



رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که
قطعه سازان خودرو مطرح کرد:

دو چالش عمده
قطعه سازان

۵ صفحه



آیرودینامیک چه تاثیری روی
عملکرد خودرو دارد؟

۱۲ صفحه

استارت

Start



امید محمدی

سردبیر

سی ان جی؛ فرصتی که
نباید از دست برود

افزایش ۱۱ درصدی مصرف سی ان جی پس از اصلاح نرخ سوخت، صرفاً
یک عدد در آمار مصرف انرژی کشور نیست؛ این رشد را باید به عنوان
یک سیگنال مهم از تغییر رفتار مصرف کنندگان و واکنش بازار به
سیاست های سوختی مورد توجه قرار داد. ۲ صفحه

تیتراهای امروز

Titles

«دنیای خودرو» گزارش می دهد:

بازار موتور سیکلت جهان
در مسیر رشد قرار گرفت

۷ صفحه

آغاز فروش مشارکت در تولید
«پارس نوآ» از ۸ مهرماه

۱۰ صفحه

سوختی که بهای همه چیز را در دنیا بالا می برد؛
رکورد شکنی قیمت گازوئیل

۱۱ صفحه

«پیرلی» با سرمایه گذاری ۱.۲ میلیارد دلاری ظرفیت
تولید را در ایالات متحده افزایش می دهد:

سرمایه گذاری تاریخی
در صنعت تایر آمریکا

۱۳ صفحه

در گفت و گو با مدیر عامل اسبق شرکت سایپو مطرح شد:

استمرار فعالیت خطوط تولید در سایه محدودیت های مرزی

با وجود فشارهای لجستیکی و تحریم، صنعتگران با تکیه بر تجربه خود همچنان در حال صیانت از معیشت مردم و حفظ ثبات اجتماعی از طریق تداوم تولید هستند

۱۴ صفحه

«هرمس خودرو» بار دیگر توجه ها را به خانواده
سدان های کامپکت کیا جلب کرده است:

«کیا K3»؛ بازگشت
یک نام آشنا با چهره
تازه به ایران

۸ صفحه

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

لیزینگ خودروهای کار
هنوز توجیه اقتصادی دارد

۳ صفحات ۲ و ۳

به منظور تقویت عملکرد اقتصادی
و حفظ سهم خود در بازار:

«زامیاد» هم زمان
بر مدیریت هزینه و
افزایش سرعت فروش
متمرکز شده است

۵ صفحه



اخراج شدند، مهارت کسب کردند، بازگشتند ۶ صفحه

مردانی که «فورد» را از بحران کیفیت نجات دادند

اتمسفرانی

حس خوب، خرید مطمئن

ARINA DRIVE

۰۲۱-۲۲۸۱۴۰۴۰

ارتباط با ما

قیمت قطعی

تحويل فوری



فروش ویژه LAMARI NEO

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



خودروها فتر عقب ممکن است به‌درستی در جای خود قرار نگرفته باشند و در شرایط خاص از محل نصب خارج شده یا حتی هنگام حرکت خودرو جدا شود. موضوع نگران‌کننده‌تر این است که رانندگان پیش از وقوع مشکل هشدار مشخصی دریافت نخواهند کرد. بیشترین سهم این فراخوان به مدل Grand Cherokee L اختصاص دارد. طبق اعلام شرکت، ۲۱۵ هزار و ۴۲۲ دستگاه از این مدل که بین دسامبر ۲۰۲۰ تا مه ۲۰۲۲ تولید شده‌اند مشمول فراخوان هستند. همچنین ۹۷ هزار و ۴۷۷ دستگاه Grand Cherokee ۱۵ و ۱۵ هزار و ۴۷۱ دستگاه از نسخه پلاگین -هیبریدی این شاسی‌بلند نیز باید برای بررسی و تعمیر به نمایندگی‌ها مراجعه کنند. این نخستین بار نیست که جیب با چنین مشکلی روبه‌رو می‌شود. این شرکت در ژوئن ۲۰۲۲ نیز فراخوانی مشابه صادر کرده بود.

شرکت Jeep بار دیگر با مشکل فنی در سیستم تعلیق محصولات خود مواجه شده و ناچار به صدور یک فراخوان گسترده در بازار آمریکای شمالی شده است. این خودرو ساز اعلام کرده بیش از ۲۲۸ هزار دستگاه از مدل‌های Grand Cherokee، Grand Cherokee L و Grand Cherokee PHEV به دلیل احتمال جدا شدن فنر عقب نیازمند مراجعه به نمایندگی هستند. نکته قابل توجه این که این مشکل بیش‌تر نیز موضوع یک فراخوان رسمی بوده و اکنون برای دومین بار به درگیری بزرگ برای جیب تبدیل شده است. بر اساس اطلاعات منتشر شده، منشأ مشکل به قطعه‌ای به نام عایق یا بینی فنر لول عقب مربوط می‌شود؛ قطعه‌ای که در محل اتصال فنر قرار دارد و وظیفه جلوگیری از تماس مستقیم فلز با فلز را بر عهده دارد. جیب جزئیات فنی دقیقی درباره نقص ایجاد شده منتشر نکرده، اما تأیید کرده که در برخی

جیب دوباره ۳۲۸ هزار «گرنند چروکی» را فراخوان کرد!



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

لیزینگ خودروهای کار هنوز توجیه اقتصادی دارد

حمایت اصلی باید از خریدار انجام شود؛ نه این که صرفاً از شرکت لیزینگ یا خودرو ساز حمایت به‌عمل آید. یکی از اقدامات مهم می‌تواند هماهنگی با نظام بانکی و بانک مرکزی برای فراهم کردن نرخ تأمین مالی مناسب‌تر باشد

تفاوت رفتار مشتریان در بازار خودروهای سواری و تجاری و راهکارهای تقویت این بخش با «مهدی محسنی»، کارشناس صنعت لیزینگ خودرو به گفت‌وگو پرداختیم:

اگر بخواهیم بازار فعلی لیزینگ خودرو را از منظر نوع محصول بررسی کنیم، به‌نظر می‌رسد میان خودروهای سواری و خودروهای کار تفاوت محسوسی وجود دارد. چه عواملی باعث شده است استقبال از لیزینگ در خودروهای تجاری و کار بیشتر از خودروهای سواری باشد؟

واقعیت این است که بازار خودرو امروز تأخیر زیادی به‌دو بخش خودروهای سواری و خودروهای کار تقسیم شده است. در بخش خودروهای سواری، به‌خصوص خودروهای گران‌قیمت، یکی از مهم‌ترین مشکلات، نوسانات بازار است. به‌عنوان مثال فروشنده (شرکت‌های خودرویی) هنگام عرضه یک خودرو سواری گران‌قیمت، علاوه بر قیمت خودرو، ریسک تغییرات ارزش آن را نیز در نظر می‌گیرد و همین موضوع می‌تواند تصمیم را برای استفاده از ابزار لیزینگ تحت‌تأثیر قرار دهد. موضوع دوم به ماهیت استفاده از خودرو برمی‌گردد؛ فردی که یک خودرو لوکس خریداری می‌کند، معمولاً آن را برای استفاده شخصی، رفاه یا حتی نمایش جایگاه اجتماعی خود می‌خرد. در چنین شرایطی، خودرو لزوماً قرار نیست برای مالک درآمد مستقیم ایجاد کند.



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

بازار خودرو در شرایطی با کاهش قدرت خرید مشتریان و افزایش قیمت محصولات مواجه است که شیوه تأمین مالی خرید خودرو نیز بیش از گذشته اهمیت پیدا کرده است. در چنین شرایطی، لیزینگ می‌تواند به‌عنوان یکی از ابزارهای تأمین مالی، بخشی از شکاف میان قیمت خودرو و توان خرید مشتری را پوشش دهد؛ با این حال، شرایط بازار نشان می‌دهد بخش خودروهای سواری، به‌ویژه محصولات گران‌قیمت، نوسانات بازار و ماهیت مصرفی خودرو موجب شده است لیزینگ با محدودیت بیشتری مواجه باشد. در مقابل، خودروهای کار و تجاری که مستقیماً در فعالیت اقتصادی مورد استفاده قرار می‌گیرند، همچنان از ظرفیت بیشتری برای تأمین مالی از طریق لیزینگ برخوردارند. در واقع، در این بخش خودرو صرفاً یک کالای مصرفی نیست، بلکه ابزاری برای ایجاد درآمد و بازپرداخت هزینه خرید محسوب می‌شود. با توجه به اهمیت تأمین مالی در بازار خودروهای کار و تجاری، درباره وضعیت فعلی لیزینگ،

سی‌ان‌جی؛ فرصتی که نباید از دست برود

جایگاه‌ها، تأمین پایدار تجهیزات و ایجاد مدل‌های جدید تأمین مالی می‌تواند بخشی از این مسیر باشد.

در سوی دیگر، وزارت صمت نیز باید این تغییر رفتار را در بازار خودرو جدی بگیرد. نمی‌توان از یک سو بر مدیریت مصرف بنزین تأکید کرد و از سوی دیگر، خودروهای دوگانه‌سوز را بدون مشق مشخص در اختیار بازار گذاشت. مشتری زمانی به سمت یک خودرو یا فناوری جدید حرکت می‌کند که میان هزینه خرید، هزینه استفاده و مزایای اقتصادی آن تناسب وجود داشته باشد این‌جاست که سیاست‌گذاری در بازار خودرو اهمیت پیدا می‌کند. اگر خودروهای دوگانه‌سوز قرار است سهم بیشتری از بازار را به خود اختصاص دهند، باید برای مشتری انگیزه اقتصادی ایجاد شود. تسهیلات خرید، حمایت از نوسازی ناوگان، کاهش هزینه تأمین خودرو و ایجاد مزیت برای ناوگان پرکارکرد می‌تواند بخشی از این مشوق‌ها باشد. در چنین شرایطی، تقاضای ایجاد شده در بازار سوخت می‌تواند به تقاضای محصول صنعتی تبدیل شود از سوی دیگر، نباید توسعه سی‌ان‌جی را در تقابل با خودروهای برقی یا هیبریدی تعریف کرد. صنعت حمل‌ونقل ایران به یک سبد متنوع از راهکارها نیاز دارد. در شهرهای بزرگ، خودروهای برقی و هیبریدی می‌توانند بخشی از راهحل باشند و در ناوگان عمومی و خودروهای پرکارکرد نیز سی‌ان‌جی همچنان ظرفیت قابل توجهی دارد. سیاست‌گذار باید به جای انتخاب یک فناوری و حذف سایر گزینه‌ها، بر اساس نوع مصرف، میزان پیمایش، زیرساخت انرژی و هزینه تمام‌شده، ترکیبی از راهکارها را دنبال کند.

رشد ۱۱ درصدی مصرف سی‌ان‌جی یک پیام روشن برای سیاست‌گذار دارد: مردم به تغییرات اقتصادی واکنش نشان می‌دهند. اکنون باید این واکنش را به یک سیاست صنعتی تبدیل کرد. وزارت نفت می‌تواند با تأمین منابع و توسعه زیرساخت‌ها، سمت انرژی این معادله را تقویت کند و وزارت صمت نیز با ایجاد مشوق برای تولید و خرید خودروهای دوگانه‌سوز، سمت بازار را فعال نگه دارد اگر این دو سیاست هم‌زمان پیش بروند، افزایش مصرف سی‌ان‌جی تنها به معنای تغییر الگوی سوخت‌گیری نخواهد بود؛ بلکه می‌تواند به بخشی از برنامه مدیریت ناترازی بنزین، کاهش هزینه حمل‌ونقل و اصلاح تدریجی سبد انرژی خودروها تبدیل شود. فرصت ایجاد شده است؛ مسأله این است که سیاست‌گذار آن را به یک برنامه پایدار تبدیل کند یا صرفاً به یک افزایش مقطعی در آمار مصرف بسنده شود.

افزایش ۱۱ درصدی مصرف سی‌ان‌جی پس از اصلاح نرخ سوخت، صرفاً یک عدد در آمار مصرف انرژی کشور نیست؛ این رشد را باید به‌عنوان یک سیگنال مهم از تغییر رفتار مصرف‌کنندگان و واکنش بازار به سیاست‌های سوختی مورد توجه قرار داد. زمانی که هزینه استفاده از بنزین تغییر می‌کند، طبیعی است که مالک خودرو نیز به‌دنبال راهکاری برای مدیریت هزینه‌های حمل‌ونقل خود باشد و در چنین شرایطی، سی‌ان‌جی می‌تواند بار دیگر جایگاه مهم‌تری در سبد سوخت کشور پیدا کند.

آنچه در این میان اهمیت دارد، استفاده از این تغییر رفتار در جهت سیاست‌گذاری صحیح است. افزایش مصرف سی‌ان‌جی نشان می‌دهد برای مالکان خودروهای دوگانه‌سوز و حتی دارندگان خودروهای بنزینی، یک محرک اقتصادی ایجاد شده است. این محرک می‌تواند به توسعه استفاده از خودروهای گازسوز و کاهش وابستگی بخشی از حمل‌ونقل به بنزین منجر شود؛ مشروط بر این که سیاست‌گذار بتواند این تقاضا را با عرضه مناسب در صنعت خودرو همراه کند. در واقع، رشد مصرف سی‌ان‌جی نباید صرفاً از زاویه مصرف بیشتر یک سوخت دیده شود. کشور امروز با مسأله ناترازی بنزین مواجه است و هر میزان جابه‌جایی منطقی در سبد مصرف سوخت می‌تواند بخشی از فشار موجود بر منابع بنزین را کاهش دهد. از این منظر، سی‌ان‌جی همچنان یکی از ظرفیت‌هایی است که می‌تواند در کنار برقی‌سازی، توسعه حمل‌ونقل عمومی و بهینه‌سازی مصرف سوخت، در سیاست انرژی کشور مورد استفاده قرار گیرد.

اما برای تحقق این هدف، صرف اصلاح نرخ سوخت کافی نیست. اگر قرار است تغییر قیمت، رفتار مصرف‌کننده را تغییر دهد، سیاست صنعتی نیز باید متناسب با این تغییر حرکت کند. وزارت نفت به‌عنوان متولی انرژی باید در کنار سیاست‌های قیمتی، زمینه تأمین منابع مالی و توسعه زیرساخت‌های مورد نیاز برای افزایش سهم سی‌ان‌جی در حمل‌ونقل را فراهم کند. توسعه



امید محمدی

سر دبیر



فونیکس

F7 PRO MAX AWD
ALL THE WAY WITH YOU



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



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



«آئودی» برای حفظ مشتریان برقی دست به جیب شد



شرکت Audi در اقدامی کم سابقه تلاش می کند مالکان خودروهای برقی خود را متقاعد کند پس از پایان قرارداد لیزینگ، خودروهایشان را بازنگردانند و به جای آن مالکیت آن ها را به طور کامل در اختیار بگیرند. برای رسیدن به این هدف، خودروساز آلمانی عاشق های مالی قابل توجهی در نظر گرفته که در برخی مدل ها به ۱۰ هزار دلار می رسد. بر اساس بخشنامه ای که اول سپتامبر برای نمایندگی های آئودی ارسال شده، دارندگان مدل e-tron GT در صورت خرید خودرو خود پس از پایان دوره لیزینگ، از تخفیف ۱۰ هزار دلاری بهره مند خواهند شد. این رقم برای e-tron Q4 برابر با ۵ هزار دلار و برای e-tron Q8 معادل ۴ هزار دلار تعیین شده است. همچنین نمایندگی های نیز برای هر قرارداد خریدی که از این طریق نهایی شود، ۵۰۰ دلار پاداش دریافت می کنند. این برنامه نخستین بار در ماه جولای آغاز شد، اما آئودی اکنون میزان مشوق خرید

e-tron Q4 را از ۳ هزار دلار به ۵ هزار دلار افزایش داده است. افزایش این تخفیف ها نشان می دهد شرکت بیش از گذشته به دنبال حفظ خودروهای لیزینگی در اختیار مشتریان فعلی است؛ موضوعی که بسیاری از تحلیلگران آن را به افت شدید ارزش خودروهای برقی در بازار دست دوم مرتبط می دانند. بازار خودروهای برقی لوکس طی سال های اخیر با کاهش قابل توجه ارزش بازفروش مواجه شده و محصولات آئودی نیز از این روند مستثنا نبوده اند. برای مثال، نسخه های اولیه Audi RS e-tron GT که زمانی با قیمتی در حدود ۱۴۰ هزار دلار عرضه می شدند، امروز در بازار خودروهای کارکرده با کارکردی نسبتاً پایین و قیمتی کمتر از ۵۵ هزار دلار قابل خرید هستند. حتی نسخه بهروز شده ۲۰۲۵ RS e-tron GT Performance نیز افت ارزش قابل توجهی را تجربه کرده و از قیمت اولیه بیش از ۱۷۰ هزار دلار به کمتر از ۱۲۰ هزار دلار رسیده است.

صرفاً از شرکت لیزینگ یا خودروساز حمایت به عمل آید. یکی از اقدامات مهم می تواند هماهنگی با نظام بانکی و بانک مرکزی برای فراهم کردن نرخ تأمین مالی مناسب تر باشد. وقتی هزینه تأمین مالی بالا باشد، حتی مشتری ای که توان فعالیت اقتصادی دارد نیز ممکن است از خرید خودرو منصرف شود. از طرف دیگر، عرضه خودرو باید منظم و قابل اتکا باشد. اگر خودروساز یا واردکننده تعهدات قبلی خود را به موقع انجام ندهد، اجرای طرح های لیزینگ نیز با مشکل مواجه می شود. بنابراین ابتدا باید تعهدات معوق ساماندهی شود و پس از آن، امکان استفاده گسترده تر از لیزینگ فراهم شود.

در کنار این موارد، موضوع نوسازی ناوگان و طرح های مرتبط با خودروهای فرسوده نیز می تواند تأثیر بسزایی در رونق بازار خودروهای کاروتجاری داشته باشد. اگر این طرح ها بتوانند به شکل عملیاتی به خریدار کمک کنند، می توانند در کنار لیزینگ به نوسازی ناوگان نیز کمک کنند.

با توجه به تجربه شما در صنعت لیزینگ خودرو، آیا می توان گفت استقبال از خرید خودرو از طریق لیزینگ نسبت به گذشته کاهش یافته است؟ اگر پاسخ مثبت است، دلیل اصلی این کاهش چیست؟

با توجه به شرایط فعلی کشور که قدرت خرید مشتریان در تمام بازارها کاهش یافته، در ماه های اخیر مقداری کاهش استقبال مشاهده شده است. اما به طور کلی، کاهش قدرت خرید، افزایش قیمت خودرو و هزینه تأمین مالی، همگی روی تصمیم مشتری اثر می گذارند. به همین دلیل اگر قرار باشد بازار خودروهای کار در نیمه دوم سال تحرک بیشتری پیدا کند، باید همزمان به توان خرید مشتری، نرخ تأمین مالی و وضعیت عرضه خودرو توجه شود. لیزینگ زمانی می تواند نقش واقعی خود را در بازار ایفا کند که این سه ضلع در کنار یکدیگر قرار بگیرند.



آن را یکی از مهم ترین بازوهای تقویتی بازار خودروهای کاروتجاری دانست. وقتی قیمت یک خودرو تجاری افزایش پیدا می کند و مشتری امکان پرداخت کل مبلغ را ندارد، تأمین مالی می تواند فاصله میان توان خرید و قیمت خودرو را پوشش دهد. البته لیزینگ به تنهایی نمی تواند تمام مشکلات بازار خودرو کاروتجاری را حل کند. زمانی که نرخ تأمین مالی بالا باشد، قدرت خرید مشتری پایین بیاید یا عرضه خودرو با مشکل مواجه شود، طبیعی است که تقاضا نیز کاهش پیدا کند. بنابراین باید مجموعه ای از عوامل در کنار یکدیگر اصلاح شوند.

اگر بخواهید برای نیمه دوم سال راهکار عملیاتی ارائه کنید، دولت، وزارت صمت و خودروسازان برای تقویت لیزینگ خودروهای کار و تجاری چه اقداماتی می توانند انجام دهند؟

معتقدم حمایت اصلی باید از خریدار انجام شود؛ نه این که

بهروشنی مشخص شده باشد، ریسک معامله کاهش پیدا می کند. اما در برخی موارد، به خصوص در حوزه خودروهای سواری، چنین شرایطی وجود ندارد و ممکن است تعهدات در زمان مقرر انجام نشود. این موضوع برای مشتری اهمیت زیادی دارد. فرد ممکن است منابع مالی خود را در اختیار یک مجموعه قرار دهد و انتظار داشته باشد خودرو در موعد مقرر تحویل شود. اگر تعهدات انجام نشود، هم مشتری متضرر می شود و هم اعتماد عمومی به صنعت لیزینگ آسیب می بیند. بنابراین اعتبار شرکت لیزینگ و توانایی آن در اجرای تعهدات، یکی از مهم ترین معیارها در انتخاب است.

در شرایطی که قدرت خرید مشتریان کاهش پیدا کرده و قیمت خودروهای تجاری افزایش یافته است، لیزینگ تا چه اندازه می تواند به حفظ رونق بازار خودروهای سنگین و تجاری کمک کند؟

تأثیر لیزینگ در این بخش بسیار زیاد است و می توان

نویسنده

در بخش خودروهای سواری، به خصوص خودروهای گران قیمت، یکی از مهم ترین مشکلات، نوسانات بازار است. به عنوان مثال فروشندگان (شرکت های خودرویی) هنگام عرضه یک خودرو سواری گران قیمت، علاوه بر قیمت خودرو، ریسک تغییرات ارزش آن را نیز در نظر می گیرند و همین موضوع می تواند تصمیم را برای استفاده از ابزار لیزینگ تحت تأثیر قرار دهد.

با توجه به همین موضوع، چرا کارشناسان همواره بر انتخاب شرکت های معتبر لیزینگ برای خرید خودرو تأکید می کنند؟ این موضوع چه اهمیتی برای بازار خودروهای کار و تجاری دارد؟

مهم ترین مساله، انجام تعهدات است؛ در حوزه خودروهای کاروتجاری، یکی از اولویت های ما هنگام همکاری با شرکت های لیزینگ این است که خودرو باید موجود باشد و ترجیحاً مراحل مشخصی مانند شاسی شدن و شماره گذاری راطی کرده باشد. در بسیاری از موارد حتی ترجیح این است که خودرو پلاک شده باشد. اگر خودرو شماره شاسی مشخص داشته باشد و وضعیت آن در قرارداد با شرکت لیزینگ نیز

اما وضعیت خودروهای کاروتجاری متفاوت است. فردی که یک کامیون یا کشنده خریداری می کند، در واقع یک ابزار اقتصادی در اختیار می گیرد. این خودرو قرار است فعالیت کند، بار جابه جا کند، خدمات ارائه دهد و برای مالک درآمد ایجاد کند. بنابراین بخشی از اقساط خودرو از محل درآمدی که همان خودرو ایجاد می کند، قابل پرداخت است.

بنابراین می توان گفت با توجه به نوسان نرخ ارز و کاهش قدرت خرید مشتریان در بازار خودروهای سواری، تفاوت اصلی در این است که خودروهای کار قابلیت بازپرداخت هزینه خرید از محل فعالیت اقتصادی خود را دارند؟

بله؛ برای مثال ممکن است یک خودرو سواری ۲۰ میلیارد تومان قیمت داشته باشد و در بازار در رده خودروهای لوکس قرار گیرد، اما یک خودرو کاروتجاری با همین قیمت لزوماً محصولی غیرمنطقی یا لوکس محسوب نمی شود. چون آن خودرو می تواند وارد چرخه فعالیت اقتصادی شود. حتی ممکن است مالک به جای خرید یک خودرو، چند دستگاه خودرو کار داشته باشد و آن ها را در اختیار رانندگان قرار دهد. در این حالت علاوه بر این که برای راننده اشتغال ایجاد می شود، خودرو نیز در حال فعالیت است و درآمد ایجاد می کند. اگر این خودرو از طریق لیزینگ خریداری شده باشد، درآمد حاصل از فعالیت آن می تواند به بازپرداخت اقساط کمک کند و در نهایت نیز خود خودرو یک دارایی اقتصادی برای مالک باقی می ماند. به همین دلیل، لیزینگ در خودروهای کاروتجاری از توجیه اقتصادی بیشتری برخوردار است. البته این به معنای نبود مشکل در این بخش نیست. توان مالی خریداران کاهش پیدا کرده و افزایش قیمت خودروهای کار و تجاری نیز در قدرت خرید مشتریان تأثیر منفی زیادی داشته است.



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



از خط تولید خارج شده است. همین موضوع به تنهایی ارزش کلکسیونی آن را به شکل قابل توجهی افزایش می‌دهد؛ اما ویژگی‌های خاص دیگری نیز برای این خودرو در نظر گرفته شده که آن را از سایر نسخه‌ها متمایز می‌کند. این خودرو بر پایه نسخه GR Supra Final Edition ساخته شده و با رنگ اختصاصی Phantom Gray عرضه می‌شود. جزئیات مشکی‌رنگ در بدنه، قاب آینه‌های قرمز، بال عقب فیبر کربنی و شماره‌شاسی ویژه‌ای که به «۹۹۹۹۹» ختم می‌شود، از مهم‌ترین ویژگی‌های ظاهری آن هستند. علاوه بر این، خودرو به پکیج Style GT۴ مجهز شده و امضای Akio Toyoda، رئیس هیات‌مدیره تویوتا و یکی از چهره‌های اصلی توسعه خانواده GR نیز روی آن دیده می‌شود.

تویوتا تصمیم گرفته با این تولید نسل پنجم GR Supra را با اقدامی متفاوت و خبرخواهانه جشن بگیرد. خودرو ساز ژاپنی اعلام کرده آخرین دستگاه تولیدی GR Supra Mk۷ را به سازمان خیریه Reach Out WorldWide اهدا کرده و این خودرو قرار است در ژانویه آینده طی حراجی معروف Barrett-Jackson Scottsdale به فروش برسد. تمامی درآمد حاصل از این حراج نیز در اختیار این سازمان قرار خواهد گرفت؛ نهادهای که توسط بازیگر فقید Paul Walker بنیان‌گذاری شده و در سراسر جهان در عملیات امداد، جست‌وجو و نجات و کمک‌رسانی پس از بلایای طبیعی فعالیت می‌کند. تویوتا تاکید کرده این خودرو یک نمونه «تک‌نسخه‌ای» است و در واقع آخرین نسل پنجمی محسوب می‌شود که

آخرین تویوتا «GR» سوپرا نسل پنجم به حراج می‌رود



زنگ خطر کاهش سرعت حمل‌ونقل در تهران به صدا در آمد؛

ضرورت برقی‌سازی ناوگان از «خودرو» تا «شبکه»

بر اساس اطلاعات مربوط به مقایسه میانگین سرعت در ۲۰ مسیر اصلی تهران در هفته نخست مهرماه، کارایی عملیاتی شبکه معابر در ساعات روزانه کاهش یافته و میانگین سرعت ترافیک در سال ۱۴۰۵ نسبت به سال ۲۰۱۴، ۲۰ کیلومتر بر ساعت کاهش داشته است



و خودروهای هیبریدی و هیبریدی قابل شارژ برای بخش دیگری از تقاضا.

سید انرژي کم‌کربن، ظرفیت بیشتری برای کاهش انتشار آلاینده‌های مرتبط با حمل‌ونقل دارند. با این حال، توسعه خودروهای برقی بدون توجه به زیرساخت شارژ، شبکه برق و نحوه تولید برق، نمی‌تواند به‌تنهایی یک سیاست جامع برای برقی‌سازی باشد.

برقی‌سازی نباید فقط به واردات خودرو محدود شود؛ یکی از چالش‌های سیاست‌گذاری در ایران این است که برقی‌سازی گاهی معادل واردات خودروهای برقی و هیبریدی تلقی می‌شود؛ در حالی که توسعه حمل‌ونقل برقی یک زنجیره کامل از تولید انرژی تا مصرف نهایی است اگر هدف کاهش مصرف سوخت و آلودگی هواست، باید برای این زنجیره نقشه راه مشخصی وجود داشته باشد. از تولید و تامین برق و توسعه شبکه توزیع گرفته تا احداث ایستگاه‌های شارژ، استانداردسازی تجهیزات، خدمات پس از فروش، تامین قطعات، آموزش نیروی انسانی و حتی مدیریت باتری‌های فرسوده، همگی باید در کنار ورود خودروهای برقی مورد توجه قرار گیرند. در غیر این صورت ممکن است تعداد خودروهای برقی افزایش یابد، اما به دلیل کمبود زیرساخت شارژ، بانود مشوق‌های مناسب، استفاده واقعی از آن‌ها با محدودیت مواجه شود.

«هیبرید؛ راهکار گذار برای تهران

با توجه به شرایط فعلی زیرساخت انرژی و حمل‌ونقل کشور، خودروهای هیبریدی می‌توانند در کنار خودروهای تمام‌برقی نقش مهمی در دوره گذار داشته باشند. این خودروها وابستگی کمتری به زیرساخت شارژ عمومی دارند و در عین حال می‌توانند مصرف بنزین را در چرخه‌های شهری کاهش دهند. این موضوع به‌خصوص برای تهران اهمیت دارد؛ شهری که کاهش سرعت در مسیرهای اصلی نشان می‌دهد خودروها بخش قابل توجهی از زمان خود را در شرایطی سپری می‌کنند که موتور احتراقی در بهینه‌ترین وضعیت کاری خود قرار ندارد.

البته حمایت از هیبرید نباید به معنای کنار گذاشتن خودروهای تمام‌برقی باشد. سیاست درست می‌تواند ترکیبی از فناوری‌ها را متناسب با نوع سفر و زیرساخت در نظر بگیرد؛ خودروهای تمام‌برقی برای بخشی از سفرهای شهری و ناوگان‌هایی که امکان شارژ منظم دارند

کاهش میانگین سرعت تردد در مسیرهای اصلی شهر تهران، تنها یک شاخص ترافیکی نیست؛ بلکه نشانه‌ای از افزایش فشار بر شبکه معابر، اتلاف بیشتر انرژی و زمان و رشد هزینه‌های اقتصادی و زیست‌محیطی حمل‌ونقل در پایتخت است. بر اساس اطلاعات مربوط به مقایسه میانگین سرعت در ۲۰ مسیر اصلی تهران در هفته نخست مهرماه، کارایی عملیاتی شبکه معابر در ساعات روزانه کاهش یافته و میانگین سرعت ترافیک در سال ۱۴۰۵ نسبت به سال ۲۰۱۴، ۲۰ کیلومتر بر ساعت کاهش داشته است. این کاهش سرعت در شرایطی رخ می‌دهد که تهران همچنان با رشد تقاضای سفر، افزایش تعداد خودروها و موتورسیکلت‌ها و محدودیت ظرفیت شبکه معابر مواجه است. بنابراین مساله ترافیک را نمی‌توان صرفاً با افزایش تعداد خیابان‌ها، بزرگراه‌ها یا اجرای طرح‌های محدودکننده تردد مدیریت کرد. بخشی از راه‌حل باید در تغییر فناوری و الگوی مصرف انرژی ناوگان حمل‌ونقل جست‌وجو شود؛ موضوعی که توسعه خودروهای برقی و هیبریدی را از یک انتخاب فناورانه به بخشی از سیاست حمل‌ونقل شهری تبدیل می‌کند.

کاهش سرعت؛ افزایش مصرف و اتلاف انرژی هرچه خودرو مدت بیشتری در مسیر باقی بماند، مصرف انرژی و انتشار آلاینده نیز افزایش می‌یابد. البته میزان این افزایش به نوع خودرو، شرایط موتور، شیب مسیر، الگوی توقف و حرکت و وضعیت ترافیک وابسته است؛ اما اصل مساله روشن است؛ شبکه‌ای که خودروها در آن به‌طور مداوم درگیر توقف، حرکت و شتاب‌گیری مجدد هستند، از نظر مصرف انرژی کارایی پایین تری دارد.

در چنین شرایطی، خودروهای هیبریدی می‌توانند یکی از ابزارهای کاهش مصرف سوخت در ترافیک شهری باشند. سیستم هیبریدی به‌ویژه در سرعت‌های پایین و سیکل‌های پر تعداد توقف و حرکت، امکان استفاده از موتور برقی و بازیابی بخشی از انرژی ترمز را فراهم می‌کند. به‌همین دلیل، توسعه این فناوری در شهری مانند تهران می‌تواند هم‌زمان دو هدف کاهش مصرف سوخت و کاهش آلایندگی را دنبال کند.

در مقابل، خودروهای تمام‌برقی نیز در زمان حرکت فاقد انتشار آلاینده از آگروز هستند و در صورت تامین برق از

پیگیری يك موضوع

Follow up

افزایش ۸۰ درصدی هزینه تولید تایر



صنعت تایر در ماه‌های اخیر هم‌زمان با چند چالش جدی، از افزایش هزینه تامین مواد اولیه و رشد قیمت جهانی نهادهای تولید گرفته تا دشواری‌های حمل‌ونقل و افزایش هزینه‌های لجستیکی مواجه شده است؛ در همین زمینه با جمال میرزایی، عضو انجمن صنعتی صنعت تایر ایران گفت‌وگویی داشتیم که شرح آن در ادامه می‌آید:

با توجه به شرایط موجود، وضعیت فعلی تولیدکنندگان تایر چگونه است؟ آیا مواد اولیه همچنان به‌راحتی تامین می‌شود؟

در حال حاضر به‌رغم تلاش برای حفظ تولید شاهد افت تولید هستیم. از طرف دیگر، هزینه‌های تولید به‌شکل فوق‌العاده افزایش پیدا کرده و قیمت جهانی مواد اولیه نیز بالا رفته است. قیمت برخی نهادهای الحظلی تغییر می‌کند و این موضوع فشار زیادی را به واحدهای تولیدی وارد کرده است. در چنین شرایطی، یکی از مشکلات اساسی صنعت تایر، تامین مواد اولیه و هزینه‌های است که برای تامین آن پرداخت می‌شود. بنابراین اگر چه تولید متوقف نشده، اما شرایط تولید به دلیل افزایش هزینه‌ها و مشکلات تامین، مانند گذشته نیست.

با توجه به مشکلات لجستیکی، مواد اولیه صنعت تایر در حال حاضر از چه مسیرهایی تامین می‌شود و آیا حمل‌ونقل ریلی توان پاسخگویی به نیاز این صنعت را دارد؟

ما برای تامین مواد اولیه از روش‌های مختلف استفاده می‌کنیم. بخشی از حمل به‌صورت ریلی و زمینی انجام می‌شود و در مواردی نیز حمل ترکیبی داریم. صنعت ریلی در شرایط فعلی پاسخگوی کامل نیازمان نیست. با هر قطاری که رزرو می‌کنیم، چیزی حدود ۲۰۰ تا ۲۰۰ تن امکان حمل داریم و این میزان در مقایسه با نیاز صنعت رقم بالایی نیست. به‌همین دلیل بخش قابل توجهی از حمل‌ونقل را به‌صورت زمینی انجام می‌دهیم. در برخی موارد نیز مواد اولیه را با کشتی به بندر میرسانیم و از آن‌جا مجدداً حمل زمینی انجام می‌شود. در مجموع، با استفاده از روش‌های مختلف تلاش می‌کنیم مشکل تامین مواد اولیه را مدیریت کنیم.

با توجه به شرایط فعلی کشور، مشکلات تامین مواد اولیه، افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و سایر مسائلی که اشاره کردید، هزینه تولید تایر طی ۶ ماه گذشته چه میزان افزایش داشته است؟

به جرأت می‌توانم بگویم در بعضی حوزه‌ها مانند لجستیک شاهد افزایش هزینه ۱۰ برابری و حتی در برخی موارد ۱۵ برابری بودیم. در مجموع، هزینه‌های تولید صنعت تایر نسبت به ابتدای سال حدود ۷۰ تا ۸۰ درصد افزایش پیدا کرده است.

نگاه View

مشکلات خودرو سازان باید تعیین تکلیف و حل شود

افزایش تولید، ارتقای کیفیت و اهتمام به رضایتمندی خریداران سه ضلع اصلی مطالبه دولت به ویژه وزارت صنعت، معدن و تجارت از خودرو سازان بزرگ کشور است که در بازدید اخیر وزیر صمت از دو خودرو ساز بزرگ کشور نیز بر آن تاکید شد. درباره بازدید اخیر وزیر صمت از دو شرکت بزرگ خودرو ساز و ضرورت اصلاح سیاست‌ها در صنعت خودرو، امیر حسن کاکایی، کارشناس صنعت خودرو معتقد است حضور وزیر صمت در خطوط تولید و مشاهده مسائل صنعت خودرو از نزدیک اتفاق مثبتی است؛ اما بازدید به‌تنهایی مشکلی از صنعت خودرو حل نمی‌کند و آن‌چه اهمیت دارد، ارائه راهکار و تعیین تکلیف مسائل اساسی این صنعت است. کاکایی افزود: «مدتها بود که وزیر صمت از نزدیک در جریان وضعیت ایران خودرو و سایپا قرار نگرفته بود و از این منظر، حضور وی در این مجموعه‌ها می‌تواند قابل توجه باشد. با این حال،



انتظار از مسئولان اجرایی این است که پس از مشاهده مشکلات، مشخص کنند دولت برای حل هر یک از آن‌ها چه اقدامی انجام خواهد داد. این کارشناس صنعت خودرو با تاکید بر این‌که وزارت صمت باید در چهار چوب قانون، وظیفه حکمرانی خود را انجام دهد، گفت: «طبق سیاست‌های اصل ۴۴، دولت باید از تصدی‌گری فاصله بگیرد و نقش حکمرانی خود را به‌درستی ایفا کند. حکمرانی یعنی این‌که تکلیف فعالان اقتصادی را روشن کنیم و مشخص شود صنعت قرار است در چه مسیری حرکت کند.» کاکایی موضوع ارز را یکی از مشکلات خودرو سازان برشمرد و ادامه داد: «سال گذشته نیز مساله ارز برای ماها به‌تکلیف ماند و در نهایت تغییرات ناگهانی در نرخ ارز، هزینه سنگینی به زنجیره خودرو و تحمیل کرد؛ زیرا یکی از مشکلات جدی، موضوع ترخیص ۹۰ درصدی قطعات و تغییر مبنای تسویه ارزی پس از تحویل خودرو بود.» وی در این‌باره توضیح داد: «وقتی خودرو ساز محصول خود را بر مبنای یک نرخ ارز و قیمت‌گذاری مشخص به‌مشتری تحویل داده است، نمی‌توان بعداً مبنای تسویه ارزی قطعات را تغییر داد؛ اما تغییر رویه‌های ارزی هزینه این تغییر را بر دوش خودرو ساز گذاشت؛ زیرا در این شرایط امکان جبران این هزینه از مصرف‌کننده وجود ندارد و نتیجه آن به‌طور مستقیم در صورت‌های مالی خودرو ساز و قطعه‌سازان ظاهر می‌شود.»



فورد «برانکو» چینی راهی استرالیا می‌شود



فورد در چارچوب برنامه توسعه فعالیت‌های خود در استرالیا و نیوزیلند، از عرضه Bronco Basecamp در این دو بازار خبر داده است؛ مدلی که سال گذشته برای نخستین بار در چین معرفی شد و اکنون قرار است از نیمه دوم سال ۲۰۲۷ وارد بازارهای اقیانوسیه شود. این خودرو با تمرکز بر نیازهای علاقه‌مندان به طبیعت‌گردی و کمپینگ توسعه یافته و به گفته فورد می‌تواند نسل جدیدی از ماجراجویان را هدف قرار دهد. فورد اعلام کرده در قالب برنامه جدید خود قصد دارد طی سه سال آینده پوشش بازار خودرو استرالیا را به بیش از ۶۰ درصد برساند و تا پایان سال ۲۰۳۰ نیز بیش از ۹۰ درصد فروش این شرکت در این کشور به محصولات کاملاً جدید یا به‌روزرسانی‌شده اختصاص داشته باشد. ورود برانکو Basecamp

یکی از مهم‌ترین بخش‌های این استراتژی به‌شمار می‌رود. این شاسی‌بلند از یک سامانه هیبریدی افزایش‌دهنده برد بهره می‌برد که شامل دو موتور برقی، یک باتری ۴۹ کیلووات-ساعتی و یک پمپ‌رانه ۱.۵ لیتری توربوشارژر است. موتور بنزینی در این مجموعه وظیفه حرکت مستقیم خودرو را بر عهده ندارد و تنها به‌عنوان ژنراتور برای تامین انرژی سیستم الکتریکی عمل می‌کند. فورد می‌گوید این ساختار مزایای رانندگی یک خودرو برقی را در اختیار راننده قرار می‌دهد؛ اما در عین حال ناگهانی مربوط به برد حرکتی را نیز کاهش می‌دهد. برد ترکیبی خودرو بین ۸۰۰ تا ۹۰۰ کیلومتر اعلام شده و در صورت اتمام شارژ باتری نیز تنها با سوخت‌گیری می‌توان به مسیر ادامه داد.

ویژه‌ها

دو چالش عمده قطعه‌سازان



رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به وضعیت تولید در صنعت قطعه‌سازی گفت: «از نظر تولید مشکلی وجود ندارد و از نظر کیفیت نیز مسأله‌ای در میان قطعه‌سازان مطرح نیست. در حال حاضر، مهم‌ترین چالش قطعه‌سازان، وضعیت نقدینگی و همچنین تامین و واردات مواد اولیه‌ای است که از خارج از کشور تامین می‌شود. محمدرضا نجفی‌منش با تاکید بر این که بخش عمده مواد اولیه مورد نیاز توسط خود تولیدکنندگان وارد می‌شود، بیان کرد: «در این شرایط بحث احتکار مواد اولیه موضوعیت ندارد؛ چرا که تولیدکنندگان قطعات، مواد اولیه مورد نیاز خود را مستقیماً وارد می‌کنند و نمی‌توانند آن را برای مدت طولانی در انبار نگه دارند و از تولید خودداری کنند.»

دیگه چه خبر؟

پیامدهای افزایش پی‌درپی هزینه‌های نهاده‌های تولید برای صنایع



آریا حقیقی، رئیس کمیسیون صنعت اتاق ایران با اشاره به جلسه مشترک با وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: «افزایش پیاپی هزینه‌های نهاده‌های تولید، بخش صنعت را از توجیه اقتصادی خارج کرده است.» وی با اشاره به ماده ۲۵ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار، بر ضرورت اجرای تکالیف قانونی دولت در پرداخت خسارت ناشی از قطع یا محدودیت حامل‌های انرژی به صنایع تاکید کرد و از پیگیری جدی این مطالبه خبر داد. حقیقی همچنین با اشاره به توافق‌های پیشین درباره جابه‌جایی روز کاری جمعه با روزهای قطع برق یادآور شد: «هر زمان شرایط اضطراری کمبود انرژی پیش می‌آید، باید مقررات جانبی و موانع مربوط به کار در روزهای جمعه لغو شود تا تولید دچار وقفه نشود.»

توئیتر!

محدوده تردد خودروهای مناطق آزاد جدید اعلام شد



تردد خودروها در هفت منطقه آزاد جدید به گریه قانونی تبدیل شده است؛ اختلاف اصلی بر سر تفسیر محدوده تردد است که گمرک بر مبنای «حصار کشی تاییدشده» آن را تفسیر می‌کند. رئیس کل گمرک جمهوری اسلامی، فرود عسگری می‌گوید از دیدگاه این سازمان تردد خودروهای مناطق آزاد فقط در محدوده حصار کشی شده‌ای مجاز است که به تایید گمرک رسیده باشد. در مناطق جدید، خودروها حق خروج از محدوده قفس کشی شده منطقه آزاد و تردد در سطح استان یا شهرستان‌های همجوار را ندارند. یعنی اگر مساحت منطقه ۲۷۰۰ هکتار باشد، تردد خودرو دقیقاً داخل همان ۲۷۰۰ هکتار محصور می‌شود. در مناطق آزاد قدیمی مانند اروند، ماکو، جلفا و انزلی، محدوده تردد خودروها بر اساس مصوبات هیات دولت تعیین شده بود.

به منظور تقویت عملکرد اقتصادی و حفظ سهم خود در بازار؛

«زامیاد» هم‌زمان بر مدیریت هزینه و افزایش سرعت فروش متمرکز شده است



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

شرکت زامیاد با تمرکز هم‌زمان بر مدیریت هزینه، افزایش سرعت فروش و تحویل محصولات و کاهش رسوب خودروها، در مسیر تقویت عملکرد اقتصادی و افزایش چابکی خود در بازار خودروهای تجاری سبک حرکت می‌کند. این رویکرد از آن جهت اهمیت دارد که در صنعت خودرو، سرعت گردش محصولات و تبدیل موجودی به فروش، ارتباط مستقیمی با نقدینگی، هزینه‌های نگهداری و بهره‌وری منابع دارد و می‌تواند توان شرکت برای پاسخ‌گویی به نیاز بازار را افزایش دهد. مدیریت هزینه در کنار تسریع فرآیند فروش و تحویل، می‌تواند زمینه بهبود گردش منابع در زامیاد را فراهم کند. کاهش مدت‌زمان باقی ماندن خودروها در موجودی، به معنای آزاد شدن بخشی از منابع مالی و کاهش هزینه‌های مرتبط با نگهداری و مدیریت محصولات است. این منابع در صورت گردش سریع‌تر می‌توانند در بخش‌های مختلف فعالیت شرکت مورد استفاده قرار گیرند و به بهبود جریان نقدینگی و تامین نیازهای عملیاتی کمک کنند. از سوی دیگر، کاهش رسوب محصولات این امکان را برای زامیاد ایجاد می‌کند که ارتباط نزدیک‌تری میان تولید، عرضه و تقاضای واقعی بازار برقرار کند. انباشت محصولات علاوه بر گیر کردن سرمایه در گردش، می‌تواند هزینه‌های جانبی را افزایش دهد؛ بنابراین کاهش موجودی‌های رسوب کرده و افزایش

اینفوگرافش

Infography

رشد درآمد شرکت «فنر سازی خاور» در ۶ ماهه نخست سال جاری

درآمد شهریورماه امسال

۱۸۶
میلیارد تومان



میزان افزایش

۱۰۶
درصد

میزان درآمد ۶ ماهه

۵۶۶
میلیارد تومان

شرکت «فنر سازی خاور» در ۶ ماهه منتهی به شهریورماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۵۶۶ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چپ تلند؟

حمایت از صنعت خودرو با سیاست‌های تعرفه‌ای

برخی کارشناسان صنعت خودرو معتقدند یکی از مشوق‌های دولت برای خودروسازان در سال‌های اخیر موضوع تعرفه‌های صنعت خودرو و قلمداد می‌شود. بر این اساس، سیاست‌های تعرفه‌ای باید به گونه‌ای باشد که تولید داخلی را تشویق کند، نه این که تولیدکننده‌ای را در مقایسه با واردکننده در موقعیت نامناسب‌تری قرار دهد. این در حالی است که اگر تولید صرفه اقتصادی نداشته باشد، صنعت داخلی آسیب می‌بیند.

چرا؟

صنعت خودرو نیازمند تدوین راهکارهای بلندمدت است

صنعت خودرو یک زنجیره به هم پیوسته از صنایع مختلف است؛ به طوری که صدها قطعه‌ساز بزرگ و کوچک در زنجیره تامین قطعات خودرو با خودروسازان همکاری می‌کنند و اگر یکی از این حلقه‌ها دچار مشکل شود، کل فرآیند تولید تحت تأثیر قرار می‌گیرد. در این شرایط، صنعت خودرو نیازمند تدوین راهکارهای بلندمدت برای ارتقای تولید است

برای چه؟

مواردی که باید در نقشه راه صنعت خودرو گنجانده شوند

تامین ارز، انرژی و نقدینگی، تعیین تعرفه، خصوصی‌سازی، مقررات تولید و حکمرانی دولت از جمله مواردی است که باید در نقشه راه بلندمدت صنعت خودرو ترسیم شود تا فعالان اقتصادی نیز بر مبنای آن تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی کنند. حال در چنین شرایطی باید دید چه زمانی این راهکارهای بلندمدت به منظور ارتقای توانمندی‌های صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی تدوین خواهد شد؟

کاهش ۵۰ درصدی کسری قطعات در «زامیاد»



به گزارش «سایپانیوز» جواد بصیرتی با اشاره به اهمیت کاهش کسری قطعات در استمرار تولید اظهار کرد: «یکی از نتایج اجرای برنامه‌های اخیر در زامیاد، کاهش قابل‌توجه کسری قطعات و به‌دنبال آن کاهش توقف خطوط و تسریع در فرآیند تکمیل و تحویل خودروها بوده است.»

وی افزود: «با افزایش هماهنگی میان واحدهای تولید، برنامه‌ریزی و زنجیره تامین، تیراژ تولید زامیاد ۱۱۰ به سطح پایدار روزانه ۱۶۰ دستگاه رسیده است.»

قائم‌مقام مدیرعامل شرکت زامیاد در امور تولید، برنامه‌ریزی و تامین ادامه داد: «تولید در این شرکت از یک سطح مقطعی عبور کرده و به سطح پایدار روزانه رسیده است که این موضوع، زمینه‌ساز بهبود شاخص‌های تولید و افزایش بهره‌وری عملیاتی شده است.»

بصیرتی با اشاره به افزایش نرخ عبور مستقیم تولید گفت: «این شاخص در هفته منتهی به ۶ شهریور به ۷۰ درصد رسید که افزایش آن، کاهش توقف خودروها برای تکمیل کاری، کاهش رسوب محصول در پارکینگ و تسریع در فرآیند تحویل به مشتریان را به همراه داشته است.»

وی با اشاره به تکمیل و تجاری‌سازی ۶ هزار و ۴۷۹ دستگاه زامیاد ۱۱۰ در بازه ۶۰ روزه از ۵ مرداد تا ۵ مهر ۱۴۰۵ تصریح کرد: «برنامه‌ریزی تولید بر مبنای ظرفیت واقعی تامین و تمرکز بر رفع موانع، زمینه استمرار تولید، افزایش بهره‌وری عملیاتی و تسریع در تکمیل خودروها را فراهم کرده است.»

قائم‌مقام مدیرعامل شرکت زامیاد در امور تولید، برنامه‌ریزی و تامین تاکید کرد: «این شرکت با تمرکز بر حذف توقف‌های قابل پیشگیری، ارتقای هماهنگی با تامین‌کنندگان و تامین به‌موقع قطعات مورد نیاز خطوط تولید، تلاش می‌کند روند تولید و تحویل محصولات بدون وقفه ادامه یابد.»

سانتی‌متر مربع، بخش اصلی ارتباط را ندهد یا خود را تشکیل می‌دهند. نسخه‌های بالاتر به سیستم صوتی هارمن کاردن و دوربین ۳۶۰ درجه نیز مجهز هستند. فضای بار نیز ۴۴۰ لیتر ظرفیت دارد. از نظر فنی، مگان E-Tech مدل ۲۰۲۶ به موتور الکتریکی ۱۲۰ اسب‌بخاری (۱۶۰ کیلووات) و باتری ۶۰ کیلووات-ساعتی مجهز است. گشتاور موتور ۳۰۰ نیوتون‌متر بوده و برد رسمی WLTP تا ۲۸۵ مایل، معادل حدود ۴۵۹ کیلومتر اعلام شده است. شارژ AC با توان ۱۱ کیلووات و شارژ سریع DC ۱۳۰ کیلووات پشتیبانی می‌شود.

رئو مگان E-Tech برقی مدل ۲۰۲۶ با طراحی به‌روز شده، چهره‌ای مدرن‌تر و رویکردی کاملاً برقی وارد بازار شده است. در نمای خارجی، فرم بدنه هاجیک با عناصر الهام‌گرفته از کراس‌اوورها ترکیب شده و دستگیره‌های هم‌سطح، چراغ‌های LED و طراحی ایرودینامیک چهره‌ای آینده‌نگر به خود داده‌اند. مدل ۲۰۲۶ همچنین از نمای جلویی باز طراحی‌شده با جلو پنجره برجسته‌تر و نشان رنو در موقعیتی پایین‌تر بهره می‌برد. در کابین، طراحی مینیمال و فناوری‌محور است و نمایشگرهای OpenR با مجموع سطح نمایش حدود ۷۷۴

رنو مگان «E-Tech»؛ ترکیب طراحی اروپایی و فناوری برقی



واردات خودروهای گران در دوره تشدید تحریم‌ها چگونه انجام شد؟!

عرضه ۱۷۰۰ خودرو لوکس آلمانی به بازار ایران



«تجربه ورود پورشه و مازراتی در دوره تحریم‌های اولیه، این بار از مسیر واردات ایرانیان خارج‌نشین و جانبازان در حال تکرار است. واردات خودروهای لوکس در ایران، برخلاف تصور اولیه، پدیده‌ای متعلق به دوره‌های گشایش تجاری و وفور منابع ارزی نیست. بررسی تجربه سال‌های تشدید تحریم‌های اولیه نشان می‌دهد در همان مقطعی که اقتصاد ایران با محدودیت فزاینده دسترسی به منابع ارزی و دشواری تأمین برخی کالاها مواجه بود، خودروهایی مانند پورشه و مازراتی نیز راه خود را به بازار ایران باز کرده بودند. حالا با تشدید دوباره تحریم‌ها و افزایش فشار بر منابع ارزی، خودروهای گران‌قیمت بار دیگر در مسیر ورود به کشور قرار گرفته‌اند؛ با این تفاوت که این بار کانال‌ها و مجوزهای ورودی تغییر کرده است

به گزارش «دنیای اقتصاد» این تطبیق تاریخی یک پرسش را پیش روی سیاستگذار قرار می‌دهد: چرا در دوره‌هایی که دسترسی به ارز محدودتر می‌شود، مسیر ورود خودروهای لوکس نه تنها به‌طور کامل بسته نمی‌شود، بلکه با تغییر سازوکار، امکان تداوم آن فراهم می‌شود؟ پاسخ این پرسش البته در تفاوت میان دو دوره نهفته است. در سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۲، بخشی از واردات خودروهای لوکس از مسیرهایی مانند امتیازهای خاص مناطق جنوبی و کارت‌های بازرگانی موقت انجام می‌شد و در برخی موارد نیز استفاده از ارز دولتی خبر ساز شد. امروز اما دو مسیر واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور و واردات خودرو توسط جانبازان، در چارچوب مقررات رسمی، امکان ورود خودروهای گران‌قیمت را فراهم کرده‌اند. بر اساس ضوابط بودجه سال ۱۴۰۵، این دو مسیر همچنان فعال هستند و مهلت واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج تا پایان سال تمدید شده است. روز گذشته نیز خبر گزاری صداوسیما به نقل از عزت‌الله زاری، سخنگوی وزارت صمت تأکید کرد که واردات خودرو از طریق کارت اقامت بر اساس مصوبه هیات دولت صورت می‌گیرد و تا پایان سال ۱۴۰۵ معتبر است

اما برای فهم این که واردات خودروهای لوکس در دوره تحریم پدیده تازه‌ای نیست، کافی است به آمار واردات پورشه در سال‌های پایانی دهه ۸۰ و ابتدای دهه ۹۰ بازگردیم. طبق آمار گمرکی که در گزارش‌های آن دوره منتشر شده، در سال ۱۳۸۸ حدود ۲۳۲ دستگاه پورشه وارد کشور شد. این تعداد در سال ۱۳۸۹ به حدود ۲۹۹ دستگاه رسید و در سال ۱۳۹۰ به حدود ۵۶۹ دستگاه افزایش یافت. در سال ۱۳۹۱ نیز ۵۰۲ دستگاه پورشه وارد کشور شد. مجموعه آمار منتشر شده درباره واردات این برند نشان می‌دهد از سال ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۳ در مجموع حدود یک‌هزار و ۷۶۲ دستگاه پورشه وارد ایران شده است. اهمیت

۱۳۹۳ نیز اعلام کرده بود که در فاصله سال‌های ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۰ مصوباتی برای اجازه واردات خودرو توسط ساکنان برخی جزایر جنوبی وجود داشته و واسطه‌ها به دلیل سود بالاتر، عمدتاً خودروهای گران‌قیمت را انتخاب می‌کردند. در همان دوره، پرونده واردات ۱۴۴ دستگاه پورشه از اوموسی نیز نشان داد که چگونه یک امتیاز خاص می‌توانست به‌فعالت تجاری گسترده‌تر تبدیل شود. گزارش‌های آن زمان از سوءاستفاده از مجوز ساکنان اوموسی در مقابل مبلغ ناچیز برای واردات این خودروها و پیش‌فروش آن‌ها حکایت داشت.

اکنون اما ساختار تغییر کرده است. مسیر ورود خودروهای گران‌قیمت دیگر لزوماً به یک جزیره یا کارت بازرگانی خاص وابسته نیست؛ بلکه دو ظرفیت قانونی در اختیار واردات قرار گرفته است: ایرانیان مقیم خارج از کشور و جانبازان که طبق قانون بودجه سال جاری مجوز واردات خودروهای لوکس را دارند. تفاوت مهم این جاست که این بار، مسیر و مجوز واردات تغییر کرده؛ بنابراین مقایسه امروز با پرونده‌های اوموسی یا کارت‌های بازرگانی یکبار مصرف به معنای یکسان بودن سازوکارها نیست؛ بلکه شباهت در این است که در هر دو دوره، در کنار محدودیت عمومی واردات، برای گروه‌هایی خاص مسیرهایی برای ورود خودرو باز مانده است. در هر دو دوره، مساله فقط ورود خودرو نیست؛ بلکه نحوه توزیع منافع ناشی از این واردات اهمیت دارد که منحصراً به افراد خاصی می‌رسد

این ارقام زمانی بیشتر می‌شود که بدانیم این رشد در شرایطی اتفاق افتاد که اقتصاد ایران به‌تدریج وارد دوره تشدید تحریم‌های خارجی می‌شد. از سال ۱۳۹۰ به بعد، محدودیت‌های مالی و بانکی افزایش یافت و دسترسی ایران به منابع ارزی نیز دشوارتر شد. با این حال، پورشه به‌عنوان یکی از نمادهای خودروهای لوکس، در همان دوره شاهد افزایش ورود به بازار ایران بود. البته پورشه تنها بخش کوچکی از بازار خودروهای گران‌قیمت را تشکیل می‌داد. بر اساس آمار اعلام‌شده از سوی وزارت صنعت در سال ۱۳۹۳، تعداد خودروهای با حجم موتور بالای ۲۵۰۰ سی‌سی وارد شده به کشور در سال ۱۳۸۸ بیش از ۳۱ هزار دستگاه بود. این رقم در سال‌های بعد به تدریج کاهش یافت و به ۲۳ هزار و ۷۶۹ دستگاه در سال ۱۳۸۹، ۱۸ هزار و ۶۰۴ دستگاه در سال ۱۳۹۰، ۱۶ هزار و ۲۳۹ دستگاه در سال ۱۳۹۱ و حدود ۴ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۲ رسید. در سال ۱۳۹۳ نیز تنها ۱۳۳ دستگاه خودرو بالای ۲۵۰۰ سی‌سی وارد کشور شد. به این ترتیب، سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۲ را می‌توان دوره‌ای دانست که خودروهای لوکس با وجود تشدید فشارهای تحریمی همچنان سهم قابل‌توجهی از واردات خودرو را به‌خود اختصاص دادند. نکته مهم‌تر آن که در بخشی از این دوره، تأمین ارز این خودروها نیز به موضوعی جنجالی تبدیل شد

در اواخر دهه ۸۰ و اوایل دهه ۹۰، ساکنان برخی جزایر جنوبی بر اساس مصوبات دولت امکان واردات خودرو داشتند و همین امتیاز در مواردی به واردات خودروهای گران‌قیمت منجر شد. وزیر وقت صنعت، در سال

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

بازار موتورسیکلت جهان در مسیر رشد قرار گرفت

آینده بازار؛ بنزینی یا برقی؟

مهم‌ترین تغییر ساختاری بازار جهانی موتورسیکلت، افزایش سهم محصولات برقی است. این حال، روند برقی‌سازی در همه کشورها یکسان نیست. چین در زمینه دوچرخه‌های برقی به مقیاس بسیار بزرگی رسیده، اما هندو کشورهای جنوب شرق آسیا همچنان بازار بزرگی برای محصولات بنزینی دارند. به همین دلیل شرکت‌هایی مانند هوندا در سال ۲۰۲۶ رویکردی محتاطانه در قبال برقی‌سازی اتخاذ کرده‌اند و تأکید دارند سرعت توسعه محصولات برقی باید متناسب با تقاضای مصرف‌کننده و مقررات هر بازار باشد. در نتیجه، صنعت جهانی موتورسیکلت در حال حرکت به سمت یک بازار چندفازی است؛ بازارهایی که در آن‌ها موتورهای احتراقی، هیبریدی و برقی در کنار یکدیگر حضور خواهند داشت و سرعت گذار از فناوری به فناوری دیگر نیز به قیمت، زیرساخت شارژ، قوانین آلاینده‌گی و قدرت خرید مشتریان بستگی خواهد داشت.

ایران در کجای این معادله قرار دارد؟

تصور بازار جهانی یک پیام مهم برای صنعت موتورسیکلت ایران دارد. رقابت آینده تنها بر سر حجم تولید موتورهای بنزینی نیست؛ بلکه مقیاس تولید، قیمت تمام‌شده، فناوری قوای محرکه، باتری، موتور برقی و شبکه خدمات پس از فروش به‌عناصر اصلی رقابت تبدیل شده‌اند. هنداز بازار داخلی خود برای ایجاد یک زنجیره صادراتی استفاده می‌کند و چین نیز با تکیه بر مقیاس تولید، در بخش برقی به‌بازگویی جهانی تبدیل شده است. در چنین شرایطی، سیاست توسعه موتورسیکلت در ایران نیز نمی‌تواند صرفاً بر افزایش تعداد محصولات متمرکز باشد. بازار جهانی ۲۰۲۶ نشان می‌دهد موتورسیکلت همچنان یکی از مهم‌ترین ابزارهای جابه‌جایی در اقتصادهای در حال توسعه است؛ اما ترکیب این بازار در حال تغییر است. هند در بخش تقاضا و تولید بنزینی، چین در بخش دوچرخه‌های برقی و هوندا در مقیاس جهانی، سه محور مهم بازار امروز را شکل داده‌اند؛ بازاری که رقابت در آن از موتور و گیربکس به‌سمت باتری، نرم‌افزار، بهرهوری تولید و شبکه خدمات در حال حرکت است.



۲۰۲۵ بیش از ۵۶ درصد بازار را در اختیار داشته‌اند و سهم Yadea به تنهایی حدود ۲۶ درصد بوده است. پس از آن Luyuan با ۱۶.۹ درصد و Zongshen با ۱۳.۳ درصد قرار گرفته‌اند. این ارقام نشان می‌دهد در بخش برقی، چین ساختار رقابتی متفاوتی با بازار سنتی موتورسیکلت دارد و شرکت‌های چینی در این بخش توانسته‌اند مقیاس تولید بسیار بالایی ایجاد کنند.

آسیا همچنان قلب بازار موتورسیکلت

پس از هند و چین، کشورهایی مانند اندونزی، ویتنام، فیلیپین، تایلند و پاکستان نیز در شکل دهی به بازار جهانی نقش مهمی دارند. داده‌های ۲۰۲۶ نشان می‌دهد رشد بازار در ویتنام حدود ۱۸۸ درصد و در پاکستان بیش از ۳۷ درصد بوده است. اندونزی نیز در همین دوره رشد حدود ۱.۹ درصدی را تجربه کرده است. این آمار یک واقعیت مهم را آشکار می‌کند؛ بازار جهانی موتورسیکلت بیش از آن که در اروپا و آمریکای شمالی تعیین تکلیف شود، تحت تأثیر بازارهای آسیایی است. حتی در استراتژی هوندا نیز تمرکز اصلی روی آسیا، آمریکای لاتین و سایر بازارهای موسوم به Global South قرار گرفته است؛ مناطقی که موتورسیکلت همچنان وسیله‌ای برای حمل‌ونقل روزمره، اشتغال و جابه‌جایی خائوار محسوب می‌شود.

چین؛ بزرگ‌ترین پایگاه دوچرخه برقی

چین داستان متفاوتی دارد. بازار داخلی موتورسیکلت این کشور در سال ۲۰۲۶ با کاهش مواجه شده، اما چین همچنان یکی از مهم‌ترین مراکز تولید موتورسیکلت و به‌خصوص وسایل نقلیه دوچرخه برقی جهان است. داده‌های بازار نشان می‌دهد ثبت موتورسیکلت در چین در نیمه نخست ۲۰۲۶ با کاهش ۳.۸ درصدی به حدود ۶.۱ میلیون دستگاه رسیده است. رشد درآمد سرانه، افزایش استفاده از خودرو و محدودیت تردد موتورسیکلت در برخی شهرهای بزرگ از عوامل تغییر ساختار تقاضا عنوان شده‌اند. در مقابل، صادرات برای بسیاری از تولیدکنندگان چینی اهمیت بیشتری پیدا کرده است. در بازار دوچرخه برقی چین، Yadea جایگاه بسیار قدرتمندی دارد. طبق داده‌های منتشر شده در سال ۲۰۲۶، سه شرکت بزرگ بازار موتورسیکلت برقی چین در سال

نبینند؛ بلکه این کشور را به‌عنوان بخشی از زنجیره تولید جهانی خود تعریف کنند.

هوندا؛ بزرگ‌ترین باز یگر جهانی

در میان شرکت‌های تولیدکننده، هوندا همچنان جایگاه ویژه‌ای دارد. خود این شرکت اعلام کرده بود فروش جهانی موتورسیکلت آن در سال مالی منتهی به مارس ۲۰۲۵ به حدود ۲۰.۲ میلیون دستگاه می‌رسد که معادل تقریباً ۴۰ درصد از فروش جهانی موتورسیکلت در تعریف مورد استفاده هونداست. البته این رقم را نباید مستقیماً تمام آمارهای بازار جهانی مقایسه کرد؛ زیرا تعریف بازار در منابع مختلف متفاوت است. با این حال، مقیاس تولید و فروش هوندا نشان می‌دهد این شرکت همچنان یکی از مسلط‌ترین بازیگران صنعت موتورسیکلت جهان است. برآورد بازار Statista برای سال ۲۰۲۶ نیز سهم هوندا از فروش واحدی بازار جهانی موتورسیکلت را حدود ۱۶.۵ درصد پیش‌بینی می‌کند. اختلاف این عدد با رقم اعلامی هوندا ناشی از تفاوت در دامنه بازار و روش محاسبه است؛ اما هر دو منبع بر جایگاه بسیار بزرگ هوندا در بازار جهانی تأکید دارند. هوندا در سال ۲۰۲۶ علاوه بر توسعه محصولات جدید، تمرکز ویژه‌ای بر افزایش بهرهوری تولید و استفاده از ظرفیت‌های هند و چین دارد. این شرکت پیش‌بینی می‌کند بازار جهانی موتورسیکلت تا سال ۲۰۳۰ به حدود ۶۰ میلیون دستگاه برسد.

رقابت تنگاتنگ در بازار هند

در بازار هند، رقابت به مراتب فشرده‌تر از تصویر کلی بازار جهانی است. بر اساس داده‌های منتشر شده توسط نهاد ناظر برای سرمایه هند با استناد به اطلاعات CRISIL و SIAM.VAHAN، در سال مالی ۲۰۲۵ چهار شرکت اصلی بیش از ۸۰ درصد بازار دوچرخه هند را در اختیار داشته‌اند. Hero Moto Corp با سهم ۲۸.۶ درصد در صدر بازار قرار داشته و پس از آن Honda Motorcycle & Scooter India با ۲۷.۲ درصد، Bajaj Auto با ۱۱.۸ درصد قرار گرفته‌اند. این

بازار جهانی موتورسیکلت در سال ۲۰۲۶ بار دیگر نشانه‌های رشد را نشان می‌دهد؛ بازاری که برخلاف خودروهای سواری، بخش مهمی از تقاضای آن همچنان در کشورهای آسیایی و اقتصادهای در حال توسعه متمرکز است. تازه‌ترین برآوردهای منتشر شده در سال جاری نشان می‌دهد فروش جهانی موتورسیکلت و اسکوتر در هفت ماه نخست ۲۰۲۶ به حدود ۴۱.۳ میلیون دستگاه رسیده که نسبت به مدت مشابه سال قبل حدود ۹ درصد افزایش داشته است. در این میان، هند بارش بیش از ۲۰ درصدی یکی از مهم‌ترین پیشران‌های بازار جهانی بوده در حالی که بازار چین در همین دوره با کاهش مواجه شده است. اگرچه آمار بازار جهانی بسته به تعریف «موتورسیکلت» و این که اسکوتر و برخی دوچرخه‌های سبک را در بر بگیرد یا نه، متفاوت است، اما یک تصویر مشترک در اغلب داده‌ها دیده می‌شود: مرکز ثقل صنعت موتورسیکلت جهان در آسیا قرار دارد.

هند؛ بزرگ‌ترین بازار موتورسیکلت جهان

هند در سال ۲۰۲۶ همچنان مهم‌ترین بازار موتورسیکلت جهان محسوب می‌شود. اهمیت این کشور تنها به حجم فروش داخلی محدود نیست، بلکه هند به یکی از مراکز اصلی تولید و صادرات موتورسیکلت نیز تبدیل شده است. بر اساس گزارش سال ۲۰۲۶ شرکت هوندا، هند بزرگ‌ترین بازار موتورسیکلت این شرکت و یکی از مهم‌ترین بازارهای جهانی صنعت دوچرخه است. هوندا قصد دارد ظرفیت تولید سالانه خود در هند را از حدود ۶۲.۵ میلیون دستگاه به نزدیک ۸ میلیون دستگاه در سال ۲۰۲۸ افزایش دهد. این شرکت همچنین هند را به‌عنوان یک پایگاه صادراتی برای بازارهای جنوب شرق آسیا، آمریکای مرکزی و جنوبی توسعه می‌دهد. رشد هند در سال جاری نیز قابل توجه است. داده‌های بازار جهانی موتورسیکلت نشان می‌دهد فروش دوچرخه در هند در هفت ماه نخست ۲۰۲۶ حدود ۲۰.۳ درصد رشد داشته؛ رقمی که به دلیل اندازه بزرگ بازار هند، تأثیر قابل توجهی بر رشد کل بازار جهان دارد. این شرایط باعث شده شرکت‌های بزرگ جهانی، هند را صرافیک بازار مصرفی



در بخش انتقال قدرت، RR ۱۰۰۰ S به گیربکس دستی ۶ سرعته مجهز است و یکی از فناوری‌های مهم آن Gear Shift Assistant Pro است. این سامانه امکان تعویض دنده‌های بالاتر و پایین‌تر را بدون استفاده از اهرم کلاچ فراهم می‌کند. در نسل به‌روزشده سیستم، مدیریت تعویض دنده بر اساس یک مدل گشتاور انجام می‌شود و حتی هنگام باز بودن در پیچه گاز، امکان معکوس دادن بدون گرفتن کلاچ وجود دارد. سامانه با تنظیم در پیچه گاز و گشتاور متناسب با دور موتور و دنده انتخابی، وقفه انتقال نیرو و ضربه‌های ناشی از تغییر بار را کاهش می‌دهد.

قلب تپنده بام و RRS1000 مدل ۲۰۲۶ یک پیشران ۴ سیلندر خطی آب‌خنک با حجم ۹۹۹ سی‌سی است که از فناوری BMW ShiftCam بهره می‌برد. این سیستم با تغییر پروفیل بادامک‌های سوپاپ‌های ورودی، امکان استفاده از دو مشخصه متفاوت برای عملکرد موتور در دورهای مختلف را فراهم می‌کند. در نتیجه، موتور می‌تواند هم در محدوده‌های میانی دور، پاسخ و کشش مناسبی داشته باشد و هم در دورهای بالا برای تولید توان بیشتر بهینه شود. خروجی این پیشران به ۲۱۰ اسب‌بخار در ۱۳۷۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۱۱۲ نیوتون‌متر گشتاور در ۱۱۵۰۰ دور در دقیقه می‌رسد.



**تکنولوژی
منحصر به فرد
باور یایی**

«هرمس خودرو» بار دیگر توجه‌ها را به خانواده سدان‌های کامپکت کیا جلب کرده است؛

«کیا K3»؛ باز گشت یک نام آشنا با چهره تازه به ایران

ورود کیا K3 به بازار ایران از سوی «هرمس خودرو» بار دیگر توجه‌ها را به خانواده سدان‌های کامپکت کیا جلب کرده است؛ خانواده‌ای که پیش‌تر با نام سراتو در بازار ایران شناخته شد و در بازارهای بین‌المللی، از جمله آمریکای شمالی، با نام فور-نه نیز حضور داشت.

کیا K3 با طراحی به‌روز، پیشران ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی و مجموعه‌ای از امکانات رفاهی و ایمنی، در تلاش است تجربه‌ای متناسب با نیازهای روز مشتریان این کلاس ارائه دهد. در کنار ویژگی‌های خودرو، عواملی همچون شبکه گسترده عاملیت‌ها، تامین قطعات و کیفیت خدمات پس از فروش نیز در استقبال از ورود این خودرو به بازار ایران تاثیر بسزایی داشته است.

سراتو؛ نامی آشنا در بازار خودرو ایران، کیا سراتو طی سال‌های حضور خود در بازار ایران، به یکی از سدان‌های شناخته‌شده کره‌ای تبدیل شد. عرضه نسخه‌های وارداتی و سپس مونتاژ نسل دوم این خودرو، باعث شد سراتو در مقاطع مختلف در دسترس گروه‌های متنوعی از خریداران قرار بگیرد. طراحی متناسب با سلیقه بازار، مشخصات فنی قابل قبول و اعتبار برند کیا از جمله عواملی بودند که به شکل‌گیری شناخت مشتریان ایرانی از این خودرو کمک کردند.

مونتاژ سراتو در ایران از سال ۱۳۹۳ آغاز شد و این خودرو در نسخه‌های مختلف دنده‌ای و اتوماتیک به بازار آمد. هر چند تفاوت سطح تجهیزات میان برخی نسخه‌های وارداتی و مونتاژی وجود داشت، سراتو توانست نام خود را در میان گزینه‌های مطرح بازار سدان‌های خانوادگی تثبیت کند. توقف مونتاژ داخلی نیز به معنای پایان حضور آن نبود؛ چراکه این خودرو همچنان در بازار دست‌دوم ایران خریدوفروش می‌شود و برای بخشی از مشتریان، نامی آشنا و قابل‌شناسایی باقی مانده است.

فور-ته؛ نام بین‌المللی خانواده سراتو کیا فور-ته نامی است که این خانواده خودرویی در بازار آمریکای شمالی و برخی بازارهای دیگر با آن شناخته می‌شود. این خودرو از سال ۲۰۰۸ به سید محصولات کیا اضافه شد و در طول نسل‌های مختلف، در قالب بدنه‌های سدان، هاچ‌بک و کوپه عرضه شد. فور-ته و سراتو، با وجود تفاوت نام‌گذاری در بازارهای گوناگون، به یک خانواده محصولی تعلق دارند و در بسیاری از نسل‌ها از هویت طراحی و مهندسی مشترکی برخوردار بوده‌اند. این تنوع نام‌گذاری، بخشی از راهبرد کیا برای عرضه محصولات متناسب با بازارهای مختلف است. در نتیجه، شناخت فور-ته در بازارهای جهانی و سابقه سراتو در ایران، هر دو می‌توانند به درک بهتر جایگاه خانواده‌ای کمک کنند که K۳ نیز در یکی از نسل‌ها و بازارهای آن قرار می‌گیرد.

کیا K3 چیست و چه چیزی ارائه می‌دهد؟
کیا K3 عرضه‌شده توسط «هرمس خودرو» سدان

K3 دیده می‌شوند. در مجموع، K3 را می‌توان سدان دانست که با ترکیب طراحی به‌روز، ابعاد مناسب برای استفاده خانوادگی، پیشران کم‌حجم تنفس طبیعی و امکانات متنوع، بر پاسخ‌گویی به نیازهای متعارف رانندگی تمرکز دارد.

«هرمس خودرو»؛

نقش خدمات، عاملیت‌ها و تامین قطعات

در کنار ویژگی‌های محصول، کیفیت پشتیبانی واردکننده یکی از عوامل اصلی در تجربه مالکیت خودروهای وارداتی است. «هرمس خودرو» به‌عنوان عرضه‌کننده کیا K3 در ایران، نقشی مهم در ایجاد اطمینان برای مشتریان این سدان دارد؛ نقشی که تنها به فرآیند فروش و تحویل خودرو محدود نمی‌شود و خدمات پس از فروش، تامین قطعات و پاسخ‌گویی به نیازهای مالکان را نیز در بر می‌گیرد.

وجود شبکه عاملیت‌های خدماتی و گستردگی جغرافیایی این شبکه، کیفیت ارائه خدمات و زمان انتظار برای دریافت نوبت، از شاخص‌هایی هستند که مشتریان هنگام انتخاب خودرو و واردکننده آن‌ها توجه می‌کنند. تامین قطعات یدکی نیز از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. دسترسی به قطعات مصرفی و قطعات مورد نیاز تعمیرات، بر زمان خواب خودرو، هزینه نگهداری و رضایت مالک اثر مستقیم دارد. شفافیت در شرایط گارانتی، اطلاع‌رسانی درباره سرویس‌های دوره‌ای و فراهم بودن مسیر مشخص برای پیگیری درخواست‌های مشتریان، توانسته به تقویت اعتماد به برند و شبکه خدماتی «هرمس خودرو» کمک کند.

K3، پیوند تجربه گذشته با انتخاب امروز کیا K3 «هرمس خودرو» با تکیه بر سابقه شناخته‌شده خانواده سراتو، طراحی به‌روز، پیشران ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی و امکانات متناسب یک سدان کامپکت، گزینه‌ای قابل بررسی برای مشتریان بازار ایران به‌شمار می‌رود. شناخت قبلی بخشی از خریداران از سراتو می‌تواند زمینه‌آشنایی با K3 را فراهم کند؛ اما ارزش نهایی این خودرو به مجموعه‌ای از عوامل، از جمله قیمت‌گذاری، مشخصات تیپ وارداتی، هزینه‌های نگهداری و کیفیت خدمات پس از فروش وابسته است. در این میان، عملکرد «هرمس خودرو» در توسعه شبکه گسترده عاملیت‌های خدمات پس از فروش، تامین به‌موقع قطعات و پوشش کامل خدمات، نقشی کلیدی در شکل‌گیری تجربه مالکیت و جایگاه بلندمدت K3 در بازار ایران دارد.

کامپکتی است که با طراحی مدرن‌تر و مجموعه‌ای از امکانات رفاهی و ایمنی، برای حضور در بازار ایران وارد شده است. این خودرو در واقع نسخه‌ای از خانواده نسل چهارم سراتو است که در بازارهایی مانند کره جنوبی و چین با نام K3 شناخته می‌شود. طراحی بدنه با خطوط پویا، جلوپنجره شاخص و تناسب یک سدان امروزی، در کنار کابینی با چیدمان کاربردی، تصویری هماهنگ از یک خودرو خانوادگی مدرن ارائه می‌دهد. در بخش فنی، نسخه معرفی‌شده برای بازار ایران به پیشران ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی مجهز است. این موتور توان تولید حدود ۱۱۵ اسب‌بخار قدرت و ۱۴۴ نیوتون‌متر گشتاور را دارد و نیروی خود را از طریق گیربکس اتوماتیک IVT به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. این ترکیب فنی، بیش از آن که بر شتاب‌گیری اسپرت و عملکرد تهاجمی تمرکز داشته باشد، برای رانندگی روزمره، تردد شهری و استفاده خانوادگی طراحی شده است.

در فضای داخلی، K3 با رویکردی کاربردی و امروزی طراحی شده است. نمایشگر مرکزی، تجهیزات کنترلی در دسترس راننده و امکانات رفاهی، تجربه‌ای مدرن‌تر از یک سدان متعارف را شکل می‌دهند. علاوه بر این، امکاناتی مانند تهویه مطبوع، ورود و استارت بدون کلید و تنظیمات برقی برخی اجزا سفری راحت را برای مسافران این خودرو تضمین می‌کند.

در بخش ایمنی نیز تجهیزات مانند ایربگ‌های متعدد، سیستم کنترل پایداری، ترمزهای کمکی و سامانه‌های هشداردهنده و کمک‌راننده در فهرست امکانات

هرمس خودرو

HERMES KHODRO
K3 2026
هرمس خودرو

فرصت محدود خرید سدان محبوب کیا موتورز

تحویل 60 روزه



• موتور ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی • گریز کنترل
• گیربکس (IVT) • صندلی چرمی برقی با طراحی اسپرت

جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره‌های زیر تماس حاصل فرمایید.

021 - 37192 | 92005229

WWW.HERMESKHODRO.COM

فرصت محدود خرید سدان محبوب کیا موتورز
تحویل 60 روزه

HERMES KHODRO
K3 2026
هرمس خودرو



WWW.HERMESKHODRO.COM

• موتور ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی • گریز کنترل (IVT) • صندلی چرمی برقی با طراحی اسپرت

جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره‌های رو به رو تماس حاصل فرمایید. 021 - 37192 | 92005229

بین‌شهری با بهره‌برداری فشرده اهمیت دارد. طراحی نسخه ۱۸ متری نیز بر افزایش ظرفیت حمل مسافر تمرکز دارد و ساختار مفصلی آن امکان استفاده موثر تر از فضای داخلی را در مسیرهای پر تردد فراهم می‌کند. استفاده از قوای محرکه هیدروژنی علاوه‌بر حذف آلاینده‌گی مستقیم آگزوز، به کاهش صدای عملکرد سیستم محرکه نیز کمک می‌کند. انتخاب Hydrogen ۱۸ Urbino به‌عنوان اتوبوس سال ۲۰۲۵، بیانگر روندی گسترده‌تر در صنعت اتوبوس‌سازی اروپاست؛ روندی که در آن فناوری‌های هیدروژنی، باتری برقی و سایر سامانه‌های کم‌کربن در کنار یکدیگر برای کاهش انتشار کربن در حمل‌ونقل عمومی توسعه پیدا می‌کنند

سولاریس Hydrogen ۱۸ Urbino عنوان «اتوبوس سال ۲۰۲۵ اروپا» را به‌دست آورد؛ انتخابی که نشان‌دهنده حرکت صنعت حمل‌ونقل عمومی اروپا به سمت فناوری‌های بدون آلاینده‌گی است. این اتوبوس مفصلی با تکیه بر سیستم محرکه هیدروژنی، انرژی مورد نیاز خود را از سلول سوختی دریافت می‌کند و تنها محصول مستقیم فرآیند تولید برق در آن، آب و گرماست. فناوری اصلی Hydrogen ۱۸ Urbino یک سیستم Fuel Cell است که هیدروژن را به انرژی الکتریکی تبدیل می‌کند. مزیت مهم این معماری، امکان دستیابی به برد عملیاتی مناسب بدون وابستگی مستقیم به زیرساخت شارژ باتری در طول مسیر است؛ موضوعی که برای خطوط شهری و



نگاهی به اتوبوس شهری
سال ۲۰۲۵ اروپا



«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

تانکرهای سوخت در جهان زیر دره‌بین استانداردها

کمیسیون اقتصادی اروپا اعلام کرده است که اصلاحات ADR علاوه‌بر الزامات حمل، ساخت مخازن، آزمون‌ها

و فناوری‌های جدید را نیز پوشش می‌دهد



حمل فرآورده‌های نفتی در جاده‌های جهان دیگر صرفاً به داشتن یک مخزن فلزی روی شاسی کامیون محدود نمی‌شود. در استانداردهای روز دنیا، کامیون حمل بنزین، گازوئیل و سایر مواد قابل اشتعال یک «سامانه حمل کالای خطرناک» محسوب می‌شود که تمام اجزای آن، از مخزن و شیرها تا سیستم ترمز، تجهیزات برقی، تایر، سامانه‌های کنترل پایداری، آموزش راننده و بازرسی‌های دوره‌ای، باید تحت الزامات مشخص قرار داشته باشند.

نگاهی به مقررات مورد استفاده در اروپا و آمریکا در سال ۲۰۲۶ نشان می‌دهد استاندارد دگذاری برای این بخش به سمت یک هدف مشخص حرکت کرده‌است؛ کاهش احتمال وقوع حادثه و محدود کردن دامنه خسارت در صورت وقوع تصادف یا آتش‌سوزی. در اروپا، چارچوب ADR همچنان مرجع اصلی حمل جاده‌ای کالاهای خطرناک است و نسخه‌های جدید این مقررات نیز هم‌زمان با تغییر فناوری خودروها در حال به‌روزرسانی هستند. کمیسیون اقتصادی اروپا نیز اعلام کرده است که اصلاحات ADR علاوه‌بر الزامات حمل، ساخت مخازن، آزمون‌ها و فناوری‌های جدید را نیز پوشش می‌دهد.

مخزن: نخستین خط دفاعی

مهم‌ترین تفاوت تانکرهای استاندارد با یک کامیون معمولی، طراحی مخزن و مجموعه تجهیزات متصل به آن است. مخزن باید برای ماده‌ای که حمل می‌کند، فشارها و شرایط کاری مربوطه طراحی شده باشد و ساخت، آزمون، تعمیر و بازرسی آن نیز تابع مقررات باشد.

در آمریکا، مقررات فدرال برای تانکرهای مواد خطرناک مشخصات مختلفی مانند DOT ۴۰۶، DOT ۴۰۷ و DOT ۴۱۲ را تعریف کرده و برای طراحی و ساخت این مخازن الزامات جداگانه در نظر گرفته‌است. علاوه‌بر ساخت اولیه، آزمون و بازرسی مخزن در دوره بهره‌برداری نیز تحت مقررات قرار دارد. این موضوع اهمیت زیادی دارد؛ زیرا مخزن یک قطعه ثابت و بدون تغییر نیست. ضربه، خوردگی، خستگی فلز، تعمیرات، تغییر شکل، آسیب به اتصالات یا حتی نقص در شیرها می‌تواند مجموعه را کاهش دهد. به‌همین دلیل در استانداردهای پیشرفته، دریافت تاییدیه در زمان تولید پایان فرآیند ایمنی محسوب نمی‌شود.

کنترل نشستی؛ سختگیری

روی کوچک‌ترین مسیر خروج

در تانکرهای حمل سوخت، حتی یک نشستی کوچک می‌تواند به ایجاد بخارات قابل اشتعال و در ادامه آتش‌سوزی یا انفجار منجر شود. به‌همین دلیل، آزمون‌های فشار، نشستی و سلامت اجزای مخزن اهمیت ویژه‌ای دارند.

در آمریکا، مقررات آزمون و بازرسی مخازن مشخص کرده‌اند که تست‌ها باید شرایط مشخصی داشته باشند و در تانکرهای چندمخزنه، نحوه قرارگیری مخازن مجاور نیز در فرآیند آزمون مورد توجه قرار می‌گیرد. این موضوع نشان می‌دهد استاندارد‌گذار صرفاً یک مخزن منفرد را بررسی نمی‌کند، بلکه رفتار کل مجموعه را در شرایط آزمون مدنظر قرار می‌دهد. در سال ۲۰۲۶ حتی بخشی از فرآیند بازرسی نیز به سمت استفاده از فناوری حرکت کرده‌است. اداره PHMSA آمریکا در مقررات نهایی ژانویه ۲۰۲۶ اجازه استفاده از دوربین و تجهیزات تصویربرداری برای برخی بازرسی‌های داخلی مخازن را فراهم کرده؛ اقدامی که علاوه‌بر افزایش امکان بازرسی، می‌تواند ورود نیروی انسانی به فضای مخزن و مواجهه با بخارات باقی‌مانده را کاهش دهد.

پایداری؛ مساله‌ای فراتر از وزن کامیون

یکی از مهم‌ترین خطرات تانکرهای سوخت، رفتار سیال داخل مخزن هنگام ترمزگیری یا تغییر مسیر است. وقتی حجم زیادی از مایع در مخزن در حال حرکت است، جرم سیال می‌تواند نیروهای جانبی و طولی قابل توجهی ایجاد کند. به‌همین دلیل، طراحی داخلی مخزن، نحوه تقسیم محفظه‌ها و نحوه بارگیری بر پایداری خودرو اثر مستقیم دارد. در کامیون‌های معمولی، تغییر وضعیت بار نیز اهمیت دارد؛ اما

بدون تغییر اساسی در مخزن و شاسی، سطح ایمنی ناوگان را افزایش دهد.

برق کامیون هم زیر دره‌بین است

در تانکر حمل سوخت، تجهیزات الکتریکی اهمیت ویژه‌ای دارند؛ چراکه وجود بخارات قابل اشتعال به این معناست که هر منبع احتمالی جرقه باید کنترل شود.

مقررات حمل مواد خطرناک در اروپا برای خودروهای حامل مواد قابل اشتعال، الزامات مشخصی برای تجهیزات الکتریکی و حفاظت در برابر ایجاد منابع اشتعال دارد. این الزامات حتی با تغییر فناوری خودرو نیز در حال بازنگری هستند. موضوع مهم‌تر آن است که خودروهای برقی نیز وارد حوزه حمل مواد خطرناک شده‌اند. نسخه ۲۰۲۵ ADR امکان استفاده گسترده‌تر از خودروهای باتری برقی در رده FL برای حمل برخی گازها و مایعات قابل اشتعال را فراهم کرده‌است. البته برای چنین خودروهایی باید خطرات سامانه ولتاژ بالا، آتش‌سوزی باتری و ایمنی تجهیزات برقی در محیط‌های خطرناک مدیریت شود. این تحول نشان می‌دهد برقی

نور بالا

خودروهای سنگین جدید

مشمول الزامات مربوط

به سامانه ترمز اضطراری

پیشرفته و هشدار

خروج از خط هستند و

برای شناسایی عابران و

دوچرخه‌سواران در اطراف

خودرو نیز الزامات مشخصی

در نظر گرفته شده است

شدن کامیون‌های حمل سوخت از نظر استاندارد‌گذاری غیرممکن تلقی نمی‌شود، اما به طراحی و الزامات ایمنی متفاوتی نیاز دارد.

آتش‌سوزی فقط از مخزن شروع نمی‌شود

یکی از سختگیری‌های قابل توجه در استانداردهای جدید، توجه به منبع اولیه آتش است. در یک کامیون حامل سوخت، آتش می‌تواند از موتور، سیستم ترمز، لاستیک یا تجهیزات برقی شروع شود و در صورت نبود حفاظت مناسب، به مخزن برسد. به همین دلیل، مقررات مربوط به خودروهای حمل مواد خطرناک در برخی کاربردها به تجهیزات اطفای حریق، حفاظت حرارتی و جلوگیری از گسترش آتش توجه ویژه دارند. درواقع استاندارد‌گذار به دنبال آن است که حتی اگر نخستین نقص فنی رخ داد، زنجیره حادثه ادامه پیدا نکند. این نگاه تفاوت اصلی استانداردهای جدید با رویکرد سنتی است؛ در گذشته تمرکز اصلی روی سالم بودن مخزن بود، اما امروز کل خودرو باید در برابر سناریوهای مختلف حادثه مقاوم باشد

راننده هم بخشی از استاندارد خودرو است

حتی پیشرفته‌ترین تانکر جهان بدون راننده آموزش‌دیده نمی‌تواند ایمن باشد. مقررات ADR برای رانندگان و خدمه خودروهای حمل مواد خطرناک آموزش‌های مشخصی در نظر گرفته‌است و موضوع واکنش به شرایط اضطراری، تجهیزات مورد نیاز و نحوه عملیات حمل نیز در این چارچوب دیده می‌شود.

در اتحادیه اروپا، قوانین ایمنی خودروهای جدید علاوه‌بر ترمز اضطراری و هشدار خروج از خط، سامانه‌های هشدار خواب‌آلودگی و توجه راننده، هشدار حواس‌پرتی، ثبت اطلاعات رویداد و سامانه‌های دیگری را نیز در بر می‌گیرند. در چنین شرایطی، راننده کامیون حمل سوخت دیگر تنها مسئول کنترل فرمان و پدال نیست؛ بلکه بخشی از یک سیستم ایمنی هوشمند است که اطلاعات خودرو و محیط را در اختیار او قرار می‌دهد.

استانداردها برای ۲۰۲۷ هم در حال تغییر هستند

استانداردهای حمل سوخت در سال ۲۰۲۶ یک نقطه پایانی

نیستند. UNECE درحال آماده‌سازی و انتشار اصلاحات مربوط به ADR ۲۰۲۷ است که بخشی از آن از اول ژانویه ۲۰۲۷ وارد مرحله اجرا خواهد شد. این اصلاحات، هم‌زمان با ورود فناوری‌های جدید به ناوگان، موضوعاتی مانند الزامات مخازن و فناوری‌های نوین را نیز دنبال می‌کنند.

درواقع استاندارد‌گذار جهانی در حال حرکت به سمت یک مدل جدید است؛ مدلی که در آن کامیون حمل سوخت باید هم‌زمان پاک‌تر، هوشمندتر و ایمن‌تر شود. این روند با برقی شدن بخشی از ناوگان سنگین نیز ارتباط مستقیم دارد.

نوسازی فقط تعویض کشته نیست

مقایسه روند استاندارد‌گذاری جهانی با ناوگان حمل سوخت ایران یک نکته مهم را آشکار می‌کند؛ نوسازی ناوگان نباید صرفاً به خرید کشته جدید یا تعویض مخزن محدود شود. اگر قرار باشد ناوگان حمل سوخت کشور به استانداردهای روز نزدیک شود، باید مجموعه‌ای از الزامات به صورت یکپارچه دنبال شود.

طراحی و آزمون مخزن، کنترل نشستی، حفاظت در برابر آتش، پایش فشار تایر، سامانه ترمز پیشرفته، کنترل پایداری، کاهش نقاط کور، تجهیزات الکتریکی ایمن، آموزش راننده، ثبت اطلاعات عملکرد خودرو و بازرسی دوره‌ای باید در یک زنجیره واحد قرار گیرند.

از سوی دیگر، ورود کامیون‌های برقی و هیدروژنی به حمل مواد خطرناک نشان می‌دهد صنعت حمل سوخت در جهان هم‌زمان با دو تحول مواجه است؛ ایمنی بیشتر و تغییر منبع انرژی. بنابراین سیاست‌گذار ایرانی نیز اگر امروز برای نوسازی این ناوگان برنامه‌ریزی می‌کند، نباید صرفاً به استانداردهای امروز فکر کند.

کامیون حمل سوخت آینده، یک تانکر بزرگ‌تر روی شاسی قوی‌تر نیست؛ مجموعه‌ای از سامانه‌های هوشمند، تجهیزات ایمنی، کنترل الکترونیکی و مخزن مهندسی‌شده است که باید در تمام طول عمر خود تحت پایش باشد.

استانداردهای جهانی در سال ۲۰۲۶ عملاً یک پیام روشن دارند: در حمل مواد خطرناک، ایمنی نباید پس از حادثه اندازه‌گیری شود؛ بلکه باید پیش از حرکت خودرو مهندسی شده باشد.



بر اساس شرایط اعلام‌شده، محدودیت کد ملی برای ثبت‌نام اعمال می‌شود و امکان صلح قرارداد وجود ندارد. ثبت‌نام تا تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. همچنین متقاضیان نباید طی ۴۸ ماه گذشته در شرکت‌های سایپا و ایران خودرو ثبت‌نام کرده و برای آنان خودرو فاکتور شده باشد.

متقاضیان می‌توانند با مراجعه به سامانه فروش اینترنتی گروه سایپا به نشانی saipa.com، پس از ثبت اطلاعات شخصی و دریافت کد کاربری، نسبت به انتخاب خودرو و ثبت درخواست خود اقدام کنند.

«به گزارش «سایپانوز» طرح فروش مشارکت در تولید پارس نوآ با گیربکس دستی، ویژه متقاضیان عادی، طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت و طرح جایگزینی خودروهای فرسوده، از ساعت ۱۴ روز چهارشنبه ۸ مهرماه آغاز خواهد شد.

در این طرح، روش مشارکت در تولید به صورت دو مرحله‌ای است و مبلغ پیش پرداخت در دو مرحله از متقاضی دریافت می‌شود. مرحله نخست همزمان با ثبت‌نام پرداخت شده و مبلغ مرحله دوم از طریق دعوت‌نامه از مشتری در یافت خواهد شد.

آغاز فروش مشارکت در تولید «پارس نوآ» از ۸ مهرماه



تحلیل



احسان ناصر بابلی

کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

وقتی ارزش گذاری نمایندگی بالاتر از بازار آزاد است

مقایسه ارزش این خودرو در بازارهای ایران و کانادا می‌توان نتیجه گرفت که قیمت این خودرو در بازار کشورمان فراتر از نجومی است! چراکه در کشور کانادا LX۶۰۰ نسخه F-Sport ارزشی برابر با ۱۵۲ هزار دلار دارد. بنابراین با احتساب تعرفه ۱۶۵ درصدی برای خودروهای بالاتر از ۳۰۰۰ سی‌سی و نرخ ارز آزاد، ارزش نهایی خودرو حداکثر تا یک سوم قیمت اعلامی نماینده واردکننده خواهد بود.

خلیج فارس در فهرست خودروهای گران قیمت بوده است. اما این مساله نمی‌تواند منجر به قیمت گذاری نجومی و نامعقول روی این خودرو شود. چراکه نماینده واردکننده این خودرو، قیمت ۱۱۰ میلیارد تومان را برای آن در نظر گرفته است. جالب است بدانید که این خودرو در حال حاضر در نسخه LX۶۰۰ و مدل ۲۰۲۶ در بازار آزاد قیمتی در بازه ۸۳ تا ۸۷ میلیارد تومان دارد. اما نمایندگی واردکننده ارزش آن را ۱۱۰ میلیون تومان تعیین کرده است. با

اواایل سال جاری بود که یکی از شرکت‌های واردکننده فعال و مطرح اقدام به واردات محصول فوق لوکس برند لکسوس کرد. در حقیقت این خودرو لکسوس LX۶۰۰ بود که در نسل جدید پا به کشورمان گذاشت. این خودرو که در کلاس پریمیوم لاکچری قرار دارد، در نسخه فول با قیمت بسیار نجومی در بازار ایران عرضه شد. لکسوس LX۶۰۰ که یک اس‌یووی آفرودی لوکس به حساب می‌آید، همواره در بازار خودرو ایران و کشورهای حاشیه

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اموی‌ام PRO X۲۲ دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۵۲	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اموی‌ام X۳۳ کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۱	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
اموی‌ام PRO X۵۵ اکسلنت اسپرت (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۸۸۸	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
اموی‌ام XY۷ الیت (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۴۶	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
چری آریزو ۵T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۷	۴ میلیارد	۰	
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۷۰	۶ میلیارد	۰	
فونیکس آریزو GT۶ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۳۰۲	۵ میلیارد و ۲۵۰	۰	
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۵	۷ میلیارد و ۲۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۱۴۸	۹ میلیارد و ۱۰۰	۰	
اکستریم LX (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۴۲	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۵)	۷ میلیارد و ۶۴۲	۹ میلیارد و ۳۵۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۵)	۹ میلیارد و ۴۶۸	۱۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	
جک J۴ اتوماتیک (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
کی‌ام‌سی SR۳ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۴۱	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
بک X۳ پرو (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۱۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کی‌ام‌سی A۵ (۱۴۰۴)	۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کی‌ام‌سی J۷ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۵۷۲	۵ میلیارد و ۲۵۰	۰	
کی‌ام‌سی T۸ (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۴۰۰	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کی‌ام‌سی 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 GX۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک میلیارد و ۳۳۵	۰	
ساینا (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک میلیارد و ۴۴۵	۱۰	▲
ساینا GX۱ دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	یک میلیارد و ۶۲۰	۱۵	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	یک میلیارد و ۸۱۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۵۷۵	۵	▲
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به زودی	۲ میلیارد و ۳۵	۵	▲
اطلس S (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱	یک میلیارد و ۴۸۰	۰	
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۰۳	یک میلیارد و ۶۴۰	۱۰	▲
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۳۷	یک میلیارد و ۷۰۵	۱۵	▲
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۴۰۵	۱۰	▲
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۳۱	یک میلیارد و ۴۲۰	۵	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۴۴۵	۷	▲
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۵۱۰	۱۲	▲
کوییک S (۱۴۰۵)	یک میلیارد	یک میلیارد و ۴۲۰	۱۰	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۲	یک میلیارد و ۴۳۰	۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۱۶۸	۲۰	▲
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۳۵۵	۲۰	▲
شاهین اتومات (بدون مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۵۴۵	۳۵	▲
شاهین اتومات پلاس (بدون مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۵	۳ میلیارد و ۹۵	۱۵	▲
شاهین اتومات پلاس (بامانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۳۴	۳ میلیارد و ۱۲۵	۲۰	▲
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۸۵۰	۱۰	▲
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۹۲۰	۰	
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۱۰	▲
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۲۴۰	۰	
سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۲۵	▲
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۲۰	▲
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۴۸۵	۱۰	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۴۴۵	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۶۴۰	۲۵	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۰۲	یک میلیارد و ۹۳۰	۳۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۱۵۵	۳۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۲۱۰	۲۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۴۰۵	۳۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۴۴۵	۴۰	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۲ میلیارد و ۹۸۰	۲۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۱۷۵	۲۵	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۴۱۵	۳۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۴۶۰	۳۰	▲
دنا اتومات آپشنل (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۲۹۵	۱۰	▲
تارا دنده ۵ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳۰	▲
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۳۶۰	۱۵	▲
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳ میلیارد و ۵۴۵	۱۵	▲
راناپلاس (ترمز عقب کاسه‌ای) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۵	یک میلیارد و ۹۰۰	۱۰	▲
راناپلاس (ترمز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۸۰	یک میلیارد و ۹۴۰	۲۰	▲
ری ۱،۷ لیتر (سردنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۴ میلیارد و ۲۸۵	۱۰	▲
وانتا آریسان (بامانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۶۲۸	یک میلیارد و ۷۷۵	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
آئودی A۳ توربو ۱/۵ لیتر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۲۰۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
آئودی e-tron Q۴ (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۳۸۰	۱۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اوتار 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 ۲۵ (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 EQ۳۰۰ (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 ۲۰۰۰-۳۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تاک ۷۰۰-۳۰۰ 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 پرازا Probz۵۲۰ (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا آل‌الون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا رافور ۲،۰ لیتر تک‌دیفرانسیل (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 پریمیوم ادیشن (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۱۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۶)	۹ میلیارد و ۳۳۳	۹ میلیارد و ۱۰۰	۰	
هونداسویک ۱،۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۲۴	۹ میلیارد	۰	
ولوو XC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	۰	

کشف روغن موتور احتکار شده به ارزش ۴۰۰ میلیارد ریال



«جانشین فرمانده انتظامی استان یوشهر از کشف و توقیف محموله‌های احتکار شده شامل روغن موتور و لوازم جانبی خودرو به ارزش اولیه ۴۰۰ میلیارد ریال در یک انبار غیرمجاز خبر داد. سرهنگ جوشن سهرابی گفت: «در اجرای طرح مبارزه با قاچاق و احتکار کالاهای اساسی، با دریافت گزارش مردمی درباره انبار مشکوکی در منطقه «تنگک» بلافاصله تیم عملیاتی اداره مبارزه با قاچاق کالا و ارز به‌همراه تجهیزات لازم و با هماهنگی قضایی به محل اعزام شدند.»

وی افزود: «در بازرسی از این انبار، مقادیر قابل توجهی روغن موتور دیزل، افزودنی‌های اکتان، ضد یخ، گریس و مواد شوینده دیزل کشف شد که برای هیچ کدام مدارک معتبری ارائه نشد.» سرهنگ سهرابی یادآور شد: «با دست‌نبرد مقام قضایی، تمامی اقلام توقیف و انبار پلمب شد و پرونده برای سیر مراحل قانونی به مراجع قضائی ارجاع داده شده است.» وی از شهروندان خواست هرگونه موارد مشابه را از طریق سامانه ۱۱۰ به پلیس گزارش دهند.



سوختی که قیمت همه چیز را در دنیا بالا می‌برد؛

رکوردشکنی قیمت گازوئیل

گالن افزایش یافته‌اند که رشدی نزدیک به ۵۶ درصد را نشان می‌دهد. این نخستین بار نیست که بازار جهانی با چنین شوکی مواجه می‌شود. در سال ۲۰۲۲ و هم‌زمان با آغاز جنگ روسیه و اوکراین نیز قیمت گازوئیل به سطوح بی‌سابقه‌ای رسیده بود. با این حال تحلیلگران معتقدند شرایط کنونی از چند جهت متفاوت است؛ زیرا بازار هم‌زمان با محدودیت عرضه، نااطمینانی سیاسی و نگرانی از اختلال در مسیرهای اصلی تجارت انرژی روبه‌رو شده است. همین مساله پیش‌بینی روند قیمت‌ها در ماه‌های آینده را دشوارتر کرده است. بازتاب این بحران تنها به آمریکا محدود نمی‌شود. در بریتانیا نیز بخش کشاورزی از جمله حوزه‌هایی است که بیشترین آسیب را از نوسانات قیمت گازوئیل متحمل شده است. کشاورزان که به‌طور سنتی از گازوئیل یارانه‌ای برای آماده‌سازی زمین‌ها و تجهیزات خود استفاده می‌کنند، با افزایش غیرمنتظره هزینه‌های سوخت مواجه شده‌اند. فعالان این بخش می‌گویند علاوه بر گرانی، بی‌ثباتی قیمت‌ها نیز به یکی از مشکلات اصلی تبدیل شده و تصمیم‌گیری درباره زمان خرید سوخت را دشوار کرده است. برای صنعت سوخت و روانکار، رشد شدید قیمت گازوئیل تنها یک خبر مربوط به بازار انرژی نیست؛ بلکه نشانه‌ای از فشارهای گسترده‌ای است که می‌تواند بر زنجیره تامین روانکارها، عملیات لجستیکی، فعالیت ناوگان‌های حمل‌ونقل و هزینه‌های تولید در صنایع مختلف اثر بگذارد. از همین رو بسیاری از فعالان این صنعت معتقدند تحولات بازار گازوئیل در ماه‌های آینده به یکی از مهم‌ترین عوامل تعیین‌کننده هزینه‌های عملیاتی و قیمت تمام‌شده محصولات تبدیل خواهد شد. در مجموع، رکوردشکنی قیمت گازوئیل بار دیگر نشان داده است که این سوخت فراتر از یک فراورده انرژی ساده عمل می‌کند. هر نوسان جدی در بازار آن می‌تواند از مزرعه و کارخانه تا فروشگاه و مصرف‌کننده نهایی را تحت‌تأثیر قرار دهد. به همین دلیل، آینده قیمت گازوئیل نه فقط برای شرکت‌های حمل‌ونقل و صنایع وابسته، بلکه برای کل اقتصاد جهانی اهمیت ویژه‌ای خواهد داشت.



پیش‌نگر تورم در اقتصادهای بزرگ جهان می‌دانند. بررسی روند قیمت‌ها نشان می‌دهد سرعت رشد بهای گازوئیل حتی از بنزین نیز بیشتر بوده است. طبق داده‌های منتشرشده، متوسط قیمت بنزین در آمریکا اکنون به حدود ۴۰۱۵ دلار برای هر گالن رسیده؛ در حالی که پیش از آغاز بحران اخیر حدود ۲۰۱۹ دلار بود. اما وضعیت در بازار گازوئیل شدیدتر است؛ جایی که قیمت‌ها طی حدود ۶ ماه از ۲۰۷۵ دلار به ۵۸۵ دلار برای هر

ارسال سفارش‌های اینترنتی افزایش پیدا می‌کند، قیمت مواد غذایی تحت‌تأثیر قرار می‌گیرد و حتی کالاهایی که در ظاهر ارتباط مستقیمی با صنعت انرژی ندارند نیز گران‌تر می‌شوند. از آنجا که تقریباً تمامی کالاهای در بخشی از چرخه تولید یا توزیع خود به حمل‌ونقل وابسته هستند، رشد قیمت گازوئیل به یک عامل تورمی فراگیر تبدیل می‌شود. به همین دلیل بسیاری از اقتصاددانان، گازوئیل را یکی از مهم‌ترین شاخص‌های

«افزایش قیمت سوخت معمولاً نخستین بار در جایگاه‌های سوخت‌گیری دیده می‌شود؛ اما اثر واقعی آن بسیار فراتر از هزینه پمپ کردن باک خودروهاست. در هفته‌های اخیر بهای گازوئیل در بازارهای جهانی به رکوردهای تازه‌ای رسیده و همین موضوع زنگ خطر جدیدی را برای اقتصاد کشورهای مختلف به صدا درآورده است. کارشناسان معتقدند برخلاف بنزین که عمدتاً مصرف‌کنندگان عادی را تحت‌تأثیر قرار می‌دهد، افزایش قیمت گازوئیل می‌تواند تقریباً تمام زنجیره تامین کالا و خدمات را دچار شوک کند و موج تازه‌ای از تورم را به‌همراه داشته باشد. براساس گزارش‌های منتشرشده، محدودیت‌های عرضه جهانی و تنش‌های ژئوپلیتیکی در خاورمیانه از مهم‌ترین عوامل رشد قیمت این فراورده نفتی هستند. ادامه درگیری‌ها در منطقه و اختلال در مسیرهای حیاتی انتقال انرژی، به‌ویژه در منطقه تنگه هرمز، فشار قابل توجهی بر بازار سوخت وارد کرده است. هم‌زمان محدودیت صادرات گازوئیل از سوی روسیه و اختلال‌های ایجادشده در تاسیسات پالایشی نیز به تشدید کمبود عرضه کمک کرده‌اند. مجموعه این عوامل باعث شده قیمت گازوئیل در آمریکا به متوسط ۵۸۵ دلار برای هر گالن برسد که بالاترین سطح ثبت‌شده در این بازار محسوب می‌شود.

اهمیت این موضوع از آنجائیکه می‌شود که گازوئیل همچنان ستون فقرات شبکه حمل‌ونقل جهانی به‌شمار می‌رود. بخش عمده کامیون‌های سنگین، خودروهای تجاری متوسط، کشتی‌های باری، قطارهای باری و ناوگان توزیع کالا به این سوخت وابستگی دارند. به همین دلیل هر افزایش قیمتی در بازار گازوئیل به‌سرعت خود را در هزینه حمل‌وآلوده، جابه‌جایی کالاهای مصرفی و توزیع محصولات نهایی نشان می‌دهد. در چنین شرایطی شرکت‌های حمل‌ونقل، تولیدکنندگان و خرده‌فروشان ناچار می‌شوند بخشی از این افزایش هزینه را به مصرف‌کننده نهایی منتقل کنند. نتیجه این روند برای مصرف‌کنندگان بسیار ملموس است. هزینه

لاماری ایما
مسیر در جستجوی تو
WWW.LAMARI.IR

ARIAN MOTOR LAMARI

فناوری ساخت

قطعات باکیفیت

در «کانتینتال»



کانتینتال یکی از تامین‌کنندگان باسابقه صنعت خودرو است که کیفیت قطعات خود را بر پایه انتخاب دقیق مواد، مهندسی فرآیند تولید و کنترل مستمر کیفیت توسعه می‌دهد. این شرکت در بخش قطعات پس از فروش، محصولات و مانند سیستم‌های تسمای موتور، کیت‌های تایمینگ، پمپ‌های آب، قطعات شاسی و فرمان و مجموعه‌های مرتبط با مدیریت موتور را عرضه می‌کند. یکی از پایه‌های این رویکرد، استفاده از فناوری‌های دیجیتال در فرآیند تولید است. کانتینتال در پروژه IDIAZ از شبیه‌سازی دیجیتال، تحلیل داده و هوش مصنوعی برای برنامه‌ریزی خطوط تولید، پیش‌بینی بهره‌وری و کاهش توقفات استفاده کرده

است. هدف، ایجاد یک فرآیند تولید قابل کنترل و تکرارپذیر و کاهش احتمال بروز نقص است. در قطعات موتور، دقت ساخت اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا کوچک‌ترین خطا در قطعاتی مانند اجزای سیستم تایمینگ می‌تواند هماهنگی میل‌لنگ و میل‌سوپاپ را مختل کند. کانتینتال برای تسمه‌های تایم خود از ترکیب موادی مانند لاستیک مصنوعی، الیاف شیشه و پلی‌آمید استفاده می‌کند تا استحکام، دوام و عملکرد پایدار فراهم شود. بنابراین کیفیت کانتینتال را باید حاصل مهندسی مواد، کنترل تولید و آزمون‌های عملکردی دانست، نه صرفاً نام تجاری یک قطعه.

تلگرام

Telegram

راز کیفیت سوپراسپرت‌های ایتالیایی چیست؟

چرا ایتالیا با وجود تیراژ محدود، یکی از مهم‌ترین قطب‌های ساخت سوپراسپرت در جهان محسوب می‌شود؟ پاسخ را باید در ترکیب کم‌نظیری از مهندسی پیشرفته، مواد سبک، فناوری‌های اختصاصی و مهارت ساخت جست‌و‌جو کرد. برندهایی مانند لامبورگینی و پآگانی طی دهه‌های گذشته نشان داده‌اند که ساخت یک سوپراسپرت صرفاً به تولید موتور قدرتمند محدود نمی‌شود؛ بلکه شاسی، آیرودینامیک، وزن، انتقال نیرو و حتی روش ساخت قطعات باید هم‌زمان مهندسی شوند. لامبورگینی از دهه ۱۹۸۰ روی فناوری فیبرکربن کار کرده و در توسعه شاسی‌های مونوکوک کربنی و کامپوزیت‌های پیشرفته سرمایه‌گذاری کرده است. اما راز این کیفیت چیست؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

یکی از تفاوت‌های مهم سوپراسپرت‌های ایتالیایی، توجه هم‌زمان به «مهندسی و وزن» است. استفاده از فیبرکربن و کامپوزیت‌های پیشرفته فقط برای کاهش جرم نیست؛ این مواد می‌توانند سختی سازه‌ای را افزایش دهند و امکان مهندسی دقیق‌تر رفتار خودرو را فراهم کنند. برای نمونه، لامبورگینی در شاسی‌های جدید خود از ساختارهای کربنی چندفناوری استفاده کرده و پآگانی نیز از کامپوزیت‌های کربن-تیتانیوم برای افزایش سختی و کاهش وزن بهره گرفته است.

بهلولانی

بخش دیگری از این کیفیت به آیرودینامیک بازمی‌گردد. در سوپراسپرت‌های ایتالیایی، جریان هوا فقط برای کاهش درگ نیست؛ بلکه برای تولید داون‌فورس و ایجاد تعادل دینامیکی نیز مهندسی می‌شود. لامبورگینی با سامانه ALA و پآگانی با آیرودینامیک فعال، نمونه‌هایی از تبدیل جریان هوا به یک ابزار کنترلی هستند. بنابراین می‌توان گفت کیفیت این خودروها حاصل یک فناوری منفرد نیست؛ بلکه نتیجه پیوند مواد پیشرفته، مهندسی دقیق، آیرودینامیک و ساخت تخصصی است.

فرهمند

Message



صدای منتظری

۸۸۲۰۶۷۶۱

ناراضیتی

از خدمات



خودروها چیک صفر کیلومتر دارم که حدود ۵ هزار کیلومتر کار کرده است. هنگام استارت خودرویم، بالزش مواجه می‌شود که برای رفع آن به نمایندگی مراجعه کردم و کارشناس فنی بعد از بررسی‌های لازم تشخیص داد که چنین مشکلی به دلیل خرابی دسته‌موتورهای خودرو است و باید این قطعه تعویض شود. اما پس از اتمام مراحل تعمیر کارشناس فنی گفت باید ۱۰ درصد از هزینه تعمیر را پرداخت کنم. این در صورتی است که مسئول پذیرش نمایندگی حدود ۸۰ درصد هزینه را از من گرفت.

۰۹۳۷*۱۱۷۷*

مهندسی جریان هوا و تکامل طراحی در صنعت خودرو؛

آیرودینامیک چه تاثیری روی عملکرد خودرو دارد؟



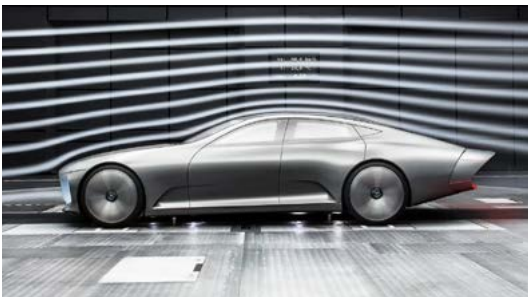
مهم‌ترین مفهومی که در بررسی آیرودینامیک خودرو مطرح می‌شود، ضریب درگ یا Cd است. نیروی مقاومت آیرودینامیکی با افزایش سرعت به شدت افزایش می‌یابد و به چگالی هوا، سطح مقطع موثر خودرو، سرعت و ضریب درگ وابسته است. بنابراین کاهش Cd به خصوص در سرعت‌های بزرگ‌تر اهمیت زیادی دارد. پژوهش‌های SAE نشان می‌دهند که در سرعت‌های بالا، سهم مقاومت آیرودینامیکی در انرژی مصرفی خودرو می‌تواند بسیار قابل توجه باشد. یک مطالعه منتشر شده در سال ۲۰۲۶ نیز سهمی حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد از مصرف انرژی در سرعت‌های بالا را برای غلبه بر درگ آیرودینامیکی گزارش کرده است.

انتقال CFD و تونل باد

خودروهای مدرن حاصل ترکیب دو ابزار مهم هستند: شبیه‌سازی CFD و آزمایش تونل باد. CFD به مهندسان اجازه می‌دهد جریان هوا، توزیع فشار، گردابه‌ها و نواحی جدایش جریان را در محیط دیجیتال بررسی کنند؛ اما آزمایش فیزیکی همچنان برای اعتبارسنجی نتایج ضروری است. برای نمونه، توسعه نسل جدید رنجرور ایوک با استفاده هم‌زمان از شبیه‌سازی عددی و تونل باد با کف متحرک انجام شد و در بهترین نسخه، ضریب درگ ۰.۲۲ به دست آمد. SAE همچنین گزارش کرده که میانگین ضریب درگ نسخه‌های عرضه‌شده در بازار اروپا نسبت به نسل قبلی حدود ۱۵ درصد کاهش یافت.

آیرودینامیک در عصر خودروهای برقی

ظهور خودروهای برقی اهمیت آیرودینامیک را حتی بیشتر کرده است. در خودرو مجهز به موتور احتراق داخلی، بخشی از انرژی سوخت صرف غلبه بر مقاومت آیرودینامیکی می‌شود؛ اما در خودروهای برقی که بازده‌قوای محرکه بالاتر است، کاهش درگ می‌تواند تاثیر مستقیم‌تری بر مصرف انرژی و برد داشته باشد. مطالعه SAE درباره شورتولت نیز آیرودینامیک را پس از جرم خودرو، یکی از عوامل اصلی موثر بر برد الکتریکی معرفی کرده و نشان می‌دهد که توسعه این خودرو شامل صدها ساعت آزمایش تونل باد و تحلیل‌های CFD بوده است.



پیامک

SMS

تغییرات در سیستم انتقال قدرت
آیا صحت دارد که گیربکس می‌تواند در شتاب خودرو تاثیرگذار باشد؟



سهرابی-مشهد

شتاب و سرعت در خودرو دو مولفه بسیار متفاوت از یکدیگر هستند که هر یک به پارامترهای خاصی وابسته هستند. اگر علاقه‌مند به مباحث فنی خودرو باشید، شاید خواننده پسادیده باشید که خودرویی از حجم موتور بسیار پایینی برخوردار است، اما در مقابل می‌تواند شتاب عالی را در اختیار راننده بگذارد. این موضوع به هماهنگی بودن قوای محرکه خودرو و سیستم انتقال قدرت آن منوط می‌شود. اگر بخواهیم با یک مثال ساده این مساله را بهتر و ساده‌تر بیان کنیم، این است که پژو ۲۰۶ یا مدل نسبتاً به‌روز آن یعنی ۲۰۷ در میان هاج‌بک‌های ساخت داخل، از شتاب بهتری برخوردارند. این موضوع را نباید تنها به پیشرانده خودرو ربط داد، زیرا پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ هر دو دارای موتور ۴ سیلندر ۱.۶ لیتری تنفس طبیعی ۱۶ سوپاپ هستند که شاید موتور پرتوانی نباشد، اما به دلیل طراحی سیستم انتقال قدرتی که دارای چرخ‌دنده‌های به‌اصطلاح دندره‌یز و همچنین با فواصل کوتاه‌تر است، این امر منجر به تسریع شتاب در این نوع خودروها شده است. اگر کمی تخصصی‌تر بخواهیم به این مساله بپردازیم، باید گفت زمانی که پیشرانده خودرو توان و گشتاور لازم را فراهم می‌کند، برای به حرکت درآمدن خودرو، باید سیستمی تعبیه شود که بتواند این نیرو را به چرخ‌ها منتقل کند و سبب به حرکت درآمدن خودرو شود. بنابراین سیستم انتقال قدرت که شامل گیربکس و مجموعه دیفرانسیل و حتی چرخ‌ها می‌شود، وظیفه دارد که توان و گشتاور تولیدی از موتور را به چرخ‌ها برساند تا با توجه به نیروی دَوَرانی، خودرو را به حرکت درآورد. حال اگر سیستم انتقال قدرتی طراحی شده باشد که مقدار توان و گشتاور لازم را با اتلاف بیشتری به چرخ‌ها برساند، نهایتاً شاهد شتاب ضعیف‌تر از خودرو خواهیم بود. بنابراین گیربکس با توجه به ماهیتی که دارد (چرخ‌دنده‌هایی درون آن تعبیه شده تا با ضریب خروجی مشخصی قدرت را انتقال دهد) می‌تواند در تسریع تعویض دنده و شتاب تاثیرگذار باشد. ساختار به‌اصطلاح دندره‌یز و با فواصل کوتاه در زمان تعویض دنده و انتقال قدرت، موضوعی بسیار مهم در تسریع شتاب محسوب می‌شود و با در نظر گرفتن این مساله، دورموتور افزایش یافته و به همان میزان توان نیز تا حدی افزایش یافته و شاهد شتاب رضایت‌بخشی از خودرو خواهیم بود. بنابراین گیربکس با چرخ‌دنده ریز و با فواصل کوتاه و البته ضریب خروجی با تناسب عالی دنده پنینون و کروئیل به شتاب بهتر خودرو کمک می‌کند. اما این نکته را فراموش نکنید که نه تنها قدرت و گشتاور بالای پیشرانده و گیربکس با فواصل کوتاه دنده می‌تواند شتاب بهتری را در اختیار شما بگذارد، بلکه تناسب وزن به قدرت و همچنین توزیع عالی وزن نیز در این موضوع بسیار حائز اهمیت است.

دیسک و صفحه کلاچ

آیا می‌توان روی خودرو پراید از دیسک و صفحه کلاچ کیا ر یو استفاده کرد؟



۰۹۱۹*۳۴۷۰*

خبیر؛ چرا که دیسک و صفحه کلاچ مهم‌ترین قطعه در فرآیند انتقال قدرت به ششمار می‌آید و اگر از نمونه‌ای که خودرو ساز آن را در نظر گرفته است، استفاده نشود در بلندمدت منجر به خرابی‌های بسیاری می‌شود. بسیاری بر این باورند که چون هر دو خودرو به واسطه شرکت خودروسازی سایپا تولید شده‌اند، بنابراین قطعات هر دو با یکدیگر یسکان است. این در حالی است که چنین موضوعی صحت ندارد. زیرا دیسک و صفحه کلاچ ر یو به لحاظ اندازه و حتی نوع طراحی متفاوت از پراید است و بنابراین اگر از چنین دیسک و صفحه کلاچی استفاده شود، می‌تواند سبب خرابی و مستهلک شدن بیشتر گیربکس خودرو شود.



کشف محموله میلیار دی لاستیک سواری قاچاق در مراغه

فرمانده انتظامی مراغه از کشف محموله انواع لاستیک خارجی قاچاق به ارزش ۴ میلیارد ریال در این شهرستان خبر داد. سرهنگ توحید فارسی در جمع خبرنگاران در تشریح این خبر گفت: «در راستای اجرای طرح تشدید مبارزه با قاچاق کالا و ارز، مأموران یگان امداد حین گشت‌زنی و کنترل خودروهای عبوری به یک دستگاه کامیون باری مشکوک و آن را متوقف کردند.» وی ادامه داد: «مأموران در بازرسی از خودرو مذکور تعداد ۴۸ حلقه

انواع لاستیک خارجی قاچاق را که فاقد هر گونه مدارک مثبت گمرکی بود، کشف کردند و در این رابطه یک نفر دستگیر شد. فرمانده انتظامی شهرستان مراغه با اشاره به این که کارشناسان امر ارزش تقریبی این محموله را ۴ میلیارد ریال برآورد کرده‌اند، با تأکید بر برخورد قاطع پلیس با عوامل قاچاق از شهروندان خواست موارد مشکوک را به مرکز فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ اعلام کنند و هر گونه انتقاد و پیشنهاد و تقدیر از عملکرد پلیس را با سامانه ۱۹۷ در میان بگذارند.

«پیرلی» با سرمایه‌گذاری ۱.۲ میلیارد دلاری ظرفیت تولید را در ایالات متحده افزایش می‌دهد؛

سرمایه‌گذاری تاریخی در صنعت تایر آمریکا



صنعت تایر آمریکا در آستانه یکی از بزرگ‌ترین سرمایه‌گذاری‌های سال‌های اخیر قرار گرفته است. شرکت Pirelli اعلام کرده ۱.۲ میلیارد دلار برای توسعه کارخانه تولید تایر خود در شهر رم ایالت جورجیا سرمایه‌گذاری خواهد کرد؛ پروژهای که علاوه بر افزایش ظرفیت تولید، زمینه ایجاد یک هزار فرصت شغلی جدید را طی سال‌های آینده فراهم می‌کند. این سرمایه‌گذاری نه تنها بزرگ‌ترین توسعه اخیر پیرلی در آمریکای شمالی محسوب می‌شود، بلکه نشانه‌ای از اهمیت فزاینده بازار ایالات متحده در استراتژی جهانی این تولیدکننده ایتالیایی به‌شمار می‌آید.

این پروژه از سوی Brian Kemp فرماندار جورجیا اعلام شد. او تأکید کرده پیرلی بیش از دو دهه است که یکی از بازیگران مهم صنعت این ایالت محسوب می‌شود و توسعه جدید کارخانه رم، تعداد مشاغل این شرکت در منطقه را به شکل قابل توجهی افزایش خواهد داد. به گفته مقام‌های ایالتی، این طرح نتیجه مذاکرات و همکاری‌هایی است که از سال ۲۰۲۴ و در جریان سفر اقتصادی مسئولان جورجیا به ایتالیا آغاز شده بود.

پیرلی فعالیت خود در جورجیا را از سال ۲۰۰۲ آغاز کرد و هم‌زمان دفتر مرکزی عملیات آمریکایی خود را نیز در همین منطقه مستقر ساخت. این شرکت در حال حاضر ۲۳۴ نفر را در بخش‌های تولید، نوآوری و مدیریت در جورجیا به کار گرفته است. با اجرای طرح توسعه جدید، شمار کارکنان در سال‌های آینده به شکل چشمگیری افزایش خواهد یافت و کارخانه رم به یکی از مهم‌ترین مراکز تولیدی پیرلی در خارج از اروپا تبدیل می‌شود.

از نگاه مدیران پیرلی، بازار آمریکای یکی از مهم‌ترین بازارهای جهانی این برند محسوب می‌شود. Claudio Zanardo مدیرعامل Pirelli North America می‌گوید این سرمایه‌گذاری در راستای راهبرد «تولید محلی برای بازار محلی» انجام می‌شود؛ راهبردی که هدف آن افزایش ظرفیت تولید در داخل آمریکا و کاهش وابستگی به واردات است. به گفته او، توسعه کارخانه جورجیا به پیرلی امکان می‌دهد محصولات پیشرفته‌تری را متناسب با نیازهای بازار آمریکای شمالی تولید کند و هم‌زمان از



کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا پاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام‌وی ام X۳۲
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	جانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۴
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T۵-سویا M۴
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیوتا-TA(کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تیوتا راو۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون





صدها ماده و جزء مختلف، شامل لاستیک های طبیعی و مصنوعی، سیلیکا، کربن بلک، الیاف و تقویت کننده های فلزی ساخته می شوند. اهمیت این فناوری در ترمزگیری خیس بیشتر نمایان می شود. برای نمونه، آزمایش های TDD SDD روی MICHELIN Primacy ۵ نشان داده است که این تایر در حالت نو نسبت به نسل قبلی خود، در شرایط آزمایش مشخص، ۴ درصد عملکرد بهتر در ترمزگیری روی سطح خیس داشته است. نکته مهم دیگر، حفظ عملکرد هنگام فرسایش است. میشلن اعلام کرده که توسعه تایرهای خود را صرفاً بر عملکرد تایر نو متمرکز نمی کند و عملکرد ترمزگیری تایر فرسوده را نیز مورد ارزیابی قرار می دهد.

تایر یکی از مهم ترین اجزای موثر بر عملکرد ترمز است؛ زیرا تمام نیروی ترمز در نهایت از طریق سطح تماس تایر با آسفالت منتقل می شود. بنابراین حتی پیشرفته ترین سیستم های ABS و ترمزهای قدرتمند نیز برای کاهش فاصله توقف به تایری با چسبندگی مناسب نیاز دارند. میشلن برای افزایش عملکرد ترمزگیری از ترکیبی از مهندسی آج، ترکیبات لاستیکی و ساختار داخلی تایر استفاده می کند. ترکیبات حاوی سیلیکا می توانند چسبندگی روی سطوح خیس را افزایش دهند؛ در حالی که طراحی شیارها و تیغه های آج به تخلیه آب و حفظ تماس لاستیک با سطح جاده کمک می کند. میشلن توضیح می دهد که تایرهای مدرن این شرکت از



بهبود عملکرد ترمز خودرو با تایرهای «میشلن»

در گفت و گو با مدیر عامل اسبق شرکت سایکو مطرح شد:

استمرار فعالیت خطوط تولید در سایه محدودیت های مرزی

با وجود فشارهای لجستیکی و تحریم، صنعتگران با تکیه بر تجربه خود همچنان در حال صیانت از معیشت مردم و حفظ ثبات اجتماعی از طریق تداوم تولید هستند

ارتباطی گسترده است و به رغم وجود پیچیدگی ها، در نهایت قطعات به خطوط تولید داخل می رسد؛ هر چند که این دستاورد به بهای تقبل مخارج گزاف تر و تحمیل زحمات فوق العاده صورت می پذیرد تا چراغ هیچ کارخانه ای روبه خاموشی نرود.

امیدواری به جهش پس از بحران مدیر عامل اسبق سایکو، با اشاره به همبستگی عمیق جریان تولید با معیشت و ثبات اجتماعی اذعان داشت: «تداوم فعالیت کارخانه ها، ارتباط مستقیم و معناداری با زیست روزمره شهروندان، درآمدهای عمومی و رونق اقتصادی دارد؛ کارگران باید بتوانند در خطوط تولیدی مشغول به خدمت بمانند و کارآفرینان نیز سنگر تامین را خالی نکنند؛ چرا که هر گونه توقف تولید، علاوه بر آثار مخرب مالی، ضربه مستقیمی به روحیه ملی و امید اجتماعی وارد خواهد ساخت.»

منصوری با اشاره به شرایط ویژه پیش روی فعالان اقتصادی و اهمیت حمایت های هدفمند گفت: «شرایط کنونی با روال معمول فعالیت های اقتصادی تفاوت هایی دارد؛ از این رو، اتخاذ تدابیر حمایتی متناسب از سوی دولت و دستگاه های اجرایی می تواند به حفظ تداوم تولید و عبور هر چه بهتر از این دوره کمک کند.»

این کارشناس زنجیره تامین خودرو، با اشاره به انباشت تجربه صنعتی در دوران سختی تصریح کرد: «صنعتگران و قطعه سازان ایرانی که پیش از این نیز آزمون های دشواری را پشت سر گذاشته بودند، در بطن این چالش های طاقت فرسا آبدیده تر و تاب آورتر از هر زمان دیگری شده اند؛ پتانسیل امروز صنعت خودرو همچون یک فنر متراکم و فشرده است و با پایان یافتن این دوره نبرد و تثبیت وضعیت، کشور بدون تردید وارد مرحله جدیدی از رشد و جهش ملموس تیراژ تولید در شرکت های خودروساز بزرگ و مجموعه های فعال در بخش خصوصی خواهد شد.»

ضرورت حمایت از بخش مولد منصوری با ارزیابی برنامه های بالادستی و سیاست های کلان صنعتی وزارت صنعت، معدن و تجارت اظهار داشت: «بازدید اخیر وزیر صمت از دو مجموعه اصلی خودروسازی کشور، گامی حائز اهمیت به شمار می رود و بی تردید بسترسازی جهت واگذاری واقعی و انتقال شرکت سایپا به بخش خصوصی، باید به عنوان اولویتی راهبردی در راس اقدامات تیم اقتصادی دولت قرار داشته باشد.»

مدیر عامل اسبق سایکو با مقایسه ساختار عملیاتی دو خودروساز بزرگ کشور افزود: «ارزیابی آمارهای رسمی حاکی از آن است که ایران خودرو از حیث تیراژ تولید، اجرای منظم تعهدات به خریداران نهایی و عمل به مطالبات مالی زنجیره تامین قطعات، در جایگاه متوازن تر و مطلوب تری قرار گرفته و شایسته است این هم افزایی الگوی دیگر بخش ها قرار گیرد.»

این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به دستورات صریح شخص رئیس جمهور مبنی بر تغییر مالکیت بنگاه های زیان ده تأیید کرد: «خروج دولت از جایگاه سهام داری در خودروساز دولتی و تفویض تام مدیریت به فعالان صاحب صلاحیت در بخش خصوصی، تکلیفی راهبردی است که با انجام آن شاهد ساماندهی تعهدات، ارتقای راندمان کارخانه و جهش واقعی در تولید خواهیم بود.»

منصوری در پایان با تأکید بر ناکارآمدی رویکردهای دستوری یادآور شد: «تجربه دهه های متمادی ثابت کرده است که کاهش تمرکزگرایی و کنار رفتن دولت از حوزه تصدی گری مستقیم، پیش شرط توسعه اقتصادی است؛ چرا که بخش خصوصی مستقل و توانمند از چابکی و درایت بالاتری برای پیشبرد طرح های توسعه و رسیدن به دستاوردهای ممتاز برخوردار است.»



نوربان

سازندگان قطعات در کشور سالیان متمادی با فشارهای سختگیرانه و تحریم ها دست و پنجه نرم کرده اند و به همین جهت تجارب ارزنده ای در مدیریت بحران و عبور از بحران های تامین کسب کرده اند

انواع خودرو را تولید و روانه بازار کند که این رکورد بدون برنامه ریزی جامع و شبانه روزی زنجیره تامین و خودروساز ممکن نبود.

این فعال حوزه صنعت با تشریح ابعاد محدودیت های بین المللی در گلوگاه های مرزی یادآور شد: «در حالی که تلاش هایی برای ایجاد محاصره در خطوط مواصلاتی دریایی و هوایی و حتی محدودسازی مسیرهای زمینی اعمال می شود، فعالان حوزه قطعه سازی همچون رزمندگان در خط مقدم یک نبرد همه جانبه اقتصادی ایستاده اند؛ اگر چه فشارهای اقتصادی با هدف ایجاد اختلال در جریان تولید و اثرگذاری بر معیشت عمومی شکل گرفته است، اما فعالان صنعتی با برنامه ریزی منسجم و مستمر، روند تامین مواد اولیه و اقلام کلیدی را پویا فعال نگه داشته اند.»

منصوری با تأکید بر موقعیت ژئوپلیتیک و پهناوری جغرافیایی کشور خاطر نشان کرد: «ایران سرزمینی وسیع با ظرفیتهای استراتژیک و شبکه های

نوربان

شرایط کنونی با روال معمول فعالیت های اقتصادی تفاوت هایی دارد؛ از این رو اتخاذ تدابیر حمایتی متناسب از سوی دولت و دستگاه های اجرایی می تواند به حفظ تداوم تولید و عبور هر چه بهتر از این دوره کمک کند

تحولات و حساسیت های محیطی اخیر، زنجیره تامین صنایع کشور را با دغدغه های تازه ای روبه رو کرده است. در این میان، افزایش چشمگیر هزینه های حمل و نقل بین المللی و طولانی تر شدن زمان جابه جایی محموله ها، شرایط متفاوتی را برای فعالان اقتصادی رقم زده است. از آن جا که بخش مهمی از مواد اولیه و قطعات مورد نیاز صنایع، به ویژه در بخش خودرو سازی، از مبادی خارجی تامین می شود، این محدودیت ها نیازمند برنامه ریزی دقیق تری برای حفظ استمرار فعالیت هاست. اگر چه این شرایط هزینه های سربار را افزایش داده است، اما صنایع تلاش می کنند با بهره گیری از تجربیات انباشته شده، پایداری تولید را حفظ کنند. فعالان این حوزه بر این باورند که با همراهی و حمایت های هدفمند دولت، می توان از این مقطع نیز عبور کرد

جهش چندبرابری هزینه های حمل و نقل منصور منصوری، مدیر عامل اسبق شرکت طراحی مهندسی و تامین قطعات ایران خودرو (سایکو)، با اشاره به حساسیت های محیطی اخیر و تأثیرات آن بر روند مبادلات تجاری در گفت و گو با «دنیای خودرو» اظهار داشت: «فضای فعالیت در عرصه تولید نیازمند انعطاف و مدیریت ویژه تری نسبت به گذشته است و در این میان، بخش عمده ای از دغدغه های فعالان صنعتی در حوزه لجستیک و فرآیندهای حمل و نقل کالا متمرکز شده است.» این فعال صنعتی با اشاره به وابستگی اجتناب ناپذیر خطوط تولید به برخی اقلام وارداتی افزود: «بدیهی است که تمامی مواد اولیه، تجهیزات و قطعات تکمیلی در داخل کشور قابل ساخت نیست و ناگزیر بخش مهمی از زنجیره تامین باید از مبادی خارجی وارد شود؛ مسأله ای که امروز نه تنها قطعه سازان، بلکه طیف گسترده ای از صنایع کلیدی کشور را با موانع و چالش های جدی مواجه ساخته است.»

این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به جهش کم سابقه کرایه های ترابری دریایی و مشکلات در مسیر جابه جایی کالا تصریح کرد: «در سال های گذشته جابه جایی هر کانتینر از طریق خطوط دریایی هزینه ای بین ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ دلار در بر داشت؛ اما در شرایط فعلی این ارقام رشد چهار تا پنج برابری داشته و به چندین برابر افزایش یافته است؛ علاوه بر مالی سنگین، طولانی شدن فرآیندها و قرارگیری اجباری در صفوف انتظار جهت دریافت کانتینر و حمل محموله ها، هزینه های سربار و تاخیر در تحویل به موقع را مضاعف کرده است.» مدیر عامل اسبق سایکو با تأکید بر شرایط اضطراری کنونی گفت: «مقطع حاضر یک بازه کاملاً استثنایی و حساس، هم برای اقتصاد کشور و هم برای کل بخش صنعت به شمار می رود و فعالان اقتصادی امیدوارند هر چه سریع تر با عبور از این جنگ تحمیلی و رفع تاخیرها، فعالیت زنجیره تامین به بستری پایدار و ساختاری عادی و معمول باز گردد.»

استمرار تیراژ تولید در خط مقدم جبهه اقتصادی منصوری با اشاره به پیشینه طولانی مدت قطعه سازان در رویارویی با محدودیت های بین المللی تأیید کرد: «سازندگان قطعات در کشور سالیان متمادی با فشارهای سختگیرانه و تحریم ها دست و پنجه نرم کرده اند و به همین جهت تجارب ارزنده ای در مدیریت بحران و عبور از بحران های تامین کسب کرده اند؛ به طوری که حتی در سخت ترین روزهای اخیر، مجموعه ایران خودرو موفق شده است روزانه ۲ هزار دستگاه



افزایش ۱۱۷۳ صندلی در ایستگاه‌های مترو تهران



«به نقل از مهر، هادی زند با اشاره به رویکرد این شرکت در تکریم مسافران و ارتقای خدمات رفاهی اظهار داشت: «در پاسخ به مطالبات شهروندان و با هدف بهبود کیفیت خدمات رسانی در آستانه بازگشایی مدارس و افزایش حجم تردها، عملیات تأمین و نصب صندلی‌های جدید در سکوهای ایستگاه‌ها در دستور کار قرار گرفت.» وی افزود: «در این طرح که با اولویت‌بندی ایستگاه‌های تقاطعی و پرتردد اجرایی شد، در روزهای ۳۰ و ۳۱ شهریورماه ۱۴۰۵، در مجموع یک هزار و ۱۷۳ صندلی جدید در تمامی خطوط شبکه مترو تهران و حومه نصب شد و به

بهره‌برداری رسید.»

مدیر ارتباطات و امور بین‌الملل شرکت بهره‌برداری مترو تهران در پایان با تأکید بر این‌که رضایت‌مندی مسافران اولویت اصلی این مجموعه است، خاطر نشان کرد: «این شرکت همواره پذیرای نظرات، انتقادات و پیشنهادات سازنده شهروندان است و تلاش می‌کند با بهره‌گیری از این بازخوردها، مسیر ارتقای سطح رفاه در سفرهای درون‌شهری را با سرعت بیشتری طی کند.»

۱۴ هزار فقره برگ جریمه برای خودروهای دودزا؛

پلیس به استقبال فصل آلودگی هوارفت



هدف آن شناسایی خودروهایی بود که با وجود تردد در معابر، استاندارددهای فنی و زیست‌محیطی لازم را رعایت نمی‌کنند. پلیس، نقص فنی موثر را هرگونه ایراد یا تغییر در خودرو می‌داند که ایمنی راننده، سرنشینان یا عابران را کاهش دهد؛ احتمال وقوع تصادف را افزایش دهد یا خودرو را از استانداردهای کارخانهای خارج کند. خرابی یا تغییر غیراستاندارد چراغ‌ها، نامیزانی فرمان و چرخ‌ها، نقص سیستم ترمز، لاستیک‌های نامناسب یا فاقد آج کافی، نقص تجهیزات ایمنی، ایراد در سامانه‌های ABS و کیسه هوا، شکستگی موثر شیشه جلو و همچنین دودزا بودن خودرو و انتشار آلاینده‌ها از جمله مواردی هستند که می‌توانند در زمره نقص فنی موثر قرار گیرند.

جریمه‌ای که هر روز تکرار می‌شود

برای رانندگانی که معاینه‌فنی معتبر ندارند، موضوع تنها به یک جریمه مقطعی ختم نمی‌شود. جریمه‌نداشتن معاینه‌فنی معتبر در کلانشهرها و مراکز استان‌ها روزانه ۱۰۰ هزار تومان است. این رقم برای خودرو و دودزا به ۲۰۰ هزار تومان می‌رسد و به‌صورت روزشمار محاسبه می‌شود. به این ترتیب، بی‌توجهی به اعتبار معاینه‌فنی می‌تواند هزینه قابل توجهی برای مالک خودرو ایجاد کند؛ به‌خصوص اگر خودرو برای مدت طولانی بدون معاینه‌فنی معتبر در سطح شهر تردد داشته باشد.

معاینه‌فنی ۱۴۰۵ چقدر آب می‌خورد؟

تعرفه‌های جدید معاینه‌فنی از ۱۸ مردادماه ۱۴۰۵ در سامانه یکپارچه ملی معاینه‌فنی (سیمفا) اعمال شده است. بر اساس تعرفه اعلام‌شده، هزینه معاینه‌فنی خودروهای سبک تا وزن ۱۴۰۰ کیلوگرم برای معاینه عادی ۴۹۶ هزار و ۵۵۲ تومان و برای

حدود ۹۰ درصد آن‌ها در نخستین مراجعه موفق به دریافت گواهی معاینه‌فنی شده‌اند. ظرفیت پذیرش مراکز معاینه‌فنی پایتخت نیز به حدود ۳۵ میلیون خودرو پلاک تهران رسیده و ۱۱ خط بسیار معاینه‌فنی خودرو و سه خط معاینه‌فنی موتورسیکلت نیز به مجموعه خدمات اضافه شده است.

همچنین ساعات فعالیت مراکز معاینه‌فنی تهران از ۱۵ شهریور ۱۵ مهرماه دو ساعت افزایش یافته است تا بخشی از افزایش تقاضا در آستانه فصل سرد سال پوشش داده شود. معاینه‌فنی فقط برای جلوگیری از جریمه نیست و برای برخی رانندگان، مزیت اقتصادی نیز دارد. براساس مصوبه شورای اسلامی شهر تهران، خودروهای دارای معاینه‌فنی عادی از ۱۰ درصد تخفیف و خودروهای دارای معاینه‌فنی برتر از ۲۰ درصد تخفیف در عوارض سالانه طرح ترافیک برخوردار می‌شوند. این مشوق با هدف افزایش استقبال از معاینه‌فنی برتر در نظر گرفته شده است؛ معاینه‌ای که در آن کنترل آلودگی خودرو با الزامات سختگیرانه‌تری انجام می‌شود.

۵۶۰ هزار خودرو در صف معاینه‌فنی

افزایش مراجعه خودروها به مراکز معاینه‌فنی تهران باعث شده مدیریت این مراکز نیز برای ماه‌های منتهی به فصل سرد، برنامه‌هایی برای افزایش ظرفیت و ساعات فعالیت در نظر بگیرد. براساس آمار اعلام‌شده، از ابتدای سال ۱۴۰۵ تا شهریورماه حدود ۵۶۰ هزار خودرو به مراکز معاینه‌فنی تهران مراجعه کرده‌اند که

«به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از «مهر» با نزدیک شدن به روزهای سرد سال و افزایش نگرانی‌ها درباره تشدید آلودگی هوای تهران، بار دیگر نگاه‌ها به خودروهایی دوخته شده که سهمی در انتشار آلاینده‌های هوا دارند؛ خودروهایی که گاهی حتی داشتن برگ معاینه‌فنی نیز مانع بر خورد پلیس با آن‌ها نمی‌شود.

بر اساس آمار اعلام‌شده از سوی پلیس راهور تهران بزرگ، از ابتدای سال ۱۴۰۵ تاکنون معاینه‌فنی ۲۹۴ دستگاه خودرو به دلیل آلودگی ابطال شده و بیش از ۱۴ هزار و ۲۰۰ فقره جریمه برای خودروهای دودزا صادر شده است؛ آمار که نشان می‌دهد موضوع معاینه‌فنی و کنترل آلودگی همچنان یکی از محورهای جدی اقدامات ترافیکی پایتخت است.

دودزایی؛ حتی با وجود برگ معاینه‌فنی

یکی از نکات مهمی که پلیس راهور بر آن تأکید دارد این است که داشتن برگ معاینه‌فنی به‌تنهایی مصونیت ایجاد نمی‌کند. اگر خودرویی پس از دریافت معاینه‌فنی دچار نقص شود و در معابر به‌عنوان دودزا شناسایی شود، امکان برخورد قانونی با آن وجود دارد. سرهنگ علی‌اصغر شریفی، رئیس مرکز اطلاع‌رسانی پلیس راهور تهران بزرگ نیز تأکید کرد که داشتن برگ معاینه‌فنی به‌تنهایی کافی نیست و در صورت دودزا بودن خودرو، پلیس با مالک آن برخورد خواهد کرد. براساس توضیحات پلیس، خودروهای دارای نقص فنی موثر یا آلودگی می‌توانند پس از شناسایی، برای رفع نقص به تعمیرگاه مراجعه کنند و پس از دریافت معاینه‌فنی جدید، مراحل قانونی ترخیص را طی کنند. از ابتدای سال جاری همچنین بیش از ۴۲ هزار فقره اعمال قانون برای خودروهای دارای نقص در سیستم روشنایی و نقص فنی موثر ثبت شده است.

سه روز برخورد ضربتی با خودروهای دودزا

در شهریورماه نیز پلیس راهور تهران بزرگ طرحی ضربتی را برای برخورد با خودروهای دودزا و فاقد معاینه‌فنی اجرا کرد. این طرح از ۱۴ تا ۱۶ شهریورماه در پایتخت به اجرا درآمد و

فروش

LAMARI NEO

با سه طرح ویژه

۱

اقساط بلند مدت

قیمت قطعی

۲

اقساط بدون بهره

تحويل ۳۰ روزه

۳

خرید نقدی



LAMARI

نمایندگی کد ۵۰۲۱۰ آرتین موتور



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

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

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

بیلپورد
Billboard

بامو ۱۵، صددرصد برقی

«سری ۵ بامو همواره جزو محبوب‌ترین محصولات این خودروساز باواریایی بوده است. از آن‌جا که از سال ۲۰۱۵ میلادی به بعد کمپانی‌های مطرح تحت فشار سیاست‌های جدید استاندارد دی بوده‌اند، سعی کرده‌اند به مرور موتورهای بنزینی را حذف و از نیروی الکتریکی به‌عنوان جایگزین آن استفاده کنند. بر این اساس بامو سری ۵ تمام‌برقی موسوم به ۱۵ در یک بیلپورد تبلیغاتی در انگلستان اشاره به این موضوع دارد که تنها ۱۵،۹ تا ۲۰،۶ کیلووات-ساعت انرژی لازم است تا مسافت ۱۰۰ کیلومتری را با این خودرو بپیمایید که در این مسافت مقدار منواکسید کربن (CO) صفر گرم بر کیلومتر است.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



آیا اسکوتر برای خانم‌ها مناسب‌تر است؟

«اسکوترهای موتورسیکلت به دلیل ساختار ارگونومیک، استفاده آسان و نحوه قرارگیری بدن، می‌توانند برای بسیاری از بانوان گزینه‌ای مناسب باشند؛ با این حال، مناسب بودن یک اسکوتر به جنسیت وابسته نیست و باید بر اساس ابعاد بدنی و توانایی کنترل آن انتخاب شود. پژوهش‌های ارگونومی نشان می‌دهند ارتفاع زین، فاصله و ارتفاع فرمان، فضای حرکتی پاها و زاویه زانو و مچ پا، نقش مهمی در راحتی و کنترل موتورسیکلت دارند. در اسکوترها، کف پای تخت و وضعیت نشستن عمودی، سوار و پیاده‌شدن را برای بسیاری از کاربران ساده‌تر می‌کند.

همچنین وزن کمتر برخی مدل‌های شهری و ارتفاع زین پایین‌تر می‌تواند کنترل موتورسیکلت در توقف و مانورهای سرعت پایین را آسان‌تر کند. البته یک اسکوتر سنگین یا دارای زین بلند ممکن است برای یک موتورسوار کوتاه‌قد، فارغ از جنسیت، دشوار باشد. از سوی دیگر، ارگونومی نامناسب می‌تواند موجب خستگی و کاهش راحتی شود؛ یک مرور نظام‌مند از مطالعات موتورسیکلت نیز نشان داده است که ناراحتی وضعیتی و خستگی جسمانی می‌توانند بر عملکرد راننده اثر بگذارند. در انتخاب اسکوتر برای بانوان، علاوه بر تناسب ابعاد، وجود ABS اهمیت ویژه‌ای دارد. پژوهش‌های IIHS نشان می‌دهد موتورسیکلت‌های مجهز به ABS نرخ تصادفات مرگبار پایین‌تری دارند. همچنین ناگفته نماند که این دسته از موتورسیکلت‌ها یکی از بهترین گزینه‌ها برای خانم‌ها هستند؛ چراکه از نظر ارگونومی در سطح بالاتری قرار دارند.

نکته آموزشی

در دمای پایین، روغن گیربکس نیز مانند سایر سیالات خودرو و ویسکوزیته بیشتری پیدا می‌کند و برای رسیدن به شرایط کاری مناسب، به زمان نیاز دارد. به همین دلیل، روشن نگه داشتن طولانی مدت خودرو در حالت درجا برای گرم شدن کامل گیربکس ضروری نیست؛ بلکه بهتر است پس از مدت کوتاهی، خودرو با سرعت و فشار موتور پایین حرکت کند تا روغن به تدریج در مدار گیربکس گردش کرده و به دمای مناسب برسد.

«با آغاز فصل سرما، نحوه استفاده از خودرو در دقایق ابتدایی حرکت اهمیت بیشتری پیدا می‌کند؛ موضوعی که در خودروهای مجهز به گیربکس اتوماتیک می‌تواند در افزایش عمر مجموعه انتقال قدرت موثر باشد. کارشناسان فنی توصیه می‌کنند پس از روشن کردن خودرو در هوای سرد، از فشردن ناگهانی پدال گاز و حرکت با دور موتور بالا خودداری شود.

با گیربکس
اتوماتیک در سرما
چگونه رفتار کنیم؟



یزد تایر تولید کننده انواع تایرهای موتورسیکلت و دوچرخه
www.yric.com

تحت لیسانس VREDESTEIN هلند
۵ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی تحت لیسانس وردشتاین هلند

UNIVERSE
225/55 R18

new جدید

YAZD TIRE
www.yric.com