



نماینده مردم ورزقان و خاروانا
در مجلس شورای اسلامی مطرح کرد:

عزم جدی کمیسیون صنایع
برای مقابله با مافیای خودرو

صفحه ۵



«اطلس»؛ سبک دیگر از
نماد عضلانی ژرمن‌ها

صفحه ۱۲

استارت

Start

حسین نظریان

رئیس شورای سیاست‌گذاری

گام بلند توسعه

از آن‌جا که صنعت خودرو ایران همچنان بدون استراتژی و برنامه اساسی و جامع به کار خود ادامه می‌دهد و از آن‌جا که مشکلات فعلی این صنعت حاصل کار بدون برنامه و استراتژی سال‌های قبل بوده و هست و حالا که دولت محترم عزم خود را برای رفع این نقیصه بزرگ جزم کرده، شایسته است این طرح دولت با اولویت پیگیری شده. **صفحه ۳**

تیتراهای امروز

Titles

تحول دیجیتال سایپا وارد مرحله جدید شد؛

توسعه «SAP» در زنجیره تامین

صفحه ۴

رضایت حداکثری خریداران
از سوگولی سایپا-سیتروئن

صفحه ۱۰

تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات
خودرو بالاخره اجرا شد؟

صفحه ۷

آیا «WD» جایگزین «PD» خواهد شد؟

جاه‌طلبی در جاده
به سبک «مک‌لارن»

صفحه ۸

گزارش روزنامه دنیای خودرو از عملکرد مالی یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان روانکار در ایران

درآمد ماهانه «نفت سپاهان» کاهش یافت!



پیش‌بینی می‌شود باتوجه به افت درآمد مردادماه در قیاس با تیرماه، «نفت سپاهان» در صورت ادامه کاهش ماهانه درآمد با چالش‌هایی مواجه شود

صفحه ۵

یک کارشناس صنعت خودرو

در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

جهش قیمت خودرو،

قدرت خرید را تا حد

زیادی کاهش داده است

صفحات ۳ و ۲

مسیر جدید زنجیره‌تأمین صنعت خودرو

در دنیا؛

خودران‌ها چگونه

قطعه‌سازان را به بازیگران

فناوری تبدیل می‌کنند؟

صفحه ۱۴

سیاست جدید دولت برای

کنترل هزینه حمل‌ونقل و کاهش مصرف بنزین

ناوگان پرتردد رقم زد؛

پایان سهمیه یکسان برای

تاکسی‌های اینترنتی

صفحه ۱۵



تصویر متناقض بازار خودرو در سال ۲۰۲۶

صفحه ۶

ارزان‌ترین خودرو همان مدلی است که هیچ‌کس نمی‌خرد

اتمسفرانی

حس خوب، خرید مطمئن

ARINA DRIVE

۰۲۱-۲۲۸۱۴۰۴۰

ارتباط با ما

قیمت قطعی

تحويل فوری



فروش ویژه LAMARI NEO

کیفیت و مصرف کنندگان اولویت اصلی ما هستند

دریافت گواهینامه ملی رعایت حقوق مصرف کنندگان از وزارت صمت





را ارائه می‌دهد و در باقی زمان، خروجی به ۱۷ اسببخار کاهش می‌یابد. این در حالی است که موتور سوار آمریکایی با همین مبلغ می‌تواند سراغ گزینه‌های بنزینی بسیار قدرتمندتر برود. برای مثال، Ninja ۳۰۰ با ۳۹ اسببخار تنها ۴ هزار و ۹۹۹ دلار قیمت دارد؛ Ninja ۵۰۰ با ۵۱ اسببخار فقط ۵ هزار و ۷۹۹ دلار است و حتی Ninja ۶۵۰ با ۶۷ اسببخار تنها ۸ هزار و ۱۹۹ دلار قیمت دارد. برد ادعایی ۱E نیز چندان امیدوارکننده نیست. این موتور تنها ۴۱ مایل پیمایش دارد؛ آن هم در حالت ECO و بدون استفاده از boost؛ رقمی که در برابر حدود ۱۷۰ مایل برد مدل‌های بنزینی، بسیار ناچیز است.

کاواساکی نسخه برقی Ninja E ۱ را برای مدل ۲۰۲۷ معرفی کرده؛ اما پرسش اصلی این است که چرا یک موتور سوار آمریکایی باید برای موتوری که تنها ۱۲ اسببخار قدرت دارد، ۷ هزار و ۸۹۹ دلار بپردازد. این قدرت محدود، نتیجه مستقیم قوانین سختگیرانه اروپا برای دسته‌بندی گواهینامه‌هاست؛ جایی که موتور سواران تازه‌کار مجبور هستند از مدل‌های کم‌توان استفاده کنند و ۱E دقیقاً برای رده A1 طراحی شده است. اما در آمریکا چنین محدودیتی وجود ندارد و همین موضوع باعث شده این موتور در نگاه بسیاری «شوخی» به‌نظر برسد. در حالت boost، موتور تنها ۱۵ ثانیه قدرت کامل ۱۲ اسببخار

نینجای برقی

«کاواساکی»

۷۸۹۹ دلاری



تحول دیجیتال سایپا وارد مرحله جدید شد؛

توسعه «SAP» در زنجیره تامین

سامانه یکپارچه SAP پس از استقرار در شرکت سایپا و طی دوره پشتیبانی و تثبیت، به ثبات عملیاتی رسیده و اکنون توسعه این سامانه در زنجیره تامین، استقرار سامانه مدیریت چرخه عمر محصول و توسعه زیرساخت ارتباط با مشتری، به‌عنوان گام‌های بعدی تحول دیجیتال گروه سایپا در دستور کار قرار دارد



توسعه SAP در زنجیره تامین

بر این اساس توسعه سامانه یکپارچه SAP در زنجیره تامین، یکی از محورهای اصلی مرحله بعدی تحول دیجیتال گروه سایپا خواهد بود. در این مرحله، اتصال شرکت‌های سازه‌گستر و مگاموتور به سامانه یکپارچه SAP در دستور کار قرار گرفته است. هدف از اجرای این مرحله، ایجاد جریان یکپارچه اطلاعات و فرآیندها میان شرکت سایپا و شرکت‌های زنجیره تامین و افزایش هماهنگی در فرآیندهای مرتبط با این زنجیره عنوان شد

این اقدام می‌تواند زمینه شکل‌گیری نگاهی یکپارچه‌تر به فرآیندهای سازمان و تامین کنندگان و دسترسی منسجم‌تر به اطلاعات مورد نیاز در بخش‌های مختلف زنجیره ارزش را فراهم کند

PLM؛ گام بعدی در مدیریت دیجیتال محصول

در بخش دیگری از برنامه تحول دیجیتال گروه سایپا، پیاده‌سازی سامانه مدیریت چرخه عمر محصول (PLM) مورد توجه قرار گرفت. این سامانه با هدف ایجاد بستری یکپارچه برای مدیریت اطلاعات محصول و فرآیندهای مهندسی طراحی و پیاده‌سازی خواهد شد و حوزه‌هایی از جمله طراحی و مهندسی، مدیریت تغییرات، مستندات و ساختار محصول را در یک بستر منسجم پوشش خواهد داد. بر اساس هدف تعیین شده، ارتباط میان اطلاعات محصول، فرآیندهای مهندسی و سامانه‌های یکپارچه سازمان نیز پیش‌بینی شده است تا یکپارچگی اطلاعات در طول چرخه عمر محصول تقویت شود

به گزارش «سایپانیوز» در راستای بررسی روند استقرار و تثبیت سامانه یکپارچه SAP و مرور تجربیات حاصل از اجرای این پروژه، نشست با حضور مدیرعامل گروه سایپا و تیم مجری پروژه برگزار شد

در این نشست، ضمن ارائه گزارشی از وضعیت استقرار و بهره‌برداری از سامانه یکپارچه SAP در شرکت سایپا، دستاوردها و تجربیات اجرای پروژه، آخرین وضعیت فرآیندها و مازول‌های مالی و لجستیکی و نتایج دوره تثبیت سامانه مورد بررسی قرار گرفت

SAP؛ زیرساخت ادامه مسیر تحول دیجیتال

تحول دیجیتال در گروه سایپا به‌عنوان یک پروژه مقطعی تعریف نشده و رویکرد موجود، حرکتی مرحله‌ای و مستمر برای بازطراحی و یکپارچه‌سازی فرآیندهای کسب‌وکار با استفاده از فناوری و داده است. این رویکرد، افزایش بهره‌وری، ارتقای چابکی سازمان و ایجاد ارزش بیشتر برای سازمان و مشتریان را دنبال می‌کند

در این چارچوب، استقرار SAP در شرکت سایپا یکی از گام‌های مهم در ایجاد زیرساخت یکپارچه سازمانی محسوب می‌شود که با تثبیت عملیاتی آن، امکان توسعه یکپارچگی در بخش‌های مختلف زنجیره ارزش فراهم شده است

اجرای این پروژه با وجود محدودیت‌ها و چالش‌های موجود در مراحل راه‌اندازی، استقرار و پشتیبانی، با همکاری و هم‌افزایی بخش‌های مختلف سازمان دنبال شد

پیگیری يك موضوع

Follow up

هدفگذاری اسقاط

۷۰۰ هزار دستگاه خودرو

به طور سالانه



به گزارش «ایدرونیوز» محمدصادق حاتمی در پانزدهمین جلسه کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا با اشاره به ظرفیت بالای مراکز اسقاط و بازیافت کشور اظهار کرد: «در حال حاضر حدود ۲۲۰ مرکز اسقاط در کشور فعال است و ظرفیت اسقاط و بازیافت این مراکز در مجموع به بیش از یک میلیون و ۴۰۰ هزار دستگاه در سال می‌رسد. بنابراین محدودیت اصلی در حوزه اسقاط، ظرفیت مراکز نیست؛ بلکه تامین منابع مالی و اجرای فرآیند نوسازی ناوگان است.» وی افزود: «از سال ۱۳۸۵ تاکنون حدود ۲ میلیون و ۶۷۰ هزار دستگاه خودرو و وسیله نقلیه در کشور اسقاط شده است که بیش از ۶۸۰ هزار دستگاه، معادل بیش از ۲۵ درصد کل اسقاط کشور، طی سه سال اخیر و در دوره مدیریت فعلی وزارت صنعت، معدن و تجارت انجام شده است.» رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده با اشاره به آمار ناوگان فرسوده کشور گفت: «بر اساس آمارهای ارائه‌شده، حدود یک میلیون و ۹۰۰ هزار دستگاه خودرو و سوار، ۷۰۰ هزار دستگاه وانت و حدود ۱۱۳ میلیون دستگاه موتورسیکلت فرسوده در کشور وجود دارد. همچنین بیش از ۱۱۴ هزار دستگاه کامیون و کشنده در سن فرسودگی قرار دارند که حدود ۱۶ هزار دستگاه از آن‌ها بیش از ۵۰ سال عمر دارند.» حاتمی ادامه داد: «هدف‌گذاری انجام‌شده برای سال ۱۴۰۶، اسقاط سالانه حدود ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو و موتورسیکلت است. تحقق این هدف نیازمند تامین منابع لازم و همچنین تولید و واردات مجموعه یک میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو و موتورسیکلت است تا فرآیند جایگزینی و نوسازی با سرعت مورد نظر پیش برود.»

وی با اشاره به طرح نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی گفت: «طرح نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی با اولویت شهرهای تهران، اصفهان و مشهد در جلسه کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا ارائه و به تصویب رسید.» رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده افزود: «در این طرح، نوسازی ناوگان تاکسیرانی با استفاده از خودروهای برقی، هیبریدی و دوگانه‌سوز و همچنین نوسازی موتورسیکلت‌های مورد استفاده در ناوگان پلتفرم‌های حمل‌ونقل و خدمات با موتورسیکلت‌های برقی و بنزینی در نظر گرفته شده است.»

نگاه

View

خصوصی‌سازی واقعی

نیازمند شفافیت کامل

در واگذاری‌ها است

به نقل از خانه ملت، روح‌اله ایزدخواه با اشاره به خصوصی‌سازی واقعی و تأثیر آن بر اقتصاد گفت: «خصوصی‌سازی به معنای واقعی، واگذاری اقتصاد به دست مردم و ایجاد فضای رقابتی سالم است. وقتی دولت از تصدی‌گری فاصله بگیرد و میدان برای حضور بخش خصوصی باز شود، خلاقیت و نوآوری جان تازه‌ای می‌گیرد. در چنین فضایی هر کسی با ایده و تلاش بهتر می‌تواند سهم خودش را از بازار به‌دست بیاورد. این همان معنای نفس کشیدن اقتصاد است.»

وی افزود: «توسعه پایدار وقتی شکل می‌گیرد که منابع درست مصرف شوند و آینده فدای امروز نشود. مالک خصوصی واقعی برای حفظ سرمایه و اعتبارش، به محیط زیست، کیفیت تولید و نیروی کار اهمیت می‌دهد. او می‌داند که نابودی منابع یا بی‌توجهی به جامعه، در نهایت به ضرر خودش تمام می‌شود. برای همین به جای سود زودگذر، به فکر ماندگاری و رشد بلندمدت است.»

این نماینده مردم در مجلس بیان کرد:



«اما مشکل از جایی شروع می‌شود که خصوصی‌سازی فقط در ظاهر اتفاق می‌افتد. یعنی اموال و شرکت‌های دولتی بدون ایجاد رقابت واقعی، به افراد محدود و وابسته به قدرت واگذار می‌شوند. در این حالت نه رقابتی شکل می‌گیرد و نه خدمتی به مردم می‌شود. همان انحصار قبلی با یک اسم جدید ادامه پیدا می‌کند و نتیجه آن ناامیدی از اصل خصوصی‌سازی است.»

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس بیان کرد: «خصوصی‌سازی سالم نیازمند شفافیت کامل در واگذاری‌ها و حمایت جدی از کسب‌وکارهای کوچک و متوسط است. وقتی هزاران بنگاه کوچک خصوصی فرصت رشد پیدا کنند، اشتغال واقعی و درآمد پایدار برای جامعه به‌وجود می‌آید. این مسیر، اقتصاد را از وابستگی به چند شرکت بزرگ یا تصمیم‌های دولتی نجات می‌دهد.»

وی عنوان کرد: «خصوصی‌سازی واقعی یک معامله ساده نیست؛ ساختن یک فرهنگ اقتصادی تازه است. فرهنگی که در آن رقابت، شفافیت و مسئولیت‌پذیری حرف اول را می‌زند. وقتی مردم خودشان را صاحب اقتصاد بدانند و دولت فقط ناظر و تنظیم‌گر باشد، توسعه پایدار از حرف به عمل تبدیل می‌شود.»

زاپاس

Spare Tire

استقرار کانکس امدادی سایپا در فاز ۴ آزادراه تهران-شمال



دارد و از محورهای مهم تردد مسافران به شمال کشور به‌شمار می‌رود. مسافران در صورت نیاز به خدمات امدادی می‌توانند با شماره ۰۹۶۵۵۰ تماس بگیرند. همچنین برای بازدید فنی پیش از سفر و انجام سرویس دوره‌ای می‌توانند از طریق شماره ۰۲۱۸۴۴۴۴ یا نشانی my.emdadsaipa.ir درخواست خود را ثبت کنند.

با توسعه نقاط استقرار و تقویت زیرساخت‌های امدادی در مسیرهای پرتردد، ارائه خدمات سریع و تخصصی و افزایش آرامش و اطمینان رانندگان و مسافران را دنبال می‌کند. استقرار کانکس امدادی در آزادراه تهران-شمال نیز در همین راستا انجام شده است. فاز ۴ آزادراه تهران-شمال در مسیر مرزن‌آباد تا چالوس قرار

احتمال افزایش حوادث و نقص فنی خودروها، استقرار این کانکس امدادی امکان دسترسی سریع تر مسافران به خدمات امدادی را فراهم می‌کند و بخشی از ظرفیت عملیاتی این شرکت در محور تهران-شمال را به‌صورت متمرکز پشتیبانی خواهد کرد. تقویت زیرساخت‌های امدادی در مسیرهای پرتردد شرکت امداد خودرو سایپا

به گزارش «سایپانیوز» این اقدام با هدف ارتقای کیفیت خدمات امدادی، کاهش زمان حضور امدادگران در محل و افزایش آمادگی برای پاسخگویی سریع به نیازهای مسافران در یکی از محورهای پرتردد شمال کشور انجام شده است. امداد خودرو سایپا اعلام کرد با توجه به افزایش حجم سفرها در روزهای پایانی تعطیلات تابستانی و



انقلاب ربات‌های انسان‌نما در کارخانه‌ها نزدیک است

«خودروسازان بزرگ جهان از بیامو تا مرسدس، هیوندای و تسلا وارد مرحله‌ای تازه از آزمایش ربات‌های انسان‌نما در خطوط تولید شده‌اند؛ ماشین‌هایی که قرار است آینده کارخانه‌ها را متحول کنند و وظایف تکراری را بدون خستگی، مرخصی یا شکایت انجام دهند. اما همان‌طور که بیامو در کارخانه اسپارک تانورگ اذعان کرده، این آینده هنوز کاملاً نرسیده است. ربات انسان‌نمای ساخته‌شده توسط Figure AI که وظیفه انتقال قطعات از کانترینر‌ها به تریلی‌ها را برعهده دارد، «هنوز از انسان‌ها کندتر است»؛ موضوعی که مدبر لجستیک بیامو، اولریش بیلاند نیز تأیید کرده است. این ربات می‌تواند راه برود، قطعات را بردارد و تریلی را جابه‌جا کند؛ اما سرعت و کارایی

آن هنوز به سطحی نرسیده که جایگزین نیروی انسانی شود. با این حال، خودروسازان دیگر نیز با جدیت این مسیر را دنبال می‌کنند. مرسدس ربات‌های Aprtronik را برای مرتب‌سازی قطعات آزمایش می‌کند و هیوندای که مالک Boston Dynamics است، قصد دارد ربات‌ها را برای سازماندهی قطعات پیش از مونتاژ انسانی به کارگیرد. در این میان، تسلا جاه‌طلبانه‌ترین برنامه را دارد. ایلان ماسک معتقد است ربات Optimus می‌تواند به کسب‌وکاری عظیم تبدیل شود و کاربردهایی فراتر از ساخت خودرو داشته باشد. تسلا حتی بخشی از خط تولید مدل S و X را متوقف کرده تا فضای بیشتری برای تولید Optimus فراهم کند.

ویژه‌ها

وزارت صمت به پویش «ارتقای فرهنگ

حمل و نقل شهری» پیوست



«به گزارش «ایرونیزور» به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی وزارت صمت، «سیدمحمد آتابک» وزیر صنعت، معدن و تجارت در این جلسه با اشاره به اهداف کلان دولت چهاردهم در صیانت از حقوق شهروندان و ضرورت بهره‌مندی از نعمت الهی هوای پاک، بر رعایت مفاد طرح پویش ارتقای فرهنگ حمل و نقل شهری تأکید کرد. وی در همین راستا از همکاران وزارتخانه خواست سه‌شنبه هر هفته برای حضور در محل کار خود از وسایل حمل و نقل عمومی استفاده کنند و با مشارکت در این پویش، گامی مؤثر در ترویج فرهنگ استفاده از حمل و نقل عمومی و تقویت مسئولیت‌پذیری اجتماعی بردارند. وزیر صمت همچنین بر ضرورت هماهنگی و همکاری همه معاونت‌ها، سازمان‌ها و استان‌های تابعه برای اجرای دقیق این طرح تأکید و خواستار فراهم کردن بسترهای لازم برای مشارکت حداکثری کارکنان و همراهی مجموعه وزارت صمت با این پویش شد.

دیگه چه خبر؟

گرانی در بازار موتورسیکلت

مهار شود



«عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در بیان دلیل افزایش قیمت موتورسیکلت گفت: «متأسفانه کاهش واردات و به‌دنبال آن کاهش تولید، افزایش قیمت ارز و هزینه‌های تولید و بالا رفتن تقاضا، تأثیر تورمی بر بازار این محصول داشته است.» شهباز حسن پور اظهار کرد: «هم‌اکنون افزایش قیمت موتورسیکلت نو باعث شده است که مردم به سمت خرید موتورسیکلت دست‌دوم بروند که موجب افزایش قیمت آن در هر دو بازار نو و دست‌دوم شده است.» وی خاطرنشان کرد: «دولت در این شرایط باید سعی کند در جهت تأمین قطعات برای تولیدکنندگان کارسازی کند که قطعاً تأثیر بسزایی در کاهش قیمت موتورسیکلت نو خواهد داشت.»

تونیتر!

تسهیلات مالیاتی برای واحدهای آسیب‌دیده از

جنگ ابلاغ شد



«معاونت صنایع کوچک سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران در بخشنامه‌ای خطاب به مدیران عامل شرکت شهرک‌های صنعتی استان‌ها، تصویب‌نامه هیات وزیران درباره حمایت مالیاتی از واحدهای تولیدی آسیب‌دیده در جریان جنگ ابلاغ کرد. مطابق این مصوبه، به‌منظور جبران خسارت‌های وارده به مراکز بهداشتی، موسسات درمانی و بیمارستان‌های خصوصی، شرکت‌های تأمین‌کننده کالاهای سلامت‌محور و همچنین واحدهای تولیدی صنغی، صنعتی و معدنی و سایر واحدهای صنغی آسیب‌دیده، وزارت امور اقتصادی و دارایی مجاز است در چارچوب ماده (۱۶۵) قانون مالیات‌های مستقیم، معادل خسارت وارده به واحدهای آسیب‌دیده را از درآمد مشمول مالیات مؤدی کسر کند.

عزم جدی کمیسیون صنایع

برای مقابله با مافیای خودرو



«به نقل از خانه ملت، رضا علیزاده در انتقاد به اتخاذ تصمیماتی از سوی دولت برای افزایش ۱۰۰ درصدی تعرفه واردات خودرو گفت: «مشکلات کنونی حوزه خودرو ناشی از سیاست‌های نادرستی بوده که در چهار دهه گذشته داشته‌ایم و متأسفانه تاوان مالی و جانی آن را مردم پرداخت کرده‌اند.» نماینده مردم ورزقان و خاروانا در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «وزارت صمت به تکالیفی که در حوزه خودرو برعهده داشته، عمل کرده است؛ اما مشکلات این حوزه بسیار پیچیده شده است؛ چراکه وقتی مافیا احساس کند فضایی برای دسترسی بیشتر و بهتر مردم به خودروها فراهم و مسیر واردات تا حدودی تسهیل شده است و دامنه تردد خودروهای پلاک مناطق آزاد گسترده‌تر می‌شود، از نقاط دیگر فشار می‌آورند تا این راه‌ها را ببندند تا بتوانند قیمت خودروها را چندین برابر افزایش دهند.»

وی تصریح کرد: «هم‌اکنون این سیستم معیوب کار خود را انجام می‌دهد و مشخص نیست چطور و با چه قدرتی این گونه رفتار می‌کنند؛ اما قطعاً کمیسیون صنایع و معادن و سایر نمایندگان مجلس جلوی این روند را خواهند گرفت.» این نماینده مردم در مجلس دوازدهم یادآور شد: «قطعاً مهم‌ترین وظیفه نمایندگان مجلس تأمین رضایت مردم است که خط اول این نظام هستند و در چهار دهه تاوان سیاست‌های اقتصادی نادرست را داده‌اند و الان به دور از انصاف است در شرایطی که تورم افسارگسیخته وجود دارد، به‌گونه‌ای اقدام کنیم که خودرو نیز بیش از ۵۰ درصد افزایش قیمت پیدا کند.»

وی افزود: «ما قطعاً جلو ترک فعل‌ها را می‌گیریم؛ ضمن این که کمیته‌ای تحت‌عنوان خودرو در کمیسیون صنایع و معادن تشکیل می‌دهیم تا مشکلات کنونی بازار خودرو و وضعیت واردات را مورد بررسی قرار داده و تصمیماتی را در جهت رفع آن‌ها اتخاذ کند. همچنین گزارش جامع و کاملی از وضعیت واردات خودرو و موانع موجود در مسیر آن را تهیه و در صحن علنی قرائت خواهیم کرد و مجلس را وارد عمل می‌کنیم.» علیزاده خاطرنشان کرد: «ما نباید فقط در جهت تأمین منافع تولیدکنندگان حرکت کنیم و اگر آن‌ها نمی‌توانند پاسخگوی نیاز جامعه باشند، نباید مانع از واردات خودرو شوند؛ چراکه حفظ منافع مردم خط قرمز ما است.»

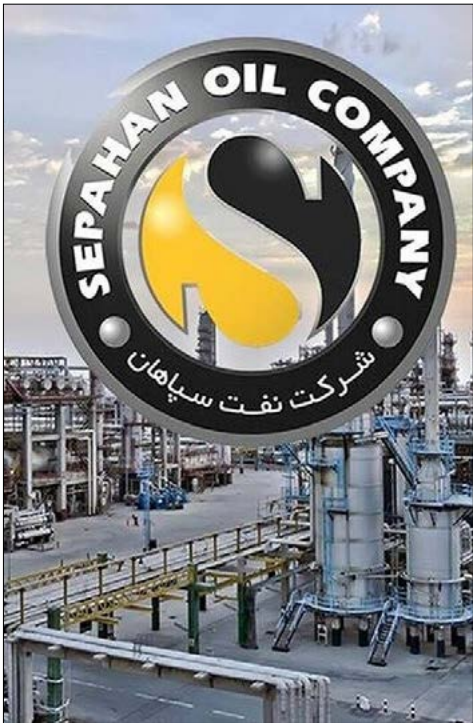
گزارش روزنامه دنیای خودرو از عملکرد مالی یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان روانکار در ایران

درآمد ماهانه «نفت سپاهان» کاهش یافت



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir



«شرکت نفت سپاهان که با نماد «شسپا» در بازار سرمایه حضور دارد، طی مردادماه درآمدی بالغ بر ۷ هزار و ۱۰۵ میلیارد تومان را ثبت کرده است؛ رقمی که بر اساس گزارش منتشرشده در سامانه کدال، در مقایسه با درآمد بیش از ۷ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومانی شرکت در تیرماه، کاهش حدود ۲۹۵ میلیارد تومانی، معادل نزدیک به ۴ درصد را نشان می‌دهد. این کاهش درحالی ثبت شده که روند درآمد ماهانه یکی از شاخص‌های مهم برای ارزیابی وضعیت فعالیت عملیاتی شرکت به‌شمار می‌رود و تداوم آن می‌تواند آثار بیشتری بر عملکرد مالی نفت سپاهان در ادامه سال داشته باشد. چنان‌چه روند کاهشی درآمد نماد «شسپا» در ماه‌های آینده ادامه پیدا کند، پیش از هر چیز سرعت رشد درآمدهای عملیاتی شرکت کاهش خواهد یافت. از سویی، استمرار این روند می‌تواند مجموع درآمدهای شرکت در نیمه دوم سال را تحت‌تأثیر قرار دهد و فاصله میان عملکرد واقعی شرکت و برآوردهای مالی را افزایش دهد. این درحالی است که ادامه کاهش درآمد و فروش می‌تواند رشد سودآوری «شسپا» را نیز محدود کند؛ به‌ویژه آن که در صورت ثابت ماندن بخشی از هزینه‌های تولید و عملیاتی، کاهش درآمد فشار بیشتری بر حاشیه سود شرکت وارد خواهد کرد. همچنین کاهش

درآمد می‌تواند حاشیه سود شرکت را تحت‌تأثیر قرار دهد. در شرایطی که بخشی از هزینه‌های شرکت ماهیت ثابت یا نیمه ثابت دارند، کاهش حجم فعالیت و فروش لزوماً به همان میزان از هزینه‌ها کم نمی‌کند. بنابراین اگر درآمد کاهش پیدا کند اما هزینه‌ها در سطح قبلی باقی بمانند، سهم هزینه‌ها از درآمد افزایش یافته و فشار بیشتری بر سود عملیاتی وارد خواهد شد. در چنین شرایطی، ادامه روند کاهشی می‌تواند در نهایت خود را در کاهش سود خالص شرکت نیز نشان دهد. موضوع دیگر، جریان نقدی شرکت است. به گفته کارشناسان کاهش درآمد در صورت تداوم می‌تواند منابع نقد حاصل از فعالیت‌های عملیاتی را کاهش دهد. افت جریان نقدی ممکن است تأمین سرمایه در گردش را دشوارتر کند و شرکت را برای حفظ سطح فعالیت‌های جاری با محدودیت بیشتری مواجه سازد. در یک شرکت تولیدی، سرمایه در گردش برای خرید مواد اولیه، پرداخت هزینه‌های جاری و استمرار فرآیند تولید اهمیت زیادی دارد و کاهش منابع نقدی می‌تواند انعطاف‌پذیری مالی شرکت را کاهش دهد. تداوم افت درآمد همچنین می‌تواند بر ظرفیت شرکت برای اجرای طرح‌های توسعه‌ای اثرگذار باشد. در صورتی که منابع داخلی شرکت کاهش پیدا کند، تأمین مالی سرمایه‌گذاری‌های جدید دشوارتر خواهد شد و ممکن است بخشی از برنامه‌های توسعه‌ای به تعویق بیفتد یا نیاز شرکت به منابع مالی خارج از عملیات افزایش پیدا کند. این مسأله در صورت استمرار کاهش درآمد می‌تواند اهمیت بیشتری پیدا کند؛ زیرا هم‌زمان با کاهش منابع داخلی، هزینه تأمین مالی نیز می‌تواند به‌عملی تعیین‌کننده در تصمیمات شرکت تبدیل شود.

اینفوگرافش

Infography

رشد درآمد شرکت «سازه پویش» در پنج ماهه نخست سال جاری

درآمد پنج ماهه سال گذشته

۷۷۲

میلیارد تومان

میزان افزایش

۱۲۴

درصد

میزان درآمد پنج ماهه

۴۵۴۷

میلیارد تومان

شرکت «سازه پویش» در پنج ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۴،۵۴۷ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چپ تلند؟

وام ۴۰۰ میلیونی مشکل مالکان خودروهای فرسوده را حل نمی‌کند

«عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با بیان این که قطعاً ارائه تسهیلات ۴۰۰ میلیون تومانی نمی‌تواند پاسخگوی نیاز مالکان خودروهای فرسوده باشد، گفت: «دولت قبل از این که بخواهد این میزان خودروهای فرسوده را به دلیل کاهش مصرف سوخت و آلایندگی و ایمن‌سازی از چرخه تردد خارج کند، باید تدابیری در جهت جایگزینی سریع خودرو نو برای مالکان آن‌ها اتخاذ می‌کرد.»

چرا؟

اغلب خودروهای فرسوده در مناطق کمتربرخوردار کشور تردمی‌کنند

«سیدسلمان ذاکر تصریح کرد: «با توجه به این که مالکان خودروهای فرسوده از بضاعت مالی پایینی برخوردار هستند و اغلب این وسایل نقلیه در مناطق محروم و کمتر برخوردار کشور تردد می‌کنند و برای تأمین معیشت خانوارها از آن‌ها استفاده می‌شود و اگر بودجه مطلوبی داشتند در گذشته نسبت به جایگزینی خودرو نو برای خود اقدام می‌کردند، قطعاً با این تصمیم ناگهانی دولت با مشکلات جدی مواجه خواهند شد.»

برای چه؟

دولت برنامه حمایتی مطلوبی برای نوسازی خودروهای فرسوده ندارد

«وی خاطرنشان کرد: «متأسفانه دولت برنامه حمایتی مطلوبی نیز برای نوسازی خودروهای فرسوده ندارد. هم‌اکنون لازم است دولت تدبیری اساسی برای حمایت از این افراد ببیند و با تدوین شتابزده آیین‌نامه‌های اجرایی این بخش، مردم را در صف‌های طولانی برای اخذ تسهیلات سرگردان نکند و حداقل شرایطی را برای دریافت اقساطی خودرو برای آن‌ها فراهم کند.»

◀ در حالی که دوران سودهای نجومی فروش خودرو در سال‌های اوج همه‌گیری به پایان رسیده، نمایندگی‌های خودروسازان در آمریکا راه دیگری برای حفظ سودآوری یافته‌اند: سرویس و تعمیرات. طبق گفته آرین کریگان، مدیرعامل Kerrigan Advisors، حاشیه سود بخش خدمات آن قدر بالاست که «برای جبران ۱۰ دلار کاهش در آمد فروش خودرو، تنها یک دلار در آمد سرویس کافی است.» این اختلاف چشمگیر از آن جایی می‌شود که حاشیه سود فروش خودروهای نو حدود ۵ درصد است؛ در حالی که بخش خدمات می‌تواند به ۵۰ درصد برسد؛ حتی بدون آن که مشتری مجبور باشد برای یک فیلتر هوای AMG مبلغ ۲ هزار و ۹۵۰ دلار بپردازد. این واقعیت توضیح می‌دهد چرا پیام‌های یادآوری سرویس از سوی نمایندگی هارر روزیستر می‌شود و چرا بخش خدمات اکنون به شبکه ایمنی مالی نمایندگی‌ها تبدیل شده

وقتی یک دلار سرویس، زیان ۱۰ دلاری فروش را جبران می‌کند



است. سودهای فروش که در دوران کمبود خودرو به اوج رسیده بود ۱.۹ میلیون دلار در سال ۲۰۱۸ به ۶.۸ میلیون دلار در سال ۲۰۲۲ کنون کاهش یافته و در سال ۲۰۲۵ به حدود ۲.۹ میلیون دلار رسیده است. اما در همین دوره، سود بخش خدمات از ۳.۲ میلیون دلار در ۲۰۲۰ به ۵.۵ میلیون دلار افزایش یافته است. در کنار خدمات، بخش فروش مالی و بیمه (FDI) نیز به منبع سودآوری تبدیل شده است. برای نمونه، در Asbury Automotive تنها ۴ درصد از درآمد مربوط به FDI بوده، اما همین بخش ۲۲ درصد سود ناخالص را تولید کرده است. با این حال، رقابت برای جذب مشتریان سرویس شدیدتر شده است. سهم نمایندگی‌ها از مزایاجات خدماتی از ۲۳ درصد در سال ۲۰۱۷ به ۲۹ درصد در ۲۰۲۵ کاهش یافته؛ در حالی که زنجیره‌های مانند Jiffy Lube، Walmart و سهم خود را ۲۰ درصد به ۴۲ درصد رسانده‌اند.

نسل جدید «آماروک» برای آمریکای جنوبی



◀ فولکس واگن در حال آماده‌سازی نسل تازه Amarok برای بازار آمریکای جنوبی است؛ مدلی که برخلاف نسخه جهانی، دیگر روی پلتفرم فورد رنجر ساخته نمی‌شود و بنابر گزارش‌ها، از زیرساخت‌های شریک چینی VW یعنی SAIC بهره می‌برد. این پیکاپ جدید که قرار است در سال ۲۰۲۷ عرضه شود، پس از معرفی پیکاپ کوچک‌تر Tukan، حالا با پوشش استتاری دیده شده و فولکس واگن تأیید کرده که این نسل، قدرتمندترین آماروک تاریخ خواهد بود. نسخه آمریکای جنوبی هیچ شباهتی به آماروک جهانی ندارد؛ زیرا فولکس واگن در این منطقه نسل اول ۲۰۱۰ را هرگز بازننشسته نکرد و آن را روی همان شاسی قدیمی تا

۲۰۲۴ باقیس لیفت دوم ادامه داد. اکنون، دو آماروک کاملاً متفاوت در جهان وجود دارد: یکی بر پایه فورد رنجر برای بازارهای جهانی و دیگری نسخه آمریکای جنوبی که مسیر مستقل خود را دنبال می‌کند. تصاویر منتشر شده نشان می‌دهد طراحی نسل جدید کاملاً دگرگون شده است. در جلو، یک نوار LED تمام عرض همراه با دو DRL اضافی در ست زیر لبه کاپوت دیده می‌شود. جلو پنجره باریک با دو خط افقی، ظاهر مدرن‌تری ایجاد کرده و در نمای جانبی نیز آینه‌های مربعی، گلگیرهای زاویه‌دار، دستگیره‌های حجیم و ریل سقف برجسته دیده می‌شود.

عجیب‌ترین استیشن «آستون مار تین»



◀ در میان تمام استیشن‌هایی که آستون مار تین در طول تاریخ به صورت سفارشی ساخته یا اجازه ساخت آن‌ها را داده، شاید هیچ کدام به اندازه این لاگوندا شو تینینگ بر یک تک نمونه عجیب، زاویه‌دار و منحصر به فرد نباشد. این خودرو که اکنون آماده حضور در حراج Broad Arrow در ماه نوامبر است، در اصل یک لاگوندا سری ۳ مدل ۱۹۸۷ بوده؛ یکی از تنها ۷۶ دستگاه تولید شده که در مارس همان سال در سوئیس پلاک شده است. مالک آن در سال ۱۹۹۶ تصمیم گرفت این سدان تیزگو شه را به یک استیشن کاملاً سفارشی تبدیل کند و پروژه را به شرکت Roos Engineering در سوئیس سپرد؛ شرکتی که آستون مار تین نیز پروژه را تأیید

کرد و قطعات کارخانه‌ای لازم را در اختیارشان گذاشت. نتیجه نهایی در سال ۲۰۰۰ تحویل شد و همان طور که تصاویر نشان می‌دهد، تبدیل سقف و ایجاد یک Kamm tail بلند، ظاهر خودرو را به یک استیشن کاملاً متفاوت بدل کرده است؛ هرچند Roos برای جلوگیری از نیاز به همولوگیشن جدید، طول کلی خودرو را تغییر نداد. در این تبدیل، تنها ظاهر تغییر نکرده است. موتور ۵.۳ لیتری ۷۸۰ کاملاً بازسازی شده، سیستم برق که همیشه نقطه ضعف لاگوندا بود، به طور کامل نوسازی شده و گیربکس اتوماتیک نیز با قطعات جدید به روزرسانی شده است.

تصویر متناقض بازار خودرو در سال ۲۰۲۶

ارزان‌ترین خودرو همان مدلی است که هیچ کس نمی‌خرد!



سپهیل سیاواشی

s.siavashi@autoworld.ir

◀ بازار خودرو در سال ۲۰۲۶ تصویری متناقض پیش روی خریداران قرار می‌دهد؛ جایی که «ارزان‌ترین خودرو جدید برای نگهداری»، همان مدلی است که تقریباً هیچ کس حاضر به خرید آن نیست. طبق مطالعه‌ای که توسط «Self-Inc» انجام شده و ۵۰ خودرو جدید را از نظر هزینه سالانه مالکیت بررسی کرده، فیات ۵۰۰ به هزینه سالانه ۳ هزار و ۵۵۷ دلار در صدر فهرست کم‌هزینه‌ترین خودروهای آمریکا قرار گرفته است. این در حالی است که فروش این مدل در نیمه نخست سال تنها ۱۵۰ دستگاه بوده؛ افتی ۸۱ درصدی نسبت به سال گذشته که نشان می‌دهد حتی ارزان بودن هم نمی‌تواند ضعف تقاضا را جبران کند. علت اصلی این جایگاه، بهره‌وری بالا و هزینه‌های پایین انرژی است. هزینه شارژ سالانه ۵۰۰۰ تنها ۷۷۹ دلار برآورد شده و بیمه آن نیز دقیقاً همین رقم است؛ رقمی بسیار کمتر از میانگین صنعت. هزینه نگهداری سالانه نیز یک هزار و ۲۷۵ دلار است که در مقایسه با بسیاری از خودروهای بنزینی و حتی هیبریدی، عددی پایین محسوب می‌شود. حتی با وجود این که مالیات و هزینه‌های سالانه آن ۷۲۴ دلار است و از برخی رقبا بیشتر، مجموع هزینه‌ها همچنان این مدل را در جایگاه نخست قرار می‌دهد. در رتبه دوم، هوندا سیویک هیبرید با هزینه سالانه ۴ هزار و ۸۳۳ دلار قرار دارد و پس از آن هیوندای الانترا N با ۴ هزار و ۹۰۴ دلار دیده می‌شود؛ حضوری که حتی نویسندگان گزارش نیز از آن متعجب هستند؛ زیرا این مدل در استفاده واقعی مصرف سوخت بالاتری دارد. در ادامه، مدل‌هایی مانند نیسان ورسا، تویوتا کمری هیبرید، هوندا آکورد HEV و هوندا سیویک بنزینی نیز در جمع



کم‌هزینه‌ترین‌ها قرار گرفته‌اند. در سوی دیگر طیف، پورشه ۹۱۱ با هزینه سالانه ۱۰ هزار و ۸۳۲ دلار گران‌ترین خودرو جدید برای نگهداری در آمریکا معرفی شده است؛ بالاتر از آودی RS۷، کادیلاک V CT۵ و بلکو وینگ، شورولت کوروت و لوسید ایر قرار گرفته‌اند که همگی هزینه‌هایی بالای ۱۰ هزار دلار دارند. این مطالعه همچنین نشان می‌دهد که هیبریدها ارزان‌ترین گروه از نظر هزینه مالکیت هستند و پس از آن برقی‌ها قرار می‌گیرند؛ در حالی که بنزینی‌ها بیشترین هزینه سالانه را دارند

◀ جریان اشتباه برای ارزان‌ترین‌ها

مطالعه‌ای که Self-Inc روی ۵۰ مدل خودرو جدید انجام داده، نشان می‌دهد شکاف میان «ارزان برای خرید» و «ارزان برای نگهداری» بسیار بزرگ‌تر از چیزی است که بسیاری از خریداران تصور می‌کنند. در این بررسی، خودروها نه بر اساس قیمت اولیه، بلکه بر اساس

از خریداران هنگام انتخاب یک مدل جدید، هزینه‌های پنهان سالانه را در نظر نمی‌گیرند و همین موضوع باعث می‌شود در بلندمدت با هزینه‌هایی مواجه شوند که هرگز پیش‌بینی نکرده بودند. مطالعه Self-Inc دقیقاً همین نقطه کور را هدف گرفته و نشان می‌دهد برخی خودروهای کوچک و کم‌فروش، در عمل بسیار ارزان‌تر از مدل‌های محبوب‌تر هستند. یکی از دلایل اصلی قرار گرفتن فیات ۵۰۰ در صدر فهرست کم‌هزینه‌ترین خودروهای آمریکا، بهره‌وری بسیار بالای آن است. این مدل کوچک برقی نه تنها انرژی کمی مصرف می‌کند، بلکه هزینه‌های جانبی آن نیز به‌طور قابل توجهی پایین‌تر از میانگین صنعت است. طبق داده‌های Self-Inc، هزینه شارژ سالانه ۵۰۰ تنها ۷۷۹ دلار است؛ رقمی که برای بسیاری از خودروهای بنزینی حتی به‌عنوان هزینه ماهانه نیز غیرقابل تصور است. بیمه سالانه آن نیز دقیقاً ۷۷۹ دلار برآورد شده؛ عددی که بسیار کمتر از میانگین بازار و حتی کمتر از بسیاری از خودروهای اقتصادی بنزینی است. هزینه نگهداری سالانه این مدل نیز یک هزار و ۲۷۵ دلار است؛ رقمی پایین‌تر از بخش عمده‌ای از خودروهای کوچک، کراس‌اوورها و حتی برخی هیبریدها. البته مالیات و هزینه‌های سالانه آن با ۷۲۴ دلار کمی بالاتر از برخی رقباست؛ اما این افزایش جزئی به هیچ وجه توانایی خنثی کردن صرفه‌جویی‌های بزرگ‌تر در انرژی، بیمه و نگهداری را ندارد. مجموع این عوامل باعث شده ۵۰۰ به جایگاهی قرار گیرد که شاید هیچ کس انتظارش را نداشته: ارزان‌ترین خودرو جدید برای نگهداری در آمریکا. اما این مطالعه تنها به مدل‌ها نپرداخته و تصویر روشنی از هزینه‌های سالانه برندها نیز ارائه می‌دهد؛ تصویری که نشان می‌دهد اختلاف میان برندهای اقتصادی و لوکس تا چه اندازه گسترده است. در میان برندهای کم‌هزینه، هیوندای با میانگین سالانه ۵ هزار و ۳۸۵ دلار در صدر قرار دارد؛ ترکیبی از هزینه سوخت یک هزار و ۳۴۷ دلار، نگهداری یک هزار و ۳۱۸ دلار، بیمه ۱،۹۴۵ یک هزار و ۹۴۵ دلار و مالیات ۷۷۵ دلار. پس از آن کیا با ۵ هزار و ۴۰۷ دلار و مزدا با ۵ هزار و ۵۰۳ دلار قرار می‌گیرند؛ سه برندی که نشان می‌دهند خودروهای اقتصادی ژاپنی و کره‌ای همچنان بهترین نسبت هزینه به کارایی را ارائه می‌دهند.

خبر News

سوپراسپرت «اینفینیتی» که هرگز ساخته نشد

◀ اینفینیتی در سال ۲۰۱۲ یکی از جاه طلبانه‌ترین و چشم‌نوازترین کانسپت‌های تاریخ خودرو معرفی کرد؛ Emerg e، یک سوپراسپرت میدانجین که در نمایشگاه ژنو رونمایی شد و سپس در Pebble Beach توجهی را به خود جلب کرد که معمولاً نصب خودروهای آماده تولید می‌شود.

اما برخلاف انتظارها، این پروژه هیچ‌گاه به مرحله تولید نرسید و امروز به‌عنوان «بهترین خودرویی که اینفینیتی هرگز نساخت» شناخته می‌شود. Emerg e نه تنها اولین اینفینیتی با موتور پشت سر راننده بود، بلکه نخستین محصولی بود که عمدتاً در اروپا توسعه یافت؛ طراحی در Nissan Design Europe لندن و مهندسی در مرکز فنی نیسان در Cranfield انجام شد.



حتی بخشی از بودجه پروژه توسط Tech-nology Strategy Board دولت بریتانیا تأمین شد که اینفینیتی را به شبکه‌ای از تأمین‌کنندگان و فناوری‌های جدید متصل کرد. اما جذاب‌ترین بخش Emerg e پیش‌رانه متفاوت آن بود: یک موتور ۱.۲ لیتری ۳ سیلندر ساخت لوتوس که هیچ‌گاه چرخ‌ها را نمی‌چرخاند و تنها نقش ژنراتور برای شارژ باتری را داشت؛ یعنی رنج اکستندر واقعی، نیروی محرکه از طریق دو موتور برقی ۲۰۱ اسبی تأمین می‌شد که در مجموع ۴۰۲ اسب بخار قدرت و ۱۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کردند و توسط یک گیربکس تک‌سرعتی XTRAC به چرخ‌ها می‌رسیدند. شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت ۴ ثانیه

بوده و رسیدن به سرعت ۲۰۹ کیلومتر بر ساعت تنها ۳۰ ثانیه زمان می‌برد. باتری ۱۵ کیلووات-ساعتی آن برای ۳۰ مایل رانندگی تمام‌برقی کافی بود و پس از اتمام شارژ، موتور کوچک ۳ سیلندر روشن می‌شد تا برد ترکیبی را به ۳۰۰ مایل برساند. اینفینیتی حتی انتشار CO۲ را ۵۵ گرم بر کیلومتر اعلام کرده بود؛ رقمی که برای سال ۲۰۱۲ بسیار پیشرو محسوب می‌شد. طراحی Emerg e نیز به همان اندازه چشمگیر بود. خطوط سیال و فرم‌های کشیده‌بند، نتیجه کارکردی رودریگز بود که طرحش بر پیشنهادهای استودیوهای ژاپن و بریتانیا برتری یافت. این کانسپت سومین عضو یک سه‌گانه طراحی پس از Ethers و Essence بود و ردپای آن بعدها در مدل‌هایی مانند Q۶۰ دیده شد.

آغاز فصل تازه‌ای در لنדרور با معرفی «Range Rover GT»

پنجره‌های بدون فریم و سقف متضاد، ظاهر آن را از دیگر اعضای خانواده متمایز می‌کند؛ در حالی که بدنه با خطوط ساده و دستگیره‌های مخفی، کاملاً مینیمال طراحی شده است. بخش عقب نیز با چراغ‌های باریک و یک پنل مشکی براق که نام Range Rover روی آن نقش بسته، تکمیل می‌شود و شیب تند در صندوق، فرم فست‌بک را تقویت می‌کند. کابین GT نیز همین فلسفه مینیمالیستی را دنبال می‌کند. رنج‌روور تصویری از یک فضای ۲+۲ منتشر کرده که با خطوط افقی، بافت‌های بافته شده و حذف تزئینات سنتی مانند چوب و کروم، حال‌وهوایی شبیه محصولات Polestar دارد. نمایشگر مرکزی OLED و صفحه نمایش باریک پشت فرمان، معماری ساده کابین را تکمیل می‌کنند و سیستم‌های کمکی هوشمند، ناوبری و واقعیت افزوده و امکانات افزود دیجیتال نیز در دسترس خواهند بود.

◀ لنדרور با معرفی Range Rover GT فصل تازه‌ای را در طراحی و جایگاه‌گذاری محصولات خود آغاز کرده است؛ مدلی کاملاً برقی که نه یک SUV کلاسیک است و نه یک سدان معمولی؛ بلکه ترکیبی از هر دو و پنجمین عضو خانواده رنج‌روور محسوب می‌شود. این خودرو که در کنار Evoque، Velar و Sport Range Rover قرار می‌گیرد، هیچ چیز را جایگزین نمی‌کند و به‌عنوان یک مدل مستقل وارد بازار می‌شود. با این حال، مدیران در گیدون می‌دانند که این طراحی متفاوت قرار نیست نظر همه را به خود جلب کند و واکنش‌ها احتمالاً دوگانه خواهد بود. طراحی GT بیش از هر چیز به یک سدان ۱۲ کوپه م‌رفع شباهت دارد. در جلو، یک جلوپنجره پهن و کم‌عمق با چراغ‌های LED فوق باریک دیده می‌شود و ورودی‌های عمودی هوا، چهره‌ای اسپرت‌تر ایجاد کرده‌اند. در نمای جانبی، شیشه‌های کشیده،





بامو «X3» مدل ۲۰۲۶؛ بلندقامت جسور باواریایی



بامو X۳ مدل ۲۰۲۶ با زبان طراحی مدرن عرضه می‌شود. در نمای جلو، جلوپنجره بزرگ کلیوی، چراغ‌های باریک LED و خطوط برجسته کاپوت، چهره‌ای جدی و اسپرت ایجاد کرده‌اند. در بخش عقب نیز چراغ‌های LED با گرافیک متمایز و فرم عضلانی بدنه، هویت نسل جدید را کامل می‌کنند. رینگ‌های متنوع و جزئیات M Sport امکان شخصی‌سازی را افزایش می‌دهند. کابین X۳ با نمایشگر خمیده شامل صفحه‌آمبر دیجیتال ۱۲.۳ اینچی و نمایشگر مرکزی ۱۴.۹ اینچی شکل گرفته و سیستم‌عامل

BMW Operating System ۹ را ارائه می‌کند. سندی‌های اسپرت، نورپردازی محیطی، شارژی سیم و اتصال تلفن هوشمند، کابین را به فناوری‌های روز مجهز کرده‌اند. نسخه X۳ xDrive ۳۰ به موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری توئین-توربو با فناوری هیبرید متوسط ۴۸ ولتی مجهز است که ۲۵۵ اسببخار قدرت تولید می‌کند و با گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک و سامانه چهارچرخ محرک xDrive همکاری دارد. قیمت پایه آمریکا ۵۲ هزار و ۶۵۰ دلار است.

«دنیای خودرو» بررسی می‌کند؛

تعارفه ۱۰۰ درصدی واردات خودرو بالاخره اجراشد؟



احسان ناصر یابی

e.naseri@autoworld.ir

«آخرین وضعیت تعرفه خودرو در سال ۱۴۰۵، موضع وزارت صمت، مجلس و دیوان محاسبات و ماجرایی توقف ترخیص خودروها هنوز بلا تکلیف است. در روزهای اخیر بار دیگر موضوع تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات خودرو به یکی از بحث‌های داغ بازار خودرو تبدیل شده است؛ موضوعی که با انتشار خبرهایی درباره احتمال تغییر تعرفه‌ها، توقف ترخیص خودرو از گمرک و افزایش هزینه واردات آغاز شد و حالا با ورود مجلس و دیوان محاسبات وارد مرحله تازه‌ای شده است

اما آیا واقعا تعرفه واردات خودرو ۱۰۰ درصد شده است؟ آیا ترخیص خودروهای وارداتی متوقف شده و در نهایت، خودروهای اقتصادی قرار است با چه تعرفه‌ای وارد کشور شوند؟ بررسی آخرین اظهارات وزارت صمت، مجلس و دیوان محاسبات نشان می‌دهد که تا این لحظه تعرفه یکنواخت ۱۰۰ درصدی برای تمام خودروهای وارداتی تجاری اجرایی نشده است و نظام تعرفه‌ای پلکانی همچنان مبنای واردات تجاری است. در عین حال، بحث تغییر این ساختار همچنان باز است و اختلاف نظر میان دولت، مجلس و نهادهای نظارتی ادامه دارد

یکی از دلایل اصلی سردرگمی در باره این موضوع، انتشار اخبار مختلف در باره «تعرفه ۱۰۰ درصدی» برای رویه‌های متفاوت واردات خودرو است. عدد ۱۰۰ درصد در ماه‌های گذشته در چند موضوع مختلف مطرح شده و همین مساله باعث شده برخی گزارش‌ها این تصور را ایجاد کنند که قرار است تمام خودروهای وارداتی مشمول تعرفه ۱۰۰ درصدی شوند؛ در حالی که چنین برداشتی دقیق نیست. از یک سو، در سال ۱۴۰۵ برای واردات تجاری خودرو نظام تعرفه‌ای پلکانی در نظر گرفته شده و از سوی دیگر، برای برخی شیوه‌های واردات از جمله واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور، نرخ‌های متفاوتی تعیین شده است. بنابراین نخستین نکته مهم این است که هر خبر درباره تعرفه ۱۰۰ درصدی الزاما به معنای افزایش تعرفه تمام خودروهای وارداتی تجاری به ۱۰۰ درصد نیست

بر اساس نرخ‌های اعلام شده برای واردات تجاری خودرو در سال ۱۴۰۵، حقوق ورودی خودروها بر اساس نوع قوای محرکه و حجم موتور به صورت پلکانی تعیین شده است. بنابراین در حال حاضر نمی‌توان گفت «تعرفه واردات خودرو ۱۰۰ درصد است». حتی در ساختار موجود، برخی خودروها تعرفه‌ای پایین‌تر و برخی خودروهای پر حجم تعرفه‌ای بالاتر از ۱۰۰ درصد دارند. دیوان محاسبات

نیز در تازه‌ترین موضع خود بر ضرورت اجرای همین نظام تعرفه‌گذاری پلکانی تاکید کرده است ماجرایی جدی‌تر شد که بحث اعمال تعرفه یکنواخت ۱۰۰ درصدی به جای نظام تعرفه‌گذاری پلکانی مطرح شد. بر اساس این سناریو، به جای این که تعرفه خودرو بر اساس حجم موتور، مصرف سوخت، میزان آلایندگی و نوع قوای محرکه تغییر کند، یک نرخ ثابت ۱۰۰ درصدی برای واردات خودرو اعمال می‌شود. همین موضوع واکنش‌های مختلفی را به دنبال داشت؛ زیرا چنین تغییری می‌تواند به‌ویژه برای خودروهای اقتصادی و کم‌مصرف، اثر قابل توجهی بر هزینه نهایی واردات و قیمت بازار داشته باشد. در واقع، اختلاف اصلی بر سر این نیست که «آیا عدد ۱۰۰ درصد در قوانین و مقررات خودرو دیده شده یا نه»، بلکه بر سر این است که آیا باید یک تعرفه یکنواخت ۱۰۰ درصدی جایگزین ساختار پلکانی فعلی شود یا خیر

با بالا رفتن شایعات درباره تغییر تعرفه و توقف ترخیص خودروها، وزارت صمت، معدن و تجارت موضع‌گیری کرد. وزارت صمت اعلام کرد که هیچ ابلاغیه‌ای برای توقف ترخیص خودروهای وارداتی به گمرکات کشور صادر نشده است و روند ورود و ترخیص خودروها مطابق روال قانونی ادامه دارد. همچنین سخنگوی وزارت صمت بار دیگر گمانه‌زنی‌ها درباره اعمال تعرفه یکسان ۱۰۰ درصدی بر تمامی خودروهای وارداتی، اعلام کرد که این وزارتخانه چنین پیشنهادی را مطرح نکرده و رویکرد پیشنهادی آن بر اساس حجم موتور و دسته‌بندی خودروها از جمله بنزینی، هیبریدی و برقی تنظیم شده است. به این ترتیب، نخستین پاسخ رسمی به شایعات این بود که نه ترخیص خودرو متوقف شده و نه تعرفه یکنواخت ۱۰۰ درصدی برای واردات تجاری خودرو ابلاغ شده است

تازه‌ترین تحول در این پرونده در ۱۶ شهریور ۱۴۰۵ رقم خورد؛ زمانی که دیوان محاسبات کشور نسبت به احتمال اعمال تعرفه یکنواخت ۱۰۰ درصدی واردات خودرو هشدار داد. دیوان محاسبات اعلام کرده است که اعمال یک نرخ ثابت ۱۰۰ درصدی می‌تواند با احکام قانونی موجود، از جمله ماده یک قانون ساماندهی صنعت خودرو و ماده ۹ قانون هوای پاک در تعارض باشد. دلیل این موضع نیز روشن است: قانون بر تعیین حقوق ورودی خودرو متناسب با حجم موتور، مصرف سوخت و میزان آلایندگی تاکید دارد. در نتیجه، از نگاه دیوان محاسبات، تعرفه خودرو باید به صورت پلکانی تعیین شود؛ به گونه‌ای که خودروهای اقتصادی و کم‌مصرف با تعرفه پایین‌تر و حمایتی و خودروهای پر مصرف و لوکس با تعرفه‌های بالاتر وارد شوند

اما آینده تعرفه خودرو چه می‌شود؟ پرونده تعرفه خودرو هنوز بسته نشده است. از یک طرف دولت با مساله درآمد‌های گمرکی و مدیریت منابع ارزی مواجه است و از طرف دیگر مجلس بر اجرای سیاستی تاکید دارد که به کاهش تعرفه خودروهای اقتصادی منجر شود. اکنون ورود دیوان محاسبات نیز معادله را پیچیده‌تر کرده است؛ زیرا این نهاد نظارتی معتقد است جایگزین کردن نظام پلکانی با یک تعرفه یکنواخت ۱۰۰ درصدی می‌تواند با قوانین موجود مغایرت داشته باشد. بنابراین در شرایط فعلی، نه می‌توان کاهش تعرفه خودروهای اقتصادی را قطعی دانست و نه می‌توان گفت تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات خودرو نهایی شده است

بقا بدون چتر نجات؛ چگونه خودروسازان خصوصی زیر آتش دوام آوردند؟

۲. تاب‌آوری ایمنی سایت‌های صنعتی: مدیریت ریسک حوضچه‌های شیمیایی، سالن‌های رنگ و مواد اشتعال‌زا تحت پروتکل‌های پدافند غیرعامل.

۳. اولویت‌بخشی به خدمات و قطعات یدکی: در شرایط بحران، حفظ تحرک ناوگان موجود (وانت‌های لجستیک، خودروهای امدادی و خدماتی) بر عرضه مدل‌های پر تیراژ مقدم است؛ رویکردی که پایداری شبکه توزیع را حفظ کرد.

❖ **باشنده‌آشیل بخش خصوصی و لزوم بازنگری راهبردی**

با وجود عبور موفقیت‌آمیز بخش خصوصی از شوک نخست بحران، تحلیل داده‌های رزیز بیانگر یک هشدار ساختاری است: اتکای ۹۰ درصدی به قطعات منفصله وارداتی (CKD) و نوسانات نرخ ارز، ضریب شکنندگی این شرکت‌ها را در بحران‌های فرسایشی به شدت بالا می‌برد. در حالی که خودروسازان پلت‌فرم‌های ملی با شبکه قطعه‌سازی داخلی دارای «ظرفیت جذب شوک» بهتری هستند، بخش خصوصی از «سرعت بازسازی و انعطاف‌پذیری بازار گانی» بالاتری بر خوردار است.

جمع‌بندی

تاب‌آوری در صنعت خودرو مدرن، دیگر وابسته به تزریق رانت یا یارانه دولتی نیست؛ بلکه تابعی از «پیش‌بینی‌پذیری زنجیره تأمین، مدیریت علمی جریان نقدینگی و عمق بومی‌سازی قطعات راهبردی» است. تجربه روزهای پراشتاب اخیر اثبات کرد که بخش خصوصی با وجود تنهایی در میدان مالی و عدم بهره‌مندی از بسته‌های نجات، ظرفیت تبدیل شدن به تکیه‌گاه صنعتی کشور را دارد؛ مشروط بر آن که سیاست‌گذار صنعتی با تسهیل مقررات واردات مواد اولیه و رفع تعهدات ارزی غیر منعطف، تاب‌آوری این بخش را در آزمون‌های سخت آینده تضمین کند.



صنعت خودرو، پیش از آغاز درگیری متولد می‌شود و با پایان آتش‌بس خاتمه نمی‌یابد. خودروسازان پیشرو با به کارگیری چارچوب‌های علمی مدیریت استمرار کسب‌وکار (BCM)، چند استراتژی کلیدی را عملیاتی کردند:

۱. پراکنده‌سازی جغرافیایی موجودی: توزیع قطعات گلوگاهی (Critical Parts) در انبارهای منطقه‌ای جهت کاهش ریسک نقاط تمرکز آسیب‌پذیر.

تفاوت کلیدی در این نقطه نمایان گشت: بخش خصوصی به دلیل چابکی ساختاری در تصمیم‌گیری، استقلال نسبی از بروکراسی دولتی و بهره‌گیری از مسیرهای لجستیک جایگزین توانست مانع از فروپاشی زنجیره عملیات خود شود.

❖ **چارچوب مدیریت ریسک: پیش از بحران تا پس از آتش‌بس**

تجربه بحران‌های اخیر نشان داد مدیریت شرایط اضطراری در

یادداشت: رضوان علیجانی

کارشناس صنعت خودرو

**روایت چابکی و مهندسی
بقای بخش خصوصی
در تلاطم جنگ ۱۲ روزه**



❖ صنعت خودروسازی صرفاً مونتاژکننده محصول نهایی نیست؛ بلکه قلب زنجیره‌ای گسترده از صدها قطعه‌ساز، صنایع مادر نظیر فولاد و پتروشیمی و شبکه خدمات پس از فروش کشور است. هرگونه اختلال در این جریان حیاتی، مستقیماً اثر خود را بر ناوگان حمل‌ونقل عمومی، امداد جاده‌ای و ثبات اقتصادی خانوارها نشان می‌دهد. در تجربه تاریخی هشت‌ساله دفاع مقدس (۱۳۵۹ تا ۱۳۶۷)، استمرار تولید خودرو با اتکا به مالکیت دولتی، منابع ارزی یارانه‌ای و بازتخصیص کاربری کارخانجات رقم خورد؛ اما در بحران‌های معاصر - به‌ویژه جنگ ۱۲ روزه اخیر - صنعت خودرو با معادله‌ای کاملاً نوین روبرو شد: سنجش تاب‌آوری خودروسازان بخش خصوصی در غیاب چتر حمایتی دولت.

از تاب‌لوت تا زنجیره مونتاژ نوین: تفاوت دو پارادایم

در دهه ۶۰، قطع ناگهانی قطعات CKD از نسوی شرکای غربی، به اجبار سنگ‌بنای صنعت قطعه‌سازی و مهندسی معکوس داخلی را بنا نهاد. در آن زمان هزینه بقا از مسیر جیره‌بندی و بودجه انقباضی دولت تأمین می‌شد. اما در جنگ ۱۲ روزه اخیر، بازیگران بخش خصوصی در فضایی سنجیده شدند که ساختار مالی آن‌ها کاملاً بر «تقاضای واقعی مصرف‌کننده» و «جریان نقدی فروش تجاری» تکیه داشت. در جریان این درگیری، شوک‌های سنگینی از جمله انسداد مقطعی مبادی گمرکی، توقف حمل‌ونقل دریایی، آسیب به زیرساخت‌های بالادستی و انقباض ارزی به شرکت‌های خصوصی وارد شد. با این حال،



و استفاده از چهار سوپاپ برای هر سیلندر است. نسخه توربوشارژ این موتور در بامو تا ۵۴۴ اسببخار قدرت و ۷۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند؛ گشتاوری که از ۱۵۰۰ تا ۵۰۰۰ (آرپی‌ام) دور بر دقیقه در دسترس بود. رولز رویس از نسخه اختصاصی و باز مهندسی شده ۶.۷۵ لیتری همین خانواده استفاده کرد. این پیشرانده در Cullinan و Ghost به ۵۶۳ اسببخار و ۸۵۰ نیوتون متر رسید و گشتاور اوج را از ۱۶۰۰ (آرپی‌ام) دور بر دقیقه ارائه می‌کند؛ رویکردی که بیش از شتاب، بر حرکت نرم و بی‌وقفه و پاسخ سریع گاز را برای راننده فراهم می‌کند.

«موتورهای ۷۱۲ بامو از مهم‌ترین پیشرانده‌های تاریخ این شرکت هستند و خانواده ۷۴۴ نقش ویژه‌ای در این مسیر دارد؛ معماری ۱۲ سیلندر ۷ شکل با زاویه ۶۰ درجه که با فناوری‌هایی مانند توربوشارژ دوقلو، تزریق مستقیم سوخت و زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها عرضه شد. در نسخه ۷۴۳B، حجم موتور ۵۹۷۲ سی‌سی، قطر سیلندر ۸۹ و کورس پیستون ۸۰ میلی‌متر است. نسبت قطر به کورس ۰.۹، موتور را به ساختاری نسبتاً کم‌کورس تبدیل می‌کند. یکی از مشخصات فنی شاخص ۷۴۴، ترتیب احتراق ۱-۵-۷-۳-۱۱-۹-۶-۱۲-۲-۸-۴-۱۰



**موتور ۱۲ سیلندر
«بامو»؛ قلبی مشترک
با «رولز رویس»**

آیا «W1» جایگزین «P1» خواهد شد؟

جاه‌طلبی در جاده به سبک «مکلارن»



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

مکلارن W1 را باید یکی از جاه‌طلبانه‌ترین محصولات تاریخ این خودروساز بریتانیایی دانست؛ آبر خودروبی که پس از F1 و P1، پرچم‌دار خانواده Ultimate Series مکلارن محسوب می‌شود. W1 نه تنها از نظر قدرت و شتاب، بلکه در زمینه آیرودینامیک، وزن، سیستم تعلیق و ارتباط راننده با خودرو، رویکردی نزدیک به خودروهای مسابقه‌ای دارد. این خودرو در تعداد بسیار محدود ۳۹۹ دستگاه تولید می‌شود و تمام نمونه‌های مشتریان پیش از آغاز تحویل، اختصاص داده شده‌اند. قیمت پایه W1 در بازار آمریکا ۲.۱ میلیون دلار اعلام شده است؛ رقمی که با سفارش تجهیزات و شخصی‌سازی‌های McLaren Special Operations یا MSO می‌تواند افزایش پیدا کند.

✓ وزن؛ یکی از برگ‌های برنده W1

با وجود مجموعه هیبریدی و تجهیزات پیچیده، وزن خشک W1 تنها حدود ۱۳۹۹ کیلوگرم اعلام شده است. استفاده گسترده از فیبر کربن در ساختار خودرو، یکی از مهم‌ترین دلایل دستیابی به این عدد است. نسبت قدرت به وزن نیز طبق اعلام مکلارن به حدود ۹۱۱ اسببخار به ازای هر تن می‌رسد. این وزن پایین در کنار ۱۲۵۸ اسببخار قدرت، به W1 اجازه می‌دهد نه تنها در شتاب مستقیم، بلکه در تغییر مسیر و ترمزگیری نیز عملکردی نزدیک به خودروهای مسابقه‌ای داشته باشد.

✓ توقف یک آبر خودرو ۱۲۵۸ اسببخاری

برای متوقف کردن W1، مکلارن از سیستم ترمز کربن‌سرامیکی استفاده کرده است. دیسک‌های کربن‌سرامیکی ۳۹۰ میلی‌متری در هر دو محور قرار دارند. در جلو کالیپرهای فورج‌شده مونوبلاک ۶ پیستونه و در عقب کالیپرهای ۴ پیستونه وظیفه ایجاد نیروی ترمز را بر عهده دارند. سیستم ترمز همچنین به ترمز پارک الکترونیکی یکپارچه مجهز است. اعداد عملکردی این سیستم نیز قابل توجه هستند: W1 می‌تواند از سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت در حدود ۲۹ متر متوقف شود و برای کاهش سرعت از ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت به سکون کامل، حدود ۱۰۰ متر نیاز دارد. این عملکرد در کنار تایرهای عملکردی، سیستم تعلیق فعال و آیرودینامیک متغیر، امکان کنترل بهتر خودرو در سرعت‌های بسیار بالا را فراهم می‌کند.

✓ آخرین حلقه انتقال قدرت

W1 به صورت استاندارد از تایرهای پیرلی P Zero R استفاده می‌کند. اندازه چرخ‌ها ۱۹ اینچ در جلو و ۲۰ اینچ در عقب است و برای مشتریانی که عملکرد پیست را در اولویت قرار می‌دهند، تایرهای چسبنده تر پیرلی P Zero Trofeo RS نیز قابل سفارش هستند. انتخاب تایر در چنین خودرویی اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا W1 با وجود ۱۳۴۰ نیوتون متر گشتاور، تنها به محور عقب متکی است. بنابراین کنترل توزیع گشتاور، عملکرد دیفرانسیل الکترونیکی، چسبندگی تایر و مدیریت آیرودینامیک باید به صورت هماهنگ عمل کنند.



✓ قیمت در دانه مکلارن

مکلارن W1 با قیمت پایه ۲.۱ میلیون دلار در بازار آمریکا عرضه شده است. البته این رقم پیش از شخصی‌سازی‌های گسترده توسط بخش MSO است. تولید W1 نیز به تنها ۳۹۹ دستگاه محدود شده و تمام خودروهای مشتریان از پیش تخصیص یافته‌اند.

✓ ۱۲۵۸ اسببخار قدرت از یک قوای محرکه هیبریدی

قلب تپنده W1 یک موتور ۴ لیتری V8 با آرایش ۹۰ درجه و دو توربوشارژر است. این موتور از میل‌لنگ تخت یا Flat-Plane بهره می‌برد و به‌تنهایی ۹۱۶ اسببخار قدرت تولید می‌کند. حداکثر دور موتور نیز به ۹۲۰۰ آرپی‌ام (دور بر دقیقه) می‌رسد؛ رقمی که برای یک موتور ۷۸ توربوشارژر بسیار چشمگیر است. در کنار این موتور، یک موتور الکتریکی Radial-Flux قرار گرفته که ۳۴۲ اسببخار قدرت دارد. مجموع خروجی سیستم به ۱۲۵۸ اسببخار و ۱۳۴۰ نیوتون متر گشتاور می‌رسد. نکته مهم این که مکلارن برخلاف بسیاری از آبر خودروهای هیبریدی قدرتمند، W1 را چهار چرخ‌محرک کرده و تمام نیرو از طریق چرخ‌های عقب به زمین منتقل می‌شود. موتور الکتریکی تا ۲۴۰۰ آرپی‌ام (دور بر دقیقه) می‌چرخد و با یک باتری کوچک حدود ۱.۴ کیلووات-ساعتی تغذیه می‌شود. این باتری در یک محفظه فیبر کربنی ساختاری و در قسمت پایینی شاسی قرار گرفته تا به پایین آوردن مرکز ثقل کمک کند. بر د تمام‌الکتریکی W1 حدود ۲ مایل اعلام شده و هدف اصلی سامانه هیبریدی، افزایش عملکرد و پاسخ‌دهی قوای محرکه است، نه حرکت طولانی مدت بدون استفاده از موتور بنزینی. گیربکس نیز یک نمونه هشت‌سرعت دو کلاچه است که به دیفرانسیل الکترونیکی مجهز شده و قابلیت E-Reverse را نیز دارد. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۲.۷ ثانیه و صفر تا ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت تنها ۵.۸ ثانیه اعلام شده است. حداکثر سرعت نیز به صورت الکترونیکی روی ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است.

✓ سیستم تعلیق؛ فناوری نزدیک به مسابقات

مکلارن W1 به نسل سوم سیستم Race Active Chassis Control III مجهز شده است. این سیستم از تعلیق فعال با اجزای قرار گرفته در داخل ساختار خودرو، دمپرهای تطبیقی و لینک‌های فعال در قسمت عقب استفاده می‌کند. در محورهای جلو و عقب نیز ساختار دو جناقی آلومینیومی به کار رفته است. از ویژگی‌های جالب سیستم تعلیق، استفاده از اجزای تیتانیومی و قطعات سه‌بعدی چاپ‌شده است. مهندسان با استفاده از چاپ سه‌بعدی در برخی اجزای تعلیق مانند قطعات مرتبط با سیستم تعلیق و اتصال‌ها، توانسته‌اند وزن را کاهش دهند. در محور عقب نیز لینک‌های فعال برای کنترل بهتر حرکات بدنه مورد استفاده قرار گرفته‌اند. W1 در حالت‌های رانندگی مختلف، تنظیمات تعلیق و آیرودینامیک را تغییر می‌دهد. در حالت Race، ارتفاع قسمت جلو حدود ۱.۵ اینچ و بخش عقب حدود ۰.۷ اینچ کاهش می‌یابد. هم‌زمان بال‌عقب به سمت عقب حرکت می‌کند و مجموعه آیرودینامیکی خودرو برای استفاده در پیست آماده می‌شود.



✓ وقتی آیرودینامیک فرم بدنه است

طراحی ظاهری W1 بیش از آن که صرفاً برای ایجاد جلوه‌ای خیره‌کننده انجام شده باشد، حاصل تلاش مهندسان برای مدیریت جریان هواست. مکلارن در این خودرو از ساختاری موسوم به Aerocell استفاده کرده که در واقع نسل جدید مونوکوک فیبر کربنی این شرکت محسوب می‌شود. شکل باریک بخش جلو، طراحی کف خودرو و جانمایی کابین همگی با هدف هدایت بهتر هوا و تولید نیروی رو به پایین شکل گرفته‌اند.

یکی از متفاوت‌ترین عناصر W1، درهای Anhdral است. این درها علاوه بر ایجاد ظاهر منحصر به فرد، بخشی از راهکار آیرودینامیکی خودرو هستند و به هدایت جریان هوا از اطراف چرخ‌های جلو به سمت رادیاورها کمک می‌کنند. طراحی آن‌ها همچنین از نظر بصری یادآور فرم خودروهای فرمول یک مکلارن است.

در قسمت عقب، مهم‌ترین عنصر آیرودینامیکی W1 بال موسوم به Active Long Tail است. این بال در حالت Race می‌تواند حدود ۳۰۰ میلی‌متر به سمت عقب حرکت کند. همراه شدن آن با دیفیوزر و سایر اجزای فعال، سطح بسیار بیشتری برای تولید داون‌فورس ایجاد می‌کند. مکلارن اعلام کرده مجموع سامانه آیرودینامیکی W1 می‌تواند در حالت Race تا حدود ۱۰۰۰ کیلوگرم نیروی رو به پایین ایجاد کند؛ در حالی که در حالت جاده‌ای میزان داون‌فورس بسیار کمتر است. طراحی بدنه همچنین به شکل محسوسی از اصول آیرودینامیک خودروهای مسابقه‌ای تأثیر گرفته است. نتیجه، بدنه‌ای با سطوح نرم و کشیده در قسمت بالایی و عناصر تیز و فنی در بخش پایینی است؛ ترکیبی که هم به کاهش مقاومت هوا و هم افزایش چسبندگی در سرعت بالا کمک می‌کند.

✓ کابین؛ راننده در مرکز توجه

کابین W1 برخلاف بسیاری از خودروهای لوکس، با هدف تجمل افراطی طراحی نشده است. فلسفه اصلی، کاهش وزن و ایجاد بیشترین ارتباط ممکن میان راننده و خودرو بوده است. صندلی‌ها به صورت ثابت در ساختار مونوکوک ادغام شده‌اند و به همین دلیل برخلاف خودروهای معمولی، این صندلی نیست که برای رسیدن به موقعیت رانندگی مناسب جابه‌جا می‌شود؛ بلکه پدال‌ها، فرمان و برخی اجزای کنترل قابلیت تنظیم دارند. این معماری علاوه بر کاهش وزن، به مکلارن اجازه داده فاصله محوری خودرو را نیز تا حدی کاهش دهد. فضای داخلی با طراحی Wraparound راننده را در مرکز تجربه رانندگی قرار می‌دهد و میدان دید مناسبی برای یک آبر خودرو و موتور میانی فراهم می‌کند. یکی از فناوری‌های جالب کابین، ماده جدید McLaren InnoKnit است. این ماده سبک و انعطاف‌پذیر می‌تواند روی بخش‌های مختلف کابین استفاده شود و حتی عناصر نورپردازی و صوتی را از یک سطح یکپارچه جای دهد. هدف از چنین راهکاری کاهش وزن و حذف برخی پوشش‌های سنگین تر بدون قربانی کردن کیفیت ظاهری کابین است. خریداران همچنین می‌توانند از طریق برنامه MSO، رنگ‌ها، بافت‌ها و ترمیم‌های داخلی را شخصی‌سازی کنند. در بخش فناوری، یک نمایشگر لمسی ۸ اینچی در اختیار سرنشینان قرار دارد که سیستم اطلاعات - سرگرمی خودرو را کنترل می‌کند و از Apple CarPlay پشتیبانی می‌کند. درگاه‌های USB-A و USB-C نیز در کابین تعبیه شده‌اند. سیستم صوتی Bowers & Wilkins نیز به عنوان یکی از گزینه‌های قابل سفارش ارائه می‌شود.



«مان TGX»؛ کشنده‌ای برای مسافت‌های بلند

مان TGX مدل ۲۰۲۶ در طراحی بی‌سرونی، زبان جدید محصولات MAN را با تاکید بر آبرودن‌امیک و پایداری دنبال می‌کند. کابین با فرم یکبارچه، شیشه جلوی بزرگ، جلوینجره‌ش‌اخص و چراغ‌های LED، برای کاهش مقاومت‌هواپهینه‌شده‌است. این کشنده با کابین‌های GX، GM و GN عرضه می‌شود؛ نسخه GX برای حمل‌ونقل طولانی‌مدت، فضای داخلی بیشتری دارد. در کابین GX، ارتفاع ایستادن روی تونل موتور به ۲۰۷۰ میلی‌متر و فضای ایستادن مقابل صندلی سرنشین به ۲۱۵۰ میلی‌متر می‌رسد. تخت پایینی ۲۰۰۰ میلی‌متر طول و حداکثر ۸۰۰ میلی‌متر عرض دارد. نمایشگر ۱۲.۳ اینچی، MAN

SmartSelect، ناوبری و سامانه‌های کمک‌راننده، بخش فناوری کابین هستند. از نظر فنی، نسخه‌های اروپایی TGX به موتورهای ۶ سیلندر خطی D۲۸۷۶، D۲۸۶۶ و D۱۵۵۶ مجهز هستند. قدرتمندترین گزیننه، D۲۸۷۶ با حجم ۱۵.۲ لیتر و توان ۶۴۰ اسببخار است. این موتورها با گیربکس MAN TipMatic و سامانه‌های مدیریت قوای محرکه برای بهره‌وری همکاری می‌کنند. مان قیمت جهانی ثابتی برای TGX مدل ۲۰۲۶ اعلام نمی‌کند و رقم‌نهایی در بازارهای مختلف به کشور، موتور، شاسی، کابین و تجهیزات سفرشی وابسته‌است.

سرقت بار و پیچیده‌تر شدن خسارت‌ها، مالکان خودروهای تجاری را تحت فشار گذاشته است؛

بیمه کامیون، هزینه پنهان حمل‌ونقل جاده‌ای اروپا

در شرایطی که نرخ سوخت، عوارض جاده‌ای و دستمزد راننده افزایش یافته، رشد هزینه بیمه مستقیماً حاشیه‌سود ناوگان را کاهش می‌دهد

هر کدام برداشت متفاوتی از مسئولیت داشته باشند.

داده کامیون؛ میدان جدید اختلاف بیمه‌گر و مالک یکی دیگر از چالش‌های آینده، مالکیت و دسترسی به داده‌های کامیون است. کامیون‌های جدید حجم زیادی از اطلاعات مربوط به سرعت، ترمز، مسیر، رفتار راننده، مصرف سوخت، خطاهای فنی و عملکرد سامانه‌های ایمنی را تولید می‌کنند. از دید شرکت بیمه، دسترسی به این داده‌ها می‌تواند امکان ارزیابی دقیق‌تر ریسک را فراهم کند. مالک کامیونی که رانندگی ایمن‌تر و سابقه خسارت کمتری دارد، می‌تواند انتظار داشته باشد حق بیمه پایین‌تری بپردازد. اما درمقابل، پرسش مهم این است که چه کسی مالک داده‌های تولیدشده توسط خودرو است و شرکت بیمه تا چه اندازه باید به آن‌ها دسترسی داشته باشد؟ از استفاده از داده خودرو برای قیمت‌گذاری دقیق‌تر، مدیریت خسارت و توسعه بیمه‌های مبتنی بر نحوه رانندگی حمایت کرده، اما هم‌زمان بر ضرورت ایجاد چارچوب قانونی برای دسترسی عادلانه و ایمن به داده‌ها تاکید دارد. بنابراین در سال ۲۰۲۶ رابطه مالک کامیون و بیمه‌گر بیش از گذشته به داده وابسته شده است. آینده بیمه کامیون می‌تواند به سمتی برود که حق بیمه نه فقط بر اساس مشخصات خودرو و سابقه خسارت، بلکه بر اساس رفتار واقعی راننده و میزان ریسک مسیر تعیین شود.

چالش مشترک صنعت حمل‌ونقل و بیمه واقعیت این است که مشکلات بیمه‌ای کامیون‌داران اروپایی جدا از وضعیت کلی صنعت حمل‌ونقل نیست. نرخ حمل بار در سه‌ماهه دوم ۲۰۲۶ رشد قابل‌توجهی داشته و IRU تاکید کرده است که عامل اصلی این رشد، افزایش هزینه‌ها بوده است، نه جهش تقاضا. از سوی دیگر، کمبود راننده همچنان یکی از مشکلات جدی صنعت است و براساس داده‌های منتشرشده در سال ۲۰۲۶، تعداد موقعیت‌های خالی رانندگی کامیون در اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۵ به حدود ۵۰۲ هزار مورد، معادل ۱۳ درصد نیروی مورد نیاز رسیده است. در چنین فضایی، افزایش هزینه بیمه می‌تواند فشار مضاعفی بر شرکت‌های حمل‌ونقل وارد کند. اگر حق بیمه افزایش پیدا کند، شرکت برای حفظ حاشیه‌سود ناچار است هزینه را در نرخ حمل لحاظ کند. افزایش نرخ حمل نیز در نهایت می‌تواند به قیمت کالا منتقل شود. از این منظر، مساله بیمه کامیون در اروپا صرفاً اختلاف میان بیمه‌گر و مالک خودرو نیست؛ بلکه بخشی از مساله بزرگ‌تر رقابت‌پذیری حمل‌ونقل جاده‌ای اروپاست. راهکار نیز صرفاً کاهش حق بیمه نیست. توسعه پارکینگ‌های امن، استفاده از داده و سامانه‌های پیشگیرانه، کاهش سرقت محموله، استانداردهای فرآیند خسارت، دسترسی عادلانه به داده‌های خودرو و استفاده بیشتر از فناوری برای ارزیابی خسارت می‌تواند ریسک را برای هر دو طرف کاهش دهد. درواقع، صنعت بیمه زمانی می‌تواند هزینه کمتری به مالک کامیون تحمیل کند که ریسک واقعی نیز کاهش یابد. اگر سرقت، تصادف، خسارت‌های پیچیده و هزینه تعمیر همچنان روند افزایشی داشته باشد، انتظار کاهش پایدار حق بیمه چندان واقع‌بینانه نخواهد بود. درمقابل، هر اندازه حمل‌ونقل جاده‌ای اروپا به سمت ناوگان ایمن‌تر، رانندگان آموزش‌دیده‌تر، پارکینگ‌های استاندارد و مدیریت داده‌محور حرکت کند، امکان شکل‌گیری مدل بیمه‌ای دقیق‌تر و عادلانه‌تر نیز افزایش خواهد یافت. مساله دیگر تغییر ماهیت ریسک است. کامیون مدرن‌تر شده، اما خسارت آن نیز پیچیده‌تر شده است؛ مسیرهای حمل هوشمندتر شده‌اند، اما سرقت محموله حرفه‌ای‌تر شده است و بیمه‌گر داده بیشتری در اختیار دارد؛ اما هنوز بر سر نحوه استفاده از این داده‌ها میان دو طرف چالش وجود دارد. در نهایت آینده بیمه کامیون در اروپا بیش از هر زمان دیگری به این بستگی دارد که صنعت حمل‌ونقل و بیمه تا چه اندازه بتوانند از مدل سنتی «پیش‌بینی و جلوگیری از خسارت» از حادثه به مدل «پیش‌بینی و جلوگیری از خسارت» حرکت کنند.



پارکینگ ناامن؛ حلقه‌ای میان امنیت و بیمه کمبود پارکینگ ایمن کامیون در اروپا تنها یک مشکل رفاهی برای رانندگان نیست؛ بلکه به مساله‌ای اقتصادی و بیمه‌ای تبدیل شده است. یک مطالعه اروپایی که در سال ۲۰۲۵ مورد استاندارد قرار گرفته، نشان می‌دهد ۷۹ درصد رانندگان اعلام کرده‌اند هنگام پارک خودرو با تهدید امنیتی مواجه شده‌اند. همچنین ۸۵ درصد شرکت‌های حمل‌ونقل گفته‌اند در مناطق ناامن، خودروهای آن‌ها با سرقت یا خرابکاری مواجه شده‌اند؛ این رقم در مناطق دارای امنیت مناسب به ۴۱ درصد کاهش یافته است. این ارقام اهمیت یک نکته را نشان می‌دهد: بیمه به تنهایی نمی‌تواند مشکل سرقت را حل کند. اگر زیرساخت مناسب برای توقف کامیون وجود نداشته باشد، شرکت بیمه نیز با ریسک بالاتری مواجه خواهد بود و در نهایت این ریسک می‌تواند در قیمت بیمه منعکس شود. از طرف دیگر، راننده نیز نمی‌تواند همیشه محل توقف خود را انتخاب کند. قوانین ساعات رانندگی و استراحت، او را مجبور می‌کند در بازه‌های مشخصی توقف داشته باشد. اگر ظرفیت پارکینگ‌های امن کافی نباشد، راننده ممکن است ناچار به توقف در حاشیه جاده یا پارکینگ‌های فاقد استانداردهای امنیتی شود. به این ترتیب، یک مشکل زیرساختی می‌تواند در نهایت به افزایش ریسک بیمه‌ای و بالا رفتن هزینه حمل‌ونقل منجر شود.

مرزها و اختلاف بر سر مسئولیت حمل‌ونقل جاده‌ای اروپا ذاتاً فرامرزی است. یک کامیون ممکن است بار خود را در یک کشور تحویل بگیرد، از چند کشور عبور کند و در کشوری دیگر تخلیه کند. همین موضوع، مدیریت خسارت را پیچیده‌تر می‌کند. در چنین شرایطی باید مشخص شود خسارت دقیقاً در چه مرحله‌ای رخ داده، مسئولیت محموله برعهده چه شرکتی بوده و کدام قانون یا قرارداد بر سر پرونده حاکم است. این موضوع به خصوص در سرقت یا وارد آمدن آسیب به محموله اهمیت دارد؛ زیرا مالک کامیون، شرکت حمل‌ونقل، فرستنده، گیرنده و شرکت بیمه ممکن است

پرونده سرقت، تنها ارزش خود کامیون موضوع نیست؛ ارزش محموله، مسئولیت شرکت حمل‌ونقل، شرایط نگهداری بار، مسیر حرکت و حتی نحوه توقف کامیون نیز اهمیت پیدا می‌کند. در برخی قراردادهای بیمه، نحوه پارک کامیون و رعایت الزامات امنیتی می‌تواند بر مسئولیت بیمه‌گر اثرگذار باشد. همین مساله باعث شده مالکان کامیون برای کاهش ریسک، بیش از گذشته به پارکینگ‌های ایمن، سامانه‌های ردیابی، قفل‌های پیشرفته و تجهیزات نظارتی روی بیاورند.

نوربالا

یکی از مهم‌ترین چالش‌های جدید بیمه خودروهای سنگین، افزایش هزینه تعمیر پس از تصادف است. کامیون‌های جدید دیگر صرفاً مجموعه‌ای از موتور، گیربکس، شاسی و بدنه نیستند. سامانه‌های کمک‌راننده، دوربین‌ها، حسگرها، تجهیزات ایمنی الکترونیکی و سامانه‌های ارتباطی به بخش جدایی‌ناپذیر خودروهای جدید تبدیل شده‌اند. بیمه اروپا هشدار داده است که اگرچه فناوری‌های کمک‌راننده می‌توانند تعداد تصادفات را کاهش دهند، اما خسارت هر حادثه ممکن است گران‌تر شود؛ زیرا آسیب به حسگرها، دوربین‌ها و سامانه‌های راداری علاوه بر تعویض قطعه، گاهی نیازمند کالیبراسیون تخصصی است. این مساله هزینه‌های خسارت را افزایش می‌دهد. برای کامیون‌ها، این موضوع اهمیت بیشتری دارد؛ زیرا قیمت قطعات و تجهیزات یک کامیون سنگین بسیار بالاتر از خودروهای سواری است و توقف خودرو نیز برای مالک هزینه اقتصادی دارد. کامیونی که برای چند روز یا حتی چند هفته در تعمیرگاه متوقف می‌شود، فقط هزینه تعمیر ایجاد نمی‌کند، بلکه درآمد ناشی از حمل بار را نیز از مالک می‌گیرد. به همین دلیل، اختلاف میان مالک کامیون و بیمه‌گر می‌تواند تنها بر سر مبلغ خسارت نباشد؛ بلکه زمان تعمیر، انتخاب تعمیرگاه، قطعه مورد استفاده و تشخیص خسارت نیز به موضوع اختلاف تبدیل شود.

دوربین‌ها، حسگرها، تجهیزات ایمنی الکترونیکی و سامانه‌های ارتباطی به بخش جدایی‌ناپذیر خودروهای جدید تبدیل شده‌اند. بیمه اروپا هشدار داده است که اگرچه فناوری‌های کمک‌راننده می‌توانند تعداد تصادفات را کاهش دهند، اما خسارت هر حادثه ممکن است گران‌تر شود؛ زیرا آسیب به حسگرها، دوربین‌ها و سامانه‌های راداری علاوه بر تعویض قطعه، گاهی نیازمند کالیبراسیون تخصصی است. این مساله هزینه‌های خسارت را افزایش می‌دهد. برای کامیون‌ها، این موضوع اهمیت بیشتری دارد؛ زیرا قیمت قطعات و تجهیزات یک کامیون سنگین بسیار بالاتر از خودروهای سواری است و توقف خودرو نیز برای مالک هزینه اقتصادی دارد. کامیونی که برای چند روز یا حتی چند هفته در تعمیرگاه متوقف می‌شود، فقط هزینه تعمیر ایجاد نمی‌کند، بلکه درآمد ناشی از حمل بار را نیز از مالک می‌گیرد. به همین دلیل، اختلاف میان مالک کامیون و بیمه‌گر می‌تواند تنها بر سر مبلغ خسارت نباشد؛ بلکه زمان تعمیر، انتخاب تعمیرگاه، قطعه مورد استفاده و تشخیص خسارت نیز به موضوع اختلاف تبدیل شود.

سرقت بار؛ ریسکی که بیمه را پیچیده‌تر کرده است در کنار تصادفات، سرقت بار یکی از مهم‌ترین ریسک‌های حمل‌ونقل جاده‌ای اروپا محسوب می‌شود. اطلاعات منتشرشده از سوی «TAPA EMEA» نشان می‌دهد مساله سرقت محموله در اروپا و منطقه اروپا، خاورمیانه و آفریقا در سال‌های اخیر ابعاد قابل‌توجهی پیدا کرده است. در فوریه ۲۰۲۶ این نهاد نسبت به تشدید جرائم مرتبط با محموله هشدار داد و اعلام کرد پایگاه اطلاعاتی آن بیش از ۱۰۸ هزار مورد سرقت را ثبت کرده است. در بریتانیا نیز مساله به اندازه‌ای جدی شده که موضوع سرقت محموله به یکی از دغدغه‌های امنیتی صنعت حمل‌ونقل تبدیل شده است. گزارش‌های منتشرشده در سال ۲۰۲۶ از افزایش سرقت محموله از کامیون‌ها، سرعت ترلر و حتی استفاده از روش‌های جعل هویت شرکت‌های حمل‌ونقل برای منحرف کردن مسیر بار خسر می‌دهند. این روند برای شرکت‌های بیمه نیز مشکل ایجاد می‌کند. در یک

وقتی بیمه هم به هزینه کامیون‌داری اضافه می‌شود یکی از نخستین مشکلات مالکان کامیون، افزایش هزینه بیمه در کنار سایر هزینه‌های عملیاتی است. در شرایطی که نرخ سوخت، عوارض جاده‌ای و دستمزد راننده افزایش یافته، رشد هزینه بیمه مستقیماً حاشیه‌سود ناوگان را کاهش می‌دهد. گزارش IRU از ابتدای سال ۲۰۲۶ نشان داد هزینه‌های مالی و بیمه برای یک کامیون ۴۰ تنی در سه‌ماهه چهارم ۲۰۲۵، ۴.۲۳ درصد افزایش داشته است؛ در همان دوره، هزینه سوخت تنها ۰.۶۶ درصد بالا رفته بود. این اختلاف نشان می‌دهد بیمه دیگر یک هزینه حاشیه‌ای برای شرکت‌های حمل‌ونقل نیست و در محاسبه هزینه واقعی مالکیت و بهره‌برداری از کامیون، وزن بیشتری پیدا کرده است. موضوع زمانی پیچیده‌تر می‌شود که شرکت بیمه برای تعیین حق بیمه، سابقه خسارت، نوع بار، مسیر، تعداد کیلومتر پیمایش، سابقه رانندگان و حتی سطح تجهیزات ایمنی کامیون را در نظر می‌گیرد. در نتیجه دو شرکت حمل‌ونقل با کامیون‌های مشابه ممکن است با نرخ‌های متفاوتی برای بیمه مواجه شوند. برای مالک ناوگان کوچک، این مساله اهمیت بیشتری دارد. شرکت‌های بزرگ می‌توانند ریسک را میان تعداد زیادی کامیون تقسیم کنند، اما یک شرکت کوچک که چند دستگاه کامیون در اختیار دارد، با یک یا دو حادثه سنگین می‌تواند سابقه خسارت خود را به شکل محسوسی تغییر دهد و در زمان تعدید بیمه با شرایط سخت‌تری مواجه شود. این وضعیت در حالی رخ می‌دهد که بخش بزرگی از ناوگان حمل‌ونقل اروپا متعلق به شرکت‌های کوچک است. در نتیجه افزایش هزینه بیمه می‌تواند مستقیماً بر قیمت تمام‌شده حمل بار و در نهایت بر قیمت کالا اثر بگذارد.

حادثه تمام نمی‌شود؛ هزینه تعمیر تازه آغاز می‌شود یکی از مهم‌ترین چالش‌های جدید بیمه خودروهای سنگین، افزایش هزینه تعمیر پس از تصادف است. کامیون‌های جدید دیگر صرفاً مجموعه‌ای از موتور، گیربکس، شاسی و بدنه نیستند. سامانه‌های کمک‌راننده،

«به گزارش «سایپانوز» طرح فروش مشارکت در تولید آر با اتوماتیک ۲۰۰۰ سی‌سی، کوپیک GX-L مجهز به تر مز ESC و سیستم SBR و کوپیک S با استاندارد ۸۵ گانه و سیستم SBR، ویژه متقاضیان عادی و از محل مازاد ظرفیت طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت، از ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه، ۲۲ شهریورماه آغاز می‌شود. در این طرح، روش مشارکت در تولید به صورت دو مرحله‌ای خواهد بود و مبلغ پیش‌پرداخت در دو مرحله از متقاضی دریافت می‌شود. مرحله نخست همزمان با ثبت‌نام انجام خواهد شد و مبلغ مرحله دوم نیز از طریق دعوت‌نامه از مشتری دریافت می‌شود. در صورت عدم واریز مبلغ مرحله



آغاز فروش مشارکت در تولید ۳ محصول گروه سایپا از هفته آینده

سیتروئن «XR-C۳» زودتر از موعد، تحویل مشتریان می‌شود؛

رضایت حداکثری خریداران از سوگولی سایپا-سیتروئن

موعد تحویل سه‌ماهه است که بر اساس برنامه‌ریزی انجام‌شده، تا آذرماه سال جاری به خریداران تحویل خواهد شد گفتنی است پیش‌های میدانی و بررسی بازخورد مشتریان نشان می‌دهد سیتروئن XR-C۳ توانسته رضایت خریداران را به‌همراه داشته باشد. براین اساس تاکنون هیچ‌گونه شکایتی از سوی مصرف‌کنندگان در سامانه‌های این شرکت ثبت نشده است

آن است که بخش عمده این خودروها زودتر از سررسید وعده‌داده‌شده به خریداران تحویل شده‌اند. در خصوص تعهدات باقی‌مانده نیز ۶۶ دستگاه سیتروئن XR-C۳ به‌طور کامل آماده شده و مراحل فنی آن‌ها به پایان رسیده است. این خودروها صرفاً در انتظار تکمیل فرآیند پلاک‌گذاری و ارائه مدارک مورد نیاز از سوی مالکان هستند. همچنین ۳۱۴ دستگاه باقی‌مانده، مربوط به عرضه اخیر این خودرو با

«به گزارش «سایپانوز» شرکت سایپا-سیتروئن از زمان آغاز فروش سیتروئن XR-C۳ در آذرماه سال گذشته تاکنون در مجموع پنج مرحله عرضه این خودرو را انجام داده و طی این مراحل، یک‌هزار و ۲۵۷ دستگاه خودرو به متقاضیان اختصاص یافته است. با وجود چالش‌های موجود در حوزه تولید و زنجیره تامین، سایپا-سیتروئن تاکنون موفق به تحویل ۸۷۷ دستگاه از خودروهای سیتروئن XR-C۳ شده است. نکته قابل توجه

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
امویام PRO X۲۲ دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۵۲	۲ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
امویام X۳۳ کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۱	۳ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲
امویام PRO X۵۵ اکسلنت اسپرت (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۸۸۸	۴ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
امویام XY۷ الیت (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۴۶	۵ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
چری آریزو ۵T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۰۷	۳ میلیارد و ۸۰۰	۱۵۰	▲
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۷۰	۵ میلیارد و ۹۰۰	۱۵۰	▲
فونیکس آریزو GT۶ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۰۲	۵ میلیارد و ۲۰۰	۰	▲
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۵	۶ میلیارد و ۹۰۰	۳۰۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۱۴۸	۸ میلیارد و ۸۰۰	۳۰۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۲	۶ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۶۴۲	۹ میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۵)	۹ میلیارد و ۴۶۸	۱۲ میلیارد	۲۰۰	▲
جک J۴ اتوماتیک (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
کی‌ام‌سی SR۳ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۴۱	۳ میلیارد و ۷۵۰	۱۰۰	▲
یک X۳ پرو (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▲
کی‌ام‌سی A۵ (۱۴۰۴)	۰	۴ میلیارد و ۱۰۰	۱۵۰	▲
کی‌ام‌سی J۷ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۵۷۲	۵ میلیارد	۲۰۰	▲
کی‌ام‌سی T۸ (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۴۰۰	۵ میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▲
کی‌ام‌سی T۹ (۱۴۰۵)	۰	۷ میلیارد و ۱۵۰	۱۵۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
آئودی A۳ توربو ۵/۱ لیتر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۲۰۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	▲
آئودی e-tron Q۴ (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۳۸۰	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
اوتار ۱۲EREV اولترا (۲۰۲۵)	۰	۲۴ میلیارد و ۸۰۰	۳۰۰	▲
ایرس EREVHMA نیمه برقی (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۴۴۹	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۴۰۰	▲
بامو iDriveX۱ برقی (کی‌ت) (M) (۲۰۲۶)	۰	۱۳ میلیارد و ۸۰۰	۸۰۰	▲
بامو iDriveX۲ ۱۸i (۲۰۲۶)	۰	۲۱ میلیارد	۰	▲
بامو iDriveX۲ ۲۵i (۲۰۲۶)	۰	۱۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	▲
بامو Leading iX۲ (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد	۱۸ میلیارد و ۷۰۰	۷۰۰	▲
بنز GLB۲۰۰ (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲
بنز C۲۰۰L (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیارد و ۲۵۰	۲۵۰	▲
بنز EQE Sedan ۵۰۰ تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۲۷ میلیارد و ۵۰۰	یک‌میلیارد	▲
بنز EQE SUV ۵۰۰ تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۲۷ میلیارد	یک‌میلیارد	▲
بنز E۲۰۰ (۲۰۲۶)	۰	۴۵ میلیارد	۳ میلیارد	▲
بی‌وای‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۱۰ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
بی‌وای‌دی چین ال Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۷۵	۸ میلیارد	۲۰۰	▲
تانک ۲۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۴۰۰	۴۰۰	▲
تانک ۷۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۶)	۵۰۰	۳۰ میلیارد	۵۰۰	▲
تویوتا لندکروز ۳.۵ لیتر توربو VXR (۲۰۲۶)	۵۷ میلیارد	۶۴ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
تویوتا پرادو ۲.۴ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۰	۴۴ میلیارد	یک‌میلیارد	▲
تویوتا Probz۲۰۰ (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۴۰۰	۴۰۰	▲
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۷۰۰	۰	▲
تویوتا رافور ۲.۰ لیتر تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۹۹۰	۱۰ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲
تویوتا رافور هیبرید ۲.۵ لیتر دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۶۰۰	۱۵ میلیارد و ۴۰۰	۲۰۰	▲
تویوتا کمری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۱۲ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۶)	۹ میلیارد و ۲۳۳	۹ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
هونداسویک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۲۴	۹ میلیارد	۰	▲
ولوو XC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۱ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱GX بالینر پلشتی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک‌میلیارد و ۳۱۰	۵	▲
ساینکا (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۴۵۰	۴۰	▲
ساینکا GX۱۵ دوگانه (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۲	یک‌میلیارد و ۵۹۵	۵	▲
ساینکا تومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	یک‌میلیارد و ۸۴۵	۰	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۵۴۰	۱۳	▲
سهند تومات (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۹۲۵	۳۵	▲
اطلس S (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱	یک‌میلیارد و ۵۲۰	۲۰	▲
اطلس GL (بدون سلفوف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۰۲	یک‌میلیارد و ۵۸۵	۰	▲
اطلس G (باسلفوف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۳	یک‌میلیارد و ۷۲۰	۲۰	▲
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۳۷۰	۱۵	▲
کوپیک GX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۳۱	یک‌میلیارد و ۴۳۰	۳۰	▲
کوپیک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۴۲۵	۲۵	▲
کوپیک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۴۸۰	۳۰	▲
کوپیک S (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد	یک‌میلیارد و ۴۲۵	۳۰	▲
کوپیک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۲	یک‌میلیارد و ۴۲۰	۱۵	▲
شاهین (بدون سلفوف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۱	۲ میلیارد و ۲۰۰	۵	▲
شاهین (باسلفوف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳۰	▲
شاهین اتومات (بدون مایتنور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۵۲۵	۵۸	▲
شاهین اتومات پلس (بدون مایتنور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۵	۳ میلیارد و ۱۳۵	۶۵	▲
شاهین اتومات پلس (پلمنتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۳	۳ میلیارد و ۱۷۵	۶۵	▲
پلرایلس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۶۹۰	۰	▲
پلرایلس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۴۷۰	۰	▲
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۸۵۵	۱۵	▲
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۲۲۵	۱۰	▲
سورن پلس XUMP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۰	یک‌میلیارد و ۸۷۵	۴۵	▲
سورن پلس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۵۶۰	۴۰	▲
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۵۲۴	۱۵	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۴۹۰	۱۰	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۶۵۰	۴۰	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۰۲	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۶۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۱۹۰	۳۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۲۶۵	۳۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۴۱۵	۵۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۴۵۰	۵۵	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۲ میلیارد و ۹۱۰	۶۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۱۵۰	۸۵	▲
دناپلس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۴۸۰	۸۰	▲
دناپلس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۵۲۵	۷۵	▲
دناتومات آپشنل (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۵۵	▲
تارا دنده ۱۱ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۳۳۵	۳۵	▲
تارا اتومات ۷۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۳۴۰	۳۸	▲
تارا اتومات ۷۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳ میلیارد و ۵۶۰	۲۵	▲
رانپلس (ترمز عقب کلسی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۵	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۱۵	▲
رانپلس (ترمز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۸۰	یک‌میلیارد و ۹۲۰	۱۵	▲
ری ۱.۷ لیتر (سرند جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۴ میلیارد و ۴۷۰	۳۵	▲
ولتا ریسان (پلمنتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۲۸	یک‌میلیارد و ۸۵۰	۵	▲

کردند. در بازرسی از این خودرو، پنج هزار لیتر روغن موتور فاقد مجوز قانونی کشف شد که بر اعلام کارشناسان مربوطه ارزش این محموله ۶ میلیارد ریال برآورد شده است. در همین راستا یک نفر متهم دستگیر و پس از تشکیل پرونده برای سیر مراحل قانونی تحویل مراجع ذیصلاح شد.

مرکز اطلاع رسانی پلیس لرستان از کشف محموله ۶ میلیاردی روغن موتور قاچاق در شهرستان پلدختر خبر داد. به گزارش «مهر» مأموران انتظامی شهرستان پلدختر در راستای اجرای طرح‌های عملیاتی مبارزه با اخلاک‌گران نظام اقتصادی، حین کنترل خودروهای عبوری به یک دستگاه خودرو کامیون ایسوزو مشکوک و آن را متوقف



کشف محموله ۶ میلیاردی روغن موتور قاچاق در پلدختر



نسل تازه روانکارهای گیربکس «ZF» برای شرایط سخت عملیاتی در راه است؛

ورود یک محصول جدید برای عملکرد فنی بهتر ناوگان جاده‌ای

۱ برای همین شرایط طراحی شده و انعطاف لازم برای استفاده در ناوگان‌های چندبرندی را دارد؛ به‌ویژه در صنایعی مانند ساخت‌وساز، معدن، حمل‌ونقل مواد و پروژه‌های زیرساختی که تنوع تجهیزات بسیار زیاد است. ورود این محصول به بازار تایلند، علاوه بر جنبه فنی، یک پیام تجاری نیز دارد. تایلند طی سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در بخش‌های عمرانی، صنعتی و معدنی انجام داده و نیاز به تجهیزات سنگین در این کشور رو به افزایش است. ZF در توضیحات خود تاکید کرده که عرضه ZF PowerFluid Gold ۱ در تایلند بخشی از تعهد این شرکت به ارائه راهکارهای پس از فروش برای افزایش کارایی و حفاظت از دارایی‌های صنعتی است؛ تعهدی که با توجه به رشد پروژه‌های زیرساختی، اهمیت بیشتری پیدا کرده است. ZF Aftermarket Thailand علاوه بر این محصول، مجموعه‌ای از قطعات یدکی، خدمات فنی، پشتیبانی تعمیراتی و راهکارهای نگهداری را نیز ارائه می‌دهد. این خدمات تحت برندهای شناخته‌شده‌ای مانند WABCO، ZF، LEMFORDER، SACHS، TRW و WABCO عرضه می‌شوند و بخش‌های مختلفی از بازار شامل خودروهای تجاری، سواری و تجهیزات صنعتی را پوشش می‌دهند. معرفی PowerFluid Gold ۱ در واقع ادامه همین مسیر است؛ مسیری که هدف آن افزایش عمر مفید تجهیزات و کاهش هزینه‌های عملیاتی برای اپراتورهاست. در مجموع، PowerFluid Gold ۱ را می‌توان پاسخی به نیاز روزافزون بازار آف‌هیوی دانست؛ بازاری که در آن کیفیت روانکار مستقیماً با بهره‌وری، هزینه‌های تعمیرات و زمان در دسترس بودن تجهیزات ارتباط دارد. این محصول جدید با تمرکز بر حفاظت از گیربکس و اکسل، مقاومت در برابر شرایط سخت و سازگاری با ناوگان‌های متنوع، جایگاهی مهم در سبد محصولات ZF پیدا کرده است. عرضه آن در تایلند نیز نشان می‌دهد که شرکت‌های بزرگ سازنده تجهیزات سنگین، بیش از گذشته به توسعه راهکارهای اختصاصی برای بازارهای منطقه‌ای توجه دارند؛ راهکارهایی که می‌توانند نقش مهمی در افزایش کارایی پروژه‌های عمرانی و صنعتی ایفا کنند.



برندهای مختلف در کنار هم کار می‌کنند و استفاده از روانکارهای متفاوت می‌تواند مدیریت نگهداری را پیچیده کند. ZF اعلام کرده PowerFluid Gold

و اکسل‌های ZF است؛ موضوعی که برای اپراتورهای ناوگان‌های مختلط اهمیت زیادی دارد. در بسیاری از پروژه‌های عمرانی و معدنی، ماشین‌آلات از

بازار روانکارهای صنعتی در سال‌های اخیر شاهد تغییرات گسترده‌ای بوده و شرکت‌های بزرگ سازنده تجهیزات سنگین، بیش از گذشته به توسعه محصولات اختصاصی برای شرایط سخت عملیاتی روی آورده‌اند. در همین مسیر، ZF Aftermarket Thailand با معرفی روغن گیربکس PowerFluid Gold ۱ گام تازه‌ای در تقویت سبد محصولات خود برداشته است؛ روانکاری که به‌طور ویژه برای افزایش قابلیت اطمینان، کارایی و طول عمر تجهیزات آف‌هیوی طراحی شده و قرار است نیازهای بخش‌های عمرانی، معدنی و زیرساختی تایلند را پوشش دهد. این محصول جدید همان‌طور که در صفحه رسمی F+L Asia آمده، پاسخی مستقیم به شرایط دشوار کاری ماشین‌آلات سنگین است؛ تجهیزاتی که زیر بارهای شدید، دماهای بالا و محیط‌های آلوده فعالیت می‌کنند و کیفیت روانکار در آن‌ها نقش حیاتی دارد. ZF که سال‌هاست به‌عنوان یکی از بازیگران اصلی در حوزه سیستم‌های انتقال قدرت و درایولاین شناخته می‌شود، طیف گسترده‌ای از تجهیزات آف‌هیوی شامل لودرها، دامپ‌تراک‌ها، بیل‌های مکانیکی و ماشین‌آلات معدنی را تامین می‌کند. معرفی PowerFluid Gold ۱ در واقع تکمیل‌کننده همین زنجیره است؛ زیرا این روانکار جدید به‌عنوان یک محصول اختصاصی، وظیفه حفاظت از گیربکس‌ها و اکسل‌های همین ماشین‌آلات را بر عهده دارد و به گفته ZF قرار است عملکرد درایولاین را پایدارتر و هزینه‌های توقف ناخواسته را کاهش دهد. فرمولاسیون این روغن بر پایه مقاومت بالا در برابر سایش، اکسیداسیون و افت کیفیت در دوره‌های کاری طولانی توسعه یافته است. ماشین‌آلات آف‌هیوی معمولاً ساعت‌های طولانی بدون توقف کار می‌کنند و هرگونه افت کیفیت روانکار می‌تواند به کاهش راندمان، افزایش دمای گیربکس و در نهایت خرابی‌های پرهزینه منجر شود. PowerFluid Gold ۱ با هدف جلوگیری از همین مشکلات طراحی شده و طبق توضیحات رسمی، قادر است عملکرد روانکاری را در بازه‌های طولانی حفظ کند و در نتیجه بهره‌وری ماشین‌آلات را افزایش دهد. یکی از نکات مهم درباره این محصول، سازگاری آن با گیربکس‌ها

33 CROSS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



«مرسدس-AMG C43 مدل ۲۰۲۶ ترکیبی از طراحی اسپرت، کابین لوکس و فناوری‌های عملکردی AMG است. در نمای خارجی، جلوپنجره اختصاصی AMG با الگوی عمودی، سپرهای تهاجمی تر، ورودی‌های هوای بزرگ، رینگ‌های اسپرت و چهار خروجی اگزوز، شخصیت پویای این سدان را برجسته می‌کنند. در داخل کابین، C43 از نمایشگر مرکزی بزرگ با سیستم MBUX، صفحه‌آمبر دیجیتال و ترم‌های اسپرت AMG بهره می‌برد. صندلی‌های اسپرت با تکیه‌گاه جانبی مناسب، فرمان AMG و استفاده از مترايل باکیفیت، فضای داخلی را همزمان

«مرسدس-AMG

C43» مدل ۲۰۲۶؛

لوکس و جذاب

تلگرام

Telegram

چرا موتورهای ۴ سیلندر ۲ لیتری توربو فراگیر شده‌اند؟

در سال‌های اخیر موتورهای ۴ سیلندر ۲ لیتری توربوشارژر به یکی از رایج‌ترین قوای محرکه در خودروهای سواری، سدان‌ها و حتی شاسی‌بلندها تبدیل شده‌اند. ترکیب حجم مناسب، وزن کمتر، مصرف سوخت پایین‌تر و توان قابل توجه باعث شده خودروسازان این پیشرفته را جایگزین بسیاری از موتورهای حجیم‌تر ۶ سیلندر کنند. اما دلیل اصلی این فراگیری چیست و چرا حجم ۲ لیتر تا این اندازه مورد توجه قرار گرفته است؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

موتور ۲ لیتری توربو را باید یکی از موفق‌ترین نمونه‌های کوچک‌سازی پیشرفته با Downsizing دانست. ۴ سیلندر بودن باعث کاهش تعداد قطعات متحرک و اصطکاک داخلی نسبت به موتورهای بزرگ‌تر می‌شود؛ در حالی که توربوشارژر امکان تولید قدرت و گشتاور قابل توجه را فراهم می‌کند. به همین دلیل، خودروساز می‌تواند موتور سبک‌تر و کم‌حجم‌تر تولید کند که در زمان نیاز، عملکردی نزدیک به موتورهای بزرگ‌تر داشته باشد. گزارش EPA نیز نشان می‌دهد فناوری توربوشارژر امکان ترکیب بهره‌وری موتور کوچک با قدرت موتور بزرگ‌تر را فراهم کرده است.

حمزه

یکی از مزیت‌های این موتور، انعطاف‌پذیری در استفاده از یک خانواده پیشرفته در مدل‌های مختلف است. ابعاد جمع‌وجور موتور ۴ سیلندر اجازه می‌دهد همان ساختار در خودروهای دیفرانسیل جلو و عقب و حتی مدل‌های مختلف یک برند استفاده شود. همچنین حجم نزدیک به ۲ لیتر در برخی بازارها از نظر مالیات و قوانین وابسته به حجم موتور نیز مزیت دارد. مهم‌تر این که توربو می‌تواند گشتاور بالا را در دورهای پایین فراهم کند و حس شتاب‌گیری یک موتور بزرگ‌تر را ایجاد کند. بنابراین ترکیب هزینه تولید، ابعاد مناسب، راندمان، قدرت و الزامات آلایندگی باعث شده موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری توربو به یکی از نقاط تعادل صنعت خودرو تبدیل شود.

میرهاشمی

Message

صدای مشتریان

۸۸۳۰۶۷۶۱

پایین بودن کیفیت

قطعه

«خودرو داخلی مدل ۹۷ دارم و مدتی بود در زمان آزاد کردن پدال کلاچ و عدم استفاده از آن، صدای خاصی از این ناحیه به گوش می‌رسید. با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی پس از بررسی وضعیت خودرو ویم گفت علت این مشکل خرابی بلبرینگ کلاچ است و بنابراین این قطعه تعویض شد. با این حال به فاصله اندکی از تعویض قطعه، مشکل دوباره ایجاد شد. با مراجعه مجدد به نمایندگی، مشخص شد پایین بودن کیفیت قطعه عامل بروز این مشکل بوده است و بنابراین قطعه دوباره تعویض شد. شاه‌مردی-سندج

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۵۶۵

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام یک از موارد زیر می‌تواند منجر به ایجاد یک شبکه حمل‌ونقل سبز و کم‌آلاینده شود؟ در پاسخ به این پرسش ۴۳ درصد به گزینه یک یعنی واردات آسان خودروهای هیبریدی و تسهیلات ویژه برای مالکان تاکسی‌ها و ۵۷ درصد به گزینه دوم یعنی گسترش و توسعه سبد محصولات الکتریکی خودروسازان داخلی رأی داده بودند.

نظرسنجی شماره ۲۵۶۶
راهاندازی جایگاه‌های سوخت کوچک و محدود تا چه میزان می‌تواند در کاهش ترافیک خودروها در زمان سوخت‌گیری و مدیریت بهتر مصرف سوخت تأثیرگذار باشد؟

۱-کم

۲-زیاد

پیامک

SMS

کم کردن روغن ترمز

خودرو تیبیا دارم و مدتی است روغن ترمز آن مدام کم می‌شود؛ علت چیست؟

۳۱۵۴*۰۹۳۵

«چنین مشکلی عمدتاً به معیوب بودن قطعات سیستم ترمز و نشستی سیلندر چرخ مربوط می‌شود. برای رفع چنین مشکلی باید سیلندر چرخ تعمیر یا تعویض شود. همچنین ممکن است این مشکل ناشی از شل شدن اتصالات باشد و یا لوله ترمز آسیب دیده باشد که در این صورت باید اتصالات محکم و لوله‌ها تعویض شوند. همچنین این نکته را فراموش نکنید که بسیاری از مالکان خودروها در صدد ایجاد تغییراتی در سیستم ترمز هستند. این مهم می‌تواند ایمنی خودرو را کاهش داده و منجر به بروز خرابی در سیستم ترمز شود.

معیوب شدن سیستم جرقه‌زنی

خودرو پژو GLI۴۰۵ کاربراتوری دارم و مدتی است قدرت خودرویم نسبت به قبل کمتر شده و حتی در سربالایی‌ها توان کافی برای حرکت ندارد؛ علت چیست؟

میرزایی-کرج

«باتوجه به این که خودرو شما از سیستم سوخت‌رسانی کاربراتوری برخوردار است، بنابراین باید سیستم جرقه‌زنی را بررسی کنید. زیرا دلکو خودرو شما معیوب شده است. به عبارت دیگر اگر زمان جرقه تنظیم نباشد، خودرو قدرت کمتری تولید کرده و در نتیجه قدرت کافی برای حرکت فراهم نخواهد شد. برای رفع چنین مشکلی باید دلکو تنظیم شود. همچنین اگر خودرو در سربالایی‌ها قدرت کافی برای حرکت نداشته باشد، به تنظیم نبودن سیستم سوخت‌رسانی مربوط می‌شود. در این حالت باید سیستم سوخت‌رسانی را نیز بررسی کرد و پس از بررسی آن را تنظیم کرد. زیرا سوخت کافی به موتور ارسال نمی‌شود. از آن‌جا که خودرو شما دارای سیستم سوخت‌رسانی مکانیکی کاربراتوری است، این موضوع که مانند خودروهای انژکتوری نبوده و می‌توان تغییرات بسیاری را روی آن اعمال کرد، کاملاً اشتباه است. زیرا سیستم‌های سوخت‌رسانی کاربراتوری نیز در یک سطح خاصی، عملکرد خوبی از خود نشان می‌دهند. در نهایت اگر تغییرات غیراصولی و خارج از صلاح‌دید شخص مکانیک باشد، می‌تواند سبب بروز خرابی‌های فراوان در خودرو شود.

خرابی سیستم تعلیق

خودرو پراید دارم و مدتی است هنگام عبور از روی سرعت‌گیرها و حتی هنگام رانندگی روی سطح صاف، صدای جیرجیرمانندی از ناحیه جلو خودرو به گوش می‌رسد و درعین حال اتاق کوبش دارد؛ علت چیست؟

اشتری-تهران

«چنین مشکلی اغلب به دلیل خرابی قطعات سیستم تعلیق است. به عبارتی اگر کمک‌فنرهای جلو خودرو معیوب شده باشند، این مشکل ایجاد می‌شود. یعنی در صورتی که کمک‌فنرهای جلویی خودرو شما خشک کار کند، نمی‌تواند ارتعاشات موجود را جذب کند و ضرباتی را وارد اتاق خودرو می‌کند. بر این اساس در صورت خشک بودن کمک‌فنر صدای جیرجیرمانندی تولید می‌شود که این نشانه موعد تعویض کمک‌فنرهای جلویی خودرو است. با تعویض آن‌ها مشکل خودرو شما رفع می‌شود. این نکته را فراموش نکنید که برای سواری نرم و جلوگیری از خرابی سیستم تعلیق، نیاز است که در زمان حرکت روی سرعت‌گیرها، سرعت خودرو کمتر از ۵۰ کیلومتر بر ساعت باشد؛ زیرا در زمان افزایش سرعت، استهلاک قطعات مکانیکی سیستم تعلیق نیز افزایش یافته و سبب خرابی‌های فراوان در سیستم تعلیق می‌شود. ناگفته نماند که تنظیم باد تایرها نیز بسیار در کاهش خرابی سیستم تعلیق مؤثر است. هر چند که تنظیم باد تایرها باید در صبح‌ها و هنگام هوای سرد باشد؛ زیرا در زمان گرم بودن تایر و هوا، به دلیل تراکم‌پذیری هوا در تایر، امکان تنظیم باد تایر به صورت استاندارد فراهم نخواهد بود.

آیا «فولکس‌واگن» موفق به کسب سهم بیش‌تر از بازار می‌شود؟

«اتلس»؛ سبک دیگر از نماد عضلانی ژرمن‌ها



«فولکس‌واگن اتلس مدل ۲۰۲۶ یکی از بزرگ‌ترین شاسی‌بلندهای این برند در بازار آمریکای شمالی است؛ محصولی سه‌ر دیفه که با تمرکز بر فضای کابین، راحتی سرنشینان و قابلیت حمل بار توسعه یافته است. اتلس در سال ۲۰۲۶ با همان فلسفه طراحی نسل قبلیت شده عرضه می‌شود و تغییرات آن بیشتر به تجهیزات، تیپ‌بندی و جزئیات بازار مربوط است. این خودرو در نسخه استاندارد تا هفت سرنشین را در سه ردیف جای می‌دهد و برای استفاده خانوادگی و سفرهای طولانی طراحی شده است.

طراحی خارجی: ابعاد بزرگ و چهره مدرن

نمای بیرونی اتلس ترکیبی از خطوط افقی، حجم بدنه بزرگ و زبان طراحی جدید فولکس‌واگن است. چراغ‌های LED، جلوپنجره پهن و طراحی منظم سپر، چهره‌ای قدرتمند اما محافظه‌کارانه ایجاد کرده‌اند. در تیپ‌های بالاتر، بسته R-Line، رینگ‌های بزرگ‌تر و جزئیات تزئینی اختصاصی ظاهر خودرو را اسپرت‌تر می‌کنند. فرم بدنه بیشتر از آن‌که به دنبال حالت کوپه باشد، بر کاربرد خانوادگی و ایجاد فضای داخلی تمرکز دارد. همین موضوع در فضای بار نیز دیده می‌شود؛ ظرفیت صندوق با خواباندن صندلی‌ها به حدود ۹۶۶ فوت مکعب، معادل تقریبی ۲۷۳۲ لیتر می‌رسد.

طراحی داخلی: فضای مناسب برای هفت نفر

کابین اتلس بر سادگی، دسترسی آسان و فضای زیاد استوار است. ردیف سوم یکی از نقاط قوت خودرو محسوب می‌شود؛ زیرا فضای آن برای استفاده بزرگسالان نیز مناسب‌تر از بسیاری از شاسی‌بلندهای سه‌ر دیفه است. نمایشگر مرکزی ۱۲ اینچی، رابط کاربری دیجیتال، Apple CarPlay و Android Auto، شارژ بی‌سیم تلفن همراه و ۶ درگاه USB-C با توان شارژ ۴۵ وات، از تجهیزات مهم کابین هستند. در تیپ‌های بالاتر، امکاناتی مانند نمایشگر هدآپ، صندلی‌های جلو با تهویه و ماساژور، گرم‌کن صندلی‌های ردیف اول و دوم، سقف پانوراما، نورپردازی محیطی و سیستم صوتی Harman Kardon با ۱۲ بلندگو ارائه می‌شود. با این حال، استفاده گسترده از کنترل‌های لمسی ممکن است برای برخی کاربران به اندازه کلیدهای فیزیکی راحت نباشد. اتلس ۲۰۲۶ به مجموعه فناوری‌های کمک‌راننده IQ.DRIVE مجهز است. این مجموعه برای کمک به حفظ خودرو در مسیر، تنظیم فاصله با وسیله‌نقلیه جلویی و کاهش خستگی راننده در سفرهای طولانی طراحی شده است. تجهیزات ایمنی و ارتباطی در تیپ‌های مختلف متفاوت هستند؛ اما فولکس‌واگن تلاش کرده سطح مناسبی از فناوری را در اختیار خریداران قرار دهد.

مشخصات فنی: موتور ۲ لیتری توربو

قوای محرکه اتلس ۲۰۲۶ از یک موتور ۲ لیتری ۴ سیلندر خطی توربوشارژر TSI تشکیل شده است. این پیشرفته ۲۶۹ اسب‌بخار قدرت را در ۵۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حدود ۳۷۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. نیروی موتور از طریق گیربکس هشت‌سرعه اتوماتیک منتقل می‌شود. در نسخه‌های پایه، دیفرانسیل جلو در دسترس است و سامانه چهارچرخ‌محرک فورموشن نیز برای برخی تیپ‌ها ارائه می‌شود. ظرفیت یدک‌کشی به ۵۰۰۰ پوند، معادل حدود ۲۲۶۸ کیلوگرم می‌رسد. آزمایش «کاراند درایور» شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت را ۷.۳ ثانیه ثبت کرده است؛ بنابراین اتلس با وجود ابعاد بزرگ، عملکردی کاملاً مناسب برای استفاده روزمره دارد.

قیمت: از حدود ۳۹ هزار دلار

بر اساس اطلاعات رسمی فولکس‌واگن، قیمت پایه اتلس ۲۰۲۶ در بازار آمریکا از ۳۹ هزار و ۳۱۰ دلار برای تیپ SE دیفرانسیل جلو آغاز می‌شود و هزینه حمل نیز جداگانه محاسبه می‌شود. نسخه SE چهارچرخ‌محرک قیمت پایه بالاتری دارد و تیپ‌های مجهز‌تر SEL Premium R-Line و SEL Peak Edition با افزایش امکانات، قیمت بیشتری دارند. بالاترین نسخه Premium R-Line حدود ۵۶ هزار دلار قیمت دارد.





کشف ۱۶ میلیارد ریال کالای قاچاق در کرمانشاه



«جانشین فرمانده انتظامی استان کرمانشاه از کشف یک محموله کالای قاچاق شامل لاستیک خودرو به ارزش ۱۶ میلیارد ریال خبر داد. به گزارش «مهر» سردار فرزاد اکبری اظهار داشت: «پس از اطلاع مأموران پلیس امنیت اقتصادی استان مبنی بر وجود تعداد زیادی کالای قاچاق در یکی از با بری های کرمانشاه، رسیدگی به موضوع در دستور کار قرار گرفت.» وی ادامه داد: «مأموران با انجام کارهای اطلاعاتی موفق به شناسایی با بری مذکور شده و پس از هماهنگی با مراجع قضایی بازرسی های لازم را به عمل آوردند.» سردار اکبری تصریح کرد:

«در بازرسی های انجام گرفته ۷۴ حلقه لاستیک خودرو کشف شد.» جانشین رئیس پلیس استان کرمانشاه ارزش محموله های قاچاق کشف شده را ۱۶ میلیارد ریال عنوان کرد و گفت: «در این راستا ۵ نفر دستگیر شده و موضوع تحت بررسی های تکمیلی قرار دارد.» وی در پایان مبارزه با قاچاق و افراد قاچاقچی را از مهم ترین برنامه های پلیس کرمانشاه عنوان کرد و گفت: «ما جازه نمی دهیم عده ای، معدود با هر نیت و انگیزه ای در نظام اقتصادی کشور اخلال ایجاد کنند.»

بوگاتی راه حل تازه ای برای تایرهای ۴۲ هزار دلاری «ویرون» معرفی کرد؛

تایرهای خودرو بارینگ های جدید بیشتر عمر می کنند!



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«بازار تایرهای فوق پر فورمنس همیشه قلمرویی بوده که قیمت ها در آن از منطق معمول فاصله می گیرند؛ اما هیچ نمونه ای به اندازه تایرهای PAX بوگاتی ویرون این فاصله را به نمایش نگذاشته است. تایرهایی که سال ها به عنوان یکی از گران ترین قطعات مصرفی صنعت خودرو شناخته می شدند و هزینه تعویض آن ها به ۴۲ هزار دلار می رسید؛ رقمی که حتی برای مالکان یکی از گران ترین هایپر کارهای جهان نیز قابل هضم نبود. همین نارضایتی گسترده باعث شد بوگاتی پس از دو دهه، راه حلی تازه ارائه کند: رینگ های جدید کارخانه ای که امکان استفاده از تایرهای مدرن و بسیار ارزان تر را فراهم می کنند. بوگاتی این راه حل را از طریق بخش La Maison Pur Sang توسعه داده است؛ واحدی که مسئول بازسازی، احیا و صدور گواهی برای ویرون های قدیمی است. این بخش مجموعه ای از رینگ های ۲۰ اینچی جلو و ۲۱ اینچی عقب طراحی کرده که ظاهر آن ها همچنان وفادار به طراحی «ماکباولی» رینگ های اصلی ویرون است. هدف این بوده که مالکان بتوانند بدون تغییر چهره کلاسیک ویرون، از تایرهای مدرن استفاده کنند و در عین حال از هزینه های نجومی تایرهای PAX خلاص شوند. این رینگ های جدید به طور کامل با ابعاد تایرهای بوگاتی شیرون سازگار هستند؛ یعنی ZR۲۰ ۳۰/۲۸۵ و ZR۲۱ ۲۵/۳۵۵ در عقب. بوگاتی برای این رینگ ها از Michelin Pilot Sport Cup ۲ استفاده می کند؛ تایرهایی که برای هایپر کارهای شیرون سوپر اسپرت و W۱۶ میسترال توسعه یافته اند. این تایرها نه تنها از نظر عملکرد در سطح استانداردهای بوگاتی هستند، بلکه قیمت آن ها نیز فاصله ای نجومی با تایرهای PAX دارد. طبق داده های Tire Rack، یک دست از این تایرها حدود ۳ هزار و ۵۹۵ دلار قیمت دارد؛ یعنی کمتر از یک دهم هزینه تایرهای اصلی ویرون. با این حال، این راه حل یک نکته مهم دارد: مالکان باید ابتدا رینگ های جدید را خریداری کنند. بوگاتی هنوز قیمت این رینگ ها را اعلام نکرده، اما با توجه به برند و پیچیدگی ساخت، می توان مطمئن بود که «ارزان» نخواهند بود. با این وجود، این هزینه یک بار برای همیشه پرداخت می شود؛ برخلاف گذشته که مالکان مجبور بودند هر چند بار تعویض تایر، رینگ های جدید نیز سفارش دهند تا ایمنی خودرو در سرعت های بالای ۲۶۰ مایل بر ساعت تضمین شود. همین الزام باعث می شد هزینه تعویض تایر و رینگ در برخی موارد به ۱۵۰ هزار دلار برسد؛ رقمی که حتی در دنیای هایپر کارها نیز غیر معمول است. بوگاتی در رویداد Monterey Car Week نسخه ای ویژه از ویرون با این رینگ های جدید را نمایش داده؛ نمونه ای با نام Veyron ۲۰ Years که نشان می دهد این راه حل نه تنها کاربردی، بلکه از نظر زیبایی شناسی نیز کاملاً هماهنگ با شخصیت ویرون است. در تصاویر منتشر شده، تفاوت میان رینگ های PAX و رینگ های جدید بسیار ظریف است و نسخه جدید حتی کمی مدرن تر



رینگ های جدید را می توان یکی از مهم ترین اقدامات بوگاتی در حوزه تایر و رینگ های های پر فورمنس دانست. این اقدام نه تنها هزینه های مالکیت ویرون را به طور چشمگیری کاهش می دهد، بلکه امکان استفاده از تایرهای مدرن و قابل دسترس را فراهم می کند؛ تایرهایی که عملکردی در سطح استانداردهای بوگاتی دارند و در عین حال هزینه ای منطقی تر برای مالکان ایجاد می کنند. برای بازاری که در آن تایرهای خاص می توانند هم قیمت یک خودرو باشند، این تغییر یک تحول واقعی است

و چشم نواز تر به نظر می رسد. این نسخه ویژه همچنین مجموعه ای از شخصی سازی های تازه را معرفی می کند؛ از رنگ Rouge Rembrandt گرفته تا ترکیب Petrol Blue بر گرفته از شیرون و کابین چرمی Magnolia. بوگاتی حتی یک کانفیگوراتور اختصاصی برای مالکان ویرون راه اندازی کرده تا بتوانند گزینه های شخصی سازی جدید را انتخاب کنند؛ اقدامی که نشان می دهد این برند قصد دارد پشتیبانی از ویرون را به سطحی تازه برساند و عمر این هایپر کار افسانه ای را بیش از گذشته تمدید کند. در نهایت، معرفی

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-پریشا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ 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 X۳۲
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	جانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سویا M۴
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوراندو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیبس-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 راو۴-سورنئو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون





در حالی که POWERCOIL از کابل‌های فولادی با استحکام کششی بالا برای افزایش دوام ساختار تایر بهره می‌برد. فناوری DURACORE نیز ترکیبی از این راهکارهاست و در برخی کیسینگ‌ها امکان استفاده از چندمرحله‌روکش مجدد را فراهم می‌کند. مزیت مهم دیگر، قابلیت Retread یا روکش مجدد است؛ به گونه‌ای که برخی تایرهای میشلن برای چندین چرخه استفاده طراحی شده‌اند. این ویژگی می‌تواند عمر اقتصادی تایر را افزایش داده و هزینه به‌ازای هر کیلومتر را برای ناوگان کاهش دهد. البته دوام واقعی تایر به نوع کاربری، بار، فشار باد، شرایط مسیر و نگهداری نیز وابسته است.

تایرهای کامیونی میشلن به‌دلیل تمرکز ویژه بر استحکام ساختاری، دوام و قابلیت بازسازی آج، در میان محصولات حرفه‌ای صنعت حمل‌ونقل جایگاه قابل توجهی دارند. یکی از مهم‌ترین نقاط قوت این تایرها، ساختار کیسینگ پابنده داخلی است که برای تحمل بارهای سنگین، مسافت‌های طولانی و چرخه‌های کاری مداوم مهندسی شده است. میشلن در برخی محصولات خود از فناوری‌هایی مانند INFINICOIL و POWERCOIL استفاده می‌کند. INFINICOIL با بهره‌گیری از سیم فولادی پیوسته، پایداری و استحکام کیسینگ را افزایش می‌دهد؛



کیفیت ساخت تایرهای «میشلن» برای خودروهای سنگین

مسیر جدید زنجیره تامین صنعت خودرو در دنیا؛

خودران‌ها چگونه قطعه‌سازان را به بازیگران فناوری تبدیل می‌کنند؟

حرکت به سمت خودروهای خودران، صنعت قطعه‌سازی را حذف نمی‌کند؛ بلکه آن را از نو تعریف می‌کند. در این مسیر، قطعه‌ساز از یک تولیدکننده سخت‌افزار به یک شریک فناوری برای خودروساز تبدیل می‌شود



صنعت خودرو در حال عبور از دوره‌ای است که در آن ارزش یک خودرو عمدتاً با موتور، جعبه‌دنده، بدنه و مجموعه‌ای از قطعات مکانیکی سنجیده می‌شود. توسعه سامانه‌های کمک‌راننده پیشرفته و حرکت تدریجی صنعت به سمت خودروهای خودران، تعریف قطعه و قطعه‌ساز را نیز تغییر داده است. خودروهای جدید برای درک محیط پیرامون، تصمیم‌گیری و واکنش به شرایط رانندگی، به مجموعه‌ای از حسگرها، دوربین‌ها، سامانه‌های راداری، پردازنده‌های پر قدرت، تجهیزات ارتباطی و نرم‌افزارهای پیچیده نیاز دارند؛ بنابراین سهم قطعات الکترونیکی و نرم‌افزاری در ارزش خودرو رو به افزایش است. این تغییر تنها یک تحول در محصول نهایی نیست، بلکه ساختار زنجیره تامین را نیز تحت تأثیر قرار داده است. گزارش‌های مک‌کینزی نشان می‌دهد بازار جهانی نرم‌افزار و تجهیزات الکترونیکی خودرو می‌تواند تا میانه دهه آینده به حدود ۵۱۹ میلیارد دلار برسد؛ رشدی که به‌مراتب سریع‌تر از رشد کلی بازار خودرو خواهد بود. این موسسه همچنین تأکید دارد که خودروهای متکی بر نرم‌افزار، سامانه‌های خودران، برقی‌سازی و اتصال خودرو به شبکه، فرصت‌های تازه‌ای برای تامین‌کنندگان ایجاد می‌کنند. از سوی دیگر، گزارش گروه مشاوره بوستون درباره تامین‌کنندگان صنعت خودرو نشان می‌دهد که شرکت‌های قطعه‌ساز در حال بازتعریف سبد محصولات و سرمایه‌گذاری خود برای ورود به حوزه‌های الکترونیک، نرم‌افزار و فناوری‌های پیشرفته هستند. در چنین شرایطی، قطعه‌ساز سنتی با یک انتخاب مهم مواجه است؛ یا باید خود را با معماری جدید خودرو و تطبیق دهد و به سمت تولید قطعات هوشمند و سامانه‌های الکترونیکی حرکت کند، یا بخشی از بازار آینده را به شرکت‌های فناوری واگذار خواهد کرد.

پایان قطعه‌سازی سنتی یا آغاز یک دوره تازه؟ خودروهای خودران به معنای حذف قطعه‌ساز نیستند؛ بلکه نیازهای جدیدی برای صنعت قطعه ایجاد می‌کنند. تفاوت اصلی در این است که در خودروهای سنتی، بخش بزرگی از ارزش زنجیره تامین در قطعات مکانیکی متمرکز بود، اما در خودروهای هوشمند، بخش بیشتری از ارزش به توانایی خودرو در دریافت اطلاعات، پردازش داده و تصمیم‌گیری مربوط می‌شود. برای نمونه، یک خودرو مجهز به سامانه‌های پیشرفته رانندگی باید بتواند خودروهای اطراف، عابر پیاده، موانع، خطوط جاده و شرایط محیطی را تشخیص دهد. این فرآیند به دوربین، رادار، حسگرهای مختلف و در سطوح بالاتر به حسگرهای لیزری نیاز دارد. اما وجود حسگر به تنهایی کافی نیست؛ اطلاعات دریافتی باید در زمان بسیار کوتاه پردازش و به تصمیم قابل اجرا تبدیل شود. به همین دلیل، پردازنده‌های خودرویی به یکی از مهم‌ترین حلقه‌های زنجیره تامین تبدیل شده‌اند. بررسی «اس‌اندپی گلوبال» نشان می‌دهد تقاضای صنعت خودرو برای تراشه دیگر یک مشکل مقطعی ناشی از کمبود نیست، بلکه به یک وابستگی ساختاری تبدیل شده است. این موسسه همچنین تأکید دارد رشد خودروهای برقی، سامانه‌های کمک‌راننده و معماری‌های جدید الکترونیکی، تقاضا برای تراشه‌های پیشرفته و حافظه‌های خودرویی را تغییر داده است. این تحول برای قطعه‌سازان به معنای تغییر تعریف محصول است. یک شرکت تولیدکننده قطعات الکترونیکی که در گذشته تنها سیم‌کشی خودرو را تولید می‌کرد، اکنون می‌تواند وارد حوزه شبکه ارتباطی خودرو، واحدهای کنترل الکترونیکی و تجهیزات انتقال داده شود. تولیدکننده قطعات بدنه نیز ممکن است به سمت ساخت مجموعه‌هایی برود که محل نصب حسگرها و دوربین‌ها هستند و دقت آن‌ها بر عملکرد سامانه‌های ایمنی تأثیر مستقیم دارد. بنابراین، خودران شدن خودروها الزاماً تعداد قطعات را کاهش نمی‌دهد؛ بلکه ترکیب آن‌ها را تغییر می‌دهد.



لحظه پردازش کنند. گزارش‌های منتشرشده درباره نسل جدید سامانه این شرکت نشان می‌دهد هزینه سخت‌افزار پردازشی در نسل‌های جدید به شکل محسوسی کاهش یافته، اما همچنان بخش مهمی از هزینه و پیچیدگی خودرو به همین تجهیزات اختصاص دارد. این تحول، فرصت تازه‌ای برای تولیدکنندگان بردهای الکترونیکی، واحدهای کنترل، سامانه‌های خنک‌کننده، تجهیزات انتقال داده و حتی شرکت‌های فعال در طراحی نرم‌افزار ایجاد می‌کند. از این منظر، قطعه‌سازی آینده دیگر تنها یک فعالیت کارخانه‌ای نیست. شرکت قطعه‌ساز باید در کنار توان تولید، توان طراحی، آزمون، توسعه نرم‌افزار و مدیریت داده را نیز داشته باشد.

نرم‌افزار وارد زنجیره قطعه‌سازی می‌شود یکی از تفاوت‌های مهم خودروهای هوشمند با خودروهای سنتی این است که بخشی از قابلیت‌های خودرو را می‌توان پس از تولید نیز تغییر داد. طراحی جدید خودرو به شرکت سازنده اجازه می‌دهد برخی قابلیت‌ها را با به‌روزرسانی نرم‌افزاری ارتقا دهد. پژوهش‌های جدید درباره خودروهای متکی بر نرم‌افزار نشان می‌دهد طراحی خودرو در حال حرکت از تعداد زیادی واحد کنترل مستقل به سمت معماری‌های متمرکزتر و ناحیه‌ای است. این تغییر، علاوه بر کاهش پیچیدگی سیم‌کشی و هماهنگی سامانه‌ها، رابطه میان خودروساز و قطعه‌ساز را نیز تغییر می‌دهد. در گذشته، قطعه‌ساز در قطعه مشخص، از تولید و تحویل خودروساز می‌داد. اما در معماری جدید، تامین‌کننده ممکن است مسئول یک مجموعه کامل شامل سخت‌افزار، نرم‌افزار، الگوریتم و خدمات به‌روزرسانی باشد. این تغییر می‌تواند ارزش افزوده بسیار بیشتری ایجاد کند؛ اما هم‌زمان ورود شرکت‌های قطعه‌ساز به این بازار را دشوارتر خواهد کرد. شرکت‌هایی که نیروی متخصص نرم‌افزار، الکترونیک و هوش مصنوعی ندارند، نمی‌توانند به راحتی در این بخش رقابت کنند.

لوربال

یکی از عمیق‌ترین تغییرات در زنجیره تامین، افزایش اهمیت پردازشی خودرو است. پردازشی خودروهای جدید، پر از داده است. این داده‌ها جای موتورهای کوچک را می‌گیرند. یکی از عمیق‌ترین تغییرات در زنجیره تامین، افزایش اهمیت توان پردازشی خودرو است. در خودروهای جدید، پردازنده دیگر یک قطعه جانبی نیست؛ بلکه بخشی از هسته عملکرد خودرو محسوب می‌شود. نمونه‌های جدید خودروهای خودران نشان می‌دهند حجم داده‌ای که باید در خودرو پردازش شود بسیار بالاست. شرکت وایمو در سامانه‌های خودران خود از رایانه‌های بسیار پر قدرت استفاده می‌کند که باید اطلاعات دوربین‌ها، رادار و حسگرهای لیزری را در

خودروسازان برای دستیابی به توانمندی‌های پیشرفته سخت‌افزاری و نرم‌افزاری به سمت همکاری با شرکت‌های فناوری و مشارکت‌های جدید حرکت کرده‌اند. این اتفاق می‌تواند ساختار تامین‌کنندگان را از یک زنجیره عمودی به یک شبکه گسترده‌تر تبدیل کند؛ شبکه‌ای که در آن یک قطعه‌ساز سنتی ممکن است هم‌زمان با خودروساز، شرکت نرم‌افزاری و تولیدکننده تراشه همکاری داشته باشد.

فرصتی که بدون سرمایه‌گذاری از دست می‌رود توسعه فناوری خودران برای صنعت قطعه‌سازی یک فرصت بزرگ است؛ اما بهره‌برداری از این فرصت نیازمند سرمایه‌گذاری جدی است. شرکت‌هایی که همچنان تنها بر تولید قطعات مکانیکی یا فناوری قدیمی تکیه دارند، به تدریج با کاهش سهم خود در ارزش خودرو مواجه خواهند شد. در مقابل، قطعه‌سازانی که بتوانند به سمت تولید حسگر، سامانه‌های کنترل، تجهیزات ارتباطی، پردازنده‌های خودرویی، سیم‌کشی‌های پیشرفته و نرم‌افزار حرکت کنند، می‌توانند جایگاه خود را در نسل جدید خودرو تثبیت کنند. حتی شرکت‌های تولیدکننده قطعات سنتی نیز می‌توانند با تغییر محصول خود از این تحول بهره ببرند. برای مثال، تولیدکننده سیم و دسته‌سیم می‌تواند به سمت شبکه‌های پرسرعت انتقال داده حرکت کند و تولیدکننده قطعات پلاستیکی می‌تواند محفظه‌های دقیق برای تجهیزات الکترونیکی و حسگرها تولید کند. بنابراین ورود به زنجیره تامین خودروهای خودران لزوماً به معنای ساخت یک محصول کاملاً جدید نیست؛ گاهی ارتقای فناوری محصول فعلی می‌تواند نقطه آغاز این تحول باشد.

خودروسازان، قطعه‌سازان را وادار به تغییر می‌کنند نکته مهم دیگر این است که تغییر فناوری تنها از سوی قطعه‌سازان اتفاق نمی‌افتد. خودروسازان نیز در حال تغییر معیارهای انتخاب تامین‌کننده هستند. در آینده، یک قطعه‌ساز تنها با داشتن ظرفیت تولید بالا نمی‌تواند قرارداد‌های بزرگ دریافت کند. توانایی طراحی، کیفیت نرم‌افزار، امنیت سایبری، قابلیت به‌روزرسانی، امنیت تامین مواد اولیه و توانایی پاسخگویی سریع به تغییرات فناوری نیز اهمیت خواهد داشت. گزارش‌های صنعت تامین خودرو نشان می‌دهد شرکت‌های تامین‌کننده در حال بازنگری راهبرد سرمایه‌گذاری خود هستند و حوزه‌های مرتبط با خودروهای برقی، الکترونیک، نرم‌افزار و سامانه‌های پیشرفته رانندگی به بخش مهمی از برنامه توسعه آن‌ها تبدیل شده است. این موضوع برای صنعت قطعه ایران نیز یک هشدار جدی است. اگر قطعه‌ساز ایرانی همچنان عمده توان خود را صرف ساخت قطعاتی کند که ارزش آن‌ها در خودروهای نسل آینده کاهش پیدا می‌کند، فاصله فناوری با زنجیره تامین جهانی بیشتر خواهد شد.

زنجیره تامین آینده، هوشمندتر و تخصصی‌تر است حرکت به سمت خودروهای خودران، صنعت قطعه‌سازی را حذف نمی‌کند؛ بلکه آن را از نو تعریف می‌کند. در این مسیر، قطعه‌ساز از یک تولیدکننده سخت‌افزار به یک شریک فناوری برای خودروساز تبدیل می‌شود. ارزش آینده در خودرو نه فقط در موتور و بدنه، بلکه در توانایی خودرو برای دیدن، شنیدن، تحلیل کردن، تصمیم گرفتن و ارتباط برقرار کردن خواهد بود. به همین دلیل حسگر، پردازنده، نرم‌افزار، ارتباطات و امنیت سایبری همان اندازه قطعات مکانیکی اهمیت پیدا خواهند کرد. این تغییر همچنین نشان می‌دهد زنجیره تامین خودرو دیگر محدود به کارخانه‌های قطعه‌سازی نیست. شرکت‌های فناوری، تولیدکنندگان تراشه، مراکز پژوهشی، شرکت‌های نرم‌افزاری و حتی فعالان حوزه داده، بخشی از زنجیره جدید صنعت خودرو خواهند بود. برای قطعه‌سازان، پیام روشن است: خودرو خودران پیش از آن که راننده را از رانندگی کنار بزند، قواعد بازی در صنعت قطعه‌سازی را تغییر می‌دهد. شرکتی که زودتر این تغییر را درک کند و سرمایه‌گذاری خود را از تولید صرف به سمت مهندسی، الکترونیک، نرم‌افزار و توسعه سامانه‌ها هدایت کند، سهم بیشتری از ارزش خودروهای آینده به‌دست خواهد آورد. در مقابل، قطعه‌سازی که تحول فناوری را صرفاً یک تغییر در محصول نهایی بداند، احتمالاً زمانی متوجه عمق تغییر خواهد شد که بخش قابل توجهی از بازار آینده را از دست داده باشد.

ضرورت اجرای مصوبه ساماندهی فضاهای عمومی پارک خودرو در پایتخت



«به نقل از «مهر» ناصر امانی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه شورای اسلامی شهر تهران با تأکید بر ضرورت صیانت از فضای سبز پایتخت گفت: «حتی در بخش‌هایی از بوستان‌ها که درختی وجود ندارد، نباید به پهانه اجرای طرح‌های مختلف از جمله ساخت پناهگاه، به فضای بوستان‌ها تعرض شود.»

وی همچنین درباره ساماندهی فضاهای عمومی مورد استفاده شهروندان برای پارک خودرو گفت: «شورای شهر مصوبه‌ای داشته است که بر اساس آن شهرداری تهران باید نظارت کنند تا ساماندهی فضاهای عمومی پارک خودرو به سرانجام برسد.»

فضاها عمومی مورد استفاده مردم برای پارک خودرو را ساماندهی کند. این مصوبه چند سال قبل ابلاغ شده و در یکی دو منطقه نیز اجرای آن آغاز شد، اما متأسفانه ادامه پیدا نکرد و به طور کامل اجرایی نشد.

امانی در پایان بر ضرورت پیگیری و نظارت شورای شهر تأکید کرد و گفت: «کمیسیون حمل و نقل و شورای شهر باید اجرای این مصوبه را با جدیت پیگیری و بر روند اجرای آن نظارت کنند تا ساماندهی فضاهای عمومی پارک خودرو به سرانجام برسد.»

سیاست جدید دولت برای کنترل هزینه حمل و نقل و کاهش مصرف بنزین ناوگان پر تردد رقم زد؛

پایان سهمیه یکسان برای تاکسی‌های اینترنتی



در سکوهای اینترنتی اشاره کرد و افزود: «نخستین تدبیر، اختصاص سهمیه مازاد سوخت تا سقف ۳۰۰ لیتر با قیمت سوم بر مبنای پیمایش است که مورد موافقت رئیس جمهوری نیز قرار گرفته است. ساز و کار تخصیص این سهمیه نیز مرور شد و بر اساس داده‌های پیمایشی، از مهر امسال در کارت سوخت اشخاص شارژ می‌شود.»

وی با اشاره به راهکار دوم برای تخصیص سوخت به این ناوگان‌ها گفت: «دولت در نظر دارد خودروهای فعال در سکوهای اینترنتی را با استفاده از نسل نو تجهیزات، به صورت رایگان دوگانه‌سوز کند تا ناوگان با پیمایش بیشتر، در اولویت قرار گیرد.»

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی این اقدام را «بازی برد-برد» برای سکوها و دولت توصیف کرد و یادآور شد: «از سویی تبدیل خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز به صورت رایگان انجام می‌شود و سوخت به نسبت ارزان در اختیار مردم قرار می‌گیرد و از سوی دیگر، هزینه تمام‌شده تامین سوخت ناوگان به شکل قابل توجهی کاهش می‌یابد و مصرف بنزین آن بخش از ناوگان که سهمی قابل توجه از مصرف کشور را به خود اختصاص داده است، کاهش خواهد یافت.»

عظیمی فر تأکید کرد: «این تدابیر در قالب برنامه‌های کوتاه‌مدت در حال اجرا هستند؛ اما در بلندمدت و با توجه به حجم قابل توجه تردد و مصرف بالای سوخت این ناوگان، برنامه نوسازی و برقی‌سازی ناوگان فعال در سکوهای اینترنتی در حوزه حمل و نقل عمومی در دستور کار قرار گرفته است.»

«به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران به نقل از «شانا»، محمداصادق عظیمی فر به تازگی در حاشیه نشست با نمایندگان سکوهای اینترنتی حمل بار و مسافر ضمن تشریح جزئیات نحوه تشخیص و تخصیص سهمیه سوخت بیان کرد: «یکی از نگرانی‌های اصلی پس از اعلام تغییر قیمت سوخت، احتمال افزایش هزینه حمل بار و مسافر بود.»

وی با اشاره به این که بخش عمده‌ای از ناوگان حمل و نقل عمومی کشور شامل تاکسی‌ها، سهمیه‌های قابل توجهی از جمله ۴۰۰ لیتر سهمیه یک‌هزار و ۵۰۰ تومانی و ۲۰۰ لیتر سهمیه ۳ هزار تومانی دریافت می‌کنند، افزود: «در کنار این سهمیه‌های اختصاصی، حدود ۹۰ درصد از ناوگان فعال در بخش حمل و نقل عمومی دوگانه‌سوز هستند؛ بنابراین افزایش تعرفه‌ای در جایگاه‌ها نباید بر هزینه این بخش تأثیر بگذارد.»

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی با بیان این که بخش باقی‌مانده ناوگان، بیشتر خودروهای شخصی فعال در سکوهای اینترنتی حمل بار و مسافر هستند و از سهمیه مصوب ۶۰ لیتر بنزین یک‌هزار و ۹۰ تومانی و ۵۰ لیتر بنزین ۳ هزار تومانی بهره می‌برند، تصریح کرد: «حدود ۳۰ درصد از سهم حمل بار و مسافر در بخش عمومی به این ناوگان اختصاص دارد؛ بنابراین با هدف رفع نگرانی فعالان سکوهای اینترنتی از افزایش هزینه‌ها، نشست‌های زیادی با مدیران عامل این سکوها برگزار شد.»

عظیمی فر به اتخاذ تدابیر عملیاتی برای ناوگان فعال

میزان پیمایش ثبت‌شده در سامانه‌های حمل و نقل اینترنتی مبنای محاسبه سهمیه مازاد خواهد بود و قرار است این سهمیه تا سقف ۳۰۰ لیتر با نرخ سوم در اختیار خودروهای مشمول قرار گیرد.

از منظر بازار حمل و نقل نیز این تصمیم اهمیت زیادی دارد. افزایش هزینه سوخت برای راننده‌ای که روزانه مسافت زیادی را برای جابه‌جایی مسافر طی می‌کند، می‌تواند مستقیماً بر درآمد او و در نهایت بر نرخ خدمات اثر بگذارد. بنابراین، اختصاص سهمیه متناسب با پیمایش می‌تواند بخشی از فشار هزینه‌ای ناشی از اصلاح قیمت سوخت را کنترل کند.

پیمایش؛ مبنای جدید تخصیص سوخت

آن چه در سیاست جدید دولت اهمیت دارد، حرکت از تخصیص یکسان سهمیه به سمت تخصیص سوخت بر اساس میزان فعالیت واقعی خودروهاست. در شرایطی که خودروهای فعال در سکوهای اینترنتی از نظر میزان پیمایش تفاوت قابل توجهی با یکدیگر دارند، تخصیص سهمیه بر اساس داده‌های پیمایشی می‌تواند منابع سوخت را به سمت خودروهایی هدایت کند که بخش بیشتری از جابه‌جایی مسافر و بار را انجام می‌دهند. این شیوه همچنین می‌تواند به شفاف‌تر شدن نظام تخصیص یارانه سوخت کمک کند. در مدل جدید،





نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

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

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

بیلپورد
Billboard



عملکرد ترمز سوپراسپرت لامبورگینی

«لامبورگینی هوراگان اسپایدر به سیستم ترمز کربن-سرامیکی مجهز است که در نسخه EVO Spyder از کالیپرهای ثابت مونوبلاک آلومینیومی ۶ پیستونه در جلو و ۴ پیستونه در عقب استفاده می‌کند. دیسک‌های خنک‌شونده و سوراخ‌دار مقاومت حرارتی بالایی دارند و در ترمزگیری‌های پیاپی عملکرد خود را بهتر حفظ می‌کنند. سامانه ABS نیز با سیستم کنترل پایداری یکپارچه شده است.»

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir



گزینه‌هایی که سبب ارتقای کیفیت خودرو می‌شوند

خودروهای برقی آلمانی را می‌توان نمونه‌ای از حرکت صنعت خودروسازی سنتی به سمت فناوری الکتریکی دانست؛ جایی که کیفیت دیگر تنها به استحکام بدنه و متریال کابین محدود نمی‌شود و قطعاتی مانند باتری، موتور الکتریکی، اینورتر، سامانه مدیریت باتری و سیستم خنک‌کاری اهمیت بسیار بیشتری پیدا کرده‌اند. در خودروهای برقی، مجموعه باتری گران‌ترین و یکی از حیاتی‌ترین اجزاست. مهندسی دقیق مدیریت دما و کنترل ولتاژ سلول‌ها نقش مهمی در افزایش عمر باتری دارد. بررسی‌های ADAC نیز نشان می‌دهد باتری خودروهای برقی در استفاده طولانی‌مدت می‌تواند دوام قابل‌توجهی داشته باشد و مدیریت حرارتی مناسب از عوامل مهم حفظ عملکرد سلول‌هاست. در بخش قوای محرکه نیز ساختار ساده‌تر موتور الکتریکی نسبت به موتور احتراق داخلی، قطعات متحرک و نقاط فرسایش مکانیکی را کاهش می‌دهد. آمار خرابی ADAC در سال ۲۰۲۶ نشان می‌دهد خودروهای برقی پنج‌ساله به‌طور میانگین خرابی جاده‌ای کمتری نسبت به خودروهای بنزینی هم‌سن دارند. با این حال، کیفیت خودروهای برقی آلمانی را نباید مطلق و بدون استثنا دانست. پیچیدگی بالای نرم‌افزار، الکترونیک و تجهیزات کنترلی می‌تواند منبع ایرادهای جدید باشد. بنابراین کیفیت واقعی یک خودرو برقی حاصل هماهنگی میان سخت‌افزار، نرم‌افزار، مدیریت حرارتی و کنترل کیفیت قطعات است، نه صرفاً نام برند آلمانی روی کاپوت.

نکته آموزشی

پرمه‌ای رادیاتور می‌تواند عبور هوا را کاهش داده و باعث افزایش دمای موتور شود. بنابراین بهتر است هنگام سرویس دوره‌ای، وضعیت رادیاتور و فن بررسی و در صورت نیاز با روش مناسب تمیز شود. همچنین صدای غیرعادی فن، روشن و خاموش شدن بیش از حد، لرزش پرمه‌ها یا روشن شدن چراغ هشدار دمای موتور نباید نادیده گرفته شود. خرابی فیوز، رله، موتور فن یا اتصالات برقی نیز می‌تواند عملکرد سیستم را مختل کند.

سیستم فن خودرو یکی از مهم‌ترین اجزای خنک‌کننده موتور است و عملکرد صحیح آن به‌ویژه در ترافیک، توقف‌های طولانی و هوای گرم اهمیت زیادی دارد. برخلاف زمانی که خودرو در حال حرکت است و جریان هوا از طریق جلوینجره به رادیاتور می‌رسد، هنگام توقف این فن است که باید جریان هوای لازم برای کاهش دمای موتور را ایجاد کند. یکی از مهم‌ترین نکات در نگهداری فن، تمیز نگه داشتن پرمه‌ها و رادیاتور است. تجمع گردوغبار، حشرات و آلودگی میان

فن خودرو را دست‌کم
نگیرید؛ یک اشتباه ساده
می‌تواند موتور را داغ کند



فونیکس

F7 PRO MAX AWD
ALL THE WAY WITH YOU



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱
WWW.FOWNIX.COM
fownix.official