



بابک صدایی، کارشناس صنعت خودرو
تولید خودرو برقی و هیبریدی
بدون پلتفرم ملی
به بن بست می‌رسد
۴ صفحه



سورپرایز «آکورا» برای
مشتریانش جذاب است؟
۱۲ صفحه



استارت

امید محمدی

سر دبیر

قیمت خودرو را در کارخانه
تعیین نکنیم!

یکی از خطاهای مزمین در سیاستگذاری صنعت خودرو این است که دولت برای کنترل قیمت محصول نهایی، ساده‌ترین حلقه زنجیره را انتخاب می‌کند؛ یعنی خودروساز. در حالی که قیمت تمام‌شده خودرو در کارخانه تعیین نمی‌شود...
۲ صفحه

تیترهای امروز

Titles

برند محبوب «مائو» به قلمرو بریتانیای کبیر می‌رود؛

عرضه سدان یک میلیون دلاری
«هونگچی» در استرالیا
۶ صفحه

حضور گروه فنسازي زر
و خدمات فنی رنا در نمایشگاه
قطعات خودرو اصفهان
۷ صفحه

واکنش بازار خودرو
به افزایش قیمت بنزین
۱۰ صفحه

وقت آن رسیده موتورسیکلت
برقی از حاشیه به متن سیاست
صنعتی بیاید
۱۵ صفحه

وقتی خودرو از سبد خرید مصرف‌کننده فاصله می‌گیرد؛

تغییر معادلات در بازار خودرو

حضور پررنگ و هیجانی خریداران در بازار خودرو طی هفته‌های اخیر برخلاف ماه‌های گذشته، چندان محسوس نبوده است

علی چنگی، قطعه‌ساز در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»

بانک مرکزی
سیاست صنعتی را
نادیده می‌گیرد
۱۴ صفحه

پشت پرده هزینه‌های تولید تایر

چرالاستیک
در دنیا هنوز
گران نشده؟!
۱۳ صفحه

پارادوکس ناترازی سوخت و بن‌بست تقاضا؛

چرا بازار
خودروهای برقی ایران
قفل شده است؟
۴ صفحه



یک کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» هشدار داد
۲۰۲ صفحات

واردات خودرو توسط اشخاص بی تجربه!

اتمسپهانی | ARTABAN
حس خوب، خرید مطمئن
ارتباط با ما ۰۲۱-۶۶۵۷۲۶۳۵

پیش پرداخت: ۳/۷۰۰ میلیارد
اقساط ۵ سال / قیمت قطعی



فروش ویژه TOOCA PLUS

فروش

اتمسپهانی
حس خوب، خرید مطمئن

LAMARI NEO

با سه طرح ویژه

۱

اقساط بلند مدت

قیمت قطعی

۲

اقساط بدون بهره

تحويل ۳۰ روزه

۳

خرید نقدی



LAMARI

نمایندگی کده ۲۱۰۵ آراین موتور



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰-۱



طبق گفته کارکنان سابق، این خودرو حتی شاسی واقعی نداشت و برای جابه‌جایی باید از راه دور کنترل می‌شد. نسخه «اکت‌محور» (Nebula Next ۰۱ Jet Edition) نیز که ادعا می‌شد در ۰۹ تانیه به ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد، ظاهر از یک مدل نمایشی خریداری شده ساخته شده بود و سپس با شاسی و «موتورهای نمایشی» تکمیل شد تا در نمایشگاه جلوه‌ای واقعی پیدا کند.

در بهار ۲۰۲۶، نشانه‌های فروپاشی آشکار شد؛ Dreame شروع به اخراج کارکنان کرد و اکنون نیرویی که زمانی نزدیک به هزار نفر بود، به چند ده نفر کاهش یافته است؛ گروهی که تنها وظیفه‌شان جمع کردن بخش خودروسازی است. علاوه بر این، نظارت دولت چین بر منابع مالی شرکت نیز مشکلاتی ایجاد کرده و ادامه پروژه را غیرممکن ساخته است.

ماجرای عجیب و کوتاه مدت شرکت چینی Dreame در صنعت خودرو، همان‌طور که بسیاری پیش‌بینی می‌کردند، خیلی زود به پایان رسید. طبق گزارش منتشر شده در China Economy، این برند که در اصل سازنده جاروبرقی و تجهیزات خانگی است، پس از یک سال ادعاهای اغراق‌آمیز و نمایش کانسپت‌هایی با الهام آشکار از بوگاتی و رولز رویس، اکنون در حال تعطیل کردن کامل بخش خودروسازی خود است. این خبر در حالی منتشر شده که Dreame در اوت ۲۰۲۵ با انتشار رندهایی وارد صنعت خودرو شد؛ رندهایی که طراحی یک کوپه چهار در را نشان می‌دادند و شباهت آن به بوگاتی شیرون انکارناپذیر بود. چند هفته بعد نیز تصویری از یک SUV منتشر شد که به وضوح از رولز رویس کالینان تقلید می‌کرد. Dreame در نمایشگاه CES ۲۰۲۶ حضور یافت و یک کانسپت سوپر اسپرت را به نمایش گذاشت؛ اما

جاروبرقی‌ساز چینی تولید «بوگاتی» فیک را کنسل کرد



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

واردات خودرو توسط اشخاص بی تجربه!

بسیاری از شرکت‌هایی که امروز وارد حوزه واردات خودرو شده‌اند، سابقه خودرویی مشخصی ندارند

هم‌زمان با افزایش تعداد خودروهای وارداتی باید مورد توجه قرار گیرد. در واقع، واردات خودرو صرفاً به معنای ورود یک محصول به کشور نیست و بدون ایجاد زنجیره‌ای از خدمات فنی و تامین قطعات، نمی‌توان از شکل‌گیری یک بازار پایدار سخن گفت؛ از همین رو برای بررسی وضعیت خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی با جواد میرآفتابی، کارشناس صنعت خودرو به گفت‌وگو پرداختیم؛

با توجه به افزایش تعداد شرکت‌های واردکننده خودرو، آیا اساساً زیرساخت خدمات پس از فروش متناسب با این حجم از واردات ایجاد شده است؟ برخی شرکت‌ها معتقدند با عقد قرارداد با شرکت‌های خدماتی می‌توانند الزامات قانونی را پوشش دهند. این رویه تا چه اندازه می‌تواند پاسخگوی نیاز بازار باشد؟

در حال حاضر شرکت‌های جدیدی که وارد حوزه واردات خودرو می‌شوند، براساس آیین‌نامه ملزم هستند خدمات پس از فروش انحصاری خودشان را ارائه دهند و یک مرکز و چند نمایندگی بر اساس ضوابط ایجاد کنند. نکته این جاست که شرکت‌های جدید باید استانداردهای سازشی شوند؛ اما عملاً آن‌ها به سمت قرارداد بستن با شرکت‌های دیگر هدایت می‌شوند تا آن شرکت‌ها خدمات مربوط به خودروهای‌شان را ارائه دهند. در این میان شاهد هستیم که شرکت واردکننده یک برند ژاپنی ارائه خدمات یک شرکت دیگر را قبول می‌کند؛ همین مساله باعث شده مشتریان سر درگم شوند. اگر هدف وزارت صمت استانداردسازی خدمات پس از فروش است، آیین‌نامه فعلی

با آزادتر شدن مسیر واردات خودرو و ورود شرکت‌های متعدد به این حوزه، مساله خدمات پس از فروش بیش از گذشته به یکی از دغدغه‌های اصلی بازار تبدیل شده است. در شرایطی که برخی شرکت‌ها بدون سابقه جدی در صنعت خودرو وارد عرصه واردات شده‌اند، این پرسش مطرح است که آیا ساختار فعلی وزارت صمت و آیین‌نامه‌های موجود توانایی تضمین خدمات پس از فروش برای مالکان خودروهای وارداتی را دارد یا خیر؟ اگر چه شرکت‌های واردکننده براساس ضوابط موجود ملزم به ایجاد شبکه خدمات پس از فروش هستند، اما در عمل بخشی از این شرکت‌ها به جای ایجاد زیرساخت مستقل، به سمت عقد قرارداد با شرکت‌های ثالث رفته‌اند؛ شرکت‌هایی که گاه هم‌زمان مسئول ارائه خدمات چندین برند و شرکت واردکننده هستند. نتیجه چنین ساختاری، از نگاه کارشناسان، می‌تواند ایجاد شبکه‌ای نامشخص، کاهش مسئولیت‌پذیری و سرگردانی مشتری در زمان بروز ایراد برای خودرو باشد. از سوی دیگر، موضوع تامین قطعات، آموزش نیروهای فنی، ایجاد تعمیرگاه مرکزی و نحوه اجرای گارانتی، از جمله چالش‌هایی است که

قیمت خودرو را در کارخانه تعیین نکنیم!

پتروشیمی یا تولیدکننده مواد اولیه را از هر گونه فشار برای کاهش هزینه تولید معاف کرد. چنین سیاستی در ظاهر حمایت از مصرف‌کننده است، اما در عمل می‌تواند به انتقال هزینه از یک بخش به بخش دیگر و تضعیف بنگاه تولیدی منجر شود. از نگاه اقتصادی، خودرو ساز نیز مانند هر بنگاه تولیدی دیگری باید پاسخگوی بهرهوری، هزینه‌های سربار، ساختار مدیریتی، کیفیت محصول و عملکرد خود باشد. بنابراین دفاع از صنعت خودرو و نباید به معنای دفاع از ناکارآمدی باشد. اما زمانی می‌توان از خودرو ساز انتظار کاهش هزینه و افزایش بهرهوری داشت که بخش‌های بالادستی نیز در برابر ساختار هزینه و قیمت‌گذاری خود پاسخگو باشند و وزارت صمت در این میان نقش کلیدی دارد. این وزارتخانه به جای آن که صرفاً در انتهای زنجیره درباره قیمت خودرو تصمیم بگیرد، باید تصویری کامل از اقتصاد زنجیره تولید داشته باشد. اگر قیمت فولاد، مواد پتروشیمی، آلومینیوم، مس، انرژی، حمل‌ونقل و سایر نهاده‌ها افزایش پیدا می‌کند، نمی‌توان انتظار داشت قیمت محصول نهایی برای مدت طولانی ثابت بماند.

راهکار، ایجاد یک فرآیند قیمت‌گذاری هوشمند در زنجیره است؛ نظامی که در آن قیمت مواد اولیه بر اساس هزینه واقعی تولید، بهرهوری، شرایط بازار و منافع زنجیره صنعتی تعیین شود و در مقابل، خودرو ساز نیز مکلف به شفافیت هزینه‌ها و ارتقای بهرهوری باشد.

وزارت صمت باید از قیمت‌گذاری دستوری محصول نهایی فاصله بگیرد، اما هم‌زمان اجازه ندهد صنایع بالادستی نیز بدون توجه به وضعیت صنایع پایین‌دستی قیمت‌گذاری کنند.

این تغییر نگاه می‌تواند یکی از مهم‌ترین اصلاحات سیاست صنعتی کشور باشد. صنعت خودرو زمانی می‌تواند رقابتی شود که کل زنجیره تولید رقابتی باشد. نمی‌توان انتظار داشت خودرو ایرانی با قیمت و کیفیت رقابتی تولید شود، اما مواد اولیه آن با سازوکاری غیررقابتی و هزینه‌ای فزاینده به دست تولیدکننده برسد.

از سوی دیگر، حذف قیمت‌گذاری دستوری باید همراه با افزایش رقابت در بازار خودرو باشد. مصرف‌کننده نباید هزینه ناکارآمدی خودرو ساز را بپردازد؛ همان‌طور که نباید هزینه سیاست‌های نادرست در صنایع بالادستی نیز به شکل پنهان بر قیمت خودرو تحمیل شود.

یکی از خطاهای مزمن در سیاست‌گذاری صنعت خودرو این است که دولت برای کنترل قیمت محصول نهایی، ساده‌ترین حلقه زنجیره را انتخاب می‌کند؛ یعنی خودرو ساز. در حالی که قیمت تمام‌شده خودرو در کارخانه تعیین نمی‌شود و بخش قابل توجهی از هزینه تولید، پیش از آن که خودرو وارد خط تولید شود، در صنایع بالادستی و بازار مواد اولیه شکل گرفته است. اگر وزارت صنعت، معدن و تجارت به دنبال کاهش قیمت خودرو و حمایت واقعی از مصرف‌کننده است، باید پیش از هر چیز به سراغ قیمت مواد اولیه، قطعات، فولاد، محصولات پتروشیمی، مس، آلومینیوم و سایر نهاده‌های تولید برود. نمی‌توان از خودرو ساز انتظار داشت محصولی با قیمت کنترل‌شده عرضه کند، اما مواد اولیه را با قیمت‌های متناسب با بازار یا حتی بالاتر از نرخ‌های جهانی در اختیار او گذاشت. این تناقض اقتصادی سال‌هاست در صنعت خودرو وجود دارد. از یک سو به خودرو ساز گفته می‌شود قیمت محصول را افزایش ندهد و از سوی دیگر، زنجیره تامین با افزایش هزینه مواجه می‌شود. نتیجه نیز روشن است؛ زبان در یک نقطه از زنجیره انباشته می‌شود و در نهایت یا از کیفیت، سرمایه‌گذاری و توسعه محصول کاسته می‌شود یا بدهی خودرو ساز به قطعه‌ساز و مطالبات زنجیره تامین افزایش پیدا می‌کند. مساله، آزادسازی قیمت خودرو نیست؛ مساله، اصلاح منطق قیمت‌گذاری در کل زنجیره است.

البته سخن گفتن از حذف قیمت‌گذاری دستوری به معنای رها کردن بازار و مصرف‌کننده نیست. اتفاقاً وظیفه دولت در اقتصاد، ایجاد یک سازوکار شفاف و قابل پیش‌بینی برای شکل‌گیری قیمت است. اگر قرار است قیمت مواد اولیه بر مبنای بازار تعیین شود، باید همین منطق با سازوکار مشخص، شفاف و قابل نظارت در تمام زنجیره اجرا شود. نمی‌توان از خودرو ساز خواست با قیمت دستوری تولید کند، اما فولاد ساز،



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

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

UNI-T

یک گام جلوتر از زمان

ONE STEP AHEAD OF TIME

www.arinadrive.com



لامبورگینی پس از ۱۵ سال نسخه «Tricolore» را احیا کرد

لامبورگینی پس از یک وقفه طولانی، دوباره نام Tricolore را به خط تولید خود بازگردانده است؛ نامی که آخرین بار روی Gallardo LP ۵۵۰-۲ Tricolore در سال ۲۰۱۱ دیده شد و اکنون با معرفی نام‌های Tricolore در هفته‌های گذشته، این مدل تکنولوژی‌های به‌گفته لامبورگینی، «جشن مهارت، طراحی و پرتوی ایتالیایی» است و از همان لحظه نخست با نوار سه‌رنگ سبز، سفید و قرمز روی کاپوت، هویت ملی خود را فریاد می‌زند. طراحی بیرونی خودرو حاصل همکاری CentroStile و Ad Personam است و بدنه دو رنگ آن با ترکیب Blu Mariner و Nero در بخش پایینی و Bianco Monocerus در بخش بالایی، جلوه‌ای کاملاً ویژه دارد. سقف، آینه‌ها و یرینگ‌ها با رنگ Nero

Noctis پوشانده شده‌اند و کالیبرهای قرمز Rosso تضاد بصری جذابی ایجاد می‌کنند. در کابین نیز تصاویر منتشر شده نشان می‌دهد از چرم Nero Ade با دوخت قرمز Rosso Alala استفاده شده و نشان‌های Tricolore روی پنل‌ها نصب شده است. اما مهم‌ترین بخش این نسخه، پیکرانه آن است. Tricolore Temerario از یک سیستم پلاگین-هیبرید بهره می‌برد که شامل موتور ۷۸۰ نیوتن-توربو ۴۰۰ لیتری، سه موتور برقی و یک باتری ۳۸ کیلووات-ساعتی است. مجموع خروجی این مجموعه به ۹۰۷ اسب‌بخار قدرت و ۷۲۰ نیوتن-متر گشتاور می‌رسد و خودرو قادر می‌سازد ظرف ۲.۷ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و نهایت سرعت ۳۴۳ کیلومتر بر ساعت را ثبت کند.



ایراد دارد و باید اصلاح شود. نمی‌توان از یک سو شرکت واردکننده را ملزم به ارائه خدمات کرد و از طرف دیگر به او اجازه داد بخش خدمات را به شرکت دیگری واگذار کند.

به نظر شما وزارت صمت باید در این زمینه چه اقدامی انجام دهد؟ آیا باید ایجاد تعمیرگاه مرکزی و شبکه نمایندگی به‌طور کامل بر عهده شرکت واردکننده باشد یا می‌توان از ظرفیت شرکت‌های خدماتی استفاده کرد؟

وزارت صمت باید تکلیف را روشن کند؛ یا شرکت بازرسی باید وارد موضوع شود و بررسی کند که شرکت واردکننده واقعا مرکز خدمات و شبکه نمایندگی دارد یا خیر، یا این که وزارتخانه مستقیما ضوابط مشخصی برای آن تعیین کند. امروز یک شرکت واردکننده می‌تواند با یک شرکت خدماتی قرارداد ببندد، بخش خدماتش را به آن واگذار و مجوز مربوط را هم بگیرد. نتیجه این می‌شود که یک شرکت خدماتی باید هم‌زمان پاسخگوی چندین برند و چندین واردکننده باشد. این همان شلختگی و سردرگمی است که باید از آن پیشگیری شود.

ریشه این سردرگمی را بیشتر در کجا می‌دانید؛ ضعف نظارت، آیین‌نامه یا ورود شرکت‌هایی که سابقه خودرویی ندارند؟

اولین موضوع این است که باید سابقه شرکت واردکننده بررسی شود؛ بسیاری از شرکت‌هایی که امروز وارد حوزه واردات خودرو شده‌اند، سابقه خودرویی مشخصی ندارند. باید بررسی شود شرکتی که می‌خواهد واردکننده خودرو باشد، تا امروز چه فعالیتی داشته است. آیا در حوزه خودرو فعالیت کرده؟ یا این که در سایر صنایع و حوزه‌های اقتصادی فعالیت داشته است. پس از بررسی این شرایط می‌توان صلاحیت وضعیت خدمات پس از فروش آن را تایید یا رد کرد. در این میان وزارت صمت به‌عنوان متولی صنعت و بازار خودرو نباید از پشتوانه مالی شرکت‌های

نوربال

شرکت واردکننده باید به همان میزانی که خودرو وارد می‌کند، برای آموزش نیروی فنی هم برنامه داشته باشد. نمی‌توان خودرو را وارد کرد و بعد تازه به فکر این بود که چه کسی قرار است آن را تعمیر کند

هشدار شما به خریداران خودروهای وارداتی چیست؟ آیا مشتری در شرایط فعلی نباید از شرکت‌هایی که شبکه خدمات پس از فروش آن‌ها هنوز کامل نشده است، خودرو خریداری کند؟

در حال حاضر مشتریان در بازار اقدام به خرید خودروهای وارداتی می‌کنند؛ اما هنگامی که خودرو دچار نقص فنی می‌شود، دردسرهای یافتن خدمات یا تامین قطعات برای مالک آغاز می‌شود. شاید یک واردکننده با شرکتی قرارداد داشته باشد که به مشتریانش خدمات پس از فروش ارائه دهد، شرکت ارائه‌دهنده خدمات برای کاهش هزینه‌های تعمیرات از گارانتی محصول سرباز می‌زند. مشتری باید بداند خودرو را از چه شرکتی خریداری می‌کند، برای گارانتی باید به کجا مراجعه کند و قطعه‌ها از کجا تامین می‌شود.

یکی از چالش‌های اصلی واردکنندگان و مالکان خودروهای وارداتی این روزها یافتن تعمیرکار ماهر برای عیب‌یابی است؛ برای حل این موضوع باید چه اقدامی صورت گیرد؟

شرکت واردکننده باید به همان میزانی که خودرو وارد می‌کند، برای آموزش نیروی فنی هم برنامه داشته باشد. نمی‌توان خودرو را وارد کرد و بعد تازه به فکر این بود که چه کسی قرار است آن را تعمیر کند. خودرو وارداتی ممکن است فناوری، سامانه‌های الکترونیکی و قوای محرکه‌ای داشته باشد که در خودروهای موجود در کشور کمتر دیده شده است. بنابراین نیروی تعمیرکار باید آموزش لازم را دیده باشد. این موضوع باید جزو الزامات اصلی واردکننده باشد، نه این که بعد از ورود خودرو تازه به دنبال حل آن باشیم.

با توجه به محدودیت‌های بین‌المللی و شرایط تحریم، آیا واردکنندگان امکان تامین قطعات را دارند یا این موضوع می‌تواند در آینده به بحران تبدیل شود؟

تامین قطعات جزو پارامترهای اصلی واردات خودرو به کشور است که معمولا در زمان اعطای مجوز واردات به شرکت‌ها از سوی سیاست‌گذار صنعتی از آن چشم‌پوشی می‌شود. زمانی که یک خودرو به کشور وارد می‌شود باید هم‌زمان قطعات پر مصرف و کم‌مصرف آن نیز وارد شود. تامین این قطعات به معنی پشتیبانی از خدمات پس از فروش است؛ فقدان تامین قطعات یعنی شرکت فاقد توانمندی جهت پشتیبانی از زنجیره خدمات پس از فروش است. در شرایط فعلی، امکان تامین قطعات وجود دارد و می‌توان آن‌ها را وارد کرد، اما محدودیت‌های بین‌المللی و مشکلات نقل و انتقال پول و لجستیک می‌تواند این فرآیند را دشوار کند. به همین دلیل باید پیش از ورود خودرو به کشور برنامه‌ریزی لازم جهت تامین قطعات صورت گیرد تا خودرو وارداتی به‌دلیل کمبود یک قطعه مدت‌ها در نمایندگی یا تعمیرگاه‌های مجاز متوقف نشود. وزارت صمت پیش از ارائه مجوز برای واردات هر نوع خودرو باید واردکنندگان را مکلف به تامین قطعات و گسترش شبکه خدمات پس از فروش کند تا چالش‌های تعمیراتی پس از استفاده دامن مشتریان را نگیرد.

BMW 225L

GRAN COUPE

عرضه توسط پرشیا خودرو

(گروه پرشیا موبیلیتی)

THE 2

۰۲۱-۴۵۹۱

www.Persiakhodro.ir

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service



پلتفرم GEA (Global Intelligent Electric Architecture) برای توسعه یک کراس‌اوور جدید است؛ پلتفرمی که هم‌اکنون در مدل‌های EX۵ و Starray جیلی استفاده می‌شود. فورد این مدل را یک کراس‌اوور کامپکت با پیشرفته‌های «چندمنظوره» توصیف کرده است؛ یعنی نسخه‌های هیبریدی و تمام‌برقی به‌طور هم‌زمان عرضه خواهند شد؛ زیرا پلتفرم GEA هر دو نوع را پشتیبانی می‌کند. با وجود اشتراک فنی با محصولات جیلی، فورد تأکید کرده که طراحی خودرو کاملاً «الی‌محور» خواهد بود تا هیچ شباهتی به EX۵ یا Starray نداشته باشد و هویت آمریکایی برند حفظ شود.

فورد در حال آماده‌سازی یک SUV کامپکت کاملاً جدید است؛ مدلی که برخلاف انتظار، بر پایه پلتفرم چینی GEA متعلق به جیلی ساخته خواهد شد. این همکاری که پس از سال‌ها مذاکره در جولای ۲۰۲۶ نهایی شد، اکنون مسیر تازه‌ای برای کارخانه فورد در والنسیا، اسپانیا ایجاد کرده است؛ سانی که طی سال‌های اخیر با کمتر از یک چهارم ظرفیت فعالیت می‌کرد و نیاز فوری به احیاء داشت. طبق اطلاعات منتشر شده، نخستین محصولی که جیلی در این کارخانه تولید خواهد کرد، EX۲ تمام‌برقی است و پس از آن مدل‌های دیگری نیز خط تولید را ترک خواهند کرد. اما مهم‌ترین بخش همکاری، استفاده فورد از

اس‌یووی جدید «فورد» با پلتفرم جیلی و چهره رالی‌محور



پارادوکس ناترازی سوخت و بن‌بست تقاضا؛

چرا بازار خودروهای برقی ایران قفل شده است؟

برای گشودن قفل بازار خودروهای برقی و تحقق صرفه‌جویی چند میلیارد دلاری در مصرف سوخت، دولت باید از موضع یک «تماشاچی» یا «تسهیل‌گر صرف‌واردات»، به جایگاه «معمار اکوسیستم» تغییر موضع دهد



عکس جنبه‌تزیین دارد

خرید زمین است.

۲. الزام سبسد محصولات (Mandatory EV Quotas): مشابه مدل اعتبارات سبز در چین و اتحادیه اروپا، خودروسازان داخلی باید مکلف شوند در صدی از تیرا سالانه خود را به محصولات الکتریکی -هیبریدی اختصاص دهند؛ در غیر این صورت مشمول جریمه‌های سنگین ناترازی آلایندگی شوند.

۳. ایجاد «سندوق توسعه زیرساخت برقی»: به جای اعطای تسهیلات خرد به واردکنندگان، بودجه‌های عمرانی باید صرف «خرید متمرکز تجهیزات» و واگذاری بهره‌برداری آن‌ها به شرکت‌های تخصصی (تحت نظارت دولت) شود تا هزینه اولیه

برای مصرف‌کننده نهایی به حداقل برسد.

۴. توسعه شبکه شارژ: از ادراها، دولت باید بخشی از منابع حاصل از کاهش مصرف بنزین را مستقیماً به توسعه شبکه ایستگاه‌های شارژ سریع در کریدورهای ترانزیتی و آزادراه‌های اصلی اختصاص دهد تا «اضطراب پیمایش» در سفرهای برون‌شهری مرتفع شود. ۵. بسته‌های محرک تقاضا (Incentive Packages): اعمال معافیت کامل از مالیات بر ارزش افزوده، حذف عوارض تردد شهری، ارائه برق خانگی با تعرفه تشویقی برای شارژرها و اعطای تسهیلات بانکی با نرخ سود ترجیحی جهت جبران بهای اولیه.

۶. عمل «سوسید غیرمستقیم»: خدمات پس از فروش: تازمان بلوغ شبکه خصوصی، دولت باید با اختصاص «پارانه آموزش»، مراکزی را به‌صورت پایلوت با همکاری دانشگاه‌های فنی تجهیز کرده و تعمیرکاران نمایندگی‌های موجود را به دانش فنی خودروهای برقی مجهز کند. این اقدام هزینه سنگین ایجاد شبکه خدمات از صفر را زری دوش صنعت نوپای برقی برمی‌دارد.

۷. استانداردسازی و گارانتی حاکمیتی باتری: الزام شرکت‌های واردکننده و تولیدکننده به ارائه گارانتی رسمی حداقل ۸ ساله یا ۱۶۰ هزار کیلومتری برای یک باتری؛ این اقدام برای خنثی‌سازی نگرانی ۷۲ درصدی جامعه هدف (که در نظر سنجی‌ها به عنوان مانع اصلی ذکر شده) حیاتی است.

استدلال استراتژیک: «تاترازی سوخت، یک بحران ملی است و هزینه‌کرد دولت برای تجهیز ایستگاه‌های شارژ، نه یک هزینه، بلکه «سرمایه‌گذاری برای جلوگیری از ضرر ناشی از واردات بنزین» است. حاکمیت باید بار هزینه زیرساخت را تقبل کند تا بازار بتواند بر پایه تقاضای خریدار (و نه نیاز به زیرساخت‌سازی بخش خصوصی) شکل بگیرد.»

کلام آخر

امروز برقی‌سازی خودروها در ایران دیگر یک انتخاب لوکس نیست، بلکه یک «ضرورت بقای اقتصاد انرژی» است. هم‌زمانی فشار خردکننده ناترازی سوخت در داخل با موج تاریخی صادرات نفت قیمتی خودروهای برقی در آسیا، فرصتی بی‌بدیل را پدید آورده است. اگر تصمیم‌گیران کشور شجاعت مدیریتی به خرج داده و زنجیره اکوسیستم -از شارژر تا خدمات پس از فروش- را مهیا سازند، این مقاومت ادراکی فرو خواهد ریخت و فصل تازه‌ای در تحول صنعتی و محیط‌زیستی کشور گشوده خواهد شد.

سرریز صادرات چین؛ فرصت تاریخی برای شکستن دیوار قیمت و فناوری

نگاهی به تحولات بین‌المللی، کلید حل بخش عمده‌ای از این موانع را در برابر سیاست‌گذار قرار می‌دهد. تازه‌ترین گزارش‌های انجمن خودروهای سواری چین (CPCA) و تحلیل‌های منتشرشده در مطبوعات تخصصی نشان می‌دهد در حالی که فروش خودرو در بازار داخلی چین با افت ۲۳.۷ درصدی مواجه شده، صادرات خودروهای برقی و پلاگین -هیبریدی غول‌های خودروسواری این کشور (نظیر BYD) با جهش خارق‌العاده ۱۵۴.۷ درصدی رو‌گردشکی کرده است. با توجه به دیوار تعرفه‌ای سنگین ۱۰۰ درصدی آمریکا و محدودیت‌های فزاینده اتحادیه اروپا علیه خودروهای چینی، خودروسازان شرق آسیا برای تخلیه مازاد ظرفیت تولید (Overcapacity) خود با تمام توان به سمت «بازارهای نوظهور» تغییر جهت داده‌اند. این رخداد، حامل یک فرصت کم‌نظیر ژئواکونومیک برای ایران است:

- شکستن مانع بهای تمام‌شده: امکان ورود تعرفه‌ای سنگین ۱۰۰ درصدی آمریکا و محدودیت‌های فزاینده اتحادیه اروپا علیه خودروهای چینی، خودروسازان شرق آسیا برای تخلیه مازاد ظرفیت تولید (Overcapacity) خود با تمام توان به سمت «بازارهای نوظهور» تغییر جهت داده‌اند. این رخداد، حامل یک فرصت کم‌نظیر ژئواکونومیک برای ایران است.

- دسترسی به پلتفرم‌های مشترک انتقال دانش: دولت و خودروسازان بزرگ می‌توانند به جای واردات صرف، از عطش چینی‌ها برای ایجاد خطوط مونتاژ منطقه‌ای استفاده کرده و زنجیره تولید یک باتری و سیستم‌های محرکه الکتریکی را در داخل راه‌اندازی کنند.

اما هشدار جدی این جاست: اگر استراتژی مشخصی برای انتقال دانش و خدمات پس از فروش تدوین نشود، ایران صرفاً به مقصدی برای ادپوی مدل‌های از رده خارج با ریسک بالای قطعات مبدل خواهد شد.

نقشه راه دولت؛ چگونه از تله شعارزدگی خارج شویم؟

برای گشودن قفل بازار خودروهای برقی و تحقق صرفه‌جویی چند میلیارد دلاری در مصرف سوخت، دولت باید از موضع یک «تماشاچی» یا «تسهیل‌گر صرف‌واردات»، به جایگاه «معمار اکوسیستم» تغییر موضع دهد. سیاست‌گذار باید بن‌بست‌های فنی، انتظارات برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در شبکه شارژ و خدمات پس از فروش، نادیده گرفتن واقعیت‌های اقتصادی است. تازمانی که تیراژ ناگان برقی از آستانه معینی عبور نکند، احداث این زیرساخت‌ها برای بخش خصوصی، «خواب سرمایه» محض است. برای شکستن این بن‌بست، اقدامات هفت‌گانه زیر پیشنهاد می‌شود: ۱. نهضت ملی تجهیز جایگاه‌های سوخت: به جای آزمون و خطا با سرمایه‌گذاران خرد، دولت باید با بهره‌گیری از منابع حاصل از «صرفه‌جویی ناترازی سوخت»، تجهیز تمامی پمپ‌بنزین‌های کلیدی کشور به شارژرهای سریع (DC Fast Chargers) را در دستور کار قرار دهد. پمپ‌بنزین‌ها پیش‌تر از «مالکیت زمین» و «دسترسی به شبکه برق فشارقوی» برخوردارند؛ بنابراین، این اقدامات در راستای تنوع‌بخشی به سبد سوخت کشور و بهینه‌ترین مسیر برای توسعه زیرساخت بدون هزینه‌های گزاف

رضوان علیجانی -
تحلیلگر مشتریان
و پژوهشگر صنعت
خودرو



کشور در یکی از بحرانی‌ترین دوره‌های ناترازی بنزین در تاریخ معاصر به سر می‌برد؛ ارقام نجومی که روزانه صرف سوزاندن منابع ملی در قالب پارانه پنهان سوخت و واردات بنزین می‌شود، بودجه‌های عمرانی و توسعه‌ای را بلعیده است. در بیانیه‌ها و اظهارات رسمی، همه مدیران متفق‌القول از «ضرورت گذار به حمل‌ونقل برقی» سخن می‌گویند؛ اما در کف خیابان‌ها و نمایشگاه‌ها با واقعیتی کاملاً متناقض روبه‌رو هستیم: استقبال سرد، خواب سرمایه در گمرکات و انبارها و سهم بازار ناچیز زیر ۰.۰۵ درصدی از کل ناوگان فعال کشور. این شکاف فاحش میان نیاز مبرم امنیت انرژی کشور و انجماد سمت تقاضا، ناشی از مقاومت تکنولوژی یک جامعه نیست؛ بلکه محصول یک «عارضه مزمن در مدیریت زنجیره ارزش گذار انرژی» است. سیاست‌گذار خودرویی با تقلیل دادن فرآیند برقی‌سازی به صرف صدور مجوز واردات چند مدل خودرو و رها کردن زیست‌بوم پس از آن، پدیده‌ای به نام «انجماد ادراکی بازار» را رقم زده است.

کالبدشکافی ذهن مصرف‌کننده: ۱۰ مانع اصلی خرید به روایت داده‌ها

پیمایش اخیر ترجیحات مصرف‌کنندگان و تحلیل صدای مشتری نشان می‌دهد که مقاومت سمت تقاضا دارای وزن‌بندی کاملاً مشخص و معناداری است: (پیوست نمو دار: اینفوگرافیک ۱۰ مانع اصلی عدم استقبال از خودروهای برقی در ایران)

۱. کمبود زیرساخت و ایستگاه‌های شارژ سریع (۸۴٪): پاشنه آشیل اعتماد مصرف‌کننده؛ خریدار احساس می‌کند خودرو در بن‌بست سفرهای بین‌شهری و حتی تردهای طولانی درون‌شهری زمین‌گیر خواهد شد. ۲. بهای اولیه بالای خرید در مقایسه با پلتفرم‌های بنزینی (۷۹ درصد): گپ قیمتی معنادار به دلیل گرانی سلول‌های باتری و نبود سازوکارهای یارانه‌ای مستقیم. ۳. نگرانی از عمر مفید، افت سلامت باتری و هزینه تعویض آن (۷۳ درصد): باتری بیش از ۴۰ درصد بهای خودرو را تشکیل می‌دهد و ابهام درباره دوام آن در چرخه‌های حرارتی اقلیم ایران، ریسک خرید را بالا برده است.

۴. فقر شبکه خدمات پس از فروش و کمبود تعمیرکار متخصص سیستم‌های ولتاژ بالا (۶۸ درصد): نبود شبکه دیاگ تخصصی و تکنسین‌های آموزش‌دیده.

۵. افت قیمت شدید در بازار دست‌دوم (۶۲ درصد): خریدار نگران است که خودرو برقی در زمان فروش ثانویه فاقد مشتری و نقدشوندگی باشد.

۶. اضطراب پیمایش واقعی (۵۷ درصد): اگرچه تکنولوژی‌هایی نظیر سیستم باز یابی انرژی در ترمزگیری (Regenerative Braking) توان باز یابی شارژ در سرازیری‌ها و ترافیک را دارد، اما ناآگاهی عمومی باعث تشدید اضطراب برده شده است.

۷. کمبود قطعات یدکی و مازول‌های الکترونیکی پاورترین (۵۱ درصد).

۸. ابهام در سیاست‌های پایدار تعرفه‌ای و یارانه‌ای حاکمیت (۴۴ درصد).

۹. محدودیت سقف سرعت به جهت مدیریت حرارتی باتری (۲۸ درصد).

۱۰. ناپایداری شبکه سراسری برق در پیک مصرف و ابهام در تعرفه‌ها (۲۱ درصد).

پیگیری يك موضوع

Follow up

خودرو دوباره
کالای سرمایه‌ای شد



بازار خودرو این روزها از یک سو با قیمت‌های غیرواقعی در پلتفرم‌های آنلاین و از سوی دیگر با افت تولید، واردات کمرمق و نوسانات ارزی مواجه است؛ شرایطی که به گفته یک کارشناس خودرو بار دیگر این کالا را به محلی برای حفظ ارزش پول و یک سرمایه‌گذاری در برابر تورم تبدیل کرده است. بر این اساس مسیح فرزانه، کارشناس بازار خودرو با اشاره به روند نوسانات نرخ ارز و تأثیر آن بر بازار خودرو در هفته‌های اخیر گفت: «طی چند هفته گذشته به‌صورت میانگین بین ۱۳ تا ۱۵ درصد، شاهد افزایش نرخ ارز هستیم و نرخ دلار یکی از شاخصه‌های بسیار مهم در ارزش‌گذاری خودرو در بازار ایران، اعم از خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی محسوب می‌شود؛ با این حال، در بازار خودرو و در چند روز گذشته به‌صورت میانگین شاهد ۱۰ درصد افزایش قیمت هستیم و با توجه به روند افزایشی نرخ ارز به‌نظر می‌رسد که در حال حاضر بازار خودرو هم‌راستای با دلار نیست.» وی افزود: «از آن‌جا که بازار خودرو به‌عنوان بازار سرمایه‌ای، یک بازار خودروی بسیار کاهشی یافته، خودش را از بطن واقعی اقتصاد می‌گیرد و تغییرات را با توجه به شرایط بازار تنظیم می‌کند. وقتی میبینیم که مصرف‌کننده به مقدار قابل توجهی از بازار خودرو فاصله گرفته و قدرت خرید در خودروهای وارداتی میلیاردی و چند ده میلیاردی بسیار کاهش یافته، بازار خودرو طبیعتاً برای این‌که بتواند چرخه اقتصادی خود را حفظ کند، با تغییرات به‌صورت لحظه‌ای هم‌راستا نمی‌شود.» این کارشناس حوزه خودرو با تأکید بر این نکته که ملاک قیمت در بازار خودرو، پلتفرم‌های آنلاین و فضای مجازی نیست، تصریح کرد: «برخی از قیمت‌ها که در فضای آنلاین و پلتفرم‌ها اعلام می‌شود، از سوی برخی افراد و مالکین، کاملاً غیرواقعی است و عملاً معاملات را انجام‌ناپذیر می‌سازد. در اصل قیمت واقعی خودرو همیشه در کف بازار تعیین می‌شود و به دست آوردن این عدد چیزی نیست که با نشستن در یک دفتر یا منزل، مصرف‌کنندگان بتوانند به آن پی ببرند و باید در بازار حضور پیدا کرده، به دفاتر و نمایشگاه‌ها و تأمین‌کنندگان مختلف سر بزنند تا میانگین قیمت را به‌دست آورند.»

زاپاس

Spare Tire

تجلیل از شرکت گسترش سوخت سبز زاگرس به‌عنوان واحد نمونه صنعتی کرمانشاه



محصولات جانبی از طریق زیست‌پالایشگاه، به‌عنوان واحد نمونه صنعتی استان انتخاب و لوح تقدیر دریافت کرد. این شرکت در حوزه تولید بیواتانول سوختی و ایجاد ارزش افزوده از مواد اولیه داخلی فعالیت می‌کند که از جمله اقدامات در راستای تنوع‌بخشی به سبد سوخت کشور و توسعه صنایع سبز محسوب می‌شود.

صنعت، معدن و تجارت ایران، مدیرکل صنعت، معدن و تجارت استان و نمایندگان مجلس شورای اسلامی از مجموعه‌هایی که در زمینه توسعه تولید و ارتقای بهره‌وری نقش داشته‌اند، قدردانی به‌عمل آمد. شرکت گسترش سوخت سبز زاگرس به‌دلیل دستاوردهای خود در حوزه صنایع زیستی و تولید

«به گزارش «یدرونیوز» در آیین گرامیداشت روز ملی صنعت و معدن استان کرمانشاه که روز پنجشنبه (۱۹ شهریورماه ۱۴۰۵) در سالن همایش‌های اتاق بازرگانی کرمانشاه برگزار شد، از واحدهای برگزیده بخش صنعت و معدن استان تقدیر شد. در این مراسم با حضور استاندار کرمانشاه، رئیس‌خانه

یکی از نکات مهم این توافق، احتمال افزایش سن بازنشستگی اجباری است؛ موضوعی که هنوز رقم نهایی آن اعلام نشده، اما پیش تر روی ۶۰ سال قرار داشت. هیوندای همچنین وعده داده است که در سال های آینده استخدام نیروهای جدید را افزایش دهد؛ ۲۰۰۰ شغل تولیدی در سال ۲۰۲۷ و ۳۰۰۰ شغل دیگر در سال ۲۰۲۸ ایجاد خواهد شد. اما ریشه اصلی نگرانی کارگران، تنها حقوق و مزایا نبود؛ بلکه روایات ها بودند. هیوندای پیش تر اعلام کرده بود که قصد دارد از سال ۲۰۲۸ در کارخانه Metaplant آمریکایا ز روایات های Atlas استفاده کند؛ ابتدا برای مرتب سازی قطعات و سپس تا سال ۲۰۳۰ برای مونتاژ اجزا. همین برنامه ها باعث شد کارگران نگران جایگزینی نیروی انسانی با روایات ها شوند و اعتصاب ها شدت بگیرد.

«پس از هفته ها تنش و توقف های بی دری در خطوط تولید، هیوندای سرانجام با کارگران معترض خود در کره جنوبی به یک توافق اولیه دست یافت؛ توافقی که پس از یک اعتصاب کامل یک روزه و مجموعه ای از اعتصاب های دو ساعته شکل گرفت و تولید بیش از ۵۵ هزار خودرو را تحت تاثیر قرار داده بود. این توافق، طبق گزارش Yonhap، شامل افزایش ۱۰۰ هزار وون به حقوق پایه ماهانه کارگران است؛ رقمی که معادل ۷۲.۲۳ دلار محاسبه شده است. علاوه بر آن، کارکنان یک پاداش عملکرد و ۱۵ سهم از سهام شرکت در یافت خواهند کرد. بسته مزایای جدید همچنین شامل ۲۰۰ هزار وون کمک هزینه تعطیلات تابستانی و ۵۰۰ هزار وون امتیاز رفاهی است که به طور مستقیم به در آمد سالانه کارگران اضافه می شود»

«هیوندای» با کارگران نگران از روایات ها به توافق رسید



ویژه ها

بخش صنعت در گیر تامین منابع مالی لازم است



«عزت الله ذینعلی، عضو کمیسیون صنعت اتاق ایران با تاکید بر این که صنعت ایران هنوز در گیر تامین نیازهای اولیه تولید است، گفت: «تامین مواد اولیه، منابع مالی و امنیت اقتصادی برای تولید کننده، مسیر توسعه، ارتقای کیفیت و حضور موثر در زنجیره جهانی را ممکن می کند. صنعتگر نباید هر روز نگران این باشد که مواد اولیه خود را از چه مسیری تامین کند؛ آیا امکان واردات وجود دارد یا نه و آیا منابع ارزی مورد نیاز او تخصیص پیدا می کند یا خیر؟» وی افزود: «به بیان دیگر یکی از مهم ترین دغدغه ها این است که مواد اولیه به موقع و با شرایط مناسب به دست تولید کننده برسد. وقتی صنعتگر تمام انرژی خود را صرف پیدا کردن مواد اولیه می کند، دیگر فرصتی برای فکر کردن به توسعه، ارتقای کیفیت، افزایش بهره وری و رقابت بین المللی باقی نمی ماند.»

دیگه چه خبر؟

اصلاح مصرف بنزین بدون اصلاح صنعت خودرو ناقص می ماند



«عضو کمیسیون انرژی مجلس گفت: «دولت مجموعه ای از راهکارهای هم زمان شامل «ایگان سازی حمل و نقل عمومی»، «نوسازی ناوگان» و «واردات خودروهای کم مصرف» را برای رفع ناترازی سوخت در دستور کار قرار دهد. از سویی، اصلاح مصرف بنزین بدون اصلاح صنعت خودرو، ناقص می ماند» غلامرضا دهقان ناصر آبادی با اشاره به بحران ناترازی بنزین در کشور افزود: «می توان تمام بار اصلاح مصرف را بر دوش مردم گذاشت و حل پایدار این مساله نیازمند اصلاحات ساختاری در سمت تولید و مصرف است.» وی تاکید کرد: «بحران سوخت با یک بخشنامه حل نمی شود، بلکه نیازمند یک بسته سیاستی جامع است؛ چرا که هزینه های انرژی در تمامی بخش های زندگی از جمله حمل و نقل، مواد غذایی، مسکن و خدمات اثر مستقیم بر زیست روزمره مردم دارد.»

وقتی خودرو از سبد خرید مصرف کننده فاصله می گیرد؛

تغییر معادلات در بازار خودرو



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«حضور پررنگ و هیجانی خریداران در بازار خودرو طی هفته های اخیر بر خلاف ماه های گذشته، چندان محسوس نبوده است. نه خبری از صف های طولانی برای ثبت نام خودرو است و نه تقاضای مصرفی توان ایجاد موج تازه ای در معاملات دارد. بازار در شرایطی به مسیر کمرمق خود ادامه می دهد که فاصله میان قیمت خودرو و توان مالی بخش قابل توجهی از متقاضیان، بیش از گذشته خود را نشان داده است. بررسی رفتار خریداران در بازار نشان می دهد که مصرف کننده خودرو، فارغ از سطح قیمتی و نوع محصول، تا نقطه مشخصی توان همراه شدن با تورم و افزایش قیمت ها را دارد. این موضوع تنها به خودروهای داخلی محدود نمی شود و در بخش خودروهای مونتاژی و حتی خودروهای وارداتی نیز قابل مشاهده است. به بیان دیگر، در سایه افزایش هزینه خرید خودرو، از یک نقطه ای به بعد، رشد قیمت ها خریدار را از بازار خارج می کند. در بخش خودروهای داخلی، فشار افزایش قیمت ها بیش از هر چیز خود را در کاهش تقاضای واقعی نشان داده است. بسیاری از مصرف کنندگان دیگر امکان آن را ندارند که با هر موج افزایش قیمت، بودجه خود را متناسب با بازار افزایش دهند. در بازار مونتاژی نیز اگر چه سطح درآمد و توان مالی بخشی از مشتریان بالاتر است، اما این گروه نیز در برابر رشد مستمر قیمت ها با محدودیت مواجه شده اند. حتی بازار خودروهای وارداتی که عمدتاً مخاطبان متمول تری دارد، از این



وضعیت مصون نمانده است. توان مالی بالاتر به معنای بی نهایت بودن قدرت خرید نیست و در شرایطی که قیمت خودرو هم زمان تحت تاثیر نرخ ارز، هزینه های واردات و سایر عوامل قرار می گیرد، خریدار نیز در نهایت به نقطه ای می رسد که خرید خودرو را به تعویق می اندازد. در چنین شرایطی، نرخ ارز به یکی از مهم ترین متغیرهای اثرگذار بر رفتار بازار تبدیل شده است. تجربه بازار نشان داده است که هر زمان ارز وارد دورهای از نوسان شدید می شود، فعالان بازار خودرو نیز برای مشخص شدن چشم انداز قیمت ها دست نگه می دارند. فروشنده از بیم آن که خودرو را پایین تر از قیمت آینده عرضه کند، تمایل کمتری به فروش دارد و خریدار نیز به دلیل نگرانی از خرید در سقف قیمتی، از انجام معامله فاصله می گیرد. نتیجه چنین وضعیتی چیزی جز کاهش حجم معاملات نیست؛ شرایطی که فعالان بازار از آن با تعبیر «خاموش شدن چراغ معاملات» یاد می کنند. در این دوره ها ممکن است قیمت های پیشنهادی همچنان در فضای مجازی و نمایشگاه ها افزایش پیدا کند؛

اما این افزایش لزوماً به معنای انجام معامله با همان قیمت ها نیست. در واقع، شکاف میان قیمت های اعلامی و قیمت های مورد پذیرش خریداران می تواند بیشتر شود و بازار را در وضعیت رکودی عمیق تری قرار دهد. از سوی دیگر، کاهش تقاضای مصرفی به این معنا نیست که بازار خودرو از تحولات تئوری جدا شده است. قیمت خودرو همچنان تحت تاثیر افزایش هزینه های تولید، نرخ ارز، هزینه واردات و انتظارات تورمی قرار دارد؛ اما نتوان انتظار این افزایش قیمت به مصرف کننده محدود شده است. به همین دلیل، بازار ممکن است هم زمان با رشد قیمت های اسمی، با کاهش تعداد معاملات مواجه شود. این وضعیت نشان می دهد که مساله اصلی بازار خودرو دیگر صرفاً تعیین قیمت نیست، بلکه قدرت خرید مصرف کننده به یکی از تعیین کننده ترین عوامل آینده بازار تبدیل شده و تازمانی که رشد قیمت خودرو از رشد توان مالی خانوارها فاصله داشته باشد، افزایش قیمت، بخش بیشتری از متقاضیان واقعی را از بازار خارج می کند. در چنین فضایی، بازار خودرو بیش از آن که با کمبود تقاضای بالقوه مواجه باشد، با کمبود تقاضای موثر روبه رو است؛ یعنی افرادی که به خودرو نیاز دارند کم نیستند، اما تعداد کسانی که توان خرید در قیمت های فعلی را دارند، کاهش یافته است. همین مساله می تواند یکی از دلایل اصلی سردی معاملات در هفته های اخیر باشد. به این ترتیب، نوسان ارز برای بازار خودرو تنها یک عامل افزایش قیمت نیست، بلکه می تواند با ایجاد نااطمینانی، هم زمان رفتار خریدار و فروشنده را تغییر دهد. خریدار منتظر ثبات یا کاهش قیمت می ماند و فروشنده نیز از عرضه خودداری می کند. حاصل این دو رفتار، بازاری است که در آن قیمت ها ممکن است روی تابلو تغییر کنند، اما معامله واقعی کمتر از گذشته شکل می گیرد.

آغاز فراخوان برای دو گانه سوز کردن خودروهای پرمیاش اینترنتی



«به نقل از پایگاه اطلاع رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فراورده های نفتی ایران، سعید رحمان سالاری در حاشیه نشست با نمایندگان سکوها ی اینترنتی حمل بار و مسافر گفت: «از ابتدای امسال تاکنون، میزان حمایت از تولید کارخانه ای و تبدیل خودروهای بنزینی به دو گانه سوز در کشور در مقایسه با مدت مشابه پار سال ۲۳ درصد رشد داشته است.»

وی با تاکید بر این که اجرای سیاست های غیر قیمتی مدیریت ناترازی بنزین سبب شد در مرداد امسال میزان مصرف سی ان جی در کشور نسبت به تیرماه حدود ۵ درصد افزایش یابد، تصریح کرد: «این روند رشد در استان های مختلف متفاوت بوده است؛ به گونه ای که در استان کرمان شاهد رشد ۳۰ درصدی مصرف سی ان جی در ماه مرداد نسبت به مدت مشابه پار سال بوده ایم.»

مدیر طرح سی ان جی شرکت ملی پخش فراورده های نفتی ایران با اشاره به این که هم اکنون حجم مصرف روزانه سی ان جی در کشور به حدود ۱۵ میلیون مترمکعب می رسد، ادامه داد: «این آمارها در ماه های مختلف سال بر اساس شرایط متغیر است؛ زیرا با بازگشایی مدارس، میزان مصرف سی ان جی در کشور به اوج می رسد و در فصل تابستان کاهش می یابد.» رحمان سالاری با اعلام این که گام نخست طرح توسعه سی ان جی در بخش ناوگان های فعال در سکوها ی اینترنتی از روز شنبه (۲۱ شهریور) با ارسال پیامک فراخوان برای خودروهای پرچمدار و پرمیاش آغاز شده، تصریح کرد: «ارسال پیامک به تاکسی های اینترنتی به صورت تدریجی انجام خواهد شد تا دارندگان این خودروها بتوانند در کوتاه ترین زمان ممکن، فرایند دو گانه سوز کردن خودروهای خود را انجام دهند.»

وی ملاحظه شناسایی این خودروها را بیشترین مقدار پیمایش و عملکرد ثبت شده توسط سکوها ی اینترنتی دانست و گفت: «پس از دریافت پیامک، مالکان خودروها می توانند با مراجعه به سامانه ger.niopc.ir به تکمیل ثبت نام و انتخاب کارگاه مجاز اقدام کنند.»

مدیر طرح سی ان جی شرکت ملی پخش فراورده های نفتی ایران با اشاره به این نکته که برخی نگرش ها درباره آسیب سی ان جی به موتور خودرو وجود دارد، تصریح کرد: «سال گذشته با تغییر نسل کیت های دو گانه سوز در کشور، مباحث مربوط به استهلاک یا آسیب به موتور خودروها به صورت کامل مرتفع شد و روند تبدیل خودروها به کیت های نسل ۴ آغاز و سهم به کارگیری این فناوری از کمتر از یک درصد به بیش از ۸۵ تا ۹۰ درصد رسیده است.»

اینفوگرافش

Infography

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

درآمد پنج ماهه سال گذشته

۱۷۹
میلیارد تومان



شرکت پارس فنر

(میلیار تومان)

میزان افزایش

۵۷
درصد

میزان درآمد پنج ماهه

۶۶۰
میلیارد تومان

شرکت «پارس فنر» در پنج ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۶۶۰ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چین تلند؟

ثبت رکورد ترخیص ۴ هزار دستگاه خودرو در قشم

«مدیر گمرک سازمان منطقه آزاد قشم با اشاره به موضوع واردات و ترخیص خودرو در منطقه آزاد قشم گفت: «با وجود آسیب دیدگی انبارها در فروردین ماه، فرایند ترخیص خودرو مهندسی مجدداً شد.» وی افزود: «هم اکنون در صورت تکمیل و صحت مدارک متقاضیان، تشریفات گمرکی خودرو ظرف یک روز و نهایتاً طی ۴۸ ساعت به سرانجام می رسد. از ابتدای سال جاری تاکنون بیش از ۴ هزار دستگاه خودرو با کیفیت و مطابق با استانداردهای جهانی از گمرک قشم ترخیص شده که رکوردی که نظیر در سطح منطقه است و رضایتمندی بالایی را در میان شهروندان ایجاد کرده است.»

چرا؟

فرصت ویژه برای نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی

«امیرعلی داوود با تاکید بر لزوم بهره گیری از فرصت واردات خودرو جهت نوسازی ناوگان تاکسیرانی و اتوبوسرانی جزیره بیان کرد: «حمایت های لازم و هماهنگی های بانکی برای تسهیلات دهی از سوی نهادهای حاکمیتی و سازمان منطقه آزاد به دستور مدیر عامل صورت گرفته است؛ اما تعاونی های حمل و نقل و رانندگان محترم نیز باید با ایجاد سازوکارهای اجرایی و تامین آورده، از این بستر برای ارتقای سطح رفاه و خدمات رسانی به مردم قشم استفاده کنند.»

برای چه؟

مسیرهای جدید واردات خودرو

«باید به این نکته اشاره کرد با استفاده از ظرفیت های موجود در بنادر جنوبی، فعالیت در زمینه واردات خودرو ادامه دارد. در این زمینه علاوه بر قشم، بندر دیر نیز فعال شده است. بر این اساس، زیرساخت ها و بسترهای لازم برای ورود نخستین محموله خودروهای وارداتی از قطر در بندر دیر فراهم شده است. ورود نخستین محموله خودرو از قطر می تواند آغاز یک مسیر تازه در واردات خودرو به کشورمان باشد. حالا باید دید نخستین خودروهای وارد شده از این مسیر چه مدل هایی هستند و با چه قیمتی به بازار خواهند رسید.»



فعالیت می کردند و اکنون توسط برندهای چینی احیا می شوند. آسیانیا به عنوان مرکز اصلی این موج شناخته شده است؛ جایی که تولید مدل های Omoda و Jacoo آغاز شده و Leapmotor نیز به زودی تولید خودروهای برقی را در سایت Stellantis زارagoza شروع می کند. در کنار این ها، Geely نیز از طریق همکاری با Ford در والنسیا وارد تولید محلی شده است. با این حال، اتحادیه اروپا نگران است که این کارخانه ها تنها نقش مونتاژ قطعات چینی را ایفا کنند. به همین دلیل، قانون جدید Industrial Accelerator Act (IAA) در حال تدوین است؛ قانونی که قرار است خودرو سازان را مجبور کند سهم مشخصی از قطعات را از تامین کنندگان اروپایی تهیه کنند. کارشناسان هشدار داده اند که بدون این قانون، اروپا تنها به محل مونتاژ تبدیل می شود و ارزش افزوده واقعی نصیب اقتصاد محلی نخواهد شد

گسترش حضور خودروسازان چینی در اروپا وارد مرحله ای تازه شده است؛ مرحله ای که نه تنها شامل عرضه مدل های جدید، بلکه شامل تولید محلی در مقیاس بزرگ است. طبق داده های منتشر شده، برندهایی مانند Omoda، Chery، Jacoo، Leapmotor، BYD و Geely در سال جاری حدود ۹۰ هزار خودرو در اروپا تولید خواهند کرد؛ رقمی که نشان می دهد این حضور دیگر محدود به واردات نیست و به سرعت در حال تبدیل شدن به یک شبکه تولیدی گسترده است. پیش بینی ها نشان می دهد این عدد تا سال ۲۰۳۰ به یک میلیون دستگاه و تا سال ۲۰۳۵ به ۱.۵ میلیون دستگاه خواهد رسید؛ چشمی که اروپا را به یکی از قطب های تولید خودروهای چینی تبدیل می کند. این رشد سریع در حالی می دهد که بسیاری از کارخانه های اروپایی طی سال های اخیر با ظرفیت پایین

خیز بلند

خودروسازان چینی در اروپا



چشم اندازی کاملاً متفاوت پیش روی هاپیر کارهای «فراری»



فراری با ثبت یک پتنت تازه در اداره ثبت اختراعات آمریکا، چشم اندازی کاملاً متفاوت از آینده هاپیر کارهای خود ارائه کرده است؛ پتنتی که نشان می دهد این برند قصد دارد آیرودینامیک فعال را به مرحله ای تازه برساند و بال عقب خودرو را به یک لانگ تیل متحرک تبدیل کند. این پتنت که در قالب طرحی از یک هاپیر کار موتور وسط منتشر شده، طرحی دارد که «شبیه به هیچ یک از محصولات فعلی یا گذشته فراری نیست.» در بخش جلو، خودرو با دماغای بسیار پایین و تیز دیده می شود که یادآور Testarossa ۱۸۴۹ است. اما بخش عقب جایی است که فراری بیشترین نوآوری را به نمایش گذاشته؛ جایی که مجموعه ای از لوورهای الهام گرفته از فرمول یک و درچه های بزرگ قرار گرفته اند. در همین بخش، بال عقب و یک نوار LED به صورت یکپارچه طراحی شده اند و می توانند در زمان رانندگی روزمره در حالت جمع شده قرار گیرند؛ اما هنگام نیاز به نیروی رو به پایین، به بیرون کشیده شوند و عملکردی مشابه لانگ تیل فعال داشته باشند؛ مشابه کاری که بال مک لارن ۷۱ انجام می دهد. فراری تنها به این هاپیر کار بسنده نکرده و در پتنت، نسخه ای از Purosangue نیز دیده می شود که با قطعات آیرودینامیک فعال جدید مجهز شده است.

بازگشت «میتسوبیشی» به بازار پیکاپ آمریکا



میتسوبیشی در نشست نمایندگی های خود در تنسی، نسخه به روز شده ای از استراتژی Momentum ۲۰۳۰ را تشریح کرد؛ برنامه ای که قرار است طی دو سال آینده، ترکیب محصولات این برند در آمریکا را از چهار مدل به ۶ مدل افزایش دهد. مهم ترین بخش این نقشه راه، بازگشت رسمی میتسوبیشی به سگمنت پیکاپ های آمریکای شمالی است؛ بازگشتی که این بار نه به صورت مستقل، بلکه با همکاری نزدیک با نیسان انجام می شود. شرکت تأیید کرده که یک پیکاپ جدید در حال توسعه مشترک است و به عنوان یکی از ستون های رشد منطقه ای میتسوبیشی معرفی شده است. این پیکاپ هنوز نامی ندارد، اما در یک تیزر تاریک با چراغ های LED دو گانه و پرو فایل دو کاب ظاهر شده؛ ظاهری که شباهت زیادی به نیسان فرانتیر دارد. هر چند اطلاعات فنی منتشر نشده، اما انتظار می رود خودرو روی شاسی نردبانی ساخته شود و با پیشرفته های بنزینی و احتمالاً هیبریدی عرضه شود. در کنار این پیکاپ، میتسوبیشی به بازگشت جهانی نام پاجرو نیز اشاره کرده؛ شاسی بلندی که در آمریکا با نام مونترو شناخته می شد. نسخه جدید پاجرو قرار است دوم سپتامبر معرفی شود و روی شاسی نردبانی بنا شده است؛ اما ورود آن به بازار آمریکا پیش از سال ۲۰۳۰ اتفاق نخواهد افتاد.

برند محبوب «مائو» به قلمرو بریتانیای کبیر می رود؛

عرضه سدان یک میلیون دلاری «هونگچی» در استرالیا



حتی اگر پرچم دار رسمی جمهوری خلق چین باشد، جایگزین کنند. همان طور که گزارش Carscoops اشاره می کند، «سخت می توان تصور کرد میلیارد های استرالیایی از رولزرویس فانتوم به یک هونگچی Guoli مهاجرت کنند؛» جمله ای که نشان می دهد چالش اصلی هونگچی نه قیمت، بلکه اعتبار برند در بازارهای غربی است.

لوکس های بیشتری در راهند

سدان Guoli که در مرکز توجه این گزارش قرار دارد، یکی از خاص ترین محصولات هونگچی و بخشی از سری فوق لوکس Golden Sunflower است؛ مجموعه ای که در چین به عنوان نماد تجمل دولتی شناخته می شود. طبق داده های رسمی، گران ترین نسخه این سدان با طراحی رترو و الهام گرفته از لیموزین های کلاسیک، در بازار چین با قیمت ۱.۵ میلیون دلار استرالیا عرضه می شود؛ رقمی که آن را در جایگاه یکی از گران ترین خودروهای تولیدی چین قرار می دهد و حتی از بسیاری از مدل های لوکس ساخت اروپا نیز بالاتر می برد. با وجود این قیمت نجومی، یک منبع داخلی هونگچی در گفت و گو با رسانه «Drive» اعلام کرده که امیدوار است سری Golden Sunflower وارد بازار استرالیا شود؛ اما تأکید کرده که هنوز هیچ تصمیم قطعی

شوند و به طور مستقیم با محصولات لوکس برندهای چینی دیگر مانند Denza و Zeekr رقابت کنند. سه مدل اولیه شامل E-HS۹ تمام برقی، EHS۵ الکتریکی سبب متوسط و یک مدل کوچک تر با سامانه رنج اکستندر هستند؛ ترکیبی که نشان می دهد هونگچی قصد دارد هم بازار خودروهای خانوادگی لوکس و هم بخش شاسی بلند های برقی را هدف قرار دهد. هنوز قیمت رسمی این مدل ها اعلام نشده، اما منابع نزدیک به شرکت می گویند که قیمت گذاری آن ها احتمالاً در محدوده ای خواهد بود که بتواند مشتریان برندهای لوکس چینی دیگر را جذب کند.

اما جنجالی ترین بخش برنامه هونگچی، احتمال عرضه سری Golden Sunflower در استرالیا است؛ مجموعه ای از مدل های فوق لوکس که پرچم دار آن، سدان Guoli، در چین با قیمت ۱.۵ میلیون دلار استرالیا فروخته می شود و حتی از رولزرویس فانتوم نیز گران تر است. یک منبع داخلی هونگچی به رسانه Drive گفته که «امیدوار» است این سری وارد بازار استرالیا شود؛ اما هنوز هیچ تأیید رسمی وجود ندارد و تصمیم نهایی به شرایط بازار و سیاست گذاری واردات بستگی دارد.

با وجود رشد تقاضا برای خودروهای لوکس چینی در استرالیا، کارشناسان تردید دارند که مشتریان ثروتمند حاضر باشند فانتوم یا میباخ خود را با یک سدان چینی



سپیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

بازار خودرو استرالیا که طی سال های اخیر با موج گسترده برندهای چینی روبه رو شده، حالا در آستانه ورود به یکی از خاص ترین و نمادین ترین نام های صنعت خودرو چین است. هونگچی از دوران مائو تسه تونگ تاکنون خودرو رسمی سیاستمداران و مقامات بلند پایه بوده و طبق گزارش منتشر شده، این برند قصد دارد از نیمه نخست ۲۰۲۷ فعالیت رسمی خود را در استرالیا آغاز و سه شاسی بلند را به عنوان نخستین محصولات وارد بازار کند؛ از جمله E-HS۹ - E تمام برقی، EHS۵ الکتریکی و یک مدل کوچک تر با سامانه رنج اکستندر. اما آن چه توجه رسانه ها را به خود جلب کرده، احتمال عرضه یکی از گران ترین خودروهای چین در استرالیا است؛ یعنی سدان لوکس Guoli از سری «گل آفتابگردان». نسخه فول این مدل در چین با قیمت ۱.۵ میلیون دلار استرالیا عرضه می شود و حتی از رولزرویس فانتوم نیز گران تر است. یک منبع داخلی هونگچی به رسانه Drive گفته که این سری «احتمال» ورود به استرالیا را دارد؛ هر چند هنوز تأیید رسمی نشده است. با وجود رشد تقاضا برای خودروهای لوکس چینی در استرالیا، کارشناسان تردید دارند که میلیارد های استرالیایی حاضر باشند فانتوم خود را با یک سدان چینی جایگزین کنند؛ حتی اگر این سدان، پرچم دار رسمی جمهوری خلق چین باشد.

همسایه ای مناسب نفوذ

ورود هونگچی به استرالیا در سال ۲۰۲۷ تنها یک گسترش بازار نیست؛ بلکه نشانه ای از تغییرات عمیق در صنعت خودرو چین و جاه طلبی این کشور برای حضور در بازارهای پریمیوم جهانی است. این برند که دهه ها به عنوان «خودرو رسمی دولت چین» شناخته می شد، حالا می خواهد در یکی از رقابتی ترین بازارهای جهان با سه شاسی بلند جدید خود حضور پیدا کند؛ مدلی که قرار است از نیمه نخست ۲۰۲۷ وارد نمایندگی های استرالیایی

خبر

News

«پالسیسید» سقف بلند

هیوندای در کره جنوبی مجموعه ای از به روزرسانی های مهم را برای پالسیسید مدل ۲۰۲۷ معرفی کرده است؛ تغییراتی که نه تنها تجهیزات استاندارد را افزایش می دهد، بلکه یک نسخه کاملاً جدید و متفاوت را نیز به خانواده این SUV اضافه می کند. مهم ترین بخش این به روزرسانی، معرفی نسخه High Roof است؛ مدلی که با افزایش ۲۴۰ میلی متری ارتفاع سقف، پالسیسید را به یک پرچم دار واقعی در بخش فضای داخلی تبدیل کرده است.

این نسخه جدید با الهام از کیا کارنیوال High Roof طراحی شده و با وجود افزایش چشمگیر ارتفاع، همچنان با ۲،۰۰۵ میلی متر ارتفاع کلی، امکان عبور از پارکینگ های استاندارد را حفظ می کند. از نظر ظاهری، سقف افزوده شده با رنگ بدنه و تزئینات آلومینیومی، به همراه قاب های مشکی پنجره و رینگ های ۲۱ اینچی، این



نسخه را از سایر مدل ها متمایز می کند. در کابین، High Roof بیشترین تغییرات را تجربه کرده است. فضای سر به شکل قابل توجهی افزایش یافته و حس یک شاتل VIP یا حتی «جت خصوصی روی چرخ ها» را ایجاد می کند. سقف جدید درچه های تهویه، پل کنترل مستقل، نمایشگر ۲۱.۴ اینچی و نورپردازی Starry Sky است که حال و هوایی مشابه رولزرویس ایجاد می کند. همچنین پکیج VIP ۲ امکاناتی مانند کنسول چندمنظوره ردیف دوم، شارژر بی سیم دو گانه، تصفیه کننده هوا، استریل UV-C، جالیوایی با کنترل دما و کف پوش های لوکس را اضافه می کند. در کنار نسخه سقف بلند، هیوندای دو ترمیم جدید نیز معرفی کرده است: Black Ink و XRT. نسخه Black Ink با الهام از ترمیم کالگری آمریکا، دارای تزئینات مشکی، رینگ های ۲۱ اینچی و به صورت استاندارد مجهز به سیستم تعلیق الکترونیکی پیش نمایش و صندلی های ماساژور ردیف دوم. نسخه XRT نیز با وجود ظاهر ماجراجویانه، فاقد سیستم تعلیق ارتقا یافته و تجهیزات آفرودی نسخه آمریکایی است؛ اما گریل اختصاصی، روفر ریل، رینگ های ۲۰ اینچی، سیستم صوتی Bose با ۱۴ بلندگو و صندلی های تهویه دار ردیف دوم را ارائه می دهد.

مدیر عامل «لامبورگینی»؛ سوپراسپرت های چینی سریع هستند، اما «احساس» ندارند

دارد و قیمتی کمتر از پورشه ۹۱۱ Carrera ۴ GTS ارائه می دهد. با این حال، وینکلمان معتقد است این خودروها حتی با وجود توان بالا در سه حوزه کلیدی شکست می خورند: عملکرد احساسی، صدا و تجربه رانندگی. او می گوید هیچ خودروی برقی نمی تواند «احساس» یک موتور ۷۱۰ یا ۷۱۲ را بازآفرینی کند. با این حال، برخی خودروسازان چینی به خوبی متوجه این ضعف شده اند. گریتوال موتورز چند سال است روی یک سوپراسپرت موتور وسط کار می کند؛ مدلی که برخلاف جریان اصلی، برقی نخواهد بود. این خودرو از یک موتور ۷۸ ولتین توربو پلاگین هیبرید ۴ لیتری استفاده می کند که سال گذشته معرفی شد. بدنه آن نیز با مونو کوک فیبر کربن سبک وزن ساخته می شود و هدف گذاری رسمی شرکت، رقابت مستقیم با فراری SF۹۰ استرالیا است.

استفان وینکلمان، مدیر عامل لامبورگینی در گفت و گویی با «Auto Express» تأکید کرده است که موج جدید سوپراسپرت های چینی حتی با وجود سرعت های خیره کننده نمی تواند جایگزین تجربه احساسی مدل های این برند شود. او می گوید چینی ها «تهدیدی برای لامبورگینی نیستند؛ زیرا تقریباً تمام محصولات پر قدرت آن ها کاملاً برقی هستند و همین موضوع باعث می شود نتوانند احساسی را منتقل کنند که یک موتور احتراق داخلی ارائه می دهد. در سال های اخیر، خودروسازان چینی مسیر متفاوتی را طی کرده اند. پس از یک دهه تمرکز بر خودروهای اقتصادی، اکنون برندهایی مانند YangWang و Denza وارد قلمرو سوپراسپرت ها شده اند. YangWang U۹ سال گذشته رکورد سرعت خودروهای تولیدی را شکست و Denza نیز مدل سموموتور Z را معرفی کرد که ۸۲.۱ اسب بخار قدرت



که ۱۷۴ اسببخار قدرت و ۲۸۵ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این موتور با یک گیربکس CVT هماهنگ شده و خودرو بسته به تیپ با محور جلو یا سامانه چهار چرخ محرک S-AWC عرضه می‌شود. مصرف سوخت ترکیبی نسخه دیفرانسیل جلو طبق اعلام میتسویشی به ۲۸ مایل بر گالن می‌رسد. او تلندر ۲۰۲۶ از سیستم‌های کمک‌راننده، نمایشگر لمسی، اپل کاربلی و آندروید اتو، شارژر بی‌سیم و در تیپ‌های بالاتر سیستم صوتی Yamaha بهره می‌برد. قیمت پایه نسخه بنزینی از ۳۰ هزار دلار اعلام شده و قیمت مدل‌های مجهزتر با افزایش تجهیزات بیشتر می‌شود.

میتسویشی او تلندر مدل ۲۰۲۶ با طراحی مدرن و زبان طراحی Dynamic Shield، همچنان یکی از محصولات مهم این برند در کلاس کراس‌اوورهای کامپکت سمر بفه محسوب می‌شود. نمای جلو با جلو پنجره بزرگ، چراغ‌های LED باریک و خطوط برجسته بدنه، ظاهری عضلانی به خودرو داده و کابین نیز با نمایشگرهای دیجیتال، امکانات ارتباطی و فضای مناسب برای خانواده طراحی شده است. مهم‌ترین تغییر فنی مدل ۲۰۲۶، استفاده از پمپ‌رانه جدید ۱.۵ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ است.

«او تلندر»؛ محبوب‌ترین بلند قامت میتسویشی



بلا تکلیفی در کاهش تعرفه خودرو از ۱۶ سال پیش تا امروز!

کدام دولت‌ها بیشتر به دنبال افزایش تعرفه واردات خودرو بودند؟



محدودیت ارز، سقف ارزش خودرو، تعدد مجوزها، تأخیرهای اجرایی و عرضه محدود، واردات را از یک ابزار تنظیم بازار به سهمیه‌ای کوچک در بازاری میلیونی تبدیل کرد. رقابت با چند محموله محدود ساخته نمی‌شود. خودرو ساز زمانی حضور رقیب را احساس می‌کند که مشتری واقعا بتواند میان محصول داخلی، مونتاژی و وارداتی انتخاب کند؛ نه این که خودرو خارجی پس از عبور از تعرفه، ارز، مالیات و محدودیت عرضه، به کالایی دور از دسترس تبدیل شود. در قانون بودجه ۱۴۰۵ که در دوره دولت چهاردهم مسعود پزشکیان و مجلس دوازدهم تصویب شد، حقوق گمرکی خودرو چهار درصد تعیین شده است. این عدد اما کل هزینه ورود خودرو نیست؛ سود بازرگانی که بخش اصلی تعرفه را می‌سازد همچنان در اختیار دولت قرار دارد و می‌تواند نرخ نهایی را برای گروه‌های مختلف خودرو به مراتب بالاتر ببرد. در روزهای اخیر، هم‌زمان با انتشار خبر بررسی تعرفه حداقل ۱۰۰ درصدی، گزارش‌هایی از وقفه در ترخیص خودروها منتشر شد. وزارت صمت افزایش تعرفه را تأیید نکرد و از مخالفت با آن سخن گفت؛ نمایندگان مجلس دوازدهم نیز چنین تصمیمی را مغایر بودجه دانستند. هنوز نرخ ۱۰۰ درصدی به تصمیم قطعی تبدیل نشده، اما همین رفت‌وبرگشت نشان می‌دهد واردات خودرو پس از ۱۶ سال همچنان فاقد سیاستی پایدار است. واردکننده نمی‌داند خودرو سفارش داده‌شده با چه نرخ ترخیص خواهد شد و خریدار نمی‌تواند قیمت ماه‌های آینده را برآورد کند. بازار با هر خبر میان توقف فروش و هجوم تقاضا جابه‌جایی می‌شود؛ تولیدکننده داخلی نیز مطمئن است که رقیبش هر لحظه ممکن است پشت گمرک متوقف شود.

۴۰ درصد رسید؛ اما کاهش قبلی از ۹۰ به ۴۵ درصد با آن چه اعداد نشان می‌دادند تفاوت داشت. هم‌زمان با تغییر مبنای محاسبات گمرکی از ارزش مرجع به ارزش مبادله‌ای، ارزش ریالی خودروهای وارداتی تقریباً دو برابر شده بود. دولت برای خنثی کردن اثر این تغییر، نرخ اسمی را نصف کرد. بنابراین کاهش ۹۰ به ۴۵ درصد، به معنای نصف شدن واقعی هزینه واردات نبود. تنها کاهش ملموس برنامه، همان پنج واحد درصد نخست بود. چند ماه بعد دولت یازدهم به ریاست حسن روحانی روی کار آمد؛ در حالی که مجلس نهم همچنان فعالیت می‌کرد. دولت جدید خود را ملزم به ادامه جدول پنج‌ساله دولت احمدی‌نژاد ندانست و وعده کاهش سالانه تعرفه پس از نخستین قدم متوقف شد. در دولت دوازدهم حسن روحانی و دوره مجلس دهم، مسیر تعرفه دوباره معکوس شد. در سال ۱۳۹۶ نرخ ورود خودروهای کم‌حجم از ۴۰ درصد به ۵۵ و ۷۵ درصد رسید و تعرفه خودروهای ۲۰۰ تا ۲۵۰۰ سی‌سی از ۵۵ به ۹۵ درصد افزایش یافت. دیوان عدالت اداری اجرای این افزایش را موقتاً متوقف کرد، اما بحران ارزی سال ۱۳۹۷ پرونده را از اساس تغییر داد. شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا واردات خودرو را ممنوع کرد؛ بنابراین این ممنوعیت مصوبه مجلس دهم نبود؛ هر چند نمایندگان آن دوره نیز نتوانستند مسیر موثری برای بازگشایی بازار ایجاد کنند. از سال ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۱ دیگر بحث بر سر تعرفه ۴۰ یا ۹۰ درصدی نبود. رقیب خارجی عملاً از بازار کنار گذاشته شد و حمایت تعرفه‌ای به حذف کامل رقابت خارجی رسید. مجلس یازدهم در آبان ۱۴۰۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو را تصویب کرد. این قانون، دولت سیزدهم به ریاست ابراهیم رئیسی را موظف می‌کرد تعرفه واردات را براساس حجم موتور، مصرف سوخت و آلایندگی تعیین کند و ظرف سه سال زمینه رقابت‌پذیری صنعت خودرو را فراهم سازد. ممنوعیت واردات در سال ۱۴۰۱ پایان یافت و دولت سیزدهم آیین‌نامه ورود خودرو را ابلاغ کرد؛ اما



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

۱۶ سال پیش مجلس تصمیم گرفت تعرفه واردات خودرو را از ۹۰ به ۷۰ درصد کاهش دهد. آن مصوبه چند ماه پیشتر دوام نیاورد. سال‌ها بعد واردات کاملاً ممنوع شد و امروز نیز احتمال بازگشت تعرفه ۱۰۰ درصدی بازار را نگران کرده است. دولت‌ها و مجالس تغییر کرده‌اند، اما نسخه حمایت از خودرو سازی تقریباً همان مانده؛ محدود کردن رقیب و فرستادن صورت حساب آن برای مصرف‌کننده.

تاریخ تعرفه واردات خودرو در ایران، روایت یک سیاست موقت نیست. دیواری است که قرار بوده به صنعت داخلی فرصت رشد بدهد، اما هیچ‌گاه زمان برداشتن آن مشخص نشد. هر بار سخن از کاهش تعرفه به میان آمد، تولید، اشتغال و منابع ارزی سپرد دفاعی شدند؛ بدون آن که پرسیده شود این حمایت چه زمانی باید به کیفیت بهتر، مصرف سوخت کمتر و قیمت رقابتی‌تر تبدیل شود؟ در قانون بودجه سال ۱۳۸۹، مجلس هشتم تعرفه واردات خودرو را از ۹۰ به ۷۰ درصد کاهش داد. اعضای کمیسیون صنایع نیز از برنامه‌ای پنج‌ساله سخن می‌گفتند که براساس آن، تعرفه به جای سقوط ناگهانی، هر سال حدود پنج واحد درصد پایین بیاید. دولت دهم به ریاست محمود احمدی‌نژاد با کاهش ۲۰ واحدی مخالف بود. رئیس‌جمهور وقت در اسفند ۱۳۸۸ از مصوبه مجلس انتقاد کرد و گفت اصلاح صنعت خودرو از مسیر ارزان کردن خودروهای وارداتی نمی‌گذرد. منطق دولت روشن بود؛ ایران خودرو تولید می‌کند، پس واردات نباید با تعرفه کمتر جای تولید داخلی را تنگ کند. چند ماه بعد، همان مجلس هشتم قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی را تصویب کرد. ماده چهار این قانون، بند مربوط به کاهش تعرفه در بودجه ۱۳۸۹ را صریحاً لغو کرد و اختیار تعیین نرخ را دوباره به دولت سپرد. تعرفه ۷۰ درصدی پیش از آن که اثری پایدار بر بازار بگذارد کنار رفت و نرخ ۹۰ درصدی بازگشت. این بار کاهش تعرفه به دلیل تعلل دستگاه اجرایی متوقف نشد؛ مجلس مصوبه خودش را پس گرفت. نام قانون جدید «ارتقای کیفیت» بود، اما ابزار انتخاب‌شده برای رسیدن به آن، حفظ دیوار واردات شد. موضع احمدی‌نژاد در ماه‌های پایانی دولت دهم و هم‌زمان با فعالیت مجلس نهم تغییر کرد. جهش نرخ ارز و افزایش قیمت خودروهای داخلی، حمایت تعرفه‌ای را به مسأله‌ای سیاسی تبدیل کرده بود. رئیس‌جمهور وقت گفت تعرفه برای پشتیبانی از تولید داخلی وضع شده، اما خودرو ساز نمی‌تواند هم از این حمایت بر خوردار باشد و هم محصولاتی را گران کند. دولت دهم در بهمن ۱۳۹۱ تصویب کرد تعرفه واردات خودرو از سال ۱۳۹۲ به مدت پنج سال، هر سال پنج واحد درصد کاهش پیدا کند. این تصمیم مصوبه هیات دولت بود و مجلس نهم آن را در قالب یک قانون پنج‌ساله الزام‌آور تصویب نکرد. در مرحله نخست برنامه در خرداد ۱۳۹۲ اجرا شد و نرخ تعرفه از ۴۵ به

حضور گروه فنر سازی زر و خدمات فنی رنا در نمایشگاه قطعات خودرو اصفهان

و تولیدی لازم برای تامین محصولات مورد نیاز این برندها در داخل کشور وجود دارد.» بخش دیگری از این نمایشگاه، شرکت خدمات فنی رنا با هدف توسعه تعاملات تخصصی و افزایش سطح همکاری با سازندگان و تولیدکنندگان قطعات خودرو حضور یافت مدیران و کارشناسان این شرکت با حضور در نمایشگاه و برگزاری نشست‌های تخصصی، ظرفیت‌های موجود در زنجیره قطعه‌سازی را بررسی و زمینه‌های همکاری مشترک با سازندگان و تامین‌کنندگان قطعات را مورد ارزیابی قرار دادند

همچنین در غرفه شرکت خدمات فنی رنا، سبد جدید قطعات تولیدی خودروهای تجاری شرکت سایپادبیل معرفی شد. این اقدام با هدف معرفی ظرفیت‌های جدید در حوزه قطعات خودروهای تجاری و ایجاد زمینه برای توسعه همکاری میان شرکت خدمات فنی رنا و شبکه سازندگان و تامین‌کنندگان قطعات انجام شد

گفتنی است بیست و دومین نمایشگاه تخصصی قطعات، مجموعه‌ها و صنایع وابسته خودرو ایران ۱۱ اصفهان با حضور شرکت‌ها، سازندگان و فعالان زنجیره تامین صنعت خودرو برگزار شد و فرصت مناسبی را برای معرفی محصولات، تبادل تجربیات و بررسی زمینه‌های جدید همکاری در صنعت خودرو و قطعه‌سازی فراهم کرد



به گزارش «سایپانیز» در این نمایشگاه،

گروه فنر سازی زر مجموعه‌ای از محصولات خود شامل انواع فنرهای تخت، پارابولیک و ریلی مورد استفاده در خودروهای سبک و سنگین و صنایع ریلی را عرضه کرد و با برگزاری نشست‌های تخصصی، به توسعه تعاملات و همکاری‌های جدید پرداخت

فرشید الوند، مدیر عامل گروه فنر سازی زر در حاشیه این نمایشگاه با اشاره به ظرفیت‌های این مجموعه اظهار کرد: «این گروه با تکیه بر توان داخلی، بخش قابل توجهی از نیاز صنعت خودرو و ریلی کشور به انواع فنر را تامین می‌کند.»

وی افزود: «مواد اولیه مورد نیاز این مجموعه از سال ۱۳۹۶ داخلی‌سازی شده و از سال ۱۳۹۹ نیز بخشی از نیاز مواد اولیه با استفاده از ظرفیت شرکت‌های داخلی فعال در صنعت فولاد و آلیاژ تامین می‌شود.»

الوند با اشاره به دریافت عنوان دانش‌بنیان توسط گروه فنر سازی زر در سال ۱۴۰۱ گفت: «این عنوان نشان‌دهنده ظرفیت‌های مهندسی و توانمندی این مجموعه در حوزه توسعه فناوری است.»

مدیر عامل گروه فنر سازی زر همچنین از دریافت تأییدیه شرکت‌های ولوو و اسکانیا برای تولید محصولات این گروه در ایران خبر داد و گفت: «با وجود محدودیت‌های ناشی از تحریم و دشواری ارتباط مستقیم با این شرکت‌ها، ظرفیت فنی



پدال گاز، افزایش خفای قدرت و صدای منحصر به فرد ۷۱۲ شهرت داشت. در بالاترین سطح تکامل، موتور آونتادور SVJ به ۷۷۰ اسب بخار در ۸۵۰۰ دور بر دقیقه و ۷۲۰ نیوتون متر گشتاور در ۶۷۵۰ دور بر دقیقه رسید. حجم دقیق آن ۶۴۹۸ سانتی متر مکعب، قطر سیلندر ۹۵ و کورس پیستون ۷۶.۴ میلی متر و نسبت تراکم حدود ۱۱.۸ به یک است. سیستم روغن کاری کارتل خشک نیز برای استفاده عملکردی و کنترل بهتر روغن در شتاب های جانبی بالا به کار رفته است. این پیشرانده در آونتادور SVJ امکان شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت در ۲.۹ ثانیه و دستیابی به سرعتی بیش از ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت را فراهم می کرد.

موتور ۱۲ سیلندر تنفس طبیعی لامبورگینی آونتادور را باید یکی از شاخص ترین پیشرانتهای دوران مدرن صنعت خودرو دانست؛ موتوری که بدون استفاده از توربوشارژر یا سوپرشارژر، بخش مهمی از شهرت آونتادور را رقم زد. این پیشرانده ۶.۵ لیتری با آرایش ۷۱۲ و زاویه ۶۰ درجه، به صورت طولی و در بخش میانی خودرو نصب شده و از سیستم تزریق چند نقطه ای سوخت استفاده می کند. لامبورگینی تأکید کرده که آونتادور آخرین مدل این شرکت بود که از یک ۷۱۲ کاملاً تنفس طبیعی بهره می برد. نسخه اولیه موتور با کد ۵۳۹ در سال ۲۰۱۱ معرفی شد و در آونتادور LP ۷۰۰-۴ توان ۷۰۰ اسب بخار را در ۱۸۲۵۰ آرپی ام (دور بر دقیقه) تولید می کرد. این موتور به دلیل پاسخ سریع



قلب تپنده ۱۲ سیلندر لامبورگینی «آونتادور»

«CLE 646» کوپه جادویی برای جاده ها

سورپرایز مرسدس بنز «AMG» برای اسپرت دوستان



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

مرسدس-AMG با معرفی CLE 646 Spezialanfertigung یکی از خاص ترین کوپه های تاریخ اخیر خود را به نمایش گذاشته است؛ خودرویی که برخلاف بسیاری از نسخه های قدرتمند AMG، صرفاً با افزایش قدرت موتور و تغییرات ظاهری شکل نگرفته، بلکه مهندسان Affalterbach تقریباً تمام مجموعه خودرو را با هدف افزایش قابلیت های دینامیکی بازطراحی کرده اند. CLE 646 بر پایه CLE 53 شکل گرفته؛ اما موتور V8، انتقال نیرو به محور عقب، بدنه پهن تر، کاهش وزن گسترده، سیستم تعلیق قابل تنظیم و آیرودینامیک اختصاصی، شخصیت آن را به خودرویی کاملاً متفاوت تبدیل کرده است.

ترمز؛ سرامیکی برای استفاده سنگین

برای متوقف کردن چنین خودروی قدرتمندی، AMG از سیستم Ceramic High-Performance Composite Brake استفاده کرده است. در محور جلو دیسک های سرامیکی سوراخ دار و خنک شونده داخلی با ابعاد ۴۲۰×۴۰۰ میلی متر به کالیپر های ثابت ۶ پیستونه متصل هستند. در محور عقب نیز دیسک های سرامیکی ۳۶۰×۳۲ میلی متر همراه با کالیپر های شناور تک پیستونه قرار گرفته اند. سیستم خنک کاری ترمز نیز به طور اختصاصی بازطراحی شده است. ورودی های هوای بزرگ در سپر جلو و کانال های هدایت جریان هوا، گرمای تولید شده در هنگام ترمزگیری های مکرر را سریع تر دفع می کنند. استفاده از ترمز سرامیکی علاوه بر مقاومت حرارتی بالاتر، جرم فتر بندی نشده را نیز کاهش می دهد و در نتیجه می تواند به پاسخ سریع تر سیستم تعلیق و فرمان کمک کند. CLE 646 از یکی از عریض ترین ترکیب های تایر در یک کوپه AMG استفاده می کند. رینگ های فورچ شده AMG Performance در جلو ۲۰ اینچی و در عقب ۲۰ اینچی هستند. سایز تایر های جلو ۳۰/۳۰۵ و تایر های عقب ۳۰/۳۳۵ است. مرسدس-AMG می گوید فناوری این تایرها بر اساس توسعه فناوری ای شکل گرفته که پیش تر در Mercedes-AMG ONE استفاده شده است. چنین تایر های عریضی، در کنار افزایش عرض ۶۰ میلی متری هر دو محور، نقش مهمی در افزایش چسبندگی جانبی و انتقال ۸۵۰ نیوتون متر گشتاور به سطح آسفالت دارند.



ابعاد، وزن و آیرودینامیک

CLE 646 طولی برابر با ۴۹۴۹ میلی متر، عرضی معادل ۱۹۸۷ میلی متر و ارتفاعی برابر با ۱۴۲۰ میلی متر دارد. فاصله محوری آن نیز ۲۸۷۵ میلی متر است. وزن خودرو به ۱۸۹۵ کیلو گرم رسیده است؛ عددی که با توجه به موتور V8 و تجهیزات عملکردی خودرو قابل توجه است. AMG اعلام کرده وزن این مدل حدود ۱۷۰ کیلو گرم کمتر از خودرو پایه مورد استفاده در توسعه آن است. توزیع وزن جلو و عقب نیز ۴۴ به ۴۶ در صد اعلام شده است.



قیمت؛ عدد رسمی اعلام نشده است

در مورد قیمت، باید بسیار دقیق بود. Mercedes-AMG هیچ قیمت رسمی برای CLE 646 Spezialanfertigung اعلام نکرده است. بنابراین اراقامی که ممکن است در برخی منابع غیر رسمی مشاهده شود، نباید به عنوان قیمت قطعی خودرو منتشر شوند. آن چه قطعی است، تولید تنها ۳۰ دستگاه در سراسر جهان است و مرسدس اعلام کرده تمام خودروها پیش از رونمایی جهانی فروخته شده اند.

کم دما برای سامانه های ورودی، روغن گیربکس و اجزای ۴۸ ولتی. این موضوع خصوصاً هنگام رانندگی سنگین در پیست اهمیت زیادی دارد. سیستم اگزوز اختصاصی نیز با همکاری آکراپوویچ Akrapovič توسعه یافته و استفاده از تیتانیوم به کاهش وزن آن کمک کرده است.



انتقال قدرت و عملکرد

برخلاف CLE 5۳ که از سامانه چهار چرخ محرک AMG Performance MATIC ۴+ استفاده می کند، CLE 646 کاملاً دیفرانسیل عقب است. حذف سامانه چهار چرخ محرک علاوه بر کاهش وزن، شخصیت رانندگی خودرو را به شکل محسوس تغییر داده است. قدرت موتور از طریق گیربکس ۹ سرعته G SHIFTTCT به محور عقب منتقل می شود. این گیربکس ۹ سرعته می تواند چند دنده را به سرعت معکوس کند و هنگام کاهش دنده نیز عملکرد Rev-Matching را ارائه می دهد. دیفرانسیل لغزش محدود الکترونیکی عقب نیز برای کنترل بهتر توزیع گشتاور طراحی شده و در شرایط مناسب امکان کنترل بهتر لغزش محور عقب و حتی دریافت رافراهم می کند. نتیجه این مجموعه، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۲.۹ ثانیه ای و صفر تا ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت ۱۱.۴ ثانیه ای است. حداکثر سرعت خودرو نیز ۳۱۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. مرسدس-AMG همچنین شتاب صفر تا ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت را بسته به تنظیمات در حدود ۳.۲ تا ۳.۶ ثانیه اعلام کرده است.

سیستم تعلیق؛ همکاری AMG و KW

سیستم تعلیق CLE 646 یکی از جدی ترین بخش های مهندسی این خودرو است. AMG در این مدل از سیستم Steel Coilover استفاده کرده که با همکاری شرکت KW Automotive توسعه یافته است. مهم ترین ویژگی این سیستم، کمک فنر های چهار طرفه قابل تنظیم هستند. راننده می تواند تنظیمات فشردگی و بازگشت کمک فنر را در دو محدوده سرعت پایین و بالا به صورت مستقل تنظیم کند. تنظیمات Low-Speed بیشتر روی حرکات بدنه هنگام ترمزگیری، شتابگیری و ورود به پیچ اثر می گذارند؛ در حالی که High-Speed برای واکنش کمک فنر هنگام عبور سریع چرخ از روی سرعت گیر، کرب پیست و ناهمواری های سطح جاده اهمیت دارد. ارتفاع خودرو نیز برای عملکرد بهتر کاهش یافته است؛ ارتفاع محور جلو ۲۲ میلی متر و محور عقب ۱۶ میلی متر کمتر شده است.



ترکیب کربن، عرض بیشتر و آیرودینامیک

در نگاه نخست، CLE 646 بیش از هر چیز با بدنه بسیار پهن و ظاهر تهاجمی خود جلب توجه می کند. مهندسان AMG عرض خودرو را در هر دو محور ۶۰ میلی متر افزایش داده اند تا علاوه بر ایجاد ظاهری عضلانی تر، فضای لازم برای استفاده از تایر های فوق عریض فراهم شود. بدنه نیز برای تحمل بارهای بالاتر تقویت شده و همین موضوع به افزایش استحکام پیچشی و دقت رفتار خودرو کمک می کند. استفاده گسترده از فیبر کربن یکی از مهم ترین ویژگی های CLE 646 است. گلگیر های جلو، بخش هایی از سپر و ورودی های هوای بزرگ، ر کابها، کاپوت، سقف و قسمت های مختلف سپر و دیفیوزر عقب از قطعات سبک وزن کربنی ساخته شده اند. حتی در قسمت عقب از شیشه های پلی کربنات استفاده شده است تا وزن خودرو کاهش پیدا کند. کاپوت دارای ورودی هوای مرکزی است و گلگیر های جلو نیز به خروجی های هوای بزرگ مجهز شده اند. این خروجی ها فقط جنبه نمایشی ندارند؛ جریان هوا را از اطراف چرخ ها خارج کرده و در خنک کاری و عملکرد آیرودینامیکی خودرو نقش دارند. در قسمت عقب، یک بال بزرگ فیبر کربنی با قابلیت تنظیم دستی قرار گرفته است. دیفیوزر بزرگ عقب نیز بخشی از بسته آیرودینامیکی خودرو محسوب می شود. دیفیوزر جلو نیز می تواند در دو وضعیت Street و Race تنظیم شود. در حالت Race، شکل دیفیوزر باعث ایجاد اثر Venturi و افزایش نیروی رو به پایین روی محور جلو می شود. مجموع این تغییرات باعث شده CLE 646 در سرعت نهایی بیش از ۲۵۰ کیلو گرم داون فورس تولید کند. ضربه درگ نیز بسته به تنظیمات آیرودینامیکی، ۰.۴۰۲ در حالت Street و ۰.۴۱۷ در حالت Race اعلام شده است. رنگ بدنه نیز ترکیبی خاص است؛ بخش جلو با رنگ Mojave Silver و قسمت عقب از ستون B به بعد با Obsidian Black Magno پوشیده شده است. نشان های AMG روی درها و نوشته CLE 646 نیز بر انحصاری بودن خودرو تأکید دارند.

کابین مسابقه ای به جای لوکس گرایی

در داخل کابین، فلسفه AMG کاملاً تغییر کرده است. CLE 646 قرار نیست یک کوپه لوکس با امکانات فراوان باشد؛ بلکه هدف اصلی، کاهش وزن و افزایش ارتباط راننده با خودرو بوده است. صندلی های عقب کاملاً حذف شده اند. عایق های صوتی نیز برای کاهش وزن کنار گذاشته شده اند و سیستم صوتی و برخی امکانات رفاهی ساده تر شده اند. در های خودرو به پنل های سبک فیبر کربنی مجهز شده اند و صندلی های مسابقه ای بسیار سبک با تکیه گاه جانبی قوی، به صورت استاندارد ارائه می شوند. در کابین یک رول آور بار نیز وجود دارد که علاوه بر افزایش ایمنی، به افزایش استحکام پیچشی بدنه کمک می کند. فرمان AMG Performance با شکل تخت در قسمت پایین و روکش میکروفایبر DINAMICA نیز برای کنترل بهتر در رانندگی سریع طراحی شده است.

یکی از نکات جالب CLE 646 این است که بسیاری از امکاناتی که معمولاً در خودرو های AMG به عنوان تجهیزات جذاب شناخته می شوند، عمداً حذف شده اند. بخشی از سیستم های کمک راننده و برخی حالت های رانندگی حذف شده اند و حتی تعداد کنترل های روی فرمان نیز کاهش یافته است. PARKTRONIC هم در این نسخه وجود ندارد. البته برای مشتریان که استفاده جدی تری در پیست دارند، Performance Package امکان سفارش کمر بندهای ایمنی نقطه ای رافراهم می کند. بنابراین کابین CLE 646 بیشتر به یک خودرو مسابقه ای جاده ای شباهت دارد تا یک کوپه سسلوکس متعارف

بازگشت V8 به یک کوپه CLE

بزرگ ترین تفاوت CLE 646 با CLE 5۳ در قسمت قوای محرکه دیده می شود. زیر کاپوت این خودرو موتور ۴ لیتری V8 توربو EVO AMG M1۷۷ قرار گرفته است. این پیشرانده ۶۴۶ اسب بخار قدرت تولید می کند و حداکثر گشتاور آن به ۸۵۰ نیوتون متر می رسد. گشتاور بیشینه از ۲۵۰۰ تا ۴۵۰۰ دور بر دقیقه در دسترس است و قدرت نیز در محدوده ۶۰۰۰ تا ۶۲۵۰ آرپی ام (دور بر دقیقه) تولید می شود. یکی از ویژگی های فنی مهم موتور، استفاده از میل لنگ Flat-Plane است. این ساختار با کاهش جرم های دوار، امکان افزایش سریع تر دور موتور و پاسخ دهی تهاجمی تر به پدال گاز رافراهم می کند. برای مدیریت حرارت نیز موتور به سه مدار خنک کاری مستقل مجهز شده است؛ یک مدار برای موتور و دو مدار

محسوب می‌شوند. درمقابل، هزینه نگهداری تجهیزات الکترونیکی پیشرفته و سیستم‌های آلایندگی Euro ۶ می‌تواند در صورت خرابی بالا باشد. قیمت نمونه‌های ۲۰۲۲ در بازار اروپا اختلاف زیادی دارد. برای مثال، یک Actros ۱۸۴۶ مدل ۲۰۲۲ با ۴۰۸ هزار کیلومتر حدود ۴۱ هزار و ۹۰۰ یورو قیمت‌گذاری شده؛ در حالی که نمونه ۱۸۴۸ BigSpace با حدود ۴۰۲ هزار کیلومتر ۵۹ هزار یورو قیمت دارد. بنابراین، اگر نمونه‌ای با سابقه نگهداری شفاف و قیمت مناسب پیدا شود، اکتروس ۲۰۲۲ می‌تواند همچنان خریدی ارزشمند برای حمل‌ونقل حرفه‌ای باشد.

«مرسدس بنز اکتروس مدل ۲۰۲۲ همچنان یکی از گزین‌های قابل توجه بازار کامیون‌های کارکرده اروپاست. نسل پنجم اکتروس با کابین‌های StreamSpace و BigSpace، موتورهای دیزلی Euro ۶، گیربکس اتوماتیک و فناوری‌هایی مانند MirrorCam، گروز کنترل تطبیقی، دستیار حفظ مسیر و سیستم‌های مدیریت مصرف سوخت، برای حمل‌ونقل طولانی مدت طراحی شده است. اما آیا خرید نمونه کارکرده ۲۰۲۲ منطقی است؟ پاسخ در صورت وجود سابقه سرویس منظم، کیلومتر واقعی و سلامت موتور، گیربکس و سامانه‌های الکترونیکی، عمدتاً مثبت است. کیفیت کابین، راحتی راننده، مصرف سوخت مناسب و گستردگی خدمات مرسدس بنز از مهم‌ترین نقاط قوت اکتروس

«اکتروس»؛ قوی‌ترین
کشنده آلمانی



تعریف «خودرو پاک» در قاره سبز در حال تغییر است؛

سیاست جدید اروپا برای کاهش آلایندگی و ترافیک شهری

اتحادیه اروپا استاندارد یورو ۷ را نیز وارد مرحله اجرایی کرده است. بر اساس مقررات اتحادیه اروپا، یورو ۷ برای انواع جدید خودروهای سنگین از جمله گروه‌های کامیون و اتوبوس از ۲۹ مه ۲۰۲۸ اعمال می‌شود

کامیون شهری می‌تواند زودتر برقی شود؛ درحالی که کامیون بین‌شهری ممکن است برای مدت بیشتری از فناوری‌های کم‌آلاینده استفاده کند

محدودیت تردد؛ مساله تنها محیط زیست نیست

نکته قابل توجه این که مقررات جدید اروپا فقط برای کاهش آلودگی هوا طراحی نشده‌اند. اتحادیه اروپا صراحتاً از کاهش ازدحام و افزایش ایمنی نیز به عنوان اهداف مقررات دسترسی شهری نام می‌برد بنابراین ممکن است در آینده شاهد مقرراتی باشیم که حتی یک کامیون پاک نیز به دلیل ابعاد، وزن، زمان تردد یا موقعیت جغرافیایی اجازه ورود به یک محدوده مشخص را نداشته باشد

این موضوع به معنای تغییر مدل توزیع کالا در شهرهاست. یکی از سناریوهای قابل مشاهده، انتقال بارهای سنگین به مراکز لجستیکی خارج از هسته شهری و استفاده از کامیون‌ها و خودروهای کوچک‌تر و پاک‌تر برای توزیع نهایی است در چنین مدلی، شهر به جای آن که مقصد مستقیم کامیون سنگین باشد، به شبکه‌ای از مراکز لجستیکی متصل می‌شود و کالا در آخرین مرحله با خودروهای متناسب با محیط شهری توزیع خواهد شد

تجربه‌ای که برای ایران قابل توجه است آن‌چه در اروپا در حال وقوع است، برای ایران نیز صرفاً یک موضوع زیست‌محیطی نیست، با توجه به افزایش مصرف سوخت، فرسودگی بخشی از ناوگان سنگین و رشد آلودگی در کلانشهرها، مساله تردد کامیون‌ها می‌تواند در آینده به یکی از موضوعات مهم سیاست حمل‌ونقل کشور تبدیل شود

البته انتقال مستقیم مقررات اروپایی به ایران منطقی نیست. ساختار ناوگان، توان مالی شرکت‌های حمل‌ونقل، زیرساخت شارژ، قیمت خودرو و شرایط سوخت در ایران با اروپا تفاوت دارد. اما یک درس مهم وجود دارد: نمی‌توان بدون ایجاد مسیر جایگزین، صرفاً ورود کامیون‌های قدیمی را ممنوع کرد اگر قرار است استاندارد تردد کامیون‌ها در شهرها سخت‌تر شود، باید هم‌زمان نوسازی ناوگان، اسقاط خودروهای فرسوده، تسهیلات خرید کامیون کم‌آلاینده، توسعه مراکز لجستیکی، زیرساخت شارژ و برنامه مشخص برای حمل‌ونقل شهری نیز تعریف شود. اروپا در سال ۲۰۲۶ عملاً به سمت همین مدل حرکت کرده است؛ یعنی «محدودیت برای آلاینده‌ها» در کنار «مشوق برای پاک‌ها»

پایان یک دوره برای کامیون‌های قدیمی مسیر سیاست‌گذاری اروپا نشان می‌دهد دوران تردد بدون محدودیت کامیون‌های دیزلی در مراکز شهری رو به پایان است. در کوتاه‌مدت، استاندارد یورو ۶ همچنان یکی از مهم‌ترین معیارهای دسترسی خواهد بود، اما در میان‌مدت مناطق بدون آلایندگی توسعه پیدا می‌کنند و سهم کامیون‌های برقی و دیگر خودروهای بدون آلایندگی افزایش خواهد یافت

از سوی دیگر، اجرای یورو ۷ از سال‌های آینده فشار فنی بیشتری بر خودروسازان وارد خواهد کرد. بنابراین صنعت کامیون اروپا در سال ۲۰۲۶ در نقطه‌ای قرار گرفته که باید هم‌زمان سه مسیر را دنبال کند: کاهش آلایندگی کامیون‌های موجود، توسعه خودروهای بدون آلایندگی و بازطراحی شیوه توزیع کالا در شهرها در نهایت، استاندارد جدید اروپا را نباید صرفاً یک استاندارد موتور دانست. آن‌چه در حال شکل‌گیری است، یک استاندارد جدید برای حضور کامیون در شهر است؛ استانداردی که در آن پاک بودن ظرفیت باتری، وزن، زمان تردد، نوع کاربری و حتی مدل توزیع کالا در کنار یکدیگر قرار می‌گیرند. همین تغییر نگاه است که می‌تواند طی سال‌های آینده چهره حمل‌ونقل سنگین در شهرهای اروپا را به‌طور جدی تغییر دهد



می‌شود. در برخی دیگر، خودروهای سنگین برای ورود به محدوده مشخص باید عوارض پرداخت کنند. در مناطق بدون آلایندگی، سطح محدودیت بسیار بالاتر است و هدف، حذف تدریجی خودروهای سوخت فسیلی از مراکز شهری است برای نمونه، در آنرهم هلند، منطقه بدون آلایندگی لجستیکی از اول ژوئن ۲۰۲۶ اجرا شده است. همچنین برای کامیون‌های یورو ۶ یک دوره گذار در نظر گرفته شده که براساس برنامه فعلی تا سال‌های بعد ادامه خواهد داشت در فرودگاه اسخپیول نیز از ابتدای سال ۲۰۲۶ منطقه بدون آلایندگی برای خودروهای تجاری و تاکسی‌ها برقرار شده است در فرانسه نیز نمونه‌های مختلفی از مناطق کم‌آلاینده با الزامات متفاوت در حال اجراست. در برخی مناطق، کامیون‌های دیزلی باید به‌سطح یورو ۶ برسند و در برخی شهرها، اجرای مراحل جدید محدودیت در سال ۲۰۲۶ آغاز شده است

آیا کامیون برقی جایگزین کامیون دیزلی می‌شود؟ پاسخ اروپا به این پرسش، فعلاً «بله، اما تدریجی» است. کامیون‌های برقی برای حمل‌ونقل شهری و مسیرهای کوتاه، به‌خصوص در توزیع کالا، فروشگاه‌ها، خدمات شهری و لجستیک درون‌شهری، مزیت بیشتری دارند. این خودروها علاوه بر حذف آلایندگی اگرچه، صدای کمتری نیز تولید می‌کنند و برای فعالیت در مناطق مسکونی مناسب‌تر هستند

اما برای حمل‌ونقل سنگین بین‌شهری و مسافت‌های طولانی، چالش‌هایی مانند ظرفیت باتری، وزن، زمان شارژ و زیرساخت شارژ همچنان اهمیت دارد. به همین دلیل سیاست اروپایی در سال ۲۰۲۶ هنوز یک نسخه واحد برای همه کامیون‌ها ارائه نمی‌کند در عوض، نوع کاربری کامیون اهمیت پیدا کرده است.

نورپانا

یکی از مهم‌ترین مبنای
فعلی برای ورود کامیون‌ها
به شهرهای اروپایی،
استاندارد یورو ۶ و به‌طور
مشخص در خودروهای
سنگین استاندارد یورو ۶ یا
یورو ۶ معادل برای کنترل
آلایندگی است

بنابراین سال ۲۰۲۶ را باید بیشتر یک دوره گذار دانست؛ دوره‌ای که صنعت حمل‌ونقل هنوز با استانداردهای یورو ۶ کار می‌کند، اما هم‌زمان خودروسازان و ناوگان‌داران باید خود را برای الزامات سخت‌تر یورو ۷ آماده کنند یورو ۷ تنها به آلایندگی خروجی موتور محدود نمی‌شود و الزامات مربوط به دوام باتری و برخی دیگر از اجزای خودرو را نیز در بر می‌گیرد. همین مساله نشان می‌دهد که تعریف «خودرو پاک» در اروپا در حال تغییر است و دیگر نمی‌توان آن را صرفاً با میزان آلایندگی اگرچه سنگین

شهرها؛ آزمایشگاه سیاست‌های جدید حمل‌ونقل یکی از ویژگی‌های سیاست اروپایی این است که شهرها عملاً به آزمایشگاه سیاست‌های حمل‌ونقل تبدیل شده‌اند در برخی شهرها، محدودیت بر اساس رده آلایندگی اعمال

آلایندگی دیگر لزوماً کافی نیست درواقع اروپا در حال ایجاد یک ردبان مشخص است؛ کامیون‌های بسیار قدیمی ابتدا از شهرها کنار گذاشته می‌شوند، خودروهای جدیدتر و کم‌آلاینده برای مدتی امکان تردد دارند و در مرحله بعد، ورود به برخی مناطق مرکزی شهرها به خودروهای برقی یا دیگر فناوری‌های بدون آلایندگی محدود خواهد شد

سال ۲۰۲۶؛ سال مهم برای کامیون‌های پاک هم‌زمان با سخت‌تر شدن مقررات شهری، سیاست‌های حمایتی برای خرید کامیون‌های بدون آلایندگی نیز در حال توسعه است

هلند در سال ۲۰۲۶ برای خرید کامیون‌های بدون آلایندگی حمایت مالی در نظر گرفته است و حتی برای برخی دوره‌های سال، برنامه مشخصی برای ثبت درخواست خرید این خودروها اعلام شده است این نکته مهم است؛ زیرا اروپا صرفاً با ممنوعیت قصد تغییر ناوگان را ندارد. سیاست‌گذار از یک طرف هزینه ورود کامیون آلاینده به شهر را افزایش می‌دهد و از طرف دیگر، با مشوق مالی، مالیاتی و زیرساختی تلاش می‌کند خرید کامیون پاک را برای شرکت‌های حمل‌ونقل اقتصادی‌تر کند

به این ترتیب، محدودیت تردد به تنهایی اجرایی‌شد، بلکه بخشی از یک بسته بزرگ‌تر برای تغییر ساختار ناوگان حمل‌ونقل است

یورو ۷؛ استاندارد ی فواتر از شهر در کنار مقررات محلی شهرها، اتحادیه اروپا استاندارد یورو ۷ را نیز وارد مرحله اجرایی کرده است. بر اساس مقررات این اتحادیه، یورو ۷ برای انواع جدید خودروهای سنگین از جمله گروه‌های کامیون و اتوبوس از ۲۹ مه ۲۰۲۸ اعمال می‌شود و برای خودروهای جدید این گروه‌ها از ۲۹ مه ۲۰۲۹ لازم‌الاجرا خواهد شد

در اروپا دیگر نمی‌توان درباره تردد کامیون‌ها در شهرها فقط از «استاندارد آلایندگی» صحبت کرد. در سال ۲۰۲۶، شهرهای اروپایی به سمت مدلی حرکت کرده‌اند که در آن ورود خودروهای سنگین به محدوده‌های شهری، به تدریجی از استاندارد آلایندگی، نوع سوخت، زمان تردد، محدوده جغرافیایی و در برخی موارد میزان پرداخت عوارض وابسته است. به بیان دیگر، استانداردهای جدید فقط مشخص نمی‌کنند یک کامیون چقدر آلایندگی تولید می‌کند؛ بلکه تعیین می‌کنند این کامیون اساساً در چه محدوده‌ای از شهر اجازه تردد داشته باشد اتحادیه اروپا نیز ایجاد مناطق کم‌آلاینده، مناطق بدون آلایندگی، عوارض تردد و محدودیت‌های دسترسی را یکی از ابزارهای مدیریت آلودگی، ازدحام و ایمنی شهری می‌داند. در این مدل، نوع خودرو، رده آلایندگی و حتی پرداخت عوارض می‌تواند در تعیین امکان ورود خودرو به یک محدوده شهری موثر باشد این تغییر رویکرد برای صنعت حمل‌ونقل سنگین اهمیت زیادی دارد؛ چراکه کامیون‌ها از یک سو بخش جدایی‌ناپذیر زنجیره تامین شهرها هستند و از سوی دیگر، به‌خصوص در ترددهای پر تکرار شهری، سهم قابل توجهی در انتشار آلاینده‌ها دارند. بنابراین اروپا به‌جای ممنوعیت یک‌باره کامیون‌های دیزلی، در حال ایجاد یک مسیر تدریجی برای خروج خودروهای آلاینده و جایگزینی آن‌ها با خودروهای کم‌آلاینده و بدون آلایندگی است

استاندارد یورو ۶؛ حداقل قابل قبول در بسیاری از شهرها

یکی از مهم‌ترین مبنای فعلی برای ورود کامیون‌ها به شهرهای اروپایی، استاندارد یورو ۶ و به‌طور مشخص در خودروهای سنگین استاندارد یورو ۶ یا یورو ۶ معادل برای کنترل آلایندگی است. برای نمونه، در لندن خودروهای سنگین باری با وزن بیش از ۳۵ تن باید استاندارد آلایندگی یورو ۶ را برای ورود به محدوده منطقه کم‌آلاینده گسترده این شهر رعایت کنند. استاندارد لندن برای خودروهای سنگین بر کنترل اکسیدهای نیتروژن و ذرات معلق تأکید دارد

این سیاست نشان می‌دهد که اروپا دیگر صرفاً به‌مدل و سال ساخت کامیون نگاه نمی‌کند، بلکه فناوری موتور و میزان آلایندگی واقعی خودرو به یکی از معیارهای اصلی دسترسی تبدیل شده است

البته یک کامیون یورو ۶ در همه شهرهای اروپا شرایط یکسانی ندارد. مقررات از شهری به شهر دیگر متفاوت است و ممکن است کامیونی که در یک منطقه اجازه تردد دارد، در یک منطقه بدون آلایندگی شهر دیگر اجازه ورود نداشته باشد

این تفاوت برای شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا ناوگان آن‌ها باید پیش از ورود به هر شهر، مقررات همان شهر را بررسی کند

مرحله بعد؛ منطقه‌های بدون آلایندگی اتفاق مهم‌تر در سال ۲۰۲۶، حرکت برخی شهرهای اروپایی از «منطقه کم‌آلاینده» به سمت «منطقه بدون آلایندگی» است

هلند یکی از جدی‌ترین نمونه‌های این سیاست به‌شمار می‌رود. در شهرهای دارای مناطق بدون آلایندگی، ورود ون‌ها و کامیون‌های جدید عملاً به خودروهای بدون آلایندگی محدود می‌شود. بر اساس مقررات دولت هلند، خودروهای تجاری ثبت‌شده از اول ژانویه ۲۰۲۵ برای ورود به این مناطق باید بدون آلایندگی باشند. در همین حال، برای بخشی از ناوگان قدیمی دوره‌های گذار و معافیت‌هایی در نظر گرفته شده است این یعنی استاندارد یورو ۶ که در بسیاری از شهرها هنوز معیار مهمی برای دسترسی است، در مناطق بدون



امروز بارش ۱۰ میلیون تومانی به حدود یک میلیارد و ۵۹۰ میلیون تومان رسیده است اگرچه این میزان افزایش در مقایسه با قیمت خودرو قابل توجه نیست، اما همزمانی آن با افزایش نرخ بنزین می تواند نشانه‌ای از تغییر تدریجی نگاه بخشی از بازار به خودروهای گازسوز باشد. افزایش هزینه استفاده از بنزین، در صورت تداوم در کنار تفاوت قیمت سوخت، می تواند جذابیت اقتصادی خودروهای دوگانه‌سوز را برای بخشی از خریداران افزایش دهد.

افزایش قیمت بنزین از ۵ هزار تومان به ۱۰ هزار تومان در روزهای اخیر بر رفتار بازار خودرو نیز اثر گذاشته و در حالی که هنوز برای قضاوت درباره آثار بلندمدت این تغییر زود است، برخی خودروهای دوگانه‌سوز با افزایش قیمت همراه شده‌اند. بررسی معاملات بازار نشان می دهد از اواسط هفته گذشته تا امروز، قیمت برخی خودروهای گازسوز افزایش محدودی داشته است. برای نمونه، سه‌پنجه‌جی ال ایکس گازسوز که اواسط هفته گذشته حدود یک میلیارد و ۵۸۰ میلیون تومان قیمت داشت،



واکنش بازار خودرو به افزایش قیمت بنزین

بازار خودرو بار دیگر به رشد نرخ ارز واکنش نشان داد

میان قیمت‌های معاملاتی و انتظارات قیمتی منجر شود. در واقع، بخش مهمی از واکنش اخیر بازار خودرو را باید ناشی از انتظارات تورمی دانست. زمانی که نرخ ارز وارد مسیر افزایشی می شود، بازار خودرو نیز به دلیل وابستگی مستقیم و غیرمستقیم تولید به ارز، نسبت به این تغییرات حساس می شود. با این حال، تداوم این روند به رفتار نرخ ارز در روزهای آینده وابسته است. در صورتی که بازار ارز به ثبات برسد، امکان آرام تر شدن رفتار قیمت‌ها در بازار خودرو نیز وجود خواهد داشت؛ اما ادامه رشد نرخ ارز می تواند بار دیگر موج جدیدی از افزایش قیمت را در بازار ایجاد کند؛ موضوعی که در نهایت فشار بیشتری بر قدرت خرید مصرف کنندگان وارد خواهد کرد.

ارزی و کاهش قدرت خرید مصرف کنندگان قرار داشت. نکته قابل توجه در شرایط فعلی، انتقال بخشی از فشار قیمتی از بازار خودروهای مونتاژی به خودروهای داخلی است. بر اساس گزارش‌های بازار، قیمت برخی خودروهای داخلی نیز در همین مدت با افزایش قابل توجهی مواجه شده و رشد قیمت در بعضی مدل‌ها به حدود نیم میلیارد تومان رسیده است. هر چند افزایش نرخ ارز به صورت مستقیم و با یک نسبت مشخص به قیمت تمام‌شده همه خودروها منتقل نمی شود، اما اثر آن بر انتظارات تورمی بازار قابل توجه است. در چنین شرایطی، فروشندگان و خریداران نیز رفتار خود را بر اساس چشم‌انداز آینده قیمت‌ها تنظیم می کنند و همین مسئله می تواند به افزایش فاصله

بازار خودرو در واکنش به تحولات بازار ارز بار دیگر مسیر افزایشی را در پیش گرفته است؛ روندی که نشان می دهد تغییرات نرخ ارز همچنان یکی از مهم‌ترین عوامل اثرگذار بر انتظارات قیمتی در بازار خودرو به شمار می رود. در روزهای اخیر و همزمان با رشد نرخ ارز، قیمت برخی خودروهای مونتاژی با افزایش چند صد میلیون تومانی همراه شده است؛ افزایشی که دامنه آن در ادامه به برخی خودروهای داخلی نیز سرایت کرده است. بر اساس گزارش‌های منتشرشده از بازار، رشد قیمت در گروه خودروهای مونتاژی در برخی مدل‌ها به چند صد میلیون تومان رسیده است. این اتفاق در شرایطی رخ داده که بازار خودرو پیش از این نیز تحت تاثیر افزایش هزینه‌های تولید، نوسانات

تحلیل
analysis

احسان
ناصری بابلی

کارشناس بازار

e.nasari@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اموی ام PRO X۲۲ دنده ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۵۲	۲ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▲
اموی ام X۳۳ کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۱	۳ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
اموی ام PRO X۵۵ اسکلت اسپرت (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۸۸۸	۴ میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▲
اموی ام XY۷ الیت (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۴۶	۵ میلیارد و ۳۰۰	۱۵۰	▲
چری آریزو ۵ T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۷	۴ میلیارد	۲۰۰	▲
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۷۰	۶ میلیارد	۱۰۰	▲
فونیکس آریزو GT ۶ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۰۲	۵ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
فونیکس آریزو ۸ اسکلت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۵	۷ میلیارد و ۲۰۰	۳۰۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اسکلت (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۱۴۸	۹ میلیارد و ۱۰۰	۳۰۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۲	۶ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۶۴۲	۹ میلیارد و ۳۵۰	۱۵۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۵)	۹ میلیارد و ۴۶۸	۱۲ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
جک J۱۴ اتوماتیک (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
کی‌ام‌سی SR۳ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۴۱	۳ میلیارد و ۹۰۰	۱۵۰	▲
بک X۳ پرو (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۱۵۰	▲
کی‌ام‌سی A۵ (۱۴۰۴)	۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۲۰۰	▲
کی‌ام‌سی J۷ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۵۷۲	۵ میلیارد و ۲۵۰	۲۵۰	▲
کی‌ام‌سی T۸ (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۴۰۰	۵ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
کی‌ام‌سی T۹ (۱۴۰۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۱۵۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
آئودی A۳ توربو ۱/۵ لیتر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۲۰۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
آئودی Q۴ e-tron (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۳۸۰	۱۳ میلیارد و ۸۰۰	۳۰۰	▲
اوتار Y۲۰۲۵ (اولترا) (۲۰۲۵)	۰	۲۵ میلیارد و ۳۰۰	۵۰۰	▲
ایرس EREVH۵ نیمه برقی (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۴۴۹	۱۱ میلیارد و ۷۰۰	۳۰۰	▲
بامو iX۱ Drive e برقی (کیت M) (۲۰۲۶)	۰	۱۴ میلیارد و ۵۰۰	۷۰۰	▲
بامو iX۲ Drive X۱ (۲۰۲۶)	۰	۲۱ میلیارد	۰	
بامو iX۳ Leading X (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد	۱۹ میلیارد و ۳۰۰	۷۰۰	▲
بنز GLB۲۰۰ (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲
بنز L۲۰۰ C۲۰ (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۲۵۰	▲
بنز EQE Sedan (۲۰۲۵)	۰	۲۸ میلیارد	۵۰۰	▲
بنز EQE SUV (۲۰۲۵)	۰	۲۸ میلیارد	یکمیلیارد	▲
بنز EQ۲۰۰ (۲۰۲۶)	۰	۴۶ میلیارد	یکمیلیارد	▲
بی‌وایدی سلگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۱۱ میلیارد	۵۰۰	▲
بی‌وایدی چین ال Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۷۵	۸ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲
تاتک ۳۰۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۷۰۰	۳۰۰	▲
تاتک ۷۰۰-۳۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۶)	۲۶ میلیارد و ۵۰۰	۳۰ میلیارد	۰	
تویوتا لندکروز ۳.۵ لیتر توربو VXR (۲۰۲۶)	۵۷ میلیارد	۶۵ میلیارد	۵۰۰	▲
تویوتا پرادو ۲.۴ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۰	۴۵ میلیارد	یکمیلیارد	▲
تویوتا Probx۲۰۲۵ (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۳۰۰	▲
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا رافور ۲.۰ لیتر تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۹۹۰	۱۰ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
تویوتا رافور هیبرید ۲.۵ لیتر دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۶۰۰	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا کم‌ری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۱۳ میلیارد و ۲۰۰	۵۰۰	▲
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۶)	۹ میلیارد و ۳۳۳	۹ میلیارد و ۱۰۰	۰	
هونداسیو ایک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۲۴	۹ میلیارد	۰	
ولوو XC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	۵۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید GX۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک میلیارد و ۳۳۵	۲۵	▲
ساینا S۱ (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک میلیارد و ۴۶۵	۱۵	▲
ساینا GX۱۵۱ گانه (۱۴۰۵)	۷۲	یک میلیارد و ۶۴۰	۴۵	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	یک میلیارد و ۸۵۵	۱۰	▲
سه‌پنجه تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۵۶۰	۲۰	▲
سه‌پنجه اتومات (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۹۳۰	۵	▲
اطلس S (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱	یک میلیارد و ۴۹۰	۱۰	▲
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۰۳	یک میلیارد و ۶۳۵	۵۰	▲
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۳۷	یک میلیارد و ۷۴۰	۲۰	▲
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۳۷۰	۰	
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۳۱	یک میلیارد و ۴۴۰	۱۰	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۴۵۵	۲۰	▲
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۵۰۰	۲۰	▲
کوییک S (۱۴۰۵)	یکمیلیارد	یک میلیارد و ۴۳۵	۱۰	▲
کوییک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۲	یک میلیارد و ۴۵۰	۳۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۲۱۵	۱۵	▲
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۳۸۵	۱۰	▲
شاهین اتومات (بدون مالتی‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۵۳۰	۵	▲
شاهین اتومات پلاس (بدون مالتی‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۵	۳ میلیارد و ۱۲۵	۱۰	▼
شاهین اتومات پلاس (بامالتی‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۳۴	۳ میلیارد و ۱۶۵	۱۰	▼
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۷۰۰	۱۰	▲
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۴۸۰	۱۰	▲
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۲۲۵	۰	
سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۰	یک میلیارد و ۸۸۰	۵	▲
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۵۶۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۴۵۵	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۵۱۰	۲۰	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۶۴۰	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۰۲	یک میلیارد و ۹۳۵	۱۵	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۱۸۰	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۲۵۵	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۴۲۰	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۴۵۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۲ میلیارد و ۹۲۰	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۱۶۰	۱۰	▲
دنایلس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۴۶۵	۱۵	▼
دنایلس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۵۱۰	۱۵	▼
دنایلس اتومات آشتال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۴۱۰	۱۰	▲
تارا ۶ دنده V۱ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۳۵۵	۲۰	▲
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۳۹۰	۵۰	▲
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳ میلیارد و ۶۷۰	۱۱۰	▲
رانایلس (تورم عقب کاسه‌ای) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۵	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	
رانایلس (تورم عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۸۰	یک میلیارد و ۹۲۵	۵	▲
ری‌آر ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۳۳۰	۴ میلیارد و ۴۷۰	۰	
ولنت آریسان (بامالتی‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۶۲۸	یک میلیارد و ۸۳۵	۱۵	▼

سه‌میه و عرضه غیرقانونی ۴۴ هزار تن روغن موتور در بازار آزاد کرده است. ارزش این محموله قاچاق توسط کارشناسان حدود ۱۱ همت (۱۱ هزار میلیارد تومان) برآورد شده است. فرمانده انتظامی استان یزد با بیان این که اقدامات قانونی در این رابطه انجام شده است، تاکید کرد: «مدیر این شرکت پس از تشکیل پرونده مقدماتی، برای سیر مراحل قانونی به دادسرا معرفی شد.» نگهبان در پایان ضمن هشدار به متخلفان اقتصادی که قصد سوءاستفاده از بازار را دارند، خاطر نشان کرد: «شهروندان می‌توانند هرگونه اخبار و اطلاعات پیرامون قاچاق و مفاسد اقتصادی را از طریق شماره‌های ۲۰۱۱۰ یا ۱۱۰ به پلیس امنیت اقتصادی گزارش دهند.»

پلیس امنیت اقتصادی یزد یک شرکت متخلف را به جرم عرضه ۱۱ همت روغن موتور قاچاق جرمه و فعالیت آن را متوقف کرد. به گزارش خبرگزاری تسنیم از یزد، سردار احمد نگهبان، فرمانده انتظامی استان یزد از شناسایی و انهدام یک شبکه بزرگ عرضه خارج از شبکه روغن موتور خبر داد و گفت: «در این عملیات، ۴۴ هزار تن روغن موتور که به صورت قاچاق توزیع شده بود، کشف و ضبط شد.» سردار نگهبان با اشاره به رصد دقیق کارآگاهان پلیس امنیت اقتصادی افزود: «پلیس با انجام اقدامات اطلاعاتی و فنی، از تخلف یک شرکت فعال در زمینه پالایش فرآورده‌های نفتی مطلع شد. پس از بررسی سامانه‌های مربوطه و هماهنگی با دستگاه قضایی، مشخص شد این شرکت اقدام به دریافت

کشف بزرگ‌ترین پرونده قاچاق روغن موتور



هدف‌گذاری برای تقاضای ۶ میلیون تنی تا ۲۰۳۰؛

۱۳۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در بخش تولید سوخت هیدروژن پاک



سرمایه‌گذاری انباشته جهان در پروژه‌های هیدروژن پاک از مرز ۱۳۰ میلیارد دلار عبور کرده است؛ رقمی که نشان می‌دهد دولت‌ها دیگر هیدروژن را صرفاً ابزاری برای کاهش انتشار کربن نمی‌دانند و آن را به‌عنوان یکی از گزینه‌های مهم برای تامین امنیت انرژی و تقویت صنایع در نظر گرفته‌اند. به گزارش «رویترز» سرمایه‌گذاری انباشته جهان در پروژه‌های هیدروژن پاک از مرز ۱۳۰ میلیارد دلار عبور کرده است؛ رقمی که نشان می‌دهد دولت‌ها دیگر هیدروژن را صرفاً ابزاری برای کاهش انتشار کربن نمی‌دانند و آن را به‌عنوان یکی از گزینه‌های مهم برای تامین امنیت انرژی و تقویت صنایع در نظر گرفته‌اند. شورای هیدروژن روز پنجشنبه اعلام کرد سرمایه‌گذاری انجام‌شده در بیش از ۵۷۰ پروژه قطعی‌شده، ظرفیت تولید سالانه حدود ۶.۹ میلیون تن هیدروژن پاک را پشتیبانی می‌کند. این آمار در گزارش «چشم‌انداز جهانی هیدروژن ۲۰۲۶» منتشر شده که هم‌زمان با برگزاری نشست وزیران انرژی هیدروژن در توکیو ارائه شد.

۹۰ درصد پروژه‌ها در حال ساخت یا بهره‌برداری بر اساس گزارش شورای هیدروژن، حدود ۹۰ درصد پروژه‌های اعلام‌شده هم‌اکنون یا در مرحله ساخت قرار دارند یا به بهره‌برداری رسیده‌اند؛ موضوعی که از شتاب گرفتن سرمایه‌گذاری در این صنعت حکایت دارد. در میان کشورهای پیشرو، چین بیش از نیمی از ظرفیت متعهدشده هیدروژن تجدیدپذیر جهان را در اختیار دارد. اروپا از نظر میزان سرمایه‌گذاری در تبه دوم قرار گرفته و آمریکا نیز در زمینه توسعه هیدروژن کم‌ترین پیش‌تاز است. شورای هیدروژن اعلام کرده سیاست‌هایی که هم‌اکنون در کشورهای مختلف به اجرا درآمده‌اند، می‌توانند تا سال ۲۰۳۰ زمینه ایجاد تقاضای سالانه ۶ میلیون تن هیدروژن را فراهم کنند. در صورتی که دولت‌ها تمام سیاست‌ها و اقدامات موجود را به‌طور کامل اجرا کنند، ۵ میلیون تن دیگر نیز می‌تواند به این میزان اضافه شود.

هزینه بالا، پاشنه آشیل هیدروژن سبز افزایش هزینه‌های تولید و ضعف تقاضا برای سوخت‌های کم‌کربن باعث شده شماری از توسعه‌دهندگان پروژه‌های هیدروژن سبز، سرمایه‌گذاری‌های خود را کاهش دهند یا پروژه‌هایشان را در نقاط مختلف جهان لغو کنند. صنایعی که به‌دلیل دشواری برقی‌سازی، از گزینه‌های اصلی استفاده از هیدروژن سبز محسوب می‌شدند نیز با مشکل هزینه مواجه شده‌اند. فولادسازی و حمل‌ونقل در مسافت‌های طولانی از جمله بخش‌هایی هستند که گذار به هیدروژن کم‌کربن در آن‌ها بسیار پرهزینه ارزیابی شده است. با وجود این چالش‌ها، تشدید نگرانی‌ها درباره امنیت انرژی در جهان، به‌ویژه در پی بحران‌های ژئوپلیتیکی و اختلال در مسیرهای انتقال سوخت، جایگاه هیدروژن را در سیاست‌های انرژی کشورها پررنگ‌تر کرده است. اکنون هیدروژن پاک در نقطه‌ای قرار گرفته که هم‌زمان باید دو مأموریت دشوار را پیش ببرد: کاهش وابستگی اقتصادها به سوخت‌های فسیلی و افزایش تاب‌آوری سیستم‌های انرژی در برابر بحران‌های ژئوپلیتیکی



TIGARD

نماینده‌گی کد ۱۱۱۳ تیگارد موتور

فروش ویژه

TISSAN-S05



اقساط
۱۲ و ۲۴ ماهه



پیش پرداخت
۱/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ توهان



ارتباط با ما
۰۲۱-۲۶۲۹۹۶۵۲

اتمسفهان
حس خوب، خرید مطمئن



است. تیپ‌های Limited XT و Touring XT به موتور ۲.۴ لیتری توربوشارژ با ۲۶۰ اسب‌بخار مجهز هستند. قیمت پایه لگاسی ۲۰۲۲ هنگام عرضه از ۲۹ هزار دلار آغاز می‌شود در نسخه Touring XT به حدود ۳۸ هزار دلار می‌رسد. اکنون KBB ارزش نمونه‌های کارکرده را بسته به تیپ حدود ۱۸ هزار و ۲۵۰ تا ۲۳ هزار و ۲۰۰ دلار اعلام می‌کند؛ بنابراین لگاسی ۲۰۲۲ در صورت سلامت فنی و سابقه سرویس مناسب، همچنان گزینه‌ای منطقی و کم‌ریسک در بازار دست‌دوم محسوب می‌شود.

سوار و لگاسی مدل ۲۰۲۲ با طراحی محافظه‌کارانه اما مدرن، یکی از معدود سدان‌های بازار آمریکا بود که به‌صورت استاندارد از سامانه چهارچرخ‌محرك متقارن Subaru بهره می‌برد. کابین، فضای کاربردی و خانوادگی دارد و بسته به تیپ، نمایشگر ۷ یا ۱۱.۶ اینچی، اپل کاربلی و اندروید اتو، صندلی‌های گرم‌شونده، سیستم صوتی Harman Kardon و مجموعه‌ای یعنی EyeSight ارائه می‌شود. پیش‌ران استاندارد، ۴ سیلندر ۲.۵ لیتری باکسر با تزریق مستقیم است که ۱۸۲ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند و با گیربکس CVT همراه



سوار و «لگاسی» ۲۰۲۲؛ سدان با ارزش برای خرید

تلگرام

Telegram

چراغ نارنجی آینه را جدی بگیریم!

امروزه بسیاری از خودروهای جدید به سیستم هشدار نقطه‌کور مجهز هستند؛ سامانه‌ای که با استفاده از رادار یا حسگرهای جانبی، حضور خودروهای دیگر را در محدوده‌ای که راننده به‌راحتی از طریق آینه‌ها نمی‌بیند، تشخیص می‌دهد. در بسیاری از خودروها، نتیجه این تشخیص با روشن شدن یک چراغ LED نارنجی یا قرمز روی آینه جانبی به‌راننده اعلام می‌شود. اما پرسش مهم این است که راننده پس از مشاهده این چراغ دقیقاً چه کاری باید انجام دهد؟ آیا روشن شدن LED به معنای ممنوع بودن تغییر مسیر است و آیا خاموش بودن آن یعنی تغییر مسیر کاملاً ایمن است؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

چراغ هشدار نقطه‌کور در حقیقت یک «اطلاع‌رسان» برای راننده است، نه جایگزین نگاه کردن به محیط اطراف خودرو. اگر LED آینه روشن شود، راننده باید بداند که وسیله‌نقلیه‌ای در محدوده جانبی یا نزدیک به نقطه‌کور قرار دارد و نباید بدون بررسی پیش‌تر فرمان را به سمت آن خط حرکت دهد. حتی در صورت خاموش بودن چراغ نیز بررسی آینه‌ها و در شرایط لازم، نگاه کوتاه روی شانه ضروری است.

پهلوانی

اشتباه رایج این است که برخی رانندگان با دیدن LED خاموش، آن را مجوز قطعی برای تغییر مسیر تلقی می‌کنند. در حالی که NHT- SA نیز تأکید دارد تنظیم صحیح آینه‌ها و بررسی مستقیم اطراف خودرو پیش از تغییر خط اهمیت دارد. سیستم هشدار نقطه‌کور یک لایه کمکی ایمنی است و ممکن است با توجه به طراحی خودرو، سرعت، شرایط جاده یا محدودیت حسگرها، همه خطرها را تشخیص ندهد. بنابراین چراغ نارنجی روی آینه باید هشداری برای افزایش دقت راننده باشد، نه عاملی برای کاهش آن.

فرهمند

Message

صدای ملنتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

عدم کیفیت در ساخت خودرو!

خودرو پیکاپ چینی مونتاژی مدل ۱۴۰۱ دارم و چندی پیش جهت بررسی وضعیت کلی آن به یک مجموعه تخصصی خدمات خودرو مراجعه کردم. شخص مکانیک نیز با بررسی دقیق وضعیت موتوری و بدنه آن تشخیص داد که روی شاسی خودرو ترک‌هایی ایجاد شده که در صورت عدم رسیدگی به آن در بلندمدت خودرو به‌لحاظ فنی با مشکلات بسیاری مواجه خواهد شد. با این حال با مراجعه به نمایندگی مربوطه و اعلام این مساله، کارشناس نمایندگی این مساله را نپذیرفت و آن را بی‌اساس و غیراصولی دانست.

۰۹۳۹۰۰۰۱۶۴۵

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۵۶۶

گزینه ۱ ۳۵ درصد

گزینه ۲ ۵۵ درصد

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

در پاسخ به این پرسش ۲۵ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۷۵ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



نظرسنجی شماره ۲۵۶۷
نظرات بر فعالیت مراکز معاینه‌فنی تا چه اندازه می‌تواند در تعیین دقیق وضعیت خودروها موثر باشد؟

۱-کم
۲-زیاد

«TLX»، سامورایی چابک و سریع؛

سورپرایز «آکورا» برای مشتریان جذاب است؟



«آکورا TLX مدل ۲۰۲۵ را می‌توان آخرین فصل حضور یکی از سدان‌های اسپرت این برند ژاپنی دانست. TLX برای مدل ۲۰۲۵ تقریباً بدون تغییر اساسی نسبت به نسخه قبلی لیفت شده ۲۰۲۴ عرضه شد؛ زیرا مهم‌ترین به‌روزرسانی‌ها یک سال قبل انجام گرفته بودند. این خودرو در سه تیپ اصلی شامل TLX با کیچ Technology، نسخه A-Spec و مدل قدرتمند Type S عرضه شد و ترکیبی از طراحی اسپرت، تجهیزات لوکس و فناوری‌های ایمنی را ارائه می‌کند.

طراحی خارجی؛ چهره‌ای نزدیک به خودروهای مفهومی

طراحی خارجی یکی از مهم‌ترین نقاط قوت TLX است. نمای جلو با جلوپنجره بدون قاب، چراغ‌های LED باریک و خطوط تیز بدنه، ظاهری عضلانی و مدرن ایجاد می‌کند. در نسخه A-Spec، جزئیات مشکی، اسپویلر عقب و رینگ‌های اختصاصی، شخصیت اسپرت‌تری به‌خودرو می‌دهند. مدل Type S نیز با جلوپنجره متفاوت، اسپلیتر جلو، دیفیوزر عقب و چهار خروجی اگزوز، ظاهری تهاجمی‌تر دارد. طراحی کلی TLX از زبان خودروهای مفهومی آکورا الهام گرفته و همین موضوع باعث شده MotorTrend ظاهر آن را یکی از نقاط برجسته خودرو بداند

طراحی داخلی؛ ترکیب کیفیت و فناوری

کابین TLX بر کیفیت ساخت، ارگونومی و تجهیزات دیجیتال تمرکز دارد. برای مدل ۲۰۲۵، نمایشگر دیجیتال ۱۲.۳ اینچی مقابل راننده و نمایشگر ۱۲.۳ اینچی سیستم اطلاعات - سرگرمی به‌صورت استاندارد ارائه می‌شوند. شارژر بی‌سیم تلفن همراه و سیستم صوتی ۱۳ بلندگوی ELS از دیگر تجهیزات استاندارد هستند. در نسخه‌های A-Spec و Type S، سیستم صوتی ارتقا یافته به ۱۷ بلندگو ارائه می‌شود. در تیپ Type S، نمایشگر هدآپ و دوربین ۳۶۰ درجه نیز به تجهیزات خودرو اضافه می‌شوند. کابین فضای مناسبی برای سر نشینان دارد و حجم صندوق عقب به ۱۳.۵ فوت مکعب، معادل حدود ۳۸۲ لیتر می‌رسد. البته آکورا همچنان از کنترلر تاج‌پد برای نمایشگر مرکزی استفاده کرده است؛ روشی که برخی کارشناسان آن را نسبت به رابط‌های لمسی جدید پیچیده‌تر می‌دانند

مشخصات فنی؛ دو موتور برای دو شخصیت

نسخه‌های معمولی TLX از موتور ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ استفاده می‌کنند که ۲۷۲ اسب‌بخار قدرت و حدود ۳۸۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک

در تمامی نسخه‌ها استاندارد است. نسخه Technology به‌صورت دیفرانسیل جلو عرضه می‌شود؛ در حالی که A-Spec به سامانه چهارچرخ‌محرك SH-AWD مجهز است. در آزمایش MotorTrend، TLX A-Spec توانست ظرف ۶.۱ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. اما نقطه‌ای که خانواده TLX، مدل Type S است. این نسخه به‌موتور ۳ لیتری ۷۶ توین-توربو مجهز شده که ۳۵۵ اسب‌بخار قدرت و حدود ۴۸۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. Type S با SH-AWD، ترمزهای برمیو، سیستم تعلیق تطبیقی، حالت رانندگی Sport+ و رینگ‌های ۲۰ اینچی عرضه می‌شود. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت آن حدود ۵ ثانیه اعلام شده است

قیمت آخرین TLX چقدر بود؟

قیمت TLX مدل ۲۰۲۵ در بازار آمریکا از ۴۶ هزار و ۵۹۵ دلار برای نسخه Technology با دیفرانسیل جلو آغاز می‌شد. نسخه A-Spec با SH-AWD حدود ۵۱ هزار و ۵۹۵ دلار قیمت داشت و بالاترین مدل، یعنی Type S SH-AWD با قیمت حدود ۵۹ هزار و ۲۴۵ دلار عرضه شد



پیامک

SMS

موتورسیکلت

موتورسیکلت ۱۲۵ سی‌سی مدل ۱۳۹۰

دارم که دارای استارت است. چند روزی است موقع استارت زدن و روشن شدن موتور، صدایی همچون تیک‌تیک از پیش‌ران آن به‌گوش می‌رسد. همچنین گاهی هنگام استارت زدن صدایی تولید می‌شود که شبیه برخورد دو قطعه فلزی به یکدیگر است. از سوی دیگر حین حرکت با سرعت بالاتر از ۷۰ کیلومتر بر ساعت موتورسیکلم به‌صورت ناگهانی شروع به‌لرزش می‌کند. این در حالی است که حدود یک هفته قبل برای تعویض سیم ترمز موتورسیکلم به تعمیرگاه مراجعه کردم و سیستم ترمز تنظیم شده است؛ اما هنگام استفاده از ترمز صدای بسیار زیادی به‌گوش می‌رسد؛ علت چیست؟

۰۹۰۳۰۰۰۵۲۳۹

شنیده شدن صدای تیک‌تیک مانند از موتورسیکلت هنگام استارت زدن خبر از آن می‌دهد که باتری موتورسیکلت معیوب و ضعیف شده و باید تعویض شود. به عبارت دیگر اگر باتری موتورسیکلت شما بیشتر از عمر مفید خود کار کرده باشد، صفحات داخلی آن به اصطلاح معیوب شده و دیگر توان لازم برای استارت و زیر بار گرفتن آن وجود ندارد. بنابراین باید باتری را تعویض کنید تا مشکل برطرف شود. همچنین در پاسخ به بخش دوم سوال شما باید گفت این صدا به‌دلیل کوبش پیستون در موتور به‌وجود می‌آید؛ یعنی اگر سوپاپ‌های موتور تنظیم نباشند و از حالت استاندارد خود خارج شده باشند، در زمان کارکرد و حرکت خطی قطعات داخلی موتور چون سوپاپ و پیستون، با یکدیگر برخورد کرده و منجر به تولید صدا می‌شود. بر این اساس برای رفع مشکل باید سوپاپ‌های موتورسیکلت شما فیلر شود. در پاسخ به بخش سوم سوال شما نیز باید گفت اگر از روغن موتور نامرغوب برای موتورسیکلت‌تان استفاده می‌کنید، بنابراین باید شاهد لرزش در سرعت‌های بالا باشید. برای رفع چنین اشکالی باید از روغن موتوری استفاده کنید که سازنده موتورسیکلت آن را پیشنهاد کرده و در این چنین حالتی روانکاری قطعات بهبود یافته و موقع حرکت در سرعت‌های بالا، به‌دلیل کاهش اصطکاک میان قطعات متحرک و دوار، لرزشی وجود نخواهد داشت. ۲- همچنین این نکته را فراموش نکنید که اگر دنده‌تایم پیش‌ران موتورسیکلت شما معیوب شده باشد، در به وجود آوردن چنین مشکلی تأثیرگذار خواهد بود. بنابراین باید موتور باز و چرخ‌دنده‌تایم نیز تعویض شود. در پاسخ به بخش پایانی سوال شما نیز باید گفت هرگونه تولید صدا در زمان ترمز گرفتن تنها به‌دلیل معیوب یا نامرغوب بودن لنت ترمز است. بر این اساس باید ابتدا لنت‌ها بررسی و در صورت نیاز این قطعات تعویض شوند. همچنین باید گفت در زمان تنظیم سیم ترمز یا سیستم ترمز، باید تنظیمات به‌درستی انجام شود تا پس از مدتی کار کرد، هنگام ترمزگیری صدا به‌وجود نیاید، اما در نظر داشته باشید که حتی اگر مکانیزم ترمز یا همان اهرم‌بندی در میزان سفت بودن و شل بودن نیز تنظیم نباشد، می‌تواند منجر به تولید صدا شود. بنابراین باید سیستم ترمز به‌اصطلاح رگلاژ شود. باتوجه به این که شما دقیقاً بیان نکردید که صدای تولیدی در زمان استفاده از ترمز از محور جلو یا عقب است، باید گفت اگر صدا از محور جلو باشد و چون سیستم ترمز باجاج پالس L۱۳۵ در محور جلو دیسکی است، باید دیسک ترمز و لنت هر دو تعویض شود. اگر منشأ این صدا محور عقب باشد، باید کاسه‌چرخ و لنت ترمز نیز بررسی و در صورت نیاز تعویض شوند



توقیف نیشان حامل ۲۲ میلیارد ریال لاستیک قاچاق در میامی

فرمانده انتظامی میامی از توقیف یک دستگاه نیشان و کشف ۲۲ حلقه لاستیک کامیون قاچاق به ارزش ۲۲ میلیارد ریال در محورهای شهرستان خبر داد و گفت: «متهم به تعزیرات حکومتی معرفی شد.» به گزارش «مهر» سرهنگ سیدمهدی موسوی در گفت‌وگو با خبرنگاران در محل فرماندهی انتظامی میامی ضمن اشاره به اجرای طرح‌های مستمر مقابله با قاچاق کالا در شهرستان میامی اظهار کرد: «ماموران یگان امداد حین گشت‌زنی و کنترل محورهای مواصلاتی به یک دستگاه خودرو نیشان مشکوک شده و آن را برای بررسی بیشتر متوقف کردند.» وی افزود: «ماموران در بازرسی از این خودرو، ۲۲ حلقه لاستیک مخصوص کامیون را کشف کردند

که بررسی‌های انجام‌شده نشان داد این محموله فاقد هرگونه اسناد و مدارک قانونی حمل بوده و به‌صورت قاچاق جابه‌جا می‌شده است.» فرمانده انتظامی میامی با بیان این‌که ارزش ربایی این محموله از سوی کارشناسان ۲۲ میلیارد ریال برآورد شده است، تصریح کرد: «در این رابطه پرونده قضایی تشکیل و متهم برای طی مراحل قانونی به اداره تعزیرات حکومتی معرفی شد.» موسوی با تأکید بر این‌که مبارزه با قاچاق کالا از اولویت‌های پلیس در راستای صیانت از امنیت اقتصادی کشور است، اضافه کرد: «پلیس با بهره‌گیری از تمام ظرفیت‌های عملیاتی، بر خوردی قاطع، هوشمندانه و مستمر با قاچاقچیان و اخلاگران اقتصادی خواهد داشت.»

پشت پرده هزینه‌های تولید تایر

چرا لاستیک در دنیا هنوز گران نشده؟!

یافته و شرکت‌های حمل‌ونقل این هزینه را مستقیماً به تولیدکنندگان منتقل می‌کنند.

این شرایط برای تایرهایی که از آسیای جنوب‌شرقی وارد می‌شوند، چالش‌برانگیزتر است؛ زیرا مسیر طولانی‌تر، هزینه حمل و ریسک کمبود موجودی را افزایش می‌دهد. کمبود موجودی یا stockout یکی از خطرناک‌ترین وضعیت‌ها برای فروشندگان تایر است؛ زیرا به‌معنای عدم امکان فروش و از دست رفتن مشتری است.

با وجود این فشارها، چرا قیمت تایر برای مصرف‌کننده هنوز جهش نکرده است؟ پاسخ در زمان‌بندی نهفته است. تایر برخلاف بنزین، محصولی نیست که قیمت آن روزانه تغییر کند. بیشتر تایرهایی که امروز در بازار فروخته می‌شوند، پیش از افزایش قیمت نفت تولید شده‌اند و با هزینه‌های پایین‌تر وارد انبارها شده‌اند. بنابراین، تا زمانی که موجودی قدیمی در بازار وجود دارد، قیمت‌ها ثابت می‌ماند. علاوه بر این، قراردادهای بلندمدت میان تولیدکنندگان و شبکه‌های توزیع، سرعت انتقال افزایش هزینه‌ها به بازار را کاهش می‌دهد.

عامل سوم، رقابت شدید در بازار تایر است. تولیدکنندگان برای حفظ سهم بازار، معمولاً افزایش قیمت را تا حد ممکن به تأخیر می‌اندازند؛ حتی اگر هزینه‌های پشت‌صحنه افزایش یافته باشد.

اما این وضعیت پایدار نخواهد بود. گزارش تأکید می‌کند که فاصله میان هزینه تولید و قیمت مصرف‌کننده در حال بسته شدن است و به‌زودی بازار شاهد تغییر خواهد بود. این تغییر می‌تواند به شکل افزایش قیمت تایر، کاهش مشوق‌های فروش یا حرکت تولیدکنندگان به سمت محصولات با حاشیه‌سود بالاتر باشد. برای فروشندگان تایر، این تغییرات معمولاً با ورود موجودی جدید با قیمت بالاتر آغاز می‌شود و سپس به کمبود برخی سایزها یا خطوط تولید منجر می‌شود.

در مجموع، صنعت تایر در آستانه دوره‌ای قرار دارد که قیمت‌ها ناگزیر باید با واقعیت‌های جدید هزینه‌های هماهنگ شوند. افزایش قیمت نفت، اختلال در حمل‌ونقل و رشد هزینه‌های مواد اولیه، همگی نشان می‌دهند که بازار تایر به‌زودی وارد مرحله‌ای تازه خواهد شد؛ مرحله‌ای که در آن قیمت‌ها بیش از گذشته منعکس‌کننده فشارهای واقعی زنجیره تأمین خواهند بود.



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

بازار جهانی تایر در سال ۲۰۲۶ با یکی از پیچیده‌ترین شرایط اقتصادی و لجستیکی دهه اخیر روبه‌رو شده است. افزایش شدید قیمت نفت خام، اختلال در مسیرهای کشتیرانی و رشد هزینه‌های بیمه‌ای، همگی فشار قابل توجهی بر زنجیره تأمین تایر وارد کرده‌اند. با این حال، برخلاف انتظار عمومی، قیمت تایر برای مصرف‌کننده نهایی هنوز جهش بزرگی نداشته است؛ موضوعی که گزارش تازه Tire Review به آن پرداخته و نشان می‌دهد چرا تایر برخلاف بنزین، افزایش قیمت لحظه‌ای را تجربه نمی‌کند.

نخستین عامل، نفت خام است؛ ماده‌ای که نه تنها سوخت را تعیین می‌کند، بلکه پایه اصلی تولید لاستیک مصنوعی، کربن‌بلک و چسب‌های صنعتی محسوب می‌شود. طبق داده‌های ارائه‌شده، قیمت نفت خام وست‌نگزاس اینترمیت در میانه آوریل از ۸۶ دلار عبور کرده است. این افزایش مستقیماً هزینه تولید تایر را بالا می‌برد. محاسبات نشان می‌دهد هر ۱۰ دلار افزایش قیمت نفت، هزینه ساخت یک تایر سواری را بین ۸ تا ۱۲ درصد افزایش می‌دهد. این فشار برای تولیدکنندگانی که قراردادهای بلندمدت با خودروسازان دارند، بسیار سنگین است؛ زیرا امکان تغییر قیمت در کوتاه‌مدت وجود ندارد. در کنار نفت، مواد پتروشیمی نیز با افزایش ۱۵ تا ۲۵ درصدی قیمت مواجه شده‌اند؛ موادی که پایه اصلی ترکیبات تایر هستند و در صورت تداوم اختلال، هزینه تولید را به‌طور قابل توجهی بالا می‌برند.

اما شاید مهم‌ترین عامل فشار، حمل‌ونقل دریایی باشد. تنش‌های ژئوپولیتیک در تنگه هرمز مسیرهای کشتیرانی را مختل کرده و بسیاری از کشتی‌ها مجبور شده‌اند مسیر طولانی‌تر دماغه امید نیک را انتخاب کنند. این تغییر مسیر زمان و هزینه حمل را افزایش می‌دهد و پیچیدگی بیشتری به زنجیره تأمین اضافه می‌کند. بیمه‌های مرتبط با ریسک جنگ نیز بیش از دو برابر شده و اکنون به ۰.۵ درصد ارزش کشتی رسیده‌اند؛ رقمی که می‌تواند صدها هزار دلار هزینه اضافی برای یک سفر ایجاد کند. قیمت سوخت کشتی‌ها نیز حدود ۳۵ درصد افزایش



کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا پاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام‌وی ام X۳۲
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T۵-سویا M۴
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیوتا-TA (کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تیوتا راو۴-سورنوتو 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



پیش‌بینی تایر است؛ ویژگی‌ای که برای موتور سوار در جاده خیس یا هنگام تغییر سریع مسیر اهمیت دارد. مدل‌های اسپرت این برند معمولاً با هدف افزایش چسبندگی در زوایای زیاد طراحی شده‌اند؛ در حالی که محصولات تورینگ، عمر کاری و پایداری در مسافت‌های طولانی را بیشتر مورد توجه قرار می‌دهند. البته کیفیت یک تایر فقط به برند وابسته نیست و انتخاب مدل، سایز، شاخص سرعت و بار، تاریخ تولید، فشار باد و شرایط استفاده اهمیت زیادی دارد. در مجموع، Battlax را می‌توان در رده تایرهای باکیفیت و فناوری‌محور بازار موتور سیکلت قرار داد.

برجستون یکی از نام‌های شناخته‌شده صنعت تایر موتور سیکلت است و خانواده Battlax این شرکت، طیف گسترده‌ای از محصولات را برای موتورهای اسپرت، تورینگ، نیکد و استفاده روزمره پوشش می‌دهد. کیفیت تایرهای برجستون را باید در ترکیب چسبندگی، پایداری، فرمان‌پذیری و دوام جست‌وجو کرد. این شرکت در توسعه برخی محصولات Battlax از فناوری‌های پیشرفته ساخت و ترکیبات چندانگانه آج استفاده می‌کند تا تایر در شرایط مختلف، از شتاب‌گیری و ترمزگیری تا پیچیدن در زوایای زیاد، عملکرد متعادلی داشته باشد. یکی از نقاط قوت برجستون، تمرکز بر رفتار قابل



برجستون «Battlax»؛ تایری باکیفیت برای موتور

علی‌چنگی، قطعه‌ساز در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

بانک مرکزی سیاست صنعتی را نادیده می‌گیرد

از ابتدای سال جاری تاکنون، تقریباً یک‌پنجم سال‌های قبل ارز در اختیار صنعت خودرو قرار گرفته است



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

نوسان نرخ ارز در شرایطی به یکی از اصلی‌ترین دغدغه‌های تولیدکنندگان تبدیل شده است که صنعت خودرو و قطعه‌سازی پیش از این نیز با مشکلاتی مانند محدودیت دسترسی به منابع ارزی، رشد قیمت مواد اولیه، مطالبات معوق و افزایش هزینه‌های تولید دست‌وپنجه نرم می‌کرد. در چنین شرایطی، آن‌چه پیش از افزایش نرخ ارز، فعالان صنعت را نگران کرده، نبود یک سیاست روشن و قابل پیش‌بینی در قبال تولید است؛ به‌گونه‌ای که تصمیمات ارزی و نحوه تخصیص منابع، فاصله قابل توجهی با نیاز واقعی واحدهای تولیدی پیدا کرده است. از نگاه قطعه‌سازان، افزایش نرخ ارز زمانی می‌تواند به یک بحران جدی برای صنعت تبدیل شود که هم‌زمان قیمت مواد اولیه داخلی نیز بدون تناسب با نرخ ارز افزایش پیدا کند. در این شرایط، تولیدکننده نه تنها برای تأمین قطعات و مواد اولیه وارداتی با مشکل مواجه است، بلکه حتی برای خرید مواد اولیه داخلی نیز باید هزینه‌ای پرداخت کند که گاه از نمونه وارداتی آن بیشتر است. این وضعیت، حاشیه‌سود تولید را تحت فشار قرار داده و توان قطعه‌ساز برای ادامه فعالیت و حفظ اشتغال را کاهش می‌دهد. در سوی دیگر، سیاست‌های ارزی بانک مرکزی و اولویت‌بندی تخصیص ارز، به موضوعی جدی در میان فعالان زنجیره خودرو تبدیل شده است. این پرسش مطرح است که آیا منابع ارزی کشور به اندازه کافی در مسیر تولید، اشتغال و حفظ ظرفیت صنعتی قرار می‌گیرد یا این‌که بخشی از سیاست‌های ارزی، بدون توجه به پیامدهای آن برای تولید انبساط می‌شود؟ از همین منظر، اختلاف میان نرخ ارز، قیمت مواد اولیه و سیاست‌های فروش صنایع بالادستی می‌تواند حتی اثر افزایش نرخ ارز را نیز تشدید کند. برای بررسی این موضوعات و همچنین ارزیابی تأثیر سیاست‌های ارزی بر صنعت خودرو و قطعه‌سازی، با علی‌چنگی، مدیرعامل گروه پژوهش صنعت مدرن به گفت‌وگو پرداختیم.

با توجه به این‌که بسیاری از صنایع وابسته به صنعت خودرو اعلام می‌کنند بانک مرکزی ارز مورد نیاز آن‌ها را تخصیص نمی‌دهد، عملکرد بانک مرکزی در قبال صنعت خودرو و قطعه‌سازی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

اگر بخواهیم صادقانه صحبت کنیم، بسیاری از صنایع وابسته به صنعت خودرو می‌گویند بانک مرکزی ارز نمی‌دهد. واقعیت این است که انگار بانک مرکزی اصلاً وزارت صمت و سیاست‌گذار صنعتی را به حساب نمی‌آورد و خودش تصمیم می‌گیرد و عمل می‌کند. متأسفانه بانک مرکزی مبلغ بسیار کلانی را وارد بانک‌ها کرده است. از آن طرف، یک واحد تولیدی با هزار، ۲۰۰ یا ۵۰۰ نفر نیروی انسانی داریم که مالیات می‌دهد، بیمه کارگانش را پرداخت می‌کند، اشتغال ایجاد کرده و نیروی انسانی خود را حفظ می‌کند و همه مسئولیت‌های تولید را برعهده دارد؛ اما بانک مرکزی قانون و مقررات مشخص و قابل پیش‌بینی را برای این بخش تعیین نمی‌کند. حتی نرخ مشخصی هم وجود ندارد، مگر نرخ دلار چقدر است؟ وقتی ۵۰۰ میلیون دلار را در اختیار بانک مرکزی قرار می‌دهند، مدیر بانک مرکزی با



اگر محصولات صنعت خودرو، چه قطعه و چه خودرو، با دلار ۲۲۰ هزار تومان محاسبه شود، قیمت‌ها چند درصد افزایش پیدا خواهد کرد؟

حتی اگر دلار روی ۱۴۵ هزار تومان بماند یا دلار ۲۳۰ هزار تومان به ما بدهند، تازمانی که این دوگانگی اقتصادی وجود داشته باشد، مشکل پابرجاست. پتروشیمی‌های ما تعطیل هستند، کار نمی‌کنند و کارخانه‌هایشان از کار افتاده است؛ اما به‌رغم تعطیلی، با موجودی انبارشان سود می‌کنند. هر کیلو مواد اولیه ۱۵۰ هزار تومانی را ۵۰۰ هزار تومان می‌فروشند. ما تا این مسائل را در کنار نرخ دلار نبینیم، نمی‌توانیم به جمع‌بندی مشخصی برسیم. نباید فقط نرخ دلار را در محاسبات دخالت بدهیم؛ اما وقتی من از پتروشیمی ماده‌ای را سال گذشته در همین موقع ۲۳۰ هزار تومان خریدم و امروز همان ماده را ۷۶۰ یا ۸۰۰ هزار تومان می‌فروشد، سوال این است که بر چه اساسی چنین افزایشی اتفاق افتاده است؟ این محصول با چه دلاری وارد شده و چه کسی آن را کنترل می‌کند؟ اگر فولادی‌ها، مسی‌ها و پتروشیمی‌ها منطقی رفتار کنند و با یک قیمت عادلانه و مصوب محصولاتشان را عرضه کنند (نه این‌که ضرر کنند، نه این‌که از پا بیفتند، نه این‌که نتوانند خودشان را اصلاح کنند و نه این‌که نتوانند خسارت‌هایشان را جبران کنند) بلکه همه این موارد را محقق کنند و در نهایت یک سود نرمال و منطقی داشته باشند، شرایط متفاوت خواهد شد. به عنوان مثال یک شرکت خودروسازی مانند تویوتا، متسوبوشی یا شرکت‌های بزرگ بین‌المللی چند درصد در سال سود می‌کنند؟ یک سود منطقی داشته باشند، سیستم خودشان را اداره کنند، ساختارشان را حفظ کنند و مواد اولیه را در اختیار تولید قرار دهند. به جای این‌که پلی‌اتیلن را با دلار زیر قیمت صادر کنند، آن را در اختیار بازار داخلی قرار دهند تا ما محصول تولید کنیم، محصول مان را بفروشیم و اقتصاد بچرخد

وضعیت تأمین مواد اولیه در صنعت قطعه‌سازی چگونه است؟ از ابتدای سال تاکنون قیمت مواد اولیه چه میزان افزایش داشته است؟

مواد داخلی، همان‌طور که پیش‌تر اشاره کردم، مثل محصولات پتروشیمی، گاهی چندین برابر افزایش قیمت داشته‌اند؛ درحالی‌که برای این افزایش قیمت هیچ دلیل مشخصی وجود ندارد. افزایش قیمت به‌حدی بوده که حتی نمی‌توان درصد مشخصی برای آن اعلام کرد. اگر امروز کسی بتواند از خارج از کشور با همین نرخ دلار ۲۳۰ هزار تومان مواد وارد کند، قیمت محصول وارداتی‌اش از مواد پتروشیمی ایرانی ارزان‌تر تمام می‌شود. امروز اگر با ارز ۲۳۰ هزار تومانی برویم و مواد اولیه مانند کربنات، پپه و پلی‌اتیلن وارد کنیم، ممکن است قیمت تمام‌شده این مواد از محصول پتروشیمی‌های ایرانی ارزان‌تر تمام شود. شاید در تأمین بعضی مواد اولیه شرایط خیلی خوبی داشته باشیم و در برخی مواد با مشکل جدی مواجه باشیم.

با توجه به شرایطی که اشاره کردید، وضعیت تولید قطعات چگونه است؟ آیا تولید قطعات افت داشته یا همچنان ادامه دارد؟

یکی از خودروسازان بزرگ به‌رغم چالش در تأمین قطعات و مواد اولیه تلاش کرده تولیدش را حفظ کند و ظرفیت را در این بخش ارتقا دهد؛ برای ۶ ماه دوم نیز برنامه و هدف تولید حدود ۲ هزار و ۷۰۰ دستگاه در روز را دارد و با توجه به اقداماتی که انجام داده‌اند، به نظر من این هدف را محقق خواهند کرد. دیگر خودروساز بزرگ نیز در حال بهبود شرایط است و بخش عمده خودروهای کف کارخانه را جمع کرده که ما هم در این زمینه خیلی نقش داشتیم و به آن‌ها کمک کردیم. لازم به ذکر است در این میان خودروسازانی که صرفاً مونتاژکار بوده‌اند، شرایط خیلی خوبی ندارند. همچنین مونتاژکارانی که فعالیت‌هایی برای داخلی‌سازی قطعات انجام دادند نیز شرایط مطلوبی دارند.

امروز می‌دانیم که نرخ ارز هر روز نوسان دارد و قیمت دلار افزایش پیدا می‌کند. خودروسازان و قطعه‌سازان نیز با نرخ‌های مختلف ارز تولید می‌کنند. این افزایش نرخ ارز چه تأثیری بر عملکرد و هزینه‌های تولید خواهد داشت؟

اگر بخواهیم صادقانه و منصفانه صحبت کنیم، تا الان هر چیزی که خودروسازان و قطعه‌سازان تولید کرده‌اند، با نرخ ارز حدود ۱۴۰ خرده‌ای تا ۱۴۵ هزار تومان بوده است. تا امروز چرخ را با همین نرخ‌ها چرخانده‌ایم و خودروهایی هم که وارد بازار شده‌اند، تقریباً با همین نرخ‌ها تولید و عرضه شده‌اند. این درحالی است که از ابتدای سال جاری تاکنون، تقریباً یک‌پنجم سال‌های قبل ارز در اختیار صنعت خودرو قرار گرفته است. با وجود این، صنعت خودرو همچنان خودش را می‌کشد، تلاش می‌کند و نمی‌خواهد از پا بیفتد. صنعت تا امروز خودش را حفظ کرده است. اما از این به بعد وارد شرایط سختی می‌شویم و به نظر من آثار نفوذ در این شرایط بیشتر دیده خواهد شد

نوربالا

اگر فولادی‌ها، مسی‌ها و پتروشیمی‌ها منطقی رفتار کنند و با یک قیمت عادلانه و مصوب محصولاتشان را عرضه کنند (نه این‌که ضرر کنند، نه این‌که از پا بیفتند، نه این‌که نتوانند خودشان را اصلاح کنند و نه این‌که نتوانند خسارت‌هایشان را جبران کنند) بلکه همه این موارد را محقق کنند و در نهایت یک سود نرمال و منطقی داشته باشند، شرایط متفاوت خواهد شد

افتخار می‌گویند این پول را گذاشته‌ایم تا بتوانیم نرخ ارز را کنترل کنیم. اگر همین منابع را در اختیار کارخانه‌های تولیدی قرار دهند، کارخانه‌های تولیدی محصول تولید می‌کنند و محصول وارد بازار داخلی می‌شود و در نهایت شکوفایی اقتصادی اتفاق می‌افتد. متأسفانه حدود ۸۰ درصد اقتصاد مادر اختیار دولت، نهادهای دولتی و خصوصی است. پتروشیمی‌ها، فولادی‌ها و صنایع مسی را ببینید؛ بخش عمده آن‌ها دولتی هستند. بسیاری از کارخانه‌های آن‌ها مورد اصابت قرار گرفته، کارخانه‌هایشان خوابیده و تولید ندارند، اما سودشان بیشتر می‌شود. اصلاً این موضوع را به هر کسی، حتی نمی‌خواهم بگویم استاد اقتصاد، به یک آدم معمولی بگویند که در این جامعه چنین اتفاقی می‌افتد، به شما می‌خندد. تولید پایین آمده، کارخانه‌ها تعطیل شده‌اند، پتروشیمی‌ها سود بیشتری می‌دهند و خودروسازی‌های ما هم زیان‌انباشته‌شان بیشتر و متراکم‌تر می‌شود. این نامعادلات اقتصادی، به نظر من خیانت اقتصادی است

«برای رفع این مشکل و با هدف اجرای تغییرات با کمترین هزینه، راهکار نرم‌افزاری طراحی و اجرای آن در شبکه جایگاه‌های عرضه سوخت آغاز شد.» حبیبی ادامه داد: «از حدود ۶۰ هزار نازل موجود در شبکه جایگاه‌های کشور، اصلاحات نرم‌افزاری حدود ۷۰ درصد نازل‌ها انجام شده است و بخش باقی‌مانده نیز در کمتر از یک هفته اصلاح می‌شوند.»

وی گفت: «حدود ۳۰ درصد نازل‌های باقی‌مانده به دلیل قدیمی بودن یا نداشتن قابلیت لازم، به اقدامات بیشتری نیاز دارند که اصلاح آن‌ها نیز در دستور کار قرار دارد.»

«به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران به نقل از «شاتا» حمید حبیبی، مدیر بازرگانی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران گفت: «پس از تغییر نرخ بنزین کارت جایگاه‌ها به ۱۰ هزار تومان، در بخشی از نازل‌ها امکان نمایش این رقم وجود نداشت و به صورت موقت مبلغ هزار تومان نمایش داده می‌شد.» وی افزود: «این مشکل به محاسبات سامانه سوخت مربوط نبود و مبلغ سوخت از ابتدا در سامانه پدستری محاسبه می‌شد؛ اما نمایشگر برخی نازل‌ها قابلیت نمایش رقم ۱۰ هزار تومان را نداشت.» مدیر بازرگانی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران توضیح داد:

اصلاح نمایش نرخ ۱۰ هزار تومانی بنزین در ۷۰ درصد نازل‌ها



افزایش هزینه سوخت، یک ضرورت قدیمی را دوباره به سیاست‌گذار یادآوری می‌کند؛

وقت آن رسیده موتورسیکلت برقی از حاشیه به متن سیاست صنعتی بیاید



است. موتورسیکلت فرسوده فقط یک وسیله نقلیه قدیمی نیست؛ وسیله‌ای است که می‌تواند مصرف سوخت و آلودگی بالاتری داشته باشد و هزینه نگهداری آن نیز در طول زمان افزایش پیدا می‌کند. بنابراین اگر قرار باشد دولت و مدیریت شهری برای کاهش مصرف بنزین برنامه‌ای واقعی داشته باشند، نوسازی ناوگان موتورسیکلت باید در کنار نوسازی خودروهای عمومی و سواری دیده شود. اما نوسازی لزوماً به معنای جایگزین کردن یک موتورسیکلت بنزینی قدیمی با یک موتورسیکلت بنزینی جدید نیست. اگر قرار است سرمایه‌گذاری و حمایت عمومی انجام شود، باید از این فرصت برای تغییر فناوری نیز استفاده کرد

سال‌هاست درباره ناترازی بنزین، افزایش مصرف سوخت، فرسودگی ناوگان و آلودگی هوای کلانشهرها صحبت می‌کنیم، اما در بسیاری از برنامه‌ها همچنان تمرکز اصلی روی خودروهای سواری است؛ در حالی که بخش قابل توجهی از تردهای روزانه شهرها توسط موتورسیکلت‌ها انجام می‌شود. اکنون که هزینه استفاده از بنزین برای بخشی از مصرف‌کنندگان افزایش پیدا کرده است، دیگر نمی‌توان نسبت به آینده سید موتورسیکلت‌های کشور بی تفاوت بود. موتورسیکلت برای میلیون‌ها نفر در کشور تنها یک وسیله نقلیه نیست؛ ابزار کسب درآمد است. پیک‌های موتوری، نیروهای خدماتی، مشاغل سیار و حتی بخشی از شهروندان برای رفت‌وآمد روزانه به این وسیله متکی هستند. بنابراین هر سیاستی که هزینه استفاده از موتورسیکلت بنزینی را افزایش می‌دهد، باید هم‌زمان به فکر فراهم کردن یک گزینه اقتصادی، قابل اعتماد و در دسترس برای جایگزینی باشد. در این میان، موتورسیکلت برقی می‌تواند یکی از جدی‌ترین گزینه‌ها باشد؛ نه به عنوان یک محصول لوکس یا فناوریانه، بلکه به عنوان بخشی از راه‌حل ناترازی سوخت و حمل‌ونقل شهری.

چرا موتورسیکلت؟

در بحث کاهش مصرف سوخت، معمولاً خودروهای سواری و حمل‌ونقل عمومی در مرکز توجه قرار می‌گیرند. این در حالی است که موتورسیکلت‌ها نیز به دلیل تعداد بالای آن‌ها و تردد روزانه، ظرفیت قابل توجهی برای کاهش مصرف بنزین دارند. موضوع مهم‌تر، سن بالای بخشی از ناوگان موتورسیکلت کشور

باتری، موتور و قطعات الکترونیکی؛ فرصت جدید قطعه‌سازی

برقی شدن موتورسیکلت می‌تواند برای صنعت قطعه‌سازی کشور نیز یک فرصت باشد. موتور الکتریکی، کنترلر، سامانه مدیریت باتری، شارژر و مجموعه‌های الکترونیکی، بخشی از زنجیره‌ای هستند که با توسعه بازار می‌توانند به حوزه‌های جدید سرمایه‌گذاری و دانش فنی تبدیل شوند. البته نمی‌توان انتظار داشت همه این قطعات از روز اول با داخلی‌سازی کامل تولید شوند. سیاست صنعتی باید مرحله‌ای باشد. ابتدا باید بازار ایجاد شود، سپس تیرا افزایش یابد و با افزایش تیرا، سرمایه‌گذاری در داخلی‌سازی اقتصادی شود. اگر وزارت صمت صرفاً به دنبال افزایش تعداد موتورسیکلت‌های برقی موجود در خیابان‌ها باشد، ممکن است به نتیجه کوتاه‌مدت برسد؛ اما اگر هدف ایجاد یک صنعت پایدار باشد، باید هم‌زمان به تولید، قطعه‌سازی، باتری، تعمیرات و خدمات پس از فروش فکر کند.

شهرداری‌ها باید پای کار بیایند در این میان، نقش شهرداری کلانشهرها کمتر از وزارت صمت نیست. به خصوص در شهری مانند تهران که هم‌زمان با ترافیک سنگین و آلودگی هوا مواجه است، توسعه موتورسیکلت برقی می‌تواند بخشی از سیاست حمل‌ونقل شهری باشد. شهرداری نباید فقط به خرید چند دستگاه موتورسیکلت برقی برای ناوگان خود اکتفا کند. مدیریت شهری می‌تواند با ایجاد مشوق برای شهروندان، تسهیل دسترسی به ایستگاه‌های شارژ، اختصاص فضا برای شارژ و حتی طراحی تسهیلات ویژه برای موتورسیکلت‌های کاری، بازار را به سمت برقی شدن هدایت کند. مهم‌تر از همه، باید میان سیاست‌های وزارت صمت و شهرداری‌ها هماهنگی ایجاد شود. اگر وزارت صمت تولید را افزایش دهد اما شهرداری زیرساخت لازم را ایجاد نکند، بازار شکل نمی‌گیرد. اگر شهرداری زیرساخت ایجاد کند اما محصول مناسب و اقتصادی در بازار نباشد، سرمایه‌گذاری انجام‌شده بلااستفاده خواهد ماند.

اول پیک‌های موتوری، بعد همه بازار برای شروع این طرح حتی لازم نیست دولت از همان ابتدا تمام بازار را هدف قرار دهد. می‌توان موتورسیکلت‌های کاری را در اولویت قرار داد. پیک‌های موتوری و مشاغل که روزانه مسافت زیادی را طی می‌کنند، هم مصرف سوخت بیشتری دارند و هم استفاده از موتورسیکلت برای آن‌ها یک ضرورت شغلی است. اگر این گروه بتواند با تسهیلات مناسب موتورسیکلت برقی خریداری کند، اثر اقتصادی و مصرف سوخت آن سریع‌تر نمایان خواهد شد. در چنین مدلی، می‌توان تسهیلات خرید را به جای توزیع عمومی و پراکنده، هدفمند کرد. موتورسیکلت فرسوده اسقاط شود، موتورسیکلت برقی جایگزین آن شود و بخشی از هزینه خرید نیز با تسهیلات کم‌بهره پوشش داده شود.

این مدل هم‌زمان سه هدف را دنبال می‌کند: کاهش مصرف بنزین، کاهش آلودگی و نوسازی ناوگان.

برقی‌سازی بدون زیرساخت شکست می‌خورد البته نباید تصور کرد صرفاً با ارزان کردن موتورسیکلت برقی، مردم به سمت خرید آن خواهند رفت. یکی از مهم‌ترین نگرانی‌های مصرف‌کننده، دسترسی به شارژ و خدمات است. مشتری باید بداند اگر باتری موتورسیکلت دچار مشکل شد، کجا باید مراجعه کند. باید قطعه در بازار وجود داشته باشد و تعمیرکار آموزش‌دیده بتواند آن را تعمیر کند. همچنین باید درباره عمر باتری، هزینه تعویض و امکان باز یافت آن برنامه مشخصی وجود داشته باشد. اگر هزینه تعویض باتری در آینده به اندازه‌ای باشد که مالک ترجیح دهد موتورسیکلت را کنار بگذارد، کل سیاست برقی‌سازی زیر سوال خواهد رفت.

بنابراین توسعه موتورسیکلت برقی، یک پروژه صرفاً خودرویی نیست؛ پروژه‌ای مشترک میان صنعت، انرژی و مدیریت شهری است.

فونیکس

F7 PRO MAX AWD
ALL THE WAY WITH YOU

جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات ۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.official



Autoworld.ir

یکشنبه ۲۲ شهریور ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۶۷

STATION

ایستگاه

۱۶

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: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلپورد
Billboard

وقتی سری ۵ به یک ستاره تبدیل شد

بامو در سال ۲۰۲۴ برای معرفی نسل جدید سری ۵ G60 کمپین تبلیغاتی متفاوتی را با عنوان «Talkin' Like Walken» اجرا کرد. این آگهی ۶۰ ثانیه‌ای با حضور کریستوفر واکن، اشلای پارک و آشر، هم‌زمان با مسابقه Super Bowl LVIII پخش شد. ایده کمپین بر شهرت صدای منحصر به فرد واکن و تقلید دیگران از او استوار بود و سری ۵ را نیز به عنوان یک «ایکون» معرفی می‌کرد. این کمپین علاوه بر تلویزیون، در شبکه‌های اجتماعی و TikTok نیز گسترش یافت.



۶ سیلندر ها قربانی کوچک سازی نمی شوند!

با وجود حرکت صنعت خودرو به سمت برقی سازی و استفاده گسترده از موتورهای ۴ سیلندر کوچک تر، به نظر می‌رسد دوران موتورهای ۶ سیلندر هنوز به پایان نرسیده است. خودرو سازان بزرگ به ویژه در بخش خودروهای لوکس و پر فورمنس، همچنان دلایل فنی و تجاری متعددی برای حفظ این آرایش دارند. بامو به طور رسمی بر ادامه استفاده از موتورهای ۶ و ۸ سیلندر در محصولات M تاکید کرده و اعلام کرده این موتور ها قابلیت سازگاری با الزامات سخت گیرانه Euro ۷ را دارند. یکی از مهم ترین مزیت های ۶ سیلندر، تعادل میان قدرت، نرمی عملکرد و پاسخ دهی است. موتور های ۶ سیلندر خطی به دلیل آرایش ذاتی متعادل خود، لرزش کمی دارند و می توانند بدون افزایش بیش از حد حجم یا تعداد قطعات، گشتاور زیادی تولید کنند. افزودن توربوشارژر و سیستم هیبریدی ملایم نیز امکان دستیابی هم زمان به عملکرد بالا و کاهش مصرف سوخت را فراهم کرده است. مرسدس-AMG نمونه روشنی از این رویکرد است. نسل جدید GLE ۵۳ همچنان از موتور ۳ لیتری ۶ سیلندر خطی توربوشارژ استفاده می کند و در نسخه هیبریدی نیز این موتور با یک موتور الکتریکی ترکیب شده است. خروجی موتور بنزینی به ۴۴۹ اسب بخار می رسد و موتور الکتریکی نیز ۱۸۴ اسب بخار توان دارد. حتی بازگشت ۶ سیلندر به برخی محصولات AMG نیز نشان می دهد کوچک سازی افراطی همیشه بهترین پاسخ نیست. گزارش های جدید حاکی از جایگزینی C۶۳ ۴ سیلندر هیبریدی با C۵۳ مجهز به موتور ۶ سیلندر خطی است؛ موضوعی که نشان می دهد واکنش بازار و تجربه مشتری نیز در تصمیمات مهندسی اهمیت دارد. بنابراین آینده ۶ سیلندر ها احتمالا نه در شکل سنتی، بلکه به صورت موتور های توربوشارژ، کم مصرف و برقی شده رقم خواهد خورد؛ یعنی این پیش رانه ها کوچک تر و هوشمند تر می شوند، اما فعلا دلیلی برای حذف کامل آن ها وجود ندارد.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

نکته آموزشی

سوخت اطراف آن انجام می شود. همچنین رسوبات و ناخالصی هایی که ممکن است در کف باک جمع شده باشند، در زمان پایین بودن سطح سوخت احتمال بیشتری دارد که وارد مسیر سوخت رسانی شوند. از سوی دیگر، خالی ماندن طولانی مدت باک نیز توصیه نمی شود. در شرایطی که خودرو برای مدت طولانی بلا استفاده می ماند، بهتر است سوخت کافی در باک وجود داشته باشد تا احتمال تشکیل میعان و تجمع رطوبت کاهش یابد.

یکی از نکات مهم در نگهداری خودرو، توجه به میزان سوخت موجود در باک است. برخی رانندگان عادت دارند تا روشن شدن چراغ هشدار سوخت، از مراجعه به جایگاه برای سوخت گیری خودداری کنند؛ در حالی که تکرار این کار می تواند در بلندمدت به سامانه سوخت رسانی خودرو آسیب برساند. وقتی میزان بنزین داخل باک بسیار پایین باشد، پمپ بنزین برای خنک کاری و عملکرد مناسب، شرایط مطلوبی ندارد؛ زیرا بخشی از خنک کاری پمپ توسط

همواره مانع از خالی شدن باک خودرو شوید

XTRIM
BORN FOR MORE

SX

تجربه یک زندگی مدرن

