس سازمان ملی استاندارد ایران با حضور در مرکز تماس ISQI ضمن آشنایی نزدیک با ظرفیت‌های این مرکز، به‌صورت مستقیم در جریان دیدگاه‌ها، مسائل و صدای مردم قرار گیرد.

اینفوگرافشی

Infography

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

درآمد پنج ماهه سال گذشته

۵۸

میلیارد تومان

لنت

شرکت تولیدی لنت ترمز ایران

میزان افزایش

۴۲۸

درصد

میزان درآمد پنج ماهه

۳۰۶

میلیارد تومان

شرکت تولیدی «لنت ترمز ایران» در پنج ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۳۰۶ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چپ تلند؟



اسقاط ارزان و خرید گران

«اصلاحیه ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو با هدف تسریع در فرآیند خروج وسایل نقلیه فرسوده و ایجاد سازوکار پایدار برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور به تصویب رسید؛ اما در مرحله اجرا با چالش‌های ساختاری در محاسبات مالی مواجه شده است. هسته اصلی این اصلاحیه بر تعیین و افزایش بهای گواهی اسقاط استوار بود تا از این طریق، انگیزه اقتصادی مالکان برای تحویل خودروهای فرسوده به مراکز بازیافت افزایش یابد و منابع مالی لازم برای اسقاط فراهم شود.

چرا؟



چرخه‌بی‌پایان ناتوانی مردم در نوسازی خودرو

«در این ماده قانونی، فرض بر این بود که وجه دریافتی بابت لاشه و گواهی اسقاط خودرو بتواند بخش قابل توجهی از آورده اولیه متقاضی برای ورود به طرح‌های نوسازی را پوشش دهد. در عمل، نوسانات ارزی و جهش‌های قیمتی در بازار خودرو موجب شده است حتی با ارقام تعیین‌شده فعلی برای گواهی اسقاط، این درآمد تنها در صد ناچیزی از قیمت یک خودرو اقتصادی صفر کیلومتر یا حتی یک دستگاه خودرو کارکرده با عمر استاندارد را تأمین کند.

برای چه؟



لزوم طراحی بسته‌های مکمل اعتباری و تسهیلات بانکی ارزان قیمت

«از سوی دیگر، نبود بسته‌های مکمل اعتباری و تسهیلات بانکی ارزان قیمت، بار مالی این فرآیند را به‌طور مستقیم بر دوش مصرف‌کننده نهایی قرار داده است. در نظام‌های استاندارد نوسازی ناوگان، ابزار اسقاط همواره با مشوق‌های موثر نظیر وام‌های کم‌بهره بلندمدت، معافیت‌های مالیاتی و تخفیف‌های ویژه خودروسازان ترکیب می‌شود. در شرایط کنونی صنعت خودرو کشور، نه خودروساز توان ارائه تخفیف‌های ساختاری دارد و نه شبکه بانکی منابع کافی و ارزان برای اعطای تسهیلات جایگزینی در اختیار متقاضیان قرار می‌دهد.



بوده است. اما عامل مهم‌تری نیز پشت این تصمیم قرار دارد: تعرفه‌های دولت ترامپ، واردات خودرو از کره جنوبی اکنون مشمول ۱۵ درصد تعرفه است و مونوز تأیید می‌کند که همین هزینه‌ها، هیوندای را به سرعت بخشیدن به برنامه‌های تولید داخلی ترغیب کرده است. کارخانه جورجیا که در سال ۲۰۲۲ اعلام شد اکنون مدل‌های Ioniq ۵، Ioniq ۹ و کیا اسپریتج هیبرید را تولید می‌کند، اما فهرست محصولات آینده بسیار گسترده‌تر خواهد بود. هیوندای همچنین بررسی می‌کند که سرمایه‌گذاری جدیدی برای ساخت پیکاپ‌ها و SUVهای شاسی مستقل در آمریکا انجام دهد. سر نخ‌هایی از این برنامه در کانسپت Hyundai Boulder دیده می‌شود؛ یک SUV شاسی‌بلند با ساختار لدر فریم که پیش‌نمایش پیکاپ جدید آمریکایی هیوندای برای سال ۲۰۳۰ است.

«هیوندای همچنان در حال جا افتادن در کارخانه عظیم جدید خود در جورجیاست؛ اما به نظر می‌رسد ظرفیت فعلی ۵۰۰ هزار دستگاه در سال کافی نیست. این شرکت اکنون بررسی می‌کند که تولید سالانه را بین ۷۰۰ تا ۸۰۰ هزار دستگاه افزایش دهد؛ تصمیمی که در صورت اجرا، کارخانه Metaplant را به بزرگ‌ترین مرکز مونتاژ خودرو در آمریکا تبدیل خواهد کرد. این موضوع را حوزه مونوز، مدیر ارشد هیوندای پس از رونمایی جنسپس، GV۹۰ در گت‌وگوبا CNBC مطرح کرده است. این توسعه بخشی از سرمایه‌گذاری ۲۶ میلیارد دلاری هیوندای در آمریکا تا سال ۲۰۲۸ است؛ برنامه‌ای که با هدف افزایش تولید محلی اجرامی شود. هیوندای قصد دارد تا پایان دهه، ۸۰ درصد خودروهای فروخته‌شده در آمریکا را در همین کشور تولید کند؛ در حالی که این رقم در سال ۲۰۲۴ تنها ۴۰ درصد



«هیوندای» می‌خواهد بزرگ‌ترین کارخانه خودروسازی آمریکا را بسازد

یک رباتاکسی «تسلا» بین ستون‌ها گیر افتاد!



«تسلا هنوز فاصله قابل توجهی تا رسیدن به خودران واقعی دارد؛ موضوعی که تا به‌ترین ویدئو منتشرشده از رباتاکسی Model Y در آستین بار دیگر آن را ثابت می‌کند. این خودرو هنگام انجام یک گردش راست ساده، مرکب خطایی شد که برای یک راننده انسانی تقریباً غیرممکن است. رباتاکسی تلاش کرد از گوشه داخلی تقاطع عبور کند، اما متوجه نشد که این بخش با بولاردهای ایمنی عابران مسدود شده است. ویدئو که توسط یکی از کاربران دائمی سرویس رباتاکسی آستین در ردیت منتشر شده، نشان می‌دهد خودرو پس از ورود به محدوده بسته، چند ثانیه بی حرکت می‌ماند؛ گویی تازه متوجه شده در تله افتاده

است. ناتوان از دنده عقب و اصلاح مسیر، سیستم تصمیم می‌گیرد از میان دو بولارد عبور کند و عملاً آن‌ها را هل می‌دهد و تخریب می‌کند تا از وضعیت خارج شود. کاربران اینترنت به سرعت محل حادثه را شناسایی کردند و بررسی تصاویر گوگل نشان داد این بولاردها حداقل از فوریه ۲۰۲۴ در محل نصب بوده‌اند؛ یعنی هیچ تغییری ناگهانی در محیط رخ نداده بود که بتوان آن را توجیهی برای خطای خودرو دانست این حادثه در زمانی رخ می‌دهد که تسلا آماده است Cybercab را به ناوگان رباتاکسی تگزاس اضافه کند.

روایت بی‌اساس در مورد سرمایه‌گذاری «رولزرویس» در خاک آمریکا



«کاخ سفید بار دیگر نشان داده که در تمایز میان Rolls Royce Motor Cars و Royce plc سر در گم است؛ اشتباهی که این بار در جریان دفاع از سیاست‌های تجاری دولت ترامپ رخ داد. در بیانیه‌ای رسمی، دولت اعلام کرد «برنامه تجاری رئیس‌جمهور در حال بازسازی صنعت خودرو آمریکا است» و برای اثبات این ادعا، به سرمایه‌گذاری‌های رولزرویس اشاره کرد. اما این سرمایه‌گذاری‌ها متعلق به Rolls Royce plc هستند؛ شرکتی که هیچ ارتباطی با خودروهای لوکس ندارد و فعالیت آن در حوزه هوافضا، دفاعی و سامانه‌های قدرت است. کاخ سفید در توضیحات خود به تصمیم فورد برای توقف

واردات Lincoln Nautilus از چین و انتقال تولید به آمریکا اشاره کرد و سپس فهرستی از خودروسازانی را نام برد که برای قرار از تعرفه‌ها، تولید را به خاک آمریکا منتقل می‌کنند؛ از جنرال موتورز و استلانتیس گرفته تا هوندا، تویوتا و مرسدس. اما زمانی که نوبت به «نمونه آخر» رسید، دولت اعلام کرد رولزرویس ۷۵ میلیون دلار برای افزایش تولید موتور در کارخانه Aiken، کارولینای جنوبی و ۲۴ میلیون دلار برای توسعه تاسیسات Mankato، مینه‌سوتا سرمایه‌گذاری کرده است. این ادعا درست است، اما هیچ ارتباطی با صنعت خودرو ندارد.

ارزان‌ترین هفت نفره با برند آلمانی راهی بازار می‌شود؛

بازگشت شاسی‌بلندهای اقتصادی به «اوپل»



این به معنای عرضه یک SUV ارزان‌تر از هاچ‌بک‌های خودش باشد. این مدل احتمالاً در سال ۲۰۲۷ به یکی از پرفروش‌ترین نسخه‌های فرونترا تبدیل می‌شود؛ زیرا ترکیب قیمت پایین، فضای زیاد و هزینه نگهداری کم دقیقاً همان چیزی است که بسیاری از خانواده‌های اروپایی به دنبال آن هستند

گزینه‌ای برای رقابت با فرانسوی‌ها در کابین، نسخه استارت همان‌طور که از یک مدل اقتصادی انتظار می‌رود، ساده و بی‌پیرایه است. اوپل به جای نمایشگر مرکزی، یک هولدر موبایل قرار داده تا کاربر بتواند از گوشی خود به عنوان سیستم اطلاعات سرگرمی استفاده کند؛ رویکردی که پیش‌تر در نسخه Frontera Edition نیز دیده شده بود. با این حال، خودرو کاملاً بی‌امکانات نیست: یک پنل دیجیتال ۱۰ اینچی پشت فرمان قرار دارد، تهویه مطبوع دستی، صندلی راننده با تنظیم ۶ جهته، سنسور پارک عقب و هشدار خروج از خط در فهرست تجهیزات پایه دیده می‌شود. این ترکیب باعث می‌شود فرونترا استارت با وجود قیمت پایین، همچنان استانداردهای ایمنی و راحتی لازم برای استفاده روزمره را ارائه دهد

قوای محرکه این نسخه نیز کاملاً شناخت: موتور ۱.۲ لیتری ۳ سیلندر توربو بدون هر گونه برقی‌سازی، با ۹۹ اسب‌بخار قدرت که از طریق گیربکس ۶ سرعته دستی به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. این پیش‌رانه همان واحدی است که در کورسا و مونکانیز استفاده می‌شود؛ اما در فرونترا استارت، نقش آن بیشتر بر مصرف اقتصادی و هزینه نگهداری پایین متمرکز است. این نسخه در کنار مدل‌های میلدهیبرید ۱.۲ لیتری با گیربکس دوکلاچه و نسخه‌های کاملاً برقی، ساختار کلی خانواده فرونترا را کامل می‌کند؛ ساختاری که شامل تیپ‌های Start، Edition و Ultimate GS است در مجموع، فرونترا استارت نه تنها جایگاه جدیدی برای اوپل در بازار اقتصادی ایجاد کرده، بلکه نشان می‌دهد این برند چگونه تلاش می‌کند در دوران گذار به برقی‌سازی، مشتریانی را که هنوز به خودروهای ساده، کم‌هزینه و غیرالکترونیکی نیاز دارند، از دست ندهد

با ۱۰۰ اسب‌بخار و ۲۰۵ نیوتون‌متر که تنها با گیربکس ۶ سرعته دستی عرضه می‌شود. این پیش‌رانه در کورسا و مونکانیز استفاده می‌شود؛ اما در فرونترا استارت به دلیل وزن بیشتر، تمرکز آن بر مصرف سوخت و هزینه نگهداری است نه شتاب‌گیری. اوپل اعلام کرده این نسخه میانگین مصرف ۵.۹ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر دارد و استاندارد آلایندگی یورو ۶ را رعایت می‌کند از نظر جایگاه بازار، فرونترا استارت پاسخی مستقیم به فشار رقابتی برندهای چینی است که با قیمت‌های تهاجمی وارد اروپا شده‌اند. اوپل با ارائه یک SUV بزرگ‌تر از کورسا و ارزان‌تر از آن، تلاش می‌کند مشتریانی را حفظ کند که ممکن است به سراغ برندهای نوظهور بروند. این تصمیم همچنین نشان می‌دهد که در دوران گذار به برقی‌سازی، هنوز بخش بزرگی از خریداران اروپایی به دنبال خودروهای غیربرقی، ساده و مقرون به صرفه هستند در نهایت، فرونترا استارت یک پیام روشن دارد: اوپل می‌خواهد در بازار اقتصادی اروپا باقی بماند؛ حتی اگر



سپید سیواشی

s.siavashi@autoworld.ir

«اوپل با معرفی نسخه «Frontera Start» در بازار آلمان، معادله آشنای قیمت‌گذاری را برهم زده است؛ جایی که معمولاً هاچ‌بک‌های کوچک ارزان‌ترین گزینه‌های هر برند محسوب می‌شوند، اما حالا یک SUV خانوادگی پنج‌نفره با موتور ۱.۲ لیتری توربو و گیربکس دستی، جایگاه «ارزان‌ترین اوپل صفر کیلومتر» را به خود اختصاص داده است. این مدل با قیمت ۲۱ هزار و ۹۹۰ یورو عرضه می‌شود؛ رقمی که نه تنها ۲ هزار و ۷۵۰ یورو کمتر از شروع قیمت خانواده فرونترا است، بلکه از Corsa نیز یک هزار و ۳۵۰ یورو ارزان‌تر است و فاصله قابل توجهی با Mokka ایجاد می‌کند. فرونترا استارت هیچ تلاشی برای پنهان کردن جایگاه اقتصادی خود ندارد؛ رنگ‌های فولادی مشکی، سپر و آینه‌های بدون رنگ و حذف نمایشگر مرکزی که جای خود را به یک هولدر موبایل داده است. با این حال، اوپل برای جلوگیری از چهره «خودرو ناوگانی»، رنگ استاندارد را از سفید ساده به Effekt Blue یراق تغییر داده است. در کابین، امکانات پایه شامل پنل دیجیتال ۱۰ اینچی، تهویه دستی، سنسور پارک عقب، صندلی راننده با تنظیم ۶ جهته و سامانه‌های ایمنی ضروری است. این نسخه با طول ۴.۳۸۵، ۴.۳۸۵ میلی‌متر و صندوق ۴۶۰ لیتری، عملاً یک SUV خانوادگی تمام‌عیار است که با وجود قیمت پایین، فضای کافی برای استفاده روزمره ارائه می‌دهد

سگمنتی جدید برای آلمانی‌ها

اما فرونترا استارت فقط ارزان نیست؛ جایگاه آن در سبد محصولات اوپل نشان می‌دهد این برند چگونه در دوران گذار به برقی‌سازی، همچنان به مشتریانی فکر می‌کند که یک خودرو ساده، کم‌هزینه و خانوادگی می‌خواهند.

هیوندای «آیونیک V» شبیه لامبورگینی شد

و پالت رنگی آن شامل گزینه‌های خاصی مانند Cyber Gold، Gamma Green و Dimensional Purple است؛ رنگ‌هایی که معمولاً در بازار غربی عرضه نمی‌شوند. در کابین، هیوندای یک نمایشگر ۱۲.۷ اینچی ۴K را با چیپ Snapdragon ۸۲۹۵ نصب کرده و سیستم اطلاعات لاسرگرمی را با مدل‌های هوش مصنوعی Baidu و ByteDance تقویت کرده است. هدآپ‌دیسپلی و مجموعه‌ای از فناوری‌های کمک‌راننده شرکت Momenta نیز در این خودرو حضور دارند. علاوه بر این، Ioniq V به ۹ ایربگ و مجموعه کامل تجهیزات ایمنی فعال مجهز شده است. پیش‌رانه تک‌موتوره خودرو در دو نسخه ۱۸۸ و ۲۲۵ اسب‌بخار قدرت عرضه می‌شود و باتری‌های CATL با ظرفیت‌های ۵۳.۵ و ۶۶.۸ کیلووات-ساعت، بردهای ۲۲۲ تا ۴۰۴ مایل را در چرخ CLTC ارائه می‌دهند.

«هیوندای با معرفی Ioniq V در چین، یکی از غیرمنتظره‌ترین شوک‌های بازار خودروهای برقی را رقم زده است؛ سدان برقی‌ای که از نظر اندازه در حد سوناتا و کم‌ری است، اما قیمتی کمتر از ارزان‌ترین خودرو بازار آمریکا دارد. این مدل که تحت پروژه مشترک Beijing Hyundai توسعه یافته، در چین با قیمت پایه ۱۱۹ هزار و ۹۰۰ یوان عرضه می‌شود؛ یعنی تنها ۱۷ هزار و ۸۰۰ دلار. این رقم حدود ۳ هزار دلار کمتر از هیوندای Venue در بازار آمریکا است؛ در حالی که Ioniq V یک سدان بزرگ برقی محسوب می‌شود. Ioniq V برخلاف تصور اولیه، یک سدان کوچک نیست. این خودرو ۴۹۰۰ میلی‌متر طول و ۲۹۰۰ میلی‌متر فاصله محوری دارد؛ یعنی تقریباً هم‌اندازه سوناتا و کم‌ری. طراحی بدنه با درهای بدون فریم، خطوط تیز و تناسب استیک، حال و هوای سایبرپانک دارد



خبر News

۳.۲ میلیون خودرو در آمریکا بیرون از خانه پارک می‌شوند

«آمار جدید نشان می‌دهد بحران «پارک بیرون از خانه» در صنعت خودرو آمریکا به سطحی بی‌سابقه رسیده است. طبق گزارش واشنگتن پست و داده‌های NHTSA، تنها در هفت ماه نخست سال ۲۰۲۴، ۱۷۰ هزار خان با دستور صریح «پارک خارج از ساختمان» صادر شده است؛ رقمی که نسبت به ۱۰ سال پیش، در سال ۲۰۱۵ تا ۲۰۱۹، ۲۰۱۹ جهشی چشمگیری محسوب می‌شود. این فراخوان‌ها اکنون ۱.۷ میلیون خودرو را در بر می‌گیرند و با احتساب کمپین‌های بازمانده از سال‌های قبل، کارفکس تعداد خودروهای دارای این هشدار را ۳.۲ میلیون دستگاه برآورد کرده است؛ فورس نیز رقم بالاتری یعنی ۳.۴ میلیون دستگاه را اعلام کرده است. ریشه این بحران در فناوری‌های جدید خودروهاست.



در حالی که موتور خاموش است، مدارهای الکترونیکی همچنان داغ می‌مانند و بسیاری از سیستم‌ها هیچ‌گاه کاملاً خاموش نمی‌شوند. فرانک بورس، بازرس سابق NHTSA، این پدیده را «نثر سوزی‌های کلید خاموش» می‌نامد و می‌گوید: «موتور خاموش است، اما مدارها همچنان داغ هستند و همیشه داغ می‌مانند.» او تأکید می‌کند که افزایش حجم الکترونیک در خودروهای جدید یعنی «چیزهای بیشتری می‌توانند خراب شوند». مشکلات از سیم‌کشی و موتورهای صندلی گرفته تا رله استارت و باتری‌های ولتاژ بالا گسترده‌اند و کارشناسان می‌گویند خودروهای امروزی در فضاهای فشرده‌تری قطعات بیشتری را جای می‌دهند، بنابراین دمای قطعات مدت طولانی‌تری پس از خاموش شدن خودرو باقی می‌ماند. نمونه‌های فراخوان شده گسترده هستند: ۴۶۲ هزار دستگاه کیا توراید در ژوئیه فراخوان شدند، ۲۲۰ هزار دستگاه جیپ رانگلو و گرند چروکی در سال گذشته تحت هشدار قرار گرفتند و استلانتیس در ژوئن بیش از یک میلیون دستگاه رانگلو و گلادپاتور مدل ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۵ را فراخوان کرد. در برخی موارد، خطر به واقعیت تبدیل شده است. جیپ رانگلو ۴xe مدل ۲۰۲۲ متعلق به سارا آلمرسن چند روز پس از اطلاع از فراخوان، در حالی که دخترش پشت فرمان بود، آتش گرفت و کاملاً نابود شد؛ خوشبختانه کسی آسیب ندید، اما شکایتی رسمی درباره حادثه ثبت شده است.

نسخه‌های جدید ۵۰۸ بیشتر بر پیشرانتهای بنزینی توربوشارژر و پلاگین-هیبریدی متمرکز هستند. این نسخه از موتور ۱.۶ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژر به همراه موتور برقی استفاده می‌کند و مجموع توان آن به حدود ۲۲۲ اسببخار می‌رسد. گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک e-EAT۸ و وظیفه انتقال نیرو را بر عهده دارد. در بالاترین سطح، ۵۰۸ PSE با سامانه پلاگین-هیبریدی چهار چرخ محرک، حدود ۲۵۵ اسببخار قدرت تولید می‌کند و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت آن حدود ۵.۲ ثانیه است. از نظر قیمت، رقم دقیق به بازار و سطح تجهیزات بستگی دارد؛ برای نمونه، قیمت نسخه‌های ۵۰۸ در بریتانیا در منابع انگلیسی‌زبان از محدوده حدود ۴۴ هزار پوند برای نسخه‌های پلاگین-هیبریدی آغاز می‌شود و نسخه PSE قیمت بالاتری دارد.

پژو ۵۰۸ مدل ۲۰۲۶ همچنان یکی از متفاوت‌ترین گزینه‌ها در کلاس سدان‌های متوسط بازار اروپا محسوب می‌شود: خودرویی با طراحی فست‌بک، درهای بدون فریم و کابینی که تلاش می‌کند فضای یک محصول نیمه‌لوکس را با فناوری‌های مدرن ترکیب کند. طراحی جلو با جلو پنجره بزرگ‌تر و گرافیک مدرن‌تر، به‌ویژه چراغ‌های LED عمودی، چهره‌ای تهاجمی‌تر به خودرو بخشیده است. در کابین، فلسفه i-Cockpit-پژو شامل فرمان کوچک، صفحه‌نمایش دیجیتال مقابل راننده و نمایشگر مرکزی سیستم اطلاعات-سرگرمی است. کیفیت متر یال، طراحی داشبورد و تجهیزات دیجیتال از مهم‌ترین نقاط قوت ۵۰۸ محسوب می‌شوند؛ هر چند فرم خاص i-Cockpit-ممکن است برای همه رانندگان ایده‌آل نباشد. در بخش قوای محرکه،



«پژو ۵۰۸» مدل ۲۰۲۶؛ سدان فرانسوی با چهره‌ای متفاوت



«دنیای خودرو» بررسی می‌کند؛

خودرو تا چه اندازه در دسترس مصرف‌کننده است؟



باشد، اما دولت باید هم‌زمان اثر آن‌ها بر قیمت خودرو و قدرت خرید مردم را نیز در نظر بگیرد. نمی‌توان زمانی که یک سیاست برای دولت درآمد یا امکان تامین منابع ایجاد می‌کند، فقط بخش هزینه‌ساز آن را اجرا کرد و مسئولیت اثر آن بر مصرف‌کننده را نادیده گرفت. اگر قرار است تجربه کشورهای دیگر مبنای قرار گیرد، باید مشوق‌ها، حمایت از مصرف‌کننده و نحوه تامین هزینه سیاست نیز دیده شود. در غیر این صورت، هر تصمیم جدید می‌تواند به یک هزینه تازه برای بازار خودرو تبدیل شود.

نتیجه این روند فقط گران شدن خودرو نیست. وقتی قیمت خودرو بارها سریع‌تر از درآمد خانوار افزایش پیدا می‌کند، بخشی از مردم از بازار خارج می‌شوند و بازار مصرفی کوچک‌تر می‌شود. از طرف دیگر، رشد مداوم قیمت باعث شده خودرو برای برخی افراد به ابزاری برای حفظ ارزش پول تبدیل شود. به همین دلیل، افزایش دوباره قیمت خودرو فقط یک عدد روی تابلوی بازار نیست؛ هر افزایش قیمت، بخشی دیگر از قدرت خرید خانوار را از بین می‌برد و فاصله مردم با خرید خودرو را بیشتر می‌کند.

مشکل این جاست که این اتفاق فقط یک بار رخ نداده است. فشار تازه‌ای به ساختار هزینه خودرو اضافه کرده و بخشی از آن به بازار منتقل شده است. در نتیجه، قیمت خودرو بارها از چند مسیر مختلف افزایش یافته؛ در حالی که درآمد خانوار با همین سرعت رشد نکرده است.

دولت در برخی موارد برای توجیه سیاست‌های خود به تجربه کشورهای دیگر استناد می‌کند؛ از اسقاط و استانداردهای زیست‌محیطی و ایمنی گرفته تا تعرفه. اصل اجرای این سیاست‌ها ممکن است ضروری باشد، اما سیاست فقط دریافت هزینه نیست. در اتحادیه اروپا نیز بخشی از هزینه استانداردهای آلاینده‌ای به قیمت خودرو منتقل می‌شود؛ اما رقابت بیشتر به خودروساز اجازه می‌دهد بخشی از هزینه را از طریق افزایش بهرهوری یا کاهش حاشیه سود جذب کند. بنابراین نمی‌توان فقط بخش هزینه‌ساز سیاست‌های جهانی را اجرا کرد و انتظار داشت نتیجه آن برای مردم مشابه کشورهای دیگر باشد.

مساله بازار خودرو فقط افزایش قیمت نیست؛ مساله اصلی این است که هزینه تصمیمات مختلف در نهایت به چه کسی منتقل می‌شود. اجرای برخی سیاست‌ها ممکن است ضروری



افزایش قیمت خودرو تنها نتیجه تورم و نرخ ارز نیست؛ تعرفه، اسقاط، هزینه‌های دولتی و بحران‌های پی‌درپی نیز هر بار بخشی از هزینه را به مردم منتقل کرده‌اند.

بازار خودرو سال‌هاست با یک روند تکراری روبه‌رو است؛ هر بار که کشور با یک بحران یا تصمیم جدید مواجه می‌شود، بخشی از هزینه آن به خودرو منتقل می‌شود. تحریم، جهش نرخ ارز، تشدید تحریم‌ها، جنگ و حالا مکانیسم ماشه، هر کدام در دوره‌ای هزینه تولید، تامین قطعات و واردات خودرو را افزایش داده‌اند. در کنار این بحران‌ها، سیاست‌های دولتی مانند تعرفه، اسقاط و الزامات مختلف نیز هزینه‌های تازه‌ای ایجاد کرده‌اند. در نهایت، وقتی هزینه تولید و تامین بالا می‌رود، بخشی از آن به قیمت خودرو منتقل شده و فشار اصلی به مصرف‌کننده وارد می‌شود.

تعرفه واردات یکی از روشن‌ترین نمونه‌هاست. دولت با تعیین تعرفه سیاست تجاری خود را اجرا می‌کند، اما این هزینه در نهایت بخشی از قیمت خودرو وارداتی می‌شود. اسقاط نیز نمونه دیگری از همین روند است. خروج خودروهای فرسوده برای کاهش مصرف سوخت و آلودگی ضروری است، اما تامین گواهی اسقاط هزینه دارد. در سال ۱۴۰۵ قیمت گواهی اسقاط خودرو سواری از ۳۵ میلیون تومان به ۶۰ میلیون تومان افزایش یافته است. تعداد گواهی مورد نیاز نیز بسته به نوع خودرو متفاوت است و برای برخی خودروهای وارداتی به چند گواهی می‌رسد. بنابراین وقتی اجرای یک سیاست عمومی برای خودروساز یا واردکننده هزینه ایجاد می‌کند، این هزینه می‌تواند در نهایت در قیمت خودرو دیده شود.

همه فشارها از تصمیمات جدید نمی‌آیند. بخشی از هزینه امروز خودرو نتیجه تصمیمات سال‌های گذشته است. قیمت‌گذاری دستوری، زیان انباشته خودروسازان، کمبود نقدینگی و بدهی به قطعه‌سازان، هزینه تولید را بالا برده‌اند. خودروسازی که با کمبود نقدینگی روبه‌رو است، برای تامین منابع به تسهیلات و منابع مالی گران‌تر نیاز دارد و هزینه این تامین مالی نیز وارد قیمت تمام‌شده می‌شود. به همین دلیل، بخشی از قیمت خودرو امروز می‌تواند حاصل هزینه‌هایی باشد که سال‌ها قبل ایجاد شده‌اند. این ساختار هزینه به هر بحران دوباره تحت فشار قرار می‌گیرد. تحریم، تشدید تحریم‌ها، جهش نرخ ارز، جنگ و مکانیسم ماشه؛ هر کدام در مقطعی هزینه تولید، تامین قطعات، واردات و تامین مالی را افزایش داده‌اند.

معاون خدمات پس از فروش صنایع خودروسازی ایلیا:

خدمات پس از فروش محصولات «ایلیا» بدون وقفه ادامه دارد

مشتری محدود به شرایط عادی نیست و اتفاقاً در شرایط دشوار، میزان پایبندی یک مجموعه به تعهدات خود بیشتر نمایان می‌شود. بر همین اساس، تلاش مجموعه خدمات پس از فروش این بوده است که مشتریان، حتی در شرایط فعلی نیز از خدمات و پشتیبانی مناسب برخوردار باشند و با اطمینان از محصولات شرکت استفاده کنند. مهرآور همچنین با قدردانی از تمامی همکاران مجموعه خدمات پس از فروش و همچنین مدیران و کارکنان شبکه نمایندگی‌ها که بدون وقفه در جنگ‌های ۱۲ روزه و ۴۰ روزه با مسئولیت‌پذیری و تلاش مضاعف در کنار مشتریان بوده‌اند، اظهار کرد: «بدون تردید، این همکاری و همدلی نقش مهمی در استمرار و حفظ کیفیت خدمات داشته است.»

وی در پایان تاکید کرد: «مسیر توسعه ما همچنان ادامه داشته و با وجود تمامی محدودیت‌ها و چالش‌های موجود، خود را متعهد می‌دانیم همگام با توسعه سبد محصولات شرکت، سطح خدمات پس از فروش را ارتقا داده و رضایتمندی مشتریان را بیش از پیش افزایش دهیم.»



صنایع خودروسازی ایلیا



معاون خدمات پس از فروش صنایع خودروسازی ایلیا با اشاره به شرایط ایجادشده در پی جنگ و محدودیت‌های ناشی از آن، بر تداوم و توسعه ارائه خدمات به مشتریان تاکید کرد و گفت: «با وجود شرایط خاص ایجادشده و محدودیت‌هایی که در حوزه تامین قطعات، حمل‌ونقل و لجستیک به وجود آمده، ارائه خدمات پس از فروش به مشتریان نه تنها متوقف نشده، بلکه با تلاش مضاعف همکاران در مجموعه خدمات پس از فروش و شبکه نمایندگی‌ها، با قوت هر چه بیشتر ادامه دارد.»

مهدی مهرآور، معاون خدمات پس از فروش صنایع خودروسازی ایلیا با اشاره به آخرین وضعیت خدمات ارائه‌شده به مشتریان خودروسازی ایلیا گفت: «طی ماه‌های گذشته که با مسائلی همچون جنگ ۱۲ روزه و جنگ ۴۰ روزه مواجه شدیم، علاوه بر خودرو دایون، محصولات جدیدی نیز به سبد محصولات شرکت اضافه شدند که از جمله آن‌ها می‌توان به موسو گرند خان، اونترو و ۲۱۲ اشاره کرد که در کنار استمرار ارائه خدمات به محصولات موجود، ارائه خدمات پس از فروش و پشتیبانی فنی به محصولات جدید نیز با اولویت بالا در مجموعه خدمات پس از فروش ادامه داشته و این موضوع بر برنامه‌ریزی و هماهنگی میان واحدهای مختلف و شبکه نمایندگی‌ها دنبال می‌شود.»

وی خاطر نشان کرد: «در شرایط موجود، حفظ ارتباط موثر با مشتریان، تامین قطعات، پشتیبانی فنی و استمرار فعالیت شبکه خدمات، از اولویت‌های اصلی ما بوده و تلاش کرده‌ایم با مدیریت منابع موجود، هماهنگی مستمر با شبکه نمایندگی‌ها و استفاده از ظرفیت‌های داخلی، کمترین تاثیر ممکن را بر روند ارائه خدمات به مشتریان شاهد باشیم.»

وی افزود: «ما در صنایع خودروسازی ایلیا معتقدیم تعهد به



سفارش سیستم Intelligent All-Wheel Drive نیز وجود دارد. در نسخه چهار چرخ محرک، خروجی پیشران به ۱۸۲ اسببخار و حدود ۲۴۱ نیوتون متر کاهش پیدا می کند. نکته مهم درباره آلتیما ۲۰۲۶ حذف موتور ۲ لیتری ۴ سیلندر VC-Turbo است؛ پیشرانهای که در مدل های قبلی توان بسیار بیشتری ارائه می کرد. بنابراین نسل فعلی آلتیما بیشتر بر ترکیب بازده سوخت، پاسخ گویی مناسب و هزینه نگهداری متعارف تمرکز دارد تا عملکرد اسپرت.

نيسان آلتیما مدل ۲۰۲۶ در بخش قوای محرکه رویکردی ساده و متمرکز دارد و تمامی نسخه های آن به موتور ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر خطی DOHC با ۱۶ سوپاپ و تزریق مستقیم سوخت مجهز هستند. این پیشران در نسخه دیفرانسیل جلو ۱۸۸ اسببخار قدرت در ۶۰۰۰ آرپیام دور بر دقیقه و ۲۴۵ نیوتون متر گشتاور در ۳۶۰۰ دور بر دقیقه تولید می کند. این موتور با گیربکس Xtronic CVT همراه شده و در کنار محور جلو، امکان

**موتور نيسان «آلتیما» ۲۰۲۶؛
چهار سیلندر تنفس طبیعی
با ۱۸۸ اسببخار قدرت**



**«دیاول V4RS»، تلفیق
کروزر عضلانی با سوپر بایک؛**

**هنر «دوکاتی»
برای جذب بیشتر
مشتریان چه بود؟**



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

دوکاتی با معرفی دیاول V4RS یکی از متفاوت ترین محصولات خود را به خانواده مدل های RS اضافه کرده است؛ موتور سیکلتی که از یک سو ظاهر، ابعاد و ارگونومی یک Power Cruiser را حفظ می کند و از سوی دیگر، قلب و بخش مهمی از فناوری آن مستقیماً از دنیای موتور سیکلت های اسپرت دوکاتی می آید. نتیجه، محصولی است که برای استفاده خیابانی طراحی شده اما از نظر قوای محرکه، شاسی، تعلیق و تجهیزات الکترونیکی، فاصله زیادی با یک موتور سیکلت صرفاً تفریحی یا کروزر سنتی دارد. منابع تخصصی انگلیسی زبان نیز دیاول V4RS را سریع ترین نسخه شتاب گیرنده این خانواده توصیف کرده اند.

تایر و ترمز؛ ترکیبی برای کنترل شتاب

در جلو، رینگ ۱۷ اینچی با تایر پیرلی Pirelli Diablo Rosso IV به ابعاد ۷۰/۱۲۰ با رینگ ۱۷ اینچی استفاده شده است. در عقب، دوکاتی برای نخستین بار در این خانواده از تایر بسیار عریض ۴۵/۲۴۰ با رینگ ۱۷ اینچی استفاده کرده است. این تایر عقب نقش مهمی در انتقال گشتاور موتور به آسفالتهای ایجاد چسبندگی در هنگام شتاب گیری دارد. سیستم ترمز نیز مستقیماً از خانواده Panigale الهام گرفته است. در جلو دو دیسک پانینگال ۳۳۰ میلی متری همراه با کالیپرهای شعاعی چهار پیستونه برمبو Brembo Stylema قرار دارد. در عقب نیز یک دیسک ۲۶۵ میلی متری و کالیپر برمبو Brembo نصب شده است. سامانه Cornering ABS با استفاده از اطلاعات واحد اندازه گیری اینرسی Bosch، عملکرد ترمز را متناسب با وضعیت موتور سیکلت مدیریت می کند



الکترونیک؛ قدرت قابل مدیریت

دیاول V4RS به مجموعه ای از سیستم های الکترونیکی پیشرفته مجهز است. سه Power Mode شامل Low و High و Medium و چهار Riding Mode شامل Race، Sport، Touring و Wet در اختیار راکب قرار دارند. سیستم های Ducati Traction Control، Ducati Wheelie Control، Ducati Power Launch و Ducati Quick Shift 2.0 نیز برای کنترل بهتر خروجی موتور استفاده می شوند. اضافه شدن حالت Race به خانواده Diavel اهمیت ویژه ای دارد؛ زیرا نشان می دهد رینگ بیش از مدل استاندارد روی عملکرد دینامیکی تمرکز دارد.

سیستم Power Launch نیز برای بهینه سازی شروع حرکت طراحی شده و به راننده اجازه می دهد توان عظیم موتور را هنگام شروع شتاب گیری بهتر مدیریت کند.

قیمت؛ موتور سیکلتی برای مخاطب خاص

قیمت رسمی دوکاتی دیاول V4RS مدل ۲۰۲۶ در آمریکا ۳۹ هزار و ۹۹۵ دلار آغاز می شود. این رقم هزینه مقصد را شامل نمی شود و دوکاتی برای بازار آمریکا یک هزار و ۲۹۵ دلار هزینه Destination را نیز اعلام کرده است. در کانادا، قیمت اعلام شده ۴۳ هزار و ۹۹۵ دلار کانادا است که آن نیز پیش از برخی هزینه های جانبی محاسبه می شود.



موتور؛ Desmosedici Stradale با ۱۸۲ اسببخار قدرت

مهم ترین تفاوت دیاول RS V4 با دیاول V4 معمولی، در قلب آن قرار دارد. این موتور سیکلت از موتور ۱۱۰۳ سی سی Desmosedici Stradale استفاده می کند؛ همان خانواده پیشرانهای که ارتباط مستقیمی با موتور سیکلت های اسپرت دوکاتی دارد.

این موتور ۴ سیلندر V شکل با زاویه ۹۰ درجه، چهار سوپاپ برای هر سیلندر، میل لنگ ضد چرخش و سیستم احتراق Twin Pulse طراحی شده است. نسبت تراکم موتور ۱۴ به یک است و سامانه تزریق سوخت الکترونیکی به همراه دریچه های گاز بیضی با قطر معادل ۵۰ میلی متر و بدون سیم یکپارچه وظیفه مدیریت ورود هوا و سوخت را بر عهده دارند.

خروجی این موتور به ۱۸۲ اسببخار در ۱۱۷۵۰ آرپیام (دور بر دقیقه) می رسد. حداکثر گشتاور نیز ۱۲۰ نیوتون متر در ۹۵۰۰ دور بر دقیقه اعلام شده است. این ارقام باعث می شوند دیاول V4 RS از نظر قدرت، فاصله محسوسی با بسیاری از Power Cruiser های متعارف داشته باشد.

نکته جذاب دیگر، استفاده از کلاچ خشک چند صفحه ای با عملکرد Slipper است؛ تجهیز که نه تنها شخصیت فنی موتور را به محصولات مسابقه ای دوکاتی نزدیک تر می کند، بلکه هنگام کاهش دنده های تهاجمی نیز به کنترل بهتر رفتار چرخ عقب کمک می کند.

دوکاتی موتور از طریق گیربکس ۶ سرعته منتقل می شود و دیاول V4 تهاجمی تر شده تا هنگام تعویض سریع دنده در هر دو جهت را فراهم می کند. انتقال نهایی نیز با زنجیر انجام می شود.

تعلیق؛ Öhlins برای کنترل قدرت

قدرت ۱۸۲ اسببخار بدون شاسی و سیستم تعلیق مناسب، می تواند به نقطه ضعف تبدیل شود؛ به همین دلیل دوکاتی دیاول V4RS را به سیستم تعلیق Öhlins مجهز کرده است.

در جلو یک دوشاخه معکوس Öhlins NIX30 با قطر لوله های ۴۸ میلی متر قرار گرفته که کاملاً قابل تنظیم است. این سیستم امکان تنظیم پیش بار و هیدرولیک را فراهم می کند و ۱۲۰ میلی متر کورس دارد. در عقب نیز یک کمک فنر Öhlins STX46 کاملاً قابل تنظیم به همراه بازوی یکطرفه آلومینیومی نصب شده است. کورس سیستم عقب ۱۴۵ میلی متر است.

دوکاتی می گوید تنظیمات هیدرولیکی RS نسبت به دیاول V4 تهاجمی تر شده تا هنگام ترمزگیری، شتاب گیری و ورود سریع به پیچ، انتقال وزن بهتر کنترل شود؛ در عین حال، مهندسان تلاش کرده اند راحتی در سواری عادی از بین نرود.

طراحی خارجی؛ خشن، عضلانی و اسپرت

در نگاه نخست، دیاول V4RS همچنان همان شخصیت شناخته شده خانواده Diavel را دارد؛ بدنه ای کشیده، قسمت جلو دیاول، مخزن سوخت حجیم و بخش عقب کوتاه که فرم یک Power Cruiser را تداعی می کند. اما دوکاتی در نسخه RS تلاش کرده است چهره موتور را به سمت یک محصول کاملاً اسپرت سوق دهد. یکی از مهم ترین تغییرات، استفاده گسترده از فیبر کربن است. ورودی های هوای جانبی، گلگیرها، پوشش مخزن و قسمت انتهایی تک نفره از جمله قطعاتی هستند که با این ماده ساخته شده اند. همین استفاده از قطعات کربنی حدود ۳ کیلوگرم از وزن موتور سیکلت نسبت به دیاول V4 کم کرده است. باتری لیتیوم-یون نیز در کاهش وزن نقش دارد. رینگ های جدید آلومینیومی فورج شده پنج پر به طرح Y نیز از دیگر تفاوت های مهم RS هستند. این رینگ ها علاوه بر ظاهر اسپرت تر، با تایر های پیرلی Pirelli Diablo Rosso IV ترکیب شده اند تا پاسخ گویی موتور سیکلت در تغییر مسیر و پیچیدن بهبود پیدا کند. دوکاتی تأکید دارد که این ترکیب نسبت به دیاول V4 رفتار خشنی تر و دقیق تری در پیچ ها ایجاد می کند.

طراحی خروجی اگزوز نیز در RS بیش از گذشته بر شخصیت اسپرت موتور تأکید دارد و استفاده از قطعات تیتانیومی، در کنار ظاهر خاص، به کاهش جرم مجموعه کمک می کند.

راحتی و ارگونومی؛ اسپرت اما قابل استفاده روزمره

با وجود ماهیت بسیار پر فرور منس محور دیاول V4RS، دوکاتی آن را صاف برای پیست طراحی نکرده است. یکی از نکات مهم در توسعه این موتور سیکلت، ایجاد تعادلی میان حالت نشستن اسپرت و راحتی در استفاده روزمره بوده است. فرم صندلی و موقعیت قرار گیری دست ها و پاها همچنان با فلسفه Power Cruiser هماهنگ است؛ بنابراین راننده مانند یک موتور سوار روی یک سوپر بایک کاملاً خم نمی شود. همین مساله باعث می شود استفاده طولانی تر در مسیر های شهری و جاده ای نسبت به یک موتور سیکلت سوپر اسپرت خالص راحت تر باشد. دوکاتی برای RS یک صندلی اختصاصی با پوشش ویژه طراحی کرده و قسمت عقب در حالت استاندارد به شکل تک نفره در آمده است. البته امکان تبدیل آن به پیگر بندی دو نفره وجود دارد و کیت دو نفره نیز همراه موتور سیکلت ارائه می شود. در این حالت صندلی سرنشین، جای پای جمع شونده و دستگیره مربوطه قابل استفاده هستند. بنابراین RS بر خلاف ظاهر بسیار تهاجمی خود، صرفاً یک ابزار شتاب گیری نیست و می تواند برای سواری خیابانی و مسافت های طولانی تر نیز مورد استفاده قرار گیرد.

شاسی و بدنه؛ پیوند آلومینیوم و فیبر کربن

یکی از جذاب ترین بخش های فنی دیاول RS V4، معماری شاسی آن است. دوکاتی از یک فریم مونوکوک آلومینیومی استفاده کرده که به سر سیلندر های موتور متصل می شود و خود پیشرانه نیز به عنوان بخش ساز دای شاسی عمل می کند. در قسمت عقب، یک بازوی یکطرفه آلومینیومی و ساب فریم فولادی خرپایی وظیفه اتصال و پشتیبانی بخش عقب را بر عهده دارند. این ساختار به مهندسان اجازه داده است ضمن حفظ استحکام لازم، وزن را کنترل کنند. فرم کلی شاسی نیز با توجه به شخصیت دیاول انتخاب شده است. موتور سیکلت حالتی کشیده و نسبتاً پایین دارد و این معماری در کنار موتور قدرتمند، به تولید شتاب بسیار بالا کمک می کند. دوکاتی رقم شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت را تنها ۲.۵ ثانیه اعلام کرده است؛ رقمی که برای موتور سیکلتی با این ابعاد و ساختار، بسیار قابل توجه است.



این مجموعه تاکید دارد. پیشرانه ۱۷۰ اسببخاری با گیربکس Scania Opticruise G۲۸ همراه می‌شود. این گیربکس برای تحمل خروجی بالای ۷۸ توسعه یافته و با تعویض سریع تر دنده، کاهش تلفات داخلی و گستره مناسب ضرایب، به بهبود عملکرد و مصرف سوخت کمک می‌کند. اسکانیا همچنین برای این مجموعه تا ۶ در صد صرفه جویی سوخت را نسبت به برخی ترکیب‌های قبلی اعلام کرده است. ترکیب قدرت بسیار بالا، گشتاور فراوان در دورهای پایین و مدیریت هوشمند انتقال نیرو باعث شده است نسخه ۱۷۰ اسب بخاری ۷۸ همچنان یکی از شاخص ترین کشنده‌های اسکانیا برای حمل بارهای سنگین باشد.

اسکانیا در سال ۲۰۲۵ همچنان یکی از قدرتمندترین کشنده‌های بازار را با پیشرانه ۱۷۸ ارائه می‌کرد؛ موتوری که در بالاترین سطح خروجی، ۱۷۰ اسب بخار قدرت تولید می‌کند و در خانواده کامیون‌های سنگین این برند، جایگاه ویژه‌ای دارد. این موتور برای عملیات طولانی مدت، بارهای سنگین و مسیرهای دشوار توسعه یافته و یکی از شاخص ترین محصولات اسکانیا در بخش حمل و نقل جاده‌ای محسوب می‌شود. یکی از نقاط قوت این ۱۷۸، ارائه قدرت بالا در دورهای پایین موتور است؛ ویژگی‌ای که در کشنده‌های سنگین اهمیت زیادی دارد؛ زیرا امکان حفظ سرعت و کشش مناسب بدون نیاز به افزایش مداوم دور موتور را فراهم می‌کند. اسکانیا همچنین بر بهبود بهره‌وری سوخت

**قوی‌ترین
کشنده «اسکانیا»
در سال ۲۰۲۵**



افت فروش صفر کیلومترها در قاره سبز؛

وضعیت فروش ون‌های کارکرده در اروپا چگونه است؟

یکی از مهم‌ترین پیامدهای کاهش فروش ون‌های نو در اروپا، تاثیر آن بر بازار دست‌دوم است. وقتی فروش خودروهای نو کاهش پیدا می‌کند چند سال بعد تعداد خودروهای جوانی که وارد بازار دست‌دوم می‌شوند نیز کمتر خواهد شد



بازار ون در اروپا در سال ۲۰۲۶ متفاوت از بازار خودروهای سواری حرکت می‌کند. اگرچه ثبت ون‌های نو در نیمه نخست سال اندکی افزایش یافته، اما این رشد هنوز به معنای بازگشت کامل بازار به شرایط عادی نیست. بازار ون اروپا در سال ۲۰۲۵ یکی از دشوارترین دوره‌های خود را پشت سر گذاشت و کاهش فروش خودروهای نو، در کنار افزایش هزینه‌های عملیاتی و سخت‌گیری‌های زیست‌محیطی، ساختار عرضه و تقاضا را در بازار خودروهای دست‌دوم نیز تغییر داده است. نتیجه آن که در اروپا، هم‌زمان با رشد تدریجی فروش ون‌های برقی، بازار ون‌های کارکرده به یکی از بخش‌های مهم تامین نیاز کسب و کارها تبدیل شده است. براساس تازه‌ترین آمار انجمن خودروسازان اروپا، در نیمه نخست سال ۲۰۲۶ تعداد ۷۴۲ هزار و ۷۵۹ دستگاه ون در اتحادیه اروپا به ثبت رسیده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱.۹ درصد افزایش داشته است. این رشد پس از آن رخ داده که بازار ون اروپا در کل سال ۲۰۲۵ با کاهش ۸.۸ درصدی روبه‌رو شده بود. بنابراین رشد نیمه نخست ۲۰۲۶ را باید بیشتر نشانه تثبیت بازار و خروج تدریجی از کف سال گذشته دانست تا یک رونق قدرتمند.

بازگشت آرام بازار ون‌های نو

در میان بازارهای اصلی اروپا، عملکرد ون‌ها یکسان نبوده است. اسپانیا در نیمه نخست ۲۰۲۶ رشد ۷.۹ درصدی را تجربه کرده؛ در حالی که ثبت ون در آلمان ۴.۶ درصد، ایتالیا ۴.۷ درصد و فرانسه ۲.۱ درصد کاهش یافت. این تفاوت نشان می‌دهد که تقاضا برای ون بیش از آن که تابع یک روند واحد اروپایی باشد، تحت تاثیر شرایط اقتصادی، وضعیت کسب و کارها، سیاست‌های مالیاتی و نیاز ناوگان‌های تجاری هر کشور قرار دارد.

این موضوع اهمیت زیادی دارد؛ زیرا ون در اروپا برخلاف خودروهای سواری صرفاً یک وسیله حمل و نقل شخصی نیست، بخش قابل توجهی از بازار ون را شرکت‌های خدماتی، فروشگاه‌ها، شرکت‌های حمل و نقل، توزیع کنندگان، پیمانکاران ساختمانی، شرکت‌های پستی و ناوگان‌های اجاره‌ای تشکیل می‌دهند. بنابراین تصمیم برای خرید ون بیشتر از آن که به احساس مصرف کننده وابسته باشد، به محاسبه هزینه مالکیت، مصرف سوخت، هزینه تعمیرات، قابلیت اطمینان و بهره‌وری خودرو مربوط است. در چنین بازاری، افزایش هزینه انرژی و هزینه نیروی کار می‌تواند تصمیم ناوگان‌ها را تغییر دهد. از یک سو، شرکت‌ها به دلیل هزینه بالاتر خرید خودروهای جدید تمایل بیشتری به استفاده طولانی تر از خودروهای موجود دارند و از سوی دیگر، فشارهای زیست‌محیطی آن‌ها را به سمت مدل‌های کم مصرف تر و برقی سوق می‌دهد.

دیزل هنوز پادشاه بازار ون است

با وجود رشد سریع خودروهای برقی، موتور دیزل همچنان جایگاه اصلی خود را در بازار ون اروپا حفظ کرده است. در نیمه نخست ۲۰۲۶، تعداد ون‌های دیزلی ثبت شده در اتحادیه اروپا به ۵۸۷ هزار و ۲۷۲ دستگاه رسید. اگرچه این رقم ۱.۸ درصد کمتر از مدت مشابه سال قبل بود، دیزل همچنان ۷۹.۱ درصد بازار ون‌های نو را در اختیار داشت. این سهم بالا نشان می‌دهد گذار انرژی در بخش ون با بازار خودروهای سواری تفاوت دارد. ون‌های تجاری معمولاً مسافت بیشتری طی می‌کنند، بار حمل می‌کنند و در بسیاری از موارد باید بدون وقفه در طول روز فعالیت داشته باشند. بنابراین برای یک شرکت حمل و نقل، معیار اصلی تنها قیمت خرید خودرو نیست؛ بلکه برد عملیاتی، سرعت سوخت‌گیری یا شارژ، ظرفیت بار، زمان خواب خودرو و هزینه تعمیرات نیز اهمیت دارد.

با این حال، تغییر در ترکیب بازار کاملاً محسوس است. سهم ون‌های قابل شارژ در نیمه نخست ۲۰۲۶ به ۱۳.۲ درصد رسید؛ در حالی که این سهم در نیمه نخست ۲۰۲۵ تنها ۹.۵ درصد بود. تعداد ثبت این خودروها نیز ۴۱.۶ درصد رشد کرد. هم‌زمان، ون‌های هیبریدی نیز رشد ۳۱.۷ درصدی

ناوگان‌های جدید می‌شوند. این دوگانگی در بازار دست‌دوم نیز در سال‌های آینده دیده خواهد شد. ون‌های دیزلی جوان، به ویژه نمونه‌هایی با کارکرد پایین، سابقه سرویس مشخص و استاندارد آلایندگی مناسب، همچنان تقاضای بالایی خواهند داشت. در مقابل، ون‌های برقی دست‌دوم برای خریدارانی جذاب خواهند بود که مسیرهای مشخص شهری، امکان شارژ و استفاده روزانه قابل پیش‌بینی دارند بنابراین نمی‌توان انتظار داشت برقی شدن بازار ون به سرعت جایگزینی کامل دیزل را رقم بزند. مدل استفاده از خودرو در بخش تجاری با خودروهای سواری متفاوت است و همین مساله سرعت تغییر فناوری را تعیین خواهد کرد.

ون؛ بازار مهم آینده اروپا

آمار نیمه نخست ۲۰۲۶ نشان می‌دهد بازار ون اروپا پس از افت سال ۲۰۲۵ وارد مرحله تثبیت شده است. رشد ۱.۹ درصدی ثبت ون‌های نو هنوز فاصله زیادی با یک رونق پر قدرت دارد؛ اما افزایش فروش مدل‌های برقی و هیبریدی نشان می‌دهد تغییر فناوری با وجود مشکلات اقتصادی ادامه دارد.

در همین حال، بازار دست‌دوم از این تغییرات سود می‌برد. کاهش عرضه خودروهای نو، طولانی شدن چرخه نوسازی ناوگان و نیاز کسب و کارها به کنترل هزینه‌ها، تقاضا برای ون‌های کارکرده را تقویت کرده است. از این منظر، بازار ون اروپا یک پیام مهم برای سایر بازارها دارد: بازار خودروهای تجاری رانمی‌توان صرفاً با آمار فروش خودروهای نو سنجید. چرخه کامل عمر خودرو، از تولید و فروش نخست تا ورود به ناوگان، استفاده تجاری، مزایده و فروش دست‌دوم، بخش مهمی از اقتصاد این خودروها را تشکیل می‌دهد.

اروپا در حال حاضر نه شاهد پایان عصر ون‌های دیزلی است و نه با بحران تقاضای ون مواجه شده است. آن‌چه در حال تغییر است، ترکیب فناوری، شیوه تامین ناوگان و ارزش خودرو در بازار دست‌دوم است. اگر رشد ون‌های برقی ادامه یابد و زیرساخت شارژ متناسب با نیاز ناوگان توسعه پیدا کند، بازار دست‌دوم نیز به تدریج وارد مرحله تازه‌ای خواهد شد؛ مرحله‌ای که در آن سلامت باتری، هزینه انرژی و قابلیت استفاده روزانه در کنار کارکرد و سابقه تعمیرات، به عوامل اصلی تعیین قیمت تبدیل خواهند شد. به همین دلیل، بازار ون اروپا در سال ۲۰۲۶ را باید بازاری در حال بازتعریف دانست؛ بازاری که فروش خودروهای نو تنها یک بخش آن است و آینده واقعی آن تا حد زیادی در بازار دست‌دوم و چرخه نوسازی ناوگان رقم خواهد خورد.

تاکید می‌کند که عرضه ون‌های کمتر از پنج سال هنوز در حال بازیابی از آثار افت شدید دوره همه‌گیری کروناست و همین موضوع به افزایش رقابت برای خودروهای مناسب منجر شده است.

در واقع، بازار دست‌دوم ون با یک تناقض مواجه است؛ از یک سو مشتری به دلیل افزایش هزینه خرید، بیشتر به سمت خودرو کارکرده می‌رود و از سوی دیگر، عرضه خودروهای جوان و با کیفیت به اندازه کافی رشد نکرده است. نتیجه طبیعی چنین شرایطی، حفظ قیمت خودروهای سالم و کم کارکرد است.

ون برقی دست‌دوم؛ بازار هنوز در مرحله شکل‌گیری اما داستان ون‌های برقی متفاوت است؛ در بازار خودروهای سواری، برقی‌ها به تدریج وارد بازار دست‌دوم شده‌اند و مشتریان بیشتری به خرید آن‌ها علاقه نشان می‌دهند. در بازار ون، این روند هنوز با سرعت کمتری اتفاق می‌افتد. علت اصلی، نگرانی درباره هزینه باتری، برد واقعی خودرو، زمان شارژ و ارزش باقیمانده آن است. گزارش‌های بازار دست‌دوم بریتانیا نشان می‌دهد تقاضا برای ون‌های برقی در حال افزایش است؛ اما اعتماد خریداران همچنان به اندازه ون‌های درون سوز تثبیت نشده است. شرکت کاکس اوتوموتیو نیز بازار ون‌های برقی دست‌دوم را بازاری در حال رشد اما دوگانه توصیف کرده است؛ به این معنا که حجم عرضه و تقاضا در حال افزایش است، اما پذیرش آن هنوز با اهداف تعیین شده برای برقی‌سازی فاصله دارد.

این وضعیت در آینده اهمیت بیشتری خواهد داشت. رشد ۴۱.۶ درصدی ثبت ون‌های قابل شارژ در نیمه نخست ۲۰۲۶ نشان می‌دهد تعداد ون‌های برقی موجود در ناوگان اروپا به سرعت در حال افزایش است. بنابراین طی چند سال آینده، حجم بیشتری از این خودروها وارد بازار دست‌دوم خواهند شد و آن زمان موضوع سلامت باتری و هزینه جایگزینی آن به یکی از اصلی ترین عوامل تعیین کننده قیمت ون‌های برقی کارکرده تبدیل می‌شود.

بازار اروپا به سمت دوگانه شدن می‌رود

بررسی بازار ون اروپا نشان می‌دهد این بخش در حال حرکت به سمت یک ساختار دوگانه است. در یک طرف، ون‌های دیزلی همچنان ستون اصلی حمل و نقل تجاری هستند و به دلیل برد مناسب، سرعت سوخت‌گیری و زیرساخت گسترده، بخش عمده بازار را در اختیار دارند. در طرف دیگر، ون‌های برقی و هیبریدی با سرعت بیشتری وارد

که بالاترین سطح دو سال گذشته محسوب می‌شد. در عین حال، تقاضا برای ون‌های کم کارکرد و دارای مشخصات مناسب همچنان قوی گزارش شده است.

در پایان سال ۲۰۲۵ نیز متوسط ارزش ون‌های دست‌دوم در معاملات بی‌سی‌ای به ۸ هزار و ۶۰۰ پوند رسید که نسبت به سال قبل ۲.۸ درصد افزایش داشت. تعداد خریداران منحصراً در این بازار نیز بیش از ۹ هزار و ۳۰۰ نفر بود که ۴.۷ درصد بیشتر از سال قبل است.

این اعداد یک پیام مهم برای بازار دارد؛ ون دست‌دوم در اروپا کالایی مصرفی و کم‌اهمیت نیست؛ بلکه یک دارایی عملیاتی برای کسب و کارهاست و کیفیت، کارکرد و سابقه نگهداری آن مستقیماً بر ارزش معامله تاثیر می‌گذارد.

عرضه کم ون‌های جوان

یکی از چالش‌های مهم بازار دست‌دوم اروپا، کاهش عرضه ون‌های جوان است. چرخه نوسازی ناوگان در سال‌های اخیر به دلایل اقتصادی و اختلالات زنجیره تامین کندتر شده و در نتیجه، تعداد ون‌های زیر پنج سال موجود برای فروش مجدد محدودتر شده است.

این موضوع باعث شده خودروهای کم کارکرد و سالم با رقابت بیشتری در بازار معامله شوند. گزارش بی‌سی‌ای نیز

اروپا

یکی از مهم‌ترین
پیامدهای کاهش فروش
ون‌های نو در اروپا، تاثیر
آن بر بازار دست‌دوم است.
وقتی فروش خودروهای نو
کاهش پیدا می‌کند، چند
سال بعد تعداد خودروهای
جوانی که وارد بازار
دست‌دوم می‌شوند نیز
کمتر خواهد شد



و با حضور نمایندگان دستگاه‌های نظارتی برگزار شد. نتایج این قرعه‌کشی از طریق ارسال پیامک به منتخبان اطلاع‌رسانی خواهد شد. همچنین متقاضیان می‌توانند با مراجعه به پایگاه اطلاع‌رسانی گروه خودروسازی سایپا به نشانی www.saipacorp.com یا سامانه فروش اینترنتی سایپا از وضعیت ثبت‌نام خود مطلع شوند.

به گزارش «سایپانیز» مراسم قرعه‌کشی طرح فروش فوق‌العاده چهار محصول چانگان CS۵۵ پلاس، سیترونن V۱C۳-XR، کوئیک S با استاندارد ۸۵ گانه و SB۷R و سه‌د S دوگانه‌سوز با حضور نمایندگان نهادهای نظارتی و مراجع ذی‌صلاح برگزار شد. مراسم قرعه‌کشی این طرح از ساعت ۱۴ روز یکشنبه، ۱۵ مردادماه به‌صورت برخط

قرعه‌کشی طرح فروش فوق‌العاده محصولات سایپا برگزار شد



ورود تویوتا «هایلندر» ۲۰۲۶ هیبریدی به ایران

تولید خودروهایی با پلتفرم جهانی TNGA و استانداردهای کیفی یکسان با نسخه‌های بین‌المللی را فراهم کرده است. مزیت مهم این ساختار برای بازار ایران، تسهیل روند تأمین قطعات و زنجیره لجستیک از مبدا چین در شرایط تحریمی است. با این حال، حساسیت خریداران ایرانی به مبدا مونتاژ خودروهای برندهای ژاپنی، چالشی است که تیم بازاریابی شرکت واردکننده باید با شفاف‌سازی استانداردهای سخت‌گیرانه تویوتا در خطوط تولید GAC بر آن غلبه کند

به‌بازار، تنوع سبد محصولات وارداتی را در سگمنت شاسی‌بلندهای خانوادگی افزایش می‌دهد؛ اما از سوی دیگر، محدودیت‌های سقف‌ارزی واردات می‌تواند بر حجم عرضه نهایی این خودرو در بازار تأثیرگذار باشد و تقاضا را نسبت به عرضه نامتوازن کند. تویوتا هایلندر هیبریدی مدل ۲۰۲۶ که تأییدیه‌های لازم را برای ورود به کشور دریافت کرده است، محصول خطوط تولید GAC TOYOTA MOTOR CO., Ltd در کشور چین است. فعالیت کارخانه‌های مشترک (Joint Venture) تویوتا در چین، امکان

بر اساس مستندات و داده‌های رسمی منتشرشده، روند واردات خودروهای هیبریدی به بازار ایران وارد فاز جدیدی شده است. بر این اساس یکی از شرکت‌های واردکننده خودرو موفق به تکمیل مراحل قانونی و اخذ تأیید نوع برای یکی از شناخته‌شده‌ترین کراس‌اوورهای سایز متوسط تویوتا در سطح جهانی شده است. این خودرو با کد مدل ۱HWHEVR ۶۵۰ GTM در سامانه مراجع ذی‌صلاح ثبت شده و در دسته‌بندی کلاس M۱ (خودروهای سواری با ظرفیت حداکثر ۹ نفر) قرار می‌گیرد. ورود این کلاس از خودروها

تحلیل
analysis

احسان ناصر بابلی
کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۲۹۳	۴ میلیارد و ۸۰۰	۵۰۰	▲
کی‌ام‌سی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۸۲	۲ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۴ میلیارد و ۷۰۰	۰	
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۲۵۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۸۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۳۰۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۹۳۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
هایما 7X (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۲۰۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۴۰۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۴۰۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
لاماکو اکو ۱.۵ لیتر توربو (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۴۴۹	۴ میلیارد و ۴۰۰	۳۵۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
لوکانو L7 (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۱۰	۷ میلیارد	۲۰۰	▲
لوکانو L8 (۱۴۰۵)	۸ میلیارد و ۴۱۰	۹ میلیارد و ۵۵۰	۲۰۰	▲
تیگارد تیسان S05 (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۶۹	۳ میلیارد و ۸۵۰	۱۰۰	▲
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
سانگ‌یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۵)	۱۱ میلیارد و ۹۹۰	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
سانگ‌یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۴)	۱۲ میلیارد و ۹۹۰	۱۱ میلیارد و ۸۵۰	۱۵۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید GX 151 با لاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یکمیلیارد و ۳۱۰	۱۵	▲
ساینا S (۱۴۰۵)	۹۹۳	یکمیلیارد و ۳۹۵	۲۰	▼
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	یکمیلیارد و ۵۷۵	۲۵	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	یکمیلیارد و ۷۹۰	۳۰	▼
سه‌د تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۵۲۵	۰	
سه‌د اتومات (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۸۷۵	۵۵	▼
اتلس S (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۲۱	یکمیلیارد و ۴۷۰	۱۰	▼
اتلس GL (بدون ساروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۰۳	یکمیلیارد و ۵۷۰	۵۰	▲
اتلس G (با ساروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۳۷	یکمیلیارد و ۶۵۰	۴۰	▲
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲۵	▼
کوئیک GX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۳۱	یکمیلیارد و ۳۷۸	۷	▼
کوئیک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۳۹۵	۱۵	▼
کوئیک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۴۳۵	۱۵	▼
کوئیک S (۱۴۰۵)	یکمیلیارد	یکمیلیارد و ۳۶۰	۵	▲
کوئیک RS (سفید مشکی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۲	یکمیلیارد و ۳۶۵	۰	
شاهین (بدون ساروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۱۷۵	۱۰	▲
شاهین (با ساروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۳۶۰	۱۰	▼
شاهین اتومات (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۵	۳ میلیارد و ۹۰۰	۳۰	▼
شاهین اتومات پلاس (با مانیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۳۴	۳ میلیارد و ۱۴۰	۳۰	▼
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۶۸۰	۰	
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۰	یکمیلیارد و ۹۲۵	۳۰	▼
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۵۵	۱۵	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۳۰	یکمیلیارد و ۸۲۰	۵۵	▼
سورن پلاس TU5P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۵۴۵	۴۵	▼
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۴۳۵	۱۰	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۳۸۰	۷۵	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۵۲۰	۵۵	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۰۲	یکمیلیارد و ۸۸۰	۸۰	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۱۶۰	۳۵	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳۰	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما (با رینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۳۸۵	۶۰	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۲ میلیارد و ۸۶۰	۹۵	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۱۵	۸۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۳۹۰	۹۰	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۴۳۵	۹۰	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۳۱۰	۴۰	▼
تارا ۶ دنده V1 (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۲۸۵	۷۰	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۱۸۰	۰	▼
تارا اتومات V4 توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳ میلیارد و ۵۴۰	۷۰	▼
رانا پلاس (ترمز عقب کاسه‌ای) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۲۵	یکمیلیارد و ۸۴۵	۲۰	▼
رانا پلاس (ترمز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۸۰	یکمیلیارد و ۸۸۰	۳۵	▼
ری‌آر ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۴ میلیارد و ۴۲۰	۱۲۰	▲
وانت آریسان (با مانیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۶۲۸	یکمیلیارد و ۶۷۵	۱۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
چانگان CS55 پلاس ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۸۱۹	۶ میلیارد و ۲۰۰	۳۰۰	▲
چانگان UNI-T - توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۶ میلیارد و ۵۸۰	۷ میلیارد و ۴۵۰	۲۰۰	▲
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۷۶۲	۹ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
کیا EV5 تیپ ۷۲۰ (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۸۰۰	۹ میلیارد و ۳۰۰	۴۰۰	▲
کیا K5 توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۲۶۳	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۰	
سوزوکی فرانکس هیبرید (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد	۲۰۰	▲
سوزوکی گراند وینتار هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۶۰۰	۶۰۰	▲
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۳۰۱	۱۰ میلیارد	۳۰۰	▲
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۳۰۰	۸ میلیارد	۵۰۰	▲
فولکس تی‌آر اکو ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۳۵۰	▲
هیوندای پالیسید ۲ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۳۵ میلیارد	۳۴ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
هیوندای سانتافه توربو تک دیفرانسیل (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد	۱۵ میلیارد و ۰	۰	
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۰۰	۹ میلیارد و ۱۹۰	۰	
هیوندای سوناتا ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۹۰	۱۰ میلیارد	۴۵۰	▲
هیوندای النترا ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۶۰۰	▲
مزدا EZ6 مکس ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۶۰۰	۱۱ میلیارد	۳۰۰	▲
مزدا EZ60 EREV (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۸۰۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲
مزدا CX-50 (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۷۰۰	۱۳ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
میتسوبیشی اکیلیس کراس (۲۰۲۶)	۸ میلیارد و ۵۹۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۵۰۰	▲
میتسوبیشی اوتلندر ۲.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۱۷ میلیارد	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
نيسان آلتیما (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد	۵۰۰	▲
نيسان پاترول ۶ سیلندر ۳.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۰	۶۵ میلیارد	یکمیلیارد	▲
وویا فری (۲۰۲۶)	۱۱ میلیارد و ۴۹۰	۱۳ میلیارد	۲۰۰	▲
هاوال H9 (۲۰۲۶)	۱۰ میلیارد و ۴۰۵	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ولوو S90 AWD (۲۰۲۶)	۲۹ میلیارد	۳۳ میلیارد	۰	
ولوو XC70 CORE (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	۰	

مخزن و دستگاه میکسر تغلیظ، یک دستگاه بویلر، یک دستگاه چیلر، یک دستگاه ژنراتور و ۶ دستگاه فلکسی به همراه قطعات مربوطه را مشاهده کردند. رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ خاطر نشان: «بررسی‌های انجام‌شده نشان داد این کارگاه فاقد مجوزهای قانونی لازم برای فعالیت در زمینه فرآورده‌های نفتی بوده و در مخازن آن مقدار قابل توجهی فرآورده نفتی نگهداری می‌شود.» سردار افشاری با اشاره به شیوه فعالیت این کارگاه گفت: «بررسی‌های اولیه نشان می‌دهد قاچاقچیان حرفه‌ای سوخت، فرآورده‌های نفتی قاچاق را با استفاده از تجهیزات موجود در این کارگاه تغلیظ کرده و آن را برای تبدیل به محصولاتی از جمله روغن موتور آماده می‌کردند.»

رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ از کشف بیش از ۶۸ هزار لیتر فرآورده نفتی خارج از شبکه توزیع در یک کارگاه غیرمجاز خبر داد و گفت: «این کارگاه، سوخت قاچاق را تبدیل به روغن موتور می‌کرد که ارزش سوخت کشف‌شده بیش از ۴۶ میلیارد ریال برآورد شده است.» به گزارش «ایرنا» از پلیس پایتخت، سردار مهدی افشاری روز شنبه اظهار کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ با انجام اقدامات فنی و اطلاعاتی از فعالیت یک کارگاه غیرمجاز در زمینه تغلیظ فرآورده‌های نفتی و دبوی سوخت در شهرک صنعتی شمس آباد مطلع شدند و موضوع را به صورت ویژه در دستور کار قرار دادند.» وی افزود: «ماموران پس از انجام بررسی‌های تخصصی و شناسایی محل، وارد کارگاه شده و در بررسی‌های اولیه، ۱۳



کشف ۶۸ هزار لیتر سوخت قاچاق در شرق تهران



«ENEOS» اسپانسر سوخت سه سری از مسابقات بزرگ ژاپن شد؛

«اتانول» وارد رقابت‌های سرعت می‌شود

استراتژیک انرژی ژاپن که در فوریه ۲۰۲۵ تصویب شد، به طور مشخص بر گسترش استفاده از بنزین اتانولی تاکید کرده و پروژه‌های مشترک دولتی-خصوصی برای ایجاد زیرساخت‌های لازم در حال اجراست. یکی از نمونه‌های مهم این تلاش، استفاده از اتانول سلولزی تولید داخل در سوخت E۱۰ سری Super Formula است؛ اتانولی که توسط Research Association of Biomass Innovation for Next Generation Auto-mobile Fuels (raBit) در استان فوکوشیما تولید می‌شود و نشان‌دهنده حرکت ژاپن به سمت خودکفایی در تولید سوخت‌های کم کربن است. ENEOS تاکید می‌کند که حضور در مسابقات نه تنها فرصتی برای آزمایش سوخت در شرایط واقعی و فشار بالاست، بلکه بستری برای ارتباط با هواداران، تیم‌ها و ذی‌نفعان صنعت خودرو محسوب می‌شود. این شرکت می‌گوید مسابقات، بهترین مکان برای نمایش قابلیت‌های سوخت‌های نسل آینده و ایجاد پذیرش اجتماعی برای آن‌هاست؛ زیرا عملکرد سوخت در پیست، مستقیماً توسط مخاطبان دیده و ارزیابی می‌شود.

در کنار این فعالیت‌ها، ENEOS اعلام کرده که برنامه‌های خود برای گذار انرژی را ادامه خواهد داد؛ برنامه‌ای بلندمدت که هدف آن ایجاد تعادل میان تامین پایدار انرژی و مواد و حرکت به سمت جامعه کم کربن خنثی است. این شرکت می‌گوید سوخت‌های کم کربن مانند EARTH ONE تنها بخشی از این مسیر هستند و پروژه‌های دیگری نیز در حوزه سوخت‌های نسل آینده در دست توسعه قرار دارد.

ورود سوخت‌های اتانولی به مسابقات بزرگ ژاپن، پیام مهمی برای صنعت سوخت و روانکارها دارد: گذار انرژی تنها در آزمایشگاه اتفاق نمی‌افتد، بلکه باید در پیست‌های واقعی، زیر فشار سرعت، گرما و رقابت آزمایش شود. ENEOS با EARTH ONE نشان داده که این مسیر نه تنها ممکن است، بلکه می‌تواند به عنوان یک مدل عملی برای سایر کشورها و سری‌های مسابقه‌ای نیز مطرح شود.



داشته باشد. همین ویژگی باعث شده اتانول بلندینگ در سال‌های اخیر توجه دولت‌ها و صنایع را به عنوان یک راهکار عملی و قابل اجرا به خود جلب کند. در ژاپن نیز این مسیر با جدیت دنبال می‌شود. هفتمین برنامه

زیست‌توده‌های قندی و نشاسته‌ای مانند ذرت و نیلوفر یا از زیست‌توده سلولزی حاصل از بقایای گیاهی و کاغذ بازیافتی تولید می‌شود. از آنجا که گیاهان در طول رشد خود CO₂ را از جو جذب می‌کنند، سوخت حاصل می‌تواند نسبت به بنزین معمولی انتشار کربن کمتری

شرکت «ENEOS Corporation» گام تازه‌ای در مسیر توسعه سوخت‌های کم کربن برداشته و اعلام کرده است که سوخت جدید خود با نام ENEOS EARTH ONE را در چندین سری مهم موتوراسپریت ژاپن تامین می‌کند. این اقدام، بخشی از برنامه گسترده ENEOS برای پیشبرد فناوری سوخت‌های کم کربن و افزایش آگاهی عمومی نسبت به نقش سوخت‌های جایگزین در کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای است. این شرکت تاکید می‌کند که مسابقات، بهترین بستر برای آزمایش سوخت در شرایط سخت و همچنین معرفی آن به جامعه علاقه‌مندان خودرو هستند.

ENEOS EARTH ONE در دو نسخه E۲۰ و E۱۰ عرضه می‌شود. نسخه E۲۰ شامل ۲۰ درصد اتانول است که در سری Super Taikyu ۲۰۲۶ Empowered by Bridgestone مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ مسابقه‌ای که ENEOS اسپانسر آن است و تامین سوخت در آن محدود به کلاس ST-Q Joint Challenge خواهد بود. نسخه E۱۰ نیز که ۱۰ درصد اتانول دارد، در دو سری بزرگ Japan Super Formula Championship ۲۰۲۶ استفاده می‌شود؛ دو مسابقه‌ای که ENEOS از سال ۲۰۲۶ اسپانسر رسمی آن‌هاست. در SUPER GT، تامین سوخت تنها برای کلاس GT۵۰۰ انجام می‌شود. ENEOS می‌گوید انتخاب نسام EARTH ONE از میان بیش از ۵۰۰ پیشنهاد کارکنان انجام شده و هدف آن نمایش جاه‌طلبی شرکت برای ساخت «محیط زیست دوست‌ترین بنزین جهان» است؛ سوختی که بتواند به عنوان یک محصول کاملاً متمایز در بازار شناخته شود. حتی طراحی بشکه‌های سوخت نیز با رنگ نارنجی سازمانی ENEOS انجام شده تا هویت بصری برند در پیست‌ها دیده شود.

اتانول بلندینگ، یعنی ترکیب بنزین فسیلی با اتانول زیستی، یکی از مسیرهای مهم کاهش انتشار کربن در حمل و نقل است. اتانول از



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



رنو کولیوس مدل ۲۰۲۶ یکی از جدیدترین محصولات این برند در کلاس شاسی بلندهای متوسط و بزرگ است که با طول حدود ۴.۷۸ متر و فاصله محوری ۲.۸۲ متر، فضای کابین قابل توجهی ارائه می‌دهد. طراحی بیرونی با خطوط حجیم، جلوپنجره مدرن، چراغ‌های LED و نوار نوری سراسری در بخش عقب، چهره‌ای مدرن و نسبتاً لوکس به خودرو بخشیده است. در کابین، مهم‌ترین ویژگی استفاده از سه نمایشگر ۱۲.۳ اینچی در امتداد داشبورد است که مجموعه‌ای دیجیتال برای راننده، سیستم سرگرمی و سرنشین جلو ایجاد می‌کند. نمایشگر هداپ و مجموعه گسترده‌ای از سامانه‌های کمک‌راننده نیز از تجهیزات مهم کولیوس جدید هستند. کولیوس ۲۰۲۶ با پیش‌رانه‌های مختلف

عروضه می‌شود. نسخه ۲ لیتری توربوشارژ در مدل دیفرانسیل جلو حدود ۲۱۴ اسببخار قدرت و ۳۲۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند؛ این میزان در نسخه چهارچرخ محرک به‌ترتیب به حدود ۲۲۵ اسببخار و ۳۵۰ نیوتون‌متر می‌رسد. همچنین نسخه هیبریدی ۱.۵ لیتری نیز با سیستم E-Tech عرضه شده است. قیمت کولیوس ۲۰۲۶ بسته به بازار و تیپ متفاوت است؛ بنابراین یک قیمت جهانی واحد برای آن وجود ندارد. در مجموع، کولیوس جدید با ترکیب طراحی مدرن، کابین دیجیتال، قوای محرکه متنوع و فناوری‌های پیشرفته ایمنی، رویکرد جدید رنو در کلاس SUV های خانوادگی را نشان می‌دهد.

رنو «کولیوس» ۲۰۲۶؛



ترکیب طراحی فرانسوی و فناوری کره‌ای

تلگرام

Telegram

دلیل پیشرفت چشمگیر صنعت خودرو چین چیست؟

صنعت خودرو چین طی سال‌های اخیر از یک تولیدکننده بزرگ به یکی از مهم‌ترین بازیگران فناوری خودرو در جهان تبدیل شده است. اگر در گذشته رقابت خودروسازان چینی بیشتر بر قیمت و امکانات متمرکز بود، امروز حوزه‌هایی مانند قوای محرکه برقی، باتری، نرم‌افزار، اتصال خودرو، نمایشگرهای هوشمند و سامانه‌های پیشرفته کمک‌راننده به میدان اصلی رقابت تبدیل شده‌اند. حال سوال این است که دلیل این پیشرفت لحظه‌ای چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

سرعت پیشرفت صنعت خودرو چین را باید حاصل ترکیب چند عامل دانست. چین هم بازار بسیار بزرگی دارد و هم زنجیره تامین گسترده‌ای برای باتری، الکترونیک و قطعات خودرو ایجاد کرده است. رقابت شدید میان خودروسازان نیز باعث شده یک فناوری مدت زیادی روی محصول باقی نماند و شرکت‌ها دائماً مجبور به ارتقای آن باشند. در خودروهای جدید چینی، نرم‌افزار دیگر یک بخش جانبی نیست؛ بلکه بخشی از معماری اصلی خودرو محسوب می‌شود. آژانس بین‌المللی انرژی نیز تأکید کرده که چین علاوه بر بزرگ‌ترین بازار خودروهای برقی، بیشترین تنوع مدل‌های برقی را در میان بازارهای بزرگ جهان به خود اختصاص داده است.

پهلویی

مهم‌ترین تفاوت را باید در سرعت چرخه توسعه جستجو کرد. خودروساز سنتی معمولاً محصولی را برای یک چرخه نسبتاً طولانی طراحی و سپس وارد بازار می‌کند، اما رقابت در چین شرکت‌ها را به سمت چرخه‌های توسعه بسیار سریع‌تر سوق داده است. آماز IEA نیز نشان می‌دهد تولید خودروهای برقی چین در سال ۲۰۲۵ به حدود ۱۶ میلیون دستگاه رسیده و این کشور نزدیک به سه‌چهارم تولید جهانی خودروهای برقی را در اختیار داشته است.

فرهمند



صدای منتظری

۸۸۳۰۶۷۶۱

تغییر غیر اصولی در خودرو!



خودرو مونتازای مدل ۱۳۹۶ دارم و چندی پیش با هدف ارتقای توان پیش‌رانه آن، به یک مرکز تیونینگ نسبتاً معروف در سطح شهر مراجعه کردم. در این مرکز کیت اگزوز اسپرتی با صرف هزینه ۴۰ میلیون تومان روی خودرویم نصب شد تا توان موتور آن افزایش یابد؛ اما به‌فاصله اندکی از نصب قطعه مذکور، دمای موتور به‌شدت بالا می‌رفت و خودرویم همچون گذشته دارای توان لازم برای حرکت نبود. با مراجعه به نمایندگی، کارشناس مربوطه دلیل این امر را نصب کیت اگزوز تقلبی و بی‌کیفیت روی خودرویم دانست که سبب برگشت دود به سیلندر شده است. ۲۲۱۸***۰۹۲۳

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۵۶۳

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم برای توسعه سهم خودروهای اتوماتیک در سبد محصولات دو خودروساز بزرگ کشور کدام مورد زیر اثرگذارتر است؟ در پاسخ به این پرسش ۷۵ درصد به گزینه یک یعنی سرمایه‌گذاری روی شرکت‌های دانش‌بنیان و ۲۵ درصد به گزینه دوم یعنی همکاری با شرکت‌های خارجی و مونتاژ گیربکس اتوماتیک در کشور رأی داده بودند.

نظرسنجی شماره ۲۵۶۴

به نظر شما کدام یک از موارد زیر می‌تواند میزان خسارت وارد شده به شهروندان بر اثر سانحه و تصادف را دقیق‌تر و بهتر تخمین بزند؟

۱- نصب هرچه بیشتر دوربین‌های مداربسته در سطح شهر
۲- حضور محسوس و نامحسوس مأموران پلیس راهنمایی و رانندگی در معابر عمومی

دلیل موفقیت «هوندا» در بازار جهانی چیست؟

«آکورد» ۲۰۲۶؛ سدان باکیفیت و ایمن ژاپنی



هوندا آکورد مدل ۲۰۲۶ همچنان یکی از شناخته‌شده‌ترین سدان‌های میان‌سایز بازار آمریکاست و برای این مدل سال، هوندا بیشتر روی ارتقای تجهیزات و ارزش خرید تمرکز کرده است. آکورد در حالی وارد سال ۲۰۲۶ می‌شود که همچنان طراحی نسل یازدهم خود را حفظ کرده، اما بر برخی تیپ‌ها تجهیزات بیشتری دریافت کرده‌اند. در نسخه‌های Sport نیز استفاده از جزئیات مشکی‌رنگ، ظاهر خودرو را اسپرت‌تر کرده است. همچنین رنگ‌های نسخه SE از ۱۷ به ۱۹ اینچ ارتقا یافته‌اند.

طراحی خارجی؛ ساده، کشیده و مدرن

آکورد ۲۰۲۶ با بدنه‌ای کشیده و تناسب نزدیک به یک فست‌بک، چهره‌ای متفاوت از بسیاری از سدان‌های سنتی دارد. چراغ‌های LED باریک، جلوپنجره نسبتاً ساده، خطوط بدنه کم‌تکلف و سقف با شیب ملایم، ظاهر خودرو را مدرن و آیرودینامیک جلوه می‌دهند. طول بدنه به ۴۹۷۰ میلیمتر، عرض آن به ۱۸۶۰ میلیمتر و فاصله محوری خودرو به ۲۸۳۰ اینچ می‌رسد. ظرفیت صندوق نیز حدود ۴۷۲ لیتر است که برای یک سدان خانوادگی رقم قابل توجهی محسوب می‌شود.

کابین؛ جادار و کاربردی

در فضای داخلی، هوندا از همان زبان طراحی ساده و افقی نسل جدید استفاده کرده است. یکی از عناصر شاخص کابین، شبکه‌ای با طرح لانه‌زنبوری است که درپچه‌های تهویه را در خود پنهان می‌کند. فضای پای ردیف دوم نیز با ۱۰۳۶ میلیمتر، برای یک سدان میان‌سایز بسیار مناسب است. هوندا همچنین تلاش کرده تعداد زیادی از کنترل‌های ضروری را همچنان به‌صورت فیزیکی نگه دارد تا استفاده از امکانات هنگام رانندگی پیچیده نباشد. در بخش فناوری، نمایشگر ۹ اینچی در تیپ‌های پایه و نمایشگر ۱۲.۳ اینچی در نسخه‌های بالاتر ارائه می‌شود. تمام مدل‌ها از نمایشگر دیجیتال ۱۰.۲ اینچی پشت فرمان، اتصال بی‌سیم اپل کار پلی و اندروید اتو و شارژر بی‌سیم تلفن همراه بهره می‌برند. در نسخه‌های بالاتر، سیستم صوتی Bose با ۱۲ بلندگو نیز در دسترس است. یکی از نقاط قوت آکورد ۲۰۲۶، مجموعه استاندارد Honda Sensing است. ترمز اضطراری خودکار، هشدار خروج از خط، دستیار حفظ خودرو بین خطوط، کروز کنترل تطبیقی و تشخیص علائم راهنمایی و رانندگی از جمله فناوری‌های کمک‌راننده آن هستند. دوربین عقب، سیستم کنترل پایداری، پاش فشار تابر و هشدار توجه راننده نیز در قهرست تجهیزات ایمنی قرار دارند.

مشخصات فنی؛ دو انتخاب برای قوای محرکه

آکورد ۲۰۲۶ در بازار آمریکا با دو نوع قوای محرکه عرضه می‌شود. نسخه‌های LX و SE به موتور ۱.۵ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ مجهز هستند که ۱۹۲

اسببخار قدرت و ۲۶۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند و نیرو را از طریق گیربکس CVT به چرخ‌های جلو می‌فرستد. مصرف سوخت ترکیبی این نسخه حدود ۱۲ کیلومتر در هر ۱۰۰ کیلومتر اعلام شده است. مدل‌های بالاتر به سیستم هیبریدی دو موتور مجهز هستند که از یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری چرخه آتکینسون و دو موتور الکتریکی تشکیل شده و مجموع قدرت آن به ۲۰۴ اسببخار می‌رسد. این مجموعه از نظر شتاب نیز عملکرد بهتری نسبت به نسخه پایه دارد؛ رسانه «کاراند درایور» در آزمایش خود، شتاب صرفاً تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت نسخه هیبریدی را ۶.۷ ثانیه ثبت کرده است. نسخه‌های هیبریدی همچنین می‌توانند به مصرف ترکیبی حدود ۱۷ تا ۱۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر، بسته به تیپ دست پیدا کنند. تمام نسخه‌های آکورد ۲۰۲۶ دیفرانسیل جلو هستند و سیستم چهارچرخ محرک برای آن ارائه نمی‌شود.

قیمت؛ همچنان در محدوده رقابتی

قیمت آکورد ۲۰۲۶ در بازار آمریکا از حدود ۲۹ هزار و ۵۹۰ دلار برای این نسخه LX آغاز می‌شود و بسته به تیپ و قوای محرکه افزایش می‌یابد. قیمت پایه نسخه Sport-L Hybrid حدود ۳۵ هزار و ۴۹۵ دلار و این رقم در مورد EX-L Hybrid به ۳۵ هزار دلار می‌رسد. بالاترین نسخه‌های مجهز نیز قیمت را به محدوده بیش از ۴۰ هزار دلار می‌رسانند.



پیامک

SMS

تغییر و جابه‌جایی پیش‌رانه خودرو

تویوتا گرند کمری مدل ۲۰۰۶ مجهز به موتور ۴ سیلندر دارم و قصد دارم پیش‌رانه لکسوس IS۲۵۰ را که محصول کمپانی تویوتا است، روی خودرویم نصب کنم تا توان و گشتاور آن افزایش یابد؛ نظر شما در این رابطه چیست؟ ۸۲۶۵***۰۹۱۷



خودرو تویوتا گرند کمری از نظر سگمت و کلاس در سطح برابری با لکسوس IS۲۵۰ قرار نمی‌گیرد. بر این اساس تمامی نسخه‌های تویوتا گرند کمری وارد شده به کشورمان از دو پیش‌رانه ۴ سیلندر و ۶ سیلندر برخوردارند. در نمونه‌های ۴ سیلندر از یک موتور ۲۳۶۲ سی‌سی تنفس طبیعی مجهز به سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها در خودرو بهره گرفته شده تا با سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری EFI و ۱۶ عدد سوپاپ بتواند ۱۵۴ اسببخار قدرت و ۲۱۷ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. در نمونه‌های ۶ سیلندر این خودرو نیز که دارای پیش‌رانه ۲۹۹۴ سی‌سی تنفس طبیعی با سیستم زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها و ۲۴ عدد سوپاپ هستند، ۲۱۰ اسببخار قدرت و ۲۹۸ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌شود. هر دو پیش‌رانه از موتورهای باکیفیت موجود در بازار ایران هستند و پیش‌رانه ۴ سیلندر ۲.۴ لیتری اتومسفریک این خودرو موسوم به ۲AZ-FE از تکنولوژی ساخت نسبتاً به‌روزی برخوردار است. این پیش‌رانه با شرایط سوختی و جوی ایران سازگاری داشته و از نظر استهلاک بسیار پایین بوده و کیفیت ساخت بالاتری نسبت به رقیب کره‌ای خود یعنی هیوندای سوناتا NF دارد. اما در مقابل لکسوس IS۲۵۰ یک سدان کامپکت لوکس سگمت D است که دارای پیش‌رانه‌های قدرتمندتر و به‌روزتری نسبت به تویوتا گرند کمری است. زیرا پیش‌رانه لکسوس IS۲۵۰ را یک موتور ۳ سیلندر با آرایش وی‌شکل به‌حجم ۲۴۹۹ سی‌سی تشکیل می‌دهد. این موتور اتومسفریک موسوم به ۲GR-FSE است که با در نظر گرفتن ساختار ۲۴ سوپاپ، زمان‌بندی متغیر هوشمند سوپاپ‌ها VVT-i و سیستم پاشش سوخت انژکتوری به‌روز شده و می‌تواند حداکثر ۲۰۷ اسببخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را فراهم آورد. ناگفته نماند که مقایسه میان پیش‌رانه‌های تویوتا گرند کمری با لکسوس IS۲۵۰ کاملاً اشتباه است. زیرا پیش‌رانه گرند کمری در سال‌های ۲۰۰۴ تا ۲۰۰۶ تولید شده و طراحی و ساخت پیش‌رانه لکسوس IS۲۵۰ مربوط به سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۵ است. بنابراین این دو مدل از نظر تکنولوژی ساخت، قابل مقایسه با یکدیگر نیستند. اما این که لکسوس برند زیرمجموعه تویوتا است، دلیل صحیح و معقولی برای نصب پیش‌رانه محصولات لکسوس روی تویوتا نخواهد بود. همچنین جالب است بدانید که پیش‌رانه لکسوس IS۲۵۰ همان پیش‌رانه محصولات تویوتا است. چراکه تمامی محصولات تویوتا و لکسوس از یک پیش‌رانه مشترک استفاده می‌کنند. اما با توجه به وزن خودرو، آیرودینامیک بدنه، نوع خنک‌کاری، قدرت سیستم ترمز و توزیع وزن و نوع سیستم انتقال قدرت، تعویض پیش‌رانه گرند کمری با لکسوس IS۲۵۰ غیراصولی و غیر استاندارد است. زیرا لکسوس IS۲۵۰ یک خودرو اسپرت با سیستم انتقال قدرت دیفرانسیل عقب است که با توجه به ماهیت دیفرانسیل جلو بودن خودرو و شما، همخوانی چندانی با آن ندارد. بنابراین تغییر پیش‌رانه فابریک خودرو با سایر پیش‌رانه‌ها غیراصولی بوده و هزینه نگهداری خودرو را تا حد زیادی افزایش می‌دهد. درعین حال بهترین پیشنهاد درباره ارتقای توان و گشتاور هر مدلی از خودرو، به‌خصوص خودرو و شما، نصب قطعات مورد تأیید کمپانی تویوتا مانند نصب هدرز، کیت مکش هوای اسپرت و ریمپ کردن ECU است. با اعمال این سه پارامتر می‌توان شاهد افزایش توان و گشتاور موتور خودرو بود.



کشف ۵ میلیارد تومان لاستیک قاچاق در جنوب تهران

جانشین پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ از کشف ۲۷۴ حلقه لاستیک قاچاق در یک انبار در محدوده شهر ری خبر داد. به گزارش خبرگزاری صداوسیما، سرهنگ کار آگاه اسماعیل عبدی، جانشین پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ گفت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ در پی انجام اقدامات فنی و اطلاعاتی، از دپوی مقادیری لاستیک قاچاق در یک انبار واقع در خیابان رجایی محدوده شهر ری مطلع شدند.» وی افزود: «بررسی‌های اولیه نشان داد این محموله پس از تخلیه در انبار مذکور، به صورت غیر مجاز دیو شده و قرار بوده با استفاده از یک دستگاه وانت به بازار منتقل و عرضه شود.» جانشین پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ ادامه داد: «تیم عملیاتی پس از شناسایی دقیق محل، با هماهنگی قضایی و در یک عملیات غافلگیرانه وارد انبار

شده و موفق به کشف محموله لاستیک‌ها شدند.» سرهنگ عبدی با اشاره به این که در بازرسی انجام‌شده، تعداد ۲۷۴ حلقه لاستیک کشف شد که بنا بر بررسی‌های صورت گرفته، فاقد اسناد و مدارک قانونی و معتبر برای ورود و نگهداری بوده است، تصریح کرد: «در این رابطه پرونده قضایی تشکیل و متهم به همراه کالاهای مکشوفه برای انجام مراحل قانونی به مرجع قضایی معرفی شد.» وی با اشاره به اعلام ارزش بیش از ۵ میلیارد تومانی محموله از سوی کارشناسان گفت: «پلیس امنیت اقتصادی با جدیت با قاچاق و احتکار کالا برخورد می‌کند و شهروندان می‌توانند در صورت مشاهده هرگونه مورد مشکوک در این زمینه، مراتب را از طریق شماره ۳۱۱۰ به پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ اطلاع دهند.»

استانداردها، روش اندازه‌گیری و اثرات؛

۵ نکته مهم در مورد تنظیم باد تایرها!

فصل یک‌بار، گنج خود را با نمونه مرجع یا تعمیرگاه معتبر تطبیق دهید. پس از تنظیم، درپوش والو را ببندید تا از نفوذ رطوبت و خاک جلوگیری شود. اگر دافما افت فشار دارید، احتمال نفوذ هوا از والو، مهره رینگ یا میخ خوردگی را بررسی کنید. برای سفرهای طولانی، فشار تایر زاپاس را هم بسنجید؛ این تایر اغلب فراموش می‌شود و در شرایط اضطراری ممکن است کارایی لازم را نداشته باشد

در مسیرهای ناهموار یا با بار بالا، فشار را طبق توصیه سازنده اندکی افزایش دهید و پس از بازگشت به شرایط عادی، آن را به مقدار مرجع برگردانید. فشار تایر تابع قانون گازهاست؛ با افزایش دما، فشار بالا می‌رود. به همین دلیل، تنظیم در ظهر تابستان و رانندگی بلافاصله پس از آن، تصویری غیرواقعی از فشار «سرد» ارائه می‌دهد. در زمستان، افت دمای شبانه می‌تواند چند PSI فشار را کم کند و باعث روشن شدن چراغ TPMS شود؛ این موضوع لزوماً به معنای پنچری نیست. راه‌حل، پایش منظم و تنظیم فشار در دمای محیط ثابت است. اگر خودرو در فضای بسته گرم پارک می‌شود اما در فضای سرد تردد می‌کند، مقدار سرد را با توجه به مقصد نهایی تنظیم کنید.

بار نیز روی فشار موثر است؛ هرچه بار و مرکز ثقل بالاتر رود، بار عمودی روی تایر افزایش می‌یابد و برای جلوگیری از داغ شدن باید فشار را طبق جدول بار-فشار تایر تنظیم کرد.

حمل یدک یا سقف‌باگ مسقف می‌تواند بار معادل سرنشین اضافه ایجاد کند. در این موارد، با رعایت سقف مجاز، فشار را اندکی افزایش دهید و پس از اتمام سفر به حالت مرجع بازگردید. همیشه بین راحتی سواری و پایداری تعادل ایجاد کنید و هرگز از مقدار حداکثر درج‌شده روی دیواره به‌عنوان فشار هدف استفاده نکنید



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

فشار باد صحیح سنگ‌بنای عملکرد ایمن تایر است. فشار سرد پیشنهادی روی برچسب ستون در راننده یا دفترچه خودرو درج شده و معمولاً با بار و سرعت مرجع سازگار است. اندازه‌گیری باید در حالت سرد انجام شود؛ یعنی وقتی خودرو حداقل سه ساعت توقف داشته یا مسافت کوتاهی با سرعت کم پیموده است. افزایش هر ۱۰ درجه سانتی‌گراد دمای محیط می‌تواند حدود یک تا ۲ PSI به فشار داخلی بیفزاید؛ بنابراین، افزودن فشار هنگام گرم بودن تایر و سپس سرد شدن، باعث کمبود واقعی فشار خواهد شد

کمبود فشار سطح تماس را افزایش می‌دهد و دمای کاری را بالا می‌برد؛ نتیجه، ساییش بیش از حد کناره‌ها، مصرف سوخت بیشتر و افزایش احتمال جداسازی لایه‌هاست. در مقابل، فشار بیش از حد، سطح تماس را کوچک و ساییش مرکزی را تشدید می‌کند و ترمزگیری را به‌ویژه در مسیرهای خیس طولانی‌تر می‌سازد. برای رانندگی با بار یا سرعت‌های بالاتر از حالت استاندارد، مراجعه به جداول سازنده تایر ضروری است تا بر اساس شاخص بار-سرعت، فشار مناسب تنظیم و از تخریب حرارتی جلوگیری شود. اندازه‌گیری استاندارد با گنج‌کالیبره و در حالت سرد انجام می‌شود

ابتدا والو را تمیز کنید تا گردوغبار وارد هسته نشود. گنج را عمود و بدون نشست روی والو فشار دهید؛ قرائت را با مقدار درج‌شده روی برچسب بدنه مقایسه کنید. اگر اختلافی وجود دارد، به آرامی باد را کم یا زیاد کنید و مجدداً بسنجید. در صورت وجود سنسور TPMS، قرائت آن را مرجع قرار ندهید؛ زیرا TPMS هشداردهنده است، نه ابزار تنظیم دقیق. هر



کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	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 S۳- چری X۲۲-تویوتا پاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۲۲
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان -سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا- BYDS۶
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	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		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	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 تویوتا-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 راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون





فراهم کرده‌ومی‌تواند پایداری خودرو را هنگام ترمزگیری روی سطوح با چسبندگی متفاوت افزایش دهد. اهمیت این فناوری در خودروهای برقی و سامانه‌های رانندگی خودکار بیشتر می‌شود؛ زیرا بریمبو آن را از ابتداء برای هماهنگی با خودروهای الکتریکی و نسل آینده سیستم‌های کنترل خودرو توسعه داده‌است. همکاری بریمبو و میشلن نیز امکان استفاده از اطلاعات لحظه‌ای چسبندگی تایر برای بهینه‌سازی عملکرد ترمز را فراهم می‌کند. در نتیجه، آینده ترمز خودرو دیگر تنها به قدرت کالیپر و اندازه دیسک وابسته نیست؛ بلکه نرم‌افزار، داده و کنترل مستقل چرخ‌ها به بخش اصلی عملکرد سیستم ترمز تبدیل خواهند شد.

بریمبو در نسل جدید فناوری‌های ترمز خود، مسیر توسعه را از بهبود صرف دیسک و کالیپر فراتر برده و به سمت ترکیب مکاترونیک، نرم‌افزار، سنسورها و تحلیل داده حرکت کرده‌است. مهم‌ترین نمونه این رویکرد، سامانه SENSIFY است که برای کنترل مستقل نیروی ترمز هر چهار چرخ طراحی شده و می‌تواند میزان ترمزگیری هر چرخ را متناسب با شرایط مسیر و رفتار خودرو تنظیم کند. در سیستم‌های سنتی، فشار هیدرولیکی مبنای انتقال نیروی ترمز است؛ اما SENSIFY از معماری موسوم به Fluid-Free استفاده می‌کند و فرمان ترمز را از طریق سیگنال‌های الکتریکی و عملکردهای الکترومکانیکی مدیریت می‌کند. این ساختار امکان کنترل سریع‌تر و دقیق‌تر هر چرخ را



نسل جدید ترمزهای «بریمبو»؛ عبور از هیدرولیک به ترمز هوشمند

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

بحران نقدینگی قطعه‌سازان با تورم ۷۰ درصدی و تسویه ۴ ماهه

تسویه چهارماهه مطالبات در تورم حداقل سالانه ۷۰ درصدی، ارزش سرمایه قطعه‌سازان را ۲۰ درصد کاهش می‌دهد و اصلاح قراردادها به پرداخت یک‌ماهه به ضرورتی فوری بدل شده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

تداوم پویایی و ثبات در زنجیره تامین صنعت خودرو امروز بیش از هر زمان دیگری نیازمند بازنگری در سازوکارهای مالی و تجاری است. همزمانی نوسانات ارزی و هزینه‌های لجستیکی با افزایش دوره تسویه مطالبات، توان مالی سازندگان قطعه را تحت الشعاع قرار داده و مدیریت جریان تولید را با دشواری‌هایی همراه کرده‌است. در این میان به‌روزرسانی قراردادها، کاهش زمان پرداخت‌ها و تسهیل فرآیندهای بازرگانی می‌تواند گامی موثر در جهت حفظ سرمایه در گردش واحدها و تقویت تاب‌آوری صنعتی باشد؛ رویکردی تعاملی که با بهره‌گیری از هم‌اندیشی بخش خصوصی و نهادهای تصمیم‌گیر، مسیر هموارتری را برای رشد پایدار تولید در نیمه دوم سال ترسیم می‌کند

فرسایش سرمایه در سایه مطالبات معوق محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به تعمیق چالش‌های مالی در زنجیره تامین به «دنیای خودرو» گفت: «چالش‌های بنیادی این بخش تغییری نکرده و مهم‌ترین دغدغه قطعه‌سازان همچنان کمبود نقدینگی است.»

این مقام صنفی اضافه کرد: «این معضل از دو عامل کلیدی ریشه می‌گیرد؛ نخست، ناتوانی یکی از خودروسازان بزرگ در پرداخت به‌موقع تعهدات مالی است که کل زنجیره تامین را دچار بحران کرده‌است. عامل دوم، به خودروسازانی بازمی‌گردد که اگرچه مطالبات را پرداخت می‌کنند، اما دوره بازپرداخت آن‌ها به چهار ماه افزایش یافته‌است.»

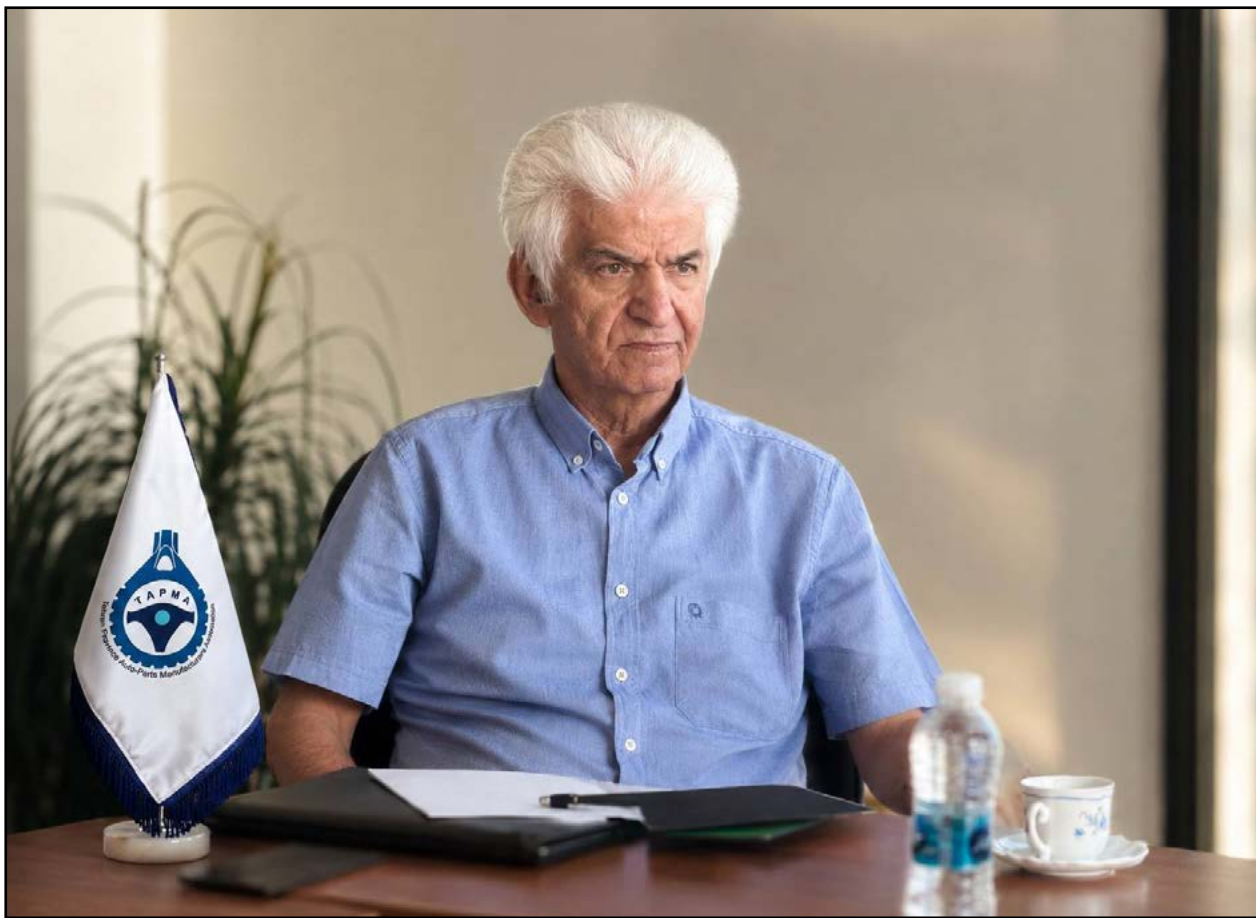
وی با اشاره به این‌که این شیوه از پرداخت جوابگوی شرایط فعلی نیست، ادامه داد: «در شرایط تورم روزافزون (حتی با فرض خوش‌بینانه نرخ تورم سالانه ۷۰ درصدی، معادل افت ارزش ماهانه حدود ۵ درصد)، تسویه چهارماهه به این معناست که ارزش واقعی سرمایه قطعه‌ساز تا زمان دریافت پول، دست کم ۲۰ درصد کاهش می‌یابد.»

نجفی‌منش با تأکید بر ضرورت اصلاح فوری این رویه تأکید کرد: «برای جلوگیری از این فرسایش مالی، در مکاتبات و درخواست‌های رسمی خود پیشنهاد دادیم دوره تسویه مطالبات به حداکثر یک ماه کاهش یابد.» وی افزود: «همچنین به پاسخ به استدلال مسئولان مبنی بر این‌که تسویه یک‌ماهه به حجم بسیار بالایی از نقدینگی نیاز دارد، راهکاری مرحله‌ای و عملیاتی ارائه کردیم؛ بر این اساس، پیشنهاد دادیم اعتباری معادل ۱۰ درصد از کل ارزش خرید مطالبات قطعه‌سازی تامین شود.»

این مقام صنفی اضافه کرد: «این رقم برای کلیت صنعت عدد سنگینی به‌شمار نمی‌رود، اما تخصیص هدفمند آن به تسویه سریع مطالبات واحدهای کوچک، می‌تواند بحران نقدینگی ۸۵ تا ۹۰ درصد از قطعه‌سازان کشور را برطرف کرده و مانع از توقف چرخه تولید در این واحدها شود.»

ضرورت بازنگری در فرآیندهای بازرگانی نجفی‌منش با انتقاد صریح از سازوکارهای ثبت سفارش نیز در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» تصریح کرد: «چالش همیشگی و فرسایشی دیگری که صنعت با آن دست‌به‌گریبان است، سازوکار سامانه جامع تجارت است؛ سامانه‌ای که به واقع باید آن را «سامانه مانع تجارت» نامید.»

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به موانع و مشکلات این سامانه برای تولید و تولیدکننده اضافه کرد: «تولیدکننده برای کوچک‌ترین اقدامات خود ملزم به ثبت سفارش



نجفی‌منش با اشاره به توقف و اختلال در مبادی ورودی کالا اظهار داشت: «مشکل اساسی که به تازگی زنجیره تامین را تحت فشار قرار داده، انتقال محموله‌ها و مواد اولیه از خارج به داخل کشور است. بنادر جنوبی کشور در عمل با قفل شدگی، محدودیت‌ها و تعلیق‌هایی روبه‌رو شده‌اند و جابه‌جایی بار به اجبار به مسیرهای زمینی هدایت شده‌است.»

وی افزود: «هزینه‌های حمل زمینی تفاوت سرسام‌آوری با مسیرهای دریایی دارد؛ به‌طوری که کرایه یک کانتینر که پیش‌تر از طریق خطوط دریایی با یک‌هزار و ۷۰۰ تا یک‌هزار و ۸۰۰ دلار منتقل می‌شد، اکنون در مسیرهای زمینی یا جایگزین تا ارقام بالای ۲۰ هزار دلار جهش پیدا کرده‌است. این افزایش تصاعدی هزینه حمل، به‌طور مستقیم به بهای تمام‌شده و نقدینگی واحدهای تولیدی ضربه می‌زند.»

لژوم مشارکت بخش خصوصی و دولت نجفی‌منش با تأکید بر لزوم هم‌افزایی ارکان حاکمیتی با فعالان صنعت به «دنیای خودرو» گفت: «در شرایطی که مخاطرات ژئوپلیتیکی و سایه بحران بر فضای اقتصادی سنگینی می‌کند، انتظار می‌رود نهادهای تصمیم‌گیر ارتباط و هم‌اندیشی بهتری با بدنه کارشناسی و تولیدکنندگان میدانی برقرار کنند.» رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور افزود: «در تجرب گذشته کشور نیز این تعامل مستمر توانسته بود چالش‌ها را تعدیل کند. امروزه برای عبور از گلوگاه‌های هزینه‌ای و عملیاتی، تعامل ساختاریافته و توجه عملی به مطالبات بخش خصوصی گره‌گشاست. تشکلهای صنعتی تمام ابعاد مشکلات، محاسبات و راهکارهای کارشناسی را به‌صورت مرتبط به دستگاه‌های اجرایی منتقل می‌کنند و اکنون این دولت است که باید نشان دهد تا چه اندازه به این توصیه‌ها بها می‌دهد.»

این مقام صنفی با ارزیابی کارنامه عملکرد ۶ ماهه نخست سال جاری تصریح کرد: «با گذشت نیمی از سال، آن دستاوردی که در قالب اقدامات حمایتی یا مانع‌زدایی اساسی مورد انتظار زنجیره تامین بود، محقق نشده‌است. با وجود این، بخش خصوصی ارتباط و انتقال نظرات را قطع نکرده‌است؛ زیرا در بطن بحران‌های سخت اقتصادی، این دولت است که با پذیرش پیشنهادات کارشناسی بیشترین بهره‌را از پایداری چرخه تولید می‌برد.»

وی افزود: «برای ۶ ماهه دوم، شفاف‌ترین و موثرترین توصیه اقتصادی ما پذیرش مشاوره‌های فعالان دلسوزی است که سال‌ها در همین زیست‌بوم پوریسک سرمایه‌گذاری کرده و چرخه‌های تولید را در سخت‌ترین دوران سرپا نگه داشته‌اند.»

عبور از رکود با صدای کارآفرینان رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با تأکید بر رسالت پایدار جامعه صنعتی تأیید کرد: «رویکرد ما در بخش تولید همواره مبتنی بر نگاه به آینده و تلاش برای سوق دادن مناسبات به سمت روندهای مثبت است. در فرهنگ کاری ما ناامیدی و توقف هیچ جایگاهی ندارد و ترویج افق‌های روشن یک حرفه‌ای است.»

وی اضافه کرد: «تثبیت تولید در نیمه دوم سال به عزم تصمیم‌گیران در شنیدن صدای کارآفرینان بستگی دارد؛ فعالانی که با تمام مخاطرات در میدان مانده‌اند و ظرفیت حل مسائل را به صورت فنی در اختیار دارند.» نجفی‌منش با قدردانی از جریان روشننگری رسانه‌ها افزود: «رسانه‌های دلسوز و تخصصی نقشی کلیدی در بازتاب دقیق دغدغه‌ها، تحلیل‌ها و راهکارهای صنعتی دارند. ما نباید از طرح مکرر حقایق تولید، محاسبات اقتصادی و مطالبات فعالان صنعتی خسته شویم.»

این مقام صنفی ادامه داد: «پیگیری مداوم و طرح شفاف مشکلات تنها ابزاری است که می‌تواند اراده‌های مدیریتی را برای رفع موانع موجود فعال سازد و فضای کسب‌وکار زنجیره خودرو را به سوی انضباط، شفافیت و تاب‌آوری بیشتر رهنمون کند.»

میان ارز دولتی و قیمت بازار آزاد، در کنار عدم تخصیص و تامین واقعی ارز به نرخ مصوب، تولیدکننده را مجبور به تامین ارز از مجاری غیررسمی و افزایش هزینه‌های تولید می‌کند.»

جهش نرخ ارز و بحران لجستیک دریایی رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با برشمردن آثار ارزی بر دفاتر مالی و مالیاتی تولیدکنندگان تأیید کرد: «معضل دیگر این است که پس از تامین ارز با نرخ‌های آزاد یا نیمه‌آزاد، چگونگی ثبت این هزینه‌های واقعی در دفاتر رسمی دارای و مالیاتی به گره‌ای کور بدل می‌شود.»

وی افزود: «سازمان امور مالیاتی باید این واقعیت میدانی را به رسمیت بشناسد و راهکاری شفاف پیش پای صنایع بگذارد. در حال حاضر این سه محور یعنی نقدینگی، موانع سامانه تجارت و ناطمیناتی‌های نرخ و دفاتر مالیاتی ارز-سه ضلع بحران فراگیر فعلی قطعه‌سازی هستند. علاوه بر این ابعاد ساختاری، تشدید تنش‌های منطقه‌ای و بروز ناامنی‌ها نیز بار مالی مضاعفی را از سمت لجستیک خارجی به ما تحمیل کرده‌است.»

نوربالا

کمبود نقدینگی قطعه‌سازان ناشی از ناتوانی یکی از خودروسازان بزرگ در پرداخت به‌موقع تعهدات مالی است و دوم، خودروسازانی که اگرچه مطالبات را پرداخت می‌کنند، اما دوره بازپرداخت آن‌ها به چهار ماه رسیده است

و عبور از مقررات به‌شدت پیچیده و متغیری است که یک روز با ادعای تکمیل سهمیه و روز دیگر با تحمیل ضوابط سهمیه‌بندی دست‌وپاگیر، فرآیند را متوقف می‌سازد.»

این مقام صنفی ادامه داد: «ما به‌صورت مکرر پیشنهاد داده‌ایم که سازوکار این سامانه به سیستم «ثبت آماری» تغییر یابد تا واردکننده قطعه و مواد بتواند بدون مواجهه با این ایستگاه‌های مکرر و طولانی، ملزومات تولید را به کشور وارد کند.»

نجفی‌منش با اشاره به الگوهای موفق بین‌المللی در مدیریت جریان ورودی کالا افزود: «همانند اکثر اقتصادهای توسعه‌یافته، دولت تنها باید فهرست کالاهای مجاز و ممنوعه را به‌صورت شفاف تعیین و ابلاغ کند و کنترل‌های بعدی را به مراحل پسینی و ورود کالا، نظیر بازرسی‌های گمرکی موكول سازد.» وی ادامه داد: «اگر گره‌های این سامانه گشوده شود، سنگینی بار بروکراسی از دوش تولید برداشته شده و جریان مواد اولیه با روانی بیشتری پیگیری خواهد شد. متأسفانه بر این بروکراسی سخت، چالش نرخ ارز و سیستم ارزی هم اضافه شده‌است؛ وجود شکاف عمیق

نیز دچار حادثه و حریق شدند که تیم‌های امدادی، آتش‌نشانی و فوریتهای پزشکی به‌سرعت در محل حضور یافته و عملیات امداد و مهار آتش در دستور کار قرار گرفت. شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران ضمن عرض تسلیت صمیمانه به خانواده‌های داغدار و آرزوی بهبودی هر چه سریع‌تر برای مصدومان، اعلام می‌کند علت و ریشه‌های این سانحه در دست بررسی کارشناسی است و نتایج آن به‌محض اعلام مراجع رسمی و ذیصلاح اطلاع‌رسانی خواهد شد.

به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران به نقل از روابط عمومی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، شامگاه روز شنبه ۱۴ شهریور ماه ۱۴۰۵، یک دستگاه نفتکش حامل فرآورده بنزین در محور مواصلاتی سنجند-همدان، حوالی پلیس‌راه سنجند دچار سانحه شد و متأسفانه بر اثر آتش‌سوزی ناشی از آن، تعدادی از هموطنان جان باختند و شماری نیز مصدوم شدند. بر اساس گزارش‌های اولیه، در جریان این حادثه چند دستگاه خودرو عبوری



اطلاعیه شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در باره حادثه نفتکش در محور سنجند-همدان



تداوم طرح رایگان سازی مترو و اتوبوس می‌تواند سیاست حمل‌ونقل پایتخت را تغییر دهد؛

حمل‌ونقل عمومی رایگان؛ فرصتی برای کاهش خودروگرایی تهران

منابع حمل‌ونقل عمومی باید سرمایه‌گذاری تلقی شود یکی از چالش‌های اجرای این طرح، هزینه آن برای مدیریت شهری است. طبیعی است که رایگان کردن خدماتی که هزینه بهره‌برداری، تعمیر و نگهداری بالایی دارند، نیازمند منابع مالی پایدار است. اما پرسش این جاست که آیا باید حمل‌ونقل عمومی را تنها بر اساس درآمد حاصل از فروش بلیت سنجید؟ پاسخ نمی‌تواند مثبت باشد. مترو و اتوبوس بخشی از زیرساخت اقتصادی شهر هستند. هر سفر منتقل شده‌ای خودرو به حمل‌ونقل عمومی می‌تواند به کاهش مصرف سوخت، کاهش ترافیک، کاهش آلودگی و افزایش بهره‌وری شهر کمک کند. بنابراین منافع این سیستم بسیار بیشتر از درآمد مستقیم فروش بلیت است.

یک فرصت برای تغییر سیاست حمل‌ونقل تهران تداوم رایگان بودن حمل‌ونقل عمومی می‌تواند فرصتی باشد تا تهران سیاست حمل‌ونقل خود را از یک رویکرد واکنشی به یک سیاست فعال تبدیل کند. هدف نباید صرفاً رایگان شدن مترو و اتوبوس باشد؛ هدف باید افزایش سهم حمل‌ونقل عمومی در سفرهای شهری باشد. برای رسیدن به این هدف، باید سه موضوع هم‌زمان دنبال شود: کاهش هزینه سفر، افزایش کیفیت خدمات و توسعه ظرفیت ناوگان.

اگر این سه ضلع کنار یکدیگر قرار بگیرند، رایگان‌سازی می‌تواند از یک تصمیم موقت به ابزاری برای اصلاح الگوی سفر در پایتخت تبدیل شود. تهران برای کاهش ترافیک، فقط به خیابان و بزرگراه بیشتر نیاز ندارد؛ به انتخاب جایگزین برای خودرو نیاز دارد. حمل‌ونقل عمومی رایگان می‌تواند این انتخاب را برای میلیون‌ها سفر روزانه اقتصادی‌تر کند. در شرایطی که کشور هم‌زمان با ناترازی سوخت، آلودگی هوا و افزایش هزینه زندگی مواجه است، حمایت از چنین سیاستی را باید نه صرفاً هزینه‌ای برای شهرداری، بلکه سرمایه‌گذاری برای کاهش هزینه‌های پنهان شهر و اقتصاد کشور دانست.



مدیریت آن اختصاص داده می‌شود. کاهش تعداد سفرهای خودرویی می‌تواند هم‌زمان چند هزینه را کاهش دهد؛ از مصرف سوخت و استهلاک خودرو گرفته تا زمان تلف شده و فشار بر زیرساخت‌های شهری. به همین دلیل، هر سیاستی که بتواند حتی بخشی از سفرهای خودرویی را به حمل‌ونقل عمومی منتقل کند، باید با نگاه اقتصادی بلندمدت ارزیابی شود.

رایگان‌سازی بدون افزایش ظرفیت، نتیجه معکوس دارد. باین حال، یک نکته باید فراموش شود. اگر رایگان شدن حمل‌ونقل عمومی باعث افزایش تعداد مسافران نشود، اما تعداد اتوبوس‌ها و واگن‌های مترو افزایش پیدا نکند، کیفیت خدمات کاهش خواهد یافت.

شهروندی که در مترو باز دحام شدید یاد را ایستگاه با فاصله طولانی حرکت قطار مواجه است، حتی در صورت رایگان بودن سفر، ممکن است دوباره به سمت خودرو باز گردد.

انتقال بخشی از سفرهای روزانه از خودرو به مترو و اتوبوس، در صورت استفاده مناسب از ظرفیت ناوگان، می‌تواند به کاهش مصرف سوخت منجر شود. این موضوع به‌خصوص در تهران اهمیت بیشتری دارد؛ شهری که بخش قابل توجهی از مصرف سوخت و آلودگی هوای آن به تردد گسترده خودروها و موتورسیکلت‌ها مربوط می‌شود. از این منظر، هزینه‌ای که برای حمایت از حمل‌ونقل عمومی پرداخت می‌شود، نباید فقط هزینه شهرداری برای ارائه یک خدمت رایگان تلقی شود. بخشی از این هزینه می‌تواند در واقع سرمایه‌گذاری برای کاهش هزینه‌های دیگر شهر باشد.

ترافیک؛ هزینه‌ای که در قبض هیچ‌کس دیده نمی‌شود شهروندی که هر روز چند ساعت در ترافیک تهران می‌ماند، فقط زمان خود را از دست نمی‌دهد؛ سوخت بیشتری مصرف می‌شود، خودرو بیشتر مستهلک می‌شود و بهره‌وری نیروی کار کاهش پیدا می‌کند. هزینه واقعی ترافیک بسیار بزرگ‌تر از رقم بودجه‌ای است که برای

انگیزه‌هاست. وقتی استفاده از مترو و اتوبوس رایگان می‌شود، بخشی از هزینه سفر از دوش شهروند برداشته شده و فاصله اقتصادی میان استفاده از حمل‌ونقل عمومی و خودرو شخصی بیشتر می‌شود. البته این به معنای آن نیست که صرفاً با حذف بلیت می‌توان شهروندان را از خودرو پیاده کرد. مسافری که خودرو شخصی را کنار می‌گذارد که حمل‌ونقل عمومی علاوه بر ارزان بودن، قابل اعتماد، سریع، ایمن و در دسترس باشد.

مسئله اصلی تهران، تعداد خودروها نیست؛ تعداد سفرهای خودرویی است. سال‌هاست برای حل ترافیک تهران، راهکارهایی مانند توسعه معابر، ساخت بزرگراه و افزایش ظرفیت عبور خودروها مورد توجه قرار گرفته است. اما رشد تعداد خودرو و افزایش سفرهای روزانه باعث شده ظرفیت ایجاد شده دوباره با تقاضای جدید پر شود. به همین دلیل، سیاست حمل‌ونقل تهران باید از «تسهیل عبور خودرو» به سمت «مدیریت تقاضای سفر با خودرو» حرکت کند. در این میان، حمل‌ونقل عمومی مهم‌ترین ابزار موجود است. اگر یک شهروند برای بخشی از سفرهای روزانه خود بتواند مترو یا اتوبوس را به عنوان گزینه‌ای سریع و کم‌هزینه انتخاب کند، بخشی از سفرهای خودرویی حذف خواهد شد. اثر جمعی همین تصمیم‌های کوچک می‌تواند در مقیاس میلیون‌ها سفر روزانه، بسیار قابل توجه باشد.

کاهش مصرف سوخت؛ دستاوردی که نباید نادیده گرفته شود

این سیاست از منظر انرژی نیز اهمیت دارد. ناترازی سوخت در کشور دیگر موضوعی محدود به صنعت نفت نیست و به یکی از مسائل اصلی اقتصاد ایران تبدیل شده است.

خودرو شخصی برای جابه‌جایی یک یادونفر، در مقایسه با حمل‌ونقل عمومی، مصرف سوخت بسیار بیشتری به ازای هر مسافر دارد. بنابراین

در چهار صد و بیست و نهمین جلسه شورای اسلامی شهر تهران، یک فوریت لایحه حمل‌ونقل عمومی رایگان با حداکثر آرای موافق به تصویب رسید؛ تصمیمی که می‌تواند تداوم استفاده رایگان شهروندان از مترو و اتوبوس‌های تندرو را در پایتخت رقم بزند. مهدی چمران، رئیس شورای اسلامی شهر تهران روز یکشنبه ۱۵ شهریور ماه در حاشیه صحن شورا اعلام کرد در صورت تصویب این یک فوریت، حمل‌ونقل عمومی رایگان در تهران ادامه خواهد داشت و در غیر این صورت، استفاده از مترو و اتوبوس‌های تندرو تا ۱۹ شهریور ماه رایگان خواهد بود. پیش از این نیز اعلام شده بود که حمل‌ونقل عمومی تهران تا پایان اعلام رسمی جنگ از سوی شورای عالی امنیت ملی رایگان خواهد بود و تا زمان اعلام رسمی این موضوع، تمدید رایگان بودن حمل‌ونقل عمومی هر دو ماه یک‌بار برای تصویب در صحن شورا مطرح خواهد شد. اما اکنون که شورای شهر با یک فوریت تداوم این سیاست موافقت کرده است، باید یک گام فراتر از شرایطی که به اجرای اولیه آن منجر شد، نگاه کرد. حمل‌ونقل عمومی رایگان می‌تواند از یک تصمیم موقت و شریایی، به فرصتی برای اصلاح رفتار سفر در تهران تبدیل شود؛ فرصتی که اگر در دست مدیریت شود، آثار آن تنها به کاهش هزینه رفت‌وآمد شهروندان محدود نخواهد ماند.

رایگان شدن بلیت؛ فراتر از یک حمایت اقتصادی هزینه رفت‌وآمد یکی از هزینه‌های ثابت خانوارهای شهری است و در شرایطی که هزینه‌های زندگی افزایش یافته، حذف یا کاهش هزینه استفاده از مترو و اتوبوس می‌تواند فشار اقتصادی بر شهروندان را کاهش دهد. اما اهمیت اصلی این سیاست در جای دیگری است. حمل‌ونقل عمومی زمانی می‌تواند در کاهش ترافیک موثر باشد که شهروند برای انتخاب آن انگیزه داشته باشد. قیمت یکی از این



TIGARD

نمایندگی کد ۱۱۱۳ تیگارد موتور

فروش ویژه

TISSAN-S05



اقساط
۱۲ و ۲۴ ماهه



پیش پرداخت
۱/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ تومان



ارتباط با ما
۰۲۱-۲۶۲۹۹۶۵۲

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: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

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

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

بیلپورد
Billboard

چراغ‌های هوشمند به سبک آنودی

کمپین فناوری چراغ‌های نسل جدید آنودی در سال ۲۰۲۴ با تمرکز بر چراغ‌های Digital Matrix LED و نسل دوم Digital OLED، مفهوم جدیدی از روشنایی خودرو را معرفی کرد. چراغ‌ها علاوه بر ایجاد امضای نوری قابل شخصی‌سازی، می‌توانند اطلاعات و هشدارهای بصری را به سایر کاربران جاده منتقل کنند. در Q6e-tron، چراغ‌های OLED با ۳۶۰ سگمنت، تصاویر جدید را در هر ۱۰ میلی‌ثانیه ایجاد کرده و به فناوری ارتباط خودرو با محیط پیرامون کمک می‌کنند.



زنجره‌تأمین؛ ستون فقرات خودروهای هیبریدی و تمام‌الکتریکی

گسترش خودروهای هیبریدی و تمام‌الکتریکی تنها به توسعه موتورهای برقی و افزایش ظرفیت باتری محدود نمی‌شود؛ پشت سر این تحول، زنجره‌تأمین جهانی بسیار پیچیده‌ای قرار دارد که از استخراج لیتیم، نیکل، کبالت و گرافیت آغاز شده و تا تولید مواد فعال، سلول باتری، قطعات الکترونیکی، نیمه‌رساناها و نهایتاً مونتاژ خودرو ادامه پیدا می‌کند. اهمیت این زنجره زمانی بیشتر مشخص می‌شود که بدانیم باتری حدود یک‌چهارم ارزش یک خودرو تمام‌الکتریکی را تشکیل می‌دهد.

تمرکز جغرافیایی تولید نیز به یکی از چالش‌های اصلی صنعت تبدیل شده است. چین همچنان بخش بسیار بزرگی از ظرفیت جهانی تولید مواد و قطعات باتری را در اختیار دارد؛ به‌ویژه در مواد فعال کاندی و آنودی. بنابراین هرگونه اختلال تجاری، محدودیت صادراتی یا مشکل در تأمین مواد اولیه می‌تواند مستقیماً بر هزینه و سرعت تولید خودروهای برقی تأثیر بگذارد.

برای خودروهای هیبریدی نیز این موضوع اهمیت دارد؛ زیرا حتی اگر ظرفیت باتری آن‌ها از خودروهای تمام‌الکتریکی کمتر باشد، همچنان به سلول‌های باتری، موتور الکتریکی، اینورتر، تجهیزات مدیریت انرژی و نیمه‌رساناهای پیشرفته وابسته هستند.

از این رو، آینده صنعت خودرو به سمت ایجاد زنجره‌های تأمین متنوع‌تر و مقاوم‌تر حرکت می‌کند. سرمایه‌گذاری در تولید منطقه‌ای باتری، بازیافت مواد ارزشمند، توسعه فناوری‌های جدید سلولی و ایجاد همکاری میان خودروسازان و تأمین‌کنندگان می‌تواند وابستگی به یک کشور یا منطقه خاص را کاهش دهد. آژانس بین‌المللی انرژی نیز تأکید دارد که رشد سریع تقاضای باتری، ضرورت توسعه زنجره‌های تأمین ایمن، پایدار و متنوع را بیش از گذشته آشکار کرده است.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir



نکته آموزشی

اکتان باید تنها در شرایطی انجام شود که کیفیت سوخت موجود با نیاز موتور همخوانی نداشته باشد. افزایش بیش از حد عدد اکتان، در موتوری که برای آن طراحی نشده، الزاماً عملکرد خودرو را بهتر نمی‌کند و مصرف بی‌رویه یا استفاده از مکمل‌های نامعتبر می‌تواند حتی به سامانه سوخت‌رسانی، حسگرهای موتور و سامانه کنترل آلاینده‌ها آسیب برساند.

استفاده از مکمل‌های افزایش‌دهنده اکتان لزوماً به معنای افزایش توان موتور یا کاهش مصرف سوخت نیست. عدد اکتان بیانگر مقاومت سوخت در برابر خودسوزی و پدیده کوبش موتور است و هر خودرو برای عملکرد مطلوب، به سوخت با محدوده مشخصی از مقاومت در برابر کوبش نیاز دارد. اگر سازنده خودرو استفاده از بنزین با عدد اکتان مشخصی را توصیه کرده باشد، استفاده از مکمل

اکتان را بیشتر
از نیاز خودرو
مصرف نکنید

