



اکبر رنجبرزاده، عضو ناظر
مجلس شورای اسلامی مطرح کرد:
**رقابت؛ شرط ارتقای
کیفیت خودرو**
صفحه ۴



«پالیسید»: نسل تازه از بزرگ‌ترین
بلندقامت کره‌ای

صفحه ۱۲

گزارش خبرنگار روزنامه دنیای خودرو از آخرین روز نمایشگاه در تهران

استقبال چشمگیر بود؛ دستاوردی اعلام نشد!

اگر چه در این نمایشگاه خودروهای وارداتی جدید به نمایش در آمدند اما نبود شرکای خارجی و عدم برنامه جدی و مطمئن برای تداوم ورود خودرو و قطعات در شرایط جنگی...

صفحات ۹۸

یک کارشناس صنعت خودرو

در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»:

**صنعت خودرو برای کاهش
فاصله فناوری به همکاری
تکنولوژیک نیاز دارد**

صفحات ۳ و ۲

برگزاری نشست تخصصی با محوریت خدمات پس از
فروش در هفتمین نمایشگاه خودرو شهر آفتاب

**دیگر شریک خارجی
برای مطالبه تامین قطعه
در کشور نداریم!**

صفحه ۱۴

در قیاس با مدت زمان مشابه سال گذشته رقم خورد:

**رشد بیش از ۴ برابری
درآمد «نفت ایرانول»
در مردادماه**

صفحه ۵



مطالعه «جی‌دی‌پاور» نشان داد: صفحه ۶

**رانندگان از فناوری‌های ساده بیشتر از نمایشگرهای
پر زرق و برق استقبال می‌کنند**

اتمسفرانی

حس خوب، خرید مطمئن



AZINA DRIVE

ارتباط با ما | ۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰

اقساط ۶ ماهه بدون بهره

تحویل ۳۰ روزه



فروش ویژه QASHQAI

فروش

اتمسفرانی
حس خوب، خرید مطمئن

LAMARI NEO

با سه طرح ویژه

۱

اقساط بلند مدت

قیمت قطعی

۲

اقساط بدون بهره

تحویل ۳۰ روزه

۳

خرید نقدی



LAMARI

نمایندگی کد ۵۵۲۱ آرتین موتور



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰

آستون مارتین «Vantage RS» رودستر در مسیر رقابت با خاص‌ترین پورشه «911GT3»



آستون مارتین در حال آماده‌سازی نسخه‌ای رویاز از مدل پرچمدار و متم‌کز بر پیست Vantage RS است؛ خودرویی که می‌تواند پاسخ مستقیم این برند بر بناتیایی به پورشه ۹۱۱ GT۳ S/C باشد. تصاویر جاسوسی منتشرشده از نمونه‌های آزمایشی نشان می‌دهد پس از معرفی نسخه کوپه، حالا نوبت به Vantage RS Roadster رسیده تا ترکیبی از عملکرد خالص، صدای هیجان‌انگیز موتور ۷۸۰ لیت‌ر و لذت‌راندندگی در فضای باز را به مشتریان ارائه کند. برخلاف بسیاری از خودروهای رویاز که تنها با حذف سقف از مدل استاندارد ساخته می‌شوند، Vantage RS Roadster مجموعه‌ای کامل از ارتقا‌های فنی و آپ‌رودهایمیک‌ی را با خود به‌همراه خواهد داشت. این خودرو ظاهر از همان بسته نه‌اجمی نسخه کوپه بهره می‌برد؛ از جمله

سپر جلو و اسپلیتر بازطراحی‌شده، گلگیرهای دارای خروجی هوا، دیفیوزر بزرگ عقب و چهار خروجی آگزوز مرکزی. شاخص‌ترین ویژگی ظاهری خودرو نیز پال عقب ثابت و بسیار بزرگی است که نقش مهمی در تولید نیروی رو به‌پایین خواهد داشت. در بخش فنی انتظار می‌رود رودستر جدید از نسخه ارتقا‌یافته پیش‌ران ۴۰۰ لیتری ۷۸۰ توئین توربو ساخت AMG استفاده کند. در حالی که ونتیج استاندارد ۶۵۶ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند، پیش‌بینی می‌شود خروجی نسخه RS به حدود ۷۰۰ اسب‌بخار برسد. چنین توانی این خودرو را به یکی از جدی‌ترین رقبای محصولات عملکردمحور پورشه تبدیل خواهد کرد. البته حذف سقف بدون هزینه نخواهد بود.

وقتی کمبود یک قطعه تولید را متوقف می‌کند؛

زنجره‌تأمین خودرو زیر فشار

تاخیر در تأمین ارز می‌تواند به تاخیر در سفارش‌گذاری و ورود کالا منجر شود و اثر آن با فاصله زمانی به خط تولید برسد



زیرساخت‌های لجستیکی با محدودیت مواجه هستند،

نسخه‌های ساده‌شده از نظام تأمین «به‌موقع» ممکن است بدون ایجاد زیرساخت لازم، خودرو ساز را در برابر توقف تولید آسیب‌پذیر تر کنند.

مواد اولیه؛ از کارخانه تا زنجره بالا دست

چالش تأمین نیز فقط به قطعات وارداتی محدود نیست. صنایع خودرو سازی به‌طیف گسترده‌ای از محصولات صنایع بالادستی وابسته هستند. فولاد، محصولات پتروشیمی، آلومینیوم، مس، مواد پلیمری و بسیاری از مواد دیگر باید با کیفیت، قیمت و زمان تحویل مناسب در اختیار زنجره قطعه‌سازی قرار گیرد.

هر گونه بی‌ثباتی در این بخش می‌تواند هزینه تولید را افزایش دهد و برنامه‌ریزی قطعه‌ساز را مختل کند.

قطعه‌ساز نیز زمانی که با افزایش هزینه یا تاخیر در دریافت مواد اولیه مواجه شود، نمی‌تواند بدون اثر گذاری بر قیمت و زمان تحویل، همان برنامه قبلی را ادامه دهد.

در نتیجه، زنجره تأمین خودرو را باید یک مجموعه به‌هم پیوسته دید. نمی‌توان انتظار داشت خودرو ساز تولید خود را افزایش دهد، اما قطعه‌ساز با محدودیت مواد اولیه، نقدینگی یا حمل‌ونقل مواجه باشد.

تأمین ارز؛ مساله‌ای فراتر از واردات

در بخش دیگری از زنجره، تأمین ارز برای قطعات و تجهیزات وارداتی اهمیت پیدا می‌کند. صنعت خودرو حتی در صورت افزایش ساخت داخل، همچنان برای برخی قطعات، مواد اولیه، تجهیزات تولید و فناوری‌های خاص به واردات نیاز دارد.

بنابراین تاخیر در تأمین ارز می‌تواند به تاخیر در سفارش‌گذاری و ورود کالا منجر شود و اثر آن با فاصله زمانی به خط تولید برسد. مشکل این‌جاست که آثار اختلال ارزی معمولاً در همان روز دیده نمی‌شود؛ ممکن است امروز سفارش یک قطعه با مشکل مواجه شود، اما چند هفته یا چند ماه بعد، اثر آن در برنامه تولید کارخانه نمایان شود.

از همین رو، سیاست‌گذاری در این حوزه باید نگاه بلندمدت‌تری داشته باشد و تأمین نیازهای ضروری تولید را از تصمیم‌های مقطعی و غیر قابل پیش‌بینی جدا کند. وزارت صمت و ضرورت مدیریت زنجره تأمین در این میان، وزارت صمت، معدن و تجارت می‌تواند نقش مهمی در هماهنگ‌سازی این زنجره داشته باشد. انتظار از وزارت صمت صرفاً صدور مجوز یا تعیین اهداف تولید

صنعت خودرو پیش از آن‌که در سالن تولید با چالش مواجه شود، ممکن است در جاده، گمرک، انبار یا حتی در فرآیند تأمین مواد اولیه متوقف شود. خودرویی که امروز از خط تولید خارج می‌شود، حاصل اتصال مجموعه‌ای بزرگ از زنجره‌های تأمین است؛ از فولاد، پتروشیمی و آلومینیوم گرفته تا قطعات الکترونیکی، سامانه‌های انتقال قدرت، تایر، شیشه، مواد پلیمری و ده‌ها قطعه‌ای که هر کدام باید در زمان مشخصی به دست خودرو ساز برسد.

به‌همین دلیل، هر اختلال در زنجره تأمین می‌تواند مستقیماً برنامه تولید خودرو سازان را تحت تأثیر قرار دهد. در شرایطی که صنعت خودرو کشور برای افزایش تولید، کاهش تعهدات معوق و پاسخ‌گویی به تقاضای بازار تحت فشار قرار دارد، تأمین به‌موقع مواد اولیه و قطعات دیگر یک موضوع صرفاً عملیاتی نیست؛ بلکه به یکی از الزامات اصلی استمرار تولید تبدیل شده است.

تولید خودرو به یک قطعه وابسته است

ماهیت صنعت خودرو به گونه‌ای است که برخلاف بسیاری از صنایع، وجود بخش عمده قطعات به تنهایی کافی نیست و همه‌اجزا باید در زمان مشخص در اختیار خطوط تولید قرار گیرند. به عبارت دیگر، ممکن است خودرو ساز برای تولید هزاران دستگاه خودرو مواد اولیه کافی در اختیار داشته باشد، اما نبود یک قطعه کوچک الکترونیکی یا مکانیکی، امکان تکمیل خودرو را از بین ببرد.

این ویژگی، برنامه‌ریزی تولید را به شدت به عملکرد زنجره تأمین وابسته کرده است. هر گونه تاخیر در تأمین قطعه، مشکلات حمل‌ونقل، توقف ترخیص کالا، ناهماهنگی میان تأمین‌کننده و خودرو ساز یا تاخیر در تأمین مواد اولیه می‌تواند برنامه تولید را تغییر دهد.

مشکل زمانی جدی‌تری می‌شود که اختلال در تأمین به شکل مقطعی و غیر قابل پیش‌بینی اتفاق بیفتد. در این شرایط، خودرو ساز نمی‌تواند ظرفیت خطوط تولید، نیروی انسانی، موجودی انبار و برنامه تحویل را با اطمینان مدیریت کند از سوی دیگر، انباشته شدن خودروهای ناقص در محوطه کارخانه نیز یکی از پیامدهای چنین وضعیتی است. خودرویی که بخش عمده فرآیند تولید آن انجام شده اما یک یا چند قطعه را در اختیار ندارد، عملاً قابل عرضه به مشتری نیست. این خودرو علاوه بر اشغال فضای تولید و پارکینگ، سرمایه شرکت را نیز برای مدتی قفل می‌کند.

لجستیک؛ حلقه‌ای که کمتر دیده می‌شود

در بررسی مشکلات تولید خودرو، معمولاً تمرکز اصلی روی خودرو ساز و قطعه‌ساز است؛ اما بخش مهمی از اختلالات می‌تواند در حوزه لجستیک اتفاق بیفتد. مواد اولیه و قطعات باید از نقاط مختلف کشور یا خارج از کشور به کارخانه برسند. بنابراین وضعیت حمل‌ونقل جاده‌ای، ظرفیت ناوگان، هزینه حمل، زمان‌بندی تحویل، فرآیندهای گمرکی و حتی محدودیت‌های ناشی از شرایط جغرافیایی و زیرساختی می‌تواند بر تولید اثر گذار باشد. در چنین شرایطی، لجستیک دیگر یک هزینه جانبی برای صنعت خودرو نیست؛ بخشی از فرآیند تولید است. خودرو سازی مدرن بر مبنای تحویل زمان‌بندی‌شده قطعات فعالیت می‌کند. هر چه موجودی انبار کاهش پیدا کند و نظام تأمین به سمت تحویل دقیق‌تر حرکت کند، حساسیت کارخانه نسبت به کوچک‌ترین اختلال در حمل‌ونقل افزایش می‌یابد. بنابراین در شرایطی که

پیگیری يك موضوع Follow up

رقابت؛ شرط ارتقای کیفیت خودرو



اکبر رنجیرزاده با اشاره به مشکلات در حوزه خودرو اظهار داشت: «باید این مسیر دالایی و واسطه‌گری تا حد امکان کوتاه شود و خودرو از تولیدکننده یا واردکننده معتبر با سود منطقی و قابل دفاع به دست مصرف‌کننده برسد.» این عضو ناظر مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «بررسی فاصله میان قیمت تولیدکننده، قیمت بازار و قیمت مصرف‌کننده نهایی نشان می‌دهد در زنجره عرضه خودرو اشکالاتی وجود دارد که باید برطرف شود؛ زیرا بخشی از سودی که در این فاصله ایجاد می‌شود، به افرادی می‌رسد که نه در تولید و نه در واردات نقش دارند و حتی ممکن است مالیات هم پرداخت نکنند.» وی با تأکید بر ضرورت ایجاد رقابت واقعی در صنعت خودرو گفت: «اگر قرار است خودرو سازی کشور از نظر کیفیت و ظرفیت تولید رشد کند، باید از قیمت‌گذاری دستوری فاصله بگیریم و فضای رقابت را در بازار خودرو بازتر کنیم.» او ادامه داد: «صنعت خودرو سازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده وار دکننده به روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» رنجیرزاده با بیان این‌که در شرایط کنونی بیش از گذشته مراقب بازار باشیم، به‌طوری‌که تصمیم‌ها موجب التهاب در بازار خودرو نشود، افزود: «همه دستگاه‌ها باید تلاش کنند ضمن تأمین نیاز مردم، آرامش و اطمینان به بازار باز گردد و از تصمیماتی که می‌تواند موجب افزایش غیر منطقی قیمت‌ها یا ایجاد انتظارات توری می‌شود، جلوگیری شود.» عضو ناظر مجلس در شورای رقابت یکی از مشکلات بازار خودرو را قیمت‌گذاری دستوری عنوان کرد و گفت: «اگر می‌خواهیم تولید داخلی به‌درستی شکل بگیرد، کیفیت محصولات افزایش یابد و توان تولیدکنندگان از نظر کمی و کیفی ارتقا یابد، باید فضای رقابت بازتر شود و از قیمت‌گذاری دستوری فاصله بگیریم.» وی با بیان این‌که ایران باید به یکی از کشورهای صنعتی در حوزه خودرو تبدیل شود که این هدف جز با ایجاد فضای رقابتی واقعی امکان‌پذیر نیست، افزود: «زمانی می‌توان به ارتقای کیفی صنعت خودرو امیدوار بود که تولیدکننده در یک محیط رقابتی فعالیت کند و برای حفظ بازار، افزایش کیفیت، کاهش هزینه و ارتقای بهره‌وری را در دستور کار قرار دهد.» رنجیرزاده با بیان این‌که در گذشته نگاه مثبتی نسبت به واردات خودرو وجود نداشت، گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود.» این نماینده مجلس در عین حال تأکید کرد که باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای با کیفیت به مصرف‌سوخت پایینی دارند، وارد کشور شوند.



نگاه View

سایپا نشان «NEXUS» در صنعت خودرو را دریافت کرد

به گزارش «سایپانوز» گروه خودرو سازی سایپا نشان «NEXUS» در صنعت خودرو را با محوریت کاهش مصرف منابع، کربن و هزینه و با تمرکز بر خلق ارزش در عصر کربن دریافت کرد این نشان از سوی انجمن مدیریت سبز ایران و در پی استقرار نظام گزارش‌دهی NEXUS و ایجاد هم‌افزایی میان ارزش‌های اقتصادی و زیست محیطی راستی‌آزمایی‌پذیر در زنجره ارزش صنعت خودرو به گروه خودرو سازی سایپا اعطا شده است



در فرآیند ارزیابی این نشان، اقدامات هوشمندانه، انسان‌محور و فناوریانه در محورهای آب، انرژی، مواد، پسماند، کربن و هزینه مورد توجه قرار گرفته و نشان NEXUS به منظور تداوم مسیر سایپا در «خلق ارزش در عصر کربن» به این گروه خودرو سازی اهدا شده است گفتنی است، NEXUS رویکردی نوین در مدیریت سازمانی است که پنج حوزه کربن، انرژی، آب، پسماند و هزینه را به‌جای بررسی جداگانه، به‌صورت یکپارچه و در ارتباط متقابل با یکدیگر تحلیل و مدیریت می‌کند تا کارایی و پایداری سازمان افزایش یابد

زاپاس

Spare Tire

سهام «پارس خودرو» از شاخص صنعت خودرو پیشی گرفت

تجدید ارزیابی دارایی‌ها، افزایش تولید و تسریع در تکمیل خودروهای ناقص طی هفته‌های اخیر از جمله عوامل مورد توجه سرمایه‌گذاران در معاملات این نماد است. این عوامل در کنار روند معاملات، زمینه افزایش توجه بازار سرمایه به سهام پارس خودرو را فراهم کرده است

بازار متمایز کرده است. این در حالی است که شاخص کل بورس در همین بازه زمانی ۱۰۳ درصد و شاخص صنعت خودرو ۶۳ درصد رشد داشته‌اند؛ موضوعی که نشان می‌دهد بازدهی «خپارس» در این دوره بالاتر از شاخص صنعت خودرو بوده است افزایش سرمایه شرکت پارس خودرو از محل مازاد

به گزارش «سایپانوز» سهام پارس خودرو در معاملات هفته جاری با ثبت رشد ۱۲ درصدی و تداوم صف خرید در تمامی روزهای معاملاتی، روند صعودی خود را حفظ کرد. این روند در ادامه بازدهی ۱۷۱ درصدی نماد «خپارس» از زمان بازگشایی، عملکرد این سهم را در مقایسه با شاخص‌های اصلی



که خروجی نسل جدید می تواند به مرز ۶۰۰ اسب بخار یا حتی فراتر از آن برسد. در بخش طراحی، تغییرات به اندازه مدل جدید X۵ رادیکال نخواهد بود. بامو قصد دارد ساختار کلی بدنه و فرم چراغ های دو تکه را حفظ کند؛ اما با اصلاحاتی مدرن تر ظاهر خودرو را به روز کند. جلو پنجره بزرگ کلیوی همچنان در جای خود باقی می ماند و احتمالاً از طراحی افقی برای تاکید بر عرض بیشتر خودرو بهره خواهد برد. همچنین چراغ های عقب با گرافیکی جدید، بخش بزرگی از عرض خودرو را پوشش خواهند داد. تحولات اصلی در کابین رقم خواهد خورد. X۷ جدید به سامانه Panoramic iDrive مجهز می شود؛ فناوری تازه بامو که اطلاعات رانندگی را در امتداد بخش پایینی شیشه جلو نمایش می دهد. این سیستم در کنار نمایشگر مرکزی بزرگ و هد آپ دیسپلی نسل جدید، تجربه ای کاملاً مدرن را برای سرنشینان فراهم خواهد کرد.

جدیدترین تصاویر جاسوسی از نسل آینده بامو X۷ نشان می دهد بزرگ ترین شاسی بلند این خودرو ساز آلمانی با وجود حرکت پرند به سمت زبان طراحی و فناوری های نسل Neue Klasse، همچنان برخی از ویژگی های سنتی خود را حفظ خواهد کرد. مهم ترین نکته، ادامه حضور پیشرانه V۸ در نسخه های قدرتمند این مدل است؛ موضوعی که برای علاقه مندان خودروهای بزرگ و پر قدرت خبر خوشایندی محسوب می شود. نمونه آزمایشی مشاهده شده در پیست نوربرگ رینگ به چهار خروجی اگزوز مجهز بود که حضور یک موتور ۸ سیلندر را تایید می کند. این خودرو احتمالاً جانشین نسخه فعلی M۶۰ خواهد شد و حتی ممکن است با نشان جدید M۷۰ به بازار عرضه شود. نسل کنونی X۷ از موتور ۴.۴ لیتری V۸ توین توربو با فناوری هیبرید خفیف و قدرت ۵۲۲ اسب بخار بهره می برد، اما گزارش ها حاکی از آن است

لوکس ترین شاسی بلند باواریایی هم برقی می شود



ویژه ها

مشکلات بازار خودرو حاصل چیست؟



«دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران گفت: «تازمانی که خودرو در اقتصاد ایران یک کالای سرمایه ای تعریف شود و قیمت گذاری دستوری در این صنعت پابرجا باشد، بازار خودرو روی آرامش را نخواهد دید. در چنین وضعیتی، خودرو باید به کالای مصرفی تبدیل شود و این مساله تنها با آزادسازی فضای رقابتی و اصلاح سیاست های کلان اقتصادی محقق خواهد شد؛ در غیر این صورت، مسکن های مقطعی، در مان دردهای مزمن این بازار نخواهد بود.» آرمان خالقی مشکلات فعلی بازار خودرو را حاصل خلأهای سیاست گذاری کلان عنوان و بیان کرد: «در حال حاضر بازاری مواجه هستیم که به دلیل محدودیت های ارزی و سیاست های حمایتی غیر کارشناسی، همواره در شرایطی ناپایدار قرار دارد و در این میان، مردم و مصرف کنندگان نهایی هستند که بیشترین آسیب را متحمل می شوند.»

دیگه چه خبر؟

افزایش مصرف CNG پس از تغییر نرخ سوم بنزین



«مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی از رشد ۱۱ درصدی مصرف CNG طی هفته نخست پس از تغییر نرخ سوم بنزین خبر داد. محمدصادق عظیمی فر گفت: «در بازه یک هفته ای پس از اجرای طرح اصلاح تدریجی نرخ سوم بنزین و تغییر نرخ سوم به ۱۰ هزار تومان، میانگین مصرف CNG در کشور نسبت به نیمه نخست شهر یور و مردادماه به میزان تقریبی ۲ میلیون متر مکعب در روز معادل ۱۱ درصد افزایش یافته است.» وی اضافه کرد: «طرح تبدیل رایگان ناوگان پر پیمايش سکوهای اینترنتی حمل بار و مسافر به CNG سوز در اولویت این شرکت قرار دارد و در حال انجام است.»

در قیاس با مدت زمان مشابه سال گذشته رقم خورد؛

رشد بیش از ۴ برابری در آمد «نفت ایرانول» در مردادماه



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«نفت ایرانول در مردادماه سال جاری توانست جهش قابل توجهی در درآمد خود ثبت کند. بر اساس گزارش منتشر شده در سامانه کنال، درآمد ایرانول در این ماه به ۶ هزار و ۸۶۸ میلیارد تومان رسیده است؛ رقمی که در مقایسه با درآمد یک هزار و ۶۱۸ میلیارد تومانی مردادماه سال گذشته، افزایش ۵ هزار و ۲۵۰ میلیارد تومانی را نشان می دهد. بر این اساس، درآمد نفت ایرانول در مردادماه نسبت به ماه مشابه سال قبل حدود ۲۲۴.۵ درصد رشد کرده است. به بیان دیگر، درآمد شرکت در این ماه حدود ۴.۲۵ برابر مردادماه سال گذشته شده است. این رشد چشمگیر را می توان یکی از مهم ترین نشانه های تقویت جایگاه در آمدی نفت ایرانول دانست. افزایش بیش از چهار برابری درآمد در فاصله یک سال، بیانگر آن است که شرکت توانسته ارزش فروش خود را به شکل قابل توجهی افزایش دهد و از ظرفیت های موجود برای خلق درآمد بیشتر استفاده کند. چنین رشدی، اهمیت ویژهای برای یک شرکت تولیدی دارد؛ چراکه افزایش مقیاس فروش می تواند زمینه را برای بهبود عملکرد عملیاتی و افزایش قدرت مالی شرکت فراهم کند. رشد قابل توجه درآمد، منابع مالی بیشتری را در اختیار نفت ایرانول قرار می دهد و می تواند توان شرکت برای تامین سرمایه در گردش، خرید مواد اولیه

و اجرای برنامه های توسعه ای را افزایش دهد. برخورداری از منابع مالی قوی تر، دست شرکت را برای مدیریت بهتر عملیات و استفاده از فرصت های موجود در بازار بازتر خواهد کرد و می تواند به تداوم روند رشد در ماه های آینده کمک کند. از سوی دیگر، افزایش درآمد ظرفیت مناسبی برای رشد سودآوری شرکت ایجاد می کند. هر چه حجم و ارزش فروش افزایش پیدا کند، در صورت مدیریت مناسب هزینه ها و حفظ حاشیه سود، امکان انتقال این رشد به سطوح بالاتر سود عملیاتی و سود خالص نیز بیشتر خواهد شد. بنابراین جهش درآمدی مردادماه را می توان عاملی مهم در تقویت ظرفیت سودسازی نفت ایرانول در نظر گرفت. این رشد همچنین می تواند قدرت شرکت برای سرمایه گذاری و توسعه فعالیت های خود را افزایش دهد. افزایش منابع حاصل از فروش می تواند در مسیر افزایش بهره وری، بهبود فرآیندهای تولید، توسعه محصولات، تقویت شبکه فروش و حضور پررنگ تر در بازارهای داخلی و صادراتی مورد استفاده قرار گیرد. در چنین شرایطی، رشد درآمد صرفاً یک اتفاق مقطعی در صورت های مالی نخواهد بود و می تواند به عاملی برای توسعه ظرفیت های آتی شرکت تبدیل شود. نکته قابل توجه در عملکرد نفت ایرانول، فاصله بسیار زیاد درآمد مردادماه امسال با دوره مشابه سال گذشته است. عبور درآمد ماهانه از مرز ۶ هزار میلیارد تومان، در مقایسه با رقم حدود ۱.۶ هزار میلیارد تومانی سال قبل، نشان دهنده تغییر محسوسی در مقیاس درآمدزایی شرکت است. استمرار چنین سطوحی از فروش می تواند جایگاه درآمدی شرکت را در ماه های آتی نیز تقویت کند و زمینه ثبت عملکرد مالی قدرتمندتری را فراهم آورد.



تخصیص ارزش بر اساس اولویت های تولید و ارزش افزوده انجام می شود



«ایدرونیوز به نقل از پایگاه اطلاع رسانی وزارت صمت، سیدمحمد اتابک در نشست با اعضای کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی و فعالان اقتصادی خراسان رضوی اظهار کرد: «میزان ارز در سال های اخیر کاهش یافته است و این کاهش منابع، ضرورت اولویت بندی و مدیریت مصارف ارزی را بیش از گذشته نشان می دهد.»

وزیر صمت ادامه داد: «در شرایط فعلی باید ابتدا ارز مورد نیاز مواد اولیه و اقلامی که مستقیماً در فرایند تولید به کار می روند تامین شود و پس از آن، سایر نیازها بر اساس میزان اهمیت و اثرگذاری آن ها در اقتصاد کشور در اولویت قرار گیرند.»

اتابک با بیان این که تولید محور اصلی اقتصاد کشور است، گفت: «در تصمیم گیری ها باید مشخص شود کدام بخش ها بیشترین نیاز، ارزش افزوده و ظرفیت اشتغال را ایجاد می کنند؛ بر همین اساس تلاش می کنیم با رفع موانع شرایط برای واحدهای تولیدی تسهیل شود.»

وی درباره نوسازی تجهیزات و ماشین آلات بخش معدن گفت: «در سال های اخیر بخشی از ماشین آلات مورد نیاز معادن وارد و تعدادی نیز بازسازی شده است.»

مقام عالی وزارت صمت، خراسان رضوی را از استان های برخوردار با ظرفیت های متنوع اقتصادی دانست و گفت: «حدود ۲۱ درصد از ارزش افزوده استان مربوط به بخش صنعت است که از این نظر خراسان رضوی در جایگاه پنجم کشور قرار دارد؛ ضمن این که ظرفیت توسعه و ایجاد ارزش افزوده بیشتر در این استان وجود دارد.»

اتابک عنوان کرد: «ترخ مشارکت اقتصادی در این استان حدود ۴۳ تا ۴۴ درصد است که رقم قابل توجهی محسوب می شود و نشان می دهد فعالان اقتصادی استان از ظرفیت های موجود به شکل مناسبی استفاده کرده اند.»

در ادامه این نشست، معاونان وزیر صنعت، معدن و تجارت نیز به تشریح برنامه ها و اقدامات انجام شده در حوزه های مختلف از جمله نوسازی و تامین ماشین آلات معدنی، نحوه تخصیص ارز و اولویت های ارزی بخش تولید، تسهیلات حمایتی و همچنین مهم ترین مسائل و مطالبات فعالان اقتصادی پرداختند

برای چه؟

۴۰ درصد بنزین کشور در پاک خودروها و موتور سیکل های فرسوده

«بر اساس آمارهای موجود، نزدیک به حدود ۱۴ میلیون دستگاه خودرو و سواری و موتور سیکل فرسوده در کشور، سالانه نزدیک ۲۰ میلیارد لیتر بنزین مصرف می کنند که همین تعداد ۴۰ درصد از سهم مصرف روزانه بنزین را به خود اختصاص داده است. همچنین کل مصرف بنزین کشور سالانه حدود ۴۹.۳ میلیارد لیتر است که بر پایه مصرف روزانه به صورت میانگین ۱۳۵ میلیون لیتر مصرف را شامل می شود که سهم فرسوده ها از این مصرف بسیار چشمگیر است؛

چرا؟

کیفیت پایین ناوگان در حال تردد، یک علت مهم افزایش مصرف

«سهم قابل توجهی از مصرف بالانه صرفاً مربوط به افزایش سفرها، بلکه به کیفیت پایین ناوگان در حال تردد بازمی گردد؛ ناوگانی که بخش مهمی از آن را خودروها و موتور سیکل های فرسوده تشکیل می دهند و به دلیل افت راندمان فنی، استهلاک قطعات، تنظیم نبودن موتور و نبود فناوری های کنترل مصرف، به طور معناداری بیشتر از خودروهای نو سوخت مصرف می کنند و این در حالی است که در کنار موارد مطرح شده مسائلی همچون کیفیت سوخت و پر مصرف بودن میزان سوخت موتور خودروهای ایرانی مزید بر علت است.

چند نکته؟

افزایش مصرف بنزین یک چالش جدی است

«مصرف بنزین در کشور طی سال های اخیر به یکی از چالش های اصلی حوزه انرژی تبدیل و در کنار فشار بر بودجه و زنجیره تامین سوخت، آثار مستقیم خود را در افزایش آلودگی هوا و فرسایش زیرساخت های شهری نشان داده است. از سوی دیگر، هر چه سن خودرو و وسیله نقلیه بالاتر می رود، مصرف سوخت در شرایط واقعی تردد شهری و بین شهری افزایش خواهد یافت و هزینه این اتلاف، هم به خانوارها و هم به اقتصاد ملی تحمیل می شود.



سلامت خودمی توانستند برای لغو یا کاهش این محدودیت‌ها درخواست دهند. اکنون وزارت زیر ساخت و حمل‌ونقل ایتالیا اعلام کرده است که این محدودیت‌ها به دستور مستقیم مسئولان ارشد از متن نهایی مقررات حذف شده‌اند. با این حال، دولت همچنان به دنبال افزایش سطح نظارت بر رانندگان سالخورده است و قصد دارد فرآیندهای پزشکی دقیق‌تری را برای تمدید گواهینامه افراد بالای ۸۵ سال اجرا کند. برخی پیشنهادها حتی شامل برگزاری آزمون‌های عملی رانندگی در سنین ۸۵ تا ۹۰ سالگی برای تمدید مجوز رانندگی است. در حال حاضر نیز قوانین ایتالیا برای رانندگان سالمند سختگیرانه‌تر از بسیاری از کشورهاست. اعتبار گواهینامه با افزایش سن کاهش می‌یابد و پس از ۸۰ سالگی، تمدید آن هر دو سال یکبار انجام می‌شود. همچنین تاییدیه پزشکی سلامت جسمی و ذهنی برای ادامه رانندگی الزامی است

دولت ایتالیا پس از ماه‌ها بحث و بررسی، تصمیم گرفت طرح جنجالی اعمال محدودیت‌های سختگیرانه برای رانندگان سالمند را کنار بگذارد. بر اساس پیشنهاد اولیه، افراد ۸۵ ساله و بالاتر در زمان تمدید گواهینامه با محدودیت‌های قابل توجهی روبه‌رو می‌شدند؛ از جمله ممنوعیت رانندگی در آزادراه‌ها، محدود شدن شعاع تردد به ۱۰۰ کیلومتر از محل سکونت و الزام به رعایت سطح صفر الکل در خون هنگام رانندگی. این طرح بخشی از بازنگری گسترده قوانین راهنمایی و رانندگی ایتالیا بود که با هدف افزایش ایمنی جاده‌ها تدوین شده بود. با این حال، منتقدان معتقد بودند اعمال محدودیت صرفاً بر اساس سن، بدون ارزیابی توانایی واقعی افراد، می‌تواند تبعیض آمیز و ناعادلانه باشد. در نسخه پیشنهادی، سالمندان تنها در صورت مراجعه به کمیسیون‌های پزشکی محلی و ارائه دسترسی به سوابق



ایتالیا از محدودیت رانندگان بالای ۸۵ سال عقب‌نشینی کرد

نسل زد خودروهای ساخت ۲۰۰۰ را کلاسیک می‌دانند



تصویر سنتی از یک خودرو کلاسیک معمولاً با مدل‌های کمیاب، گران قیمت و خاص گره خورده است؛ خودروهایی مانند کوروت‌های کلاسیک، ماسل کارهای آمریکایی یا مدل‌های اسپرتی که از همان روزهای نخست تولید نیز جایگاه ویژه‌ای در میان علاقه‌مندان داشتند. اما در سال‌های اخیر، تعریف «خودرو کلاسیک» در حال تغییر است و نسل جوان نگاه متفاوتی به این موضوع پیدا کرده است. بر اساس داده‌های شرکت‌های بیمه خودروهای کلاسیک، تقاضا برای بیمه خودروهای معمولی و روزمره دهه‌های ۱۹۹۰ و ۲۰۰۰ به شکل محسوسی افزایش یافته است. در حالی که نسل بیبی‌بومرها بیشتر به دنبال خودروهای

شاخص و کمیاب بودند، امروز بسیاری از جوانان نسل هزاره، نسل X و به‌ویژه نسل Z به سراغ مدل‌هایی می‌روند که زمانی بخشی عادی از خیابان‌ها بودند؛ خودروهایی مانند تویوتا کرولا، هوندا سیویک، شورولت کاولیر یا فورد تاروس. کارشناسان معتقدند مهم‌ترین عامل این تغییر، حس نوستالژی است. بسیاری از افراد به خودروهایی علاقه‌مند می‌شوند که در دوران کودکی و نوجوانی با آن‌ها آشنا بوده‌اند. به عبارت دیگر، خودروهایی که زمانی وسیله نقلیه خانواده، همسایه‌ها یا نخستین تجربه رانندگی آن‌ها بوده‌اند، امروز به بخشی از خاطرات ارزشمندشان تبدیل شده‌اند.

قدرت واقعی خودروهای برقی چقدر است؟



با گسترش خودروهای برقی، اعداد مربوط به قدرت موتور بیش از هر زمان دیگری به ابزار بازاریابی تبدیل شده‌اند. در حالی که شرکت‌ها از ارقام خیره‌کننده چهار رقمی برای جلب توجه مشتریان استفاده می‌کنند، واقعیت این است که قدرت اعلام‌شده همیشه معادل توان قابل دسترس در استفاده مداوم نیست. نمونه بارز این موضوع پورشه تایکان توربو GT است؛ خودرویی که در تبلیغات با حداکثر قدرت ۱۰۹۳ اسب‌بخار معرفی می‌شود، اما در اسناد رسمی ثبت خودرو در آلمان تنها ۲۲۰ اسب‌بخار برای آن درج شده است. دلیل این اختلاف به روش‌های متفاوت اندازه‌گیری قدرت بازمی‌گردد. پورشه برای تایکان توربو GT

قدرت پایه ۷۷۸ اسب‌بخار را اعلام می‌کند؛ اما با فعال شدن سامانه کنترل، این رقم به ۱۰۹۱ اسب‌بخار افزایش می‌یابد و در حالت اوربوست برای تنها دو ثانیه به ۱۰۹۳ اسب‌بخار می‌رسد. این اعداد مطابق استاندارد بین‌المللی GTR ۲۱ محاسبه شده‌اند؛ روشی که حداکثر توان قابل دستیابی سامانه محرکه را اندازه‌گیری می‌کند. در مقابل، قوانین ECE R۸۵ شاخص دیگری را در نظر می‌گیرند که «توان پایدار ۳۰ دقیقه‌ای» نام دارد. این معیار نشان می‌دهد یک سامانه الکتریکی به‌طور متوسط چه میزان قدرت را می‌تواند در بازه‌ای طولانی حفظ کند.

مطالعه «جی‌دی پاور» نشان داد؛

رانندگان از فناوری‌های ساده بیشتر از نمایشگرهای پرزرق و برق استقبال می‌کنند



سپیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

در حالی که خودروسازان برای جذب مشتریان هر سال نمایشگرهای بزرگ‌تر، سامانه‌های پیشرفته‌تر و قابلیت‌های دیجیتال بیشتری را به محصولات خود اضافه می‌کنند، نتایج تازه‌ترین پژوهش موسسه «JD Power» نشان می‌دهد خواسته واقعی خریداران الزاماً همسوا با این روند نیست. بر اساس مطالعه «شاخص تجربه فناوری ۲۰۲۶»، این موسسه، رانندگان بیش از هر چیز به فناوری‌هایی علاقه دارند که بدون جلب توجه، استفاده از خودرو را آسان‌تر کنند؛ در مقابل بسیاری از تجهیزات پرهزینه و تبلیغاتی، از جمله نمایشگرهای مخصوص سرنشین جلو و سامانه‌های رانندگی نیمه‌خودکار پیشرفته، نتوانسته‌اند رضایت بالایی کسب کنند. این تحقیق که به‌مشارکت بیش از ۶۸ هزار مالک خودروهای مدل ۲۰۲۶ و پس از ۹۰ روز استفاده از خودرو و انجام شده، ۴۰ فناوری مختلف را در حوزه‌های رفاهی، ارتباطی، کمک‌راننده و خودروهای برقی مورد بررسی قرار داده است. نتایج نشان می‌دهد سامانه‌های ساده‌ای مانند استارت هوشمند بدون کلید و کنترل هوشمند تهویه مطبوع، بالاترین سطح رضایت را در میان مالکان ایجاد کرده‌اند. در مقابل، نمایشگرهای سرنشین جلو که در سال‌های اخیر به یکی از ترندهای صنعت خودرو تبدیل شده‌اند، عملکرد ضعیفی داشته‌اند؛ به گونه‌ای که در ۳۵ درصد مالکان اعلام کرده‌اند هرگز از این نمایشگرها استفاده نکرده‌اند. این گزارش همچنین نشان می‌دهد پیچیده بودن فناوری الزاماً به معنای محبوبیت بیشتر نیست. حتی برخی سامانه‌های کمک‌راننده پیشرفته نیز نتوانسته‌اند رضایت کاربران را به اندازه فناوری‌های ساده‌تر جلب کنند. در بخش رتبه‌بندی برندها، کادیلک در میان برندهای لوکس و هیوندای برای هفتمین سال متوالی در میان برندهای بازار انبوه، بیشترین امتیاز نوآوری را به دست آورده‌اند.



فناوری‌های ساده، محبوب‌تر از نمایشگرهای پرزرق و برق

نتایج تازه‌ترین پژوهش موسسه «JD Power» نشان می‌دهد برخلاف تصور بسیاری از خودروسازان، مشتریان بیش از آن که شیفته نمایشگرهای بزرگ و فناوری‌های پرزرق و برق باشند، به تجهیزاتی علاقه دارند که بی‌سروصدا زندگی روزمره را آسان‌تر می‌کنند. این مطالعه حاکی از آن است که بسیاری از فناوری‌هایی که در سال‌های اخیر به محور اصلی تبلیغات خودروسازان تبدیل شده‌اند، در عمل نتوانسته‌اند رضایت قابل توجهی در میان مالکان خودرو ایجاد کنند. مطالعه «شاخص تجربه فناوری آمریکا ۲۰۲۶» توسط «JD Power» با مشارکت ۶۸ هزار و ۸۴ مالک خودروهای مدل ۲۰۲۶ انجام شده و تجربه استفاده از ۴۰ فناوری مختلف را پس از ۹۰ روز مالکیت بررسی کرده است. این فناوری‌ها طیف گسترده‌ای از سامانه‌های رفاهی و ارتباطی تا تجهیزات کمک‌راننده، خودروهای برقی و قابلیت‌های هوشمند را در بر می‌گیرند. بررسی نتایج نشان می‌دهد فناوری‌های ساده و کاربردی همچنان

نمایشگرهای سرنشین؛ فناوری پرهزینه‌ای که بسیاری از مالکان نادیده می‌گیرند یکی از فناوری‌هایی که در سال‌های اخیر به بخش ثابتی از رونمایی خودروهای جدید تبدیل شده، نمایشگر اختصاصی سرنشین جلو است؛ آپشنی که خودروسازان آن را به عنوان نمادی از پیشرفت دیجیتال معرفی می‌کنند. با این حال، نتایج مطالعه «JD Power» نشان می‌دهد این تجهیزات نتوانسته‌اند انتظارات را برآورده کنند و حتی در میان کم‌طرفدارترین فناوری‌های خودروهای امروزی قرار گرفته‌اند. بر اساس این گزارش، نمایشگرهای سرنشین جلو به‌طور متوسط ۲۱٫۳ مشکل به ازای هر ۱۰۰ خودرو ثبت کرده‌اند که یکی از ضعیف‌ترین نتایج در میان فناوری‌های بررسی‌شده به‌شمار می‌رود. شاید مهم‌تر از این آمار، میزان استفاده پایین از این قابلیت باشد؛ به طوری که ۳۵ درصد مالکان خودروهای مجهز به چنین نمایشگرهایی اعلام کرده‌اند تاکنون حتی یک بار هم از آن استفاده نکرده‌اند. همچنین تنها ۶ درصد پاسخ‌دهندگان گفته‌اند در تمامی سفرهای خود از نمایشگر سرنشین بهره می‌برند. نتایج این مطالعه تنها به نمایشگرها محدود نمی‌شود و در بخش سامانه‌های کمک‌راننده نیز یافته‌های جالبی به چشم می‌خورد. برخلاف تصور رایج، پیشرفته بودن فناوری الزاماً به معنای رضایت بیشتر کاربران نیست. بررسی‌ها نشان می‌دهد سامانه‌های سطح ۲ که همچنان نیازمند قرار گرفتن دست راننده روی فرمان هستند، از نظر کیفیت عملکرد و تجربه کاربری امتیاز بالاتری نسبت به سامانه‌های پیشرفته سطح ۲ پلاس با قابلیت رانندگی بدون دخالت دست کسب کرده‌اند. این موضوع در حالی رخ داده که سامانه‌های سطح ۲ پلاس در عمل مشکلات فنی کمتری را نسبت به نمونه‌های ساده‌تر ثبت کرده‌اند. با این وجود، پیچیدگی عملکرد و نحوه تعامل رانندگان با این فناوری‌ها باعث شده رضایت کلی کاربران از آن‌ها کمتر از حد انتظار باشد؛ موضوعی که بار دیگر نشان می‌دهد مشتریان بیش از هر چیز به دنبال فناوری‌های کاربردی، ساده و قابل اعتماد هستند، نه الزاماً پیچیده‌ترین و پیشرفته‌ترین امکانات موجود در بازار.



بولدر از زبان طراحی جدید هیوندای با عنوان «Art of Steel» بهره می‌برد؛ اما نسبت به محصولات فعلی این برند چهره‌ای بسیار خشن‌تر دارد. در بخش جلو، کاپوتی تخت، چراغ‌های باریک مستطیلی، امضای نوری عمودی، سپری حجیم و صفحات محافظ زیر بدنه دیده می‌شود. در نمای جانبی نیز گلگیرهای بزرگ، پوشش‌های پلاستیکی ضخیم، بدنه‌ای صاف و چرخ‌های بزرگ آفرودی، ظاهر خودرو را به‌فورد برانکو و جپ رانگلر نزدیک کرده‌اند. لاستیک‌های ۳۷ اینچی و تیر زاپاس نصب‌شده روی در عقب نیز بر ماهیت ماجراجویانه آن تأکید دارند. هرچند تصویری از کابین نسخه نهایی منتشر نشده، اما انتظار می‌رود طراحی داخلی از کانسپت الهام بگیرد و با داشبوردی افقی، عناصر سازمای نمایان و کلیدهای فیزیکی متعدد همراه باشد. برخلاف بسیاری از شاسی‌بلندهای مدرن که بر لوکس بودن تمرکز دارند، بولدر احتمالاً دوام و کاربری در شرایط سخت را در اولویت قرار خواهد داد. سیستم چندرسانه‌ای جدید Pleos Connect مبتنی بر Android Auto- نیز وظیفه مدیریت امکانات دیجیتال خودرو را بر عهده خواهد داشت.

خدا حافظی «تویوتا» با ۷6 بنزینی در ژاپن

است که از لکسوس LX۷۰۰h به‌عاریت گرفته شده است. این مجموعه از یک موتور ۳٫۵ لیتری ۷۶ تونین توربو و یک موتور الکتریکی بهره می‌برد که در مجموع ۴۵۷ اسب‌بخار قدرت و ۷۹۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کنند. این ارقام نه تنها از تمامی نسخه‌های قبلی لند کرورز بالاتر هستند بلکه آن را به قدرتمندترین لند کرورز تولیدی تاریخ تبدیل می‌کنند البته استفاده از سامانه هیبریدی بدون هزینه نبوده است. نصب باتری در بخش بار باعث کاهش ظرفیت بارکاز ۸۰۰ به ۶۸۰ لیتر شده و وزن خودرو نیز حدود ۱۷۰۰ کیلوگرم افزایش یافته است. با این وجود، تویوتا با عایق‌بندی کامل مجموعه باتری موفق شده توان عبور از آب تا عمق ۷۰۰ میلی‌متر را حفظ کند؛ ویژگی مهمی که برای مشتریان لند کرورز اهمیت بالایی دارد.

تویوتا خود را برای عرضه نسخه به‌روز رسانی شده لند کرورز ۳۰۰ به بازار ژاپن آماده می‌کند؛ مدلی که قرار است از ۱۶ سپتامبر ۲۰۲۶ به فروش برسد و مهم‌ترین تحول آن، کنار گذاشتن پیکرانه ۶ سیلندر بنزینی به نفع یک سامانه هیبریدی قدرتمند است. این تغییر باعث می‌شود لند کرورز جدید به قوی‌ترین نسخه تاریخ این شاسی‌بلند افسانه‌ای تبدیل شود. لند کرورز ۳۰۰ که نخستین بار در سال ۲۰۲۱ معرفی شد، پیش‌تر نیز در بازارهای خاورمیانه، استرالیا و اروپا با این تغییرات عرضه شده بود؛ اما بازار ژاپن آخرین مقصد مهمی بود که هنوز نسخه جدید را دریافت نکرده بود. اکنون تویوتا تصمیم گرفته با به‌کارگیری فناوری هیبریدی، ضمن افزایش عملکرد، جایگاه پرچمدار آفرودی خود را در بازار تثبیت کند. ستاره اصلی این به‌روز رسانی، سامانه هیبریدی i-Force Max



در رأس خانواده نیز نسخه Raptor با موتور ۳ لیتری ۷۶ تویین-توربو قرار گرفته که ۴۱۸ اسببخار قدرت و حدود ۷۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. برانکو برای مسیرهای دشوار به سیستم چهار چرخ محرک و فناوری های اختصاصی آفرود مجهز شده است. در نسخه ریتور، سیستم تعلیق HOSS ۴۰، کمک فنرهای FOX و دیفرانسیل های قفل شونده، توانایی خودرو را در مسیرهای سنگلاخی و شن زار افزایش می دهد. ترکیب ساختار بدنه قابل تغییر، قوای محرکه متنوع و تجهیزات تخصصی آفرود، برانکو را به محصولی تبدیل کرده که فلسفه اصلی آن نه تجمیل، بلکه توانایی عبور از مسیرهای دشوار است

فورد برانکو یکی از شناخته شده ترین نام ها در دنیای خودروهای آفرود است؛ محصولی که پس از سال ها غیبت، با تمرکز بر قابلیت های خارج جاده ای به بازار بازگشته و در مدل ۲۰۲۶ نیز در قالب نسخه های دو و چهار در عرضه می شود. سقف و درهای قابل جداسازی، یکی از ویژگی های شاخص برانکو است که امکان تجربه رانندگی روی باز را فراهم می کند. در بخش فنی، برانکو ۲۰۲۶ با سه پیشراننده عرضه می شود. موتور ۲.۳ لیتری ۴ سیلندر اکوپوست، ۳۰۰ اسببخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند؛ در حالی که موتور ۲.۷ لیتری ۷۶ تویین-توربو قدرتی معادل ۳۳۰ اسببخار و حدود ۶۵۰ نیوتون متر دارد.



فورد «برانکو»؛ بلندقامتی برای مسیرهای سخت



نگرانی ها از تعهدات معوق خودروسازان، نبود قطعات و بسته شدن راه های تجارت

آیا واردات خودرو همچنان انجام خواهد شد؟



این فعال بخش واردات خودرو درباره چگونگی مجوزدهی نیز می گوید: «زمانی که ثبت سفارش برای خودرو انجام می شود، وزارت صمت اقدام به صدور مجوز می کند. معمولاً رویکرد این وزارتخانه بدین صورت است که به شرکت های دارای تعهدات معوق یا دارای شکایت، مجوز جدیدی اعطا نمی شود.» خدردی در پاسخ به این پرسش که ارزش واردات خودرو چگونه تامین می شود؟ اظهار می کند: «در زمینه تامین ارز، هر شرکت از منابع مالی خارج از کشور خود اعم از سپرده های ارزی یا دارایی های تبدیل شده به ارز بهره می گیرد تا بدون نیاز به خروج منابع ربایی از شبکه داخلی، هزینه واردات را پوشش دهد؛ سازوکار این تامین مالی در شرکت های مختلف متفاوت است.»

وی اضافه می کند: «پیش از آغاز سال جاری، امکان تامین ارز واردات خودرو از محل صادرات برخی محصولات وجود داشت؛ اما از ابتدای امسال، ثبت سفارش ها عمدتاً با استفاده از سپرده های متعلق به خود یا دیگران انجام می شود؛ بنابراین اگر شرکتی اخیراً مدعی تامین ارز از محل صادرات شده باشد، احتمالاً این منابع را از قبل تامین کرده است.» خدردی در پاسخ به این پرسش که مسیر واردات را در سال جاری چگونه می بینید؟ می گوید: «فرآیند واردات به هر نحو ادامه خواهد یافت؛ حتی اگر برخی مسیرها دستخوش تغییر شوند، واردکنندگان ناگزیر به شناسایی و انتخاب مسیرهای جایگزین هستند.» به گفته وی، با وجود محدودیت های مرزی، تا این لحظه واردات انجام شده و پیش بینی نمی شود که جریان آن به طور کامل متوقف شود؛ چرا که همواره راهکارهایی برای حمل کالا به کشور پیدا خواهد شد و از این بابت نگرانی جدی وجود ندارد.

عبور از محدودیت های حمل و نقل، مرزی و گمرکی، باید منابع ارزی لازم را نیز تامین کنند؛ موضوعی که می تواند هزینه و زمان ورود خودرو به کشور را افزایش دهد. از سوی دیگر، این سیاست برای دولت نیز می تواند به معنای کاهش تعهد مستقیم ارزی و کسب درآمد از محل فعالیت واردکنندگان باشد. با وجود این، فعالان بازار معتقدند دشواری های موجود در مسیر واردات و ترخیص کالا، همچنان ریسک تأخیر در تحویل خودرو به مشتریان را بالا نگه داشته است. به همین دلیل، توصیه آن ها به متقاضیان این است که از ورود به قراردادهای فروش بلندمدت ۹۰ یا ۱۲۰ روزه خودداری کنند و پیش از هر گونه پرداخت، از موجود بودن خودرو در کشور اطمینان حاصل کنند. رئیس هیات مدیره انجمن واردکنندگان خودرو نیز می گوید شرکتی که خودرو را در داخل کشور داشته باشد، ترجیح می دهد آن را در کوتاه ترین زمان به فروش برساند و وجه حاصل را به چرخه کسب و کار بازگرداند. بر این اساس، موجودی واقعی خودرو و کوتاه بودن زمان تحویل، در شرایط فعلی به یکی از مهم ترین معیارهای سنجش اعتبار شرکت های واردکننده تبدیل شده است. نایب رئیس هیات مدیره انجمن واردکنندگان خودرو نیز در پاسخ به این پرسش که مردم چگونه از تحویل به موقع خودرو اطمینان حاصل کنند؟ می گوید: «شرکت هایی که سابقه فعالیت طولانی در حوزه واردات خودرو دارند یا مجموعه هایی که به طور هم زمان در زمینه تولید و واردات فعال هستند، به دلیل ساختار عملیاتی خود، تعهداتشان را با نظم و به روز تر ایفا می کنند.» وی ادامه می دهد: «بر همین اساس، به متقاضیان توصیه می شود که برای انعقاد قرارداد، اولویت خود را با شرکت های با سابقه، خوشنام و دارای کارنامه موفق در تحویل به موقع کالا تنظیم کنند؛ به ویژه در شرایط کنونی که بازار با افزایش موارد معوق مواجه شده، انکاب به خوشنامی این شرکت ها ضریب اطمینان را برای خریداران افزایش می دهد.»



احسان ناصر بابلی
e.naseri@autoworld.ir

معوقات خودروسازان در تحویل محصولات داخلی و مونتاژی به دلیل دشواری تامین قطعه و طولانی شدن مسیر واردات کالا، حالا نگرانی ها درباره آینده واردات خودرو را نیز افزایش داده است. فعالان صنعت خودرو از احتمال در تامین قطعات مورد نیاز تولید به دلیل شرایط جنگی، تخریب بخشی از زیرساخت های بندری و افزایش هزینه های حمل و نقل و واردات می گویند؛ شرایطی که به گفته آن ها، ورود برخی قطعات را با تأخیرهای طولانی مواجه کرده است. حالا این پرسش برای متقاضیان خودروهای وارداتی مطرح است که وقتی تامین قطعات تولید داخل با چنین دشواری هایی روبه رو شده، آیا می توان به تداوم ورود خودروهای کامل و تحویل به موقع آن ها به مشتریان امیدوار بود؟

این نگرانی در شرایطی تشدید شده که برخی متقاضیان، با وجود ثبت نام در طرح های عرضه خودروهای وارداتی، نسبت به تداوم این فرآیند و امکان تحویل خودرو در موعد مقرر تردید دارند. بخشی از این تردیدها به محدودیت های ارزی بازمی گردد و گروهی دیگر نیز با اشاره به دشواری ورود قطعات، درباره امکان تداوم واردات خودروهای کامل سوال می کنند. تجربه سال های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۰ نیز بر این نگرانی ها سایه انداخته است؛ دوره ای که واردات خودرو به طور کامل متوقف ماند و بازار برای چند سال از حضور خودروهای خارجی جدید محروم شد. با این حال، فعالان بخش واردات خودرو در گفت و گو با رسانه «دنیای اقتصاد» تأکید می کنند که رویه نظارتی در عرضه خودروهای وارداتی نسبت به سال های گذشته تغییر کرده و وزارت صمت و سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان، تنها به شرکت هایی مجوز فروش می دهند که خودرو در داخل کشور داشته باشند.

بر اساس شروط اعلام شده، شرکتی که قصد عرضه یک مدل مشخص از خودرو را دارد، اما همچنان به تعهدات قبلی خود در فروش همان مدل عمل نکرده است، امکان دریافت مجوز عرضه جدید را نخواهد داشت. این رویکرد با هدف جلوگیری از تکرار بدعهدی های گذشته و ایجاد تعهدات تازه برای مشتریان اتخاذ شده است. رئیس سازمان حمایت نیز خردادماه امسال هشدار داده بود که به شرکت های بدعهد مجوز فروش جدید داده نمی شود و خدمات ارزی و گمرکی آن ها نیز از سوی وزارت صمت مسدود خواهد شد. در کنار نگرانی های مربوط به تحویل خودرو، تامین ارز نیز به یکی از چالش های اصلی واردات تبدیل شده است. در شرایطی که سهمیه مشخصی برای تامین ارز واردات خودرو اختصاص نیافته، وزارت صمت مقرر کرده تنها شرکت هایی امکان ورود به جدول تخصیص سهمیه واردات را داشته باشند که ارزش مورد نیاز خود را از منابع خارجی تامین کنند. به این ترتیب، واردکنندگان برای ادامه فعالیت، علاوه بر

بنزین در اروپا؛ مصرفی که با برقی سازی هم حذف نشده است

حمل و نقل در سال ۲۰۲۵ اندکی افزایش یافت؛ اما رشد آن محدود بود. در همین حال، یوروستات اعلام کرده است که در سال ۲۰۲۴، حمل و نقل حدود ۳۱ درصد از کل مصرف نهایی انرژی اتحادیه اروپا را به خود اختصاص داده و فرآورده های نفتی همچنان با سهم ۳۷ درصدی، بزرگ ترین منبع انرژی در مصرف نهایی اتحادیه اروپا بوده اند.

بنزین گران تر؛ اما همچنان پر مصرف
تحولات قیمتی سال ۲۰۲۶ نیز نشان می دهد بنزین هنوز نقش مهمی در اقتصاد خانوارهای اروپایی دارد. طبق داده های یوروستات، قیمت سوخت و روان کننده های مورد استفاده در حمل و نقل شخصی در ژوئیه ۲۰۲۶ نسبت به ژوئیه ۲۰۲۵، ۱۶.۹ درصد افزایش داشته است. قیمت بنزین نیز تنها در فاصله ژوئن تا ژوئیه ۲۰۲۶ حدود ۴.۷ درصد افزایش یافت. از سوی دیگر، عرضه کل فرآورده های نفتی در اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۵ به حدود ۴۴۸.۷ میلیون تن رسید که نسبت به سال قبل کاهش نشان می دهد. این کاهش در شرایطی رخ داده که اروپا هم زمان در حال توسعه خودروهای برقی، هیبریدی و زیرساخت شارژ است. بنابراین، تجربه اتحادیه اروپا نشان می دهد که حتی در یکی از پیشرفته ترین بازارهای جهان در حوزه خودروهای برقی، بنزین هنوز یک جزء مهم سبد انرژی حمل و نقل است. کاهش مصرف آن فرآیندی تدریجی است و بیش از آن که با یک جایگزینی ناگهانی اتفاق بیفتد، تحت تأثیر ترکیبی از خودروهای هیبریدی، افزایش بهره وری، توسعه خودروهای برقی، زیست سوخت ها و سیاست های مالیاتی قرار دارد. این تجربه برای کشورهای مانند ایران نیز از جهت اهمیت دارد که سیاست کاهش مصرف بنزین صرفاً با افزایش قیمت سوخت محقق نمی شود و به تغییر تدریجی ترکیب ناوگان و ایجاد مشوق برای خودروهای کم مصرف و برقی نیاز دارد.



برقی سازی؛ کاهش تدریجی وابستگی به سوخت فسیلی
نکته مهم برای تحلیل بازار اروپا این است که کاهش وابستگی به بنزین صرفاً از مسیر خودروهای برقی اتفاق نمی افتد. افزایش سهم خودروهای هیبریدی، بهبود مصرف سوخت خودروهای جدید و استفاده بیشتر از زیست سوخت ها نیز در این روند موثر هستند. آژانس بین المللی انرژی در گزارش «چشم انداز جهانی انرژی ۲۰۲۶» اعلام کرده است که در سال ۲۰۲۵ تقاضای سوخت جاده ای در اقتصادهای پیشرفته تقریباً ثابت مانده و افزایش بهره وری خودروها، به ویژه خودروهای هیبریدی، همراه با برقی سازی تدریجی توانسته افزایش تقاضای ناشی از رشد جابه جایی را تا حد زیادی خنثی کند. در اتحادیه اروپا نیز مصرف

بیشتری از بنزین دارد؛ هرچند سهم بنزین در برخی بازارها، به خصوص کشورهای که ناوگان خودروهای سواری بنزینی در آن ها بزرگ تر است، قابل توجه باقی مانده است. این ساختار نتیجه یک روند تاریخی است. طی حدود دو دهه، سیاست های مالیاتی در بسیاری از کشورهای اروپایی به نفع خودروهای دیزلی بود و همین موضوع موجب رشد سهم گازوئیل در ناوگان خودروهای سواری و تجاری شد. با این حال، پس از رسوایی های مرتبط با آلاینده های خودروهای دیزلی و تغییر سیاست های زیست محیطی، سهم خودروهای بنزینی در بازار خودروهای سواری افزایش پیدا کرد. آژانس محیط زیست اروپا اعلام کرده است که سهم بنزین در ترکیب انرژی حمل و نقل جاده ای در سال ۲۰۲۳ به حدود ۲۶ درصد رسیده بود؛ در حالی که سهم دیزل ۶۳.۷ درصد بود.

اتحادیه اروپای سال های اخیر یکی از بزرگ ترین برنامه های گذار انرژی در جهان را دنبال کرده است؛ با این حال، آمار مصرف سوخت نشان می دهد بنزین همچنان بخش قابل توجهی از انرژی مورد استفاده در حمل و نقل جاده ای اروپا را تامین می کند. آخرین داده های تفصیلی منتشر شده نشان می دهد در سال ۲۰۲۴، حدود ۲۷ درصد از انرژی مصرف شده در حمل و نقل جاده ای اتحادیه اروپا از بنزین موتور تامین شده است. در همین سال، گازوئیل و نفت گاز با سهم ۶۳ درصد همچنان در جایگاه نخست قرار داشتند و سوخت های تجدیدپذیر و زیست سوخت ها حدود ۶ درصد سهم داشتند.

بر اساس گزارش آماری ۲۰۲۶ صنعت سوخت اروپا، تقاضای بنزین در بخش سوخت جاده ای اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۴ در محدوده ۷۰ میلیون تن در سال قرار داشته است. نمودار تاریخی این گزارش نشان می دهد مصرف بنزین پس از افت شدید در دوران همه گیری کرونا، دوباره افزایش یافته؛ اما هنوز ساختار مصرف سوخت اروپا با سطح سال های پیش از بحران تفاوت دارد. اگر چگالی متوسط بنزین را حدود ۰.۷۴ تا ۰.۷۵ کیلوگرم در لیتر در نظر بگیریم، مصرف حدود ۷۰ میلیون تن بنزین معادل تقریبی ۹۳ تا ۹۵ میلیارد لیتر در سال است. به بیان ساده تر، در اتحادیه اروپا به طور متوسط چیزی حدود ۲۵۵ تا ۲۶۰ لیتر بنزین در روز مصرف می شود. این محاسبه تقریبی است و به دلیل تفاوت مشخصات انواع بنزین و ترکیب زیست سوخت ها نباید به عنوان رقم رسمی یوروستات تلقی شود.

آلمان و فرانسه؛ باز یگران اصلی بازار بنزین
توزیع مصرف سوخت در اتحادیه اروپا یکسان نیست. آلمان، فرانسه، ایتالیا، اسپانیا و لهستان به دلیل جمعیت، اندازه ناوگان خودرو و حجم فعالیت اقتصادی، بخش بزرگی از تقاضای سوخت جاده ای را به خود اختصاص می دهند. گزارش منتشره نشان می دهد در بازار سوخت جاده ای کشورهای بزرگ اروپایی، گازوئیل همچنان سهم



چهارم اردیبهشت ماه سال آینده است. همچنین هر کد ملی تنها امکان ثبت نام یک دستگاه خودرو را دارد. متقاضیان می توانند با مراجعه به سامانه فروش اینترنتی گروه سایپا به نشانی <https://saipa.iranecar.com> نسبت به ثبت اطلاعات شخصی، دریافت کد کاربری و انتخاب خودرو اقدام کنند

«به گزارش «سایپانیز» فروش فوق العاده و پیش فروش عادی وانت سایپا ۱۵۱ ارتقا یافته (GX) با لاینر یاشنشی از ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه ۲۹ شهریورماه آغاز و تا تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. موعد تحویل در طرح فروش فوق العاده ۹۰ روز پس از پذیرش و در طرح پیش فروش، هفته

آغاز فروش فوق العاده و

پیش فروش عادی وانت سایپا ۱۵۱

ارتقایافته از هفته آینده

تحلیل

analysis

احسان ناصر بابلی

کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

هیبریدی ها از دسترس بازار اقتصادی خارج می شوند

حمایت دولت از واردات خودروهای برقی و هیبریدی باید از مرحله شعار فراتر رفته و به مجموعه ای از مشوق های مشخص در حوزه تعرفه، مالیات، تأمین ارز و تسهیل فرآیند واردات تبدیل شود. در کنار آن، حمایت هدفمند از تولید داخلی خودروهای برقی و هیبریدی نیز می تواند به کاهش قیمت تمام شده و ایجاد دسترسی گسترده تر به این محصولات کمک کند. در نهایت، اگر قرار است خودروهای برقی و هیبریدی بخشی از پاسخ کشور به ناترازی سوخت باشند، سیاست گزار باید «خودرو پاک» را در دسترس مصرف کننده قرار دهد؛ زیرا ورود تعداد محدودی محصول گران قیمت، به تنهایی نمی تواند الگوی مصرف سوخت را در مقیاس ملی تغییر دهد.

و مدیریت ناترازی انرژی است، باید زمینه ورود خودروهای اقتصادی، کم مصرف و متناسب با قدرت خرید خانوارها فراهم شود. افزایش نرخ ارز، هزینه تمام شده واردات خودرو را بالا برده و در نتیجه حتی محصولاتی که در بازارهای جهانی در رده خودروهای اقتصادی یا میان رده قرار دارند، در بازار ایران با قیمت هایی عرضه می شوند که آن ها را به محدوده نیمه لوکس یا لوکس نزدیک می کند. این روند می تواند فلسفه توسعه خودروهای برقی و هیبریدی را با یک تناقض جدی مواجه کند؛ چرا که محصول کم مصرف زمانی می تواند اثر گذاری گسترده ای بر مصرف سوخت داشته باشد که امکان ورود آن به سبد خرید بخش قابل توجهی از جامعه وجود داشته باشد. از این منظر،

ناترازی سوخت در کشور در شرایطی به یکی از چالش های جدی اقتصاد انرژی تبدیل شده که توسعه خودروهای کم مصرف و برقی می تواند بخشی از فشار موجود بر شبکه تأمین و مصرف سوخت را کاهش دهد؛ با این حال، رشد نرخ ارزی ماه های اخیر موجب شده بخش قابل توجهی از خودروهای هیبریدی و برقی وارداتی به سمت محصولات نیمه لوکس و لوکس حرکت کنند و عملاً از دسترس بخش بزرگی از مصرف کنندگان خارج شوند. در چنین شرایطی، سیاست واردات خودروهای برقی و هیبریدی صرفاً نباید بر افزایش تعداد خودروهای وارد شده متمرکز باشد؛ بلکه ترکیب محصولات نیز اهمیت قابل توجهی دارد. اگر هدف سیاست گزار کاهش مصرف سوخت

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

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اموی ام PRO X۲۲ دنده ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۵۲	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اموی ام X۳۳ کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۱	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
اموی ام PRO X۵۵ اکسلنت اسپرت (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۸۸۸	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
اموی ام XY۷ الیت (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۴۶	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
چری آریزو ۵T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۷	۴ میلیارد	۰	
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۷۰	۶ میلیارد	۰	
فونیکس آریزو GT۶ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۰۲	۵ میلیارد و ۲۵۰	۰	
فونیکس آریزو اکسلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۵	۷ میلیارد و ۲۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۱۴۸	۹ میلیارد و ۱۰۰	۰	
اکستریم LX (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۲	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۶۴۲	۹ میلیارد و ۳۵۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۵)	۹ میلیارد و ۴۶۸	۱۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	
جک J۴ اتوماتیک (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
کی ام سی SR۳ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۴۱	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
بک X۳ پرو (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کی ام سی A۵ (۱۴۰۴)	۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کی ام سی J۷ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۵۷۲	۵ میلیارد و ۲۵۰	۰	
کی ام سی T۸ (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۴۰۰	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کی ام سی T۹ (۱۴۰۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	

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 e-tron Q۴ (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۳۸۰	۱۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اوتار Y۲۰۲۵REV اولترا (۲۰۲۵)	۰	۲۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
ایرس EREVHM۵ نیمه برقی (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۴۴۹	۱۱ میلیارد و ۷۰۰	۰	
بامو iDriveX۱ برقی (کیت M) (۲۰۲۶)	۰	۱۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بامو iDriveX۲ (۲۰۲۶)	۰	۲۱ میلیارد	۰	
بامو iDriveX۲Δ (۲۰۲۶)	۰	۱۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بامو Leading iX۳ (۲۰۲۵)	۱۲ میلیار	۱۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	
بنز GLB۲۰۰ (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز C۲۰۰L (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز EQE Sedan۵۰۰ تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۲۸ میلیارد	۰	
بنز EQE SUV۵۰۰ تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۲۸ میلیارد	۰	
بنز EQ۲۰۰ (۲۰۲۶)	۰	۴۶ میلیارد	۰	
بی‌وادی سلگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۱۱ میلیارد	۰	
بی‌وادی چین ال Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۷۵	۸ میلیارد و ۳۰۰	۰	
تاتک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تاتک ۷۰۰-۳۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۶)	۲۶ میلیارد و ۵۰۰	۳۰ میلیارد	۰	
تویوتا لندکروز ۳٫۵ لیتر توربو VXR (۲۰۲۶)	۵۷ میلیارد	۶۵ میلیارد	۰	
تویوتا پرادو ۲٫۴ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۰	۴۵ میلیارد	۰	
تویوتا Probx۲۰۲۵ (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا رافور ۲٫۰ لیتر تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۹۹۰	۱۰ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا رافور هیبرید ۲٫۵ لیتر دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۶۰۰	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا کمری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۱۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هوندا VeHEV-HR (۲۰۲۶)	۹ میلیارد و ۳۳۳	۹ میلیارد و ۱۰۰	۰	
هونداسیویک ۱٫۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۲۴	۹ میلیارد	۰	
ولوو XC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ GX بالاینر یاشنشی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک میلیارد و ۳۳۵	۰	
ساینا S (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک میلیارد و ۴۵۰	۵	▲
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	یک میلیارد و ۵۸۸	۱۰	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	یک میلیارد و ۸۱۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۵۶۵	۵	▲
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۹۶۰	۰	
اطلس S (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱	یک میلیارد و ۴۸۰	۰	
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۰۳	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۳۷	یک میلیارد و ۷۲۰	۰	
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۴۰۷	۳	▼
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۳۱	یک میلیارد و ۴۲۸	۳	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۴۴۵	۰	
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۴۹۵	۰	
کوییک S (۱۴۰۵)	یک میلیار	یک میلیارد و ۴۲۲	۲	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۲	یک میلیارد و ۴۲۷	۲	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۱۷۵	۰	
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۳۱۵	۵	▼
شاهین اتومات (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۴۹۰	۱۰	▼
شاهین اتومات پلاس (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۵	۳ میلیارد و ۸۰۰	۵	▼
شاهین اتومات پلاس (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۳۴	۳ میلیارد و ۱۰۵	۵	▼
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۱۷۰	۰	
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۲۰	▲
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۲۷۰	۵	▲
سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۰	یک میلیارد و ۸۱۰	۵	▲
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۴۹۰	۱۰	▲
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۴۴۵	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۳۵۵	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۵۴۰	۵	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۰۲	یک میلیارد و ۸۸۵	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده ۶ (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۸۰۰	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده ۶ (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۲۰۰	۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۳۴۵	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۳۸۰	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۲ میلیارد و ۸۳۵	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۸۰۰	۱۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۴۰۵	۱۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۴۵۰	۱۰	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۳۶۰	۱۵	▲
تارا ۶ دنده V۱ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۲۸۰	۱۰	▲
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۳۳۰	۱۰	▲
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳ میلیارد و ۵۷۸	۱۲	▼
راناپلاس (تومز عقب کلسای) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۵	یک میلیارد و ۸۶۰	۱۰	▲
راناپلاس (تومز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۸۰	یک میلیارد و ۸۹۰	۱۵	▲
ری ۱٫۷۱ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۴ میلیارد و ۳۷۰	۱۰	▼
وانتا ۱٫۷ ریسان (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۶۲۸	یک میلیارد و ۷۵۰	۱۵	▼

نظر اعزام شده و در بازرسی از انبار این واحد تولیدی ۱۰۷ هزار و ۴۹۴ لیتر روغن صنعتی شامل روغن موتور و روغن دنده احتکار شده به ارزش تقریبی ۲۷ میلیارد تومان را کشف کردند. فرمانده انتظامی استان قزوین تصریح کرد: «این میزان روغن کشف شده در سامانه جامع تجارت دارای مغایرت بود و در این راستا یک نفر با تشکیل پرونده به تعزیرات حکومتی معرفی شد.» سردار طرہانی با تأکید بر این که هدف محتکران و مفسدان اقتصادی از احتکار کالاها، رازق و دیگر نیازمندی‌های مردم، چیزی جز ضرر به زدن به اقتصاد کشور، منفعت طلبی و سوءاستفاده از نیاز مصرف کنندگان نیست، از شهروندان خواست اخبار و اطلاعات خود را درباره فعالیت‌های سودجویانه و غیرقانونی این افراد از طریق سامانه ۱۱۰ به پلیس گزارش کنند.

فرمانده انتظامی استان قزوین از کشف بیش از ۳۰ میلیارد تومان روغن صنعتی قاچاق احتکار شده در عملیات پلیس امنیت اقتصادی این استان خبر داد و گفت: «در بازرسی از انبار یک واحد تولیدی ۱۰۷ هزار و ۴۹۴ لیتر روغن صنعتی شامل روغن موتور و روغن دنده احتکار شده کشف و ضبط شد.» به گزارش خبرگزاری «بمنّا» سردار محمدقاسم طرہانی اظهار کرد: «در راستای کنترل و نظارت میدانی بر بازار و باهدف ایجاد تعادل میان عرضه و تقاضا، به‌ویژه در شرایط خاص اقتصادی کشور، مأموران پلیس امنیت اقتصادی استان بارصدهای اطلاعاتی و فنی، نسبت به بررسی یکی از شرکتهای تولید و عرضه روغن‌های صنعتی مستقر در استان اقدام کردند.» وی افزود: «مأموران پس از هماهنگی با مقام قضائی به همراه قاضی تعزیرات حکومتی به آدرس مورد



کشف بیش از ۳۰ میلیارد تومان روغن صنعتی قاچاق



دسترسی مصرف کنندگان مصری به انواع روغن موتور و مایعات خنک کننده افزایش یافت؛

«شل» و «طاقة پترولیوم» برای توسعه بازار روانکار مصر متحد شدند



افزایش سهم بازار تبدیل شده است. همکاری شِل و طاقة رانیز می‌توان در همین راستا ارزیابی کرد. به گفته هیثم یحیی، رئیس و مدیرعامل Shell Lubricants Egypt، هدف اصلی این شرکت نزدیک تر شدن به مصرف کنندگانی است که در زندگی روزمره از محصولات شِل استفاده می‌کنند. وی تأکید کرده است که رانندگان بسته به نوع وسیله نقلیه، شرایط کاری و الگوی استفاده خود به محصولات متفاوتی نیاز دارند و وظیفه شِل این است که امکان دسترسی آسان به راهکار مناسب را در هر زمان فراهم کند. او همچنین اعلام کرده است که در نتیجه این همکاری، مجموعه کامل محصولات شِل به تدریج در سراسر شبکه جایگاه‌های طاقة در دسترس قرار خواهد گرفت. از سوی دیگر، محمد نافع، مدیرعامل TAQA Petroleum، این همکاری را گامی مهم در جهت توسعه خدمات قابل ارائه به مشتریان دانسته است. به گفته وی، حضور محصولات شِل در جایگاه‌های طاقة امکان پاسخگویی به طیف گسترده‌ای از مشتریان، از مالکان خودروهای سواری و موتورسیکلت‌ها گرفته تا ناوگان تجاری و خودروهای سنگین را فراهم می‌کند. این محصولات شامل روغن موتور، مایعات خنک کننده و روغن‌های انتقال قدرت هستند که نقشی کلیدی در افزایش کارایی و طول عمر خودروها ایفا می‌کنند. دو شرکت همچنین اعلام کرده‌اند که این همکاری بخشی از برنامه گسترده تر آن‌ها برای ارتقای تجربه مراجعه کنندگان به جایگاه‌های سوخت در مصر است. در این رویکرد، علاوه بر عرضه سوخت، دسترسی آسان به محصولات تخصصی نگهداری خودرو و ارائه گزینه‌های متنوع تر به مشتریان نیز مورد توجه قرار گرفته است. در مجموع، همکاری میان شِل و طاقة نشان دهنده اهمیت روزافزون شبکه‌های توزیع در بازار روانکارهاست؛ بازاری که در آن دسترسی سریع، اطمینان از اصالت محصول و حضور در نقاط تماس مستقیم با مصرف کننده، به عوامل تعیین کننده موفقیت برندها تبدیل شده‌اند.

شرکت Shell Lubricants Egypt از آغاز همکاری جدیدی با TAQA Petroleum خبر داده است؛ توافقی که بر اساس آن مجموعه‌ای از محصولات روانکار و مایعات خنک کننده شِل در شبکه جایگاه‌های سوخت طاقة در سراسر مصر عرضه خواهد شد. این اقدام با هدف گسترش دسترسی مصرف کنندگان به محصولات شِل و تقویت حضور این برند در بازار روانکارهای خرده‌فروشی مصر انجام شده است. بر اساس جزئیات اعلام شده، مشتریان مراجعه کننده به جایگاه‌های طاقة از این پس می‌توانند به طیف متنوعی از محصولات شِل از جمله روغن موتور Shell Helix برای خودروهای سواری، Shell Advance ویژه موتورسیکلت‌ها، Shell Rimula برای ناوگان حمل و نقل سنگین، روغن‌های انتقال قدرت Shell Spirax و همچنین محصولات خنک کننده این شرکت دسترسی داشته باشند. این مجموعه تقریباً تمامی بخش‌های اصلی بازار روانکار را پوشش می‌دهد و پاسخگوی نیاز خودروهای سبک، سنگین و موتورسیکلت‌ها خواهد بود. این همکاری از یک سو شبکه توزیع و حضور گسترده TAQA Petroleum در بازار خرده‌فروشی سوخت مصر را در اختیار شِل قرار می‌دهد و از سوی دیگر، جایگاه‌های طاقة را به مجموعه کامل تری از محصولات نگهداری خودرو مجهز می‌کند. نتیجه این همکاری، امکان خرید روانکار و سایر محصولات مرتبط در جریان مراجعه روزمره رانندگان به جایگاه‌های سوخت خواهد بود؛ روندی که می‌تواند تجربه مشتریان را ساده تر و دسترسی به محصولات معتبر را آسان تر کند. در سال‌های اخیر، بازار روانکارهای خاورمیانه و شمال آفریقا با تغییرات متعددی روبه‌رو بوده است. افزایش تعداد خودروها، رشد ناوگان حمل و نقل جاده‌ای و توجه بیشتر مالکان به نگهداری اصولی خودرو، رقابت میان برندهای روانکار را تشدید کرده است. در چنین شرایطی، توسعه کانال‌های توزیع و حضور مستقیم در شبکه جایگاه‌های سوخت به یکی از مهم‌ترین ابزارهای



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM

"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

"PERSEVERANCE AT EVERY CROSSROADS, COMPANIONSHIP ON EVERY PATH."





انجام می‌شود و ظرفیت بدک کشتی به حدود ۲۲۶۸ کیلوگرم می‌رسد. هایلندر هیبریدی به موتور ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر و دو موتور -ژنراتور برقی مجهز است. کابین سهدر یفه خودرو امکان حمل هفت سرنشین را به صورت استاندارد دارد و با صندلی نیمکتی ردیف دوم، ظرفیت به هشت نفر افزایش می‌یابد. نمایشگر ۱۱۲.۳ اینچی، شارژر بی سیم، اندروید آتو و اپل کار پلی و مجموعه ایمنی Toyota Safety Sense ۲.۵+ از تجهیزات مهم آن هستند. قیمت پایه اعلام شده برای مدل ۲۰۲۶ در سایت فعلی تویوتا ۴۶ هزار و ۲۷۰ دلار است و نسخه XLE Hybrid از ۴۸ هزار دلار آغاز می‌شود.

تویوتا هایلندر مدل ۲۰۲۶ یک شاسی بلند میان سائز سهدر یفه است که برای سال جدید با تغییر مهمی وارد بازار آمریکا شده؛ سیستم چهار چرخ محرک یا AWD اکنون در تمامی نسخه‌ها به صورت استاندارد ارائه می‌شود و تیپ پایه L.E نیز از سبد محصولات حذف شده است. این خودرو در نسخه‌های بنزینی XLE، XSE، Limited و Platinum و در مدل هیبریدی با تیپ‌های XLE، Limited و Platinum عرضه می‌شود. نسخه بنزینی از موتور ۲.۴ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ استفاده می‌کند که ۲۶۵ اسب‌بخار قدرت و ۳۱۰ حدود ۴۲۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. انتقال نیرو از طریق گیربکس هشت سرعته اتوماتیک

تویوتا «هایلندر»؛

سامورایی بلندقامت

با کیفیت

تلگرام

Telegram

آیا سوپر اسپرت‌ها دقیق‌ترین خودروهای جهان هستند؟

سوپر اسپرت‌ها فقط با قدرت موتور و شتاب بالا شناخته نمی‌شوند، بلکه کوچک‌ترین خطا در ساخت بدنه، شاسی، مجموعه تعلیق یا حتی نحوه اتصال قطعات می‌تواند روی رفتار دینامیکی خودرویی که برای رانندگی در مرزهای عملکردی طراحی شده، اثر بگذارد. به‌همین دلیل، دقت ساخت در این خودروها اهمیت ویژه‌ای دارد. اما آیا می‌توان گفت سوپر اسپرت‌ها دقیق‌ترین خودروهای تولیدی جهان هستند؟ نقش فناوری و نیروی انسانی در رسیدن به چنین دقتی چیست؟ در ادامه دیدگاه کارشناسان را مرور می‌کنیم:

دقت در خودروهای اسپرت صرفاً به ظاهر آن‌ها محدود نمی‌شود و از مرحله طراحی تا تولید نهایی ادامه دارد. پورشه در فرآیند کنترل کیفیت خود از ابزارهای اندازه‌گیری بسیار دقیقی استفاده می‌کند و حتی اختلاف‌های بسیار کوچک در محل اتصال قطعات بدنه بررسی می‌شوند. در تولید ۹۱۱ نیز پس از ساخت بدنه، هندسه خودرو و نحوه قرارگیری قطعات مورد بررسی قرار می‌گیرد تا پیش از رنگ و مونتاژ نهایی، انحراف‌های احتمالی شناسایی شوند.

ابراهیمزاده

در ساخت سوپر اسپرت‌های کربنی، دقت اهمیت دوچندان دارد. برای ساخت مونوکوک مک‌لارن W1، لایه‌های فیبر کربن به‌صورت دستی و با فرآیند بسیار تخصصی در موقعیت دقیق خود قرار می‌گیرند؛ زیرا هر میلی‌متر در طراحی و ساخت این سازه اهمیت دارد. این فرآیند نشان می‌دهد که در سوپر اسپرت‌های مدرن، فناوری پیشرفته در کنار مهارت انسانی قرار گرفته است. در نهایت، دقت ساخت سوپر اسپرت حاصل یک عامل واحد نیست؛ بلکه ترکیبی از طراحی مهندسی، مواد پیشرفته، اندازه‌گیری دقیق، کنترل کیفیت و مهارت نیروی انسانی است.

حقیقت‌گو

Message

صدای منتظری

۸۸۳۰۶۷۶۱

نصب قطعه نامرغوب

خودرو چینی مدل ۲۰۱۶ دارم و چندی پیش با هدف نصب آینه میانی دوربین دار روی آن، به یکی از مراکز نصب آپشن مراجعه کردم. تکنسین مربوطه نیز نسخه‌ای از این نوع آینه را که به گفته وی کیفیت مطلوبی داشت، روی خودرویم نصب کرد. با این حال به‌فاصله اندکی از نصب این قطعه، نمایشگر آن به‌طور کامل از کار افتاد و قادر به ارائه تصویر نبود. با مراجعه مجدد به این مرکز، تکنسین علت خرابی را افزایش ولتاژ و مدار الکتریکی خودرویم دانست و هیچ‌گونه خدماتی را در این خصوص ارائه نداد. این درحالی است که وی در ابتدا اعلام کرده بود این قطعه تا سه ماه گارانتی دارد!

فراهانی-همدان

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۵۷۰

گزینه ۱ ۴۰ درصد

گزینه ۲ ۶۰ درصد

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما کدام یک از موارد زیر تأثیر بیشتری در تقویت فرهنگ استفاده از موتورسیکلت‌های برقی در کشور دارد؟

در پاسخ به این پرسش ۴۰ درصد به گزینه یک یعنی اعطای تسهیلات و ۶۰ درصد به گزینه دوم یعنی عرضه محصول اقتصادی رأی داده بودند.



نظرسنجی شماره ۲۵۷۱
قرارگاه توسعه حمل‌ونقل همگانی و پاک در پایتخت تا چه اندازه توانسته پاسخگوی مشکلات در این بخش باشد؟

۱-کم

۲-زیاد

پیامک

SMS

انتخاب حالت اسپرت

درچه شرایطی بهتر است از حالت «اس» در گیربکس‌های اتوماتیک استفاده شود و چرا انتخاب این حالت سبب افزایش دور موتور می‌شود؟

حبیب‌اللهی-کرج

«شتاب‌گیری در خودروهای دنده‌اتوماتیک نسبت به گیربکس‌های دستی یا کندنی مواجه است. از این رو برای حل این معضل در گیربکس‌های اتوماتیک، وضعیت اسپرت را تعریف کرده‌اند. در مواقعی که نیاز به شتاب‌گیری سریع یا گشتاور بالا باشد، راننده می‌تواند با انتخاب وضعیت S آن را فراهم کند. در پاسخ به قسمت دوم سوال شما باید گفت با فعال شدن این حالت ECU گیربکس اجازه تعویض دنده را در دور موتورهای بالاتر خواهد داد. این حالت سبب افزایش میزان رانندمان و قدرت تولیدی موتور می‌شود که سرعت را افزایش می‌دهد. در حقیقت حالت اسپرت محدودیت تعویض دنده در دور موتورهای اقتصادی را غیرفعال کرده و با افزایش دور موتور در تعویض دنده، مصرف سوخت نیز افزایش خواهد یافت.

خرابی سیستم تعلیق

چرا می‌گویند استفاده از رینگ اسپرت سیستم تعلیق را معیوب و خرابی را افزایش می‌دهد؟

ذاکری-تهران

«این گفته در خصوص تمام رینگ‌های اسپرت صدق نمی‌کند و بلکه فقط مربوط به رینگ‌های غیراستاندارد اسپرت است. رینگ‌های غیراستاندارد تعادل وزنی مناسبی نداشته‌اند و آلیاژ مرغوب در تولید آن به‌کار نرفته است. همین عامل سبب می‌شود در زمان حرکت، نوسان و کوبش بیش از حد به سیستم تعلیق وارد شود که تسریع در خرابی را به‌وجود می‌آورد. از سویی این حالت سبب افت قدرت ترمزگیری و اختلال در فرمان‌پذیری خودرو خواهد شد. معمولاً رینگ‌های غیراستاندارد به اولین قطعه‌ای که در سیستم تعلیق آسیب‌وارد می‌کنند، جعبه فرمان است. زیرا ضربات مسیر حرکتی بعد از سیستم تعلیق، مستقیم وارد جعبه فرمان می‌شود. لازم به ذکر است رینگ‌های اسپرت استاندارد که شیوه اصولی و مهندسی مناسبی برای تولید آن‌ها به‌کار رفته است، هیچ‌گاه سبب خرابی اجزای مختلف خودرو نخواهند شد.

خرابی اورینگ پمپ‌بنزین

خودرو رنو ساندرو دنده‌دستی دارم و مدتی است در کابین خودرو بوی بزنین به‌مشام می‌رسد؛

قطعاتی مانند فیلتر سوخت، مجموعه کنیستر، برخی از اتصالات بنزین در پیش‌راشه و... را تعویض کردم؛ اما ایراد برطرف نشده است؛ مشکل چیست؟

مجیدی-اصفهان

«باتوجه به آن‌چه شما بیان کردید، باید وضعیت دو قطعه دیگر نیز در خودروتان بررسی شود. نخست این که در صورت معیوب بودن اورینگ پمپ‌بنزین بسوی بنزین در داخل کابین احساس می‌شود. همچنین در صورت مسدود شدن یا خرابی درپوش بیضی‌شکل در پشت چراغ جلو که محل خروج بخارات جمع‌آوری‌شده مجموعه کنیستر است، این ایراد در خودرو نمایان می‌شود. توصیه می‌شود ابتدا این درپوش و سپس اورینگ پمپ‌بنزین را مورد بررسی قرار دهید.

تعویض سرسیلندر

چه دلایلی سبب تعویض سرسیلندر در خودرو می‌شود؟ چرا بسیاری از تعمیرکاران تعویض سرسیلندر را پیشنهاد می‌کنند؟

سعیدی-سمان

«سرسیلندر و واشر سرسیلندر دو قطعه‌ای هستند که همواره در معرض تنش‌های حرارتی قرار دارند؛ بنابراین زمانی که خودرو جوش می‌آورد، این قطعه دچار تاب می‌شود. همین مورد می‌تواند منجر به تعویض این قطعه شود. همچنین در صورتی که سرسیلندر دچار ترک باشد، باید تعویض شود. گاهی نیز در اثر کاهش فشار روغن، سایش قطعات مکانیکی روی سرسیلندر افزایش می‌یابد و این مورد نیاز به تعویض دارد. در پاسخ به قسمت دوم سوال شما باید گفت عمدتاً این پیشنهاد به‌دلیل کاهش هزینه‌های تعمیر و عدم خرابی پس از تعمیر در خودروها به مالکان داده می‌شود.

آیا «هیوندای» برای رقابت با اروپایی‌ها می‌جنگد؟

«پالیسید»؛ نسل تازه از

بزرگ‌ترین بلندقامت کره‌ای



«هیوندای پالیسید مدل ۲۰۲۶ وارد نسل دوم خود شده و این بار با طراحی کاملاً جدید، کابینی لوکس‌تر، ابعاد بزرگ‌تر و مجموعه‌ای گسترده‌تر از تجهیزات رفاهی و ایمنی راهی بازار شده است. پالیسید جدید همچنان یک شاسی بلند سهدر یفه محسوب می‌شود؛ اما هیوندای تلاش کرده فاصله میان آن و محصولات پرمیوم را کاهش دهد. طراحی بدنه، فضای داخلی و سطح تجهیزات در تیپ‌های بالاتر، به‌ویژه Calligraphy، این رویکرد را به‌خوبی نشان می‌دهد.

طراحی خارجی

در نمای بیرونی، پالیسید ۲۰۲۶ نسبت به نسل قبل ظاهری جمع‌بای‌تر، عضلانی‌تر و رسمی‌تر دارد. چراغ‌های عمودی و عناصر نورپردازی در قسمت جلو، جلوپنجره بزرگ و فرم ساده اما قدرتمند بدنه، شخصیت جدیدی برای این اس‌یووی ایجاد کرده‌اند. ستون D نیز با طراحی متفاوت، ظاهر خودرو را مدرن‌تر کرده است. به گفته «کار اند دراپور»، تناسبات جدید پالیسید یادآور برخی شاسی‌بلندهای لوکس اروپایی است. تیپ XRT Pro با طول بیشتر و ارتفاع بیشتر، چهره‌ای کاملاً ماجراجویانه دارد. تیپ XRT Pro برای مشتریانی طراحی شده که ظاهر و قابلیت‌های خارج‌جادی بیشتری می‌خواهند. این نسخه از سیستم تعلیق مرتفع‌تر، حدود یک اینچ افزایش ارتفاع از سطح زمین و حالت‌های اختصاصی رانندگی برای مسیرهایی مانند گل، شن و برف استفاده می‌کند. سیستم چهار چرخ محرک HTRAC نیز در این تیپ به‌صورت استاندارد ارائه می‌شود.

طراحی داخلی و امکانات

کابین پالیسید ۲۰۲۶ یکی از مهم‌ترین نقاط قوت نسل جدید است. داشبورد با خطوط نرم‌تر و طراحی افقی، نمایشگرهای بزرگ و متریا ل با کیفیت بالاتر شکل گرفته و در تیپ Calligraphy، فضای داخلی بیش از گذشته به خودروهای لوکس نزدیک شده است. نمایشگر لمسی ۱۲.۳ اینچی با سیستم ناوبری، صفحه‌آمبر دیجیتالی ۱۲.۳ اینچی، اتصال بی‌سیم اندروید آتو و اپل کار پلی و شارژر بی‌سیم تلفن همراه از جمله تجهیزات مهم این خودرو هستند. پالیسید بسته به تیپ و آرایش صندلی، ظرفیت هفت یا هشت سرنشین را دارد. در مدل‌های هشت‌نفره، ردیف دوم به‌صندلی نیمکتی سه‌نفره مجهز است و در برخی نسخه‌ها صندلی‌های کاپیتانی ردیف دوم ارائه می‌شوند. در تیپ‌های بالاتر امکاناتی مانند صندلی‌های چرمی، تهویه صندلی‌های جلو و ردیف دوم، گرم‌کن صندلی‌ها، فرمان گرم‌شونده، سیستم صوتی Bose با ۱۴ بلندگو، دوربین دید ۳۶۰ درجه، نمایشگر هدآپ، آینه دید عقب دیجیتال، سقف شیشه‌ای و سامانه پارک هوشمند از راه‌دور ارائه می‌شود. تیپ Calligraphy همچنین از چرم ناپا، دوربین داشبورد، رینگ‌های ۲۱ اینچی و زیرپایه‌های مخصوص صندلی‌های جلو و ردیف دوم بهره می‌برد. از نظر ایمنی نیز مجموعه SmartSense شامل فناوری‌هایی مانند هشدار نقاط کور، جلوگیری از

قیمت

در بازار آمریکا، قیمت پایه پالیسید ۲۰۲۶ از ۳۹ هزار و ۴۳۵ دلار برای تیپ SE آغاز می‌شود. تیپ‌های XRT، SEL Premium-Limited، SEL Convenience و SEL Pro و Calligraphy به‌ترتیب در محدوده قیمتی بالاتری قرار دارند و قیمت پایه Calligraphy طبق اطلاعات فعلی هیوندای ۵۴ هزار و ۵۶۰ دلار است. قیمت‌های پیش از هزینه حمل، مالیات، شماره‌گذاری و برخی هزینه‌های نمایندگی محاسبه شده‌اند





کشف ۶۴ حلقه لاستیک خارجی قاچاق در سوادکوه



«فرمانده انتظامی شهرستان سوادکوه از کشف ۶۴ حلقه لاستیک خارجی قاچاق به ارزش ۳ میلیارد ریال توسط مأموران کلانتری ۱۳ زیراب خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مازندران، سرهنگ مصطفی اکبر نژاد گفت: «مأموران کلانتری ۱۳ زیراب در راستای اجرای طرح مقابله با قاچاق کالا و ارز، هنگام گشت‌زنی به یک دستگاه کامیون یخچال‌دار مشکوک شده و آن را جهت بررسی متوقف کردند.» وی افزود: «در بازرسی از این خودرو، تعداد ۶۴ حلقه لاستیک خارجی قاچاق که فاقد هر گونه مدارک قانونی و

گمرکی بود، کشف و ضبط شد.» فرمانده انتظامی شهرستان سوادکوه ارزش ریالی کالای کشف‌شده را ۳ میلیارد ریال برآورد کرد و گفت: «در این رابطه یک نفر دستگیر و پس از تشکیل پرونده برای سیر مراحل قانونی به مرجع قضایی معرفی شد.» سرهنگ اکبر نژاد با تأکید بر استمرار طرح‌های مقابله با قاچاق کالا، از شهروندان خواست در صورت مشاهده هر گونه موارد مشکوک، موضوع را از طریق سامانه ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند.

بازرسی دوره‌ای، ستون فقرات اقدامات پیشگیرانه است؛

نکاتی که رعایت آن‌ها سبب طولانی شدن عمر تایر می‌شود



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«بازرسی دوره‌ای ستون فقرات نگهداری پیشگیرانه است. هر ماه، فشار سرد و عمق آج تایر را بسنجید، سطح آن را به جهت وجود اشیای تیز، ترک‌های ریز و برآمدگی‌ها بررسی و مهره‌های چرخ را از نظر گشتاور کنترل کنید. هر ۸ تا ۱۰ هزار کیلومتر، بر اساس آرایش محور محرک خودرو، چرخش تایر را طبق الگوی توصیه‌شده انجام دهید تا سایش یکنواخت شود. پس از هر چرخش، فشار و بالانس را بازبینی و گشتاور مهره‌ها را با آچار ترک تنظیم کنید.

پنجری همیشه قابل تعمیر نیست. معیارهای ایمنی شامل محل آسیب (منطقه آج مرکزی)، قطر سوراخ (معمولاً تا ۶ میلی‌متر) و عدم وجود پارگی جانبی است. تعمیر استاندارد به روش «پلاگ-پیچ» از داخل تایر انجام می‌شود؛ استفاده صرف از فیتیله یا اسپری موقت، راه حل دائمی نیست و باید در اولین فرصت با تعمیر داخلی جایگزین شود. برای ذخیره‌سازی فصلی، تایرها را تمیز کرده، در کیسه کدر درز بسته و محیط خنک-خشک نگهداری کنید و از مجاورت باروغن، اوزون و نور مستقیم دور نگه دارید.

«چرخش دوره‌ای تایر و الگوهای متقارن-نامتقارن برای خودروهای دیفرانسیل جلو، الگوی متقاطع جلو به عقب (Front-to-Rear Cross) سایش محور جلو را که تحت ترمزگیری و فرمان است، یکنواخت می‌کند. در دیفرانسیل عقب، الگوی متقاطع عقب به جلو مناسب‌تر است. اگر تایرها جهت‌دار باشند، تنها جابه‌جایی جلو-عقب در همان سمت مجاز است. تایرهای نامتقارن باید طبق علامت Inside/Outside نصب و در چرخش به حفظ این وضعیت توجه شود. همواره پس از چرخش، فشار را متناسب با محور جدید تنظیم کنید.



«ترمیم پنجری؛ چه زمانی مجاز است و چه زمانی خیر

اگر جسم خارجی در ناحیه مرکزی آج و با قطر کم نفوذ کرده باشد، پس از خارج کردن جسم و بازرسی داخلی، ترمیم ترکیبی پیچ-پلاگ بهترین روش است؛ این کار راه عبور هوا را می‌بندد و لایه داخلی را آب‌بندی می‌کند. آسیب نزدیک شانه یا روی دیواره جانبی، هر چند کوچک، به دلیل انعطاف‌پذیری زیاد دیواره قابل اعتماد نیست و باید منجر به تعویض شود. همچنین، پنجری‌های مجاور یا سوراخ‌های متعدد در فاصله نزدیک، ریسک شکست ساختاری را بالا می‌برد.

استفاده از اسپری‌های موقت برای رسیدن به تعمیرگاه مجاز است، اما این مواد می‌توانند سنسور TPMS را آلوده کنند؛ پس از استفاده، حتما سنسور و داخل تایر شست‌وشو شود. در سرعت‌های بالا، حتی پنجری ترمیم‌شده نیز باید تحت پایش منظم قرار گیرد. هرگز حفره‌های بزرگ را با فیتیله‌های متعدد پر نکنید؛ این کار ساختار لایه‌ای تایر را تضعیف می‌کند. مستندسازی محل و نوع آسیب، به تصمیم‌گیری در سفرهای بعدی کمک خواهد کرد.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا پاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۲۲
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سویا M۴
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TA (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-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







تایرهای «پیرلی» برای خودروهای سوپر اسپرت

تایر در یک سوپر اسپرت صرفاً وظیفه انتقال نیروی موتور به آسفالت را بر عهده ندارد؛ بلکه یکی از مهم ترین اجزای تعیین کننده فرمان پذیری، ترمزگیری و پایداری خودرو است. پیرلی با خانواده P Zero و نسخه های عملکردمحور آن، تایرهایی را توسعه داده که متناسب با نیاز خودروهای پر قدرت و سریع طراحی شده اند. این شرکت با برندهایی مانند فراری، لامبورگینی، مک لارن، پورشه و آستون مار تین برای توسعه تایرهای اختصاصی همکاری دارد. یکی از نمونه های شاخص، P Zero Trofeo R است؛ تایری فوق العاده کم ارتفاع که عمدتاً برای استفاده در پیست و آسفالت خشک طراحی شده است. ترکیب لاستیکی آن

برگزاری نشست تخصصی با محوریت خدمات پس از فروش در هفتمین نمایشگاه خودرو شهر آفتاب

دیگر شریک خارجی برای مطالبه تامین قطعه در کشور نداریم!

در شرایطی که کاهش قدرت خرید عمر خودروها را افزایش داده و همزمان فناوری خودروها با سرعت زیادی در حال تغییر است، خدمات پس از فروش دیگر یک فعالیت حاشیهای در صنعت خودرو نیست

بهموضوع مدیریت موجودی قطعات اشاره کرد و گفت روش های علمی پیش بینی تقاضا و کنترل موجودی می تواند به خصوص برای شرکت های خصوصی که با محدودیت منابع مواجه هستند، اهمیت زیادی داشته باشد به گفته وی، با استفاده از این ابزارها می توان میزان نیاز آینده شبکه به قطعات را پیش بینی کرد، قطعات داخلی سازی شده و خسارچی را از یکدیگر تفکیک کرد و حتی برای برخی قطعات، گزینه های معادل و جایگزین را شناسایی کرد. این نگاه نشان می دهد که تحول دیجیتال در خدمات پس از فروش صرفاً به ارتباط با مشتری محدود نیست و از مرحله پیش بینی نیاز قطعه تا سفارش گذاری، انبارداری، حمل، توزیع و ارزیابی نمایندگی ها را دربرمی گیرد.

مشتری: محور اصلی سیاستگذاری خدمات



مزدک زرین بخش، مدیر رضایت و خشنودی مشتریان ایران خودرو در پاسخ به پرسش دبیر پتل در خصوص ضرورت شناخت دقیق انتظارات مشتری اظهار کرد: «رضایت مشتری همچون طبقات یک ساختمان است و هر خدمتی که یک سازمان ارائه می کند، سطح جدیدی از انتظار را برای مشتری ایجاد می کند. بنابراین اگر سازمانی خدمتی را در مقطعی ارائه کرده باشد، حذف آن خدمت می تواند به کاهش رضایت مشتری منجر شود.» زرین بخش تأکید کرد: «مشکلات داخلی سازمان نباید به مشتری منتقل شود و رابطه شرکت با مشتری باید بر اساس یک سیاست مشخص و یکپارچه مدیریت شود.» وی همچنین از توسعه سامانه های یکپارچه اطلاعات مشتری در ایران خودرو سخن گفت؛ سامانه ای که هدف آن ایجاد تصویری ۳۶۰ درجه از مشتری است؛ از زمان تولید خودرو و فرآیندهای مرتبط با آن تا فروش، امداد، خدمات و مراجعات بعدی. به گفته وی، هر چه این اطلاعات یکپارچه تر باشد، مدیران می توانند مشکلات خدمات را پیش از تبدیل شدن به یک نارضایتی گسترده شناسایی کنند.

از خودرو تا شبکه خدمات: پارادایم در حال تغییر است در بخش پایانی نشست نادر وهاب آقایی، دبیر پتل با اشاره به این که صنعت خودرو و همزمان با تغییر فناوری خودروها، باید ساختار خدمات پس از فروش خود را نیز تغییر دهد، از فریبرز زینالی، قائم مقام مدیرعامل شرکت شتابران خودرو در خصوص ساختار خدمات پس از فروش برای خودروهای برقی و هیبریدی سؤال کرد و مدیر مذکور پاسخ داد: «رود نسل جدید خودروها و تغییر مدل واردات، شرکت ها را ناگزیر می کند از ابتدای انتخاب محصول، موضوع خدمات، قطعات و پشتیبانی فنی را در نظر بگیرد.»

در شرایطی که کاهش قدرت خرید، عمر خودروها را افزایش داده و همزمان فناوری خودروها با سرعت زیادی در حال تغییر است، خدمات پس از فروش دیگر یک فعالیت حاشیهای در صنعت خودرو نیست. این بخش به حلقه ای تبدیل شده است که می تواند هم بر هزینه مالکیت خودرو و هم بر اعتماد و وفاداری مشتری اثر بگذارد. از این منظر، سرمایه گذاری در خدمات پس از فروش، از تامین قطعه و آموزش نیروی انسانی تا توسعه سامانه های هوشمند و مدیریت داده، بخشی از آینده رقابت خودروسازان و واردکنندگان در بازار ایران خواهد بود.

در نهایت، جمع بندی مباحث این نشست نشان داد که «پایان فروش» در صنعت خودرو الزاماً پایان رابطه با مشتری نیست؛ بلکه فروش خودرو می تواند نقطه آغاز یک رابطه چندساله باشد. رابطه ای که کیفیت آن نه فقط با تعمیر درست خودرو، بلکه با سرعت تامین قطعه، رفتار نمایندگی، شفافیت، استفاده از داده، پاسخگویی و توان شرکت در حل مساله مشتری سنجیده می شود.

برای دستیابی به چسبندگی بالا در دمای کاری زیاد توسعه یافته و طراحی شانه بیرونی سخت، سطح تماس و چسبندگی جانبی را هنگام عبور سریع از پیچ ها افزایش می دهد. شیارهای بخش داخلی نیز وظیفه کمک به تخلیه آب و حفظ کشش را بر عهده دارند. در همکاری با مک لارن نیز ساختار تایرها متناسب با ویژگی های هر خودرو تغییر می کند؛ برای نمونه، تایرهای اختصاصی با نشان MC برای محصولات این برند توسعه یافته اند. چنین رویکردی نشان می دهد که در سوپر اسپرت ها، تایر یک قطعه عمومی نیست و می تواند به عنوان بخشی از فرآیند مهندسی خودرو، اختصاصی سازی شود.



خودرو و برنامه حمل آن پیش برود، به گفته او، خرید خودرو از طریق واسطه ها و دلالان خارجی نیز می تواند ارتباط مستقیم با خودروساز و امکان مذاکره درباره قطعات و خدمات را محدود کند.

خدمات پس از فروش، هزینه نیست نادر وهاب آقایی، دبیر پتل یکی از مباحث کلیدی نشست را تغییر نگاه مدیران شرکت ها به خدمات پس از فروش دانست. در این نشست تأکید شد که اگر خدمات پس از فروش صرفاً یک مرکز هزینه تلقی شود، طبیعی است که سازمان برای کاهش هزینه های آن به دنبال محدود کردن خدمات، قطعات و نیروی انسانی باشد؛ در حالی که در بسیاری از بازارهای توسعه یافته، خدمات پس از فروش بخشی از زنجیره ارزش و رابطه بلندمدت با مشتری محسوب می شود.

پدرام فخمی، مدیر مهندسی، بازرسی و خدمات شرکت ISQI نیز بر ضرورت استفاده از ابزارهای داده محور در مدیریت خدمات پس از فروش تأکید کرد.

وی با اشاره به تغییر پارادایم در این حوزه گفت خدمات پس از فروش از مدل سنتی مبتنی بر مکانیک و ارزیابی های میدانی فاصله گرفته و به سمت نرم افزار، هوشمندسازی و تحلیل داده حرکت می کند.



به گفته فخمی، با ورود خودروهای برقی، هیبریدی، سامانه های الکترونیکی پیشرفته و فناوری های خودروان، ساختار خدمات نیز باید متناسب با خودرو تغییر کند. بنابراین شبکه خدمات آینده تنها به تعمیر کار مکانیک نیاز ندارد و باید در حوزه های برق، باتری، نرم افزار، داده و سامانه های هوشمند نیز توانمند شود.

وی استفاده از داشبوردهای مدیریتی را یکی از ابزارهای مهم در این مسیر دانست و گفت شاخص هایی مانند میزان مراجعه مجدد، زمان ارائه خدمت، رضایت مشتری، نرخ وفاداری، میزان تلاش مشتری برای دریافت خدمت و سهولت دسترسی می توانند به شکل داده محور اندازه گیری شوند. فخمی همچنین از امکان ارزیابی و مقایسه عملکرد نمایندگی ها بر مبنای داده سخن گفت و افزود این ابزار می تواند کارنامه هر نمایندگی را در اختیار شرکت مادر قرار دهد تا تصمیم گیری درباره عملکرد شبکه بر اساس اطلاعات واقعی انجام شود.

هوشمندسازی؛ از انبار قطعات تا رضایت مشتری مدیر مهندسی، بازرسی و خدمات ISQI همچنین

ضعف تامین، مشکلات مالی یا اختلاف میان واحدهای مختلف شرکت نباید بهانه ای برای رد پذیرش خودرو یا ایجاد مانع در مسیر دریافت خدمت باشد. از همین منظر، بحث تغییر نگاه از «هزینه» به «سرمایه گذاری» در خدمات پس از فروش مورد تأکید قرار گرفت. ارائه خدمات مناسب، تنها هزینه ای برای شرکت نیست؛ بلکه می تواند بر تکرار خرید، وفاداری مشتری و تصویر برند اثر بگذارد.

قطعه: نخستین حلقه خدمات پس از فروش



نادر وهاب آقایی، مترجم نخستین کتاب خدمات پس از فروش خودرو و دبیر پتل با آغاز پرسش از مدیران دعوت شده به این نشست، به سراغ بررسی وضعیت خدمات پس از فروش خودرو در کشور رفت. دبیر پتل در خصوص چالش های خدمات پس از فروش، یعنی تامین قطعات از سید احسان الدین غفور بیان، مدیرعامل شرکت آروین خودرو سؤال کرد.

غفور بیان تأکید کرد که بخش مهمی از مشکلات خدمات پس از فروش پیش از ورود خودرو به کشور و حتی در زمان انتخاب محصول آغاز می شود. به گفته وی، شرکت واردکننده یا خودروساز باید هنگام مذاکره با شریک خارجی، چرخه عمر محصول، تیراژ تولید، امکان تامین قطعات و آینده زنجیره تامین آن را مورد بررسی قرار دهد.

وی با اشاره به تفاوت شرایط همکاری با خودروسازان مختلف گفت: «انتخاب محصولی که در انتهای چرخه عمر خود قرار دارد می تواند در آینده شبکه خدمات پس از فروش را با مشکل جدی مواجه کند؛ زیرا با توقف یا کاهش تولید خودرو در مبدأ، تامین قطعات نیز دشوار و پرهزینه خواهد شد.»



غفور بیان همچنین به ساختار قطعات خودرو اشاره کرد و توضیح داد که یک خودرو در سطح قطعاتی، مجموعه ای بسیار گسترده دارد و نمی توان تنها با تامین تعدادی از قطعات پر مصرف، ادعا کرد که شبکه خدمات پس از فروش کامل است. وی تأکید کرد سفارش گذاری قطعات باید از همان زمان عقد قرارداد خودرو آغاز شود و حتی همزمان با سفارش گذاری

برای سال های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ به اندازه ۴ درصد ارزش خودرو به صورت مجزا از به تامین کنندگان خدمات پس از فروش خودرو اختصاص داده می شود.»

وی با اشاره به کاهش قدرت خرید خانوارها افزود: «با توجه به شرایط اقتصادی فعلی، مردم دیگر توان خرید خودرو جدید را ندارند و بیشتر به دنبال تعمیر و نگهداری خودروهای کار کرده خود هستند. به همین دلیل در وزارت صمت به دنبال افزایش این سهم ۴ درصدی برای سال های آینده هستیم.» به گفته محله ای، مساله خدمات پس از فروش تنها به انبار کردن قطعات محدود نمی شود و شبکه لجستیکی مناسب باید در کنار موجودی قطعات شکل بگیرد. وی تأکید کرد: «به جای این که قطعات را در انبارها دپو کنیم، باید لجستیک قوی داشته باشیم تا بتوانیم قطعات را در سریع ترین زمان تامین و به خریدار تحویل دهیم.» وی همچنین از فعالیت حدود ۷۰ شرکت خدمات پس از فروش در کشور خبر داد و گفت: «در بسیاری از حوزه ها انحصار داشتیم؛ اما با این حال رشد و سرمایه گذاری شکل گرفته و به آرامی در حال طی کردن مسیر رشد پایدار هستیم.»

محله ای همچنین از راه اندازی لایه دوم سامانه خدمات پس از فروش تا پایان سال خبر داد؛ سامانه ای که به گفته وی می تواند مبنایی برای نظارت بر عملکرد شرکت ها و بررسی

نوربان

حمید محله ای: هیچ گاه موضوع خدمات پس از فروش به عنوان یک رویکرد کلان در این وزارتخانه وجود نداشت

شکایت های مشتریان باشد.

مشتری نباید هزینه ناکارآمدی شبکه را بپردازد

در بخش دیگری از این نشست، موضوع رابطه مستقیم نمایندگی با مشتری و ضرورت تغییر نگاه سازمان ها به خدمات پس از فروش مورد توجه قرار گرفت. در این بخش تأکید شد که نمایندگی خدمات پس از فروش صرفاً محلی برای تعمیر خودرو نیست، بلکه یکی از مهم ترین نقاط تماس میان مشتری و خودروساز محسوب می شود. بنابراین سیاست های رفتاری و اجرایی شرکت باید به شکل یکپارچه در شبکه نمایندگی ها اجرا شود و کارکنانی که در نخستین نقطه با مشتری ارتباط دارند، آموزش لازم را ببینند. یکی از محورهای مطرح شده این بود که مشتری نباید بتوان مشکلات داخلی شرکت را بپردازد. به بیان دیگر، بروکراسی،



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

خدمات پس از فروش در صنعت خودرو دیگر نمی تواند صرفاً به تعمیر خودرو و تامین قطعه محدود بماند؛ تغییر فناوری خودروها، ورود خودروهای برقی و هیبریدی، افزایش اهمیت داده و نرم افزار، محدودیت های ارزی و تغییر رفتار مشتری یان، این بخش را به یکی از حلقه های تعیین کننده زنجیره ارزش صنعت خودرو تبدیل کرده است. موضوعی که در نشست تخصصی «خدمات پس از فروش، پایان فروش یا آغاز رابطه با مشتری» در هفتمین نمایشگاه خودرو شهر آفتاب تهران مورد بررسی قرار گرفت. در حاشیه آخرین روز از هفتمین نمایشگاه خودرو شهر آفتاب تهران، نشست تخصصی «خدمات پس از فروش، پایان فروش یا آغاز رابطه با مشتری» با حضور جمعی از مدیران صنعت خودرو، مسئولان وزارت صمت، معدن و تجارت و فعالان حوزه خدمات پس از فروش برگزار شد که در آن حمید محله ای، مدیر کل دفتر آمد و خدمات بازرگانی وزارت صمت؛ پدرام فخمی، مدیر مهندسی، بازرسی و خدمات شرکت ISQI؛ نادر وهاب آقایی، مترجم نخستین کتاب خدمات پس از فروش خودرو و دبیر پتل؛ حسین اسحاق، قائم مقام مدیرعامل شرکت سروشان؛ سید احسان الدین غفور بیان، مدیرعامل شرکت آروین خودرو؛ مزدک زرین بخش، مدیر رضایت و خشنودی مشتریان ایران خودرو و فریبرز زینالی، قائم مقام مدیرعامل شرکت شتابران خودرو حضور داشتند.

خدمات پس از فروش در سیاستگذاری وزارت صمت



سخنران نخست این نشست، حمید محله ای، مدیر کل دفتر آساد و خدمات بازرگانی وزارت صمت با اشاره به ضرورت برگزاری نشست های تخصصی در حوزه خدمات پس از فروش گفت: «امیدواریم این رویدادها بیشتر برگزار شود؛ زیرا از خروجی همین رویدادها می توان به نتیجه رسید.» وی با اشاره به تغییرات ساختاری ایجاد شده در وزارت صمت طی سه سال گذشته، یکی از مهم ترین این تغییرات را توجه جدی تر به خدمات پس از فروش دانست و اظهار کرد: «هیچ گاه موضوع خدمات پس از فروش به عنوان یک رویکرد کلان در این وزارتخانه وجود نداشت.»

محله ای افزود: «از همان سال یک سری نشست ها برگزار و اقداماتی انجام شد که یکی از مهم ترین آن ها تاسیس انجمن ملی خدمات پس از فروش در کشور بود. البته برای تاسیس این انجمن مخالفت هایی وجود داشت و مهم ترین انتقاد این بود که کالاها با یکدیگر متفاوت هستند و چگونه می توان آن ها را در یک مجموعه جمع کرد؛ اما در نهایت این کار انجام شد.»

به گفته وی، در کنار انجمن ملی خدمات پس از فروش، انجمن تخصصی خدمات پس از فروش خودرو نیز به فعالیت خود ادامه می دهد و میان این دو مجموعه تعارضی وجود ندارد. مدیر کل دفتر آآمد و خدمات بازرگانی وزارت صمت همچنین از تشکیل کارگروه خدمات پس از فروش در این وزارتخانه خبر داد و گفت: «تقریباً تمام معاونت های مرتبط با وزارت صمت، از جمله سازمان حمایت و شورای رقابت، در این حوزه حضور دارند و بر اساس همین ساختار، آیین نامه مربوطه نیز نوشته شد.»

ارز خدمات: سهمی جدا از تولید

یکی از موضوعات مهم مطرح شده در این نشست، تامین منابع ارزی مورد نیاز خدمات پس از فروش بود. محله ای با اشاره به سیاست جدید وزارت صمت گفت: «در حال حاضر

کشور بیمه می شوند که ۵۰ درصد حق بیمه پایه را دولت و ۵۰ درصد را نیز خود راننده پرداخت می کند. حق لطفی درباره آخرین وضعیت سامانه معاینه فنی اظهار کرد: «معاینه فنی در بستر سیمفاست (پلتفرم آنلاین جامع که کارهای مربوط به معاینه فنی خودرو را پوشش می دهد) و ما در حال نگارش نسخه جدید این سامانه هستیم.» وی افزود: «البته نسخه ای تهیه شده بود در حال حاضر فعال است؛ اما نسخه سوم آن را نوشتیم و اصلاحات آن در حال انجام است.» حق لطفی درباره ویژگی های نسخه جدید سامانه معاینه فنی گفت: «ویژگی های پایه آن مانند پایه نسخه قبلی است؛ اما یک سری ایرادات داشت؛ در واقع طبق شرایط روز نسخه ها به اصلاحاتی نیاز داشتند که به روز تر شوند تا امکانات اتصال آن ها به همدیگر و به پلیس آسان تر شود.»

«به نقل از «مهتر» مسعود حق لطفی در پنجمین مجمع عمومی اتحادیه سازمان های مدیریت حمل و نقل شهرداری های کشور گفت: «طی سال های متوالی تعدادی از رانندگان تاکسی با بازنشسته شدن یا از مدار این شغل خارج شدند که قاعدتاً این افرادی که از مجموعه خارج شدند باید با افراد دیگری در صورت داشتن ضوابط بیمه ای جایگزین شوند.» وی ادامه داد: «این اقدام به صورت متمرکز در اتحادیه انجام می شود و به همه استان ها نامه ارسال کردیم و اطلاعات گرفتیم. بر این اساس افرادی را که باید حذف می شدند، بر اساس اظهارات استان و شهرستان ها حذف و افراد جدید را معرفی کردیم.» مدیر عامل اتحادیه سازمان های مدیریت حمل و نقل شهرداری های کشور خاطرنشان کرد: «ما اسامی را به بیمه داده ایم و پس از آماده شدن و تکمیل مدارک آن ها، تا پایان سال ۲ تا ۳ هزار نفر از رانندگان تاکسی فعال در سراسر

بیمه ۳ هزار راننده تاکسی تا پایان سال



تهران نیازمند سیاست حمل و نقل چندلایه است؛

توسعه ناوگان عمومی به تنهایی کافی نیست



ترافیک تهران، سیاستگذاری برای تغییر الگوی سفر باشد، خودرو شخصی برای بسیاری از شهروندان به دلیل انعطاف پذیری، امکان جابهجایی مستقیم و صرفهجویی در زمان، انتخاب اول است. بنابراین نمی توان بدون فراهم کردن جایگزین مناسب از شهروندان انتظار داشت خودرو را کنار بگذارد. اما میان «استفاده از خودرو» و «استفاده تکسرنشین از خودرو» تفاوت مهمی وجود دارد. سیاستگذاری می تواند به سمت افزایش سفرهای اشتراکی، توسعه سامانه های جابهجایی مشترک، ایجاد مشوق برای خودروهای چندسرنشین و بهبود اتصال میان حمل و نقل عمومی و سفرهای شخصی حرکت کند. در چنین مدلی، هدف الزاماً حذف خودرو از شهر نیست؛ بلکه افزایش بهرهوری خودرو و کاهش تعداد خودروهای مورد نیاز برای جابهجایی جمعیت است

تهران نیازمند سیاست حمل و نقل چندلایه است ترافیک و آلودگی هوای تهران یک علت واحد ندارد و به همین دلیل، یک راهکار واحد نیز برای آن وجود نخواهد داشت. توسعه مترو، نوسازی اتوبوس ها، برقی سازی تاکسی ها، توسعه زیرساخت شارژ، کنترل خودروهای آلاینده و اصلاح الگوی سفر باید همزمان دنبال شوند. در این میان، آمار ۶۲ درصدی خودروهای تکسرنشین یک پیام روشن برای سیاستگذاران دارد. بخشی از ظرفیت موجود حمل و نقل تهران، پیش از آن که به خیابان یا خودروهای جدید نیاز داشته باشد، می تواند با استفاده بهتر از خودروهای موجود آزاد شود. اگر خودرویی که امروز تنها راننده را جابهجایی کند، بتواند با همان سفر دوفرا را جابهجایی کند، بدون افزایش ظرفیت خیابان، تعداد خودروهای لازم برای انجام همان حجم سفر کاهش پیدا می کند. به این ترتیب، مساله تهران فقط «چند خودرو در خیابان است؟» نیست؛ بلکه باید پرسید هر خودرو چند نفر را جابهجایی کند؟ پاسخ به همین پرسش می تواند نگاه مدیریت شهری به ترافیک را از ساخت مسیرهای بیشتر به سمت مدیریت تقاضای سفر، افزایش بهرهوری خودروها و توسعه حمل و نقل عمومی تغییر دهد؛ تغییری که با نزدیک شدن به روزهای سرد و تشدید دوباره مساله آلودگی هوا، بیش از همیشه اهمیت پیدا می کند.

امکان شارژ حدود ۴۵۰ تا ۵۰۰ دستگاه اتوبوس و ۳ هزار و ۵۰۰ دستگاه تاکسی در شبانه روز را فراهم کرده است. اگر قرار باشد سهم خودروهای برقی در ناوگان عمومی افزایش پیدا کند، این ظرفیت نیز باید متناسب با رشد ناوگان توسعه یابد. زیرا در غیر این صورت، محدودیت زیرساخت شارژ می تواند به یکی از موانع عملیاتی برقی سازی تبدیل شود. علیرضا اکاتی، شهردار تهران نیز در ماههای اخیر توسعه ناوگان برقی و افزایش سهم حمل و نقل پاک را مورد تأکید قرار داده است. این سیاست در کنار توسعه مترو و اتوبوسرانی می تواند بخشی از برنامه کاهش آلاینده های ناشی از حمل و نقل باشد. اما حتی در صورت برقی شدن بخش بزرگی از ناوگان، مساله اشغال معابر همچنان باقی می ماند. خودرو برقی نیز برای حرکت به فضای خیابان نیاز دارد و اگر سفر با آن به شکل تکسرنشین انجام شود، مشکل ترافیک از بین نخواهد رفت.

راهکار در تغییر رفتار سفر از این منظر، شاید یکی از مهم ترین حلقه های مفقوده در مدیریت

به سمت اتوبوس ها و تاکسی های برقی. تعداد اتوبوس های برقی پایتخت اکنون از ۵۰۰ دستگاه عبور کرده و ورود ناوگان جدید نیز ادامه دارد. در بخش تاکسیرانی نیز توسعه خودروهای برقی در دستور کار قرار گرفته است. با این حال، توسعه ناوگان عمومی زمانی می تواند اثر قابل توجهی بر ترافیک داشته باشد که شهروندان بتوانند آن را جایگزین قابل اتکایی برای خودرو شخصی بدانند. فاصله زمانی حرکت، پوشش خطوط، دسترسی، راحتی، هزینه سفر و قابلیت پیش بینی زمان رسیدن، همگی در انتخاب وسیله سفر موثر هستند. به همین دلیل، برقی سازی ناوگان را نباید صرفاً به معنای خرید تعداد بیشتری اتوبوس و تاکسی برقی دانست. برقی شدن باید بخشی از یک برنامه بزرگتر برای افزایش سهم حمل و نقل عمومی در سفرهای شهری باشد

زیرساخت شارژ؛ ضرورت مرحله بعد در کنار توسعه ناوگان برقی، زیرساخت شارژ نیز اهمیت ویژه ای دارد. بر اساس آمار اعلام شده، زیرساخت موجود در تهران

حاصل پایین بودن سرنشین متوسط خودروهای شخصی دانست. علیمردانی معتقد است اگر حتی نیمی از خودروهای تکسرنشین یک همراه داشته باشند، همین تغییر می تواند به معنای کاهش هزاران خودرو از معابر باشد. البته تبدیل این ایده به یک سیاست اجرایی، نیازمند فراهم شدن زیرساخت و مشوق های مناسب است و نمی توان انتظار داشت صرفاً با توصیه به شهروندان، الگوی سفر تغییر کند.

آلودگی هوا در کمین تهران این مساله در آستانه فصل سرد اهمیت بیشتری پیدا می کند. با کاهش دما و افزایش پایداری هوا، امکان تجمع آلاینده ها در محدوده شهری بیشتر می شود و تردد خودروها نیز یکی از منابع مهم انتشار آلاینده های شهری باقی می ماند. محمدرضا ظفرقندی، وزیر بهداشت ۲۰ مرداد ۱۴۰۵ اعلام کرد سالانه ۵۰ هزار نفر در کشور بر اثر آلودگی هوا جان خود را از دست می دهند. او همچنین آمار جان باختگان حوادث رانندگی را سالانه حدود ۲۰ هزار نفر عنوان کرد. این رقم نشان می دهد حمل و نقل دیگر صرفاً یک موضوع مرتبط با زمان رفت و آمد و آسایش شهروندان نیست و مستقیماً با سلامت عمومی و هزینه های اجتماعی نیز ارتباط دارد. در این میان، کاهش تعداد خودروهای حاضر در معابر و افزایش تعداد سرنشینان هر خودرو، در صورت اجرای درست، می تواند همزمان بر حجم ترافیک و میزان انتشار آلاینده ها اثر بگذارد.

توسعه ناوگان عمومی کافی نیست مدیریت شهری تهران طی سال های اخیر توسعه حمل و نقل عمومی را دنبال کرده است؛ از توسعه مترو و افزایش ظرفیت جابهجایی مسافر گرفته تا نوسازی ناوگان اتوبوسرانی و حرکت

تهران در آستانه فصل سرد سال بار دیگر آماده ورود به دورانی است که ترافیک و آلودگی هوا همزمان فشار بیشتری بر شهر و شهروندان وارد می کنند؛ اما در کنار کمبود ظرفیت حمل و نقل عمومی و فرسودگی بخشی از ناوگان، یک واقعیت کمتر مورد توجه قرار گرفته است: بخش بزرگی از خودروهای حاضر در معابر پایتخت، تنها یک نفر را جابهجایی کنند. تهران روزانه شاهد میلیون ها سفر شهری است؛ سفرهایی که بخش قابل توجهی از آن ها با خودروهای شخصی انجام می شود. در چنین شرایطی، حتی افزایش ظرفیت خیابان ها و بزرگراه ها نیز نمی تواند به تنهایی پاسخگوی رشد تقاضای سفر باشد. چراکه مساله فقط تعداد خودروهای موجود نیست، بلکه میزان بهرهوری از همین خودروها نیز اهمیت دارد. بر اساس آمار اعلام شده از سوی پوریا علیمردانی، مدیر عامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، روزانه حدود ۲۰ میلیون سفر در پایتخت انجام می شود و ۶۲ درصد خودروها تنها یک سرنشین دارند. به گفته او، شاید مشکل اصلی تهران کمبود خیابان نباشد، بلکه «صندلی های خالی» خودروها باشند. این اظهار نظر، مساله ترافیک پایتخت را از زاویه ای متفاوت مطرح می کند؛ این که آیا تهران پیش از آن که به خیابان بیشتر نیاز داشته باشد، به استفاده بهتر از ظرفیت موجود نیاز دارد؟

میلیون ها سفر با ظرفیت خالی وقتی بیش از نیمی از خودروهای در حال تردد در یک شهر تنها یک نفر را جابهجایی کنند، بخشی از ظرفیت حمل و نقل موجود عملاً بدون استفاده باقی می ماند. یک خودرو سواری معمولی می تواند چند نفر را جابهجایی کند، اما در بخش قابل توجهی از سفرهای شهری، تمام فضای خودرو صرف جابهجایی راننده می شود. در چنین الگویی، برای جابهجایی تعداد مشخصی از شهروندان، خودروهای بیشتری وارد معابر می شوند و در نتیجه فضای بیشتری از خیابان ها اشغال می شود. بنابراین بخشی از ترافیک را می توان نه فقط نتیجه افزایش تعداد خودروها، بلکه

UNI-T

یک گام جلوتر از زمان

ONE STEP AHEAD OF TIME

ARINA DRIVE

www.arinadrive.com

UNI-T یک گام جلوتر از زمان! کراس اووری هوشمند با طراحی اختصاصی وی شکل، کابین دیجیتال، موتور ۵/۰ لیتری توربوشارژ و مجموعه ای از آپشن های پیشرفته که هر مسیر را به تجربه ای مدرن و متفاوت تبدیل می کند. 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.



Autoworld.ir

شنبه ۲۸ شهریور ۱۴۰۵، سال یازدهم، شماره ۲۵۷۱

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.donyayekhdro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلپورد
Billboard

کمپین فراری؛ «قلب ۱۲ سیلندر»

«فراری در کمپین معرفی پوروسانگونه، موتور ۶.۵ لیتری V12 تنفس طبیعی را به عنوان قلب تپنده این خودرو بر جسته کرد؛ پیشرفتهای با ۷۲۵ اسب بخار قدرت که فلسفه سنتی فراری را به یک خودرو چهاردر و چهار سر نشین منتقل می کند. پیام اصلی کمپین، پیوند میان صدای V12، عملکرد اسپرت و DNA تاریخی مارانلو بود؛ رویکردی که پوروسانگونه را از بسیاری از کراس اوورها متمایز می کند»



ضرورت ارتقای کیفیت خودروهای برقی برای کاهش خطر آتش سوزی

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

«گسترش خودروهای برقی، اهمیت ایمنی باتری های ولتاژ بالا را بیش از گذشته افزایش داده است. یکی از مهم ترین مخاطرات فنی در باتری های لیتیوم-یون، «فرار حرارتی» یا «Thermal Runaway» است؛ پدیده ای که در آن یک سلول به صورت کنترل نشده گرم می شود و می تواند موجب تولید گاز، دود و آتش و در شرایطی گسترش حرارت به سلول های مجاور شود. به همین دلیل، ارتقای کیفیت خودروهای برقی باید از مرحله تولید سلول آغاز شود. موسسه «UL Research Institutes» تأکید می کند که کنترل دقیق فرآیند تولید، جلوگیری از آلودگی، شناسایی نقص های داخلی و انجام آزمون های کیفی می تواند احتمال خرابی های فاجعه بار را کاهش دهد. طراحی دقیق یک باتری، جداسازی مناسب سلول ها و استفاده از سامانه مدیریت باتری و کنترل حرارتی پیشرفته نیز برای جلوگیری از شرایط خطرناک ضروری است. از سوی دیگر، مقاومت باتری در برابر تصادف و آسیب مکانیکی اهمیت ویژه ای دارد. «NHTSA» نیز در مقررات و تحقیقات ایمنی خود، موضوع جلوگیری از آتش سوزی در شرایط عادی، شارژ و پس از تصادف را مورد توجه قرار داده است. بنابراین، افزایش کیفیت خودروهای برقی نباید صرفاً به کیفیت کابین، موتورهای الکتریکی یا تجهیزات رفاهی محدود شود؛ بلکه ایمنی سلول، یک باتری، سیستم مدیریت انرژی، کنترل حرارت و حفاظت پس از تصادف باید به بخش جدایی ناپذیر توسعه این خودروها تبدیل شود. هدف اصلی نیز حذف کامل ریسک نیست، بلکه کاهش احتمال وقوع و جلوگیری از گسترش آن است»

قیمت خودرو در آخرین روز هفته گذشته در بازار ثابت ماند

کسی ام T9 بدون تغییر
در بازار ۷ میلیارد و ۹۲۰
میلیون تومان ارزش گذاری
شدفونیکس آریزو ۶ جتی
بدون تغییر در بازار ۵
میلیارد و ۴۲۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شدشاهین اتوماتیک پلاس
بدون تغییر در بازار ۳
میلیارد و ۱۱۵ میلیون تومان
ارزش گذاری شددنا پلاس توربو اتوماتیک
بدون تغییر در بازار ۳
میلیارد و ۳۴۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شدBMW 225L
GRAN COUPEعرضه توسط پرشیا خودرو
(گروه پرشیا موبیلیتی)PMG
Persia Mobility GroupPersia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۰۲۱-۴۵۹۱

www.Persiakhodro.ir