



چگونه «کادیلک» اس یووی
آفرودی را اسپرت کرد؟

۱۲ صفحه



استارت

امید محمدی

سر دبیر

هیبرید یا برقی؛ کدام مسیر برای
ایران خودرو منطقی تر است؟

مسیر برقی سازی صنعت خودرو دیگر یک انتخاب تجملی نیست؛
ناترازی سوخت، رشد مصرف بنزین، افزایش هزینه تامین انرژی و
فشارهای زیست محیطی، خودروسازان را ناچار کرده است معماری
قوای محرکه را بازتعریف کنند... ۲ صفحه

تیتلهای امروز

Titles

رقابت واقعی از درون زنجیره تامین آغاز می شود؛

صنعت خودرو ایران در مسیر

رقابت؛ الزامات حرکت به سمت

استانداردهای جهانی

۴ صفحه

پیش فروش و فروش فوری

محصولات شرکت «زامیاد»

۱۰ صفحه

خودرو اشتراکی در جهان؛ از مالکیت

شخصی تا حمل و نقل به عنوان خدمت

۷ صفحه

چرا فناوری هیبرید «تویوتا»

بر سایر رقبا در این بخش برتری دارد؟

همزیستی مهندسی هوشمند

میان بنزین و برق

۸ صفحه

در اسفندماه با همکاری «انجمن تایر و لاستیک تهران»
و «تاق ایران و آلمان» رقم خواهد خورد؛

بازدید از نمایشگاه
تایر هانوفر آلمان

۱۳ صفحه

در مردادماه سال جاری رقم خورد؛

کاهش در آمد بیمه
«دانا» در کنار حجم بالای
پرداخت خسارت

۵ صفحه

فضای بیشتر، دید بهتر و قیمت پایین تر؛

«پولستار ۴»
از قالب کوپه
خارج شد

۶ صفحه



یک کارشناس صنعت خودرو در گفت و گوبا «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

۲۰۲ صفحات

بازار وارداتی ها در گیر ضعف خدمات
پس از فروش می شود؟

اتهابان | ARTABAN
حس خوب، خرید مطمئن

ارتباط با ما ۰۲۱-۶۶۵۷۲۶۳۵

پیش پرداخت: ۳/۷۰۰ میلیارد

اقساط ۵ سال / قیمت قطعی



فروش ویژه TOOCA PLUS

BMW 225L
GRAN COUPE

عرضه توسط پرشیا خودرو
(گروه پرشیا موبیلیتی)



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۰۲۱-۴۵۹۱

www.Persiakhodro.ir



جدید در حقیقت نسخه‌ای با طراحی شده از بستنی‌های Chip Wheel's شرکت Graeter محبوب می‌شود این ساندویچ‌بستنی از بستنی کرامل نمکی تشکیل شده که میان دو کوکی شکلاتی قرار گرفته و لایه‌ای از ترافل‌های شکلاتی نیز اطراف آن را پوشانده است. این محصول به صورت انحصاری از طریق فروش آنلاین عرضه می‌شود و هر بسته شامل ۱۲ ساندویچ بستنی چهار لایه است. قیمت هر بسته پیش از هزینه ارسال ۸۶ دلار اعلام شده و فروش آن تا زمان اتمام موجودی ادامه خواهد داشت. دلیل شدت از کمین‌شده شور، Swager Wagon گفته ناسخه نفومی Siemens که به یک غرقه کامل دچی مجهز بود. همگی نشان می‌دهند توپو تارای معرفی این منی‌رون خادوکی مسیر متفاوتی را انتخاب کرده است. همکاری تازه با یک برند بستنی نیز در همین چارچوب قرار می‌گیرد. محصول

ایده تازه «توپوتا» برای تبلیغ یک آپشن خاص

هیبرید با برقی؛ کدام مسیر برای ایران خودرو منطقی‌تر است؟

مسیر برقی‌سازی صنعت خودرو دیگر یک انتخاب تجملی نیست؛ه نازاری سوخته، رشد مصرف پتزن، افزایش هزینه تامین انرژی و فشارهای زیست‌محیطی، خودرو سازان را اجبار کرده است معماری قوای محرکه را باز تعریف کنند. اما برای خودرو سازی مانند ایران خودرو، پرسش اصلی این نیست که «با یا بدون برقی شد؟» بلکه پرسش مهم‌تر این است که در شرایط فعلی اقتصاد و زیر ساخت کشور، حرکت به سمت خودرو هیبریدی منطقی‌تر است یا تمام برقی؟ پاسخ به این پرسش را نمی‌توان صرفاً با مقایسه مصرف سوخت با الایندگی داد. باید مجموعه‌ای از عوامل شامل وضعیت شبکه برق، زیر ساخت شارژ، توان زنجیر نامین، قیمت تمام‌شده، قابلیت تعمیر و نگهداری و قدرت خرید مشتری را هم‌زمان در نظر گرفت. از این منظر، خودرو هیبریدی در شرایط فعلی ایران مزیت عملیاتی بیشتری دارد نه به این معنا که خودروهای تمام برقی فناوری آینده نیستند، بلکه به این دلیل که زیر ساخت کشور هنوز برای برقی‌سازی گسترده آماده نیست.

مهم‌ترین مزیت هیبرید برای ایران، کاهش مصرف پتزن بدون وابستگی کامل به شبکه شارژ است. خودرو هیبریدی در ترافیک شهری می‌تواند بخش قابل توجهی از انرژی مورد نیاز از موتور الکتریکی دیاز برای انرژی ترانزینر کند و موتور درون-سوز را هم‌محدوده‌های کاری پر بازده‌تر به کار گیرد این موضوع برای تهران و کلان‌شهرهای کشور اهمیت ویژه‌ای دارد. در بخش قابل توجهی از مصرف سوخت خودروها در شرایط توقف و حرکت، شتاب‌گیری‌های موتالی و ترافیک سنگین اتفاق می‌افتد؛ دقیقاً شرایطی که سامانه هیبرید می‌تواند بیشترین مزیت را ایجاد کند. در مقابل، خودرو تمام برقی اگر چه در زمان حرکت الایندگی مستقیم ندارد و از نظر رانندمان قوای محرکه برتری محسوسی نسبت به موتور درون‌سوز دارد، اما برای استفاده گسترده به شبکه شارژ قابل اتکا نیازمند است. اگر مصرف‌کننده نتواند با اطمینان خودرو را در خانه، محل کار یا ایستگاه‌های عمومی شارژ کند، مزیت فناوری در عمل کاهش بی‌نامی کند. ایران در مسیر توسعه خودروهای برقی با یک تناقض جدی مواجه است. از یک سو کشور با ناترازی پتزن مواجه است و برقی‌سازی می‌تواند بخشی از تقاضای سوخت مایع را کاهش دهد؛ از سوی دیگر، شبکه برق نیز در دوره‌های لوچ مصرف با محدودیت مواجه است.



سردبیر



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

بازار وارداتی‌ها درگیر ضعف خدمات پس از فروش می‌شود؟



amir.mohammadi@autoworld.ir

بازار خودرو در ماه‌های اخیر در شرایطی قرار گرفته که تغییرات آن تنها به قیمت و میزان عرضه محدود نمی‌شود. در بخش خودروهای وارداتی، هم‌زمان با افزایش تعداد شرکت‌های فعال در این حوزه، موضوع خدمات پس از فروش و نحوه تأمین قطعات به یکی از دغدغه‌های جدی بازار تبدیل شده است. از سوی دیگر، کاهش فاصله قیمت برخی خودروهای داخلی میان کارخانه و بازار در مقابل افزایش شکاف قیمتی در بازار وارداتی‌ها، نشان می‌دهد رفتار عرضه و تقاضا در این دو بخش مسیرهای متفاوتی را طی می‌کند. در همین حال، خودروهای برقی نیز همچنان یکی از موضوعات مهم صنعت خودرو به شمار می‌روند؛ محصولاتی که در بسیاری از بازارهای جهانی با سرعت در حال گسترش هستند، اما در ایران توسعه آن‌ها با چالش‌هایی از جمله زیر ساخت شارژ، تأمین قطعات و به‌ویژه تولید باتری مواجه است. برای بررسی وضعیت بازار خودرو، آینده واردات و امکان تولید خودروهای برقی در کشور، با جواد میر آفتابی، کارشناس صنعت خودرو به گفت‌وگو پرداختیم.

با توجه به شرایط فعلی بازار خودرو، به نظر شما بازار در حال انتخاب فناوری در صنعت خودرو و ایران قرار گیرد.



دردسر بزرگ فروش هوندا «CR-V» پس از ۱۵ سال

فروش یک خودرو کار کرده معمولاً به رفت و پل، تحویل کلید و پایان ماجرا ختم می‌شود؛ اما برای یکی از ساکنان تورنتو این معامله سال‌ها بعد به درگیری غیرمنتظره تبدیل شد. مرده که حدود ۱۵ سال قبل هوندا CR-V مدل ۲۰۰۲ خود را فروخته بود، به تازگی با قبضی عادل یک هزار و ۱۳۰ دلار کانادا، بر این بار خود ۸۱۵ دلار آمریکا و سه هفته قبضی که بابت هزینه‌های بدگشتی و نگهداری همان خودرو صادر شده بود، ماجرا را آن‌جا آغاز شد که خریدار پس از خرید خودرو فرایند انتقال رسمی مالکیت را تکمیل نکرد. در نتیجه با وجود این که خودرو سال‌ها پیش فروخته شده بود، نام فروشنده همچنان به عنوان آخرین مالک ثبت‌شده در سوابق باقی‌مانده. همین موضوع باعث شد شرکت بدگشتی و بازکنشگر پس از انتقال خودرو به



فاصله گرفت. حتی در کشورهای بزرگ خودرو ساز جهان نیز سرمایه‌گذاری روی خودروهای برقی ادامه دارد و زیر ساخت‌های مربوط به آن در حال توسعه است. در ایران نیز اگر سیاست واردات و توسعه خودروهای برقی به شکل هدفمند دنبال شود، می‌توان انتقال دلالت تعداد این خودروها افزایش پیدا کند. البته توسعه خودروهای برقی فقط با واردات خودرو اتفاق نمی‌افتد و مجموعه‌ای از زیر ساخت‌ها باید هم‌زمان توسعه پیدا کند. موضوعاتی مانند ایستگاه شارژ، خدمات فنی، تأمین قطعات، آموزش نیروی متخصص و تأمین باتری، همگی در آینده این خودروها تأثیر گذار هستند.

به عنوان پرسش یاسانی، آیا ایران در شرایط فعلی امکان ورود جدی به مونتاژ و تولید خودروهای برقی را دارد یا همچنان زیر ساخت‌های لازم برای این کار فراهم نشده است؟

یکی از مشکلات اصلی ما در ایران، تولید باتری است. باتری مهم‌ترین بخش خودروهای برقی است و تولید آن به فناوری و زنجیره تأمین تخصصی نیاز دارد. ما در این حوزه همچنان با چالش‌هایی مواجه هستیم و نمی‌توانیم صرفاً با وارد کردن مجموعه‌ای از قطعات، ادعا کنیم که زنجیره تولید خودرو برقی را در داخل ایجاد کرده‌ایم. اگر مشکل باتری و فناوری‌های مرتبط با آن حل نشود، تولید خودروهای برقی در داخل کشور نیز با چالش مواجه خواهد بود. بنابراین برای حرکت به سمت مونتاژ و سپس تولید خودروهای برقی، باید ابتدا زیر ساخت‌های فناوری و تأمین قطعات اصلی ایجاد شود. خودرو برقی صرفاً یک خودرو با موتور متفاوت نیست؛ معماری آن، باتری، سامانه مدیریت انرژی، تجهیزات الکترونیکی و زیر ساخت خدمات می‌روند، در حال افزایش است و توسعه زیر ساخت شارژ نیز در بسیاری از کشورها با سرعت دنبال می‌شود. بنابراین نمی‌توان از جریان جهانی خودروهای برقی

یکی از موضوعات مهم صنعت خودرو در ایران، خودروهای برقی است. با توجه به روند توسعه خودروهای برقی در جهان و افزایش تعداد مصرف‌کنندگان این خودروها، آیا می‌توان انتظار داشت سهم خودروهای برقی در واردات ایران نیز افزایش پیدا کند؟

خودرو برقی در دنیا همچنان با سرعت در حال توسعه است. اگر روند بازارهای جهانی را بررسی کنیم، می‌بینیم تعداد مصرف‌کنندگان که به سمت خودروهای برقی می‌روند، در حال افزایش است و توسعه زیر ساخت شارژ نیز در بسیاری از کشورها با سرعت دنبال می‌شود. بنابراین نمی‌توان از جریان جهانی خودروهای برقی

شناخته شده‌تری دارند. اما در خودروهای وارداتی، وضعیت متفاوت است. شرکت‌هایی که امروز در حوزه واردات فعال شده‌اند، در بسیاری از موارد سابقه طولانی در صنعت خودرو ندارند و برخی از آن‌ها تازه وارد این حوزه شده‌اند. بنابراین شاهد نوعی رقابت جدید میان شرکت‌ها هستیم؛ رقابتی که فقط بر سر قیمت نیست و مواردی مانند نوع خودرو، شرایط فروش، کیفیت خدمات و توانایی تأمین قطعات را نیز شامل می‌شود. از سوی دیگر، کاهش تقاضا در برخی بخش‌های بازار باعث شده شرکت‌ها برای جذب مشتری تلاش بیشتری داشته باشند. بنابراین شکاف قیمتی خودروهای وارداتی را باید در مجموعه‌ای از عوامل بررسی کرد و نمی‌توان آن را فقط به یک عامل نسبت داد.

با توجه به روند واردات، آیا خودروهایی که وارد بازار ایران می‌شوند همچنان عمدتاً محصولات کار کرده یا صفر کیلومتر بازار چین هستند یا در حال حاضر منابع و کشورهای دیگری نیز وارد جریان واردات شده‌اند؟

در حال حاضر همچنان خودروهای چینی سهم قابل توجهی در بازار وارداتی ایران دارند. اما روند واردات فقط به چین محدود نمانده است. خودروهای از منابع و کشورهای دیگر نیز وارد بازار می‌شوند و شرکت‌های مختلف تلاش کرده‌اند سبد محصولات خود را متنوع کنند. با این حال، همچنان موضوع خدمات پس از فروش درباره تمام این برندها اهمیت دارد. هر چه تنوع برندها بیشتر شود، نیاز به زیر ساخت خدمات نیز افزایش پیدا می‌کند. واردات یک خودرو به کشور مرحله اول است، اما حفظ خودرو در چرخه مصرف، تأمین قطعات و ارائه خدمات مناسب مرحله‌ای به مراتب مهم‌تر و پیچیده‌تر است.

باشند، اما بعد از ورود به دوره مصرف، بازار با کمبود قطعه و ضعف خدمات مواجه شود. دقیقاً یکی از مسائل همین است. در حال حاضر بخش قابل توجهی از خودروهای وارداتی صفر کیلومتر هستند و طبیعتاً هنوز میزان خرابی آن‌ها به اندازه‌ای نیست که ضعف خدمات پس از فروش خود را به شکل جدی نشان دهد. بنابراین ممکن است امروز مصرف‌کننده هنگام خرید با چنین مشکلی مواجه نشود. اما مساله اصلی مربوط به چند ماه یا چند سال آینده است؛ زمانی که خودرو وارد دوره تعمیر و نگهداری شوند و نیاز به قطعه، تعمیر تخصصی و خدمات فنی داشته باشند. شرکتی که تعداد محدودی خودرو از یک برند وارد می‌کند، برای این که بتواند خدمات واقعی ارائه دهد، باید قطعات مورد نیاز آن خودروها را تأمین کند؛ تعمیر کار متخصص داشته باشد و شبکه خدمات خود را توسعه دهد. اگر چنین زیر ساختی ایجاد نشود، ممکن است بازار در ظاهر با افزایش عرضه خودرو مواجه باشد، اما در بخش خدمات پس از فروش با چالش جدی هستند. در گذشته بخشی از شرکت‌های وارد کننده برای ارائه خدمات پس از فروش با مجموعه‌های دیگر قرارداد داشتند، اما با مقررات جدید، این روند در حال تغییر است و شرکت‌های وارد کننده باید ساختار خدمات پس از فروش خود را ایجاد و تقویت کنند. به عبارت دیگر، دیگر صرفاً وارد کردن کافی نیست و شرکت‌ها باید بتوانند مسئولیت خدمات پس از فروش محصولاتی را که عرضه می‌کنند نیز برعهده بگیرند. این موضوع از یک جهت می‌تواند به ساماندهی بازار خدمات کمک کند، اما از طرف دیگر یک چالش مهم نیز ایجاد می‌کند.

بازار خودرو شاهد هستیم که فاصله قیمت برخی موارد در حال کاهش است، اما در بخش خودروهای وارداتی شکاف قیمت همچنان قابل توجه است. آیا می‌توان این موضوع را مستقیماً به مساله عرضه مرتبط دانست؟

بخش مهمی از این مساله به عرضه و شرایط متفاوت بازار خودروهای وارداتی برمی‌گردد. در خودروهای داخلی، تیراژ تولید و میزان عرضه مشخص‌تر است و تعداد تولید کنندگان و شبکه توزیع نیز ساختار



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۲۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



استقبال از هیبریدها، «کیا» را به رکورد فروش ماهانه رساند

«کیا با ثبت بهترین عملکرد خود در ماه آگوست، رکورد تازه‌ای در بازار ایالات متحده به جا گذاشت. این خودرو ساز کره‌ای در هشتمین ماه سال ۲۰۲۶ موفق شد ۸۳ هزار و ۷۹۲ دستگاه خودرو به فروش برساند که نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد اندکی را نشان می‌دهد و در عین حال بالاترین فروش ماه آگوست در تاریخ فعالیت برند کما آمریکا محسوب می‌شود. همچنین ۶ مدل مختلف این شرکت بهترین عملکرد ماهانه خود را ثبت کردند. بر اساس آمار منتشر شده، رشد چشمگیر فروش خودروهای هیبریدی نقش مهمی در دستیابی کیا به این رکورد داشته است. فروش محصولات هیبریدی شرکت در مقایسه با آگوست سال

رقابت واقعی از درون زنجیره تامین آغاز می‌شود؛

صنعت خودرو ایران در مسیر رقابت؛ الزامات حرکت به سمت استانداردهای جهانی

استاندارد جهانی دیگر صرفاً مجموعه‌ای از آزمون‌های فنی نیست؛ از ایمنی و آلاینده‌گی تا نرم‌افزار، باتری، خدمات پس از فروش و کنترل عملکرد خودرو در طول عمر، همه بخشی از رقابت جدید صنعت خودرو هستند



آلاینده‌گی؛ استاندارد کی دیگر فقط آگزوز را بررسی نمی‌کند

تحول دیگر، تغییر نگاه جهان به آلاینده‌گی خودرو است. در گذشته تمرکز اصلی بر گازهای خروجی آگزوز بود؛ اما اکنون آلاینده‌گی ناشی از ترمز و سایش تایر نیز در حال ورود به چارچوب‌های رسمی مقرراتی است. در مارس ۲۰۲۶، کمیسیون اقتصادی سازمان ملل برای اروپا مقرراتی را برای اندازه‌گیری و محدود کردن ذرات ناشی از سایش ترمز خودروهای سبک تصویب کرد. همچنین این نهاد در همان سال محدودیت‌هایی برای سایش تایر و انتشار ذرات ناشی از آن در نظر گرفت. این تحولات نشان می‌دهد صنعت خودرو ایران نمی‌تواند استاندارد را فقط در استاندارد آلاینده‌گی موتور خلاصه کند. مواد اصطکاکی لنت، ترکیب تایر، طراحی ترمز، مدیریت حرارتی و حتی عمر قطعات مصرفی در آینده بخشی از شاخص‌های زیست‌محیطی خودرو خواهند بود. از سوی دیگر، استانداردهای جدید به سمت پایش عملکرد آلاینده‌گی در طول عمر خودرو نیز حرکت کرده‌اند. سازمان ملل در سال ۲۰۲۶ مقرراتی را برای پایش بر خط عملکرد سامانه‌های کنترل آلاینده‌گی و ثبت داده‌های زیست‌محیطی خودرو تصویب کرده است.

خودرو برقی، آزمون تازه برای زنجیره تامین

حرکت به سمت استانداردهای جهانی بدون تعیین تکلیف فناوری خودروهای برقی نیز امکان‌پذیر نیست. خودرو برقی صرفاً جایگزین کردن موتور احتراق داخلی با موتور الکتریکی نیست بلکه معماری خودرو، مدیریت انرژی، نرم‌افزار، سامانه مدیریت باتری، ایمنی و لنت‌آلایو فرآیند امداد رسانی پس از تصادف را تغییر می‌دهد.

در پروتکل‌های جدید ایمنی نیز موضوع باتری و لنت‌آلایو مدیریت حوادث پس از تصادف مورد توجه قرار گرفته است. خودروهای برقی باید بتوانند در شرایط حادثه، وضعیت باتری و خطر آتش‌سوزی را مدیریت و اطلاعات لازم را در اختیار سرنشینان و نیروهای امدادی قرار دهند. بنابراین اگر سیاست صنعتی کشور به سمت تولید با مونتاژ خودروهای برقی حرکت می‌کند، باید هم‌زمان زنجیره تامین باتری، الکترونیک قدرت، سامانه مدیریت باتری، تجهیزات شارژ و خدمات تخصصی نیز توسعه پیدا کند. بدون این زنجیره، تولید خودرو برقی به مونتاژ مجموعه‌ای از قطعات وارداتی محدود خواهد شد.

رقابت واقعی از درون زنجیره تامین آغاز می‌شود

یکی از الزامات مهم برای نزدیک شدن صنعت خودرو ایران به استانداردهای جهانی، اصلاح نگاه به قطعه‌سازی است. خودرو استاندارد جهانی حاصل عملکرد یک شرکت به تنهایی نیست؛

صنعت خودرو ایران در نقطه‌ای قرار گرفته که ادامه مسیر گذشته، حتی برای حفظ سهم بازار داخلی، دشوار تر از گذشته خواهد بود. افزایش تنوع خودروهای وارداتی، ورود فناوری‌های جدید، توسعه خودروهای برقی و هیبریدی و تغییر انتظارات مشتری باعث شده است مفهوم «رقابت» دیگر صرفاً به قیمت تمام‌شده یا ظاهر و امکانات خودرو محدود نباشد. امروز خودرو ساز برای رقابت باید محصولی تولید کند که از نظر ایمنی، آلاینده‌گی، مصرف انرژی، دوام، کیفیت ساخت، سامانه‌های کمک‌راننده و حتی فرآیند امداد رسانی پس از تصادف، قابل مقایسه با محصولات روز جهان باشد.

این تغییر در حالی رخ می‌دهد که استانداردهای جهانی نیز ثابت نمانده‌اند. مقررات سازمان ملل در حوزه خودرو، از طریق ساز و کارهای کمیسیون اقتصادی سازمان ملل برای اروپا، به سمت الزامات پیچیده‌تر در ایمنی، آلاینده‌گی و فناوری‌های نوین حرکت می‌کنند. هیزمان، برنامه‌های ارزیابی ایمنی مانند یورو انکپ نیز معیارهای خود را به‌روز رسانی کرده‌اند. بنابراین اگر صنعت خودرو ایران بخواهد از مرحله مونتاژ یا تولید مبتنی بر پلتفرم‌های قدیمی عبور کند، باید «استاندارد» را از یک الزام اداری به بخشی از راهبرد توسعه محصول تبدیل کند.

استاندارد؛ از برگه تاییدیه تا عملکرد واقعی خودرو یکی از اشتباهات رایج در صنعت خودرو این است که استاندارد صرفاً در قالب دریافت گواهی یا عبور از مجموعه‌ای از آزمون‌ها تعریف شود. در صنعت خودرو رقابتی، استاندارد باید نتیجه یک فرآیند مهندسی از مرحله طراحی تا تولید و حتی دوره بهره‌برداری باشد.

برای مثال، ایمنی خودرو دیگر فقط به تعداد کیسه‌های هوا یا استحکام اتاق محدود نیست. در پروتکل‌های جدید یورو انکپ، ارزیابی ایمنی در چهار حوزه اصلی شامل رانندگی ایمن، جلوگیری از تصادف، حفاظت در تصادف و ایمنی پس از تصادف انجام می‌شود. در بخش جلوگیری از تصادف سامانه‌هایی مانند ترمز اضطراری خودکار و سامانه‌های حفظ مسیر در سناریوهای متنوع‌تری بررسی می‌شوند.

این تغییر پیام مهمی برای صنعت خودرو ایران دارد: اگر قرار باشد محصول داخلی در بازارهای رقابتی حضور پیدا کند، توسعه محصول باید از ابتدای مبنای آزمون‌های واقعی و سناریوهای واقعی رانندگی شکل بگیرد، نه این که در پایان خط تولید تلاش شود خودرو با چند اصلاح محدود به الزامات استاندارد دنزدیک شود

ایمنی فعال، حلقه مفقوده توسعه محصول

در بسیاری از خودروهای جدید جهان، ایمنی فعال به اندازه ایمنی سازهای اهمیت پیدا کرده است. دوربین، رادار، سامانه تشخیص عابر و موتور سیکلت، ترمز اضطراری خودکار، پایش راننده و سامانه‌های حفظ مسیر، بخشی از معماری خودرو شده‌اند.

استانداردهای جدید حتی ارزیابی عملکرد خودرو در جاده واقعی را نیز جدی‌تر کرده‌اند. برای نمونه، یورو انکپ از سال ۲۰۲۶ ارزیابی گسترده‌تری از سامانه‌های کمک‌راننده و تشخیص سرعت در شرایط واقعی جاده انجام می‌دهد. این رویکرد نشان می‌دهد صنعت خودرو دیگر نمی‌تواند عملکرد سامانه‌های الکترونیکی را صرفاً در محیط آزمایشگاهی تعریف کند. برای خودرو ساز ایرانی، این موضوع به معنای ضرورت سرمایه‌گذاری در مهندسی نرم‌افزار، الکترونیک خودرو، پردازش تصویر، رادار، شبکه‌های ارتباطی و آزمون‌های میدانی است؛ حوزه‌هایی که در نسل‌های جدید خودرو سهم آن‌ها از ارزش محصول به سرعت در حال افزایش است.

پیگیری يك موضوع Follow up

شکاف قیمت خودرو بین کارخانه و بازار از ۸۰۰ همت عبور کرده است



نایب‌رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به آخرین وضعیت مالی خودرو سازان بزرگ کشور اظهار کرد: «رقامی که ارائه می‌شود بر مبنای صورت‌های مالی منتهی به اسفند ۱۴۰۴ است و گزارشی که در مردادماه امسال تهیه شده، آخرین وضعیت مالی دو خودرو ساز بزرگ را بررسی کرده است.» ابراهیم دوست‌زاده افزود: «بر اساس این بررسی، زیان انباشته دو خودرو ساز بزرگ کشور حدود ۳۴۰ همت است. این رقم به‌تنهایی نشان‌دهنده بخشی از مشکلات مالی صنعت خودرو است و برای ارزیابی دقیق‌تر شرایط باید وضعیت مطالبات زنجیره تامین، بدهی‌های جاری و تعهدات ایجاد شده برای آینده نیز مورد توجه قرار گیرد.» دوست‌زاده ادامه داد: «در حال حاضر مطالبات تعیین تکلیف نشده زنجیره تامین از خودرو سازان حدود ۱۷۰ همت برآورد می‌شود که از این میزان، بیش از ۷۰ همت مربوط به مطالبات معوق در بررسی شده‌ای است که هنوز تعیین تکلیف نشده‌اند.» دوست‌زاده تصریح کرد: «بدهی جاری دو خودرو ساز بزرگ کشور اکنون حدود ۷۸۰ همت برآورد می‌شود که مجموعه این ارقام تصویر روشنی از فشار مالی وارد شده به صنعت خودرو و زنجیره تامین ارائه می‌کند.» وی توضیح داد: «برای محاسبه این رقم، اختلاف قیمت خودرو در بازار با قیمت فروش کارخانه در مقاطع مختلف را در تعداد خودروهای فروخته شده ضرب کرده‌ایم که حاصل این محاسبه نشان می‌دهد حجم منابعی که در اثر فاصله قیمت کارخانه و بازار ایجاد شده، بیش از ۸۰۰ همت بوده است.»

نایب‌رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور گفت: «نکته مهم این است که بخش عمده این منابع به مصرف کننده نهایی یا حتی تولید کننده نرسیده، بلکه در بسیاری از موارد نصیب واسطه‌ها و دلالان بازار شده است.» وی افزود: «در سال‌های گذشته شاهد بودیم که افراد برای ثبت‌نام خودرو از ظرفیت اشخاص دیگر استفاده می‌کردند و حتی خرید و فروش کارت ملی با امتیاز ثبت‌نام خودرو شکل گرفت؛ در نهایت خودرو با قیمت کارخانه خریداری و در بازار با اختلاف قابل توجه به فروش می‌رسید.» دوست‌زاده با تأکید بر این که هم تولید کننده و هم مصرف کننده نهایی از این ساز و کار منتضر شده‌اند، اظهار داشت: «اگر بخشی از منابع ناشی از اختلاف قیمت کارخانه و بازار به جای دلالی به خودرو ساز می‌رسید، امکان استفاده از آن برای توسعه محصول، ارتقای کیفیت، ایجاد پلتفرم‌های جدید و سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین فراهم می‌شد.»

نگاه View

تسهیل فرآیند اسقاط خودروهای فرسوده با استفاده از گواهی‌های صرفه جویی سوخت

به نقل از «ایدر نیوز» سهیل معمارباشی با حضور در برنامه میز اقتصاد شبکه خبر در تشریح اقدامات ستاد مدیریت نوسازی ناوگان تصریح کرد: «بر اساس مصوبات و با مدیریت سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت، تسهیلاتی از محل گواهی‌های صرفه جویی انرژی به دارندگان خودروهای فرسوده اعطا خواهد شد. این طرح‌ها که با پیگیری‌های وزارت صمت اجرایی می‌شوند، ابتدا برای کشنده‌ها، موتور سیکلت‌ها و ناوگان عمومی (تاکسی و اتوبوس) اجرا و سپس شامل خودروهای سواری خواهد شد.» معاون حمل‌ونقل ایدرو بارد شایعه دیوی گواهی‌ها تأکید کرد: «هیچ گونه دیویی در سامانه نداریم؛ با اصلاح آیین‌نامه و کاهش نسبت اسقاط از ۱۲ به ۴ دستگاه به‌ازای هر شماره گذاری خودرو جهت تحقق هدف برنامه هفتم (اسقاط سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه)، مصرف گواهی شتاب گرفت. امسال ۷۲ هزار خودرو اسقاط شده و موجودی محدود گواهی‌ها نیز در حال خرید توسط خودرو سازان است. همچنین با اصلاح ماده ۱۰ امکان معادل‌سازی موتور سیکلت، پرداخت نقدی عوارض محدود شده و تا پایان سال صندوق صحت دریافتی از این محل نخواهد داشت.»



سهیل معمارباشی در خصوص بازنگری قیمت‌ها اظهار داشت: «این موضوع بستگی به نظر انجمن دارد و در جلسات مستمر تلاش شده نرخ تعادلی تعیین شود تا هم فعالیت مراکز اسقاط حفظ شود و هم بار مالی مازاد بر خودرو ساز و مصرف کننده تحمیل نگردد؛ ملاک عمل ستاد در بخش موتور سیکلت نیز آخرین نرخ اعلامی انجمن است.»

معمارباشی در بخش نوسازی موتور سیکلت‌ها اظهار داشت: «به دلیل رشد ۱.۵ برابری قیمت‌ها در فرآیند بانکی، سقف تسهیلات بانگری شده و وام برای موتور سیکلت‌های بنزی به ۴۰۰ میلیون تومان و برای مدل‌های برقی به ۵۰۰ میلیون تومان افزایش یافته است.» وی همچنین خاطر نشان کرد که از ۱۴ میلیون موتور سیکلت موجود در کشور، حدود ۷ میلیون دستگاه فرسوده هستند و طرح نوسازی ۲۰ هزار دستگاه ویژه پلتفرم‌ها از طریق گواهی صرفه جویی انرژی، به‌زودی کلید می‌خورد.

قرار گیرد که به جای اسقاط خودروهای فرسوده به سمت سایر روش‌ها جهت کاهش آلودگی هوا حرکت کنیم؛ در غیر این صورت با شرایط کنونی کشور، قانون برای خروج خودروهای فرسوده از چرخه تردد اجرا نخواهد شد.» عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با اشاره به زمان نامناسب برای اجرای قانون به منظور نوسازی ناوگان



نماینده مردم سنقر و کلیایی در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: «مشوق‌های دولت نیز برای خروج این کامیون‌ها از چرخه تردد کافی نیست؛ بنابراین باید مشوق‌هایی تعیین شود که در مالکان این خودروها انگیزه‌ای برای حرکت به سمت اجرای طرح جایگزینی ایجاد کند.»

وی اظهار کرد: «البته قانون‌های پاک نیز باید مورد بازنگری

به نقل از خانه ملت، سید جواد حسینی کیا در ارزیابی طرح دولت برای خروج کامیون‌های با عمر بالای ۵۰ سال از چرخه تردد با لحاظ پاداش برای مالکان آن‌ها گفت: «هم‌اکنون به دلیل عدم واردات کامیون و ناترازی عرضه و تقاضا در شرایطی قرار نداریم که بتوانیم تمام کامیون‌های با عمر بالای ۵۰ سال را از چرخه تردد خارج کنیم.»

مشوق‌های تعیین شده برای اسقاط کامیون‌های فرسوده کافی نیست

زاپاس

Spare Tire

حمل‌ونقل تأکید کرد: «این قانون باید در یک مقطع زمانی ۵ ساله اجرا می‌شد؛ ضمن این که شرایط کنونی برای اجرای آن مناسب نیست؛ بنابراین فعلاً باید از اجرای کامل طرح اسقاط خودروهای فرسوده عبور کنیم و برای آلوده‌کنندگان محیط زیست جرایمی تعیین شود و آن را در اختیار دولت قرار دهیم تا برای حفظ محیط زیست کشور هزینه کند.»



نقص سیم کشی ۱۴۸ هزار «موتساک» را راهی تعمیر گاه کرد

موتور مواجهه بشود. فوردا اعلام کرده است که تنها حدود یک درصد از خودروهای مشمول ممکن است واقعا دارای این ایراد باشند. اما به دلیل اهمیت موضوع تصمیم به اجرای فراخوان گرفته است. بررسی‌های این شرکت نشان می‌دهد ورود چسب مورد استفاده در روکش حرارتی سیم‌ها به ناحیه اتصال فلزی می‌تواند هنگام مونتاژ باعث تغییر شکل جزئی این قطعه شود. این تغییر شکل در طول زمان و تحت تاثیر لرزش‌های مداوم خودرو و عمر قطعه را کاهش داده و در نهایت به شکستگی آن منجر می‌شود. رانندگان پیش از بروز مشکل ممکن است با روشن شدن چراغ هشدار موتور، نمایش پیام‌های خطا یا شنیدن هشدارهای صوتی روبه‌رو شوند.

فورد فراخوان جدیدی را برای ۱۴۸ هزار و ۶۶۳ دستگاه موتساک مدل‌های ۲۰۲۴ تا ۲۰۲۶ اعلام کرده است. این اقدام پس از آن صورت می‌گیرد که مشخص شد بخشی از اتصالات سیم‌کشی در محفظه موتور ممکن است در اثر لرزش‌های عادی خودرو دچار شکستگی شوند و عملکرد تعدادی از سامانه‌های مهم را مختل کنند. بر اساس اطلاعات منتشر شده، مشکل به اتصالات اتصال منفی یا همان Ground در دسته سیم محفظه موتور مربوط می‌شود. در صورت بروز این نقص، خودرو بسته به محل خرابی ممکن است با از دست رفتن نیروی محرکه، خاموش شدن یکی یا هر دو چراغ جلو، از کار افتادن پمپ شیشه‌شور، اختلال در سیستم تهویه مطبوع یا توقف عملکرد دفن خنک‌کننده

ویژه‌ها

قیمت‌گذاری دستوری ۱۰ میلیارد دلار به صنعت خودرو زیان زد



امیرحسین کاکایی، کارشناس صنعت خودرو با اشاره به زیان ایجاد شده در صنعت خودرو طی سال‌های گذشته تاکید کرد: «در طول هشت سال گذشته، برای دو شرکت سایپا و ایران خودرو و همچنین زنجیره تامین آن‌ها، به تدریج زیان ایجاد شده است که اگر زیان‌های ایجاد شده در مقاطع مربوط به هر سال و در طول زمان محاسبه و جمع‌شود، رقم آن در حدود ۱۰ میلیارد دلار برآورد می‌شود.» وی افزود: «این در حالی است که در حال حاضر زیان انباشته رسمی حدود ۵۰۰ همت ایجاد شده که معادل ۳ تا ۴ میلیارد دلار است. اگر قیمت خودروها در زمان خود اصلاح می‌شد، این رقم ۱۰ میلیارد دلار می‌توانست به ارزش افزوده و سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو تبدیل شود.»

دیگه چه خبر؟

آغاز فرآیند ثبت نام اسقاط خودروهای فرسوده از امروز



فرآیند اجرایی اسقاط خودروهای فرسوده که یکی از محورهای کلیدی نوسازی ناوگان حمل و نقل کشور در برنامه هفتم پیشرفت محسوب می‌شود، وارد فاز عملیاتی شد. بر همین اساس از امروز، سه‌شنبه (۳۱ شهریورماه) امکان دسترسی متقاضیان به سامانه ثبت اسقاط خودروهای فرسوده فراهم شده و تمامی متقاضیان مشمول بند «پ» ماده ۵۹ قانون برنامه هفتم پیشرفت، مجاز هستند با رعایت ضوابط و دستورالعمل‌های ابلاغی، درخواست‌های خود را جهت طی مراحل قانونی در سامانه بارگذاری کنند. گفتنی است، بند «پ» ماده ۵۹ قانون برنامه هفتم پیشرفت با هدف کاهش آلودگی هوا، مدیریت مصرف سوخت و نوسازی ناوگان فرسوده تصویب شده است و تسهیل شرایط اسقاط، از گام‌های اساسی دولت در اجرای این قانون به‌شمار می‌رود. موضوع این بند واردات اتوبوس و کشته‌جاده‌ای است.

تونیتر!

تردد ۲ میلیون خودرو با عمر بالای ۲۱ سال در کشور



بررسی ترکیب سنی ناوگان خودروهای سواری کشور نشان می‌دهد مساله فرسودگی دیگر محدود به تعداد محدودی خودرو قدیمی نیست و بخش قابل توجهی از ناوگان موجود در سنین بالا قرار دارد. از مجموع ۲۴ میلیون و ۲۰۵ هزار و ۸۰۹ دستگاه خودرو سواری، ۲۹ درصد معادل ۷ میلیون و ۱۱۶ هزار و ۸۰۳ دستگاه کمتر از پنج سال عمر دارند؛ اما سهم خودروهای قدیمی نیز قابل توجه است. بر اساس این آمار، ۵ میلیون و ۳۷۲ هزار و ۳۰۴ دستگاه، معادل ۲۲ درصد ناوگان، بین ۱۰ تا ۱۶ سال عمر دارند و ۵ میلیون و ۳۳۴ هزار و ۴۰۷ دستگاه دیگر، معادل ۲۲ درصد، در بازه سنی ۱۱ تا ۱۵ سال قرار گرفته‌اند.

ترافیک سنگین کامیون‌ها در شهر ماکونیاز مندا حداث کمر بندی و تونل است



به نقل از خانه ملت، علیرضا نوین با اشاره به بازدید میدانی اخیر خود به همراه رئیس و جمعی از اعضای کمیسیون عمران مجلس از مرز بازرگان گفت: «در بازدید یک ماه گذشته از این پایانه داشتیم، مهم‌ترین چالش مشهود، عدم هماهنگی و هم‌افزایی لازم میان مجموعه‌های دولتی مستقر در مرز بود. ناهماهنگی میان وزارت راه و شهرسازی (سازمان راه‌داری و پایانه‌ها)، وزارت امور اقتصادی و دارایی (گمرک و بخش‌های ارزیابی) و شرکت‌های خدمات‌رسان و تیرپارک‌ها (نظیر مجموعه آنا وطن) به یک گره مدیریتی تبدیل شده است.»

وی با تاکید بر لزوم تصمیم‌گیری مدیریتی افزود: «مرز بازرگان به‌عنوان بزرگ‌ترین شاهراه گمرکی و ترانزیتی کشور برای صادرات و واردات، نیازمند یک فرماندهی واحد است. مسئولیت نهایی پایانه باید به یک مدیر ارشد سپرده شود تا تمامی ارکان گمرکی، ارزیابی، پایانه‌ای و رفاهی ذیل یک مدیریت یکپارچه عمل کنند و امکان نظارت و بازخواست دقیق نیز فراهم باشد.»

نوین با اشاره به وضعیت رفاهی و معطلی رانندگان ترانزیت تصریح کرد: «در مقطعی شاهد بودیم که کامیون‌داران به دلیل معطلی‌های طولانی، روزها و گاهی تا یک ماه در انتظار عبور می‌مانند که این امر علاوه بر تحمیل هزینه‌های سنگین و مشکلات سوخت، به دلیل کمبود امکانات رفاهی مناسب در پایانه‌ها، رانندگان زحمتکش را با سختی‌های فراوان روبه‌رو کرده بود.» وی ادامه داد: «بر اساس توافقات انجام شده میان ایران و ترکیه، مقرر بود روزانه ۵۰۰ دستگاه کامیون از مرز تبادل شود؛ اما در گذشته به دلیل ناهماهنگی‌ها و بهانه‌تراشی‌های طرف مقابل (نظیر توقف در گیت‌های بازرسی، محدودسازی لاین‌های ورودی و خروجی به یک لاین و تعطیلی‌های مقطعی)، میانگین تردد به ۱۰۰ الی ۱۵۰ دستگاه کاهش یافته بود. خوشبختانه با پیگیری‌های مستمر، طبق آخرین گزارش‌های دریافتی، روند تردد مجدداً بهبود یافته و آمار جابه‌جایی روزانه به مرز ۵۰۰ دستگاه رسیده است؛ هرچند همچنان باید سازوکارهای دیپلماتیک و اجرایی برای پایداری این تردد فعال باشد.»

نماینده مردم در مجلس با انتقاد از عدم اجرای کامل طرح نوبت‌دهی هوشمند گفت: «توقف نامشخص کامیون‌ها در پایانه باعث وارد آمدن آسیب به زنجیره تامین و حتی در مواردی منجر به فساد کالاهای فاسدشدنی و صادراتی کشور می‌شود که نیازمند اصلاح جدی است.»

در مردادماه سال جاری رقم خورد؛

کاهش درآمد بیمه «دانا» در کنار حجم بالای پرداخت خسارت



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

شرکت بیمه دانا با نماد «دانا» گزارش عملکرد خود تا پایان مردادماه ۱۴۰۵ را در سامانه کدال منتشر کرده است. بر اساس این گزارش، درآمد حق بیمه صادره شرکت از ابتدای سال مالی تا پایان مردادماه به ۱۸ هزار و ۲۳۷ میلیارد تومان رسیده است. با این حال، روند درآمدزایی دانا در مردادماه با کاهش همراه بوده است. این شرکت در پنجمین ماه سال ۳ هزار و ۲۹۶ میلیارد تومان درآمد حق بیمه صادره ثبت کرده که نسبت به تیرماه ۱۵ درصد کاهش داشته است.

افت ماهانه حق بیمه صادره می‌تواند از مهم‌ترین نکات منفی عملکرد دانا باشد؛ چراکه در صورت تداوم، سرعت رشد درآمدهای بیمه‌ای شرکت را کاهش داده و می‌تواند توان شرکت برای توسعه پرتفو و افزایش درآمد عملیاتی را تحت تاثیر قرار دهد. در بخش خسارت نیز، دانا طی پنج ماه نخست سال ۱۷ هزار و ۴۸۷ میلیارد تومان خسارت به بیمه‌شدگان پرداخت کرده است. از این میزان، ۳ هزار و ۹۶۳ میلیارد تومان مربوط به مردادماه بوده است. حجم بالای خسارت پرداختی، در کنار کاهش درآمد حق بیمه در مردادماه، می‌تواند فشار بیشتری بر عملکرد عملیاتی شرکت ایجاد کند. افزایش پرداخت خسارت در صورت عدم تناسب با رشد حق بیمه

اینفوگرافش

Infography

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

درآمد پنج ماهه سال گذشته

۷۹

میلیارد تومان

شرکت فنر سازی خاور
KHAVAR SPRING Mfg.co

میزان افزایش

۸۳

درصد

میزان درآمد پنج ماهه

۳۸۱

میلیارد تومان

شرکت «فنر سازی خاور» در پنج ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۳۸۱ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چپ تلند؟

چرا واردات خودرو رقابت‌ساز نشد؟

امرالله امینی، کارشناس صنعت خودرو معتقد است اگر هدف از واردات، ایجاد رقابت در بازار خودرو است، ابتدا باید مشخص شود رقابت در چه مقیاسی شکل می‌گیرد. به گفته وی، در اقتصاد، رقابت زمانی معنا پیدا می‌کند که بازیگر جدید بتواند سهم قابل توجهی از بازار را در اختیار بگیرد یا دست کم تهدیدی واقعی برای تولیدکنندگان موجود ایجاد کند. امینی تاکید کرد: «بررسی آمار تولید و واردات خودرو در یک بازه ۱۵ ساله نشان می‌دهد واردات در هیچ یک از سال‌ها به سطحی نرسیده است که بتواند به رقیبی جدی برای تولید داخلی تبدیل شود.»

چرا؟

انجام ماموریتی بزرگ با ابزاری که توان تنظیم بازار را ندارد

امینی به نگرانی خودروسازان و سیاست‌گذاران صنعتی از ورود خارجی‌ها به بازار اشاره کرد و گفت: «سیاست‌گذار سال‌هاست از واردات خودرو راهکاری برای تنظیم بازار، شکستن انحصار و ایجاد رقابت در صنعت خودرو یاد کرده و از این مسیر انتظار انجام ماموریتی را داشته که از ابتدا با حجم در نظر گرفته شده برای آن همخوانی نداشته است.» وی معتقد است یکی از تناقض‌های سیاست‌گذاری خودرو در سال‌های اخیر، تعریف ماموریتی بزرگ با ابزاری کوچک بوده است؛ چراکه واردات با چنین مقیاسی اساساً توان رقابت‌سازی و تنظیم بازار را ندارد و از همان ابتدا بیش از آن که یک سیاست اقتصادی باشد، تنها به ابزاری برای ارسال سیگنال به بازار تبدیل شده است.

برای چه؟

واردات خودرو؛ ابزاری برای ارسال سیگنال به بازار

این کارشناس صنعت خودرو در توضیح عدم کارکرد واردات خودرو در بازار کنونی، اختلاف سطح قیمتی، تفاوت کلاس خودروها و محدود بودن تنوع محصولات وارداتی را از عوامل عدم تحقق اهداف سیاست‌گذار دانست. به گفته امینی، بخش قابل توجهی از خودروهای وارداتی مستقیماً قیّم محصولات پرتیرا داخلی نیستند. اختلاف سطح قیمتی، تفاوت کلاس خودروها و محدود بودن تنوع محصولات موجب شده خودروهای وارداتی عمدتاً بازار خاص خود را داشته باشند و بخش زیادی از جامعه توان مالی خرید این خودروها را نداشته باشند. بنابراین حتی اگر تعداد واردات افزایش یابد، اثر آن بر بازار خودروهای اقتصادی و پرتقاضا محدود خواهد بود.



زیادی به کاهش قیمت این مدل در ماه‌های گذشته نسبت داده می‌شود. بخش خودروهای برقی اما تصویر متفاوتی را نشان می‌دهد. سولترا که مهم‌ترین محصول تمام‌برقی سوپارو محسوب می‌شود، تنها ۱۹۷ دستگاه فروش داشت؛ رقمی که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل افتی ۸۶.۶ درصدی را نشان می‌دهد. با این حال، این کاهش شدید به معنای افت کلی فروش خودروهای برقی سوپارو نبوده است. سوپارو در همین مدت موفق به فروش یک هزار و ۲۴۸ دستگاه Trailseeker و ۳۲۰ دستگاه Uncharted شد؛ دو مدل برقی جدیدی که به تازگی وارد بازار شده‌اند. در نتیجه مجموع فروش خودروهای برقی برنر به یک هزار و ۷۶۵ دستگاه رسید که نسبت به ۱ آگوست سال گذشته ۲۱.۳ درصد افزایش نشان می‌دهد.

«سوپارو آگوست ۲۰۲۶ را با رشد جزئی فروش در بازار آمریکا به پایان رساند؛ اما آمار منتشر شده نشان می‌دهد عملکرد محصولات برقی این شرکت داستانی متفاوت و تا حدی متناقض را روایت می‌کند. فروش سوپارو در این ماه با رشد ۱.۳ درصدی نسبت به سال قبل به ۶۲ هزار و ۲۸ دستگاه رسید؛ در حالی که چند مدل از جمله Outback، Ascend، Crosstrek و WRX بهترین عملکرد دماها را در سال جاری ثبت کردند. کراس ترک با فروش ۱۹ هزار و ۵۴۱ دستگاه همچنان پر فروش‌ترین محصول برنر بود. پس از آن فورستر با ۱۶ هزار و ۷۶۰ دستگاه قرار گرفت که نسبت به سال گذشته ۱۷.۸ درصد رشد را تجربه کرد. اوت‌بک نیز با وجود فروش بیش از ۱۵ هزار دستگاه، افتی ۳.۴ درصدی داشت. از سوی دیگر WRX با جهش چشمگیر ۱۹۱ درصدی یکی از موفق‌ترین ماه‌های خود را پشت سر گذاشت؛ اتفاقی که تا حد

رشد فروش برقی‌های سوپارو با وجود سقوط آزاد «سولترا»

نیسان با هاچ‌بک برقی ارزان قیمت «Wave» به مصاف رنو توتینگومی رود



نیسان خود را برای ورود جدی‌تر به بخش خودروهای برقی اقتصادی آماده می‌کند و تازه‌ترین تصاویر جاسوسی نشان می‌دهد مدل جدیدی با نام Wave در مراحل پایانی توسعه قرار دارد. این خودرو که انتظار می‌رود در سال ۲۰۲۷ وارد بازار شود، یک هاچ‌بک شهری تمام‌برقی خواهد بود و از نظر فنی و ساختاری ارتباط نزدیکی با رنو توتینگو جدید دارد. گزارش‌ها حاکی از آن است که Wave پس از میکرما برقی، به کوچک‌ترین محصول الکتریکی نیسان در بازار اروپا تبدیل خواهد شد. نمونه‌های آزمایشی این خودرو به تازگی در حال انجام تست‌های جاده‌ای دیده شده‌اند و اگر چه بخش زیادی از بدنه زیر پوشش استتاری پنهان شده، اما شباهت کلی آن به توتینگو کاملاً مشهود است.

با این حال، نیسان تلاش کرده با اعمال تغییراتی در طراحی، هویت مستقلی برای این مدل ایجاد کند. در نمای جلو، به جای چراغ‌های گرد رنو توتینگو از چراغ‌های با طراحی چهار گوش استفاده شده که به امضای نوری C شکل مجهز هستند. همچنین جلوپنجره و ورودی‌های سپر با طراحی شده‌اند و ظاهر خودرو را رسمی‌تر و محافظه‌کارانه‌تر از همتای فرانسوی آن نشان می‌دهند. در بخش عقب نیز چراغ‌ها و سپر طراحی متفاوتی دارند و ظاهر خودرو مدرن‌تر کرده‌اند. هر چند تصاویر موجود اطلاعات زیادی از کابین ارائه نمی‌کنند، اما انتظار می‌رود فضای داخلی خودرو تا حد زیادی از توتینگو الهام گرفته باشد.

کیا با ون برقی «PV۷» به جنگ فورد ترانزیت می‌رود



کیا در حال گسترش حضور خود در بازار خودروهای تجاری برقی است و به همین منظور از نخستین تصاویر رسمی مدل جدید PV۷ رونمایی کرده است. این ون تمام‌برقی که جایگاهی بالاتر از PV۵ در سبد محصولات شرکت خواهد داشت، به عنوان یکی از مهم‌ترین پروژه‌های تجاری کیا معرفی شده و قرار است به رقابت با محصولاتمانند فورد ترانزیت کلاستوم، مرسدس‌بنز ویتوو فولکس‌واگن ترنسپورتر بپردازد. بر اساس اعلام کیا، نسخه تولیدی PV۷ در نمایشگاه حمل‌ونقل IAA هانوفر آلمان که ۱۴ سپتامبر برگزار می‌شود، رونمایی خواهد شد. با این حال، تصاویر منتشر شده پیش از رونمایی رسمی، دید مناسبی از طراحی نهایی خودرو ارائه می‌کنند. این مدل در واقع تکامل یافته کانسپت PV۷ است که نخستین بار در سال ۲۰۲۴ به نمایش درآورد و زبان طراحی آن شباهت زیادی به PV۵ دارد. در نمای جلو، چراغ‌های LED باریک و مرتفع در کنار سپری با پوشش‌های محافظ پلاستیکی دیده می‌شوند که برای کاهش آسیب‌های ناشی از برخورد های جزئی طراحی شده‌اند. نمای جانبی نیز از آلمان‌های مشترک با PV۵ بهره می‌برد اما گلگیرهای برجسته‌تر و فاصله مجوری کشیده‌تر، به PV۷ هویتی متفاوت بخشیده‌اند. در بخش عقب نیز چراغ‌های عمودی با گرافیک جدید و سپری متفاوت به چشم می‌خورند.

فضای بیشتر، دید بهتر و قیمت پایین‌تر؛

«پولستار ۴» از قالب کوپه خارج شد



۱۰۰ کیلووات-ساعتی مجهز هستند و از شارژ سریع DC با توان حداکثر ۲۰۰ کیلووات پشتیبانی می‌کنند. هر چند این ارقام همچنان رقابتی به نظر می‌رسند، اما در بازار خودروهای برقی سال ۲۰۲۶ دیگر جزو استانداردهای پیشرو محسوب نمی‌شوند. به‌ویژه این که برخی رقبا از جمله نسل جدید بامو iX3 از فناوری شارژ سریع‌تر، زمان توقف برای شارژ مجدد را بیش از پیش کاهش داده‌اند. پولستار برای مشتریانانی که به دنبال تجربه رانندگی اسپرت‌تر هستند، بسته Performance را نیز در نظر گرفته است. این مجموعه شامل کمک‌فنرهای فعال ZF با تنظیمات بازنگری شده، سیستم ترمز برمبو، رینگ‌های ۱۲ اینچی و تایرهای پر فرورمنس پیرلی PZero می‌شود. هدف از این تغییرات، افزایش دقت فرمان‌پذیری، بهبود پایداری در سرعت‌های بالا و ارائه حس نزدیک‌تر به خودروهای اسپرت در قالب یک شاسی‌بلند خانوادگی است. امکانات کاربردی خودرو نیز به مجموعه ویژگی‌های آن افزوده شده است.

Polestar 4 SUV از فناوری Vehicle-to-Load یا V2L بهره می‌برد؛ سیستمی که امکان استفاده از انرژی ذخیره‌شده در باتری خودرو برای تغذیه تجهیزات برقی خارجی را فراهم می‌کند. این سامانه توان خروجی ۳.۳ کیلوواتی ارائه می‌دهد و می‌تواند در سفرها، کمپینگ یا شرایط اضطراری کاربرد داشته باشد. علاوه بر این، حالت Camping نیز برای خودرو در نظر گرفته شده است. در این حالت، خودرو هنگام توقف طولانی می‌تواند سیستم تهویه مطبوع، امکانات سرگرمی و سایر تجهیزات کابین را بدون نیاز به روشن بودن خودرو فعال نگه دارد؛ قابلیت‌هایی که با توجه به رشد محبوبیت سفرهای طبیعت‌گردی و استفاده تفریحی از خودروهای برقی، اهمیت بیشتری پیدا کرده است. قیمت‌گذاری این محصول نیز یکی از نکات قابل توجه معرفی آن به شمار می‌رود. در بازار بریتانیا، نسخه تک‌موتوره با قیمت پایه ۵۴ هزار و ۷۵۰ پوند عرضه می‌شود و برای نسخه دوم‌موتوره باید حداقل ۶۰ هزار و ۷۵۰ پوند پرداخت کرد. همچنین مدل مجهز به بسته Performance از ۶۸ هزار و ۲۵۰ پوند قیمت‌گذاری شده است. نکته جالب این که نسخه SUV در تمامی تیپ‌ها حدود ۲ هزار پوند ارزان‌تر از مدل کوپه است؛ موضوعی که می‌تواند جذابیت آن را برای خریداران افزایش دهد.

در حالی که این رقم در نسخه کوپه ۵۲ لیتر است. با وجود این، هر دو نسخه از نظر حجم صندوق عقب عملکرد بهتری نسبت به بامو iX3 دارند که ۵۲۰ لیتر فضا در اختیار کاربران قرار می‌دهد. البته شاسی‌بلند آلمانی در بخش صندوق جلو خودرو برتری خود را حفظ کرده و محفظه ۵۸ لیتری آن کاربردی‌تر از فضای ۱۵ لیتری در محصولات دوقلوی پولستار است. در بخش فنی نیز تغییر مهمی رخ نداده است. نسخه تک‌موتوره دیفرانسیل عقب ۲۶۸ اسب‌بخار قدرت و ۳۴۳ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت آن ۷.۳ ثانیه است. این مدل با یک بار شارژ می‌تواند تا ۶۲۹ کیلومتر مسافت را بر اساس استاندارد WLTP طی کند. در سوی دیگر، نسخه دوم‌موتوره و چهارچرخ‌محرك با ۵۲۶ اسب‌بخار قدرت و ۶۸۶ نیوتون‌متر گشتاور عرضه می‌شود. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این مدل تنها ۳.۹ ثانیه اعلام شده و با وجود عملکرد بسیار قوی‌تر، همچنان قادر است تا ۶۰۰ کیلومتر مسافت را با یک بار شارژ طی کند.

بسته عملکردی آپشنال در بخش فنی، هر دو نسخه Polestar 4 SUV به باتری



سپیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

گاهی یک تغییر کوچک می‌تواند مهم‌ترین انتقادها از یک خودرو را برطرف کند. پولستار دقیقاً همین کار را با نسخه جدید Polestar ۴ انجام داده است. خودرویی که هنگام معرفی اولیه به دلیل حذف شیشه عقب و استفاده از دوربین به جای آینه سنتی، توجه زیادی را به خود جلب کرد، حالا در قالب یک شاسی‌بلند کاربردی‌تر بازگشته و مهم‌ترین ویژگی بحث‌برانگیز خود را کنار گذاشته است. نسخه جدید که با نام Polestar 4 SUV عرضه می‌شود، علاوه بر بازگرداندن شیشه عقب، فضای سر و بار بیشتری در اختیار سرنشینان قرار می‌دهد و هم‌زمان با قیمت پایین‌تری نسبت به نسخه کوپه به بازار می‌آید. پولستار امیدوار است با این تغییرات بتواند سهم بیشتری از بازار شاسی‌بلندهای برقی اروپا را در اختیار بگیرد و مستقیماً با رقبایی مانند بامو iX3 رقابت کند. این خودرو در دو نسخه تک‌موتوره و دوم‌موتوره عرضه خواهد شد. مدل پایه با یک بار شارژ تا ۶۲۹ کیلومتر برد حرکتی دارد و نسخه قدرتمند دوم‌موتوره نیز با ۵۳۶ اسب‌بخار قدرت، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت را در تنها ۳.۹ ثانیه ثبت می‌کند. هر دو نسخه از باتری ۱۰۰ کیلووات-ساعتی بهره می‌برند و امکان شارژ سریع ۲۰۰ کیلوواتی را ارائه می‌دهند. در شرایطی که پولستار با مشکلات و محدودیت‌های جدی در بازار آمریکا روبه‌رو شده، معرفی این مدل نشان می‌دهد برنر سوئدی همچنان توسعه سبد محصولات خود را با تمرکز بر بازارهای اروپایی دنبال می‌کند؛ آن هم با محصولی که قرار است کاربردی‌تر، ارزان‌تر و برای طیف گسترده‌تری از مشتریان جذاب باشد.

بازگشت به عقلانیت پولستار با معرفی نسخه SUV مدل ۴، محصولی را ارائه بازار کرده که در بسیاری از بخش‌ها کاربردی‌تر از نسخه

نسخه‌ای خاص از «پورشه» که آمریکایی‌ها از آن محروم هستند

به مدل استاندارد آماده‌تر از همیشه برای حضور در پیست و مسیرهای کوهستانی باشد. در نمای ظاهری نیز Bergsport از تفاوت‌های قابل توجهی با سایر نسخه‌های GT3 دارد. سپرهای با طراحی شده، بال عقب بزرگ‌تر، ورودی‌های هوای اختصاصی و عناصر ایرودینامیکی جدید باعث شده ظاهر خودرو تهاجمی‌تر و نزدیک‌تر به مدل‌های مسابقه‌ای برنر باشد. پورشه همچنین با استفاده از گرافیک‌ها و رنگ آمیزی الهام‌گرفته از خودروهای مسابقات صعود از تپه، هویت مستقلی برای این نسخه ایجاد کرده است. قلب تپنده این خودرو همان موتور ۶ سیلندر تخت تنفس طبیعی پورشه است؛ پیشرفته‌ای که در سال‌های اخیر به یکی از محبوب‌ترین موتورهای اسپرت جهان تبدیل شده و به دلیل واکنش سریع، صدای خاص و توانایی دورگیری بالا مورد توجه علاقه‌مندان قرار دارد.

پورشه بار دیگر نشان داده که هنوز هم می‌تواند از پلتفرم ۹۱۱ محصولاتی منحصر به فرد و خاص خلق کند. این خودرو ساز آلمانی به تازگی نسخه جدیدی با نام GT3 911 Bergsport را معرفی کرده؛ مدلی ویژه که برای ادای احترام به مسابقات سنتی صعود از تپه و مسیرهای کوهستانی اروپا توسعه یافته و در عین حال به دلیل محدودیت‌های مقرراتی هیچ برنامه‌ای برای عرضه آن در بازار آمریکا ندارد.

GT3 911 Bergsport بر پایه نسل جدید GT3 ساخته شده؛ اما مهندسان پورشه تغییرات گسترده‌ای در بخش‌های مختلف آن اعمال کرده‌اند تا تجربه‌ای نزدیک‌تر به خودروهای مسابقه‌ای ارائه شود. در این نسخه تمرکز اصلی روی کاهش وزن، بهبود پایداری ایرودینامیکی و افزایش هیجان رانندگی قرار گرفته است. استفاده گسترده از قطعات سبک‌وزن و حذف برخی تجهیزات غیر ضروری باعث شده این خودرو نسبت



رنو برد حرکتی «Scenic E-Tech» را افزایش داد

رنو نسخه به‌روز شده Scenic E-Tech رونمایی کرده است؛ کراس‌اوور برقی خانوادگی این برنر فرانسوی که حالا با برد حرکتی بیشتر، فناوری‌های جدید و امکانات ایمنی پیشرفته‌تر راهی بازار می‌شود. با وجود این تغییرات، رنو فعلاً از اعمال بازطراحی گسترده در ظاهر خودرو خودداری کرده و بخش عمده تمرکز خود را روی ارتقای فنی و دیجیتالی این محصول قرار داده است. در بخش طراحی، تغییرات بسیار محدود هستند. رنو تنها برخی جزئیات ظاهری مانند تزئینات مشکی براق روی سپرهای جلو و عقب، طرح‌های جدید رینگ‌های ۱۹ و ۲۰ اینچی و دو رنگ بدنه تازه را به Scenic E-Tech اضافه کرده است.



این درحالی است که پیش‌تر نمونه‌های آزمایشی استار شده این خودرو مشاهده شده بودند و انتظار می‌رفت رنو تغییرات ظاهری گسترده‌تری شباهه مگان E-Tech اعمال کند؛ اما به نظر می‌رسد این برنامه برای مراحل بعدی عمر محصول در نظر گرفته شده است. بخش مهم به‌روز رسانی‌ها به کابین خودرو مربوط می‌شود. سیستم اطلاعات - سرگرمی openR Link اکنون از هوش مصنوعی Google Gemini بهره می‌برد که جایگزین پیشرفته‌تری نسبت به دستیار صوتی قبلی گوگل محسوب می‌شود. رنو همچنین امکان دانلود اپلیکیشن‌ها از فروشگاه Google Play را فراهم کرده و برای سه سال، ماهانه دو گیگابایت اینترنت در اختیار کاربران قرار می‌دهد. علاوه بر این، شارژر بی‌سیم جدید با قابلیت خنک‌کنندگی و اتصال مغناطیسی نیز به تجهیزات خودرو افزوده شده است. رنو در کنار ارتقای فناوری، توجه ویژه‌ای نیز به استفاده از مواد پایدار و باز یافتی داشته است. مدل‌های Techno از پارچه‌هایی با بیش از ۹۵ درصد الیاف بازیافتی بهره می‌برند. نسخه Esprit Alpine دارای تزئیناتی ساخته‌شده از پلاستیک بازیافتی است و ترمیم لوکس Iconic نیز با جزئیات جدید و متریال با کیفیت‌تر عرضه می‌شود. در بخش ایمنی، Scenic E-Tech به نسل جدید دوربین پیش‌راننده مجهز شده که می‌تواند میزان خستگی راننده را تشخیص دهد و حتی تنظیمات شخصی افراد مختلف را به‌طور خودکار فراخوانی کند.



نگاهی به کیا اپتیما جدید



کیا K۵ مدل ۲۰۲۶ یک سدان میان‌سایز با طراحی اسپرت و زبان طراحی مدرن کیا است. در نمای جلو، چراغ‌های LED با گرافیک موسوم به Star-Map، جلوپنجره پهن و خطوط تیز بدنه، چهره‌ای متمایز به خودرو بخشیده‌اند. در نسخه GT، رینگ‌های ۱۹ اینچی و خروجی‌های چهارگانه اگزوز، ظاهر اسپرت‌تری ایجاد می‌کنند کابین K۵ با داشبورد ساده و مدرن، نمایشگر ۱۲.۳ اینچی سیستم اطلاعات-سرگرمی، اتصال بی‌سیم اپل کار پلی و اندروید اتو و در تپ‌های بالاتر نمایشگر دیجیتال، صندلی‌های جلو مجهز به گرم‌کن و تهویه، نورپردازی داخلی و سیستم

صوتی ۱۲ بلندگوی Bose ارائه می‌شود. برخی نسخه‌ها نیز به سقف پانوراما و شارژر بی‌سیم مجهزند. پیش‌ران‌ه استاندارد، چهار سیلندر ۲.۵ لیتری تنفس طبیعی با ۱۹۱ اسب‌بخار قدرت و حدود ۲۴۵ نیوتون‌متر گشتاور است و با گیربکس هشت‌سرعت اتوماتیک عرضه می‌شود. نسخه GT از موتور ۲.۵ لیتری توربوشارژ با ۲۹۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۲ نیوتون‌متر گشتاور استفاده می‌کند. قیمت پایه K۵ مدل ۲۰۲۶ در آمریکا از حدود ۲۸ هزار و ۷۳۵ دلار آغاز می‌شود.

چرا خودروسازان قادر نیستند به تعهداتشان عمل کنند؟

افزایش هزینه‌های لجستیک، دلیل اصلی مشکل کمبود قطعه



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

معوقات مونتاژ کاران، کمبود قطعه را به چالش اصلی تولیدکنندگان خصوصی تبدیل کرد. مونتاژ کاران، دشواری تامین قطعات را عامل تاخیر در تحویل خودرو می‌دانند؛ اما خودروهایی وارداتی از مسیرهای مختلف می‌آیند به گزارش روزنامه «دنیای اقتصاد» طی روزهای گذشته، برخی خریداران ناراضی با تجمع در مقابل نمایندگی‌های شرکت‌های خصوصی، نسبت به تاخیر چندماهه در تحویل خودروهای خود گلایه کرده‌اند؛ تاخیرهایی که مونتاژ کاران، محدودیت در تامین قطعه و دشواری‌های ناشی از تحریم را از مهم‌ترین دلایل آن عنوان می‌کنند. این در حالی است که هم‌زمان، خودروهایی وارداتی با وجود محدودیت‌های ارزی، تحریمی و لجستیک، همچنان از مسیرهای مختلف وارد کشور می‌شوند. این وضعیت، پرسشی جدی را پیش روی سمت تقاضا قرار داده است: چرا در شرایطی که امکان واردات خودرو کامل وجود دارد، تامین قطعات مورد نیاز خطوط مونتاژ تا این اندازه دشوار شده است؟

بررسی اظهارات فعالان و کارشناسان صنعت خودرو نشان می‌دهد پاسخ این پرسش را باید در تفاوت ماهیت زنجیره تامین خودرو و قطعه جست‌وجو کرد. خودرو به‌عنوان یک کالای نهایی، امکان بیشتری برای جابه‌جایی میان مبادی مختلف و استفاده از واسطه‌های تجاری دارد و واردکننده می‌تواند محصول را از کشورهای منطقه یا از مسیرهای غیر مستقیم تامین کند. در مقابل، بسیاری از قطعات مورد استفاده در خودروهای مونتاژی، به‌ویژه قطعات فنی و حساس، باید از تامین‌کنندگان مشخص و مورد تایید سازنده اصلی تهیه شوند. به‌همین دلیل، حتی اگر امکان عبور کالا از مسیرهای تجاری غیر مستقیم وجود داشته باشد، محدودیت‌های ناشی از تحریم و نگرانی تامین‌کنندگان اصلی از همکاری با ایران می‌تواند فرآیند تامین را پیچیده کند. در برخی موارد نیز ماهیت دوگانه قطعات، حساسیت‌های بیشتری را در فرآیند مبادله و حمل‌ونقل ایجاد می‌کند در این میان، تفاوت اقتصاد واردات خودرو و قطعه نیز به پیچیده‌تر شدن ماجرا دامن می‌زند. خودرو به‌دلیل ارزش بالاتر هر مجموعه و حاشیه‌سود قابل توجه، ظرفیت بیشتری برای تحمل هزینه‌های اضافی ناشی از حمل‌ونقل، واسطه‌گری و دور زدن محدودیت‌های تجاری دارد. اما در قطعات، پراکندگی سفارش‌ها، تنوع بالای اقلام و حجم محدود هر مجموعه، هزینه تامین و حمل را افزایش می‌دهد. از همین رو ممکن است واردات یک

مجموعه بزرگ خودرو از نظر اقتصادی توجیه‌پذیر باشد، اما تامین مجموعه‌ای از قطعات مورد نیاز خطوط تولید با همان منطق اقتصادی امکان‌پذیر نباشد. البته همه فعالان صنعت خودرو با این گزاره که واردات قطعه از خودرو دشوارتر است، موافق نیستند؛ به‌طوری که برخی از کارشناسان معتقدند در بازار قطعات یدکی، ورود گسترده قطعات بی‌کیفیت و فاقد شناسنامه از مبادی رسمی و غیر رسمی، نشان می‌دهد مسیر ورود قطعه به کشور به‌طور مطلق بسته یا دشوار نیست. مساله اصلی، بیش از آن که به «امکان ورود قطعه» مربوط باشد، به تامین قطعات مشخص، باکیفیت و مطابق با استانداردهای خطوط تولید بازمی‌گردد؛ قطعاتی که برای استفاده در یک محصول مشخص باید از زنجیره تامین مورد تایید سازنده تهیه شوند به این ترتیب، ممکن است قطعه در بازار به‌وفور یافت شود، اما همان قطعه نتواند نیاز یک خط تولید مشخص را برطرف کند. این تفاوت در شرایط تحریمی، وابستگی مونتاژ کاران به تامین‌کنندگان خارجی را برجسته‌تر کرده است. بخش مهمی از شرکت‌های مونتاژی، به‌دلیل ماهیت قراردادهای خود و نحوه تامین مجموعه‌های CKD، عملاً آزادی عمل محدودی برای تغییر تامین‌کننده دارند. وقتی خودرو به‌صورت مجموعه منفصله از یک مبدا مشخص تامین می‌شود، بسیاری از قطعات نیز در همان زنجیره تعریف شده‌اند و جایگزین کردن آن‌ها نیازمند تغییرات فنی، تایید سازنده و صرف هزینه و زمان است. به‌همین دلیل، اختلال در یک حلقه از این زنجیره می‌تواند به توقف یا کاهش تولید منجر شود

این در حالی است که تجربه تحریم‌های سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ پیش از این آسیب‌پذیری

چنین مدلی را آشکار کرده بود. در آن دوره نیز دشواری تامین قطعه، افت تولید را به دنبال داشت و همین تجربه، ضرورت حرکت به سمت داخلی‌سازی و متنوع کردن زنجیره تامین را برجسته کرد. با این حال، در بخشی از صنعت مونتاژ، داخلی‌سازی به سطحی نرسید که بتواند وابستگی به تامین خارجی را در شرایط بحرانی کاهش دهد. در مورد این مساله برخی از مونتاژ کاران معتقدند دلیل عدم استفاده از ظرفیت داخلی برای تامین قطعه، پایین بودن تیراژ بسیاری از خودروهای مونتاژی است؛ چراکه تولید قطعه در مقیاس محدود، برای قطعه‌ساز داخلی توجیه اقتصادی کافی ایجاد نمی‌کند و سرمایه‌گذاری در طراحی، قالب، تجهیزات و توسعه فناوری را دشوار می‌سازد

از سوی دیگر، ساختار اقتصادی حاکم بر صنعت خودرو نیز در این مسیر بی‌تاثیر نبوده است. زمانی که واردات قطعات منفصله، در مقایسه با سرمایه‌گذاری بلندمدت برای طراحی و تولید داخلی قطعات، بازدهی سریع‌تر و ریسک کمتری داشته باشد، انگیزه به‌نگاه برای حرکت به سمت تولید و توسعه فناوری کاهش می‌یابد. به این ترتیب، مونتاژ می‌تواند از یک مرحله گذار به خودروسازی و انتقال فناوری، به مدلی پایدار برای ادامه فعالیت تجاری تبدیل شود؛ مدلی که در شرایط عادی ممکن است کم‌هزینه‌تر باشد، اما در زمان تشدید تحریم‌ها و اختلال در حمل‌ونقل، آسیب‌پذیری خود را نشان می‌دهد

خودرو اشتراکی در جهان؛ از مالکیت شخصی تا حمل‌ونقل به‌عنوان خدمت

خودرو اشتراکی در سال ۲۰۲۶ دیگر یک تجربه محدود شهری یا راهکاری موقت برای کاهش هزینه رفت‌وآمد نیست؛ بلکه در بخش‌هایی از جهان به یکی از اجزای اقتصاد جدید حمل‌ونقل تبدیل شده است. تفاوت مهم این مدل با تاکسی و حمل‌ونقل اینترنتی در آن است که کاربر، خودرو را برای مدت مشخص در اختیار می‌گیرد و هزینه استفاده از آن را بر اساس زمان و مسافت می‌پردازد؛ بدون آن که مالک خودرو باشد. همین ویژگی باعث شده است خودرو اشتراکی در شهرهای پرترافیک، مناطق دارای محدودیت پارکینگ و بازارهایی که هزینه مالکیت خودرو بالاست، بیشتر مورد توجه قرار گیرد.

بررسی‌های جدید نشان می‌دهد ابعاد این بازار در سال‌های اخیر به شکل محسوسی افزایش یافته است. براساس گزارش منتشر شده از سوی موسسه پژوهشی «برگ اینسایت» در ژوئن ۲۰۲۶، تعداد اعضای خدمات خودرو اشتراکی در جهان در پایان سال ۲۰۲۵ به حدود ۹۱ میلیون نفر رسیده و ناوگان عمومی خودروهای اشتراکی نیز حدود ۵۱۱ هزار دستگاه بوده است. این موسسه پیش‌بینی می‌کند تعداد کاربران تا سال ۲۰۳۰ به حدود ۱۴۱ میلیون نفر ناوگان به حدود ۷۶۸ هزار دستگاه برسد. این ارقام به‌ویژه به تعریفی مشخص از خدمات اشتراکی است و به‌همین دلیل با برخی آمارهای دیگر بازار که دامنه متفاوتی از خدمات را در برمی‌گیرد، قابل مقایسه مستقیم نیستند.

اروپا؛ بازار بالغ خودرو اشتراکی

اروپا یکی از مهم‌ترین مراکز توسعه خودرو اشتراکی در جهان است. طبق داده‌های «پارومتر اینورس»، ناوگان خودروهای اشتراکی در اروپا در سال ۲۰۲۵ از ۱۲۹ هزار دستگاه عبور کرده است؛ رقمی که شامل خودروهای مبتنی بر ایستگاه و مدل‌های شناور آزاد می‌شود. آلمان با بیش از یک‌سوم ناوگان منطقه،

بزرگ‌ترین بازار اروپایی است و پس از آن کشورهایی مانند فرانسه، ایتالیا، بلژیک و هلند در میان بازارهای مهم قرار دارند. گسترش تلفن همراه هوشمند و سامانه‌های برخط نقش مهمی در این تحول داشته است. کاربر دیگر نیازی ندارد برای دریافت خودرو به دفتر شرکت مراجعه کند؛ خودرو را از طریق نرم‌افزار پیدامی‌کند، رزرو انجام می‌دهد، در خودرو بار می‌کند و هزینه استفاده نیز به‌صورت دیجیتال محاسبه می‌شود. همین موضوع، مقیاس‌پذیری کسب‌وکار را نسبت به نسل نخست خودروهای اشتراکی افزایش داده است.

اتحادیه اروپا نیز به دلیل محدودیت فضای شهری، سیاست‌های کاهش انتشار آلاینده‌ها و افزایش هزینه مالکیت خودرو، بستر مناسبی برای توسعه این مدل ایجاد کرده است. داده‌های آژانس محیط‌زیست اروپا نشان می‌دهد تعداد خودروهای اشتراکی به ازای جمعیت در شماری از کشورهای اروپایی طی سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۳ افزایش قابل توجهی داشته و آلمان در این دوره رشد ۶۲۴ درصدی را تجربه کرده است.

آلمان؛ پیوند خودرو اشتراکی و برقی‌سازی

یکی از تحولات مهم سال ۲۰۲۶، افزایش سهم خودروهای برقی در ناوگان اشتراکی اروپاست. آلمان نمونه قابل توجهی در این زمینه به‌شمار می‌رود. براساس آمار انجمن خودرو اشتراکی این کشور، در ابتدای سال ۲۰۲۶، ۲۲.۱ درصد خودروهای ناوگان اشتراکی مبتنی بر ایستگاه و سامانه‌های ترکیبی، تمام‌برقی بوده‌اند؛ در حالی که سهم خودروهای برقی از کل ناوگان سواری آلمان حدود ۴.۱ درصد بوده است. این فاصله نشان می‌دهد ناوگان اشتراکی می‌تواند سریع‌تر از ناوگان شخصی به سمت فناوری‌های جدید حرکت کند.

دلیل این موضوع تا حدی روشن است: خودروهای اشتراکی



معمولاً تحت مدیریت یک شرکت یا سازمان قرار دارند و انتخاب، نگهداری، شارژ و جایگزینی آن‌ها به‌صورت متمرکز انجام می‌شود. بنابراین برخلاف مالک خصوصی که ممکن است درباره محدودیت برد یا محل شارژ نگرانی داشته باشد، اپراتور می‌تواند مسیر استفاده، محل توقف و برنامه شارژ را مدیریت کند. سوئیس نیز نمونه‌ای از یک بازار بالغ است. شرکت «موبیلیتی» در پایان سال ۲۰۲۵ حدود ۳ هزار و ۲۶۰ دستگاه خودرو، یک‌هزار و ۶۵۰ نقطه دسترسی و ۲۹۸ هزار کاربر داشته و برنامه افزایش بیش از هزار خودرو در سه سال آینده را دنبال می‌کند. این شرکت اعلام کرده است به‌طور متوسط هر خودرو اشتراکی

آن جایگزین ۱۸ خودرو شخصی می‌شود؛ البته این رقم مربوط به ارزشی خود شرکت است و نباید بدون توجه به روش مطالعه به کل بازار جهانی تعمیم داده شود.

آسیا؛ بزرگ‌ترین سهم از ناوگان

در مقیاس جهانی، آسیا و اقیانوسیه سهم بزرگی از ناوگان خودروهای اشتراکی را در اختیار دارند. براساس برآورد «برگ اینسایت»، این منطقه از نظر تعداد خودروهای اشتراکی در جایگاه نخست قرار دارد و اروپا پس از آن قرار گرفته است. چین، ژاپن و کره جنوبی از بازارهای مهم این منطقه هستند. تفاوت بازار آسیا با اروپا در این است که خودرو اشتراکی در برخی کشورهای آسیایی هم‌زمان با توسعه فناوری، خدمات دیجیتال و خودروهای برقی رشد کرده است. در چنین شرایطی، خودرو اشتراکی تنها یک ابزار کاهش مالکیت خودرو نیست، بلکه به بخشی از اکوسیستم «حرکت به‌عنوان خدمت» تبدیل می‌شود؛ اکوسیستمی که در آن حمل‌ونقل عمومی، تاکسی اینترنتی، دوچرخه، موتورسیکلت و خودرو اشتراکی می‌توانند در یک سامانه دیجیتال به یکدیگر متصل شوند.

رشد خودروهای برقی نیز این روند را تقویت کرده است. آژانس بین‌المللی انرژی در گزارش چشم‌انداز خودروهای برقی ۲۰۲۶ اعلام کرده فروش جهانی خودروهای برقی در سال ۲۰۲۵ از ۲۰ میلیون دستگاه عبور کرده و حدود یک‌چهارم خودروهای جدید فروخته‌شده در جهان برقی بوده‌اند. هرچند این آمار مستقیماً مربوط به خودروهای اشتراکی نیست، اما افزایش عرضه خودروهای برقی و توسعه زیرساخت شارژ، هزینه و امکان استفاده از آن‌ها در ناوگان‌های اشتراکی را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد.

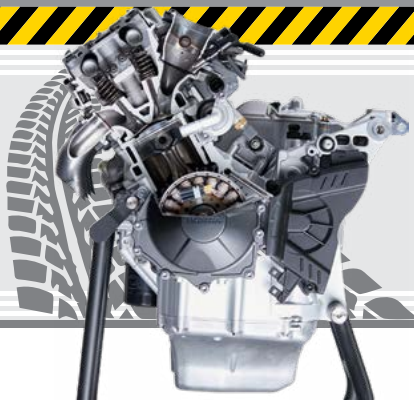
آمریکا؛ بازار رقابتی و پربریک در آمریکای شمالی، خودرو اشتراکی سابقه طولانی دارد؛ اما مسیر رشد آن کاملاً یکپارچه نیست. شرکت‌هایی مانند زیپ‌کار نقش مهمی در شکل‌گیری این بازار داشتند؛ با این حال تحولات سال‌های اخیر نشان داده است که حتی بازارهای بالغ نیز در برابر تغییر مدل اقتصادی آسیب‌پذیرند.

نمونه روشن آن لندن است؛ جایی که خروج زیپ‌کار در پایان سال ۲۰۲۵ باعث شد تعداد خودروهای باشگاه‌های خودرویی این شهر تا میانه سال ۲۰۲۶ از حدود ۲ هزار و ۸۰۰ دستگاه به تنها ۳۳۰ دستگاه کاهش یابد. این اتفاق نشان می‌دهد توسعه خودرو اشتراکی تنها به وجود تقاضا وابسته نیست و عواملی مانند مقررات شهری، جای پارک، هزینه عملیاتی و ثبات حضور اپراتورهای می‌توانند سرنوشت بازار را تغییر دهند.

آیا خودرو اشتراکی جایگزین مالکیت می‌شود؟

پاسخ جهانی به این پرسش هنوز یکسان نیست. خودرو اشتراکی در مناطقی که حمل‌ونقل عمومی قدرتمند، تراکم شهری بالا و هزینه مالکیت خودرو زیاد است، شانس بیشتری برای جایگزینی بخشی از سفرهای خودرو شخصی دارد. اما در شهرهای کم‌ترافیک و مناطقی که دسترسی به حمل‌ونقل عمومی ضعیف است، خودرو شخصی همچنان مزیت دسترسی و انعطاف‌پذیری بالایی دارد.

از سوی دیگر، موفقیت خودرو اشتراکی به تعداد خودروهای وایسته است. اگر کاربر در زمان نیاز نتواند خودرو مناسبی در فاصله نزدیک پیدا کند، مزیت این مدل کاهش می‌یابد. به‌همین دلیل اپراتورهای به‌سمت افزایش تراکم ناوگان، توسعه نرم‌افزارهای دقیق‌تر و استفاده از داده‌های سفر برای تعیین محل مناسب استقرار خودرو حرکت کرده‌اند.



به حدود ۲۱۷ اسب بخار در ۱۴ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۱۱۳ نیوتون متر گشتاور در ۱۲ هزار دور در دقیقه می‌رسد. انتقال نیرو و نیز از طریق گیربکس ۶ سرعته دستی و زنجیر انجام می‌شود. هوندا برای کاهش جرم رفت‌و برگشتی و افزایش قابلیت دور گیری، در ساختار داخلی موتور از راهکارهای مهندسی پیشرفته استفاده کرده است. همچنین طراحی مسیرهای روغن کاری و خنک کاری از ابتدا با توجه به کاربری پر فشار و پیست محور موتور توسعه یافته است.

قلب تپنده هوندا CBR۱۰۰۰RR-R Fireblade یک پیش‌سرا نه ۹۹۹.۹ سی‌سی، چهار سیلندر خطی، چهار زمانه و آب‌خنک است که از آرایش DOHC با چهار سوپاپ برای هر سیلندر استفاده می‌کند. این موتور با الهام مهندسی از پیش‌سرا نه موتور سیکلت مسابقه‌ای RC۲۱۳۷ شکل گرفته و نسبت قطر سیلندر به کورس آن ۸۱/۰ در ۴۸.۵ میلی‌متر است؛ ترکیبی که امکان دستیابی به دور موتور بالا را فراهم می‌کند. نسبت تراکم موتور ۱۳.۶ به یک است و سامانه تزریق سوخت الکترونیکی PGM-FI، سوخت را به چهار سیلندر می‌رساند. خروجی اعلام‌شده برای نسخه‌های جدید Fireblade



مهندسی منحصر به فرد با «هوندا»

چرا فناوری هیبرید «تویوتا» بر سایر رقبا در این بخش برتری دارد؟

همزیستی مهندسی هوشمند میان بنزین و برق



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

خودرو هیبریدی در نگاه نخست ترکیبی ساده از یک پیش‌سرا نه احتراق داخلی و یک موتور الکتریکی به نظر می‌رسد؛ اما معماری هیبریدی تویوتا یکی از پیچیده‌ترین نمونه‌های مهندسی سیستم انتقال قدرت در صنعت خودرو است. فلسفه اصلی این فناوری بر یک ایده مشخص بنا شده است: موتور بنزینی نباید در تمام شرایط رانندگی به تنهایی مسئول تولید نیروی محرکه باشد؛ بلکه سیستم باید در هر لحظه مناسب‌ترین ترکیب از موتور احتراقی، موتور الکتریکی، تولید برق و باز یابی انرژی را انتخاب کند. از آنجا که تکنولوژی هیبریدی تویوتا طی یک دهه اخیر پیشرفت‌های چشمگیری داشته، در این مطلب نگاهی فنی به این ساختار مهندسی ساموایی خواهیم انداخت.

تأمین و دریافت توان در چرخه‌های متعدد شارژ و دشارژ است. در شتاب گیری، باتری انرژی را در اختیار موتور الکتریکی قرار می‌دهد و هنگام کاهش سرعت، انرژی باز یابی شده دوباره به باتری بازمی‌گردد. تویوتا طی سال‌ها از نیکل آهن و لیتیوم-یون در خودروهای هیبریدی استفاده کرده است. در این معماری، طراحی الکترودها اجازه می‌دهد مسیر جریان ساده‌تر شود و مقاومت داخلی کاهش پیدا کند؛ تویوتا اینداستریز اعلام کرده است که چنین ساختاری در مقایسه با نسل قبلی نیکل آهن می‌تواند خروجی بیشتری را در ابعاد فشرده‌تر فراهم کند. بنابراین، باتری در خودرو هیبریدی صرفاً یک مخزن انرژی نیست؛ بلکه بخشی از سیستم مدیریت توان است که باید بتواند در مدت کوتاه، بارها انرژی دریافت و آزاد کند.

E-Four؛ موتور الکتریکی در محور عقب

در برخی محصولات هیبریدی تویوتا امکان ایجاد چهار چرخ محرک بدون استفاده از میل‌گردان مکانیکی طولانی وجود دارد. در سیستم E-Four، موتور الکتریکی جزایی می‌تواند محور عقب را به حرکت درآورد. بنابراین نیروی محور عقب از طریق موتور الکتریکی تأمین می‌شود و الزام به اتصال مکانیکی دائمی میان محور جلو و عقب نیاز نیست. نسل‌های جدید این سیستم نیز به سمت کنترل دقیق‌تر توزیع گشتاور حرکت کرده‌اند. برای نمونه، تویوتا در نسل جدید راو فور هیبریدی اعلام کرده که E-Four قادر است توزیع نیروی محرکه جلو و عقب را از ۱۰۰ به صفر تا ۸۰٪ تغییر دهد. این معماری علاوه بر کاهش پیچیدگی مکانیکی در برخی بخش‌ها، امکان کنترل بسیار سریع نیروی محور عقب را نیز فراهم می‌کند.



از THS تا نسل‌های جدید

تکنولوژی هیبریدی تویوتا طی نزدیک به سه دهه تغییرات زیادی داشته است. نسل نخست THS در پریوس ۱۹۹۷ آغاز شد و THS II در سال‌های بعد با افزایش توان موتورهای الکتریکی، ولتاژ بالاتر، باتری‌های بهتر و کنترل الکترونیکی پیشرفته‌تر توسعه پیدا کرد. در نسل‌های جدید، هدف تنها کاهش مصرف سوخت نیست. تویوتا هم‌زمان روی افزایش توان، کاهش وزن، کوچک‌سازی قطعات، کاهش تلفات الکتریکی و مکانیکی و بهبود پاسخ پدال گاز تمرکز کرده است. در پریوس جدید، معماری هیبریدی سری-موازی با موتورهای قدرتمندتر و باتری لیتیوم-یون به کار گرفته شد. نسخه ۲ لیتری این سیستم حداکثر توان ترکیبی ۱۹۶ اسب بخار را ارائه می‌کند و در نسخ بلاگین-هیبریدی، توان سیستم به ۲۲۳ اسب بخار می‌رسد. از سوی دیگر، تویوتا برای برخی خودروهای دیفرانسیل عقب، معماری «هیبریدی چند گانه» را نیز توسعه داده است. در این ساختار، یک مجموعه چندمرحله‌ای به THS اضافه می‌شود تا محدودیت‌های مرتبط با نسبت انتقال و سرعت موتورهای الکتریکی کاهش پیدا کند و امکان دستیابی به گشتش بهتر و رفتار نزدیک‌تر به گیربکس‌های چندسرعته فراهم شود.



مستندات فنی خود صراحتاً توضیح داده است که کنترل مقدار برق تولیدشده توسط ژنراتور، سرعت چرخش آن را تنظیم می‌کند و همین موضوع در کنترل سرعت متغیر مجموعه Power Split Device نقش دارد. بنابراین MG۱ را می‌توان یکی از اجزای کلیدی برای «مدیریت نسبت انتقال» در معماری THS دانست. امادر مقابل MG۲ موتور اصلی برای حرکت است. MG۲ همان موتور الکتریکی است که بیشترین نقش را در ایجاد نیروی کشش دارد. این موتور هنگام حرکت خودرو می‌تواند انرژی الکتریکی را از باتری یا برق تولیدشده توسط MG۱ دریافت کند و گشتاور را به چرخ‌ها منتقل کند. مزیت بزرگ موتور الکتریکی این است که می‌تواند از دور صفر گشتاور قابل توجهی تولید کند. بنابراین هنگام شروع حرکت، MG۲ قادر است بدون نیاز به بالا رفتن دور موتور احتراقی، گشتاور مناسبی ایجاد کند. این ویژگی یکی از دلایل مهم پاسخ سریع خودروهای هیبریدی تویوتا در شروع حرکت است. در زمان شتاب گیری شدید نیز باتری می‌تواند توان بیشتری در اختیار موتور الکتریکی قرار دهد. در نتیجه موتورهای بنزینی و الکتریکی به صورت هم‌زمان در تأمین توان مورد نیاز خودرو مشارکت می‌کنند. تویوتا در نسل‌های مختلف THS با افزایش توان موتور و ظرفیت انتقال انرژی، این ویژگی را توسعه داده است.

چرا هیبریدی تویوتا سیکل اتکینسون دارد؟

یکی از پایه‌های مهم بازده بالای هیبرید تویوتا، استفاده از موتورهای بنزینی با چرخه یا سیکل اتکینسون است. در موتورهای مورد استفاده در هیبرید، هدف صرفاً تولید بیشترین توان ممکن نیست؛ بلکه افزایش بازده حرارتی اهمیت بسیار زیادی دارد. در چرخه اتکینسون، زمان بندی بسته شدن سوپاپ ورودی به گونه‌ای تنظیم می‌شود که نسبت تراکم موثر از نسبت انبساط موثر کمتر باشد. نتیجه این فرآیند، کاهش بخشی از تلفات پمپاژ و افزایش استفاده از انرژی حاصل از انبساط گازهای احتراق است. البته چنین رویکردی معمولاً می‌تواند توان ویژه موتور را در مقایسه با یک موتور بنزینی اسپرت با چرخه متعارف کاهش دهد؛ اما در یک خودرو هیبریدی، موتور الکتریکی می‌تواند این کمبود را تا حد زیادی جبران کند. به بیان ساده، تویوتا اجازه می‌دهد موتور بنزینی بیشتر برای بازده طراحی شود و موتور الکتریکی بخشی از مسئولیت پاسخ دینامیکی و گشتاور اولیه را بر عهده بگیرد. در نسل Dynamic Force نیز تویوتا بهینه‌سازی احتراق، کاهش اصطکاک، کنترل متغیر و مدیریت سیستم‌های ورودی و خروجی را دنبال کرده است. برای نمونه، تویوتا برای موتور ۲.۵ لیتری Dynamic Force خود بازده حرارتی ۴۱ درصد را در کاربرد هیبریدی اعلام کرده است؛ عددی که اهمیت بالای بهینه‌سازی موتور احتراقی در معماری هیبریدی را نشان می‌دهد.

PCU؛ مغز الکتریکی سیستم

یکی از اجزای کمتر دیده‌شده اما بسیار مهم، Power Control Unit یا PCU است. این مجموعه وظیفه مدیریت جریان انرژی میان باتری، موتورهای الکتریکی و سایر بخش‌های سیستم را بر عهده دارد. باتسری ولتاژ بالا، برق DC تولید می‌کند؛ در حالی که موتورهای الکتریکی مورد استفاده در سیستم به برق AC نیاز دارند. بنابراین اینورتر باید جریان را میان DC و AC تبدیل کند و در عین حال شدت جریان و ولتاژ را مطابق فرمان کنترلر تنظیم کند. در نسل‌های جدید، تویوتا برای کاهش تلفات و ابعاد PCU تلاش کرده است. برای مثال، در سیستم هیبریدی لیتتری معرفی شده در نسل جدیدتر THS II، PCU نسبت به نمونه قبلی ۲۰ درصد کوچک‌تر و ۱۰ درصد سبک‌تر شد. همچنین طراحی ترانس‌اکسل و موتور نیز با هدف کاهش تلفات اصلاح شد. در نسل‌های جدیدتر نیز تویوتا از فناوری‌های نیمه‌هادی و ساختارهای جدید برای کاهش تلفات الکتریکی استفاده کرده است. در بررسی فنی نسل جدید پریوس، این شرکت اعلام کرده که استفاده از RC-IGBT و کاهش اندوکتانس مسیرهای داخلی، به کاهش تلفات الکتریکی PCU کمک کرده است.

باتری؛ کوچک اما حیاتی

باتری هیبریدی تویوتا با باتسری خودروهای تمام‌برقی تفاوت اساسی دارد. در هیبریدی‌های معمولی، باتری برای طی مسافت‌های طولانی با نیروی برق طراحی نشده است؛ بلکه هدف آن

✓ مروری کوتاه بر تکنولوژی هیبریدی تویوتا



تویوتا نخستین نسل Toyota Hybrid System یا THS را در سال ۱۹۹۷ و همراه با نسل نخست پریوس به تولید انبوه رساند. بعدها این معماری با نام THS II توسعه پیدا کرد و در نسل‌های بعدی، فناوری‌هایی مانند موتورهای کارآمدتر، سامانه‌های کنترلر ولتاژ، باتری‌های جدید، موتورهای الکتریکی قدرتمندتر و ساختارهای چندمرحله‌ای به آن اضافه شدند. اما نکته مهم این است که هیبرید تویوتا صرفاً یک «موتور بنزینی به علاوه موتور برقی» نیست؛ بلکه مجموعه‌ای هماهنگ از موتور احتراقی، دو ماشین الکتریکی، مجموعه دنده‌های Power Split Device، باتری و ولتاژ بالا، اینورتر و سامانه مدیریت انرژی است که به صورت لحظه‌ای با یکدیگر کار می‌کنند.

✓ قلب معماری هیبریدی تویوتا

یکی از مهم‌ترین تفاوت‌های معماری هیبریدی تویوتا با بسیاری از سیستم‌های هیبریدی متعارف، استفاده از Power Split Device است. این مجموعه بر پایه یک چرخنده‌سرای ساخته شده و وظیفه آن تقسیم و ترکیب توان میان موتور احتراقی، ژنراتور، موتور الکتریکی و چرخ‌هاست. در این ساختار، موتور احتراقی به یکی از اعضای مجموعه سیاره‌ای، ژنراتور یا MG۱ به عضو دیگر مسیر خروجی به موتور کشنده یا MG۲ و چرخ‌ها متصل است. بنابراین، انتقال قدرت صرفاً از طریق یک مسیر مکانیکی ثابت انجام نمی‌شود؛ بخشی از انرژی می‌تواند مستقیماً به چرخ‌ها برسد و بخش دیگری از انرژی موتور بنزینی به برق تبدیل شود تا موتور الکتریکی از آن استفاده کند. به همین دلیل، THS از نظر عملکردش به یک جعبه‌دنده پیوسته الکترونیکی است؛ اما برخلاف CVT‌های تسمه‌ای متداول، نسبت انتقال آن با تغییر قطر دو پولی و حرکت تسمه تنظیم نمی‌شود. در واقع، سرعت و وضعیت عملکرد موتور بنزینی، MG۱ و MG۲ به صورت الکترونیکی کنترل می‌شود تا نسبت مناسبی میان سرعت موتور احتراقی و سرعت چرخ‌ها ایجاد شود. این موضوع یکی از شاهکارهای مهندسی THS است؛ زیرا سیستم می‌تواند موتور بنزینی را تا حد زیادی از شرایط نامناسب کاری خارج کند و آن را در محدوده‌ای قرار دهد که بازده حرارتی و مصرف سوخت مطلوب‌تر است.

✓ MG2 موتور اصلی برای حرکت است

در توضیح ساده سیستم هیبریدی معمولاً MG۱ را ژنراتور و MG۲ را موتور الکتریکی می‌نامند؛ اما نقش MG۱ پیچیده‌تر است. MG۱ یک ماشین الکتریکی سنکرون با اهنرهای دائم است که می‌تواند انرژی مکانیکی را به انرژی الکتریکی تبدیل کند و در شرایط خاص، نقش موتور را نیز ایفا کند. یکی از وظایف مهم آن، استارت کردن موتور احتراقی است. همچنین با کنترل سرعت MG۱، سامانه می‌تواند شرایط چرخ‌دنده سیاره‌ای را تغییر دهد و به صورت الکترونیکی سرعت موتور بنزینی را مدیریت کند. تویوتا در



«تویوتا هایلوکس» جدید چه ویژگی‌هایی دارد؟



تویوتا هایلوکس مدل ۲۰۲۶ در نسل نهم با طراحی تازه و زبان «Tough & Agile» وارد بازار شده است. نمای جلو با جلو پنجره بزرگ، چراغ‌های LED بار یک و خطوط برجسته، ظاهر خشن و مدرن تری ایجاد می‌کند و طراحی بیرونی توسط تیم Toyota Design Australia توسعه یافته است.

کابین نیز کاملاً بازطراحی شده و از نمایشگر لمسی ۱۲.۳ اینچی، اتصال بی‌سیم اپل کاربلی و اندروید اتوو در تیب‌های بالاتر نمایشگر دیجیتال ۱۲.۳ اینچی بهره می‌برد. نسخه‌های مجهز تر امکاناتی مانند شارژر بی‌سیم، صندلی‌های گرم‌شونده، سیستم

صوتی JBL و نمایشگر Multi-Terrain Monitor را ارائه می‌کنند. پیش‌ران اصلی نسخه دیزلی، موتور چهار سیلندر خطی ۲.۸ لیتری توربوشارژ است که ۱۷۵ اسب‌بخار قدرت و بسسته به نوع گیربکس، ۴۲۰ یا ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. گیربکس ۶ سرعته دستی یا اتوماتیک و سامانه چهار چرخ محرک نیز در نسخه‌های مختلف ارائه می‌شود. ظرفیت پدک‌گشی مدل‌های ۴×۴ به ۳۵۰۰ کیلوگرم می‌رسد. قیمت هایلوکس ۲۰۲۶ در استرالیا از حدود ۲۴ هزار دلار استرالیا برای WorkMate آغاز می‌شود و بسته به تیپ و تجهیزات افزایش می‌یابد.

خودروهای کار و تجاری جدید فقط یک موتور و شاسی نیستند!

هزینه تولید کامیون در اروپا ۲۰ درصد بالا رفت

فشار انرژی، دستمزد، الزامات زیست‌محیطی و سرمایه‌گذاری برای برقی‌سازی، ساخت کامیون در اروپا را گران‌تر کرده است؛ بررسی روند هزینه‌ها نشان می‌دهد افزایش هزینه تولید که در دوره اوج تورمی به ۱۵ تا ۲۰ درصد رسید، هنوز به‌طور کامل تخلیه نشده است

صنعت کامیون اروپا وارد شده است: رقابت با تولید کنندگان چینی.

گزارش‌های سال ۲۰۲۶ نشان می‌دهد شرکت‌های چینی در حال ورود جدی‌تر به بازار کامیون اروپا هستند و در برخی موارد قیمت پایین‌تر را در کنار فناوری‌های جدید ارائه می‌کنند. «رویتز» گزارش کرده است که برخی تولید کنندگان چینی در بازار اروپا تلاش دارند محصولات خود را تا حدود ۳۰ درصد پایین‌تر از مدل‌های اروپایی قیمت‌گذاری کنند.

این اختلاف فقط نتیجه دستمزد پایین‌تر نیست؛ مقیاس تولید، زنجیره تامین باتری، هزینه مواد، سرعت توسعه محصول و حمایت‌های صنعتی نیز در آن نقش دارد.

همین فشار موجب شده تولید کنندگان اروپایی به سمت کاهش هزینه، افزایش اتوماسیون، استفاده از پلنت‌های مشترک و انتقال بخشی از تولید به کشورهای کم‌هزینه‌تر حرکت کنند.

حاشیه سود، قربانی افزایش هزینه‌ها

افزایش هزینه تولید در نهایت روی سودآوری خودروساز نیز اثر گذاشته است. داده‌های شورای بین‌المللی حمل‌ونقل پاک نشان می‌دهد حاشیه عملیاتی شرکت‌های بزرگ تولید کننده کامیون اروپا در سال ۲۰۲۵ کاهش یافته است؛ حاشیه عملیاتی تعدیل شده گروه تراون از ۹.۲ به ۶.۳ درصد، ولووا از ۱۲.۵ به ۱۰.۷ درصد، ایوکوا از ۵.۴ به ۴ درصد و دایملر تراک از ۸.۹ به ۷.۸ درصد رسیده است. این کاهش‌ها در گزارش سال ۲۰۲۶ این نهاد به کاهش حجم فروش، هزینه‌های بالای تحول و ضعف برخی بازارهای منطقه‌ای نسبت داده شده است بنابراین مساله صنعت کامیون اروپا فقط گران شدن محصول نیست؛ تولید کننده باید میان سه هدف دشوار تعادل برقرار کند: کنترل قیمت برای حفظ مشتری، سرمایه‌گذاری سنگین برای برقی‌سازی و کاهش آلایندگی و حفظ حاشیه سود برای ادامه سرمایه‌گذاری.

۲۰۲۶؛ سال بازتعریف هزینه تولید کامیون

بازار کامیون اروپا در نیمه نخست ۲۰۲۶ نشانه‌هایی از بهبود نشان داده است. ثبت‌نام کامیون‌های جدید در اتحادیه اروپا در این دوره ۹.۸ درصد رشد کرد و به ۱۷۱ هزار و ۹۳۳ دستگاه رسید؛ کامیون‌های سنگین نیز ۱۱.۱ درصد رشد داشتند. اما رشد تقاضا به معنای بازگشت صنعت به ساختار هزینه‌های گذشته نیست. برآیند داده‌های موجود نشان می‌دهد هزینه تولید کامیون در اروپا پس از جهش ۱۵ تا ۲۰ درصدی در دوره اوج تورمی، در سال ۲۰۲۶ همچنان در سطح بالاتری از دوره پیش از بحران قرار دارد. رشد ۵.۶ درصدی قیمت تولید کننده صنعتی، افزایش ۱۲.۵ درصدی هزینه انرژی و رشد ۳.۲ درصدی هزینه نیروی کار در اتحادیه اروپا نشان می‌دهد فشار هزینه‌ای هنوز پایان نیافته است.

از سوی دیگر، بخشی از افزایش هزینه دیگر تورمی نیست، بلکه ساختاری است؛ یعنی هزینه‌هایی که به دلیل توسعه فناوری، مقررات جدید، برقی‌سازی، سامانه‌های ایمنی و سرمایه‌گذاری برای کاهش آلایندگی به محصول اضافه شده‌اند.

این وضعیت برای صنعت کامیون ایران نیز قابل توجه است. مقایسه قیمت یک کامیون اروپایی با نمونه‌های تولیدی یا مونتاژی در سایر کشورها بدون توجه به ساختار هزینه تولید، سیاست‌های انرژی، مقیاس تولید، هزینه تحقیق و توسعه و الزامات قانونی، مقایسه دقیقی نخواهد بود.

در اروپا، خودروساز برای کاهش هزینه ناچار به مهندسی مجدد، اتوماسیون، دیجیتالی‌سازی، بهینه‌سازی زنجیره تامین و انتقال بخشی از تولید به مناطق رقابتی‌تر شده است. به همین دلیل، رقابت آینده صنعت کامیون صرفاً رقابت بر سر فناوری موتور با ظرفیت بار نیست؛ رقابت اصلی بر سر توانایی تولید فناوری پیشرفته با کمترین هزینه ممکن خواهد بود.

در این میدان، عدد ۱۵ تا ۲۰ درصد تنها بخشی از داستان است. بخش مهم‌تر این است که هزینه تولید کامیون در اروپا وارد مرحله‌ای شده که کاهش آن بدون تغییر در ساختار تولید، زنجیره تامین و فناوری امکان‌پذیر نیست. خودروسازانی که نتوانند این تغییر را مدیریت کنند، حتی با وجود تقاضای مناسب بازار، با فشار بیشتری بر حاشیه سود و قیمت نهایی محصولات خود مواجه خواهند شد.



پایداری، تشخیص موانع و تجهیزات کمکراننده به تدریج به بخشی از تجهیزات استاندارد کامیون‌های جدید تبدیل شده‌اند.

بررسی ING نشان می‌دهد مقررات ایمنی عمومی جدید که مجموعه‌ای از ۱۱ سامانه ایمنی را شامل می‌شود، از اواسط سال ۲۰۲۴ حدود ۴ هزار یورو به هزینه هر کامیون اضافه کرده است.

بنابراین بخشی از افزایش قیمت کامیون‌های اروپایی ناشی از افزایش حاشیه سود تولید کننده نیست، بلکه نتیجه افزایش محتوای فنی خودرو است.

برقی‌سازی؛ افزایش هزینه امروز

برای کاهش هزینه آینده

یکی از مهم‌ترین چالش‌های صنعت اروپا، برقی‌سازی کامیون‌هاست. کامیون برقی در مرحله خرید هنوز گران‌تر از نمونه دیزلی است؛ زیرا باتری بخش بسیار بزرگی از ارزش خودرو را تشکیل می‌دهد.

با این حال، ارزیابی اقتصادی کامیون برقی فقط باقیمت خرید انجام نمی‌شود. مصرف انرژی، هزینه تعمیر و نگهداری، عوارض جاده‌ای و عمر خودرو نیز باید در محاسبه هزینه مالکیت لحاظ شود. انجمن خودروسازان اروپا در سپتامبر ۲۰۲۶ تأکید کرده است که کامیون‌های برقی و هیدروژنی همچنان هزینه اولیه بالاتری نسبت به کامیون‌های احتراق داخلی دارند و فاصله هزینه مالکیت کل یا TCO هنوز یکی از موانع اصلی توسعه آن‌هاست. با این حال، سهم کامیون‌های برقی در حال افزایش است. در نیمه نخست سال ۲۰۲۶، کامیون‌های برقی شارژی ۴۸ درصد از ثبت‌نام کامیون‌های جدید اتحادیه اروپا را تشکیل دادند؛ در حالی که این سهم در نیمه نخست سال ۲۰۲۵ حدود ۳۶ درصد بود. این تغییر به معنای آن است که خودروساز باید بخشی از منابع خود را به توسعه فناوری‌های اختصاص دهد که در کوتاه‌مدت هزینه تولید را بالا می‌برد، اما برای حفظ رقابت‌پذیری در سال‌های آینده ضروری هستند.

فشار چین بر ساختار هزینه اروپا

در کنار افزایش هزینه‌های داخلی، یک فشار جدید نیز به

الزامات یورو ۷ برای کامیون‌های دیزلی و اتوبوس‌ها را نزدیک به ۱۲ هزار یورو برای هر دستگاه برآورد کرده بود؛ رقمی که شامل تجهیزات و سرمایه‌گذاری‌های مستقیم مورد نیاز برای انطباق با مقررات است.

از نگاه اقتصادی، این هزینه فقط یک عدد در برگه حسابداری نیست. برای رسیدن به استاندارد جدید، خودروساز باید موتور، سامانه کنترل آلایندگی، نرم‌افزار و تجهیزات پایش را توسعه دهد، از مون‌های جدید انجام دهد و زنجیره تامین را با الزامات جدید هماهنگ کند. در نتیجه، حتی اگر تورم عمومی کاهش پیدا کند، بخشی از هزینه‌های جدید صنعت به دلیل مقررات فناوری‌های جدید دائمی خواهد بود.

استانداردهای ایمنی نیز ارزان نیستند

همزمان با الزامات زیست‌محیطی، مقررات ایمنی نیز در حال سخت‌تر شدن است. سامانه‌های پیشرفته ترمز، کنترل

نور بالا

تولید کننده محصولات صنعتی

در اتحادیه اروپا نسبت به ژوئیه سال قبل ۵.۶ درصد افزایش داشته است. در همین دوره، قیمت انرژی صنعتی ۱۲.۵ درصد بالا رفته و قیمت کالاهای واسطه‌ای نیز ۶ درصد رشد کرده است. حتی اگر همه این افزایش‌ها مستقیماً وارد قیمت یک کامیون نشوند، جهت حرکت هزینه‌های تولید را به روشنی نشان می‌دهند

صنعت کامیون اروپا در سال ۲۰۲۶ با یک تناقض مهم مواجه است: از یک سو بازار خودروهای تجاری سنگین نشانه‌هایی از بازگشت تقاضا را نشان می‌دهد و از سوی دیگر، تولید کنندگان اروپایی همچنان با ساختاری از هزینه‌های بالاتر نسبت به سال‌های پیش از موج تورمی مواجه هستند. مساله فقط افزایش قیمت مواد اولیه نیست. هزینه انرژی، دستمزد، لجستیک، فناوری‌های جدید، الزامات ایمنی و زیست‌محیطی و سرمایه‌گذاری برای توسعه کامیون‌های بدون آلایندگی، همگی ساخت یک کامیون جدید در اروپا را نسبت به گذشته پرهزینه‌تر کرده‌اند.

در این میان، یک عدد اهمیت ویژه‌ای دارد. بررسی ING از بازار کامیون اروپا نشان می‌دهد قیمت‌ها به سطوح پیش از موج تورمی باز نمی‌گردند؛ زیرا اوج تورم در هزینه ساخت کامیون‌ها حدود ۱۵ تا ۲۰ درصد بوده است. این افزایش هزینه، در کنار هزینه‌های جدید ناشی از توسعه کامیون‌های بدون آلایندگی، الزامات یورو ۷ و استانداردهای ایمنی، به افزایش ساختاری قیمت تمام‌شده منجر شده است.

البته این رقم به معنای آن نیست که هزینه تولید کامیون در سال ۲۰۲۶ نسبت به سال ۲۰۲۵ ۲۰ درصد افزایش یافته است. این عدد به افزایش هزینه در دوره اوج تورمی صنعت اشاره دارد و باید در کنار داده‌های جدید سال ۲۰۲۶ خوانده شود. داده‌های رسمی اتحادیه اروپا نشان می‌دهد فشار هزینه‌ای همچنان پابرجاست.

انرژی؛ یکی از مهم‌ترین متغیرهای تولید

یکی از مهم‌ترین عوامل افزایش هزینه تولید کامیون در اروپا، انرژی است. کارخانه‌های تولید کامیون، برخلاف بسیاری از صنایع سبک، مجموعه‌ای از فرآیندهای انرژی‌بر شامل عملیات فلزکاری، رنگ، جوشکاری، عملیات حرارتی، مونتاژ و آزمون را انجام می‌دهند. بنابراین هرگونه افزایش محسوس در قیمت برق و گاز می‌تواند مستقیماً از طریق زنجیره تامین بر قیمت تمام‌شده اثر بگذارد.

بر اساس آخرین داده‌های یوروستات، در ژوئیه ۲۰۲۶ قیمت تولید کننده محصولات صنعتی در اتحادیه اروپا نسبت به ژوئیه سال قبل ۵.۶ درصد افزایش داشته است. در همین دوره، قیمت انرژی صنعتی ۱۲.۵ درصد بالا رفته و قیمت کالاهای واسطه‌ای نیز ۶ درصد رشد کرده است. حتی اگر همه این افزایش‌ها مستقیماً وارد قیمت یک کامیون نشوند، جهت حرکت هزینه‌های تولید را به روشنی نشان می‌دهند.

این موضوع در آلمان اهمیت بیشتری دارد؛ کشوری که بخش مهمی از صنعت کامیون اروپا در استقرار و هزینه انرژی یکی از عوامل اصلی فشار بر تولید صنعتی محسوب می‌شود. شرکت‌های تولید کننده نیز به همین دلیل به دنبال انتقال بخشی از تولید به کشورهای کم‌هزینه‌تر، افزایش بهره‌وری خطوط و کاهش مصرف انرژی هستند.

برای نمونه، مرسدس بنز در برنامه تولیدی خود، کاهش هزینه انرژی، افزایش بهره‌وری تجهیزات، کاهش هزینه نیروی کار و استفاده بیشترین از اتوماسیون و هوش مصنوعی را جزو محورهای کاهش هزینه قرار داده و هدف کاهش بیش از ۱۰ درصدی هزینه تولید به ازای هر دستگاه در افق ۲۰۲۷ و پس از آن نسبت به سال پایه ۲۰۲۴ را مطرح کرده است.

این مساله نشان می‌دهد افزایش هزینه تولید تنها با افزایش قیمت فروش جبران نمی‌شود؛ خودروسازان اروپایی مجبور شده‌اند هم‌زمان به سراغ مهندسی هزینه و بازطراحی شبکه تولید بروند.

دستمزد؛ افزایش ۳.۲ درصدی در سال ۲۰۲۶

عامل دیگر، نیروی انسانی است. صنعت کامیون اروپا به نیروی متخصص در حوزه‌های مکانیک، برق، الکترونیک، نرم‌افزار و تولید پیشرفته نیاز دارد و هزینه نیروی انسانی در چنین صنعتی سهم قابل توجهی از هزینه‌های ثابت و متغیر را تشکیل می‌دهد.

داده‌های یوروستات نشان می‌دهد در سه ماهه دوم سال ۲۰۲۶، هزینه ساعتی نیروی کار در اتحادیه اروپا نسبت به سه ماهه دوم سال ۲۰۲۵، ۳.۲ درصد افزایش یافته است.



ثبت نام ترجیحا قبل از شروع زمان ثبت نام، تکمیل اطلاعات شخصی و دریافت کد کاربری انجام شود)، ورود به بخش خرید خودرو و انتخاب نوع خودرو، ورود به درگاه اینترنتی و پرداخت وجه خودرو، دریافت کد رهگیری، مراجعه به نمایندگی منتخب جهت تحویل مدارک هویتی، احراز سکونت و دریافت قرارداد اقدام کنند.

شرکت زامیاد به تازگی اعلام کرده که از امروز، ساعت ۱۰ صبح متقاضیان می توانند برای خرید خودرو زامیاد EX تک سوز و زامیاد EX دوگانه سوز یا ورود به صفحه فروش اینترنتی محصولات گروه سایپا به نشانی اینترنتی saipa.irancar.com ثبت اطلاعات شخصی و دریافت کد کاربری (به منظور سهولت در انجام فرآیند



پیش فروش و فروش فوری محصولات شرکت «زامیاد»

تحلیل
analysis

احسان ناصر بابلی

کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

آغاز عرضه خودروهای وارداتی در پلتفرم اتونوین از اول مهر

فرآیند انتخاب خودرو و پرداخت مبلغ تعیین شده را انجام دهند. در این مرحله، اتونوین به عنوان پلتفرم عرضه خودرو، فرآیند انتخاب و ثبت درخواست خرید محصولات وارداتی را در اختیار متقاضیان قرار می دهد. شرکت پیشتاز خودرو نسخه ۵۰ این محصول را به بازار ایران آورده که از لحاظ فنی دقیقا مشابه با چین پلاس هایی است که این شرکت پیش تر آن ها را عرضه کرده است. بی‌وای‌دی دیسترویر ۰۵ پیشتاز خودرو به یک موتور بنزینی ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی مجهز شده است.

می شوند. بر اساس اطلاعات اعلام شده، متقاضیان برای شرکت در این فرآیند نیازی به افتتاح حساب و کالنی یا شرکت در قرعه کشی ندارند. متقاضیان پس از انتخاب خودرو باید ۱۰ درصد از قیمت خودرو را به حساب شرکت واردکننده واریز کنند. جزئیات مربوط به خودروهای قابل عرضه و شرایط هر محصول نیز همزمان با آغاز فرآیند اعلام خواهد شد. ثبت درخواست خرید از ساعت ۱۰ صبح روز اول مهر آغاز می شود و تا تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. بنابراین متقاضیان باید پیش از تکمیل ظرفیت،

پلتفرم اتونوین از آغاز مرحله جدید عرضه خودروهای وارداتی از اول مهر خبر داده که شامل محصولات تویوتا، کیا، بی‌وای‌دی و مارس خواهد بود. پلتفرم اتونوین از آغاز مرحله جدید عرضه خودروهای وارداتی خبر داده است. این مرحله از ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه اول مهر ۱۴۰۵ آغاز می شود و متقاضیان می توانند تا زمان تکمیل ظرفیت، درخواست خود را ثبت کنند. در این مرحله خودروهایی از برندهای تویوتا، کیا، بی‌وای‌دی و مارس در سامانه اتونوین عرضه

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اموی ام PRO X22 دنده ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۵۲	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اموی ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۱	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
اموی ام PRO X55 اسپریت (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۸۸۸	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
اموی ام XY7 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 پرمیوم FWD (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۷۰	۶ میلیارد	۰	
فونیکس آریزو GT6 (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۰۲	۵ میلیارد و ۲۵۰	۰	
فونیکس آریزو ۱۸ اسلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۵	۷ میلیارد و ۲۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اسلنت (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 J۱۴ اتوماتیک (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
کی ام سی SR3 (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۴۱	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
بک X3 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
پراید ۱۵۱ GX بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک میلیارد و ۳۳۰	۰	
سایننا (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک میلیارد و ۴۴۰	۰	
سایننا GX دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	یک میلیارد و ۶۰۵	۰	
سایننا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	یک میلیارد و ۸۱۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۵۵۵	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۹۸۰	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 ۶۳۰	۰	
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۳۷	یک میلیارد و ۶۹۵	۰	
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۳۱	یک میلیارد و ۴۱۵	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۴۴۰	۰	
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۴۹۰	۰	
کوییک S (۱۴۰۵)	یک میلیارد	یک میلیارد و ۴۱۰	۰	
کوییک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۲	یک میلیارد و ۴۲۵	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۱۷۰	۰	
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۳۱۵	۰	
شاهین اتومات (بدون مانتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۴۹۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (بدون مانتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۵	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (بامانتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۳۴	۳ میلیارد و ۱۲۵	۰	
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۸۶۰	۰	
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۴۰۵	۰	
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۱۱۰	۰	
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۲۶۵	۰	
سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۰	یک میلیارد و ۸۱۰	۰	
سورن پلاس TU5P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۴۷۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۴۶۵	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۳۴۵	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۵۴۵	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۰۲	یک میلیارد و ۸۹۵	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۱۸۰	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۳۸۰	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۲ میلیارد و ۸۶۵	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۱۲۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۳۹۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۴۳۵	۰	
دنا اتومات آشتال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۳۴۵	۰	
تارا ۶ دنده V۱ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۲۶۰	۰	
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳ میلیارد و ۵۴۵	۰	
راناپلاس (تومز عقب کلسای) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۵	یک میلیارد و ۸۷۰	۰	
راناپلاس (تومز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۸۰	یک میلیارد و ۹۱۰	۰	
ری‌آر ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
وانتا آریسان (بامانتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۶۲۸	یک میلیارد و ۷۳۵	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
آئودی A3 توربو ۱.۵/۵ لیتر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۲۰۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
آئودی e-tron Q4 (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۳۸۰	۱۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اوتار ۱۲ EREV 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 iDriveX۲ (۲۰۲۶)	۰	۱۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بامو iX۳ Leading (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد	۱۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	
بنز GLB۲۰۰ (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز C۲۰۰ L (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز EQE Sedan (۲۰۲۵)	۰	۲۸ میلیارد	۰	
بنز EQE SUV (۲۰۲۵)	۰	۲۸ میلیارد	۰	
بنز EQ۲۰۰ (۲۰۲۶)	۰	۴۶ میلیارد	۰	
بی‌وای‌دی سلگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۱۱ میلیارد	۰	
بی‌وای‌دی چین ال Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۷۵	۸ میلیارد و ۳۰۰	۰	
تاک ۲۰۰۰-۳۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تاک ۷۰۰-۳۰۰۰ سی‌سی 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 Probx۲۰ (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 دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۶۰۰	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا کمری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۱۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هوندا HR-Ve (۲۰۲۶)	۹ میلیارد و ۳۳۳	۹ میلیارد و ۱۰۰	۰	
هوندا سوبیک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۲۴	۹ میلیارد	۰	
ولوو XC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	۰	

هزار و ۴۰۰ لیتر می‌رسد و بررسی‌ها نشان داد این اقدام نیز به‌صورت قاجاق وارد کشور شده و نگهداری شده بودند. سردار علی‌نقیان‌پور با اشاره به شیوه فعالیت متخلفان تصریح کرد: «سودجویان با سوءاستفاده از بستر فعالیت‌های صنعتی و ایجاد پوشش ظاهری قانونی، اقدام به نگهداری و توزیع کالاهای قاجاق می‌کنند که این موضوع با هوشیاری و رصد مستمر پلیس امنیت اقتصادی شناسایی و متوقف می‌شود.» وی خاطر نشان کرد: «برابر نظر کارشناسان، ارزش مجموع اقلام کشف‌شده در این عملیات بالغ بر ۶۵۰ میلیارد ریال برآورد شده است که نشان‌دهنده ابعاد گسترده این تخلف اقتصادی است.» فرمانده انتظامی استان اصفهان با تأکید بر عزم جدی پلیس در برخورد با جرائم اقتصادی گفت: «مقابله با قاجاق کالا، به‌ویژه در حوزه تجهیزات و اقلام راهسازی که نقش مهمی در چرخه اقتصادی دارند، از اولویت‌های اصلی پلیس است و در این مسیر، هیچ‌گونه اغماضی نسبت به متخلفان صورت نخواهد گرفت.»

فرمانده انتظامی استان اصفهان از شناسایی و انهدام یک محموله بزرگ قاجاق در شهرستان فلاورجان خبر داد و گفت: «با اقدام اطلاعاتی و عملیاتی پلیس امنیت اقتصادی، سه دستگاه ماشین‌آلات سنگین راهسازی به همراه بیش از ۳۷ هزار لیتر روغن موتور قاجاق کشف و یک متهم در این باره به مراجع قضایی معرفی شد.» سردار حمید علی‌نقیان‌پور در گفت‌وگو با «اینا» از اجرای یک عملیات موفق در حوزه مقابله با قاجاق کالا و ارز خبر داد و اظهار کرد: «ماموران پس از انجام اقدامات اطلاعاتی و اطمینان از صحت موضوع، با هماهنگی مقام قضایی و در همراهی با تیم‌های تخصصی، به‌محل مورد نظر اعزام شدند و در بازرسی دقیق از این واحد صنعتی، موفق به کشف سه دستگاه ماشین‌آلات سنگین شامل بیل مکانیکی و دامپ‌تراک شدند.» فرمانده انتظامی استان اصفهان ادامه داد: «در همین عملیات، مقدار قابل توجهی روغن موتور مربوط به ماشین‌آلات راهسازی نیز کشف شد که حجم آن به ۳۷



کشف ۶۵۰ میلیارد ریال کالای قاجاق در فلاورجان



شیرجه‌گودیر در بازار روغن موتور و گیریس!

تایر سازی که ۷۲ محصول برای بازار روانکارهای خاور میانه تولید کرد

و فرآیندهای مدرن اختلاط بهره می‌برد؛ رویکردی که با هدف افزایش حفاظت از موتور، بهبود عملکرد و ارتقای دوام روانکارها اتخاذ شده است. براساس توضیحات ارائه‌شده، تمامی محصولات جدید در آزمایشگاه‌های دارای استاندارد ISO ۱۷۰۲۵ مورد ارزیابی و آزمون قرار گرفته‌اند. همچنین فرآیند تولید این روانکارها در کارخانه‌های طرف قرارداد گودیر در امارات متحده عربی، اروپا و مالزی انجام می‌شود. شرکت معتقد است این شبکه تولیدی به‌حفظ کیفیت و تأمین نیاز بازارهای مختلف کمک می‌کند. سید جدید روانکارهای گودیر تنها به خودروهای سواری محدود نمی‌شود؛ این محصولات برای طیف وسیعی از کاربردها شامل خودروهای سبک، موتورسیکلت‌ها، ماشین‌آلات صنعتی و ساختمانی، تجهیزات تولید نیرو و همچنین صنایع دریایی توسعه یافته‌اند. به این ترتیب گودیر تلاش کرده است حضور خود را در بخش‌های مختلف بازار روانکارها گسترش دهد و از ظرفیت برند شناخته‌شده خود برای ورود جدی‌تر به این صنعت بهره‌بربرد. توزیع این محصولات در منطقه از طریق Alonsa انجام خواهد شد؛ شرکتی که از سال ۱۹۷۸ بخشی از Al Tara Group بوده و در حوزه توزیع روغن موتور، گیریس و سایر محصولات مرتبط فعالیت می‌کند. گودیر امیدوار است شبکه توزیع این شرکت بتواند زمینه دسترسی گسترده‌تر محصولات جدید را در بازارهای هدف فراهم کند. ورود گودیر به بازار روانکارهای خاور میانه در شرایطی صورت می‌گیرد که رقابت در این بخش طی سال‌های اخیر شدت گرفته است. بازار منطقه شاهد سرمایه‌گذاری و توسعه فعالیت بازیگران بزرگی بوده که برای افزایش سهم خود از بازار، سید محصولات و شبکه توزیع‌شان را تقویت کرده‌اند. در چنین فضایی، عرضه ده‌ها محصول جدید از سوی گودیر را می‌توان تلاشی برای کسب جایگاه پررنگ‌تر در یکی از مهم‌ترین بازارهای مصرف روانکار در جهان دانست؛ بازاری که با وجود رشد خودروها و تجهیزات صنعتی، همچنان ظرفیت قابل توجهی برای توسعه دارد.

برند شناخته‌شده «Goodyear» که نام آن بیش از هر چیز با صنعت تایر گره خورده است، اکنون دامنه فعالیت خود در بخش روانکارها را نیز گسترش داده و از مجموعه جدید روغن‌های موتور و محصولات روانکاری خود برای بازارهای خاور میانه، آفریقا و آسیا رونمایی کرده است. این اقدام بخشی از راهبرد توسعه حضور گودیر در بازار خدمات پس از فروش خودرو و صنایع وابسته به‌شمار می‌رود؛ بازاری که در سال‌های اخیر شاهد رقابت فشرده میان تولیدکنندگان بین‌المللی روانکار بوده است. براساس اعلام شرکت، عرضه این محصولات از طریق Alonsa Electric Group مستقر در دبی انجام می‌شود. این مجموعه از آغاز عرضه یک سبد جامع از روانکارهای گودیر در منطقه خبر داده و تأکید کرده است که محصولات جدید با هدف پاسخگویی به نیاز طیف گسترده‌ای از مشتریان طراحی شده‌اند. طبق اطلاعات منتشرشده، مجموعه جدید شامل ۷۲ نوع روانکار و بیش از ۳۰۰ کد محصول است. این محصولات در جریان نمایشگاه و همایش Automechanika ۲۰۲۲ در مرکز تجارت جهانی دبی معرفی شدند؛ رویدادی که یکی از مهم‌ترین گردهمایی‌های صنعت خودرو و خدمات مرتبط در منطقه خاور میانه محسوب می‌شود. به گفته Sunil Khanchandani، مدیرعامل Alonsa Electric Gulf، بازار خاور میانه و شمال آفریقا همواره از فرهنگ خودرویی قدرتمندی برخوردار بوده و همین موضوع زمینه مناسبی برای عرضه نسل جدید محصولات روانکاری فراهم کرده است. وی در جریان معرفی این سبد جدید اعلام کرد شرکت متبوعش قصد دارد جدیدترین فناوری‌های مرتبط با روغن موتور و روانکارها را در اختیار توزیع‌کنندگان و مصرف‌کنندگان منطقه قرار دهد. گودیر اعلام کرده است در توسعه این محصولات از فرمولاسیون اختصاصی خود بهره گرفته و روانکارهای جدید بر پایه روغن‌های تمام‌سنتتیک تولید شده‌اند. این شرکت می‌گوید فناوری مورد استفاده در محصولات تازه از روغن‌های پایه سنتتیک خالص در کنار بسته‌های افزودنی پیشرفته



لاماری ایما
مسیر در جستجوی تو

WWW.LAMARI.IR

ARIAN MOTOR LAMARI

«یاماها ابروکس ۱۶۰ مدل ۲۰۲۶ یک اسکوتر اسپرت شهری است که طراحی آن از خانواده موتور سیکلت‌های سوپراسپرت سری YZF-R الهام گرفته شده است. بدنه تهاجمی، چراغ‌های LED، فرم اسپرت پخش جلو و رینگ‌های ۱۴ اینچی، ظاهر این اسکوتر را از محصولات معمول شهری متمایز می‌کند. در نسخه‌های جدید، نمایشگر دیجیتال و اتصال هوشمند نیز بخشی از تجهیزات هستند. پیش‌رانه ابروکس در منابع رسمی یاماها ۱۵۵ سی‌سی معرفی می‌شود؛ یک موتور تک‌سیلندر، چهارزمانه، SOHC، چهارسوپاپ و مایع‌خنک که به



یاماها «ایروکس ۱۶۰»؛ یکی از جذاب‌ترین اسکوترها



سیستم زمان‌بندی متغیر سوپاپ VVA مجهز است. در نسخه جدید ۲۰۲۶، یاماها سامانه YECVT، یعنی گیرکس CVT با کنترل الکترونیکی را نیز به کار گرفته که امکان تغییر رفتار انتقال قدرت و شبیه‌سازی تعویض دنده در کاهش سرعت را فراهم می‌کند. از دیگر تجهیزات می‌توان به کنترل کشش، سیستم Stop & Start، Smart Key، نمایشگر ۱۴.۲ اینچی TFT، اتصال Y-Connect و فضای بار زیر زین حدود ۲۴.۵ لیتر اشاره کرد.

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۵۷۳

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما دوگانه‌سوز کردن تاکسی‌های اینترنتی در کشور تا چه اندازه می‌تواند در کاهش مصرف سوخت تأثیرگذار باشد؟ در پاسخ به این پرسش ۴۵ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۵۵ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.

نظر سنجی شماره ۲۵۷۴
به نظر شما با توجه به رایگان شدن ناوگان حمل‌ونقل عمومی و آغاز سال تحصیلی، ترافیک در تهران تا چه اندازه کاهش خواهد یافت؟

۱- تا حدودی
۲- زیاد

تلگرام

Telegram

آیا هر روغن موتوری برای خودرو مناسب است؟

انتخاب روغن موتور یکی از مهم‌ترین بخش‌های سرویس دوره‌ای خودرو است؛ اما هنوز این تصور وجود دارد که کافی است روغنی با ویسکوزیته مشابه، برای مثال ۵۰-۳۰ خریداری شود. در حالی که ویسکوزیته تنها یکی از مشخصات روغن است و استاندارد عملکردی و تاییدیه خودرو ساز نیز اهمیت اساسی دارد. API در برنامه صدور مجوز روغن موتور خود، الزامات عملکردی و آزمون‌های مختلفی را برای محصولات دارای نشان API تعیین می‌کند و ACEA نیز برای موتورهای مدرن، دسته‌بندی‌های عملکردی مشخصی ارائه کرده است. حال سوال این‌جاست که چرا باید روغنی را انتخاب کنیم که مورد تایید کمپانی سازنده خودرو باشد؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

مهم‌ترین اشتباه، انتخاب روغن صرفاً براساس عدد ویسکوزیته است. ممکن است دو روغن ۵W-30 باشند؛ اما از نظر سطح عملکرد، ترکیب افزودنی‌ها و تاییدیه‌های سازنده تفاوت داشته باشند. بنابراین باید دفترچه خودرو را بررسی کرد و دقیقاً روغنی را انتخاب کرد که ویسکوزیته، استاندارد و تاییدیه مورد نیاز موتور را داشته باشد. حتی سازندگان روغن نیز توصیه می‌کنند مشخصات روغن در دفترچه مالک و الزامات سازنده خودرو بررسی شود.

کاملی

موتورهای امروزی با تلورانس‌های دقیق، توربوشارژر، سیستم‌های تزریق پیشرفته و سامانه‌های کنترل آلایندگی، به روغنی با مشخصات دقیق نیاز دارند. ACEA نیز در استانداردهای خود تأکید می‌کند که روغن‌ها بر اساس الزامات عملکردی متفاوت دسته‌بندی می‌شوند. بنابراین استفاده از روغن دارای تاییدیه مورد نیاز خودرو ساز، بخشی از فرآیند صحیح نگهداری موتور است و نباید صرفاً به برند یا غلظت روغن توجه کرد.

کشاورزی

Message



صدای ملتتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

ناراضیتی از قطعات الکترونیکی

خودرو چینی مونتاز داخلی مدل ۱۴۰۴ دارم که دارای صفحه‌نمایشگر ۱۷ اینچی لمسی است و چندی پیش، هنگام استفاده از آن و متصل شدن به گوشی، اختلالی در صفحه‌نمایشگر نمایان شد و با ری‌استارت کردن نیز مشکل رفع نشد. همین‌طور پس از گذشت مدت‌زمان کوتاهی، صفحه‌نمایشگر خاموش شد و دیگر روشن نشد. با مراجعه به نمایندگی برای رفع مشکل، کارشناس فنی پس از بررسی گفت صفحه‌نمایشگر خودرویم سوخته است و باید تعویض شود. در نهایت برای تعویض این قطعه متحمل هزینه گزافی شدم و این در حالی است که به گفته کارشناس مذکور، قطعات الکترونیکی مانند صفحه‌نمایشگر مشمول گارانتی نمی‌شوند.

فیضی-تهران

«اسکالید»؛ همچنان یکی از شاخص‌ترین بلندقامتان

چگونه «کادیلک» اس‌یووی آفرودی را اسپرت کرد؟



«اسکالید خودرویی است که ابعاد بزرگ، طراحی جسورانه، کابین بسیار مجهز و پیش‌رانه ۷۸ را در قالب محصول پرچم‌دار کادیلک ترکیب می‌کند. این خودرو در مدل ۲۰۲۶ پس از بازطراحی گسترده مدل ۲۰۲۵، تغییرات عمده‌ای ندارد و بیشتر با بازنگری در نام‌گذاری تیپ‌ها و برخی تجهیزات عرضه می‌شود.

طراحی خارجی

در نمای بیرونی، اسکالید با ابعاد بزرگ و تناسب عمودی، حضور بسیار قدرتمندی دارد. جلوپنجره بزرگ با نشان نورانی کادیلک، چراغ‌های LED باریک و عمودی و گرافیک نورپردازی متمایز، هویت ظاهری خودرو را شکل می‌دهند. در تیپ‌های مختلف، جزئیات کرومی یا مشکی برای، طراحی متفاوت جلوپنجره و رینگ‌های آلایزی بزرگ، شخصیت ظاهری خودرو را تغییر می‌دهند. اسکالید معمولی حدود ۵۲۸ سانتی‌متر طول دارد و نسخه کشیده ESV طولی حدود ۵۷۶ سانتی‌متر ارائه می‌کند. نسخه ESV با افزایش طول بدنه، فضای بیشتری برای سرنشینان ردیف سوم و بار فراهم می‌کند. کادیلک برای مدل ۲۰۲۶ امکان استفاده از رینگ‌های ۲۲ اینچی و در برخی تیپ‌ها رینگ‌های ۲۴ اینچی را نیز ارائه می‌دهد.

طراحی داخلی

کابین اسکالید یکی از مهم‌ترین نقاط تمرکز کادیلک در این نسل است. مهم‌ترین عنصر داشبورد، نمایشگر منحنی و گسترده ۵۵ اینچی است که بخش قابل توجهی از عرض داشبورد را در اختیار راننده و سرنشین جلو قرار می‌دهد. این مجموعه، نمایش اطلاعات راننده و سیستم اطلاعات-سرگرمی را در ساختاری یکپارچه ارائه می‌کند و در کنار آن، نمایشگرهای مربوط به سرنشینان عقب نیز در قالب تجهیزات سفارشی قابل سفارش هستند.

در تیپ‌های بالاتر، استفاده از چرم با کیفیت بالاتر، صندلی‌های جلو با قابلیت تنظیم برقی، گرم‌کن، تهویه و ماساژ، سقف شیشه‌ای پانوراما و نورپردازی داخلی گسترده، فضای کابین را به سطح محصولات لوکس نزدیک‌تر می‌کند. پکیج Executive Second Row نیز می‌تواند صندلی‌های ردیف دوم با قابلیت ماساژ و تهویه، شارژر بی‌سیم و امکانات رفاهی بیشتر را به خودرو اضافه کند. سیستم صوتی AKG نیز بسته به تیپ و پکیج انتخابی با تعداد بلندگوهای بسیار بالا عرضه می‌شود و نسخه‌های پیشرفته‌تر به فناوری Dolby Atmos مجهز هستند. یکی از فناوری‌های مهم اسکالید، سیستم رانندگی بدون دخالت دست Super Cruise است که برای رانندگی در جاده‌های سازگار طراحی شده و در مدل ۲۰۲۶ تجهیزات کم‌راننده آن نیز توسعه یافته است. نمایشگر هداپ، دوربین دید پیرامونی، سیستم پارک پیشرفته، دید در شب و سامانه سرگرمی سرنشینان عقب با دوتا نمایشگر ۱۲.۶ اینچی از دیگر امکانات قابل سفارش هستند. کادیلک همچنین امکان

سفارش یخچال کنسولی با حالت فریزر را برای برخی تیپ‌های بالاتر فراهم می‌کند.

مشخصات فنی

پیش‌رانه استاندارد اسکالید یک موتور ۶.۲ لیتری ۷۸ تنفس طبیعی با سیستم Dynamic Fuel Management است که ۴۲۰ اسب‌بخار قدرت و حدود ۶۲۴ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این موتور با گیرکس ۱۰ سرعته اتوماتیک ترکیب می‌شود و خودرو با محور محرک عقب با چهار چرخ محرک عرضه می‌شود. سیستم تعلیق مستقل عقب نیز به افزایش فضای ردیف سوم کمک کرده و در تیپ‌های بالاتر، سیستم تعلیق پادی و کمک‌فرهای تطبیقی ارائه می‌شود. حداکثر ظرفیت ید کشی اسکالید به تقریباً ۳۶۷۴ کیلوگرم می‌رسد. برای علاقه‌مندان به عملکرد بالا، اسکالید-۷ از موتور ۶.۲ لیتری ۷۸ سوپرشاژ استفاده می‌کند که ۶۸۲ اسب‌بخار قدرت و حدود ۸۸۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این نسخه به سیستم ترمز عملکردی برمبو و تجهیزات شاسی پیشرفته‌تر مجهز است.

قیمت

قیمت پایه اسکالید ۲۰۲۶ در بازار آمریکا طبق اعلام کادیلک از حدود ۹۱ هزار و ۱۰۰ دلار آغاز می‌شود. هر چند قیمت‌های فهرستی برخی منابع با احتساب ساختار قیمت‌گذاری و تجهیزات، از حدود ۹۳ هزار و ۹۹۵ دلار گزارش شده است. تیپ‌های Luxury، Sport و Platinum به ترتیب در سطوح بالاتری قرار می‌گیرند و قیمت مدل اسکالید وی از حدود ۱۶۸ هزار دلار در اعلام رسمی کادیلک آغاز می‌شود.



چراغ چک

در خودروهای چینی خرابی چه قطعانی سبب روشن شدن چراغ چک می‌شود؟



محمودی-تهران

چراغ چک در خودرو برای عیب‌یابی ساده‌تر و مطلع کردن راننده از وجود ضعف در خودرو تعبیه و طراحی شده است. هر خودرو دارای ضعف‌هایی است که عمدتاً در زمان کارکرد سبب روشن شدن چراغ چک می‌شود. عموماً این چراغ در خودروهای چینی به دلیل ضعف‌های مکانیکی و الکتریکی ناشی از پایین بودن کیفیت قطعات، بیشتر از مدل‌های ساخت اروپا و آمریکا روشن می‌شود. اما به‌طور کلی سه مورد در بین برندهای چینی مشترک هستند که منجر به روشن شدن چراغ چک می‌شوند که عبارت‌اند از: ۱- خرابی سنسور اکسیژن (عموماً جانی‌م‌و کیفیت این قطعه در برندهای چینی با ضعف مواجه است و به سرعت معیوب می‌شود) ۲- انژکتور، گاهی به دلیل وجود رسوبات فراوان در مجرای سسوزن انژکتور پاشش سوخت با مشکل مواجه شده و در این حالت چراغ روشن می‌شود. ۳- پیش‌رانه‌های چینی که به سیستم وی‌وی‌تی مجهز هستند، حساسیت فراوانی به کیفیت روغن و زمان تعویض آن دارند. بنابراین در صورت تعلل در تعویض روغن یا خرابی ادوات وی‌وی‌تی، چراغ چک روشن می‌شود.

لرزش موتور

چه عواملی در موتور خودرو سبب ایجاد لرزش می‌شود؟



۴۸۸۲*۰۹۳۵

عوامل متعددی در پایداری استاتیکی و عملکرد دینامیکی موتور اختلال ایجاد می‌کنند که از آن جمله می‌توان به خرابی دسته‌موتورها اشاره کرد. معمولاً این حالت در خودروهای داخلی و خودروهایی که مجهز به گیرکس دستی هستند، به وجود می‌آید. همچنین از کمپرس پایین سیلندر ها می‌توان به عنوان عامل دیگر یاد کرد. در صورتی که کمپرس هر سیلندری پایین باشد، موتور لرزش خواهد داشت. در عین حال در صورت عدم بالانس میل‌لنگ و فلایویل، موتور در زمان کارکرد با لرزش مواجه خواهد شد. در نهایت در صورت خرابی اجزای سیستم سوخت‌رسانی و جرقه‌زنی موتور لرزش خواهد داشت.

عدم نمایش صحیح سرعت

در خودرو مزدا ۳ آیا اگر آمپر سرعت به درستی عمل نکند یا سرعت را صحیح نشان ندهد، مشکل چیست؟



۱۱۳۵*۰۹۱۲

ابتدا باید گفت عیب‌یابی از راه دور درست نیست و نیاز به بررسی بیشتر دارد. در صورت عدم نمایش صحیح سرعت باید سنسور سرعت مورد بررسی قرار گیرد. زیرا اولین جزئی که سبب ایجاد این مشکل می‌شود، سنسور سرعت است. همچنین گاهی در صورت خرابی پشت آمپر یا کانکتور و ترمینال‌های آن این مشکل به وجود می‌آید. در عین حال گاه در صورت قطعی یا اتصالی در سیم کشی سیستم CAN این مشکل ایجاد می‌شود. در نهایت بهتر است برای عیب‌یابی و هرگونه تعمیر به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید.

نگهداری از خودرو

آیا درست است که می‌گویند در زمان بالا رفتن دمای موتور، دور موتور را بین ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ دور در دقیقه نگه دارید تا دما کاهش یابد؟ آیا این شیوه برای خودروهای گازوئیلی نیز صادق است؟

میهن‌دوست-کرج

افزایش دما در خودرو می‌تواند دلایل متعددی مانند معیوب بودن سیستم خنک‌کاری، جرقه‌زنی، سوخت‌رسانی و... داشته باشد. در صورت وجود ضعف عملکردی سیستم خنک‌کاری یا جرقه‌زنی و افزایش تدریجی دما، می‌توان با حرکت کردن خودرو و ثابت نگه داشتن دور موتور در دورهای ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ دور در دقیقه، تا حدی دما را به واسطه افزایش ورودی هوا به سیلندر و کاهش مقدار سوخت در زمان احتراق کاهش داد. اما در خودروهای دیزلی، این موضوع کاملاً متفاوت است. در خودروهای دیزلی اگر افزایش دما رخ دهد، باید راننده توقف کرده و اجازه دهد خودرو در دور آرام کار کند. زیرا در این حالت کاری، مقدار بیشتری هوا به داخل پیش‌رانه وارد شده که سبب کاهش دمای چشمگیر پیش‌رانه خواهد شد.

نگهبان ادامه داد: «در بازرسی انجام شده، تعداد ۸۱۰ حلقه لاستیک کامیون و همچنین ۲۱۶ قوطی روغن صنعتی قاچاق و احتکار شده کشف شد که کارشناسان ارزش آن را حدود ۳۰۰ میلیارد ریال برآورد کرده‌اند.»

وی گفت: «در این خصوص یک متهم به مراجع قضایی معرفی و انبارها پلمب و تحویل اداره صمت شد.»

فرمانده انتظامی استان یزد گفت: «انبارهای احتکار لاستیک و روغن صنعتی قاچاق در میند پلمب و یک متهم تحویل مراجع قضایی شد.» به گزارش «مهر» سردار احمد نگهبان اظهار کرد: «ماموران پلیس شهرستان میند با اقدامات اطلاعاتی از وجود انبار احتکار کالا مطلع شدند.»

وی افزود: «ماموران پلیس با تحقیقات انجام شده، مکان دقیق دو انبار را در شهر میند شناسایی و پس از اخذ مجوز قضائی از محل بازدید کردند.»

انبارهای احتکار و قاچاق در میند پلمب شد



در اسفندماه با همکاری «انجمن تایر و لاستیک تهران» و «اتاق ایران و آلمان» رقم خواهد خورد؛

بازدید از نمایشگاه تایر هانوفر آلمان



حضور فعالی داشتند و حالا در بازار ایران نیستند، گفت: «این موضوع ضرورت همکاری‌های بیشتر اتاق ایران و آلمان را پررنگ می‌کند تا بتوان بازگشت این شرکت‌ها را فراهم کرد.»

به گفته او، ایجاد امکان همکاری با شرکت‌هایی که وابستگی دولتی ندارند و تحریم‌ها تأثیر زیادی روی این شرکت‌ها ندارد، در جهت ایجاد امکان خرید دانش فنی و همکاری‌های بیشتر بین بخش خصوصی دو طرف، از اهمیت زیادی برخوردار است.

وی با بیان این که یکی از مهم‌ترین بخش‌های همایش‌های دنیا، برگزاری کنفرانس‌ها و همایش‌های مهم در حاشیه این نمایشگاه‌هاست، گفت: «امیدواریم اتاق ایران و آلمان، با توجه به هزینه حضور کارشناسان در این کنفرانس‌ها، فایده‌های مرتبط با این کنفرانس‌ها را برای استفاده فعالان صنعت تایر ایران در اختیار قرار دهد.»

وی با اشاره به این که بازدید از کوننتینتال برای فعالان صنعت از اهمیت زیادی برخوردار است، گفت: «این بازدید می‌تواند یک کلاس آموزشی برای مدیران این صنعت باشد.»

دکتر احمد رضا زمانی، مشاور فنی و علمی انجمن نیز با بیان این که در حوزه نرم‌افزار و به‌خصوص در حوزه آموزش و استفاده از ظرفیت‌های موسسات استاندارد معتبر دنیا ظرفیت‌های قابل توجهی وجود دارد، گفت: «در حوزه صنعت تایر که یکی از بخش‌های مرتبط با صنعت خودرو است، برگزاری دوره‌های آموزشی تحت لیسانس موسسات معتبر آلمانی، نه تنها صنعت تایر، بلکه کل شرکت‌ها و مجموعه‌های مرتبط با صنعت خودرو را تحت پوشش قرار می‌دهد و در نتیجه، در همه حوزه‌ها می‌تواند دانش مناسبی ایجاد کند.»

وی افزود: «این موضوع در کنار بحث اقتصادی آن می‌تواند در حوزه دانشی نیز با همکاری اتاق ایران و آلمان و با اجرای انجمن زنجیره صنعت تایر و لاستیک استان تهران، زمینه‌های مناسبی را برای توسعه علمی فراهم کند.»

دکتر غفاری، مدیرعامل آزمون میدانی نیز در این نشست با بیان این که حوزه استانداردهای صنعت تایر یکی از زمینه‌های همکاری صنعت تایر ایران و آلمان است، گفت: «از بین کشورهای که اتحادیه اروپا استانداردهای تولید تایر را از آن‌ها دریافت می‌کند، شرکت‌های ایرانی به استانداردهای آلمانی علاقه‌مند هستند و یزدتایر، بارز، آرتایل و... به استاندارد E-mark علاقه دارند و انتظار می‌رود استفاده از استانداردهای جدید در صنعت تایر آلمان، زمینه مناسبی برای ورود به این حوزه برای ما باشد.»

به گفته وی، همکاری ازمایشگاه‌های تست و آزمون تایر ایرانی و آلمانی، موضوع دیگری است که انتظار می‌رود بتوان از طریق اتاق ایران و آلمان این همکاری را برای کاهش هزینه‌های دلاری تست‌ها فراهم کرد و منبع درآمدی مناسبی نیز برای شرکت‌های تست و آزمون داخلی ایجاد شود.

با شرکت‌های میشلن و کوننتینتال را نیز در دستور کار داریم و رایزنی‌ها با این شرکت‌ها به‌زودی آغاز خواهد شد.»

دکتر امیر شقاقی، مدیرعامل ایران تایر و نایب‌رئیس انجمن تامین و تولید تایر و لاستیک استان تهران نیز در این نشست با بیان این که سه میلیون حلقه تایر سواری و ۶۰ درصد از نیاز به تایرهای سنگین از مسیر واردات تامین می‌شود، گفت: «کاهش قدرت خرید و عوامل دیگر سبب شده است واردات از برندهای اصلی به سمت برندهای گمنام چینی برود و امثال کوننتینتال و میشلن جای خود را به برندهای درجه‌چندم چینی داده‌اند که هم ایمنی و هم موضوعات محیط‌زیستی را به خطر می‌اندازند و سطح توقع مصرف‌کننده را برای کیفیت پایین آورده‌اند.»

همکاری برای تامین ساخت ماشین‌آلات وی با بیان این که با وجود این که ماشین‌سازان بزرگ ارزشمندی در ایران وجود دارند، اما ورود تکنولوژی و طراحی تایر با استانداردهای بالاتر و... با شرکت‌های آلمانی نیازمند همکاری مشترک است، گفت: «این درحالی است که در حال حاضر، بین کیفیت مواد اولیه وارداتی که از روسیه، هند و چین تامین می‌شود و کشورهای اروپایی، اختلاف زیادی وجود دارد و در نتیجه، امکان ایجاد پل‌های مناسب برای استفاده از مواد اولیه اروپایی و آلمانی با کیفیت، اهمیت زیادی دارد.»

وی با اشاره به مزیت‌های داخلی در حوزه انرژی، نیروی انسانی و... نیز به امکان ارائه خدمات مناسب به شرکت‌های تیرساز آلمانی اشاره کرد و گفت: «این مورد نیز زمینه‌های تولید مقرون به‌صرفه را برای تیرسازان آلمانی فراهم می‌کند که مزایای آن برای کشور ما در حوزه‌های اشتغال، تولید، تامین زنجیره و... بسیار ارزشمند است.»

مهندس عصمتی، مدیرعامل کاراگستر نیز با اشاره به این که ایران نباید مانند سابق واردات ماشین‌آلات را در دستور کار خود قرار دهد، بلکه باید تولیدکننده ماشین‌آلات صنعتی باشیم، به حضور ماشین‌سازها در تایراکسپو و حضور تیرسازان اشاره کرد.

وی افزود: «آلمانی‌ها حاضر نبودند اسناد ساخت را در اختیار تیرسازان و ماشین‌سازان قرار دهند؛ اما حالا حاضرند در تامین خط ساخت ماشین‌آلات همکاری کنند و در نتیجه، انتظار می‌رود مشتریان ماشین‌سازان در این نمایشگاه حضور یابند تا بتوان از این منظر زمینه‌های همکاری را فراهم کرد و ماشین‌سازان ایرانی از امکانات تولید بهره‌مند شوند و دانش فنی تولید ماشین را وارد کنند.»

دکتر سعید تقوایی، عضو هیات‌مدیره یزدتایر نیز در این نشست با بیان این که در صورت گشایش احتمالی در موضوعات سیاسی، انتظار می‌رود اتاق ایران و آلمان زمینه‌های لازم را برای همکاری فراهم کند و جلو حضور افراد سودجو در این حوزه گرفته شود و همین‌طور با بیان این که در گذشته شرکت‌های آلمانی در ایران

نور بالا

کاهش قدرت خرید و عوامل دیگر سبب شده است واردات از برندهای اصلی به سمت برندهای گمنام چینی برود و امثال کوننتینتال و میشلن جای خود را به برندهای درجه‌چندم چینی داده‌اند که هم ایمنی و هم موضوعات محیط‌زیستی را به خطر می‌اندازند و سطح توقع مصرف‌کننده را برای کیفیت پایین آورده‌اند

ما بسیار حائز اهمیت است.

وی با بیان این که آلمان طی سال‌های متمادی، اولین شریک تجاری ایران در اتحادیه اروپا بوده است، گفت: «همین حالانیز با وجود همه مشکلات تجاری و تحریم‌ها، ایران سالانه یک میلیارد یورو با آلمان مرادوات تجاری دارد و این امر اهمیت ارتباط با این کشور را برای صنایع دوچندان کرده است؛ در حالی که این رقم در فاصله سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۰ بین ۴ تا ۵ میلیارد یورو در نوسان بوده است.»

وی ادامه داد: «برگزاری جلساتی با غرفه‌داران نمایشگاه بین‌المللی حاضر در نمایشگاه هانوفر که از کشورهای دیگر نیز در این نمایشگاه حضور دارند، از جمله برنامه‌هایی است که به‌دنبال آن هستیم. هماهنگی‌ها

حضور یابند و از این حیث، این اطمینان وجود دارد که این سفر، سفری بسیار مهم و نتیجه‌بخش برای زنجیره صنعت تایر باشد.»

نمایی در بخش دیگری از صحبت‌های خود، با بیان این که صنعت تایر در دو حوزه مهم همکاری اصرار دارد، گفت: «نخست، ایجاد همکاری با انجمن تایر آلمان و سپس دریافت اسناد، اطلاعات، آمارها، زمینه‌های همکاری، مقالات مطبوعاتی و رسانه‌ای از این کشور در جهت مستندسازی دانش در صنعت تایر، دو حوزه مورد پیگیری این انجمن هستند.»

در ادامه، مهندس کسری امام‌صفاری، قائم‌مقام اتاق ایران و آلمان با اشاره به این که همکاری با انجمن تایر و لاستیک استان تهران، زمینه‌های مناسبی برای اقدامات موثر در آینده فراهم کرده است، به تشریح فعالیت‌های اتاق ایران و آلمان پرداخت و با بیان این که این اتاق اقدامات لازم برای اعزام هیات‌های تجاری متعدد در حوزه‌های مختلف را در طول سال برای بازدید از نمایشگاه‌های آلمان انجام داده است، گفت: «حضور صنعت تایر در نمایشگاه هانوفر می‌تواند یکی از این اقدامات اساسی باشد.»

وی با اشاره به ارتباطات گسترده و بزرگی که بین یک‌هزار و ۹۰۰ عضو اتاق با شرکت‌های مختلف برقرار شده است،

گفت: «این ارتباطات شرايطی را برای همکاری‌های گسترده و موثری در بخش‌ها و صنایع مختلف ایجاد کرده که ارزش افزوده همکاری‌ها بین صنایع را به‌دنبال دارد. همچنین ایجاد فروم‌های خاص با همکاری افراد و صنایع خاص در بحث‌های حقوقی، دآوری، لجستیک و حمل‌ونقل و... می‌تواند در هر شرايطی زمینه همکاری‌ها، به‌خصوص در شرایط بحرانی را فراهم کند.»

چشم انداز جدید برای صنعت تایر

وی افزود: «موسسات آموزشی آلمانی در حوزه‌های خاص، توانایی برگزاری دوره‌های آموزشی مورد نیاز برای صنایع مختلف را دارند و حالا همکاری با صنعت تایر و لاستیک برای ایجاد چشم‌اندازی در این صنعت برای

نشست مشترک اعضای انجمن تامین مواد اولیه و تولید تایر، تیوب و روکش استان تهران با قائم‌مقام اتاق ایران و آلمان، روز دوشنبه، سی‌ام شهریورماه در محل این اتاق برگزار شد و ظرفیت‌های همکاری مشترک دو مجموعه مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.

در ابتدای این نشست دوساعته که در دفتر اتاق ایران و آلمان برگزار شد، مهندس پیروز نوایی، دبیر انجمن زنجیره تامین مواد اولیه و تولید تایر و لاستیک استان تهران با اشاره به اقدامات صورت گرفته در این انجمن، به تلاش مشترک این انجمن با اتاق ایران و آلمان برای اعزام یک هیات تجاری و صنعتی از زنجیره ارزش صنعت تایر کشور به نمایشگاه هانوفر آلمان که در اسفندماه (اوایل مارس ۲۰۲۷) برگزار خواهد شد، اشاره کرد و گفت: «اعزام این هیات به‌منظور آشنایی با ظرفیت‌های صنعت تایر آلمان از یک سو و ایجاد پل‌های ارتباطی با فعالان این صنعت از سوی دیگر، می‌تواند نقطه مهمی از این همکاری‌ها باشد و در آینده با برگزاری دوره‌های آموزشی، تسهیل دریافت گواهینامه‌های معتبر، استفاده از دانش فنی و امکانات حوزه ماشین‌آلات صنعت تایر و... تکمیل خواهد شد.»

آمادگی زنجیره ارزش صنعت تایر کشور

وی با بیان این که بازدید از کارخانه‌های معتبر تولید تایر همچون کوننتینتال نیز در برنامه این بازدیدها قرار دارد، گفت: «امید می‌رود در این سفر، با همکاری اتاق ایران و آلمان، این بازدید صورت بگیرد.»

دبیر انجمن تایر و لاستیک استان تهران با بیان این که در حال حاضر کمیته‌های مشترکی در حال شکل‌گیری است که به‌زودی در جهت پیشبرد این اهداف، اقدامات لازم را عملیاتی خواهند کرد، گفت: «اعضای انجمن نیز در حوزه‌های مختلف، از تامین‌کنندگان مواد اولیه گرفته تا خریداران تایرهای خاص، مانند انجمن بوژی‌داران که با مشکلات عدیده‌ای در تامین تایر و قطعات ماشین‌آلات خودرو روبرو هستند، اعلام آمادگی کرده‌اند که در این سفر





سرعت بالا و پاسخ دقیق فرمان متمرکز است. در تایرهای روزمره نیز راحتی، صدای کمتر، مقاومت غلظتی و طول عمر آج اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. برای نمونه، آزمایش‌های جدید روی Goodyear Eagle F1 ۶ Asymmetric عملکرد قدرتمند آن را در رانندگی خشک و همچنین نتایج مناسب در جاده خیس نشان داده‌اند. با این حال، کیفیت واقعی هر تایر باید بر اساس کاربرد، شرایط آب‌وهوایی، سایز، شاخص سرعت و نیاز خودرو ارزیابی شود؛ بنابراین انتخاب مدل مناسب، از صرفاً انتخاب برند مهم‌تر است.

گودیر (Goodyear) یکی از تولیدکنندگان باسابقه تایر در صنعت خودرو است که محصولات آن در بخش‌های مختلف از خودروهای سواری و شاسی‌بلند تا خودروهای پر فورمنس عرضه می‌شوند. کیفیت تایرهای گودیر را نمی‌توان تنها بر اساس نام برند سنجید، زیرا ترکیب مواد، الگوی آج و ساختار بدنه در هر خانواده محصول با هدف مشخصی توسعه یافته است. آزمون‌های مستقل نشان داده‌اند که برخی مدل‌های گودیر در ترمزگیری، فرمان‌پذیری و مقاومت در برابر هیدروپلنینگ عملکرد رقیبانی دارند. در بخش تایرهای پر فورمنس، فناوری‌های گودیر بر ایجاد تعادل میان چسبندگی خشک و خیس، پایداری در

کیفیت ساخت بالای تایرهای «گودیر»



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

قطعه‌سازان در گرداب ابر تورم و کمبود نقدینگی گرفتار شدند!

تشدید فشارهای تورمی و کمبود شدید نقدینگی اگرچه حرکت خطوط ساخت قطعات را دشوار کرده است، اما واحدهای صنعتی همچنان با تمام توان به فعالیت ادامه می‌دهند

گفت: «کمبود نقدینگی در تعامل با خودروسازان موجب می‌شود که بنگاه در سررسیدهای تخصیص ارز نتواند ریتال لازم را تامین کند؛ در نتیجه پنجره‌های ارزشمند تامین اقلام با نرخ‌های ثابت‌تر بسته می‌شود و مدیر صنعتی با بار روانی حاصل از دست رفتن این فرصت‌های خرید تنها می‌ماند. این چرخه مالی فشارهای متعددی را به بدنه اجرایی وارد می‌آورد و تصمیم‌گیری‌های استراتژیک را با اختلال جدی مواجه می‌سازد.» وی همچنین با اشاره به دغدغه‌های معیشتی نیروهای کار و تبعات آن بر بهره‌وری تصریح کرد: «کارگری که در ابتدای سال بر مبنای نرخ مصوب حقوق دریافت می‌کند، با تورم محسوس در ماه‌های بعد دچار مضیقه جدی می‌شود و حفظ توان اداره زندگی برای او دشوار خواهد بود.»

این مقام صنفی ادامه داد: «این وضعیت ناخواسته به فرسایش اشتیاق، افت حس تعلق به پروژه و گاه تمایل به کاهش ساعات کاری یا گرایش به مشاغل جایگزین می‌انجامد؛ پدیده‌ای که جذب و ماندگاری نیروی کار متخصص را به چالشی عمیق بدل ساخته و بسیاری از افراد پس از مدتی کوتاه کار را ترک می‌کنند.»

وابستگی پیوسته ارکان زنجیره تامین

نایب رئیس اول هیات رئیسه انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به تفاوت بنیادین ساختار قیمت‌گذاری در صنعت با بازار آزاد تأیید کرد: «در بازارهای عمومی، فروشنده کالا را بر اساس مظنه روز معامله کرده و بلافاصله نقدینگی حاصل را جایگزین موجودی می‌کند؛ اما قطعه‌ساز در نظام قیمت‌گذاری دوره‌ای خودروسازان گرفتار است و تغییرات ۶ ماهه یا سالانه کفاف جش‌های پی‌درپی هزینه‌ها را نمی‌دهد.» کریمخان اضافه کرد: «به همین سبب توان مالی واحدها برای جبران متناسب دستمزدها تحلیل می‌رود و مطالبات پرسنل انباشته می‌شود؛ در حالی که مدیر کارخانه نیز در تلاش برای پیدا کردن راهکاری جهت حمایت از کارکنان است.»

این مقام صنفی با اشاره به زنجیره‌وار بودن بحران‌ها از خودروساز تا کارگاه‌های زیرمجموعه اظهار داشت: «نمی‌توان یک عامل را به‌صورت منفرد دلیل وضعیت فعلی دانست؛ بلکه مجموعه‌ای از عوامل به هم گره خورده‌اند.» وی افزود: «ضعف نقدینگی در شرکت‌های خودروساز به قطعه‌ساز منتقل می‌شود، فشار ناشی از آن به پرسنل و پیمانکاران پایین‌دستی سرایت می‌کند و زنجیره با لرزش مواجه می‌شود. با این حال، تمام تلاش همکاران این است که با اعطای پذیری و تدبیر، ثبات نسبی را حفظ کرده و مسیر تولید را باز نگه دارند.»

تعهد به حفظ سنگر تولید و اشتغال

کریمخان با قدردانی از ایستادگی تولیدکنندگان بخش خصوصی گفت: «همکاران ما صاحب سال‌ها دانش تجربی و توانمندی مدیریتی هستند و مسیرهای بقا و مدیریت زنجیره خود را در فراز و نشیب‌ها آموخته‌اند؛ بنابراین جز خدایوت و آرزوی سلامتی برای آنان که در این روزگار پرفشار پای کار ایستاده‌اند، سخنی باقی نمی‌ماند و هدایت کارخانه‌ها در این وضعیت، نیازمند اراده‌ای ستودنی است که خوشبختانه در میان فعالان این صنعت جریان دارد.»

نایب رئیس اول هیات رئیسه انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور همچنین با اشاره به پیچیدگی‌های تعامل با ارکان تصمیم‌گیرنده اجرایی افزود: «در شرایطی که خود نهادهای مسئول نیز از محدودیت‌های کلان و گستردگی فشارهای محیطی غلامنشدند و سیاست‌ها بر محور الزامات دوران اضطرار تنظیم شده، مجال چندانی برای پیشبرد پیشنهادهای و برنامه‌های مشورتی ساختارمند باقی نمی‌ماند.» وی تأکید کرد: «در بستری که وعده‌ها به دلیل دگرگونی‌های سریع اقتصادی ضمانت چندانی پیدا نمی‌کنند، اولویت نهایی ما صرفاً حفظ حیات واحدهای تولیدی، صیانت از خطوط فعال کارخانه‌ها و حمایت از خانواده‌های متصل به زنجیره صنعت خودرو است تا در سایه همدلی از این مقطع تاریخی عبور کنیم.»



لوربال

بخش عمده‌ای از زمان و توان مدیران صرف کنار زدن دست‌اندازهای اجرایی می‌شود و انرژی متمرکز بر تحقیق، نوآوری، توسعه کیفی و تعالی صنعتی تا حدودی تحت‌تأثیر رسیدگی به امور روزمره و چالش‌های اولیه قرار می‌گیرد

پیچیدگی نقدینگی و فشار بر سرمایه انسانی کریمخان با اشاره به فرصت‌سوزی‌های ناخواسته ناشی از تأخیر در دریافت مطالبات به «دنیای خودرو»

را دچار وقفه کند، واحدهای داخلی سرپا مانده‌اند. این مقام صنفی ادامه داد: «در حال حاضر موانع تجاری، نوسانات ارزی و تلاطم‌های قیمتی در کنار موضوعاتی چون ناترازی‌های حامل‌های انرژی وجود دارد و چشم‌انداز روشنی در کوتاه‌مدت دیده نمی‌شود، اما با رویکرد پایداری و پذیرش دشواری‌ها، چرخ کارخانه‌ها همچنان در چرخش است.»

تنوع چالش‌ها در آیینة واحدهای تولیدی نایب رئیس اول هیات رئیسه انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور، با اشاره به تفاوت دغدغه‌های اصلی هر بنگاه بر پایه نوع وابستگی‌های زنجیره تامین اظهار داشت: «مشکلات جاری برای تمام فعالان صنعتی به یک شکل پدیدار نمی‌شود؛ شرکتی که طرف اصلی همکاری‌اش خودروساز دولتی بوده، امروز بیش از هر چیز با تعویق تعهدات مالی و انباشت چک‌های برگشتی روبه‌رو است و تمرکز تمام توان مدیریتی‌اش بر تسویه این مطالبات برای نجات نقدینگی معطوف شده است.» کریمخان اضافه کرد: «در نقطه مقابل، شرکتی که ماهیت



تشدید فشارهای تورمی، انسداد جریان نقدی و نوسانات پی‌درپی ارزی، امروز زنجیره تامین خودرو را در وضعیتی کم‌سابقه قرار داده است. در شرایطی که فاصله عمیق میان هزینه‌های تولید و قیمت‌های دسترسی به بحران تامین نقدینگی، توقف سرمایه‌گذاری‌های فناورانه و مهاجرت نیروی کار متخصص دامن زده، صنایع وابسته ناچارند بخش عمده توان راهبردی خود را صرف‌فایرایی حفظ خطوط عملیاتی و بقا در بازار متمرکز کنند؛ وضعیتی که به نظر می‌رسد بدون مداخله ساختاری و آزادسازی جریان مالی، تاب‌آوری شبکه تامین را با ریسک روبه‌رو می‌سازد.

واقعیت‌های تاب‌آوری تولیدکنندگان در مسیر تولید بایک کریمخان، نایب رئیس اول هیات رئیسه انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به شرایط پیچیده حاکم بر فضای کلان اقتصادی و تولیدی به «دنیای خودرو» گفت: «در محیطی که دائماً با مباحث مرتبط با تنش‌های منطقه‌ای، نوسانات اقتصادی، عدم تعادل میان عرضه و تقاضا، موانع فرآیند واردات و تورم چشمگیر بهای نهاده‌های تولید مواجه است، به‌صورت طبیعی نمی‌توان انتظار داشت که احوال صنعت در وضعیتی ایده‌آل باشد.»

وی اضافه کرد: «این چالش‌ها واقعیتهای ملموس برای عموم فعالان این حوزه است و اگر شرایط مشابه برای تولیدکننده‌ای در کشوری با ثبات پایدار اقتصادی تعریف شود، شاید ادامه فعالیت را ناممکن ارزیابی کرده و کارگاه را متوقف کند؛ با این حال بدنه صنعت در کشور ما با پشتکار به کار خود ادامه می‌دهد.»

این مقام صنفی با اشاره به انطباق تدریجی فعالان تولید با سختی‌های پیاپی ادامه داد: «واقعیت ما شبیه به جریانی است که به تدریج در معرض فشارهای فزاینده قرار گرفته و به سختی‌ها خو کرده است؛ به‌گونه‌ای که شاید ناظران بیرونی ابعاد این دشواری‌ها را بسیار شدیدتر ببینند، اما فعالان صنعتی به واسطه رورابویی مستمر با موانع، راه پایداری را در پیش گرفته‌اند.» این تولیدکننده قطعات افزود: «بنابراین در شرایط فعلی، بخش عمده‌ای از زمان و توان مدیران صرف رفع مسائل پیرامونی و کنار زدن دست‌اندازهای اجرایی می‌شود و انرژی متمرکز بر تحقیق، نوآوری، توسعه کیفی و تعالی صنعتی تا حدودی تحت‌الشعاع رسیدگی به امور روزمره و چالش‌های اولیه قرار می‌گیرد.»

تلاش مستمر برای گره‌گشایی از موانع تجاری

کریمخان با اشاره به رویکرد حل مساله در رورابویی با محدودیت‌های بین‌المللی و اداری تصریح کرد: «با تشدید محدودیت‌ها و مسدود شدن برخی مسیرها، تلاش فعالان این بخش معطوف به یافتن راه‌های جایگزین تجاری و تامین مواد از شیوه‌های دیگر می‌شود تا چرخه متوقف نماند.»

نایب رئیس اول هیات رئیسه انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور اضافه کرد: «ماموریت صنعتگر در وضعیت فعلی به گره‌گشایی روزانه از پرونده‌های متعدد تبدیل شده است؛ از مسائل ارزی و مبادلات بانکی گرفته تا پیگیری تعهدات، سامان‌دهی اسناد دریافتی و تعامل با بانک مرکزی. هیچ‌یک از همکاران بنای قهر یا متوقف ساختن خطوط را ندارند؛ چراکه تجربه سال‌ها کار در این فضا به ما آموخته است که باید صبورانه در میدان باقی بمانیم.»

وی با اشاره به حفظ استواری خطوط با وجود چشم‌اندازهای نه‌چندان هموار تأیید کرد: «هر اندازه چالش‌ها عمیق‌تر شوند، اراده تولیدکنندگان برای مدیریت مسائل استوارتر می‌شود و بهرغم تمام شرایطی که می‌توانست مجموعه‌های تولیدی مشابه

افزودن حدود یک‌هزار و ۷۵۰ دستگاه خودرو برقی «آیون» به ناوگان، تهران در حوزه برقی‌سازی ناوگان تاکسی، جایگاه ویژه‌ای در سطح کشور پیدا کرده است. «وی همچنین از تزریق ماهانه ۵۰ دستگاه اتوبوس جدید به شبکه اتوبوسرانی تهران خبر داد. مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهرداری تهران با اشاره به فشار اقتصادی بر متقاضیان اظهار کرد: «با وجود این که از طریق ارائه تسهیلات قرض‌الحسنه (بیش از یک میلیارد تومان برای هر خودرو) در تلاش برای حمایت از تاکسیرانان هستیم، اما افزایش ناگهانی و شدید قیمت خودروها، روند نوسازی را تحت‌الشعاع قرار داده است؛ به‌طوری که قیمت خودروها در بازه زمانی کوتاهی از ۸۷۰ میلیون تومان به حدود یک میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان رسیده که این امر، قدرت خرید رانندگان را کاهش داده و بر نامرئیی‌های مالی را با چالش مواجه کرده است.»

«به نقل از «مهر» همایش آموزشی پیمانکاران و رانندگان سروس مدارس شهر تهران در محل ساختمان اصلی پلیس راهور تهران بزرگ با حضور علی رحیمی، مدیرعامل و معاونین و مدیران سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهرداری تهران؛ سردار سید ابوالفضل موسوی پور، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ و جمعی از فرماندهان پلیس راهور تهران بزرگ برگزار شد. در این مراسم علی رحیمی، مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهرداری تهران، در گزارشی از عملکرد هفت ماهه و وضعیت ناوگان حمل‌ونقل شهری، به چالش‌های جدی پیش روی طرح‌های نوسازی ناوگان تاکسی و سروس مدارس اشاره کرد و در بخشی از اظهارات خود درباره دستاوردهای پنج‌ساله حوزه حمل‌ونقل گفت: «در پنج سال گذشته، نزدیک به ۱۲ هزار دستگاه تاکسی در تهران نوسازی شده است و همچنین با



نوسازی ۱۲ هزار تاکسی در تهران طی ۵ سال



مهرماه پرترافیک در تهران؛

مترو به استقبال رکورد جابه‌جایی مسافر می‌رود



وارد کند و در صورت نبود ظرفیت کافی، به افزایش تراکم در ایستگاه‌ها و طولانی شدن زمان انتظار مسافران منجر شود. حشمتی با اشاره به این موضوع، استفاده حداکثری از ناوگان رایکی از مهم‌ترین برنامه‌های امسال عنوان کرده است. بر این اساس، تلاش شده است بیشترین تعداد قطار ممکن وارد خطوط شود تا با کاهش سرفاصله حرکت قطارها، ظرفیت جابه‌جایی مسافر افزایش یابد. در حال حاضر هفت خط متروی تهران با ۱۶۳ ایستگاه فعال در حال ارائه خدمات هستند. با این حال، افزایش ظرفیت ناوگان در آستانه بازگشایی مدارس صرفاً به افزایش تعداد قطارهای آماده‌به‌کار محدود نشده و شرکت بهره‌برداری برخی اقدامات عملیاتی را نیز در دستور کار قرار داده است.

به گفته قائم‌مقام عملیات شرکت بهره‌برداری مترو تهران، برخی ردهای تعمیراتی قطارها که بر اساس دستورالعمل‌های فنی باید انجام شوند، اما امکان تعلیق موقت آن‌ها وجود دارد، به تعویق افتاده‌اند تا تعداد بیشتری از قطارها در روزهای ابتدایی سال تحصیلی در خطوط فعال باشند.

این تصمیم البته نشان‌دهنده اهمیت مدیریت ظرفیت در روزهای پرتردد است؛ اما هم‌زمان ضرورت رعایت الزامات نگهداری و تعمیرات ناوگان را نیز برجسته می‌کند. افزایش بهره‌برداری از قطارها باید در کنار برنامه منظم تعمیرات ادامه پیدا کند تا افزایش ظرفیت کوتاه‌مدت، به کاهش قابلیت اطمینان ناوگان در میان‌مدت منجر نشود.

احتمال ثبت رکورد جابه‌جایی مسافر در مترو یکی از مهم‌ترین نشانه‌های افزایش تقاضای حمل‌ونقل

بازگشایی مدارس در تهران همواره یکی از نقاط عطف تقویم ترافیکی پایتخت است؛ رویدادی که با افزایش هم‌زمان سفرهای دانش‌آموزان، دانشجویان، والدین و کارکنان مراکز آموزشی، شبکه معابر شهری را با فشار مضاعفی مواجه می‌کند. امسال اما این افزایش تقاضا در شرایطی رخ می‌دهد که تغییرات هزینه سوخت و شرایط حمل‌ونقل شهری، احتمال افزایش استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی را بیشتر کرده است. در چنین شرایطی، مترو تهران خود را برای افزایش قابل توجه تعداد مسافران آماده کرده و پلیس راهور نیز برنامه‌های سهرمربلهای برای کنترل ترافیک پیرامون مراکز آموزشی در نظر گرفته است.

محمدرضا حشمتی، قائم‌مقام عملیات شرکت بهره‌برداری مترو تهران با تشریح برنامه‌های این شرکت برای روزهای ابتدایی سال تحصیلی، از برنامه‌ریزی برای استفاده حداکثری از ناوگان و کاهش سرفاصله حرکت قطارها خبر داد. به گفته او، تجربه سال‌های گذشته و پیش‌بینی افزایش تعداد مسافران باعث شده است تمهیدات مربوط به بازگشایی مدارس از مدت‌ها قبل در شرکت بهره‌برداری مترو تهران مورد بررسی و برنامه‌ریزی قرار گیرد.

افزایش ظرفیت مترو در آستانه مهر مترو تهران به عنوان یکی از اصلی‌ترین سامانه‌های حمل‌ونقل انبوه پایتخت، در روزهای آغاز سال تحصیلی نقش ویژه‌ای در جابه‌جایی شهروندان بر عهده دارد. افزایش تقاضا در این روزها می‌تواند فشار قابل توجهی به شبکه حمل‌ونقل شهری

کلان‌شهرها می‌تواند موجب کاهش سرعت حرکت خودروها و افزایش تراکم در معابر شود. بر همین اساس، مرحله نخست طرح پلیس یک هفته پیش از بازگشایی مدارس آغاز می‌شود و تمرکز آن بر پوشش ترافیکی مراکز تجاری و نقاط پرتردد است. نیروهای پلیس در این مرحله به شکل میدانی در نقاط مستعد تشکیل گره ترافیکی حضور پیدامی‌کنند تا از شکل‌گیری یا گسترش انسدادهای ترافیکی جلوگیری شود. مرحله دوم طرح از ۲۱ شهریورماه آغاز شده و تا ۱۵ مهرماه ادامه خواهد داشت. در این مرحله، پوشش کامل مدارس و مراکز آموزشی در دستور کار قرار گرفته و مدارس خاص از نظر شرایط ترافیکی و ایمنی پیرامونی نیز در اولویت قرار دارند. مرحله سوم نیز از ۱۷ مهرماه آغاز می‌شود و تا پایان سال تحصیلی ادامه خواهد داشت. در این مرحله پوشش ترافیکی مراکز آموزشی به شکل مستمر امانسبی ادامه پیدامی‌کند و ظرفیت قانونی پلیس مدرسه نیز مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

تمرکز بر ایمنی دانش‌آموزان

یکی از مهم‌ترین محورهای طرح پلیس، ایجاد محیطی ایمن برای تردد دانش‌آموزان است. با توجه به این که بسیاری از مدارس در معابر پرتردد شهری قرار دارند، توقف خودروها در حاشیه مدارس، پارک دوبله، توقف سروس مدارس در نقاط نامناسب و انسداد مسیرهای عبور می‌تواند در ساعات آغاز و پایان فعالیت مدارس، مشکلات جدی ایجاد کند.

پلیس راهور اعلام کرده است حضور میدانی در اطراف مراکز آموزشی، پاکسازی معابر همجوار مدارس، رفع موانع ترافیکی، رسیدگی سریع به تصادفات و جلوگیری از انسداد معابر از جمله اقداماتی است که در این طرح دنبال می‌شود.

در کنار اقدامات میدانی، آموزش و بازآموزی قوانین نیز در دستور کار قرار دارد. رانندگان سروس مدارس، پیمانکاران و شرکت‌های فعال در این حوزه باید مقررات مربوط به جابه‌جایی دانش‌آموزان را رعایت کنند و در همین راستا تعامل میان پلیس، آموزش و پرورش و شهرداری‌ها دنبال خواهد شد.

از این منظر، مهرماه امسال می‌تواند آزمونی برای ظرفیت واقعی حمل‌ونقل عمومی پایتخت نیز باشد؛ زیرا هرچه سهم مترو و دیگر وسایل حمل‌ونقل عمومی در سفرهای روزانه افزایش پیدا کند، فشار کمتری به شبکه معابر وارد خواهد شد

طرح سهرمربلهای پلیس برای بازگشایی مدارس در سوی دیگر، پلیس راهور فراجا نیز برای مدیریت ترافیک هیزمان با آغاز سال تحصیلی برنامه‌ای سهرمربلهای را طراحی کرده است. سهرنگ داوود شکیبایی، رئیس پلیس ترافیک شهری راهور فراجا، با اشاره به آغاز فعالیت رسمی مراکز آموزشی از اول مهرماه، افزایش تردهای درون‌شهری در هفته‌های منتهی به بازگشایی مدارس را یکی از عوامل تشدیدکننده ترافیک دانست. به گفته او، تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد از چند هفته پیش از بازگشایی مدارس، تردد شهروندان در مراکز خرید لوازم‌التحریر، پوشاک و اقلام آموزشی افزایش پیدا می‌کند. این افزایش سفر، به‌ویژه در

عمومی در آغاز سال تحصیلی، آمار استفاده دانش‌آموزان و دانشجویان از مترو است. حشمتی اعلام کرده است در ۱۰ روز نخست سال گذشته که استفاده دانش‌آموزان و دانشجویان از مترو رایگان بود، حدود یک میلیون نفر از این گروه از خدمات مترو استفاده کردند. امسال نیز شرکت بهره‌برداری مترو تهران افزایش حدود ۱۵ درصدی تعداد مسافران در روزهای ابتدایی مهرماه را پیش‌بینی کرده است. این افزایش در شرایطی اهمیت بیشتری پیدامی‌کند که تغییرات نرخ سوخت و هزینه سفر با خودرو شخصی می‌تواند بخشی از تقاضای سفر را به سمت حمل‌ونقل عمومی هدایت کند. قائم‌مقام عملیات شرکت بهره‌برداری مترو تهران با اشاره به شرایط موجود، احتمال ثبت رکورد جابه‌جایی مسافر در ۲۵ سال فعالیت این شرکت را مطرح کرده است. تحقق چنین رکوردی البته به میزان افزایش سفرهای آموزشی، شرایط ترافیکی شهر، ظرفیت عملیاتی ناوگان و میزان استفاده شهروندان از مترو وابسته خواهد بود.

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

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

یک گام جلوتر از زمان

ONE STEP AHEAD OF TIME

ARINA DRIVE

www.arinadrive.com



Autoworld.ir

سه شنبه ۳۱ شهریور ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۷۴

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: 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 اهر ۲۴ اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸

بیلپورد
Billboard

جسور واسپریت مثل پژو

«در سال ۲۰۲۰، پژو برای برجسته کردن مدل ۵۰۸ بر طراحی متمایز، فناوری و حرکت به سمت برقی سازی تمرکز کرد. معرفی نسخه Peugeot Sport En-۵۰۸ gineered نقطه اوج این رویکرد بود؛ خودرویی پلاگین-هیبرید با پیشران ۳۶۰ اسب بخار و سامانه چهار چرخ محرک که مفهوم «Neo-Performance» را نمایندگی می کرد. پژو این محصول را ترکیبی از عملکرد بالا، فناوری برقی و کاهش آلایندگی معرفی کرد.»



تویوتا و شتاب فناوری؛ از هیبرید تا خودرو نرم افزارمحور

«شهرت تویوتا برای سال ها متکی بر دوام و کیفیت ساخت بوده اما امروز تصویر این خودروساز در نظر مخاطبانش گسترده تر است. بر این اساس، این شرکت روی باتری های خودروهای برقی، فناوری هیدروژن، نرم افزار خودرو، هوش مصنوعی، سامانه های کمک راننده و تولید نوین سرمایه گذاری می کند. رشد فناوری تویوتا دیگر به موتور و مدل های جدید محدود نیست و ساختار خودرو، سخت افزار و نرم افزار نیز تغییر می کنند. یکی از محورهای اصلی این تحول، برقی سازی است. تویوتا راهبرد Multi-Pathway را دنبال می کند؛ یعنی هیبرید، پلاگین-هیبرید، خودروهای تمام برقی و پیل سوختی هیدروژنی را متناسب با بازار و زیرساخت هر منطقه در بازارهای مختلف توسعه می دهد. این رویکرد به شرکت اجازه می دهد چند مسیر فناوری را همزمان پیش ببرد. باتری نیز میدان رقابت است. تویوتا با تکیه بر تجربه سه دهه توسعه خودروهای هیبریدی، باتری های مختلف را توسعه می دهد؛ از باتری های لیتیوم-فسفات-آهن و نمونه های با چگالی انرژی بالاتر تا باتری های تمام جامد. اهداف آن شامل افزایش برد، کاهش هزینه و کوتاه تر شدن زمان شارژ است. تویوتا به سمت خودرو نرم افزارمحور حرکت می کند. پلتفرم Arene که توسط Woven by Toyota توسعه یافته، زیرساختی برای مدیریت نرم افزار خودرو، خدمات دیجیتال و به روز رسانی های آینده فراهم می کند و نقش نرم افزار را در تجربه رانندگی افزایش می دهد. توسعه هیدروژن ادامه دارد؛ از سیستم های پیل سوختی تا موتور احتراق داخلی هیدروژنی؛ رشد فناوری تویوتا را نمی توان فقط با تعداد خودروهای برقی سنجید. تحول اصلی در ترکیب باتری، موتور الکتریکی، هیبرید، هیدروژن، نیمه هادی، نرم افزار و فناوری تولید شکل می گیرد؛ ترکیبی که آینده صنعت خودرو جهانی را بیش از گذشته به یک رقابت چند رشته ای تبدیل می کند.»

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



روز گذشته قیمت برخی مدل های خودرو در بازار رشد داشت و برخی دیگر افت قیمت را تجربه کردند



رسپکت نیو با ۲۵ میلیون تومان افت بها در بازار ۴ میلیارد و ۳۶۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



فونیکس آریزو ۶ جی تی با ۱۰ میلیون تومان رشد قیمت در بازار ۵ میلیارد و ۴۳۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



ریرا با ۲۰ میلیون تومان افت بها در بازار ۴ میلیارد و ۳۴۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس با ۱۲ میلیون تومان افت بها در بازار ۱۱۵ میلیون تومان ارزش گذاری شد

فروش ویژه

LAMARI NEO

اقساط
۳ و ۵ سالقیمت
قطعییکسال
گارانتی تعویض

LAMARI

نمایندگی کد ۲۱۵۵ آریز موتور



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰-۱