

زیرساخت ناکافی زنجیره
تولید خودروهای برقی
و هیبریدی در کشور

صفحه ۱۴



کانسپتی که می‌خواهد لوکس‌گرایی
فرانسوی را بازتعریف کند

صفحه ۶

استارت

امید محمدی

سر دبیر

صنعت خودرو بدون استراتژی
به مقصد نمی‌رسد

صنعت خودرو ایران بیش از آن‌که به تکرار اهدافی مانند افزایش تولید، ارتقای کیفیت و توسعه ساخت داخل نیاز داشته باشد، محتاج نقشه راهی است که نسبت میان این اهداف و واقعیت‌های اقتصادی کشور را مشخص کند.

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

قلب سرخ ایتالیایی‌ها دوباره تپید:

طراحی به مهم‌ترین سلاح
«آلفارومئو» تبدیل می‌شود

صفحه ۶

آغاز فروش فوق‌العاده سایپا برای
متقاضیان جایگزینی خودروهای فرسوده

صفحه ۱۰

تایرهای «میشلن» صاحب هویت
الکترونیکی شدند

صفحه ۱۳

دلیل برتری کراس‌اوور میان‌سایز «کیا» در بازار ایران چیست؟

«سورنتو»؛ الماس گره‌ای
در دستان «هرمس خودرو»

صفحه ۱۲

وزیر صمت اعلام کرد:

افزایش تولید و ارتقای کیفیت، دوا اولویت صنعت خودرو است

وزیر صمت، معدن و تجارت با تأکید بر ضرورت حفظ مزیت تولید در صنعت خودرو گفت: «توسعه سکوها، مشتری، کاهش هزینه‌های تولید، افزایش عمق ساخت داخل...»

صفحه ۵

خانواده‌ای از شاسی‌بلندهای آفرودی برای
بازارهای جهانی از مسیر قاره سبز؛

«۲۱۲» در مسیر
تبدیل شدن به یک برند
مستقل است

صفحه ۴

«الانترا»؛

چند ضلعی تیز و چابک گره‌ای

«هرمس خودرو»
عرضه محبوب‌ترین سدان
هیوندای را آغاز کرد

صفحه ۸

یک کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو

با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

هدف از واردات خودرو
چیست؟

صفحات ۲ و ۳



«ماموت خودرو» رقابت کراس‌اوورهای لوکس را سخت‌تر می‌کند؛

صفحه ۱۵

«گرند کولئوس»؛ برگ تازه رنو در بازار ایران

اتمسفهرانی

حس خوب، خرید مطمئن



AZINA DRIVE

اقساط ۶ ماهه بدون بهره

تحويل ۳۰ روزه



فروش ویژه QASHQAI

فروش ویژه

LAMARI NEO



اقساط
۳ و ۵ سال



قیمت
قطعی



یکسال
گارانتی تعویض



LAMARI

نمایندگی کد ۲۱۵۵ آرین موتور



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰-۱



هویت بصری تایفون را تداعی می‌کند. بیشترین تغییرات در نمای جلو دیده می‌شود. چراغ‌های گرد استاندارد جیمینی جای خود را به چراغ‌های مربعی داده‌اند که مستقیماً از زبان طراحی تایفون الهام گرفته‌اند. برخلاف بسیاری از خودروهای مدرن، این چراغ‌ها همچنان از لامپ‌های هالوژنی استفاده می‌کنند تا حس نوستالژیک خودرو حفظ شود. چراغ‌های راهنما نیز در دو سوی چراغ‌های اصلی قرار گرفته‌اند و ظاهر خودرو را بیش از پیش به GMC نزدیک کرده‌اند.

شرکت سازنده حتی برای جلونچرخه نیز راه‌حلی جالب پیدا کرده است. به جای نشان GMC، یک لوگوی جدید با عنوان «UMC» روی خودرو نصب شده که از نظر فونت و ظاهر شباهت زیادی به لوگوی مشهور GMC دارد. سپر مشکی‌رنگ و چراغ‌های مه‌شکن مربعی نیز این تبدیل را کامل تر کرده‌اند.

سوزوکی جیمینی یکی از محبوب‌ترین خودروها برای پروژه‌های شخصی‌سازی در جهان به‌شمار می‌رود. طی سال‌های اخیر نسخه‌هایی با الهام از Mercedes-Benz G-Class، Land Rover Defender و حتی برخی خودروهای کلاسیک روی این آفرودر کوچک زاپنی ساخته شده‌اند. اما تازه‌ترین پروژه شاید یکی از متفاوت‌ترین آن‌ها باشد: جیمینی‌ای که ظاهر خود را از GMC Typhoon، شاسی‌بلند پر قدرت و افسانه‌ای آمریکایی دهه ۱۹۹۰ قرض گرفته است. سازنده این پروژه شرکت زاپنی C.L.Link است که قصد دارد خودرو را در نمایشگاه Tokyo Auto Salon ۲۰۲۷ به نمایش بگذارد. نکته جالب این‌جاست که پروژه بر پایه نسخه چهاردر Jimmy Nomade توسعه یافته؛ در حالی که GMC Typhoon اصلی یک خودرو دودر بود. با وجود تفاوت آشکار ابعاد و تناسبات، نتیجه نهایی به شکل شگفت‌آوری

این «GMC» کوچک در واقع یک سوزوکی «جیمینی» است!



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

هدف از واردات خودرو چیست؟



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

بازار خودرو در حالی با تداوم نوسانات قیمتی، کاهش توان خرید خانوارها و محدودیت‌های تامین ارز روبه‌رو است که واردات همچنان یکی از ابزارهای سیاست‌گذار برای افزایش رقابت و بهبود شرایط عرضه به‌شمار می‌رود. موافقان این سیاست بر این باورند که حتی اگر سهم واردات خودرو از مجموع منابع ارزی کشور چندان قابل توجه نباشد، حضور محصولات خارجی می‌تواند انتظارات فعالان بازار را تغییر دهد، گزینه‌های بیشتری پیش‌روی خریداران قرار دهد و از شکل‌گیری فضای انحصاری جلوگیری کند. با این حال، تجربه بازار نشان می‌دهد که افزایش تنوع محصولات الزامه کاهش قیمت‌ها یا گسترش دسترسی عمومی به خودرو منجر نمی‌شود و میان ورود خودرو به کشور و ایجاد رقابت موثر در بازار فاصله‌ای وجود دارد که عوامل متعددی در شکل‌گیری آن نقش دارند. در این میان، نحوه تخصیص ارز، هزینه‌های گمرکی، عوارض واردات، نرخ ارز و ثبات مقررات تجاری، از جمله متغیرهایی هستند که می‌توانند میزان اثرگذاری این سیاست را تعیین کنند. از سوی دیگر، واردات خودرو علاوه بر آثار احتمالی بر قیمت و عرضه، با فعالیت شرکت‌های بازرگانی، شبکه‌های خدمات پس از فروش، تامین قطعات و اشتغال مرتبط است؛ موضوعی که ارزیابی اقتصادی آن را به بررسی هم‌زمان منافع و هزینه‌های بلندمدتی می‌کند. بنابراین، پرسش اساسی این است که آیا واردات با ساختار و حجم کنونی می‌تواند به ابزاری موثر برای اصلاح بازار تبدیل شود یا برای دستیابی به چنین هدفی، تغییر در شیوه سیاست‌گذاری ضرورت دارد؟ محمدفرح آبادی، کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با اشاره به ضرورت بررسی بازده اقتصادی

منابع تخصیص یافته به واردات خودرو گفت: «ارزیابی این سیاست نباید تنها بر میزان ارز مصرف‌شده یا تعداد خودروهای وارداتی متمرکز باشد، بلکه باید آثار آن بر رقابت، قیمت نهایی و قدرت خرید مصرف‌کنندگان نیز مورد توجه قرار گیرد.» وی افزود: «واردات زمانی می‌تواند نقش موثری در بهبود شرایط بازار ایفا کند که عرضه محصولات خارجی از سطحی محدود فراتر رود، مقررات قابل پیش‌بینی باشد و نتایج اقتصادی این سیاست به شکل ملموسی در اختیار مصرف‌کننده قرار گیرد.»

برخی فعالان بازار معتقدند ارز مورد نیاز برای واردات خودرو در مقایسه با مجموع منابع ارزی کشور رقم‌بزرگی نیست، آیا این استدلال می‌تواند مبنای مناسبی برای ادامه این سیاست باشد؟

برای قضاوت درباره واردات خودرو، ابتدا باید مشخص کنیم که از این سیاست چه انتظاری داریم. اگر هدف، افزایش رقابت و بهبود شرایط عرضه باشد، باید بررسی کنیم که منابع اختصاص یافته تا چه اندازه به این اهداف کمک می‌کنند. کوچک بودن سهم یک فعالیت از منابع کلان اقتصادی، به‌خودی‌خود به ضرورت آن را اثبات می‌کند و نه دلیلی برای کنار گذاشتن آن است. در واقع، باید میان اندازه منابع مصرف‌شده و بازدهی حاصل از آن‌ها ارتباط برقرار کرد. ممکن است یک فعالیت اقتصادی با سهم نسبتاً محدود از منابع، آثار مثبت قابل‌توجهی بر بازار داشته باشد؛ در مقابل، ممکن است تخصیص منابع به فعالیتی دیگر، با وجود هزینه بالا، نتیجه متناسبی ایجاد نکند. بنابراین معیار اصلی باید میزان منفعتی باشد که در برابر هزینه انجام‌شده به‌دست می‌آید. نکته دیگر این است که منابع ارزی قابل استفاده برای واردات را نمی‌توان صرفاً با تقسیم بودجه عمومی به نرخ ارز محاسبه کرد. بودجه دولت منابع ارزی در دسترس، از نظر ماهیت و نحوه تخصیص یکسان نیستند. به‌همین دلیل، برای ارزیابی ظرفیت واردات باید منشأ تامین ارز، محدودیت‌های موجود و تعهدات ارزی سایر بخش‌های اقتصاد نیز در نظر گرفته شود. در نتیجه، دفاع از واردات یا مخالفت با آن باید بر پایه اطلاعات دقیق و مقایسه هزینه و فایده صورت گیرد. سیاست‌گذار لازم است مشخص کند که واردات چه میزان به

صنعت خودرو بدون استراتژی به مقصد نمی‌رسد

برق، گاز و فولاد گره‌زدوز نقش تعیین‌کننده تخصیص به‌موقع ارز غافل‌ماند. ظرفیت کارخانه‌های تولید واقعی تبدیل می‌شود که زنجیره تامین امکان فعالیت مستمر داشته باشد. موضوع کیفیت نیز به‌همین اندازه نیازمند نگاهی واقع‌بینانه است. بازنگری در استانداردها، ارتقای ایمنی و بهبود عملکرد فنی خودروها ضرورتی انکارناپذیر است؛ اما استانداردها بالاتر بدون سرمایه‌گذاری در طراحی، آزمون، تجهیزات تولید و فناوری قطعات، به‌تنهایی کیفیت را افزایش نمی‌دهد. سیاست‌گذار باید میان الزام فنی و توان اجرایی صنعت تناسب برقرار کند و هم‌زمان، مسیر حرکت به سمت استانداردهای بالاتر را بازماندگی مشخص و نظارت موثر پیش ببرد.

در این میان، تاکید بر توسعه پلتفرم‌های مشترک و تولید خودروهای اقتصادی می‌تواند فرصتی برای کاهش هزینه‌های مهندسی و افزایش مقیاس تولید باشد. با این حال، خودرو اقتصادی نباید به محصولی با فناوری قدیمی یا ایمنی پایین‌تر تبدیل شود. کاهش هزینه باید از مسیر طراحی بهینه، اشتراک قطعات، افزایش بهره‌وری و مدیریت زنجیره تامین دنبال شود؛ مسیری که بدون ثبات مقررات و امکان برنامه‌ریزی بلندمدت دشوار خواهد بود. نکته اساسی آن است که افزایش تولید، ارتقای کیفیت و توسعه ساخت داخل سه هدف جدا از یکدیگر نیستند. اگر منابع مالی تولیدکننده محدود باشد، قطعه‌ساز مطالبات خود را به‌موقع دریافت نکند و سیاست‌های ارزی و تجاری پیش‌بینی‌پذیر نباشند، تحقق هم‌زمان این اهداف با مانع مواجه خواهد شد. از سوی دیگر، حمایت از صنعت نیز نباید به حذف مسئولیت خودروسازان در قبال کیفیت محصول، هزینه تمام‌شده و تعهدات مشتریان منجر شود. وزارت صمت اکنون فرصت دارد با عبور از رویکردهای مقطعی، تدوین استراتژی الزام‌آور و هماهنگ‌سازی سیاست‌های ارزی، تجاری و صنعتی، مسیر توسعه خودروسازی را روشن کند. چنین برنامه‌ای باید دارای اولویت‌های مشخص، منابع قابل تامین، زمان‌بندی اجرایی و شاخص‌های سنجش عملکرد باشد. صنعت خودرو برای بازسازی اعتماد عمومی، بیش از وعده به افزایش تولید به ثبات در تصمیم‌گیری و امکان تحقق برنامه‌های نیاز دارد. بدون نقشه راه، رشد تیراژ ممکن است مقطعی باشد و ارتقای کیفیت در حد یک هدف باقی بماند. مساله امروز خودروسازی کشور، صرفاً تولید بیشتر نیست؛ مساله آن است که تولید چگونه، با چه هزینه‌ای و بر پایه چه راهبردی باید به صنعتی رقابت‌پذیر و پاسخگو تبدیل شود.

صنعت خودرو ایران بیش از آن‌که به تکرار اهدافی مانند افزایش تولید، ارتقای کیفیت و توسعه ساخت داخل نیاز داشته باشد، محتاج نقشه راهی است که نسبت میان این اهداف و واقعیت‌های اقتصادی کشور را مشخص کند. اظهارات اخیر وزیر صنعت، معدن و تجارت درباره ضرورت بازنگری در استانداردهای خودرو و تاکید بر ارتقای کیفیت و رشد تولید در

سال جاری، بار دیگر این پرسش را مطرح می‌کند که آیا زیرساخت‌های سیاست صنعتی و اقتصادی لازم برای تحقق این وعده‌ها فراهم شده است؟ سیدمحمد اتابک در دیدار با اعضای انجمن خودروسازان، بر اهمیت این صنعت در اشتغال، تولید ناخالص داخلی و زنجیره تامین تاکید کرده است. این نگاه از آن جهت اهمیت دارد که خودرو سازی تنها یک فعالیت صنعتی نیست، بلکه مجموعه‌ای از صنایع بالادستی، قطعه‌سازان، شرکت‌های مهندسی و شبکه خدمات پس از فروش را به‌حرکت درمی‌آورد. با این حال، حفظ این ظرفیت اقتصادی به سیاست‌هایی فراتر از تعیین اهداف تولیدی نیاز دارد.

واقعیت آن است که صنعت خودرو همچنان فاقد استراتژی مدون و لازم‌الاجرائی است که تکلیف توسعه محصول، سرمایه‌گذاری فناوریانه، تامین مالی، سیاست ارزی و جایگاه رقابت را به‌صورت هم‌زمان روشن کند. در چنین شرایطی، انتظار برای بهبود کیفیت و افزایش تیراژ، بدون اصلاح موانع ساختاری، نمی‌تواند به برنامه‌ای قابل اتکا تبدیل شود. هدف‌گذاری زمانی معنا پیدا می‌کند که ابزار تحقق آن نیز در اختیار تولیدکننده قرار گیرد از سوی دیگر، وزیر صمت در حالی تاکید بر تولید خودرو داشته که خودروسازان و قطعه‌سازان با چالش تامین ارز روبه‌رو هستند. تولید خودرو به تامین مستمر مواد اولیه و قطعات وابسته است و حتی داخلی‌سازی گسترده نیز نیاز صنعت به ارز را برای تهیه برخی تجهیزات، مواد اولیه و قطعات الکترونیکی از بین نمی‌برد. بنابراین، نمی‌توان رشد تولید را صرفاً به تامین



امید محمدی

سر دبیر



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



پیکاپ اسپرت «فورد» لباسی مسابقه پوشید

در حالی که بیشتر توجه‌ها در خانواده Ford Ranger به نسخه‌های آفرودی مانند رینور معطوف شده، فورد در اروپا همچنان روی محصولی کاملاً متفاوت سرمایه‌گذاری می‌کند؛ پیکایی که به جای بیراهه‌ها برای خیابان طراحی شده است. اکنون نسخه ویژه‌ای از Ranger MS-RT با نام Champion Edition معرفی شده که ظاهر تهاجمی‌تر و الهام‌گرفته از خودروهای مسابقه‌ای دارد. این مدل حاصل همکاری Ford Pro و شریک قدیمی مسابقه‌ای فورد یعنی IM-Sport است. مهم‌ترین تفاوت Champion Edition با نسخه استاندارد، استفاده از رنگ مشکی Agate Black در کنار نوارهای طلایی مات روی بدنه و همچنین رنگ‌های ۱۲۱ اینچی بارتنگ طلایی است؛ ترکیبی که حال و هوای خودروهای مسابقه‌ای کلاسیک را تداعی می‌کند. البته سایر ویژگی‌های ظاهری MS-RT همچنان حفظ شده‌اند. سپر اختصاصی با ورودی‌های

حمل و نقل، انبارداری، خدمات فنی، تأمین قطعات، تعمیرات و پشتیبانی مشتریان را نیز در بر می‌گیرد. تغییرات ناگهانی در مقررات می‌تواند بر فعالیت این مجموعه‌ها در نتیجه بر وضعیت نیروی انسانی آن‌ها اثر بگذارد. با این حال، برای بررسی میزان اشتغال ایجادشده باید میان مشاغل مستقیم و غیرمستقیم تفاوت قائل شد و روش محاسبه آمارها را شناخت. صرف‌العام یک رقم درباره تعداد شاغلان، بدون ارائه اطلاعات مربوط به دامنه فعالیت و مبنای محاسبه، برای ارزیابی دقیق کافی نیست. از منظر اقتصاد کلان نیز باید پرسید که این اشتغال با چه میزان سرمایه و منابع ارزی پشتیبانی می‌شود و چه ارزش افزوده‌ای ایجاد می‌کند؟ حفظ فعالیت اقتصادی و جلوگیری از آسیب به بنگاه‌ها اهمیت دارد، اما تصمیم‌گیری درباره تخصیص منابع محدود باید به مقایسه گزینه‌های مختلف بازدهی آن‌ها متکی باشد. به همین دلیل، نه می‌توان اشتغال مرتبط با واردات را نادیده گرفت و نه می‌توان آن را به‌تنهایی توجیهی برای هر میزان تخصیص ارز دانست. سیاست مناسب باید به‌گونه‌ای تنظیم شود که ضمن حفظ فعالیت‌های اقتصادی کارآمد، امکان رقابت و استفاده موثرتر از منابع کشور را نیز فراهم کند.

تغییرات در سیاست‌های ارزی و تجاری چه پیامدی برای واردکنندگان و قیمت خودروهای عرضه‌شده در بازار دارد؟

واردات خودرو به برنامه‌ریزی در چند مرحله نیاز دارد؛ از انتخاب و خرید محصول گرفته تا تأمین ارز، حمل و نقل، ترخیص و عرضه نهایی. هرگونه تغییر در قواعد این فرآیند می‌تواند بر نامه‌مالی و تجاری شرکت‌ها را تحت‌تأثیر قرار دهد. زمانی که فعال اقتصادی نتواند درباره مقررات آینده اطمینان داشته باشد، ناچار است ریسک بیشتری را در تصمیم‌های خود لحاظ کند. این ناطمینانی ممکن است موجب تأخیر در سفارش‌گذاری، افزایش هزینه تأمین مالی یا کاهش تمایل به عرضه شود. در مواردی نیز تغییر مقررات پس از ایجاد تعهدات مالی، هزینه‌هایی را به بنگاه تحمیل می‌کند که در محاسبات اولیه آن پیش‌بینی نشده است. بخشی از این فشارها ممکن است در قیمت نهایی

ممکن است واردات، تعداد درندها و مدل‌های موجود را افزایش دهد و انتخاب‌های بیشتری در اختیار مشتریان قرار دهد؛ با این حال، اگر قیمت نهایی محصولات یادآمد خانوارها تناسب نداشته باشد، این تنوع به افزایش دسترسی عمومی منجر نخواهد شد. قیمت خودروهای وارداتی تنها به قیمت خرید آن‌ها از شرکت سازنده وابسته نیست. هزینه حمل و نقل، نرخ ارز، تعرفه‌ها، عوارض، هزینه‌های ترخیص و سایر مخارج قانونی در قیمت نهایی نقش دارند. علاوه بر این، محدود بودن عرضه با ضعف رقابت میان واردکنندگان نیز می‌تواند مانع انتقال مزایای احتمالی واردات به مصرف‌کننده شود. از این رو، افزایش تعداد خودروهای واردشده لزوماً به معنای کاهش قیمت در بازار نیست، اگر هزینه‌های جانبی همچنان بالا باشد یا حجم عرضه در مقایسه با تقاضا محدود بماند. خودروهای وارداتی بیشتر به بخش خاصی از بازار خدمت خواهند کرد و اثر آن‌ها بر قدرت خرید عمومی اندک خواهد بود. البته ارزیابی واردات نباید تنها به قیمت خودروهای خارجی محدود شود. باید بررسی کرد که ورود این محصولات چه اثری بر قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی، شرایط فروش، کیفیت خدمات و میزان رقابت گذاشته است. برای رسیدن به نتیجه دقیق، مقایسه روند بازار در دوره‌های مختلف و در نظر گرفتن تغییرات نرخ ارز و هزینه تولید ضروری است. در نهایت، موفقیت واردات زمانی معنا پیدا می‌کند که علاوه بر افزایش تنوع، شاخص‌هایی مانند قیمت مصرف‌کننده، میزان تحویل واقعی و گستره دسترسی خریداران نیز بهبود یابد. در غیر این صورت، ممکن است بازار از نظر تعداد مدل‌ها متنوع‌تر شود، اما مشکل اصلی خانوارها همچنان پابرجا بماند.

فعالیت شرکت‌های واردکننده، شبکه‌های فروش و خدمات پس از فروش برای گروهی از شاغلان ایجاد اشتغال کرده است. این موضوع چه جایگاهی در ارزیابی اقتصادی واردات دارد؟

اشتغال یکی از متغیرهایی است که باید در تحلیل آثار اقتصادی واردات مورد توجه قرار گیرد. فعالیت شرکت‌های واردکننده فقط به خرید و فروش خودرو محدود نیست و بخش‌هایی مانند

عرضه موثر بازار اضافه کرده، چه اثری بر قیمت‌ها گذاشته و آیا امکان دستیابی به نتایج مشابه با هزینه کمتر وجود دارد یا خیر.

یکی از استدلال‌های مطرح‌شده درباره واردات خودرو، تأثیر آن بر انتظارات عمومی و ایجاد آرامش در بازار است. آیا چنین اثری می‌تواند در عمل به کنترل قیمت‌ها کمک کند؟

انتظارات اقتصادی در شکل‌گیری رفتار خریداران و فروشندگان نقش مهمی دارند. زمانی که مردم نسبت به آینده قیمت‌ها اطمینان ندارند، ممکن است خرید خود را جلو بیندازند یا خودرو را به‌عنوان ابزاری برای حفظ ارزش دارایی در نظر بگیرند. فروشندگان نیز در شرایط بی‌ثباتی ممکن است از عرضه با قیمت مشخص خودداری کنند یا تصمیم‌های خود را به تغییرات احتمالی بازار وابسته سازند. در چنین فضایی، اعلام یک برنامه معتبر برای افزایش عرضه می‌تواند بر انتظارات اثر بگذارد. اگر خریدار اطمینان داشته باشد که خودرو در زمان مشخص و با هزینه‌ای قابل پیش‌بینی عرضه خواهد شد، ممکن است از خرید شتاب‌زده صرف‌نظر کند. اما این اتفاق به اعتبار سیاست و امکان اجرای آن بستگی دارد، نه صرفاً به انتشار خبر یا اعلام یک هدف. اگر برنامه واردات بارها اعلام شود، اما تحویل خودروها با تأخیر مواجه شود یا قیمت نهایی با برآوردهای اولیه فاصله زیادی داشته باشد، اثر روانی آن به تدریج کاهش پیدا می‌کند. در چنین شرایطی، حتی اعلام افزایش واردات نیز ممکن است نتواند رفتار بازار را تغییر دهد. بنابراین، آرامش روانی را باید حاصل ترکیب عرضه واقعی، ثبات مقررات و اعتماد عمومی دانست. واردات می‌تواند در این مسیر نقش داشته باشد، اما به‌تنهایی قادر نیست ناطمینانی‌های ناشی از تورم، نوسان ارز و انتظارات عمومی را از بین ببرد.

با وجود ورود خودروهای خارجی، بخش بزرگی از مصرف‌کنندگان همچنان امکان خرید این محصولات را ندارند. مشکل اصلی در این زمینه چیست؟

تنوع بازار و قدرت خرید دو موضوع مرتبط، اما متفاوت هستند.

رقابت باشد، اما جایگزین اصلاح ساختارهای ناکارآمد، افزایش بهره‌وری تولید و ایجاد فضای کسب‌وکار شفاف نیست. اثرگذاری آن زمانی بیشتر خواهد بود که در کنار اصلاحات دیگر و براساس قواعد پایدار اجرا شود.

باتوجه به محدودیت منابع ارزی و مشکلات موجود در بازار، چه تغییراتی می‌تواند اثر بخشی واردات را افزایش دهد؟

نخستین گام، تعیین اهداف مشخص و قابل سنجش برای سیاست واردات است. اگر هدف افزایش رقابت باشد، باید شاخص‌هایی برای بررسی تغییرات قیمت، کیفیت عرضه و رفتار بازار تعریف شود. اگر هدف افزایش دسترسی مصرف‌کنندگان است، قیمت نهایی و توان خرید خانوارها باید در ارزیابی‌ها جایگاه اصلی داشته باشد. بدون تعیین معیارهای روشن، نمی‌توان مشخص کرد که سیاست اجراشده تا چه اندازه موفق بوده است. گام بعدی، شفافیت در تخصیص منابع ارزی و انتشار اطلاعات مربوط به واردات است. میزان ارز تخصیص یافته، تعداد خودروهای واردشده و تحویل‌شده، هزینه‌های مرتبط و اثر آن‌ها بر بازار باید به‌صورت منظم قابل بررسی باشد. این اطلاعات می‌تواند مبنای تصمیم‌گیری دقیق‌تر قرار گیرد و امکان ارزیابی مستقل نتایج را فراهم کند. همچنین ثبت مقررات و کاهش تغییرات ناگهانی اهمیت دارد. فعالان اقتصادی باید بتوانند با اطلاع از چارچوب‌های قانونی، درباره سفارش‌گذاری، تأمین مالی و خدمات پس از فروش برنامه‌ریزی کنند. در عین حال، سیاست‌گذار باید در صورت تغییر شرایط اقتصادی امکان اصلاح تصمیم‌ها را داشته باشد، اما این اصلاحات باید با توضیح روشن و در نظر گرفتن تعهدات موجود انجام شود.

در نهایت، واردات خودرو نباید به موضوعی صرفاً سیاسی یا محل تقابل دیدگاه‌های موافق و مخالف تبدیل شود. معیار اصلی، نتیجه‌ای است که این سیاست برای اقتصاد و مصرف‌کننده ایجاد می‌کند. ارزیابی مستمر هزینه و فایده، انتشار داده‌های معتبر و اصلاح مقررات براساس شواهد می‌تواند کمک کند منابع محدود کشور در مسیری به‌کارگرفته شوند که بیشترین منفعت اقتصادی و اجتماعی را به همراه داشته باشد.

اف ایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV

فونیکس

NEW

جهت اطلاعات بیشتر
اسکن کنید

مرکز تماس خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

fownix.official

MSH
MWM SUPER HYBRID



جایگزین عنوان قبلی کرده است. همچنین راهنماهای رسمی خودرو و صفحات اینترنتی مرتبط با این فناوری نیز به روز رسانی شده‌اند. زمان‌بندی این تصمیم‌اتفاقی نیست. تسلا هم‌زمان در حال تلاش برای دریافت مجوزهای گسترده‌تر جهت استفاده از این فناوری در سراسر اتحادیه اروپا است. تاکنون چند کشور اروپایی از جمله هلند، بلژیک، کرواسی، اسلوونی، لیتوانی، استونی، دانمارک و جمهوری چک استفاده از این سامانه را تأیید کرده‌اند و کشورهای دیگری نیز در حال بررسی آن هستند. با وجود تغییر نام، فناوری مورد استفاده تفاوتی نکرده است. سامانه فعلی همچنان در رده سیستم‌های پیشرفته کمک‌راننده قرار می‌گیرد و جایگزین راننده انسانی محسوب نمی‌شود. راننده باید دسترسی کامل به کنترل خودرو داشته باشد و در تمام مدت آماده مداخله باشد.

شرکت Tesla سرانجام در برابر فشار نهادهای نظارتی اروپایی عقب‌نشینی کرد و نام‌بخش را انگیزه Full Self-Driving (FSD) را در بازارهای اروپایی کنار گذاشت. این سیستم که سال‌ها با عنوان «خودرانی کامل» شناخته می‌شد، اکنون روی وبسایت‌ها و اسناد رسمی تسلا در اروپا با نام Tesla Assisted Driving (TSC) یا «رانندگی کمکی تسلا» معرفی می‌شود. این تغییر در حالی رخ می‌دهد که سال‌هاست نهادهای نظارتی و کارشناسان ایمنی نسبت به نام FSD انتقاد دارند. منتقدان معتقد بودند عبارت «خودرانی کامل» این تصور را ایجاد می‌کند که خودرو قادر است بدون دخالت انسان رانندگی کند؛ در حالی که راننده همچنان باید به‌طور مداوم مسیر را زیر نظر داشته باشد و مسئولیت کامل کنترل خودرو را بر عهده بگیرد. تسلا طی هفته‌های اخیر نام جدید را در بازارهایی مانند آلمان، اسپانیا، هلند، سوئد و چند کشور دیگر اروپایی

«تسلا» به خودران نبودن محصولاتش اعتراف کرد



خانواده‌ای از شاسی‌بلندهای آفرودی برای بازارهای جهانی از مسیر قاره سبز؛

«۲۱۲» در مسیر تبدیل شدن به یک برند مستقل است

مسیر توسعه خانواده ۲۱۲ نشان می‌دهد BAW دیگر به یک شاسی‌بلند کلاسیک بسنده نمی‌کند. این شرکت قصد دارد با معرفی نسخه سهدر، تیپ‌های آفرودی، پیکاپ و یک شاسی‌بلند بزرگ‌تر، سبد محصولات این خانواده را به شکل قابل توجهی گسترش دهد



محسوب می‌شود و پنج‌نیز در این نسخه حفظ شده است. با این حال، وینچ اکنون در سیر جلواغام شده تا علاوه بر ایجاد ظاهری یکپارچه‌تر، ایمنی عابران پیاده نیز بهبود یابد. با وجود ابعاد کوچک‌تر، فضای ردیف عقب این خودرو قابل توجه است، در این بخش دو سرنشین به راحتی جای می‌گیرند و به دلیل حذف صندلی میانی، ۲۱۲ سهدر، در مجموع ظرفیت چهار سرنشین را دارد.

دو پیش‌راننده برای نسخه سهدر نسخه سهدر ۲۱۲ با دو گزینه پیش‌راننده عرضه خواهد شد؛ یک موتور دیزلی با قدرت ۱۶۶ اسب‌بخار و یک موتور بنزینی ۲۳۱ اسب‌بخاری که هر دو پیش‌راننده به جعبه‌دنده ۸ سرعته اتوماتیک ساخت ZF متصل خواهند بود. در فضای داخلی نیز صندلی‌ها با ترکیبی از چرم مصنوعی و میکروفاایبر خاکستری پوشانده شده‌اند و صندلی‌های جلو نسبت به مدل T01 از حمایت جانبی بیشتری برخوردارند.

چانگ‌فنگ: نسخه‌ای خوش‌تر از ۲۱۲ یکی دیگر از اعضای خانواده ۲۱۲، نسخه‌ای موسوم به «Changfeng» یا «چانگ‌فنگ» است که در بازار چین عرضه می‌شود. این مدل بر پایه T01 شکل گرفته، اما به مجموعه‌ای از تجهیزات آفرودی مجهز شده است. سپرهای اختصاصی با وینچ یکپارچه، جلو پنجره متفاوت، اسنور کل نصب‌شده روی ستون A، رینگ‌های ۱۷ اینچی و تایرهای آف‌رود، ظاهر این نسخه را نسبت به مدل استاندارد تهاجمی‌تر کرده‌اند. ۲۱۲ چانگ‌فنگ نیز با پیش‌راننده‌ای ۴ سیلندر بنزینی و دیزلی در دسترس خواهد بود.

X03؛ ورود ۲۱۲ به کلاس بزرگ‌تر BAW در نمایشگاه خودرو پاریس، کانسپت X03 را نیز به نمایش گذاشته است؛ محصولی که قرار است در جایگاهی بالاتر از مدل‌های فعلی خانواده ۲۱۲ قرار گیرد. X03 همچنان از فلسفه طراحی آفرودی ۲۱۲ فاصله نگرفته و بر پایه شاسی نردبانی ساخته شده است. در بخش جلو از سیستم تعلیق جناغی دویل و در محور عقب از سیستم تعلیق چندانصالی استفاده شده است. این خودرو ۵.۱ متر طول، ۲.۰۴ متر عرض و ۱.۹۵ متر ارتفاع دارد. با وجود ابعاد بزرگ‌تر، فضای کابین و به خصوص ردیف عقب تفاوت چشمگیری با ۲۰۱۲ ندارد. در کابین X03 نیز تمرکز زیادی بر قابلیت‌های آفرودی شده است. کلیدهای مربوط به قفل دیفرانسیل هر دو محور و سیستم کنترل حرکت در سراسیمه در کنسول مرکزی قرار گرفته‌اند. کلیدهای اهرمی تنظیم دمای کابین نیز یکی از عناصر شاخص طراحی داخلی محصولات ۲۱۲ را تشکیل می‌دهند. در بخش بالایی کنسول مرکزی، یک نمایشگر لمسی عریض برای کنترل امکانات مختلف خودرو قرار گرفته

زاپاس Spare Tire

آغاز فرآیند دریافت تسهیلات تاکسی‌های «دات‌وان» از ۳۰ مهرماه



این سامانه، می‌تواند مراحل تکمیل فرآیند دریافت تسهیلات را دنبال کنند. پس از طی این مراحل، فرآیند ثبت سند مالکیت، شماره‌گذاری و تحویل خودرو آغاز خواهد شد

همچنین تیم پشتیبانی دات‌وان تریب در تمام مراحل، از تکمیل فرآیند دریافت تسهیلات تا شماره‌گذاری

به نقل از روابط عمومی گروه ارزش آفرینی دات‌وان، بر اساس اعلام انجام‌شده، تمامی متقاضیانی که پرونده آن‌ها در پلت‌فرم دات‌وان تریب به نشانی ap-ir.plydotone تکمیل شده است، از تاریخ ۳۰ مهرماه امکان دسترسی به بخش تسهیلات را خواهند داشت

متقاضیان پس از ورود به حساب کاربری خود در

پیگیری يك موضوع Follow up

واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج مجدداً فعال شد

به نقل از «ایسنا» پس از ابلاغ شروط هفت‌گانه گمرک برای ترخیص موقت خودروهای فاقد شناسه ارزش (TSC) و مسدود ماندن فرآیند شماره‌گذاری تا تعیین تکلیف قیمت‌ها، در نهایت سازمان توسعه تجارت و گمرک ایران با استناد به ضوابط قانونی، استمرار رویه واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور را تا پایان سال ۱۴۰۵ مجاز اعلام کردند.

بر اساس ابلاغیه جدید گمرک که پیرو مکاتبات با سازمان توسعه تجارت ایران صادر شده، فرآیند ثبت‌سفارش، اظهار و ترخیص قطعی خودروهای سواری شخصی متعلق به ایرانیان مقیم خارج از کشور دارای سقف زمانی مشخص بوده و تمامی مراحل آن باید حداکثر تا پایان وقت اداری سال ۱۴۰۵ به سرانجام برسد. بر پایه این بخشنامه، گمرکات اجرایی سراسر کشور مکلف شده‌اند در اجرای ماده ۹۲ ضوابط ابلاغی قانون بودجه سال ۱۴۰۵، روند ورود و ترخیص این خودروها را منحصر و در مهلت



تعیین‌شده تا پایان سال جاری مدیریت کنند. این تصمیم نشان می‌دهد که دولت برخلاف گمانه‌زنی‌های قبلی مبنی بر توقف یا طولانی کردن این رویه، مسیر واردات را با اعمال قیود انضباطی و زمانی بازنگه داشته تا از انباشت طولانی مدت پرونده‌ها در بندر و گمرکات جلوگیری شود. تعیین این مهلت زمانی در حالی صورت می‌گیرد که در روزهای گذشته، موضوع ارزش‌گذاری این خودروها در کار گروه تبصره ۶ قانون خودرو و لزوم اخذ تعهد مابه‌التفاوت حقوق ورودی پیش از خروج فیزیکی، چالش‌هایی را برای متقاضیان ایجاد کرده بود. اکنون با ابلاغ زمان‌بندی نهایی تا پایان ۱۴۰۵، به نظر می‌رسد دولت تلاش می‌کند میان مطالبات بازرسی نظیر دیوان محاسبات و سازمان بازرسی و تسهیل فرآیند ترخیص کالا تعادل ایجاد کند. با این حال، با وجود اصلاح جدید در مهلت ترخیص، استمرار واردات در این قالب، نیازمند نظارت سخت‌گیرانه‌تر و نظیر گردش مالی و منشأ آن است. هشدارهای پیشین مقام‌های بانک مرکزی و همچنین نمایندگان مجلس پیرامون شکل‌گیری چرخه معکوس خروج سرمایه و تبدیل خودروهای وارداتی به ابزاری برای خروج ارزی از کشور، ایجاد می‌کند که دستگاه‌های نظارتی هم‌زمان با اجرای مهلت‌های قانونی، رصد دقیق‌تری در نحوه تأمین مالی و پیامدهای قیمتی این خودروها در بازار داخل داشته باشند.

نگاه View

محمدمهدی منوچهری
کارشناس بازار سرمایه

حاکمیت شرکتی نباید به رعایت ظاهری دستورالعمل‌ها محدود شود



دستورالعمل حاکمیت شرکتی ناشران ثبت‌شده نزد سازمان بورس و اوراق بهادار، چارچوب مشخصی برای مسئولیت‌پذیری مدیران، استقرار کنترل‌های داخلی، مدیریت تعارض منافع و حمایت از حقوق سهام‌داران فراهم کرده است. با این حال، موضوعی که باید بیش‌تر مورد توجه قرار گیرد، کیفیت اجرای این الزامات در شرکت‌هاست. ممکن است شرکتی کمیته‌های تخصصی مورد نیاز را تشکیل داده باشد، آیین‌نامه‌های مربوط را تصویب کرده باشد و گزارش‌های نظارتی را نیز به‌موقع ارائه دهد، اما صرف انجام این اقدامات به معنای اجرای موثر حاکمیت شرکتی نیست. بر این اساس مهم است که مشخص باشد گزارش‌های کمیته‌ها چه جایگاهی در تصمیمات هیات‌مدیره دارند، پیشنهادها و حسابرسی داخلی تا چه اندازه پیگیری می‌شوند و برای رفع نارسایی‌های شناسایی‌شده چه برنامه‌ای وجود دارد. اگر تشکیل کمیته‌ها و تدوین مقررات داخلی به تصمیم‌گیری بهتر و نظارت موثرتر منجر نشود، نمی‌توان انتظار داشت صرف وجود این ساختارها مشکلات مدیریتی شرکت را برطرف کند؛ زیرا به اعتقاد من، در کنار بررسی میزان رعایت الزامات دستورالعمل حاکمیت شرکتی، لازم است اثربخشی اجرای آن نیز ارزیابی شود. یکی از برداشت‌هایی که باید در ساختار مدیریتی برخی شرکت‌ها اصلاح شود، محدود دانستن مدیریت ریسک فناوری اطلاعات به مسئولیت واحد فناوری است. امروز بخش قابل توجهی از فرآیندهای مالی، تولیدی و عملیاتی بنگاه‌ها به سامانه‌های اطلاعاتی وابسته است و اختلال در این سامانه‌ها می‌تواند فعالیت شرکت را با مشکلات جدی مواجه کند. در بسیاری از جلسات هیات‌مدیره، موضوعاتی مانند تولید، فروش، نقدینگی، تأمین مالی و پیشرفت طرح‌های توسعه‌ای در اولویت بررسی قرار دارند. این موضوعات اهمیت زیادی دارند؛ اما ریسک فناوری اطلاعات نیز باید متناسب با اهمیت فعالیت شرکت، جایگاه مشخصی در دستور جلسات هیات‌مدیره پیدا کند. اعضای هیات‌مدیره لازم نیست وارد بداند کدام بخش‌های شرکت در برابر اختلالات فناوری آسیب‌پذیرتر هستند، توقف هر سامانه چه پیامدهایی دارد و چه اقداماتی برای پیشگیری از اختلال با کاهش خسارات احتمالی پیش‌بینی شده است. با توجه به تفاوت ادبیات متخصصان فناوری اطلاعات با اطلاعات مورد نیاز مدیران برای تصمیم‌گیری، گزارش‌های فنی باید به گونه‌ای تنظیم شوند که هیات‌مدیره بتواند پیامدهای اقتصادی و عملیاتی ریسک‌ها را درک کند.

و تحویل خودرو، همراه متقاضیان خواهد بود و به پرسش‌ها و درخواست‌های آن‌ها پاسخ خواهد داد این اقدام در راستای توسعه خدمات دیجیتال دات‌وان و تسهیل فرآیند ثبت‌نام و دریافت خودرو برای متقاضیان انجام می‌شود؛ رویکردی که با بهره‌گیری از ظرفیت‌های اقتصاد دیجیتال، بر تسهیل دسترسی

به خدمات و ایجاد فرصت‌های جدید برای جوانان متمرکز است
متقاضیان می‌توانند از ۳۰ مهرماه به مراجعه به نشانی apply.dotone.ir وضعیت پرونده خود را بررسی و مراحل بعدی را از طریق حساب کاربری‌شان پیگیری کنند



پایان یک انتظار ۳۹ ساله؛ آمریکا میزبان WRC شد



«پس از نزدیک به چهار دهه غیبت، مسابقات (World Rally Championship) سرانجام بار دیگر به ایالات متحده بازمی گردد؛ اتفاقی که بسیاری از علاقمندان رالی سال‌ها در انتظار آن بودند. فدراسیون جهانی اتومبیلرانی (FIA) در تقویم رسمی فصل ۲۰۲۷ این رقابت‌ها، حضور یک رویداد جدید با عنوان Rally US را تأیید کرده است؛ مسابقه‌ای که قرار است از ۲۶ تا ۲۹ اوت ۲۰۲۷ در جاده‌های خاکی ایالت‌های Tennessee و Kentucky برگزار شود. بازگشت WRC به آمریکا از آن جهت اهمیت دارد که آخرین حضور این مسابقات در خاک ایالات متحده به سال ۱۹۸۸ و رقابت Olympus Rally در ایالت واشنگتن بازمی‌گردد. در نتیجه، زمانی که خودروهای رالی در تابستان ۲۰۲۷ به آمریکا برسند، ۳۹ سال از آخرین حضور این رقابت‌ها در کشور گذشته است بر اساس برنامه اعلام‌شده Rally US. یازدهمین مرحله از فصل ۱۵ مسابقه‌ای WRC خواهد بود؛ فصلی که در پنج

ویژه‌ها

تسهیلات ۴۰۰ همتی صنایع در انتظار تأیید بانک مرکزی



«سعید شجاعی، معاون برنامه‌ریزی و نوآوری وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: «اولویت‌بندی و اقدامات لازم برای اعطای تسهیلات ۴۰۰ همتی به واحدهای آسیب‌دیده انجام شده است و برای پرداخت، در انتظار تأیید نهایی بانک مرکزی هستیم.» وی افزود: «این تسهیلات به‌صورت مرحله‌ای و در هر مرحله به میزان ۱۰۰ همت برای بازسازی واحدهای صنعتی براساس شاخص‌های تعیین‌شده اظهار کرد: «با تأیید شجاعی با اشاره به اولویت‌بندی واحدهای صنعتی براساس شاخص‌های تعیین‌شده اظهار کرد: «با تأیید نهایی بانک مرکزی، فرآیند اجرای این برنامه آغاز خواهد شد. در مرحله نخست، ۲۷ واحد صنعتی که آسیب جدی دیده‌اند و از واحدهای گلوگاهی کشور محسوب می‌شوند، در اولویت قرار دارند و مشمول دریافت نخستین بسته ۱۰۰ همتی تسهیلات خواهند بود.»

دیگه چه خبر؟

افزایش هفتگی و مداوم قیمت مواد اولیه تولید لاستیک



«سختگوی انجمن صنفی صنعت تایر با اشاره به افزایش هفتگی و مداوم قیمت مواد اولیه تولید لاستیک افزود: «قیمت هر کیلو دوده طی هفته گذشته ۱۰۰ هزار تومان افزایش یافته و به همین دلیل، فرمول‌های قیمت‌گذاری در شرایط عادی دیگر پاسخگوی هزینه‌ها نبوده و اصلاح قیمت‌ها برای حمایت از واحدهای تولیدی امری ضروری است.» وی افزود: «طرح توزیع مستقیم لاستیک و روغن خودرو با مبنای نرخ کارخانه و افزودن سهم محدود هزینه‌های توزیع، به‌صورت آزمایشی در ۳۰۰ نقطه تهران از اول آبان‌ماه آغاز می‌شود.»

توئیتر!

تولید کنندگان جدید مشمول تخفیف مالیاتی شدند



«براساس اعلام سازمان امور مالیاتی کشور، با توجه به ابهامات مطرح‌شده در خصوص نحوه اجرای کاهش نرخ ماده (۱۰۵) قانون مالیات‌های مستقیم موضوع بند (ن)، بند (م) و جزء (۲) بند (س) تبصره (۶) و همچنین بند (ک) تبصره (۱) قوانین بودجه سال‌های ۱۴۰۱ الی ۱۴۰۴ کل کشور، سازمان امور مالیاتی کشور ضوابط اجرایی این احکام را ابلاغ کرد. بر اساس مفاد این بخشنامه، در احکام یادشده، کاهش نرخ مالیاتی برای فعالیت‌های تولیدی اشخاص حقوقی دارای پروانه بهره‌برداری از وزارتخانه‌های ذی‌بط در سال‌های مندرج در احکام فوق‌الذکر مورد حکم قرار گرفته است. گفتنی است این تصمیم دامنه بهره‌برداری از این مشوق مالیاتی را از شرکت‌های دارای مجوز در ابتدای سال به‌بنگاه‌هایی که در طول سال مجوز فعالیت اخذ کرده‌اند، گسترش می‌دهد

وزیر صمت اعلام کرد؛

افزایش تولید و ارتقای کیفیت، دو اولویت صنعت خودرو است



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«وزیر صنعت، معدن و تجارت با تأکید بر ضرورت حفظ مزیت تولید در صنعت خودرو گفت: «توسعه سکوی مشترک، کاهش هزینه‌های تولید، افزایش عمق ساخت داخل و ارتقای کیفیت باید با هدف پاسخ‌گویی به نیاز بازار و کاهش نارضایتی مردم دنبال شود.» سیدمحمد اتابک در دیدار با اعضای انجمن خودروسازان با اشاره به جایگاه صنعت خودرو در اقتصاد کشور اظهار کرد: «صنعت خودرو از نظر تاثیرگذاری بر تولید ناخالص داخلی، اشتغال و زنجیره تأمین، از اهمیت بالایی برخوردار است و از این رو، باید با اتخاذ سیاست‌های مناسب، مزیت تولید در این صنعت حفظ و تقویت شود.» وی با اشاره به افزایش شکایت‌های مردمی از خودروسازان افزود: «کاهش نارضایتی عمومی و اصلاح نگرش جامعه نسبت به صنعت خودرو، مستلزم توجه جدی به افزایش تولید خودرو، کیفیت محصولات، ارتقای خدمات و پاسخ‌گویی موثرتر به مطالبات مردم است.» وزیر صمت با تأکید بر ضرورت بازنگری در استانداردهای خودرو تصریح کرد: «اصلاح و ارتقای استانداردهای صنعت خودرو باید با نظارت



وزارت صنعت، معدن و تجارت و همکاری انجمن خودروسازان دنبال شود تا ضمن افزایش کیفیت محصولات، زمینه تقویت اعتماد عمومی نیز فراهم شود.» اتابک گفت: «با توجه به شرایط کشور، محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها و ضرورت حفظ اشتغال،

باید سهم ساخت داخل در تولید خودرو با هدف کاهش مصارف ارزی در صنعت خودرو افزایش یابد.» وی بر ضرورت همکاری خودروسازان بزرگ برای طراحی و توسعه پلت‌فرم‌های مشترک تأکید کرد و افزود: «انتظار می‌رود خودروسازان بزرگ کشور با همکاری انجمن خودروسازان، تولید خودروهای اقتصادی و متناسب با توان خرید مردم را در دستور کار قرار دهند. این رویکرد می‌تواند ضمن کاهش هزینه‌های تولید، زمینه افزایش تیراژ و ارتقای رقابت‌پذیری را فراهم کند.» وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به اهمیت تأمین پایدار انرژی و مواد اولیه برای تداوم تولید اظهار امیدواری کرد که با تأمین برق و گاز مورد نیاز واحدهای صنعتی در نیمه دوم سال و همچنین تأمین فولاد مورد نیاز خودروسازان، امکان افزایش تولید خودرو در سال جاری فراهم شود. وی گفت: «افزایش تولید، ارتقای کیفیت و توسعه ساخت داخل باید به‌صورت هم‌زمان دنبال شود تا صنعت خودرو ضمن حفظ ظرفیت‌های اشتغال‌زایی و تولیدی خود، بتواند نیاز بازار داخلی را بهتر تأمین کند و سهم بیشتری در رشد اقتصادی کشور داشته باشد.» اتابک تأکید کرد: «با توجه به تحریم‌ها، ریسک‌های ناشی از محدودیت‌های ایجادشده در حوزه خودرو و زنجیره تأمین، بررسی و راهکارهای لازم ارائه شود تا چنان‌چه نیاز به تغییر سیاست‌ها و راهکارهای حاکمیتی باشد، وزارت صمت نسبت به تغییرات متناسب با محدودیت‌های ایجادشده به‌منظور کاهش ریسک‌ها و تداوم تولید اقدام کند.»

هشدار درباره معطلی کامیون‌های ایرانی در پایانه‌های مرزی



«به نقل از «مهر» پیمان سنندجی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران درباره آخرین وضعیت تجارت زمینی ایران و پاکستان اظهار کرد: «براساس آخرین اطلاعات موجود، مرز مشترک زمینی دو کشور برای تجارت بسته نیست، اما واردکنندگان پاکستانی برای محموله‌هایی که از ایران وارد می‌کنند، باید فرم الکترونیکی واردات را به شبکه بانکی خود ارائه دهند.» وی افزود: «با توجه به تحریم بانک‌های ایرانی و محدودیت‌های موجود در سیستم بانکی کشور، انجام این فرآیند با دشواری همراه شده و مشکلاتی را برای صادرات ایران به پاکستان و همچنین واردکنندگان پاکستانی که کالاهای مورد نیاز خود را از ایران تأمین می‌کنند، ایجاد کرده است.»

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران با اشاره به تفاوت شرایط صادرات ایران به پاکستان و واردات از این کشور بیان کرد: «در مقابل، همچنان امکان ادامه واردات از پاکستان به ایران وجود دارد و باید مشخص شود که طرف پاکستانی تا چه اندازه برای تداوم این روند همکاری خواهد کرد.»

سنندجی تأکید کرد: «در صورت تداوم محدودیت‌های ناشی از تحریم سیستم بانکی ایران و فراهم نبودن امکان انجام فرآیندهای بانکی مورد نیاز، صادرات ایران به پاکستان عملاً متوقف خواهد شد؛ موضوعی که می‌تواند بر روند مبادلات تجاری دو کشور و فعالیت فعالان اقتصادی در این مسیر تأثیر بگذارد.»

وی در ادامه، درباره آخرین وضعیت تردد مسافران از مرز زمینی ایران و پاکستان گفت: «در حال حاضر مسافران از این مرز تردد می‌کنند و هیچ‌گونه مشکلی در این زمینه وجود ندارد.»

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران همچنین با اشاره به تداوم حمل‌ونقل ریلی کالا از چین به ایران خاطرنشان کرد: «قطارهای باری پس از حرکت از چین، از مسیر قزاقستان و ترکمنستان عبور می‌کنند و از مرزهای اینچپه‌برون و سرخس وارد کشور می‌شوند.»

در همین حال، از ابتدای هفته جاری، ویدئوهای متعددی در فضای مجازی درباره معطلی کامیون‌های ایرانی در پشت مرزهای پاکستان منتشر شده است؛ موضوعی که ضرورت بررسی وضعیت پذیرش ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای در پایانه‌های مرزی مشترک را برجسته می‌کند

چین تلند؟

تبعات تداوم سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو

«عضو انجمن تخصصی صنایع همگن و قطعه‌سازان خودرو کشور تداوم سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری را مغایر با واقعیت‌های اقتصادی این صنعت دانست و بر لزوم تسری عوامل مؤثر بر بهای تمام‌شده به قیمت فروش خودرو تأکید کرد. حسن زارع‌نژاد با اشاره به رشد فرایند زبان خودروسازان و وضعیت بحرانی زنجیره تأمین اظهار داشت: «در شرایطی که مواد اولیه مورد نیاز صنعت خودرو، از جمله محصولات پتروشیمی، با نرخ حدود ۴۰ درصد بالاتر از فوب خلیج فارس عرضه می‌شود و بنا بر اعلام بانک مرکزی تنها در سه ماه گذشته تورم ۵۳.۵ درصدی به ثبت رسیده است، اصرار بر روش‌های سنتی و ثابت قیمت‌گذاری، توجهی نداشته و نتیجه‌ای جز شکست صنعت قطعه‌سازی و توقف تولید داخلی به همراه نخواهد داشت.»

چرا؟

افزایش بهای مواد اولیه تولید هم‌زمان با قیمت‌گذاری دستوری خودرو

«وی با اشاره به رشد غیرمنطقی و سرسام‌آور قیمت مواد اولیه هم‌زمان با قیمت دستوری خودرو افزود: «این شکاف عمیق، زبان سنگینی را به پیکره خودروسازان و قطعه‌سازان وارد ساخته است.» عضو انجمن تخصصی قطعه‌سازان کشور در ادامه تصریح کرد: «هتاسفانه شرایط به‌گونه‌ای است که چک‌های فعالان این حوزه به‌طور مداوم تمدید شده و نقدینگی لازم وجود ندارد. تداوم این روند، پویایی و انگیزه سرمایه‌گذاری در پروژه‌های آتی را از صنعت خودرو سلب خواهد کرد.» زارع‌نژاد با بیان این که فعالیت اقتصادی بر پایه ایجاد ارزش افزوده استوار است و تنگنای مالی، رغبت به تولید را از میان می‌برد، اظهار داشت: «افت تیراژ خودروسازان زنجیره قطعه‌سازی را نیز با بحران مواجه می‌سازد.»

برای چه؟

اثرات افزایش هزینه تولید بر تیراژ و کیفیت خودرو

«این قطعه‌ساز در پاسخ به پرسشی درباره انتقاد مصرف‌کنندگان نسبت به هم‌زمانی افزایش قیمت‌ها با افت کیفیت خودروها خاطرنشان کرد: «ریشه‌یابی این مساله نیازمند نگاهی همه‌جانبه است. نوسانات نرخ ارز به‌صورت مستقیم بهای مواد اولیه مصرفی را افزایش داده؛ به‌طوری که مواد اولیه نظیر فولاد و محصولات پتروشیمی بالادستی در سال‌های اخیر تا ۳۰ درصد رشد قیمت داشته‌اند و طبیعتاً تأثیر آن بر زنجیره تولید دارای حد و مرز است.» زارع‌نژاد با بیان این که وضعیت کنونی موجب نارضایتی مصرف‌کننده، خریدار، توزیع‌کننده و قطعه‌ساز را فراهم کرده است، تأکید کرد: «هم‌زمانی افزایش قیمت با درجانه تولید، پیامدهای منفی بر کیفیت و تیراژ خواهد گذاشت.»

اینفوگرافش

رشد درآمد شرکت «ایران خودرو دیزل» در ۶ ماهه نخست سال جاری

درآمد شهریورماه

۸,۱۳۶

میلیارد تومان



میزان افزایش

۱۲۳

درصد

میزان درآمد ۶ ماهه

۳۳,۲۲۲

میلیارد تومان

شرکت «ایران خودرو دیزل» در ۶ ماهه منتهی به شهریورماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۳۳,۲۲۲ میلیارد تومان را به ثبت رساند.



باز آفرینی کنند. جالب‌ترین ویژگی این قلم به‌بخش بالایی آن مربوط می‌شود؛ جایی که نمونه‌ای مینیاتوری از نمای جلوبیور اقرار گرفته‌است. این بخش تنها یک قطعه تزئینی نیست و حتی چراغ‌های معروف خودرو را نیز بازسازی می‌کند. یکی از چراغ‌ها قابلیت باز و بسته شدن دارد و به‌نوعی یادآور چراغ‌های ویژه و طراحی نمادین می‌وراست؛ جزئیاتی که این محصول را از یک قلم لوکس معمولی متمایز می‌کند. بدنه قلم نیز با الهام از خطوط سیال و آیرودینامیک خودرو و شکل گرفته و از مترتال گران‌قیمت ساخته شده‌است. استفاده از فلزات ارزشمند، پرداخت‌های دقیق و توجه وسواس‌گونه به جزئیات باعث شده این محصول بیشتر شبیه یک شیء کلکسیونی باشد تا وسیله‌ای برای استفاده روزمره.

برند Lamborghini در طول تاریخ خود خودروهای افسانه‌ای متعددی تولید کرده، اما کمتر محصولی به اندازه Miura در شکل‌گیری هویت این خودرو ساز ایتالیایی نقش داشته‌است. حالا برای گرامیداشت یکی از مهم‌ترین سوپراسپرت‌های تاریخ، شرکت سازنده قلم‌های لوکس Montegrappa محصولی متفاوت معرفی کرده که بیش از آن که ابزاری برای نوشتن باشد، یک اثر هنری کلکسیونی محسوب می‌شود. این قلم ویژه با الهام مستقیم از لامبورگینی میورا طراحی شده؛ خودرویی که در دهه ۱۹۶۰ تعریف تازه‌ای از سوپراسپرت‌موتور وسط‌راشه گرد و هنوز هم یکی از زیباترین خودروهای تاریخ شناخته می‌شود. طراحان مونته‌گراپا تلاش کرده‌اند بسیاری از عناصر شاخص میورا را در قالب یک محصول کوچک



«لامبورگینی» به جای خودرو، قلم کلکسیونی می‌سازد

«اوپل» هنوز استیشن واگن‌ها را فراموش نکرده است



در شرایطی که کراس‌اوورها و شاسی‌بلندها تقریباً همه بخش‌های بازار خودرو را تحت‌سلطه خود درآورده‌اند، Opel با معرفی کانسپت STX نشان داده هنوز به آینده خودروهای استیشن‌واگن باور دارد. این کانسپت مفهومی تنها یک تمرین طراحی نیست، بلکه بیانیه‌ای از سوی خودرو ساز آلمانی درباره آینده یکی از کلاس‌های سنتی صنعت خودرو به‌شمار می‌رود. طی دو دهه گذشته، محبوبیت استیشن‌واگن‌ها در بسیاری از بازارها به‌تدریج کاهش یافته و خریداران به‌سمت کراس‌اوورها حرکت کرده‌اند. با این حال، هنوز گروهی از مشتریان به‌مزیت‌های ذاتی این خودروها علاقه‌مندند؛ مزیت‌هایی مانند فضای بار بزرگ، مرکز ثقل پایین‌تر، آیرودینامیک بهتر و رانندگی نزدیک‌تر به خودروهای سواری. STX دقیقاً برای یادآوری همین ویژگی‌ها طراحی شده‌است. کانسپت جدید اوپل از زبان طراحی آینده‌برند بهره می‌برد و در عین حال تلاش می‌کند تعریف تازه‌ای از استیشن‌واگن مدرن ارائه دهد. بدنه کشیده، سقف روان، خطوط عضلانی و جزئیات آینده‌نگر باعث شده خودرو بیش از آن که شبیه واگن‌های سنتی باشد، به یک گرند‌تورر خانوادگی مدرن شباهت پیدا کند.

قلب سرخ ایتالیایی‌ها دوباره تپید؛

طراحی به‌مهم‌ترین سلاح «آلفارومئو» تبدیل می‌شود



در دورانی که بخش بزرگی از صنعت خودرو به سمت برقی‌سازی، نمایشگرهای بزرگ و طراحی‌های مشابه حرکت می‌کند، حفظ هویت به یکی از دشوارترین چالش‌های خودرو سازان تبدیل شده‌است. بسیاری از برندهای باسابقه در تلاش برای انطباق با آینده، بخشی از ویژگی‌های تاریخی خود را از دست داده‌اند؛ اما هنوز نام‌هایی وجود دارند که حتی در میانه این تغییرات گسترده، حاضر نیستند از مهم‌ترین سرمایه خود چشم‌پوشی کنند: طراحی

در میان خودرو سازان اروپایی، Alfa Romeo بیش از بسیاری از رقبای با مفهوم طراحی احساسی‌گره خورده‌است. از خودروهای مسابقه‌ای دهه‌های گذشته گرفته تا مدل‌های خیابانی مشهور، این برند ایتالیایی همواره تلاش کرده فراتر از اعداد و مشخصات فنی عمل کند و احساسات را در مرکز تجربه مشتری قرار دهد. به‌همین دلیل هر پروژه مفهومی جدید آلفارومئو تنها یک نمایش فناوری نیست، بلکه بیانیه‌ای درباره آینده هویت برند محسوب می‌شود

کانسپت Cuorerosso نیز دقیقاً چنین نقشی دارد. این خودرو در زمانی معرفی شده که صنعت خودرو بیش از هر زمان دیگری درگیر استانداردهای، پلت‌فرم‌های مشترک و الزامات برقی‌سازی است. در چنین شرایطی، آلفارومئو تلاش می‌کند نشان دهد هنوز می‌توان خودروهایی طراحی کرد که پیش از هر چیز احساسات مخاطب را هدف قرار دهند. به‌همین دلیل، اهمیت Cuorerosso تنها به ظاهر خیره‌کننده آن محدود نمی‌شود؛ این کانسپت در واقع پاسخی است به پرسشی



برند DS Automobiles طی سال‌های گذشته همواره تلاش کرده جایگاهی متفاوت از سایر برندهای گروه استانتیس برای خود ایجاد کند؛ جایگاهی که بر ترکیب طراحی جسورانه، لوکس‌گرایی فرانسوی و فناوری‌های نوین استوار باشد. اکنون کانسپت جدید F3VER را می‌توان روشن‌ترین نشانه از مسیری دانست که DS برای سال‌های آینده در نظر گرفته‌است؛ خودرویی مفهومی که بیش از آن که یک محصول مستقل باشد، بیانیه‌ای درباره برند محسوب می‌شود. در نگاه نخست، F3VER با طراحی غیرمتعارف خود جلب‌توجه می‌کند. خطوط تهاجمی بدنه، سطوح حجمی و فرم آیرودینامیک خودرو نشان می‌دهد طراحان DS قصد نداشته‌اند یک کانسپت محافظه‌کارانه خلق کنند. برعکس، این خودرو تلاش می‌کند تصویری آینده‌نگر از

از سوی دیگر، این پروژه در زمانی معرفی می‌شود که خودرو سازان ایتالیایی بیش از گذشته به دنبال تعریف جایگاه خود در آینده صنعت خودرو هستند. در حالی که بسیاری از برندهای فناوری‌های نرم‌افزاری، هوش مصنوعی یا قابلیت‌های خودروان تمرکز کرده‌اند، آلفارومئو تلاش می‌کند یادآوری کند خرید خودرو هنوز یک تصمیم احساسی نیز هست. بسیاری از مشتریان خودروهای لوکس و اسپرت، پیش از آن که به ظرفیت باتری یا قدرت پرداخته توجه کنند، به دنبال محصولی هستند که بتواند میان آن‌ها و خودرو ارتباطی عاطفی ایجاد کند

همین مساله، اهمیت Cuorerosso را فراتر از یک کانسپت طراحی می‌برد. این خودرو در واقع بیانیه‌ای درباره آینده برند است؛ آینده‌ای که قرار نیست صرفاً با فناوری تعریف شود. آلفارومئو می‌خواهد در عصر برقی‌سازی نیز همان ویژگی‌هایی را حفظ کند که طی دهه‌ها باعث محبوبیتش شده‌اند؛ ویژگی‌هایی مانند زیبایی، شخصیت و احساس

اگرچه Cuorerosso احتمالاً به همین شکل وارد تولید نخواهد شد، اما عناصر متعددی از آن می‌توانند راه خود را به محصولات آینده شرکت باز کنند. از فرم چراغ‌ها و جزئیات بدنه گرفته تا فلسفه کلی طراحی، همگی می‌توانند نشانه‌هایی از مسیر آینده آلفارومئو باشند. به‌همین دلیل بسیاری از ناظران صنعت خودرو این کانسپت را نه یک تمرین طراحی، بلکه پیش‌نمایشی از نسل بعدی محصولات برند می‌دانند

در نهایت، مهم‌ترین پیام Cuorerosso شاید این باشد که آلفارومئو هنوز همان آلفارومئوی قدیمی است؛ برندی که حاضر نیست طراحی را قربانی روندهای زودگذر بازار کند. در دورانی که خودروها هر روز به یک‌دیگر شبیه‌تر می‌شوند، این کانسپت نشان می‌دهد ایتالیایی‌ها هنوز هنر خلق خودروهایی را بلدند که پیش از روشن شدن موتور یا حرکت کردن، بتوانند احساسات مخاطب را تحت‌تاثیر قرار دهند. شاید به همین دلیل است که Cuorerosso بیش از هر چیز ثابت می‌کند آلفارومئو همچنان یکی از استادان بزرگ طراحی در صنعت خودرو جهان باقی مانده است

خودرویی است که در همان نگاه اول بیش از آن که شبیه یک محصول صنعتی باشد، به یک اثر هنری متحرک شباهت دارد

طراحان آلفارومئو در این پروژه به‌شکل آشکاری سراغ تاریخ برند رفته‌اند. تناسبات کشیده بدنه، کاپوت بلند، حجم‌پردازی نرم سطوح و جزئیات ظریف آیرودینامیکی همگی یادآور برخی از مشهورترین محصولات تاریخ این شرکت هستند. با این حال، Cuorerosso یک بازسازی ساده از گذشته نیست. خودرو تلاش می‌کند عناصر کلاسیک آلفارومئو را با زبان طراحی آینده ترکیب کند و نشان دهد میراث تاریخی برند چگونه می‌تواند در عصر خودروهای برقی و دیجیتال زنده بماند

نکته مهم این‌جاست که آلفارومئو در سال‌های اخیر با چالش‌های متعددی روبه‌رو بوده‌است. رقابت شدید در بازار جهانی، فشار فزاینده برای برقی‌سازی و حضور در ساختار چندملیتی Stellantis باعث شده بسیاری از طرفداران برند نگران کم‌رنگ شدن هویت سنتی آن باشند. Cuorerosso را می‌توان پاسخی به همین نگرانی‌ها دانست؛ پاسخی که تأکید می‌کند طراحی همچنان در مرکز DNA آلفارومئو قرار دارد

کانسپتی که می‌خواهد لوکس‌گرایی فرانسوی را باز تعریف کند

لوکس‌گرایی ارائه‌دهنده تصویری که فاصله زیادی با سدان‌ها و کراس‌اوورهای مرسوم امروزی دارد. مانند بسیاری از کانسپت‌های مدرن، موضوع اصلی تنها ظاهر خودرو نیست. F3VER در واقع بستری برای نمایش زبان طراحی آینده DS محسوب می‌شود. بسیاری از عناصر دیده‌شده در این خودرو، از فرم چراغ‌ها گرفته تا جزئیات بدنه و تناسبات کلی، می‌توانند در سال‌های آینده راه خود را به محصولات تولیدی برند پیدا کنند. اهمیت این پروژه برای DS بیش از هر زمان دیگری است. بازار خودروهای لوکس در حال تغییر سریع است و برندهای سنتی اروپایی با رقابت فزاینده رقبای آلمانی، چینی و حتی شرکت‌های فناوری مواجه هستند. در چنین فضای، DS برای جلب‌توجه مشتریان باید چیزی فراتر از یک خودرو لوکس معمولی ارائه دهد.



و آیرودینامیک دارد. از تقاع کم، گلگیرهای برجسته و خطوط نرم بدنه باعث شده RCZ Vision بیشتر شبیه یک کانسپت آینده‌نگر باشد تا یک خودرو تولیدی متعارف. با وجود این، همچنان می‌توان نشانه‌هایی از RCZ کلاسیک را در تناسبات کلی خودرو مشاهده کرد. اما مهم‌ترین ویژگی این کانسپت به فناوری شارژ آن مربوط می‌شود. پژو می‌گوید RCZ Vision به نسل جدیدی از سامانه‌های برقی مجهز شده که امکان شارژ بسیار سریع را فراهم می‌کنند.

خبر

News

«آلپین» از میراث خود الهام گرفت

شرکت Alpine با معرفی کانسپت Vision A۳۱۰ بار دیگر نشان داد که برای ساخت آینده لزوماً نیازی به فراموش کردن گذشته نیست. این خودرو مفهومی که از یکی از مشهورترین محصولات تاریخ برند الهام گرفته، تلاش می‌کند پیوندی میان میراث چند دهه‌ای آلپین و برنامه‌های برقی این شرکت برای سال‌های آینده ایجاد کند. نام A۳۱۰ برای طرفداران آلپین یادآور کوپه‌ای اسپرت است که در دهه ۱۹۷۰ به عنوان جانشین A۱۱۰ کلاسیک معرفی شد و به یکی از شناخته‌شده‌ترین محصولات تاریخ این برند فرانسوی تبدیل شد. حالا A۳۱۰ Vision با تفسیری کاملاً مدرن از همان ایده قدیمی بازگشته؛ خودرویی که اگرچه هیچ اشتراک فنی با مدل تاریخی ندارد، اما روح طراحی آن را در خود حفظ کرده‌است.



در نگاه نخست، مهم‌ترین ویژگی خودرو طراحی چشمگیر آن است. بدنه کشیده و کم‌ارتفاع، چراغ‌های باریک، سطوح نرم و خطوط آیرودینامیک باعث شده A۳۱۰ Vision بیش از آن که یک خودرو مفهومی اغراق‌آمیز باشد، به محصولی نزدیک به واقعیت شباهت داشته‌باشد. همین موضوع باعث شده بسیاری از کارشناسان آن را یکی از جذاب‌ترین کانسپت‌های سال بدانند. طراحان آلپین تلاش کرده‌اند برخی ویژگی‌های بصری مدل اصلی A۳۱۰ را دوباره تفسیر کنند. تناسبات کلی بدنه، فرم ستون‌های عقب و برخی جزئیات گرافیکی چراغ‌ها یادآور کوپه کلاسیک دهه ۷۰ هستند؛ اما همه چیز با زبان طراحی مدرن و متناسب با خودروهای برقی آینده بازسازی شده‌است.

اهمیت این پروژه فراتر از یک ادای احترام ساده‌است. آلپین در میانه اجرای برنامه گسترده الکترونیکی‌سازی خود قرار دارد و طی سال‌های آینده قصد دارد خانواده‌ای جدید از خودروهای برقی را روانه بازار کند. در چنین شرایطی، A۳۱۰ Vision را می‌توان نشانه‌ای از مسیر طراحی محصولات آینده این برند دانست. برخلاف بسیاری از خودرو سازان که با ورود به عصر خودروهای برقی هویت تاریخی خود را کم‌رنگ کرده‌اند، آلپین تلاش می‌کند میان میراث مسابقه‌ای و فناوری‌های جدید تعادل ایجاد کند.

۸ سر عته اتوماتیک و سامانه چهار چرخ محرک بهره می‌برد. با این حال، خرید نسخه کارکرده بنتایگا تنها به قیمت اولیه محدود نمی‌شود. هزینه سرویس‌های تخصصی، مصرف سوخت بالا در نسخه‌های بنزینی و قیمت قطعات یدکی می‌توانند هزینه مالکیت را به شدت افزایش دهند. بررسی سوابق سرویس، عملکرد گیربکس، سلامت سیستم تعلیق بادی و تجهیزات الکترونیکی پیش از خرید ضروری است. قیمت خرید متصفانه نسخه‌های کارکرده مدل ۲۰۲۰ در بازار آمریکا بسته به تیپ، حدود ۷۸ تا ۸۸ هزار دلار است؛ هرچند کارکرد و وضعیت خودرو این رقم را تغییر می‌دهد. بنابراین، بنتایگا انتخابی برای خریدارانی است که علاوه بر سرمایه اولیه، توان پرداخت هزینه‌های نگهداری یک خودرو فوق‌لوکس را نیز دارند.

بنتلی بنتایگا مدل ۲۰۲۰ یکی از شاسی‌بلندهای لوکس بازار خودروهای دست‌دوم است که ترکیبی از کیفیت ساخت بالا، توان فنی چشمگیر و امکانات رفاهی ممتاز را ارائه می‌دهد. طراحی خارجی با جلونچرخه شاخص، چراغ‌های بیضی‌شکل و تناسب عضلانی بدنه، هویت سنتی بنتلی را حفظ کرده است. در کابین نیز چرم مرغوب، تزئینات دست‌ساز و جزئیات باکیفیت، فضایی متمایز ایجاد می‌کنند. این خودرو در نسخه‌های مختلفی عرضه شد. مدل ۱۷۸ از پیش‌ران ۴ لیتری توین-توربو با قدرت حدود ۵۴۲ اسب‌بخار بهره می‌برد؛ در حالی که نسخه اسپید به موتور ۶ لیتری W۱۲ با قدرت ۶۲۶ اسب‌بخار مجهز است. نسخه پلاگین-هیبریدی نیز با پیش‌ران ۷۶، امکان رانندگی تمام‌وقتی در مسافت‌های کوتاه را فراهم می‌کند. تمام این نسخه‌ها از گیربکس



بنتلی «بنتایگا»؛ لوکس‌گرایی با هزینه‌های گزاف



ریشه‌یابی افت تولید به رغم افزایش مستمر قیمت؛

خودروسازی در کشور به کدام سو می‌رود؟



عکس جنبه پرنس دارد

برای انطباق با هزینه‌های فزاینده خودروسازی؛ در حالی که افت تولید، معلول محدودیت‌هایی در تامین قطعات و مجموعه‌های CKD به‌خصوص در خارج از کشور است.» وی در پایان عنوان می‌کند: «به‌همین دلیل، با وجود اعمال افزایش قیمت محصولات خودرویی از سوی خودروسازان، همچنان شاهد کاهش تولید هستیم؛ چراکه کارکرد افزایش قیمت تنها خنثی کردن اثر نرخ تورم بر بهای نهاده‌های تولید است؛ در حالی که عامل اصلی افت تولید، یعنی محدودیت‌های تامین قطعات خارجی، به قوت خود باقی است.» مصطفی پوردهقان، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس نیز در پاسخ به این پرسش می‌گوید: «ریشه مباحث و مشکلات مختلف در صنعت خودرو ایران را باید در پدیده انحصار جست‌وجو کرد. وقتی بازاری حدود ۵۰ سال در انحصار دو خودروساز بزرگ قرار داشته باشد، بروز ناهنجاری‌هایی مانند این که افزایش قیمت کمکی به رشد تولید نکند، امری قابل پیش‌بینی است.» وی ادامه می‌دهد: «در چنین شرایطی، تولیدکننده می‌تواند تیراژ خود را کاهش و هم‌زمان قیمت را به دلخواه افزایش دهد.» این نماینده مجلس با اشاره به جلسات کمیسیون صنایع با فعالان حوزه خودرو می‌گوید: «وقتی از مدیران خودروسازی در کمیسیون صنایع مجلس توضیح می‌خواهیم که چرا افزایش قیمت یا افت تیراژ رخ داده یا چرا هدف گذاری تولید یک میلیون دستگاه در سال محقق نشده است؟ پاسخ مناسبی دریافت نمی‌کنیم و می‌توان گفت پشتوانه آن‌ها در اتخاذ چنین رویکردی، سال‌ها حمایت همه‌جانبه دولتی و نهادی است که حامی‌شان بوده و خواهد بود.»

مدیریت منابع نیز از جمله دلایلی است که برای توضیح هم‌زمانی افزایش قیمت و افت تولید مطرح می‌شود. بنابراین مساله فقط میزان افزایش قیمت کارخانه‌ای نیست؛ بلکه این پرسش نیز اهمیت دارد که چرا اصلاح قیمت‌ها حتی در صورت تحقق نتوانسته است به رشد تولید و عرضه منجر شود. پاسخ به این پرسش می‌تواند روشن کند که محدودیت کنونی صنعت خودرو بیش از آن که به قیمت فروش مربوط باشد، از مشکلات تامین، تقدینگی و بهرهوری یا ترکیبی از این عوامل تاثیرپذیری دارد. حسن کریمی سنجری، کارشناس صنعت خودرو در پاسخ به این پرسش که کاهش تولید با وجود افزایش مستمر قیمت خودرو چه توجیهی دارد؟ می‌گوید: «در شرایط عادی کشور، هنگامی که خودروساز به دلیل تورم و افزایش هزینه نهاده‌های تولید، قیمت فروش را بالا می‌برد، این امر به تداوم سودآوری شرکت و در نتیجه به رشد تولید کمک می‌کند. اما در شرایط کنونی، پویایی بازار تغییر کرده است.» این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به این که در حال حاضر دو متغیر جدید در صنعت خودرو اثرگذار شده‌اند، ادامه می‌دهد: «نخست‌این که، اگر امروز افزایش قیمت کارخانه‌ای رخ می‌دهد، هدف خودروساز صرفاً پوشش هزینه‌های سربار و اثرات تورمی بر نهاده‌های تولید است، نه لزوماً توسعه ظرفیت تولید.» کریمی اضافه می‌کند: «دومین نکته‌ای که در این‌باره باید به آن اشاره کنیم این است که در همین وضعیت، تامین قطعات دچار اختلال و افت شده که اثر ثانویه و مخربی بر خطوط تولید می‌گذارد و توان عملیاتی را کاهش می‌دهد.» این کارشناس صنعت خودرو با تاکید بر این نکته که افزایش قیمت خودرو در شرایط کنونی با هدف رشد تولید صورت نگرفته است، تاکید می‌کند: «در شرایط کنونی افزایش قیمت خودرو ابزاری است



احسان ناصر بابلی

e.nasari@autoworld.ir

در شرایطی گزارش‌های غیررسمی از درخواست افزایش ۲۵ درصدی قیمت کارخانه‌ای محصولات خودروسازی حکایت دارد که روند تولید خودروسازان بزرگ کشور در نیمه نخست سال جاری از کاهش تیراژ و عرضه حکایت دارد. اگرچه هنوز مرجع رسمی، درخواست جدید افزایش قیمت را تایید یا تکذیب نکرده اما تداوم تقاضا برای اصلاح قیمت‌ها در کنار افت تولید، پرسش‌هایی درباره کارکرد سیاست قیمت‌گذاری و اثر آن بر عرضه خودرو به بازار ایجاد کرده است. بررسی روند ماه‌های گذشته نشان می‌دهد که افزایش قیمت کارخانه‌ای برخلاف دوره‌های پیشین، دیگر لزوماً با رشد تولید همراه نیست و خودروسازان در شرایطی قیمت محصولات خود را بالا می‌برند که تیراژ تولید آن‌ها کاهش یافته است. از ابتدای سال جاری، درخواست‌های افزایش قیمت به یکی از موضوعات تکرار شونده در صنعت خودرو تبدیل شده است. به جز شهرپورماه که بخشی از افزایش قیمت‌ها به رشد هزینه گواهی اسقاط مربوط بود، خودروسازان در ماه‌های گذشته نیز برای اصلاح قیمت محصولات خود اقدام کرده‌اند. حالا نیز خبر درخواست افزایش ۲۵ درصدی قیمت محصولات یک خودروساز در صورت تایید رسمی از تداوم این روند حکایت دارد؛ روندی که در سال‌های گذشته معمولاً با فاصله زمانی بیشتری دنبال می‌شد، اما امسال به مطالبه‌ای تقریباً ماهانه تبدیل شده است.

این در حالی است که آمارهای منتشر شده در سامانه کدال از افت تولید سواری سه خودروساز بزرگ کشور در ۶ ماهه نخست سال حکایت دارد. بر این اساس، تولید ایران خودرو در این بازه زمانی ۲۳ درصد، سایپا ۴۳ درصد و پارس خودرو ۶۰ درصد کاهش یافته است. به این ترتیب، خودرو هم‌زمان با افزایش قیمت محصولات با کوچک شدن حجم تولید مواجه شده است؛ وضعیتی که می‌تواند از تغییر ماهیت افزایش قیمت‌ها و فاصله گرفتن از آن هدف توسعه عرضه حکایت داشته باشد. در سال‌های گذشته افزایش قیمت کارخانه‌ای دست‌کم از این منظر توجیه می‌شد که با بهبود درآمد خودروسازان، امکان جبران زیان انباشته، تامین نقدینگی و افزایش تولید فراهم شود. با این حال، در شرایط فعلی به نظر می‌رسد افزایش قیمت بیش از آن که به توسعه ظرفیت تولید منجر شود، در پی جبران رشد هزینه‌های جاری و تورم نهاده‌های تولید است. به گفته برخی کارشناسان، اختلال در تامین قطعات نیز با ایجاد وقفه در خطوط تولید، توان عملیاتی خودروسازان را محدود کرده است.

به گزارش «دنیای اقتصاد» از سوی دیگر، افزایش هزینه‌های تامین مالی و نیاز مستمر به سرمایه در گردش می‌تواند بخشی از منابع حاصل از فروش را پیش از آن که به افزایش تولید اختصاص یابد، جذب کند. در کنار این عوامل، ناکارآمدی و ضعف

با شرایط پرداخت دو مرحله‌ای توسط «ماموت خودرو»؛

فروش جتا «VS5» مدل ۲۰۲۶ آغاز شد

نمایشگر لمسی ۱۰ اینچی، تهویه مطبوع اتوماتیک دو منطقه‌ای، سیستم ورود و استارت بدون کلید، گرمکن صندلی‌های جلو، تنظیم برقی ۶ جهته صندلی راننده، کروز کنترل تطبیقی، سانروف دو حالت و سنسورهای پارک جلو و عقب از جمله امکانات رفاهی این خودرو هستند. در بخش ایمنی نیز تجهیزاتی نظیر ۶ کیسه هوا، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی ESP، سیستم کمک حرکت در سربالایی، سیستم پایش فشار باد تایرها و سیستم تشخیص خستگی راننده در نظر گرفته شده است. مصرف سوخت ترکیبی ۷.۱ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر، فضای بار ۴۸۲ لیتری و بهره‌گیری از سیستم‌های کمکی رانندگی، جتا VS۵ را به گزینه‌ای کاربردی برای استفاده روزمره شهری و سفرهای خانوادگی تبدیل کرده است

۱۲ نوبت سرویس روغن رایگان؛ مزیتی در خدمات پس از فروش

یکی از امتیازات مهم طرح عرضه جتا VS۵، ارائه ۱۲ نوبت سرویس روغن رایگان به خریداران این خودرو است. این مزیت با هدف کاهش هزینه‌های نگهداری و ایجاد تجربه‌ای مطلوب‌تر از مالکیت خودرو در نظر گرفته شده است. علاوه بر این، خریداران از پشتیبانی شبکه فروش و خدمات پس از فروش ماموت خودرو بهره‌مند خواهند شد سابقه حضور جتا VS۵ در بازار ایران، تجربه مالکان قبلی و دسترسی به خدمات پس از فروش «ماموت خودرو» مجموعه‌ای از مزیت‌ها را در اختیار خریدارانی قرار می‌دهد که علاوه بر مشخصات فنی و امکانات رفاهی، به اطمینان از خرید و هزینه‌های نگهداری خودرو نیز توجه دارند.

فروش فوق‌العاده خودرو JETTA VS5

مشخصات خودرو	کارخانه سازنده	برند	نام خودرو	مدل سال	رنگ	حجم موتور	خروجی موتور	نوع گیربکس و تعداد دنده	گشتاور	ابعاد و جنس رنگ	ابعاد خودرو
فولکس واگن	جتا	VS5	۲۰۲۶	سفید - مشکی - طوسی	مشکی	۱.۴ لیتر توربو	۱۴۸ اسب بخار	۶ سرعته اتوماتیک	۲۵۰ نیوتن متر	رنگ آکریلیک	۱۶۱۹×۱۸۴۱×۴۴۱۸ میلی‌متر

شرایط پرداخت	قیمت قطعی		مبلغ پیش‌پرداخت	الباقی	مهلت ثبت نام	زمان تحویل
	(ریال)	(ریال)				
	۷۳,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴۳,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ (ریال)	یک فقره چک ۱ ماهه	۱۳۵/۰۷/۲۷ تا تکمیل ظرفیت	۰۹:۰۰ صبح الی ۱۶:۰۰ عصر	۴۵ روز

نحوه ثبت نام: از طریق مراجعه به نمایندگی

سود مشارکت	تعلق نمی‌گیرد
سود انصراف	تعلق نمی‌گیرد
خسارت تاخیر در تحویل	۲۰٪ پرداخت

آدرس، مشخصات و تلفن نمایندگی‌ها

لینک صفحه مشخصات محصول
<https://mammutkhodro.com/Details/Jetta-VS5>

۱- قیمت اعلامی قطعی بوده و بدیهی است در صورت اعمال هرگونه تغییر و افزایش نسبت به هزینه‌ها، عوارض قانونی، تعرفه‌های واردات، دیون و تعرفه دولتی پس از ترخیص از قبیل مالیات بر ارزش افزوده، گواهی اسقاط، هزینه‌های شلوگرایی، گرانیه حمل و ... میزان افزایش یافته در هنگام صدور فاکتور نهایی به قیمت قطعی اعلام شده اضافه و مطالبه می‌گردد که متقاضی متعهد به پرداخت و تسویه حساب مطابق با قیمت روز با شرکت می‌باشد.

۲- سایر شرایط وکالاتی به شرح قرارداد می‌باشد.

۳- مبلغ واریزی می‌بایست پس از مراجعه به یکی از نمایندگی‌های شرکت ماموت خودرو و ثبت درخواست می‌باشد.

۴- گارانتی این خودرو سه سال یا ۲۰ هزار کیلومتر (هرکدام زودتر فرا برسد) می‌باشد.

۵- متقاضیان محترم، کلیه اطلاعات مربوط به امکانات رفاهی، تجهیزات ایمنی، مشخصات فنی و ظاهری از قبیل ابعاد خودرو، رنگ و جنس تودوزی در کاتالوگ فیزیکی و دیجیتال موجود در وب سایت شرکت ماموت خودرو به آدرس www.mammutkhodro.com موجود می‌باشد. همچنین اطلاعات مانگ، برند و سالانه در وبسایت ماموت خودرو قابل رویت می‌باشد.

۶- مشتریان محترم برای اطلاع از آپشن‌های تخصصی خودروی خود با نمایندگی‌های سراسر کشور یا با خط ویژه ۰۹۰۹۰۹۰۴۴۴-۰۹۰۹۰۹۰۴۴۴ (مرکز خدمات سفارشی‌سازی ماموت خودرو) در ساعات اداری تماس حاصل فرمایید. اینستگرام: [@mammutkhodro_turning_m1](https://mammutkhodro_turning_m1)

شماره تماس: ۸۷۵۹۹۸۰ تاریخ مجوز: ۱۳۵۰/۰۷/۳۱ تلفن سراسری: ۱۶۹۰ اینستاگرام: [@mammutkhodrogroup](https://mammutkhodrogroup) سایت: www.mammutkhodro.com شماره بخشنامه: ۶۳ تاریخ: ۱۴۰۵/۰۷/۲۵

«ماموت خودرو» از روز دوشنبه ۲۷ مهرماه، طرح فروش جتا VS۵ مدل ۲۰۲۶ را با قیمت قطعی ۷ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و شرایط پرداخت دو مرحله‌ای آغاز کرد. این خودرو با بهره‌گیری از فناوری فولکس‌واگن، امکانات رفاهی و ایمنی متنوع و پشتیبانی شبکه خدمات پس از فروش «ماموت خودرو» به مشتریان عرضه می‌شود.

بر اساس شرایط اعلام‌شده، متقاضیان خرید جتا VS۵ می‌توانند در مرحله نخست، مبلغ ۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان را به عنوان پیش‌پرداخت واریز کرده و باقیمانده بهای خودرو، معادل ۳ میلیارد تومان را ۳۰ روز پس از ثبت نام پرداخت کنند.

مهندسی آلمانی و سابقه حضور در بازار ایران جتا VS۵ یکی از محصولات برند جتا با پشتوانه فناوری فولکس‌واگن است که بر پایه پلتفرم شناخته‌شده MQB توسعه یافته است. این خودرو از پیش‌ران ۱.۴ لیتری توربوشارژ فولکس‌واگن با توان ۱۴۸ اسب‌بخار و گشتاور ۲۵۰ نیوتون‌متر بهره می‌برد که با گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک (AT) برند آپسین همراه شده است. جتا VS۵ همچنین از جمله خودروهای وارداتی CBU است که نزدیک به ۳ سال سابقه عرضه در بازار ایران را دارد. تجربه مثبت مالکان دوره‌های پیشین عرضه این خودرو، به‌ویژه در زمینه عملکرد فنی، کیفیت رانندگی و کاربری روزمره، در کنار سابقه حضور آن در بازار و پشتیبانی «ماموت خودرو»، از عواملی است که می‌تواند به افزایش اطمینان خریداران جدید کمک کند.

امکانات رفاهی و ایمنی متناسب با نیاز خانواده‌ها نسخه ۲۰۲۶ جتا VS۵ در تیپ Glory Edition با مجموعه‌ای از تجهیزات رفاهی و ایمنی عرضه می‌شود.

مهندسی متفاوت در پورشه «۹۱۱ توربو S»



پورشه ۹۱۱ توربو S مدل ۲۰۲۶ با پیشرا نه ۶ سیلندر تخت Boxer به حجم ۳۵۶ لیتر، ترکیبی از مهندسی اسپرت و فناوری هیبریدی را ارائه می دهد. این موتور بنزینی مجهز به دو توربوشارژر برقی Turbo e است و به سامانه T-Hybrid متصل می شود؛ فناوری ای که با هدف افزایش پاسخگویی پیشرا نه و بهبود عملکرد در دور های مختلف توسعه یافته است. موتور احتراق داخلی به تنهایی ۶۴۰ اسببخار قدرت و ۷۶۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند؛ اما با احتساب موتور الکتریکی یکپارچه شده در گیربکس و مجموعه هیبریدی، توان خروجی سامانه به ۷۱۱ اسببخار و گشتاور ترکیبی به ۸۰۰ نیوتون متر می رسد. این ارقام، ۹۱۱ توربو S را به قدرتمندترین نسخه تولید انبوه تاریخ این خانواده تازمان معرفی

مدل ۲۰۲۶ تبدیل کرده اند. یکی از ویژگی های مهم این ساختار، استفاده از توربوشارژر های برقی است که با کمک موتورهای الکتریکی، تاخیر در ایجاد فشار پوست را کاهش می دهند. همچنین، باز یابی انرژی از گاز های خروجی به افزایش بهره وری سامانه کمک می کند. انرژی مورد نیاز بخش هیبریدی از باتری ۱۰٫۹ کیلووات-ساعتی تامین می شود. نیروی تولیدی از طریق گیربکس ۸ سرعته دوکلاجه PDK به هر چهار چرخ منتقل می شود و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این خودرو تنها ۲٫۵ ثانیه و حداکثر سرعت آن ۳۲۲ کیلومتر بر ساعت است. این مجموعه نشان می دهد که پورشه چگونه فناوری برقی سازی را برای ارتقای عملکرد یک خودرو اسپرت به کار گرفته است.

«هرمس خودرو» عرضه محبوب ترین سدان هیوندای را آغاز کرد؛

«الانتر ا»؛ چند ضلعی تیز و چابک کر های



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

سدان ها همواره یکی از بهترین گزینه ها برای انتخاب یک خودرو خانوادگی هستند. کمپانی هیوندای نیز با ارائه چند مدل مختلف در این کلاس سعی در تصاحب سهم هر چه پیش تر از این بازار دارد. بر این اساس الانتر ا سدان کامپکت سگمنت C محبوب این خودروساز کر های به شمار می رود. تاکنون ۸ نسل از این سدان محبوب و موفق کر های به بازار جهانی معرفی شده که نسل هفتم آن، یکی از جذاب ترین نسل های الانتر ا به شمار می رود. این خودرو در نسل هفتم موسوم به CN7 از آوریل سال ۲۰۲۰ میلادی تا اواخر سپتامبر سال جاری میلادی ۸۹۴ هزار و ۷۲۴ دستگاه فروش را از آن خود کرده است. از آن جا که شرکت «هرمس خودرو» یکی از وارد کنندگان فعال و معتبر خودرو به کشور مان است، نسل هفتم الانتر ا را به ایران آورده تا در جدید ترین مدل آن یعنی ۲۰۲۶ بالاترین سطح کیفیت و آپشن را به مشتریان خود ارائه دهد. همچنین شرکت «هرمس خودرو» مدل ۲۰۲۶ الانتر ا را به بازار کشور مان عرضه کرده است. در ادامه با ما همراه باشید تا این سدان جسور کر های را بررسی کنیم.



۱٫۵ لیتری اما سازگار با ایران و نسبتاً پرقدرت

آن چه سبب می شود هیوندای الانتر ا با شرایط آب و هوای ایران سازگاری بالایی داشته باشد، قوای محر که تنفس طبیعی و فاقد توربوشارژر آن است. همین موضوع سبب برتری «هرمس خودرو» نیز شده است. بر این اساس موتور ۴ سیلندر خطی ۱۶ سوپاپ ۱۴۹۷ سی سی مزین به تکنولوژی سیستم تایمینگ متغیر پیوسته سوپاپ ها (CVVD) و سیستم پاشش سوخت انژکتوری چند نقطه ای MPI می تواند حداکثر ۱۱۴ اسب بخار قدرت را در دور ۶۳۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۴۴ نیوتون متر گشتاور را در ۴۵۰۰ آرپی ام بهار مغان آورد. نکته مهم درباره الانتر ا ۲۰۲۶ وارد شده توسط «هرمس خودرو» این است که در دور پایین تر از ۵۰۰۰ آرپی ام گشتاور ۱۴۴ نیوتون متری را ارائه می دهد. همچنین به منظور رانندگی با کیفیت گیربکس CVT قدرت و گشتاور را به چرخ های جلو انتقال می دهد. جالب است بدانید که خودرو چهار حالت رانندگی یعنی (اکو، کامفورت یا راحتی، اسمارت یا هوشمند و اسپرت) را در اختیار شما می گذارد تا کیفیت رانندگی را ارتقا بخشد. همچنین به لطف حجم موتور پایین طبق استاندارد WLTP در هر ۱۰۰ کیلومتر ۵٫۵ لیتر به صورت ترکیبی بنزینی می سوزاند. بر این اساس الانتر ا ۲۰۲۶ با مصرف سوخت پایین قدرت و گشتاور نسبتاً بالایی را نیز فراهم می آورد که نیاز مشتریان را برطرف می سازد.



هیوندای الانترای «هرمس خودرو» را بخریم؟

به لطف مشخصات فنی بالا، اعطای بالاترین امتیاز ایمنی از سوی موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده IIHS به الانتر ا، ساختار سیستم تعلیق و کیفیت سواری بسیار عالی، سطح بالای امکانات رفاهی و ایمنی و سازگاری موتور با شرایط سوختی و جوی ایران این خودرو در کنار وجود خدمات پس از فروش و گارانتی «هرمس خودرو» گزینه نخست خرید در میان سایر سدان های جدید بازار ایران به شمار می رود. «هرمس خودرو» با توجه به شبکه گسترده خدمات پس از فروش با بیش از ۵۰ نمایندگی فعال و با سابقه در سراسر کشور، این اطمینان و اعتماد را به مشتریان خود داده تا به راحتی خودرو مدنظر خود را انتخاب کنند. چرا که گارانتی محصولات رسمی کیا، هیوندای و کی جی توسط «هرمس خودرو» در ایران انجام می شود. برای کسب اطلاعات بیش تر

کابین جدید و مدرن با آپشن های سطح بالا

با باز کردن در های هیوندای الانتر ا و قرار گیری در پشت فرمان آن، با یک سدان مدرن خانوادگی همراه هستیم. طراحی کلبیت داشبورد ساده و مینیمال بوده و با توجه به قرار گیری نمایشگر ۸ اینچی مولتی مدیا و صفحه کیلومتر دیجیتال ۴٫۲ اینچی کلاستر و پنل الکترونیکی سیستم تهویه مطبوع حس مدرن بودن را به خوبی القا می کند. هر چند که استفاده از متر یال Soft Touch و پلاستیک نرم و دقت در مونتاژ منجر به ارتقای کیفی کابین الانتر ا شده است. ناگفته نماند که عایق بندی صدا و حرارت در این مدل نسبت به هم کلاس های چینی آن، در سطح بالاتری قرار دارد. همچنین طراحی در پیچه های سراسری و افقی در بخش میانی و طراحی در پیچه افقی در طرفین تاییدی بر مدرن بودن الانتر ا است. هر چند که طراحی صندلی های نسل جدید و غریبک فرمان دی-کات و دسته دنده اسپرت، امکان رانندگی هیجان انگیزی را برای راننده و مالک خودرو فراهم می کند. از سوی دیگر طراحی ستون A و سقف سانروف برقی جلوه زیباییتری به کابین می بخشد. به لطف فاصله محوری ۲۷۲۰ میلی متری، طول ۴۷۲۰ میلی متری، عرض ۱۸۱۰ میلی متری و ارتفاع ۱۴۱۵ میلی متری، فضای کاملاً راحت و جاداری در اختیار سرنشینان قرار گرفته است. همچنین ناگفته نماند که حجم صندوق عقب ۴۷۴ لیتر بوده که در کلاس خود یکی از جادار ترین ها به شمار می رود و فضای کاربردی را به سرنشینان ارائه می دهد. فهرست بلند بالایی از آپشن های جدید در این سدان فستبک جسور کر های تعبیه شده که از آن جمله می توان به سیستم ترمز چهار چرخ دیسکی، کروز کنترل، هشدار هوشمند و کمک محدودیت سرعت (ISLA SLW)، دوربین دنده عقب (RVM)، هشدار پارک عقب (R-PDW)، هشدار پارک جلو (F-PDW)، سیستم نمایش دوربین عقب (DRM)، ترمز پارک برقی و اتوهلد، سیستم کنترل پایداری خودرو (VSM)، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی بدنه (ESC)، سیستم ضد سرقت (ایموبایزر)، کیسه هوای جلو دو گانه راننده سرنشین، کیسه هوای جانبی جلو، کیسه هوای پرده ای جانبی، هشدار نبستن کمربند ایمنی جلو، سیستم پایش فشار باد تایرها (TPMS)، سیستم ورود بدون کلید و استارت لمسی، سیستم فرمان EPS برقی، فرمان با قابلیت تنظیم در ۴ جهت، فرمان چرمی چندمنظوره D شکل، سانروف برقی، سیستم صوتی با ۶ بلندگو، صفحه کیلومتر دیجیتال ۴٫۲ اینچی، نمایشگر یکپارچه رنگی ۸ اینچی، چراغ راهنما جلو LED، چراغ های روشنایی در روز LED با طراحی باریک شونده، آینه های جانبی با چراغ راهنمای یکپارچه LED، برف پاکن ژله ای، آنتن کوسه ای، صندلی های چرمی، روکش داخلی در چرمی، کنترل خودکار چراغ های جلو (اتولایت)، چراغ مشایعت، پنجره های برقی چهار در با عملکرد دکمه ای و مکانیزم ضد لرزش، آینه های جانبی تاشو با قابلیت تنظیم برقی، در پیچه های تهویه مطبوع عقب، تهویه مطبوع حالت تونلی با عملکرد گردش داخلی خودرو، کلد پورت USB، شارژ سریع USB، اتصال موبایل پشتیبانی از CarLife، کلید بلوتوث همراه BLE اشاره کرد. کابین آرام، ایمن و با کیفیت در کنار انبوهی از امکانات رفاهی و ایمنی سطح بالا سبب شده است الانتر ا یکی از گزینه های جذاب «هرمس خودرو» برای بازار ایران باشد.



خطوط تیز و شکسته؛ امضای بدنه

الانتر ا نسل هفتم موسوم به CN7 در ۱۷ مارس سال ۲۰۲۰ میلادی به صورت رسمی معرفی و بر پایه و اساس پلت فرم هیوندای-کیا K3 شکل گرفته که با زبان جدید طراحی هیوندای استایل بسیار جذاب و متفاوتی به خود گرفته است. این سدان خوشنام کر های در نسل هفتم شاهکار طراحی لوک داتکرولک است که مزین به خطوط شکسته و تیز روی بدنه است. جالب است بدانید که با گذشت ۳ سال از تولید این خودرو، یعنی در ۲۷ فوریه سال ۲۰۲۳ میلادی، نسخه فیس لیفت الانتر ا با چهره ای جسورانه تر به بازار آمد. بر این اساس الانتر ا ۲۰۲۶ وارد شده توسط «هرمس خودرو» جدید ترین مدل این خودرو است. با نگاهی به پروفیل این سدان کر های شاهد استفاده از خطوط تیز و شکسته هستیم که با پوزه نسبتاً بلند و پشت کوتاه و ستون C کشیده (فست بک مانند) و رینگ های ۱۷ و ۱۸ اینچی، کاملاً کاراکتر اسپرت و نافذی به این خودرو داده است. در نمای جلو، این خودرو با استفاده از چراغ های باریک مزین به LED و جلو پنجره باریک و ورودی هوا درون سپر با پوزه متمایل به پایین چهره ای فوق تهاجمی و دینامیک دارد. در نمای عقب نیز استفاده از خطوط شکسته حجم خاصی به در صندوق عقب داده تا با چراغ های مثلثی شکل و نوار میانی که حالت به هم پیوسته به آن بخشیده، نمای زیبا و متفاوتی به الانتر ا ببخشد. هر چند که اضافه شدن دیفیوزر چاشنی هیجان را دوچندان می کند. یکی از برگه های برنده «هرمس خودرو» در بازار، گزینه های خانوادگی و جوان پسند الانتر ا ۲۰۲۶ است که به لطف طراحی جدید و اسپرت و پرستیز متفاوت می تواند یک گزینه خانوادگی خاص باشد.



کیفیت سواری و عملکرد هندلینگ

هیوندای الانتر ا از نظر سیستم تعلیق در محور جلو دارای سیستم مک فرسون و در محور عقب دارای سیستم تورشن بیم (نیمه مستقل محور پیچشی) است. این ساختار در کنار ساینز تایرها ۲۲۵/۴۵ با رینگ های ۱۷ اینچی الیازی، کیفیت سواری بسیار

دلچسب تری در مقایسه با رقبای چینی خود در بازار ایران ارائه می دهد. از سوی دیگر توزیع وزن مناسب میان محورهای جلو و عقب و استفاده از سیستم فرمان برقی سبب شده است هندلینگ الانتر ا ۲۰۲۶ یک سر و گردن به دلیل شکل هندسی فرمان بالاتر

از چینی های هم کلاس آن باشد. به همین دلیل در زمینه کیفیت، سواری و عملکرد هندلینگ بسیار خوبی دارد. همین مهم سبب کاربردی بودن آن برای مصارف روزانه در شهر و رانندگی مطمئن در جاده ها شده است.



ولوو «VNL» نسل جدید؛ لذت رانندگی در مسیرهای طولانی



نسل جدید کشنده ولوو با تمرکز بر راحتی راننده، کیفیت سواری و کاهش خستگی در مسیرهای طولانی توسعه یافته است. ولوو در این نسل، ساختار سیستم تعلیق، ارگونومی کابین و عایق‌بندی صوتی را بهبود داده تا رانندگی با یک کشنده سنگین، تجربه‌ای آرام‌تر و کنترل‌پذیر تر باشد. یکی از مهم‌ترین تغییرات، بازطراحی سیستم تعلیق جلو، عقب، کابین و مجموعه نگهدارنده موتور است. سامانه تعلیق بادی عقب (GRAS) نیز به صورت سفارشی عرضه می‌شود و با کاهش حرکات عمودی و جانبی، به افزایش پایداری و جذب ضربات مسیر کمک می‌کند. ترکیب این فناوری‌ها با سیستم فرمان دینامیکی ولوو، کنترل دقیق‌تر خودرو و کاهش فشار وارده به شانه‌ها و گردن راننده را هدف قرار داده است.

در کابین، صندلی‌های قابل تنظیم، موقعیت پهنه پدال‌ها، فرمان چندمحوره و دسته‌دهنده یکپارچه، دسترسی به تجهیزات را آسان‌تر می‌کنند. نمایشگر دیجیتال ۱۲ اینچی و سامانه اطلاعات -سرگرمی نیز اطلاعات رانندگی و امکانات کاربردی را در دسترس راننده قرار می‌دهند. عایق‌بندی تقویت‌شده، کاهش انتقال ارتعاشات و طراحی فضای استراحت، کیفیت زندگی راننده را در سفرهای چندروزه ارتقا می‌دهد. در مجموع، نسل جدید VNL با ترکیب سواری نرم‌تر، فرمان‌پذیری مناسب و کابین آرام، تلاش می‌کند لذت رانندگی حرفه‌ای را افزایش دهد؛ هرچند تجربه نهایی به نوع تعلیق، بار خودرو و شرایط جاده وابسته است.

بازار کامیونت‌های سبک و میان‌وزن زیر فشار هزینه‌های حمل‌ونقل، توسعه تجارت و تغییر فناوری قرار دارد

ایسوزو در جمع پیشتازان، اروپا در مسیر برقی‌سازی

بازار کامیونت‌ها برخلاف بازار خودروهای سواری، از نظر ساختار تقاضا و معیار انتخاب محصول، به‌شدت به نوع فعالیت اقتصادی وابسته است



بازار جهانی کامیونت‌ها در سال ۲۰۲۶ در مسیری متفاوت از کامیون‌های سنگین حرکت می‌کند؛ مسیری که در آن، هزینه مالکیت، دوام فنی، مصرف سوخت، سهولت تعمیر و دسترسی به شبکه خدمات پس از فروش، نقش تعیین‌کننده‌ای در انتخاب خریداران دارند. در این بازار، ایسوزو یکی از بازیگران مهم جهانی در کلاس کامیون‌های سبک و میان‌وزن است؛ اما برای معرفی یک برند به‌عنوان صدرنشین قطعی جهان باید تفاوت بازارهای منطقه‌ای و کلاس‌های وزنی را در نظر گرفت. در اروپا نیز هم‌زمان با بهبود نسبی بازار خودروهای تجاری در نیمه نخست ۲۰۲۶، برقی‌سازی خودروهای باری سبک و میان‌وزن به یکی از محورهای رقابت خودروسازان تبدیل شده است

بازار جهانی؛ یک صدرنشین برای همه کلاس‌ها وجود ندارد

بازار کامیونت‌ها برخلاف بازار خودروهای سواری، از نظر ساختار تقاضا و معیار انتخاب محصول، به‌شدت به نوع فعالیت اقتصادی وابسته است. کامیونت مورد استفاده در توزیع شهری، با خودروهای مورد نیاز حمل کالا در مسیرهای بین‌شهری یا فعالیت‌های عمرانی، الزامات یکسانی ندارد. از همین رو، نمی‌توان صرفاً با مقایسه تعداد فروش کل یک شرکت، جایگاه آن را در همه بخش‌های بازار کامیونت‌ها تعیین کرد. در بازار جهانی خودروهای تجاری سبک و میان‌وزن، برندهایی مانند ایسوزو، میتسوبیشی فوسو، هیوندای، هیمنگ و شماری از خودروسازان چینی در مناطق مختلف رقابت می‌کنند. در اروپا نیز سازندگان باسابقه‌ای همچون ایویکو، مرسدس‌بنز و فورد، با تکیه بر شبکه فروش، محصولات متنوع و توسعه نسخه‌های برقی، سهم مهمی از بازار خودروهای تجاری را هدف گرفته‌اند. بنابراین، پاسخ دقیق به این پرسش که کدام برند پرچمدار بازار جهانی کامیونت‌هاست؟

به تعریف کلاس وزنی و محدوده بازار بستگی دارد. با این حال، اطلاعات منتشرشده از سوی ایسوزو نشان می‌دهد این شرکت از بازیگران برجسته جهانی در بخش کامیون‌های سبک و میان‌وزن است و در بسیاری از بازارهای ملی جایگاه رقابتی قدرتمندی دارد

ایسوزو؛ بازیگر مهم بازار کامیون‌های سبک و میان‌وزن

براساس گزارش یکپارچه سال مالی ۲۰۲۵ ایسوزو، این شرکت در بازار جهانی حدود ۳۱۰ هزار دستگاه خودرو تجاری فروخته و در ۲۷ کشور، در برخی رده‌های وزنی به بالاترین سهم بازار دست یافته است. همچنین ایسوزو سهمی در حدود ۱۲ درصد از بازار جهانی کامیون‌های سبک و میان‌وزن را به خود اختصاص داده است. این آمار بر پایه محاسبات شرکت از داده‌های موسسه اس‌اند‌پی گلوبال موبیلیتی برای سال تقویمی ۲۰۲۴ اعلام شده است؛ بنابراین باید آن را شاخصی برای ارزیابی جایگاه رقابتی این برند دانست، نه رتبه‌بندی نهایی فروش همه برندها در سال ۲۰۲۶. مزیت ایسوزو در این بازار را باید در ترکیب محصول، تجربه تولید خودروهای تجاری و حضور در بازارهای متنوع جست‌وجو کرد. کامیونت‌ها در بسیاری از کشورها به‌صورت روزانه در شبکه توزیع کالا، حمل محصولات کشاورزی، خدمات شهری و فعالیت‌های صنعتی به کار گرفته می‌شوند. در چنین شرایطی، قابلیت اطمینان، دسترسی به قطعات و هزینه تعمیرات در طول عمر خودرو، گاه اهمیت بیشتری از قیمت اولیه خرید دارد. البته جایگاه یک برند در بازار جهانی را نباید صرفاً با سهم فروش آن سنجید. میزان دسترسی به نمایندگی‌ها، ارزش فروش مجدد، مصرف سوخت، ظرفیت بارگیری و سازگاری با شرایط جغرافیایی و اقلیمی نیز در تصمیم‌ناوگان‌داران اثرگذار است. از این منظر، مزیت رقابتی ایسوزو در بازار کامیونت‌ها بیش از آن‌که به یک محصول خاص محدود باشد، به حضور مستمر در بخش خودروهای تجاری و تجربه فعالیت در بازارهای گوناگون مربوط می‌شود

در بازار جهانی خودروهای تجاری سبک و میان‌وزن، برندهایی مانند ایسوزو، میتسوبیشی فوسو، هیوندای، هیمنگ و شماری از خودروسازان چینی در مناطق مختلف رقابت می‌کنند

اروپا؛ بازگشت تقاضا در نیمه نخست ۲۰۲۶

آمار انجمن خودروسازان اروپا نشان می‌دهد بازار خودروهای تجاری این اتحادیه در ۶ ماهه نخست ۲۰۲۶ نسبت به دوره مشابه سال قبل بهبود یافته است. ثبت‌نام کامیون‌های جدید با رشد ۹.۸ درصدی به ۱۷۱ هزار و ۹۳۳ دستگاه رسید. این رشد هم از افزایش تقاضا برای کامیون‌های سنگین و هم از بهبود فروش کامیون‌های میان‌وزن تأثیر پذیرفت. ثبت‌نام خودروهای تجاری سبک، از جمله ون‌ها نیز با رشد ۱.۹ درصدی به ۷۴۲ هزار و ۷۵۹ دستگاه رسید. با این حال، این ارقام تصویری از کل بازارهای تعریف‌شده در گزارش ارائه می‌کنند و نباید آن‌ها را معادل فروش کامیونت‌ها دانست. در طبقه‌بندی‌های اروپایی، کامیون‌های سبک و میان‌وزن معمولاً در محدوده وزن ناخالصی ۳.۵ تا ۱۲ تن بررسی می‌شوند؛ در حالی که ون‌ها در گروه جداگانه خودروهای تجاری سبک قرار می‌گیرند. بررسی موسسه بین‌المللی شورای حمل‌ونقل پاک نشان می‌دهد در نیمه

نخست ۲۰۲۵ حدود ۲۱ هزار دستگاه کامیون سبک و میان‌وزن در اتحادیه اروپا فروخته شد که نزدیک به ۱۲ درصد از کل فروش خودروهای تجاری سنگین و میان‌وزن مورد بررسی آن موسسه را تشکیل می‌داد. از این تعداد، حدود ۴ هزار دستگاه بدون آلایندگی مستقیم بودند. این آمار نشان می‌دهد بخش برقی بازار کامیونت‌ها، با وجود سهم محدود از کل بازار، به یکی از حوزه‌های مهم رقابت فناوری تبدیل شده است.

برقی‌سازی؛ رقابت بر سر هزینه مالکیت

یکی از مهم‌ترین تحولات بازار کامیونت‌ها در اروپا، افزایش توجه به نسخه‌های برقی است. در این کلاس، خودروها عمدتاً برای توزیع کالا در شهرها، خدمات شهری و مسیرهایی با توقف‌های مکرر استفاده می‌شوند؛ شرایطی که می‌تواند برای بهره‌برداری از قوای محرکه برقی مناسب باشد. بر اساس داده‌های موسسه شورای حمل‌ونقل پاک درباره بازار اروپا در نیمه نخست ۲۰۲۵، فورد ای‌ترانزیت با سهم ۲۵ درصدی، مرسدس‌بنز ای‌اسپرینتر با ۲۲ درصد، ایویکو ای‌دیلی با ۱۵ درصد و فیات ای‌دوکاتو با ۱۱ درصد، چهار مدل اصلی در فروش کامیون‌های سبک و میان‌وزن بدون آلایندگی مستقیم بودند. این سهم‌ها به‌بازار خودروهای برقی در همان کلاس و بازه زمانی مربوط می‌شوند و نشان‌دهنده رتبه‌بندی فروش کل کامیونت‌های دیزلی و برقی نیستند. برقی‌سازی در این بخش با محدودیت‌هایی نیز روبه‌رو است. قیمت اولیه بالاتر، هزینه ایجاد زیرساخت شارژ، ظرفیت باتری، وزن محموله و زمان توقف برای شارژ، همگی بر تصمیم خریداران اثر می‌گذارد. در مقابل، کاهش هزینه انرژی و نگهداری در برخی الگوهای بهره‌برداری می‌تواند بخشی از اختلاف قیمت اولیه را جبران کند. از این رو، موفقیت کامیونت برقی به تناسب فناوری با مسیر فعالیت و نحوه استفاده از خودرو وابسته است، نه صرفاً مشخصات باتری یا توان موتور الکتریکی

نوربان

در اروپا نیز سازندگان باسابقه‌ای همچون ایویکو، مرسدس‌بنز و فورد، با تکیه بر شبکه فروش، محصولات متنوع و توسعه نسخه‌های برقی، سهم مهمی از بازار خودروهای تجاری را هدف گرفته‌اند

آینده بازار؛ بهره‌وری در کنار فناوری

در بازار کامیونت‌ها، رقابت آینده تنها بر سرفزایش توان موتور یا ظرفیت حمل نخواهد بود. سامانه‌های کمک‌راننده، ترمزهای پیشرفته، کاهش مصرف سوخت، مدیریت ناوگان، پیش‌وضعیت فنی و اتصال خودرو به سامانه‌های حمل‌ونقل، به تدریج در تصمیم خرید شرکت‌های بزرگ اهمیت بیشتری پیدا می‌کنند. برای ناوگان‌های تجاری، توقف خودرو به‌معنای از دست رفتن درآمد است. به همین دلیل، خودروسازی که بتواند خرابی را کاهش دهد، تأمین قطعات را تسریع کند و خدمات پس از فروش قابل اتکایی ارائه دهد، حتی در بازاری با رقابت قیمتی شدید نیز مزیت خواهد داشت. این موضوع برای تولیدکنندگان جدید، به‌ویژه برندهایی که با قیمت پایین‌تر وارد بازار می‌شوند، اهمیت دوچندان دارد؛ زیرا رقابت برقی بدون شبکه خدمات و تأمین قطعات پایدار، به‌تنهایی برای جلب اعتماد ناوگان‌داران کافی نیست



فروش اینترنتی گروه خودروسازی سایپا به نشانی saipa.iranecar.com مراجعه کنند
همچنین به متقاضیان توصیه شده است پیش از آغاز ثبت نام، با مراجعه به سامانه فروش اینترنتی سایپا، اطلاعات شخصی خود را ثبت یا به روز رسانی کرده و نسبت به دریافت کد کاربری و رمز عبور اقدام کنند تا فرآیند ثبت نام با سهولت بیشتری انجام شود.

گروه خودروسازی سایپا فروش فوق العاده محصولات خود را ویژه متقاضیان طرح جایگزینی خودروهای فرسوده از ساعت ۱۰ روز سه شنبه، ۲۸ مهرماه آغاز کرده است. این طرح تا روز پنجشنبه ۳۰ مهرماه و تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. در این مرحله، دو محصول کویک جی ایکس ال و کویک آر تیپ اس برای متقاضیان واجد شرایط عرضه می شود.

متقاضیان برای ثبت نام و خرید خودرو می توانند در بازه زمانی اعلام شده به سامانه

آغاز فروش فوق العاده سایپا برای متقاضیان جایگزینی خودروهای فرسوده



هیوندای الانترای جدید، ویژه بازار چین معرفی شد

مخصوص بازار چین را نیز توسعه داده است. انتشار مشخصات این خودرو از سوی وزارت صنایع و فناوری اطلاعات چین، نخستین اطلاعات رسمی درباره نمونه ویژه این بازار را در اختیار علاقه مندان قرار می دهد. این وزارتخانه معمولاً پیش از رونمایی رسمی خودروهای جدید، اطلاعات فنی و تصاویر مربوط به آن ها را منتشر می کند و به همین دلیل، انتشار مشخصات الانترا نیز می تواند نشانه ای از نزدیک بودن عرضه این سدان در بازار چین باشد.

بازبان طراحی متفاوتی نسبت به نسل قبل توسعه پیدا کرده و در بخش های مختلف بدنه، تغییرات قابل توجهی را تجربه کرده است. البته طراحی ظاهری این نسل، به ویژه به دلیل فرم متفاوت برخی اجزای بدنه، با واکنش های متفاوتی همراه شده و انتقاداتی را نیز به دنبال داشته است. با این حال، به نظر می رسد هیوندای همچنان قصد دارد مسیر طراحی جدید خود را دنبال کرده و این سبک را در محصولات آینده خود نیز به کار بگیرد. اکنون با آغاز معرفی نسل جدید الانترا در برخی بازارها، هیوندای نسخه

به تازگی، وزارت صنایع و فناوری اطلاعات چین مشخصات نسل جدید هیوندای الانترا را در نسخه ویژه بازار این کشور منتشر کرده است. این اطلاعات در شرایطی منتشر می شود که نسل جدید این سدان در برخی بازارها معرفی شده و حالا هیوندای نیز برای عرضه نسخه اختصاصی آن در چین آماده می شود؛ بازاری که می تواند دروازه ورود این خودرو به بازار ایران نیز باشد.

مدتی پیش بود که هیوندای از نسل جدید سدان الانترا رونمایی کرد؛ خودرویی که

تحلیل
analysis

احسان
ناصری بابلی

کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

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

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی ام سی X5 (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۲۹۳	۵ میلیارد	۰	
کی ام سی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۸۲	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۸۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۹۳۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هایما X۷ (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۰	
هایما S۵ پرو (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هایما S۷ پرو (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
لاماکو اکو ۱.۵ لیتر توربو (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۴۴۹	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فردا T۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
لوکانو LV (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۱۰	۷ میلیارد	۰	
لوکانو L۸ (۱۴۰۵)	۸ میلیارد و ۴۱۰	۹ میلیارد و ۵۵۰	۰	
تیگارد تیسان S۰۵ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۶۹	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	
بیجینگ U۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۵)	۱۱ میلیارد و ۹۹۰	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۴)	۱۲ میلیارد و ۹۹۰	۱۱ میلیارد و ۸۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ GX بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک میلیارد و ۵۷۰	۱۰	▼
ساینا S (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک میلیارد و ۷۰۵	۵	▼
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	یک میلیارد و ۸۸۰	۱۰	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۷۹۰	۲۰	▼
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به زودی	۲ میلیارد و ۳۹۰	۶۰	▼
اطلس S (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱	یک میلیارد و ۷۵۵	۳۰	▼
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۰۳	یک میلیارد و ۹۴۵	۳۵	▲
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۳۷	۲ میلیارد و ۱۵۵	۲۵	▼
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۹۱۰	۱۰	▼
کویک GX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۳۱	یک میلیارد و ۶۸۰	۱۰	▲
کویک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۶۹۰	۵	▲
کویک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۷۴۰	۰	
کویک S (۱۴۰۵)	یک میلیارد	یک میلیارد و ۶۵۵	۰	
کویک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۲	یک میلیارد و ۶۷۵	۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۶۲۰	۲۵	▲
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۸۸۵	۲۵	▼
شاهین اتومات (بدون مالتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۹۹۰	۵	▲
شاهین اتومات پلاس (بدون مالتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۵	۳ میلیارد و ۶۳۰	۱۰	▼
شاهین اتومات پلاس (بامالتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۳۴	۳ میلیارد و ۶۴۵	۱۵	▼
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۲۲۰	۲۰	▼
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۴۹۰	۴۰	▼
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۳۳۵	۵	▼
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۵۱۰	۰	
سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۳۶۰	۰	
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۸۴۵	۱۰	▼
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۷۸۰	۱۰	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۱۴۰	۵	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۰۲	۲ میلیارد و ۳۷۵	۲۵	▼
پژو ۲۰۷ دنده ۵ (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۶۶۵	۲۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده ۶ (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۷۸۰	۴۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۹۸۰	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۲۳	۳ میلیارد و ۳۰	۱۵	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۳ میلیارد و ۷۷۵	۶۰	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۴ میلیارد و ۳۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۹۱۰	۲۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۹۶۰	۲۰	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۸۸۵	۱۵	▲
تارا ۶ دنده V۱ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۹۶۰	۱۵	▲
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۸۳۰	۰	
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۴ میلیارد و ۱۵۵	۳۵	▼
راناپلاس (تورم عقب کاسه ای) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۵	۲ میلیارد و ۲۹۵	۱۰	▼
راناپلاس (تورم عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۸۰	۲ میلیارد و ۳۳۰	۱۰	▼
ری ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۳۳۰	۴ میلیارد و ۸۹۰	۱۰	▼
وانتا ۱.۷ لیتر (بامالتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۶۲۸	۲ میلیارد و ۶۵۰	۵	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
چانگان CS۵۵ پلاس ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۸۱۹	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	
چانگان UNI-T - توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۶ میلیارد و ۵۸۰	۷ میلیارد و ۴۵۰	۰	
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۷۶۲	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
کیا EV۵ تیپ ۷۲ (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۸۰۰	۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا K۵ توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۲۶۳	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۰	
سوزوکی فرانکس هیبرید (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد	۰	
سوزوکی گراند ویترا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فولکس ID CROZZ PURE PLUS ۴۱۰ (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فولکس ID UNiX اولترا (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۳۰۱	۱۰ میلیارد	۰	
فولکس ID UNiX پیور (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۳۰۰	۸ میلیارد	۰	
فولکس تیراک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای پالیسید ۲ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۳۵ میلیارد	۳۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سنتافه توربو تک دیفرانسیل (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۰۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سوناتا ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۹۰	۱۰ میلیارد	۰	
هیوندای انترای ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	
مزدا EZ۶ مکس ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۶۰۰	۱۱ میلیارد	۰	
مزدا EREVEZE۶۰ (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۸۰۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
مزدا CX۵۰- (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۷۰۰	۱۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اکلیپس کراس (۲۰۲۶)	۸ میلیارد و ۵۹۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اولتندر ۲.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۱۷ میلیارد	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان آلتیما (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد	۰	
نیسان پاترول ۶ سیلندر ۳.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۰	۶۵ میلیارد	۰	
وویا فرفی (۲۰۲۶)	۱۱ میلیارد و ۴۹۰	۱۳ میلیارد	۰	
هوال H۹ (۲۰۲۶)	۱۰ میلیارد و ۴۰۵	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ولوو AWDS۹۰ (۲۰۲۶)	۲۹ میلیارد	۳۳ میلیارد	۰	
ولوو COREXC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	۰	



کشف ۶۴ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در شهریار

«جانشین انتظامی غرب استان تهران از کشف ۶۴ هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش ۱۰۰ میلیارد ریال در شهریار خبر داد. سرهنگ حسین زلفخانی، جانشین انتظامی غرب استان تهران اظهار کرد: «در پی به دست آمدن گزارشاتی مبنی بر نگهداری روغن موتور قاچاق در انباری در شهریار، بررسی موضوع در دستور کار پلیس قرار گرفت.»

وی گفت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی غرب استان تهران با انجام اقدامات فنی موفق به شناسایی انباری

در شهرک گلگون شهریار شده و با هماهنگی قضائی در بازرسی از آن، ۶۴ هزار لیتر روغن موتور قاچاق کشف و یک نفر نیز دستگیر شد.» جانشین انتظامی غرب استان تهران با بیان این که کارشناسان ارزش کالای کشف شده را ۱۰۰ میلیارد ریال برآورد کردند، گفت: «متهم پس از تشکیل پرونده تحویل مرجع قضائی شد.» سرهنگ زلفخانی در پایان خاطر نشان کرد: «شهروندان در صورت مشاهده هر گونه موارد مشکوک، مراتب را برای رسیدگی به مرکز فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ اعلام کنند.»

«والوالین» و «کریستال کلین» به دنبال تکمیل چرخه روغن مصرف شده هستند؛

همکاری تازه در بازار خدمات روانکارهای سنگین آمریکا



«صنعت روانکار جهان در سال‌های اخیر تنها به توسعه روغن موتورهای پیشرفته‌تر محدود نشده است؛ در کنار رقابت بر سر عملکرد، دوام و کاهش مصرف سوخت، موضوع مدیریت روغن‌های مصرف‌شده و توسعه اقتصاد چرخشی نیز به یکی از مهم‌ترین محورهای فعالیت شرکت‌های بزرگ تبدیل شده است. در همین راستا، Valvoline Global Operations و Crystal Clean از آغاز یک همکاری تجاری جدید در بازار آمریکا خبر داده‌اند؛ همکاری‌ای که هدف آن ایجاد ارتباط مستقیم میان عرضه روانکارهای سنگین و خدمات جمع‌آوری و بازیافت روغن‌های مصرف‌شده عنوان شده است.

این توافق در نگاه نخست یک همکاری تجاری معمولی به نظر می‌رسد؛ اما در عمل بازتاب‌دهنده یکی از مهم‌ترین تغییرات صنعت روانکار در دهه اخیر است؛ تغییری که طی آن تولیدکنندگان روغن دیگر تنها فروشنده محصول نیستند و به تدریج به ارائه‌دهندگان راهکارهای جامع مدیریت روانکار تبدیل می‌شوند.

بر اساس اطلاعات منتشرشده، این همکاری بر مشتریان بخش خودروهای سنگین و ناوگان‌های حمل‌ونقل تمرکز دارد. مشتریان واجد شرایط محصولات سنگین والوالین همچنان از خدمات فنی، پشتیبانی و تامین روانکارهای این شرکت استفاده خواهند کرد؛ اما هم‌زمان به خدمات گسترده جمع‌آوری روغن‌های مصرف‌شده و سایر خدمات زیست‌محیطی کریستال کلین نیز دسترسی خواهند داشت.

از دیدگاه اقتصادی، یکی از چالش‌های اصلی اپراتورهای ناوگان‌های حمل‌ونقل و شرکت‌های بهره‌بردار ماشین‌آلات سنگین، مدیریت فرآیند تعویض روغن و دفع یا بازیافت روغن‌های مصرف‌شده است. این فرآیند علاوه بر هزینه، مسئولیت‌های زیست‌محیطی و قانونی قابل توجهی ایجاد می‌کند. به همین دلیل بسیاری از شرکت‌های بزرگ به دنبال راهکارهایی هستند که بتواند مدیریت این فرآیند را ساده‌تر کند.

John Walters، معاون فروش روانکارهای سنگین والوالین، اعلام کرده این همکاری بخشی از استراتژی شرکت برای ارائه ارزش افزوده فراتر از فروش روانکار است و به مشتریان امکان می‌دهد از خدمات مکملی استفاده کنند که به بهینه‌سازی عملیات روزمره آن‌ها کمک می‌کند.

در چارچوب این همکاری، مشتریان واجد شرایط می‌توانند از نرخ‌های ترجیحی برای جمع‌آوری روغن‌های مصرف‌شده بهره‌مند شوند. این موضوع به‌ویژه برای ناوگان‌هایی اهمیت دارد که سالانه هزاران لیتر روغن کار کرده تولید می‌کنند و مدیریت آن مستقیماً بر هزینه‌های عملیاتی آن‌ها اثر می‌گذارد.

اهمیت روغن مصرف‌شده در صنعت روانکار بسیار بیشتر از آن چیزی است

که در نگاه اول به نظر می‌رسد. برخلاف تصور عمومی، روغن مصرف‌شده لزوماً به یک ماده زائد بدون استفاده تبدیل نمی‌شود. در بسیاری از کشورها این روغن پس از جمع‌آوری، تصفیه و فرآوری می‌تواند دوباره به چرخه تولید بازگردد یا در کاربردهای صنعتی مختلف مورد استفاده قرار گیرد. به همین دلیل صنعت جمع‌آوری و بازیافت روغن‌های مصرف‌شده به یکی از بخش‌های مهم زنجیره ارزش روانکارها تبدیل شده است.

در این میان، کریستال کلین یکی از بازیگران مهم این حوزه در آمریکاست. این شرکت بیش از ۱۳۰ مرکز خدماتی را مدیریت می‌کند و به بیش از ۱۰۰ هزار محل مشتری در ۴۸ ایالت آمریکا خدمات ارائه می‌دهد. فعالیت‌های شرکت تنها به جمع‌آوری روغن مصرف‌شده محدود نیست و خدماتی مانند

بازیافت روغن، مدیریت ضایع، شست‌وشوی قطعات، دفع پسماندهای صنعتی، خدمات مربوط به فاضلاب صنعتی و عملیات میدانی را نیز در بر می‌گیرد. مدیرعامل کریستال کلین، Brian Recatto این همکاری را تلفیقی از محصولات روانکاری والوالین و خدمات زیست‌محیطی پایدار کریستال کلین توصیف کرده و معتقد است چنین مدلی می‌تواند فرآیندهای عملیاتی مشتریان را ساده‌تر و کارآمدتر کند.

از منظر کلان، این توافق را می‌توان بخشی از روند روبه‌رشد اقتصاد چرخشی در صنعت روانکار دانست. طی سال‌های اخیر فشارهای قانونی مربوط به محیط‌زیست، افزایش هزینه مواد اولیه و توجه بیشتر صنایع به توسعه پایدار باعث شده شرکت‌ها به دنبال بازیابی و استفاده مجدد از منابع باشند. روغن‌های مصرف‌شده یکی از مهم‌ترین حلقه‌های این زنجیره هستند و به همین دلیل مدیریت صحیح آن‌ها اهمیت راهبردی پیدا کرده است.

هم‌زمان، تولیدکنندگان روانکار نیز به این نتیجه رسیده‌اند که مزیت رقابتی آینده تنها در کیفیت روغن خلاصه نمی‌شود. شرکت‌ها تلاش می‌کنند مجموعه‌ای کامل از خدمات شامل تامین روانکار، پایش وضعیت روغن، آموزش فنی، مدیریت پسماند و بازیافت را ارائه دهند. در چنین شرایطی، همکاری‌هایی مانند توافق والوالین و کریستال کلین می‌تواند الگویی برای سایر فعالان صنعت باشد.

در نهایت، این مشارکت فراتر از یک قرارداد تجاری ساده است. همکاری میان یکی از شناخته‌شده‌ترین برندهای روانکار جهان و یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های خدمات زیست‌محیطی آمریکا نشان می‌دهد آینده صنعت روانکار تنها به تولید روغن‌های بهتر وابسته نیست، بلکه به مدیریت کامل چرخه عمر روانکار از لحظه مصرف تا بازیافت نیز گره خورده است. این همان مسیری است که بسیاری از شرکت‌های بزرگ جهان در حال حرکت به سمت آن هستند؛ مسیری که در آن پایداری، بهره‌وری و اقتصاد چرخشی به اندازه کیفیت محصول اهمیت پیدا می‌کند.

کرمانشاه

دانلود کاتالوگ

KMC EAGLE HEV



ساختر، پاسخ‌گویی بهتر به فشردن پدال گاز و شتاب‌گیری خطی‌تری را در مقایسه با سامانه‌های هیبریدی متعارف هدف قرار می‌دهد. موتور بنزینی از تزریق مستقیم و غیرمستقیم سوخت FS-D و زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها بهره می‌برد؛ فناوری‌هایی که به بهبود احتراق و کاهش مصرف سوخت کمک می‌کنند. همچنین، هنگام حرکت با سرعت پایین یا در شرایط مناسب، خودرو می‌تواند تنها با نیروی الکتریکی حرکت کند. در مجموع، فناوری هیبرید LS 500h برای دستیابی هوزمان به رانندگی آرام، پاسخگویی مناسب و بهره‌وری انرژی طراحی شده است؛ ترکیبی که آن را از سدان‌های لوکس صرفاً بنزینی متمایز می‌کند.

لکسوس LS 500h نمونه‌ای از ترکیب مهندسی پیشرفته‌های بنزینی و فناوری الکتریکی در کلاس سدان‌های لوکس است. قلب تپنده این خودرو، موتور ۶ سیلندر ۷ لیتری ۳٫۵ لیتری تنفس طبیعی با چرخه تکینسون است که در کنار دو موتور الکتریکی و باتری لیتیم‌یونی، سامانه هیبریدی چندمرحله‌ای لکسوس Multi Stage Hybrid System را تشکیل می‌دهد. مجموع توان این مجموعه در مشخصات رسمی اولیه حدود ۳۶۰ اسب‌بخار اعلام شده است. ویژگی متمایز این فناوری، ترکیب سامانه تقسیم توان هیبریدی با یک مجموعه چهارمرحله‌ای تغییر نسبت انتقال است که حس تعویض دنده‌های یک گیربکس ۱۰ سرعته را شبیه‌سازی می‌کند. این

فناوری هیبرید لکسوس «LS 500h»



تلگرام

Telegram

کیفیت لنت ترمز؛ ایمنی قربانی قیمت؟!

لنت ترمز یکی از مهم‌ترین قطعات مصرفی خودرو است که کیفیت آن مستقیماً بر عملکرد سیستم ترمز، پایداری اصطکاک و آسایش رانندگی تأثیر می‌گذارد. با این حال، در بازار قطعات یدکی، اختلاف قیمت لنت‌ها این پرسش را مطرح می‌کند که آیا محصول ارزان‌تر می‌تواند همان عملکرد و ایمنی نمونه‌های باکیفیت را ارائه دهد؟ بررسی‌های فنی منتشرشده در SAE Inter-national نشان می‌دهد که عملکرد لنت تنها به قدرت اصطکاک اولیه محدود نیست؛ مقاومت در برابر سایش، پایداری در دمای بالا، لرزش و صدای ترمز نیز اهمیت دارند. برای این اساس سوالی که مطرح می‌شود این است که چه پارامترهایی در کیفیت لنت ترمز اثرگذار هستند؟ در ادامه، نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

کیفیت لنت را نباید صرفاً براساس قیمت یا نام تجاری سنجید. ترکیب مواد اصطکاکی باید به‌گونه‌ای طراحی شود که در شرایط مختلف دمایی، نیروی ترمز قابل‌پیش‌بینی و پایداری ایجاد کند. کاهش عملکرد بر اثر افزایش دما (پدیده‌ای موسوم به Brake Fade) می‌تواند هنگام ترمزگیری‌های پیاپی خطرآفرین باشد. بنابراین، انطباق محصول با مشخصات فنی خودرو و برخورداری از آزمون‌های معتبر اهمیت زیادی دارد. ناگفته نماند که تکنولوژی ساخت و مواد استفاده‌شده در لنت نیز می‌تواند تا بیش از ۶۰ درصد در ساختار لنت اثرگذار باشد.

مجاهد

لنت باکیفیت الزاماً گران‌ترین محصول بازار نیست. استاندارد تولید، دوام، میزان تولید گردوغبار، صدای ترمز و سازگاری با دیسک باید در کنار قیمت بررسی شوند. همچنین، استفاده از لنت نامتناسب یا محصولات فاقد اصالت می‌تواند عملکرد مجموعه ترمز را مختل کند. خریداران باید به مشخصات محصول، اعتبار تولیدکننده و اصالت کالا توجه کنند؛ زیرا ظاهر مناسب بسته‌بندی به تنهایی تضمین‌کننده کیفیت نیست. بنابراین، کیفیت لنت ترمز را باید با عملکرد آزمایش‌شده و سازگاری فنی سنجید، نه فقط قیمت.

لنت

Message



صدای مللتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

عملکرد نامطلوب برخی نمایندگی‌ها

خودرو سدان چینی مدل ۱۳۹۸ دارم که چندی پیش واشر سرسیلندر زد. با مراجعه به یک تعمیرگاه نسبتاً مشهور در سطح شهر برای رفع مشکل، متصدی تعمیرگاه مدت‌زمان لازم برای تعمیر آن را یک ماه دانست! درحالی‌که با مراجعه به نمایندگی مربوطه، خودرو ظرف سه روز تعمیر و برای استفاده مجدد آماده شد.

۰۹۳۷***۴۵۶۱

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۵۹۴

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم آیا اعمال تغییراتی در محدوده طرح ترافیک پایتخت می‌تواند سبب ازدحام کمتر خودروها در معابر عمومی شود؟

در پاسخ به این پرسش ۵۵ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۴۵ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رأی داده بودند.

نظرسنجی شماره ۲۵۹۵

تاچه میزان بانصب گاردهای امنیتی و حفاظ‌هاو همچنین تغییرات اساسی در فرهنگ‌سازی رانندگی می‌توان شاهد کاهش حوادث جاده‌ای و تلفات رانندگی بود؟

۱-کم
۲-زیاد

پیامک

SMS

موتور سیکلت

موتورسیکلت آپاچی RTR۱۶۰ مدل ۹۴

دارم و بیش از یک ماه است زمانی که هوا خنک‌تر باشد، مانند صبح‌ها، با نگه داشتن دکمه

استارت، موتور با تاخیر بسیار روشن می‌شود و در موقع حرکت در سربالایی‌ها موتور سیکلتم کم می‌آورد و با افت شدید سرعت همراه می‌شود؛ علت چیست؟

امیرنژاد-تهران

باتوجه به این‌که موتورسیکلت شما از سیستم سوخت‌رسانی کاربراتوری برخوردار است و از آن‌جا که ماهیت این سیستم از نوع مکانیکی است، بنابراین باید موارد بسیاری را بررسی کرد تا اشکال به‌طور کامل برطرف شود. تاخیر در روشن شدن موتور در اوایل استارت و راه‌اندازی، سه علت عمده دارد. ۱- از آن‌جا که شما نحوه استارت و روشن کردن را بیان نکردید، اگر باتری توان لازم و کافی را برای استارت ایجاد نکند، سبب تاخیر در روشن شدن می‌شود که در این حالت باید باتری تعویض شود. اما اگر باتری سالم و توان لازم را جهت استارت داشته باشد، در چنین صورتی باید استارت را مورد بررسی قرار داد؛ زیرا اگر استارت معیوب شده باشد، توان لازم جهت به‌گرددش در آوردن فلاپویل و راه‌اندازی موتور را ندارد و بنابراین موتور با تاخیر روشن می‌شود. ۲- یکی از بخش‌های بسیار مهم در پیش‌رانه‌های احتراق داخلی، سیستم سوخت‌رسانی است. به بیان دیگر اگر سیستم سوخت‌رسانی به‌درستی عمل نکند یا از تنظیمات خود خارج شده باشد، سوخت مورد نیاز سیلندر را تامین نکرده و منجر به دیر روشن شدن موتور می‌شود. با توجه به این‌که سیستم سوخت‌رسانی کاربراتوری بر پایه قطعات مکانیکی شکل گرفته و با مکانیزم مکانیکی سوخت را به سیلندر ارسال می‌کند، بر این اساس تعلقات این سیستم اگر معیوب شود، در روشن شدن موتور و حتی حرکت تأثیرگذار خواهد بود. در واقع سوزن ژینگلور کارراتور موتورسیکلت شما به اصطلاح گرفته است که باید شست‌وشو داده شود. همچنین این احتمال وجود دارد که سوزن ژینگلور به‌دلیل کارکرد بیش از حد آن نسبت به عمر مفیدش معیوب شده باشد و نیاز به تعویض داشته باشد. در این حالت باید سوزن ژینگلور را تعویض یا تعمیر کرد تا مشکل برطرف شود. ۳- از دیگر سیستم‌های مهم در راستای راه‌اندازی موتور می‌توان به سیستم جرقه‌زنی اشاره کرد. اگر یکی از قطعات این سیستم با اشکال مواجه شده باشد، تأثیر منفی بر راه‌اندازی و استارت موتور خواهد گذاشت. به‌عبارتی اگر پلاتین شمع موتور سیکلت شما معیوب باشد یا دوده و رسوبات بیش از حد روی سطح بالای شمع قرار گرفته باشد، کیفیت جرقه را کاهش داده و سبب افت قدرت این قطعه الکتریکی می‌شود؛ بنابراین شمع را تعویض کنید تا مشکل برطرف شود. اما اگر شمع موتور سالم باشد، باید در مرحله بعد سیستم جرقه‌زنی مانند فاصله میان پیکاپ و فلاپویل و همچنین بوبین مربوطه چک شود که در صورت اشکال در هر کدام از این قطعات، با تعویض آن مشکل برطرف خواهد شد. این نکته را نیز نباید فراموش کرد که تعویض به‌هنگام روغن موتور و استفاده از گزیننه مناسب می‌تواند در کاهش خرابی و استهلاک موتور تأثیرگذار باشد و راه‌اندازی سریع و به‌موقع پیش‌رانه نیز از دیگر فواید آن است. بنابراین توصیه می‌شود با در نظر گرفتن سیستم سوخت‌رسانی کاربراتوری موتور سیکلت شما، روغن موتور آن به‌موقع تعویض و از نوع باکیفیت‌تر نیز استفاده شود. همچنین تعویض به‌موقع قطعات مصرفی مانند شمع و فیلتر هوا و صافی بنزین نیز می‌تواند در بهبود عملکرد موتور سیکلت شما مؤثر باشد

دلیل برتری کراس اوور میان‌سایز «کیا» در بازار ایران چیست؟

«سورنتو»؛ الماس کره‌ای در دستان «هرمس خودرو»



«سورنتو یکی از اس‌یووی کراس اوورهای میان‌سایز موفق بازار جهانی به‌شمار می‌رود که تا به امروز چهار نسل از آن روی خط تولید کیا قرار گرفته است. نسل چهارم سورنتو موسوم به MQ۴ سال ۲۰۲۰ میلادی معرفی شد که با زبان جدید طراحی این خودروساز کره‌ای بسیار جذاب و با ایهت است.

این خودرو در نسل چهارم و جدیدترین مدل خود با شرکت «هرمس خودرو» به ایران آمده است. سورنتو یکی از محصولات شاخص کیا در کلاس شاسی‌بلندهای متوسط سفر دیفه است که با طراحی مدرن، تجهیزات متنوع و قابلیت انتخاب قوای محرکه مختلف، خانواده‌ها را هدف قرار می‌دهد. همچنان از زبان طراحی جدید کیا بهره می‌برد که با چراغ‌های عمودی، جلوپنجره بزرگ و خطوط هندسی، ظاهری متمایز برای آن ایجاد می‌کند. در نمای جلو، چراغ‌های اصلی با طراحی عمودی و فناوری LED، در کنار جلوپنجره بزرگ و عناصر تزئینی سپر، چهره‌ای قدرتمند به سورنتو می‌بخشند. چراغ‌های روشن‌نایی روز با امضای نوری خاص کیانیز در شکل‌گیری هویت بصری خودرو نقش مهمی دارند. در نمای جانبی، تناسب مناسب بدنه، خطوط برجسته و فرم کشیده سقف، ضمن حفظ ظاهر یک شاسی‌بلند خانوادگی، حس پویایی بیشتری ایجاد می‌کنند. در قسمت عقب، طراحی چراغ‌ها، حجم درازی در صندوق و خطوط سپر با نمایی جلو هماهنگی دارند. این خودرو به‌لطف برخورداری از رینگ‌های ۲۰ اینچی، استایل ماجراجویانه و بالیهتی دارد. ابعاد کلی خودرو شامل طول ۴۸۱۵ میلی‌متر، عرض حدود ۱۸۹۶ میلی‌متر و فاصله محوری ۲۸۱۵ میلی‌متر است. کابین کیا سورنتو وارد شده توسط «هرمس خودرو» با ترکیب نمایشگرهای دیجیتال، طراحی منظم داشبورد و استفاده از مواد باکیفیت در بخش‌های مختلف، فضای مدرن و کاربردی ایجاد می‌کند. نمایشگر لمسی ۱۲٫۵ اینچی سیستم اطلاعات-سرگرمی در کنار صفحه‌آمبر دیجیتال قرار گرفته است؛ در تیپ‌های بالاتر، صفحه‌آمبر نیز به نمایشگر ۱۲٫۵ اینچی قابل تنظیم ارتقا پیدا می‌کند. این ساختار یکپارچه، دسترسی راننده به اطلاعات خودرو، سامانه مسیریابی و امکانات ارتباطی را ساده‌تر می‌کند. سورنتو وارد شده توسط «هرمس خودرو» بالاترین سطح آپشن را دارد که مجهز به دوربین ۳۶۰ درجه AVM، دوربین دید عقب با خطوط پارک داینامیک، سنسور پارک جلو، عقب و جانبی، کروز کنترل هوشمند، ترمز پارک برقی و اتو هلد، سیستم ترمز ضد قفل ABS+EBD+BA، سیستم کنترل پایداری الکتریکی (ESC)، سیستم کمکی حرکت در سربالایی (HAC)، سیستم کنترل خودرو در سراسیم (HDC)، نمایشگر نقاط کور (BVM)، سیستم حفظ حرکت بین خطوط (LKA)، سیستم هشدار از برخورد در نقاط کور (BSD)، سیستم دستیاب و هشدار برخورد هنگام دنده عقب (RCCA)، ترمز اضطراری خودکار (AEB)، سیستم پایش فشار باد تایرها (TPMS)، هشدار باز بودن کمر بند ایمنی برای تمام صندلی‌ها، هدآپ دیسپلی (HUD)، شیفت فرمان، سیستم صوتی Bose با ۱۰ بلندگو، دستیار





حمل لاستیک خارجی قاچاق در ملایر

«مدیر کل تعزیرات حکومتی همدان گفت: «متخلف پرونده حمل ۶۸ حلقه لاستیک خارجی قاچاق در شهرستان ملایر، علاوه بر ضبط کالا به پرداخت ۲ میلیارد و ۵۵۶ میلیون ریال جزای نقدی محکوم شد.»

را رسیدگی کرد.» وی افزود: «شعبه پس از بررسی پرونده و با توجه به ارائه نشدن مدارک گمرکی، اتهام انتسابی را محرز دانست و متخلف را علاوه بر ضبط کالا، به پرداخت ۲ میلیارد و ۵۵۶ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.»

مدیر کل تعزیرات حکومتی همدان ادامه داد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی شهرستان ملایر این محموله را در محل ایست و بازرسی از یک دستگاه نیسان بار کشف کردند و پس از تنظیم گزارش، پرونده تشکیل و برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال شد.»

ورود فناوری شناسایی دیجیتال به صنعت تایر؛

تایرهای «میشلن» صاحب هویت الکترونیکی شدند



در سال‌های اخیر، دیجیتالی‌سازی به یکی از مهم‌ترین روندهای صنعت خودرو و قطعات وابسته تبدیل شده است. از خودروهای متصل و سامانه‌های پایش وضعیت گرفته تا مدیریت هوشمند زنجیره تامین، تقریباً همه بخش‌های این صنعت تحت تاثیر فناوری‌های جدید قرار گرفته‌اند. اکنون صنعت تایر نیز در حال تجربه مرحله جدیدی از این تحول است. شرکت Michelin اعلام کرده از فناوری شناسایی فرکانس رادیویی یا RFID در محصولات خود استفاده می‌کند؛ فناوری‌ای که به هر تایر یک هویت دیجیتال منحصر به فرد می‌دهد و امکان ردیابی آن را در طول چرخه عمر فراهم می‌سازد. ورود RFID به تایرها باعث شده پرسش‌های زیادی در میان مصرف‌کنندگان مطرح شود. آیا این فناوری به معنای ردیابی رانندگان است؟ آیا تایرها قادر خواهند بود اطلاعات رفتاری خودرو یا مالک آن را ذخیره کنند؟ پاسخ میشلن به این پرسش‌ها منفی است. این شرکت تأکید می‌کند هدف فناوری جدید، شناسایی و مدیریت خود تایر است و نه ردیابی افراد یا خودروها.

بر اساس توضیحات منتشر شده، میشلن یک تراشه به همراه آنتن RFID را میان لایه‌های حفاظتی لاستیک قرار می‌دهد و این مجموعه در فرآیند تولید داخل ساختار تایر تثبیت می‌شود. هر تراشه شامل یک شناسه اختصاصی است که از سه بخش تشکیل شده: شناسه سازنده، کد محصول و شماره سریال منحصر به فرد. این اطلاعات پس از ثبت و برنامه‌ریزی، قفل می‌شوند و در طول عمر تایر بدون تغییر باقی می‌مانند. در عمل، این شناسه دیجیتال باعث می‌شود هر تایر مانند یک محصول دارای شناسنامه مستقل عمل کند. به کمک این فناوری می‌توان اطلاعاتی مانند برند، مشخصات محصول، سایز تایر و سابقه مختلف آن را به سادگی شناسایی کرد. این قابلیت به ویژه برای تولیدکنندگان، شبکه توزیع، مراکز خدماتی و باز یافت کنندگان اهمیت زیادی دارد.

یکی از مهم‌ترین کاربردهای RFID در حوزه مدیریت زنجیره تامین دیده می‌شود. تولید کنندگان تایر سالانه میلیون‌ها حلقه تایر در کارخانه‌های مختلف تولید می‌کنند و کنترل دقیق جابه‌جایی این محصولات همواره چالش برانگیز بوده است. وجود شناسه دیجیتال به شرکت‌ها اجازه می‌دهد مسیر هر تایر را از لحظه تولید تا تحویل به مشتری نهایی دنبال کنند. این موضوع می‌تواند دقت کنترل کیفیت را افزایش داده و مدیریت موجودی را بهبود بخشد.

علاوه بر این، RFID می‌تواند در خدمات پس از فروش نیز نقش مهمی ایفا کند. هنگامی که تایر برای تعمیر، تعویض یا بازدید فنی به مراکز خدماتی مراجعه می‌کند، اطلاعات آن به سرعت قابل شناسایی



خواهد بود. چنین قابلیتی فرآیند مدیریت گارانتی، ثبت سوابق سرویس و حتی فراخوان‌های احتمالی را ساده‌تر می‌کند.

بسیار این حال، مهم‌ترین نگرانی کاربران به موضوع حریم خصوصی مربوط می‌شود. بسیاری از مصرف‌کنندگان تصور می‌کنند وجود تراشه در تایر به معنای امکان ردیابی دائمی خودرو است. اما فناوری مورد استفاده میشلن ماهیت متفاوتی دارد. تراشه RFID به کاررفته در این تایرها از نوع غیرفعال یا Passive است و هیچ باتری داخلی ندارد. در واقع تراشه تنها زمانی فعال می‌شود که یک دستگاه خوانشگر در فاصله مناسب قرار گیرد و امواج رادیویی لازم را ارسال کند.

طبق توضیحات ارائه شده از سوی NHTSA، تراشه‌های RFID غیرفعال انرژی مورد نیاز خود را از امواج رادیویی دستگاه خوانشگر دریافت می‌کنند و فقط در همان لحظه اطلاعات ذخیره شده را بازمی‌گردانند. به همین دلیل، تایر قادر نیست به صورت مستقل سیگنال ارسال کرده یا اطلاعات مکانی خودرو را مخابره کند.

این موضوع تفاوت مهمی میان RFID و حسگرهای پیشرفته تایر ایجاد می‌کند. امروزه برخی شرکت‌ها سامانه‌هایی را توسعه داده‌اند که فشار باد، دما یا حتی شرایط سطح جاده را اندازه‌گیری می‌کنند، اما میشلن تأکید دارد حسگرهای واقعی تایر تجهیزات جداگانه‌ای هستند و معمولاً از فناوری‌هایی مانند Bluetooth Low Energy استفاده می‌کنند. وجود RFID به تنهایی به معنای قابلیت اندازه‌گیری فشار باد دمای تایر یا میزان سایش آج نیست.

نکته مهم دیگر به حوزه باز یافت مربوط می‌شود. صنعت تایر در سال‌های اخیر توجه ویژه‌ای به اقتصاد چرخشی و مدیریت پسماند نشان داده است. وجود شناسه دیجیتال روی تایرهای تولید فرآیند تفکیک، باز یافت و مدیریت چرخه عمر محصول را بهبود بخشد. به بیان دیگر، هر حلقه تایر از زمان خروج از کارخانه تا زمان باز یافت، هویت مشخصی خواهد داشت.

کارشناسان معتقدند فناوری RFID می‌تواند در سال‌های آینده به یکی از استانداردهای رایج صنعت تایر تبدیل شود. مزایایی مانند رهگیری دقیق محصول، بهبود کنترل کیفیت، افزایش شفافیت زنجیره تامین و تسهیل باز یافت باعث شده تولید کنندگان بزرگ توجه ویژه‌ای به این فناوری نشان دهند. در نتیجه، تایرهایز مانند بسیاری از قطعات دیگر خودرو در حال تبدیل شدن به اجزایی هوشمندتر و قابل ردیابی تر هستند.

در نهایت، آن چه میشلن معرفی کرده را نباید یک ابزار جاسوسی یا سامانه ردیابی رانندگان دانست. RFID در واقع گامی در مسیر دیجیتالی شدن صنعت تایر است؛ فناوری‌ای که بیش از آن که مالک خودرو را زیر نظر بگیرد، به تولید کنندگان کمک می‌کند چرخه حیات محصول را بهتر مدیریت کنند. همین رویکرد می‌تواند آینده صنعت تایر را به سمت شفافیت بیشتر، مدیریت دقیق تر و بهره‌وری بالاتر هدایت کند.

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	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا پاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۲۲
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYD S۶
	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 G9
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سویا M۴
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-بام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-سWM
	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-تویوتا راو۴-سورنئو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



مهار قدرت

در سرعت‌های فراتر از ۴۰۰ کیلومتر



کوئیکزگ اگر RS یکی از ابر خودروهای مهندسی‌شده برای دستیابی به سرعت‌های بسیار بالا است؛ از این رو، سامانه ترمز آن نقشی حیاتی در ایمنی و کنترل خودرو دارد. بر اساس مشخصات فنی منتشر شده، این خودرو به دیسک‌های ترمز سرامیکی کربنی تهویه‌شونده مجهز است. دیسک‌های جلو ۳۹۷ میلی‌متر قطر دارند و با کالیبرهای ۶ پیستونه کار می‌کنند؛ در محور عقب نیز دیسک‌های ۳۸۰ میلی‌متری با کالیبرهای چهار پیستونه به کار رفته‌اند. استفاده از مواد سرامیکی کربنی، مقاومت حرارتی مناسب، کاهش وزن مجموعه ترمز و پایداری عملکرد در ترمزگیری‌های شدید را هدف قرار می‌دهد.

همچنین سامانه ترمز ضد قفل اسپرت Sport ABS به حفظ کنترل خودرو هنگام کاهش سرعت کمک می‌کند. اما قیمت لنت ترمز این ابر خودرو چقدر است؟ برخلاف خودروهای تولید انبوه، برای اگر RS نمی‌توان قیمت عمومی و قطعی اعلام کرد. نوع لنت سسازگار، مشخصات کالیبر، موجودی قطعات اختصاصی و تامین مستقیم از شبکه تخصصی سازنده بر هزینه نهایی تأثیر می‌گذارند. بنابراین، قیمت‌گذاری دقیق به استعلام براساس شماره شاسی و تایید قطعه مناسب نیاز دارد. استفاده از لنت معمولی صرفاً به دلیل شباهت ظاهری یا ابعاد، انتخاب ایمنی نیست.

در گفت‌وگو با مدیرعامل شرکت «شارینت» مطرح شد؛

زیرساخت ناکافی زنجیره تولید خودروهای برقی و هیبریدی در کشور

پیچیدگی خودروهای هیبریدی، کمبود توان ساخت قطعات اصلی و نبود آزمایشگاه‌های کامل، توسعه فناوری و تولید انبوه را با چالش مواجه کرده است



گذار به خودروهای برقی و هیبریدی، بیش از آن‌که به اعلام برنامه تولید وابسته باشد، به شکل‌گیری زنجیره‌ای از فناوری، قطعه‌سازی و آزمون‌های تخصصی نیاز دارد؛ زنجیره‌ای که در بخش‌هایی مانند تولید سسلول باتری، موتورهای الکتریکی و قطعات پاور الکتریکی هنوز در داخل کشور کامل نشده است. در چنین شرایطی، عنوان «داخلی‌سازی» ممکن است فاصله زیادی با تولید واقعی داشته باشد و محصول نهایی بیش از آن‌که حاصل توان صنعتی بومی باشد، بر مونتاژ و تامین خارجی قطعات تکیه کند.

داخلی‌سازی؛ فاصله تا تولید واقعی
ادل دمشقی، مدیرعامل شرکت شارینت درباره توان تولید قطعات خودروهای هیبریدی در کشور به «دنیای خودرو» گفت: «قطعات خودروهای هیبریدی را می‌توان به چند دسته تقسیم کرد. یکی از مهم‌ترین آن‌ها پک باتری است و سسلول باتری، بخش اصلی این پک به‌شمار می‌رود. خودروهای هیبریدی به سلول‌هایی نیاز دارند که متناسب با نسبت دشارژ مورد نیازشان، بتوانند چند برابر توان نامی خود توان دهی کنند. حتی در سطح جهانی نیز تنها شمار محدودی از شرکت‌ها چنین سلول‌هایی تولید می‌کنند. در حال حاضر، پک باتری خودروهای هیبریدی در داخل کشور داخلی‌سازی نمی‌شود.»

این فعال صنعت، با اشاره به موتورهای مورد استفاده در این خودروها افزود: «معمولاً موتورهای خودروهای هیبریدی از نوع مغناطیسی دائم هستند و در حال حاضر، امکان داخلی‌سازی آن‌ها در کشور وجود ندارد. اگر در آینده قرار باشد این موتورها داخلی‌سازی شوند، تامین مواد مورد نیاز نیز مساله‌ساز خواهد بود. هسته آهنی و مغناطیسی مورد نیاز برای این موتورها باید ویژگی‌هایی داشته باشند که تامین آن‌ها از منابع داخلی، دست‌کم در شرایط فعلی، ممکن نیست. در نتیجه، حتی با ایجاد امکان تولید، بخشی از مواد مغناطیسی همچنان باید وارد شود.»

وی درباره بخش الکتریکی خودروهای هیبریدی تصریح کرد: «قطعات الکتریکی و پاور الکتریکی این خودروها نیز در حال حاضر در داخل تولید نمی‌شوند. البته اگر در آینده برنامه‌ای برای داخلی‌سازی این بخش اجرا شود، از نظر خطوط مونتاژ بردهای الکتریکی ظرفیت‌هایی در کشور وجود دارد. اما قطعات الکتریکی مورد نیاز همچنان باید وارد شوند. این موضوع فقط به خودروهای برقی و هیبریدی محدود نیست؛ اکنون نیز بخش زیادی از قطعات بردهایی که داخل کشور تولید یا مونتاژ می‌شوند، از چین وارد می‌شوند.»

زنجیره تامین خودروهای هیبریدی
دمشقی با اشاره به قطعاتی مانند درگاه شارژ گفت: «برخی قطعات دیگر، از جمله پورت شارژ، هنوز به ظرفیت تولید انبوه نرسیده‌اند و کارهایی مانند قالب‌سازی آن‌ها نیز به مرحله لازم نرسیده است. بنابراین، خودروهای هیبریدی‌ای که امروز از داخلی‌سازی آن‌ها صحبت می‌شود، در نهایت بیشتر به مونتاژ متکی هستند. قطعات اصلی این خودروها در حال حاضر داخلی نیستند و از نظر فناوری نیز، فعلاً امکان تولید داخلی بخش عمده آن‌ها فراهم نشده است.»

مدیرعامل شرکت شارینت در پاسخ به این پرسش که تولید انبوه کدام یک از مدل‌های برقی یا هیبریدی برای کشور سهل‌الوصول‌تر است؟ بیان داشت: «این دو نوع خودرو تفاوت‌های مهمی دارند. یکی از تفاوت‌ها به باتری و سلول آن مربوط می‌شود. در خودروهای برقی، نسبت دشارژ پایین‌تر است و ظرفیت باتری بیشتری در نظر گرفته می‌شود. در شرایط معمول، باتری برای تامین توان موتور ممکن است حدود یک تا دو برابر توان نامی جریان‌دهی داشته باشد. در شرایطی مانند حرکت در شیب یا شتاب‌گیری، نیاز لحظه‌ای می‌تواند به ۵ یا ۶ برابر توان نامی برسد؛ اما این افزایش، لحظه‌ای است. از این نظر، تامین



سلول و پک باتری خودرو برقی سهل‌الوصول‌تر است.» وی در توضیح پیچیدگی زنجیره تامین خودرو هیبریدی افزود: «در یک خودرو هیبریدی، به‌ویژه اگر از نوع سری-موازی باشد و ظرفیت باتری آن پایین باشد، به گیربکسی ترکیبی نیاز داریم که بتواند این سازوکار را مدیریت کند. این گیربکس باید امکان انجام عملیات سری و موازی را فراهم کند و هماهنگی لازم میان موتور و ژنراتور را به‌وجود آورد. شرکت‌های محدودی چنین گیربکس‌هایی را عرضه می‌کنند و تامین آن‌ها دشوار است. تعمیرات و تهیه قطعات یدکی‌شان نیز می‌تواند مشکل‌ساز باشد. به همین دلیل، در مجموع تولید انبوه یک خودرو برقی از تولید انبوه یک مدل هیبریدی آسان‌تر است.»

تفاوت در ساختار قطعات
مدیرعامل شرکت شارینت درباره شمار قطعات خودروهای برقی و بنزینی گفت: «خودرو هیبریدی را می‌توان ترکیبی از خودرو برقی و مدل بنزینی دانست. برای این که موضوع برای مخاطب روشن‌تر باشد، می‌شود گفت انگار یک خودرو بنزینی را به یک خودرو برقی دوخته‌ایم. در این ترکیب، فقط قطعات دو خودرو کنار هم قرار نمی‌گیرند؛ برای اتصال و هماهنگ کردن آن‌ها نیز به سازوکاری نیاز است که همان گیربکس ترکیبی است.» دمشقی با اشاره به تفاوت تعداد قطعات در خودروهای برقی و بنزینی تصریح کرد: «خودرو برقی خالص، ذاتاً قطعات کمتری از خودرو بنزینی خالص دارد. وقتی قوای محرکه بنزینی و برقی در یک خودرو هیبریدی کنار هم قرار می‌گیرند، قطعات هر دو سامانه به خودرو اضافه می‌شوند و سازوکار اتصال آن‌ها هم به مجموعه افزوده می‌شود. بنابراین، تعداد قطعات خودرو



هیبریدی می‌تواند به مراتب بیشتر از خودرو برقی باشد و حتی تا حدود دو برابر قطعات یک خودرو برقی برسد.» وی درباره نقش نرم‌افزار در خودروهای برقی و هیبریدی ادامه داد: «ورود گسترده شرکت‌های چینی به حوزه خودروهای برقی فقط به مسائل مکانیکی مربوط نبود. خودروسازان با سابقه‌ای مانند BMW و تویوتا در خودروهای بنزینی به نرم‌افزارهای پیچیده و تجربه قابل توجهی در کالیبراسیون و سازگار کردن خودرو با شرایط گوناگون رسیده بودند. همین تفاوت باعث می‌شد بسیاری از رانندگان هنگام مقایسه خودروهای آن‌ها با خودروهای چینی، تجربه نرم‌افزاری بهتری احساس کنند. بخش مهمی از هماهنگی میان موتور و گیربکس هم به نرم‌افزار، کالیبراسیون و سازگار کردن سامانه‌ها وابسته است.»

نرم‌افزار؛ فرصتی در خودروهای برقی
این فعال صنعتی، درباره وضعیت نرم‌افزار خودرو در ایران گفت: «ما در خودروهای بنزینی هم در بخش نرم‌افزار ضعف داشته‌ایم. بخش عمده کارهایی که انجام شده، از راه استخراج کد و تنظیمات بوده، نه کدنویسی و توسعه منطق بومی. به بیان دیگر، در حوزه ECU هنوز منطق نرم‌افزاری بومی به شکل گسترده نداریم و بسیاری از فعالیت‌ها در حد تنظیم پارامترها و کالیبراسیون است.» دمشقی با مقایسه این وضعیت برای خودروهای برقی افزود: «در خودروهای برقی، شرایط برای توسعه نرم‌افزار در دسترس‌تر است. برای نمونه، نرم‌افزار اتوبوس برقی داخلی خودرو برقی کرمان‌موتور داخلی است. نمی‌خواهم بگویم فرآیند نرم‌افزاری خودرو برقی ساده است، اما نسبت به

خودرو بنزینی دسترس‌پذیرتر است؛ چون در خودرو بنزینی، هماهنگی میان پاشش سوخت، شرایط عملکرد موتور و گیربکس پیچیدگی‌های زیادی دارد.» مدیرعامل شرکت شارینت، در تشریح یکی از دلایل این تفاوت تصریح کرد: «خودرو برقی معمولاً گیربکس تک‌سرعته دارد، اما خودرو بنزینی، حتی در نمونه‌های اتوماتیک، با مراحل مختلف گیربکس سروکار دارد. هماهنگ کردن این مراحل با موتور برقی که می‌تواند از دور صفر گشتاور زیادی تولید کند، ملاحظات متفاوتی ایجاد می‌کند. به همین دلیل، پیچیدگی نرم‌افزاری بخش VCU در خودرو برقی پایین‌تر است. از طرف دیگر، خودروهای برقی این امکان را دارند که امکانات نرم‌افزاری متنوع‌تری در محصول نهایی و در اختیار کاربر قرار بگیرد.»

وی با اشاره به مسیر ورود شرکت‌های چینی به این حوزه گفت: «آن‌ها توانستند هماهنگی میان موتور برقی و باتری را از نظر نرم‌افزاری ایجاد کنند و در این زمینه به نتیجه برسند. بخشی از این کار، به دلیل تفاوت ساختار قوای محرکه، برای‌شان از توسعه نرم‌افزار خودروهای بنزینی دسترس‌پذیرتر بود. این موضوع نشان می‌دهد که خودروهای برقی، علاوه بر تغییر سخت‌افزار، فرصت‌هایی برای طراحی و توسعه نرم‌افزارهای کاربردی‌تر نیز فراهم می‌کنند.»

ظرفیت قطعه‌سازان و محدودیت‌ها
دمشقی درباره توان قطعه‌سازان برای ورود به زنجیره تامین خودروهای برقی نیز به «دنیای خودرو» گفت: «ما وضعیت تعدادی شرکت گیربکس‌ساز را به‌طور کامل بررسی کرده‌ایم. دقت دستگاه‌های این شرکت‌ها برای تولید گیربکس خودرو برقی کافی نیست. در این گیربکس‌ها، تلورانس چرخ‌دنده‌ها اهمیت زیادی دارد و فاصله‌ها باید کمتر و دقیق‌تر باشد. در حال حاضر، آن ظرفیت لازم در میان شرکت‌هایی که بررسی کرده‌ایم، وجود ندارد.» مدیرعامل شرکت شارینت درباره تولید باتری و موتور برقی افزود: «در زمینه تولید سلول باتری نیز فعلاً ظرفیت لازم را نداریم. باتری‌هایی که پیش‌تر تولید می‌شدند، از نظر دانسیته (جرم واحد حجم ماده) مناسب نبودند. گروه مینا هم اقداماتی در حوزه سلول باتری انجام داده، اما این تلاش‌ها هنوز به نتیجه نرسیده است. در مقابل، امکان تبدیل سلول به پک باتری در داخل کشور وجود دارد؛ یعنی می‌توان سلول‌های تامین‌شده را در قالب پک باتری مونتاژ کرد.»

وی با رد این تصور که تولید موتورهای دیگر به معنای آمادگی برای ساخت موتور خودرو است، تصریح کرد: «در حال حاضر، موتورسازانی نداریم که بتوانند موتور الکتریکی خودرو تولید کنند و حتی نمی‌توان گفت زیرساخت بالقوه این کار آماده است. این که شرکتی موتور کولر می‌سازد، به این معنا نیست که می‌تواند موتور خودرو برقی تولید کند. تولید موتورهای بزرگ، برای مثال موتورهای ژنراتوری هم به تنهایی نشان‌دهنده آمادگی خطوط تولید برای ساخت موتور مورد نیاز خودرو برقی نیست.»

دمشقی در عین حال به برخی ظرفیت‌های قابل استفاده اشاره کرد و گفت: «در خطوط تولید بردهای الکتریکی می‌توان مونتاژ بخشی از قطعات پاور الکتریکی، مانند درایو و مبدل DC/DC را انجام داد و در این بخش ظرفیت بیشتری وجود دارد. کابل‌های مورد استفاده در خودروهای برقی نیز با تغییراتی در ساختارشان می‌توانند در شرکت‌های کابل‌ساز داخلی تولید شوند. اما درباره بسیاری از قطعات دیگر، حتی از نظر ظرفیت بالقوه هم هنوز شرایط فراهم نیست و برای ایجاد آن، به سرمایه‌گذاری نیاز داریم.»

آزمون و استاندارد خودروهای برقی
مدیرعامل شرکت شارینت درباره وضعیت استانداردهای خودروهای برقی و هیبریدی در کشور اظهار داشت: «در بخش برقی‌سازی خودرو، بخشی از امکانات اولیه برای انجام آزمون‌های استاندارد فراهم شده است. آزمون استاندارد R1۰۰ که به نوبت الکتر و مغناطیسی مربوط می‌شود، در آزمایشگاه صنایع انطباقی ایجاد شده است؛ اما این امکان در حال حاضر برای قطعات فراهم نیست و به سطح خودرو محدود می‌شود.»

دمشقی با اشاره به محدودیت آزمون‌های ایمنی افزود: «اگر خودرویی توسعه‌یافته در اختیار باشد، می‌توان آزمون‌های R۱۰۰ و R۱۰۰ را در داخل کشور انجام داد. اما آزمون‌های تصادف و برخی آزمون‌های دیگر فعلاً در داخل انجام‌پذیر نیست؛ نه برای پک باتری و نه برای خود خودرو. بنابراین، بسته به این که کدام مجموعه استانداردها، از جمله مجموعه‌های ۴۵ گانه یا ۸۵ گانه، استانداردهای اروپایی یا چینی مدنظر باشد، بخشی از آزمون‌ها در کشور انجام می‌شود، اما همه آن‌ها قابل انجام نیستند.»

وی درباره آزمون قطعات تصریح کرد: «در سطح قطعات، تقریباً می‌توان گفت فعلاً هیچ‌یک از آزمون‌های مورد نیاز را نمی‌توانیم به‌طور کامل در داخل انجام دهیم و قطعات باید برای آزمون به خارج از کشور بروند. وضعیت در سطح برای نمونه، آزمون‌های R۱۰۰ و R۱۰۰ اتوبوس برقی خودمان را در داخل کشور انجام دادیم و توانستیم پلاک آن را نیز در کشور دریافت کنیم.»

دمشقی در پایان تأیید کرد: «این نمونه نشان می‌دهد در سطح یک خودرو توسعه‌یافته، امکان انجام برخی آزمون‌ها و طی کردن مراحل مربوط وجود دارد؛ اما این به معنای فراهم بودن زیرساخت آزمون برای همه قطعات نیست. قطعات همچنان باید برای انجام آزمون‌های مربوط، به خارج از کشور ارسال شوند.»



حذف الزام معرفی ۲۰ خودرو برای دریافت مجوز سرویس مدارس تهران

«ماموت خودرو» رقابت کراس اوورهای لوکس را سخت تر می کند؛

«گرند کولئوس»؛ برگ تازه رنو در بازار ایران



نیز شامل می‌شود. در اطراف خودرو، سامانه‌هایی مانند هشدار نقاط کور، هشدار خروج ایمن سرنشینان قرار دارند. قابلیت کمک به هشدار خروج ایمن سرنشینان قرار دارند. قابلیت کمک به جلوگیری از برخورد در تقاطع‌ها و دستیار فرمان برای مانور اجتنابی نیز از دیگر فناوری‌های معرفی شده هستند. این سامانه‌ها می‌توانند با هشدار به‌موقع یا مداخله در شرایط مشخص، به کاهش احتمال برخی برخوردها کمک کنند؛ هر چند جایگزین توجه راننده، رعایت فاصله ایمن و پایدی به مقررات نیستند. برای خریداران ایرانی، بررسی تجهیزات دقیق نسخه تحویلی اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا تعداد و عملکرد امکانات ایمنی و کمک‌راننده ممکن است با توجه به تیپ خودرو و بازار عرضه متفاوت باشد

«مزیت رقابتی «ماموت خودرو»

رقارتر از فروش خودرو در بازار خودروهای وارداتی، معرفی محصولی با مشخصات فنی و رفاهی قابل توجه تنها بخشی از مسیر رقابت است. تجربه مالکیت زمانی شکل می‌گیرد که مشتری پس از خرید نیز به خدمات مناسب، قطعات مورد نیاز، تعمیرات تخصصی و پاسخگویی روشن دسترسی داشته باشد. این موضوع درباره خودروهایی مانند گرند کولئوس که از پیش‌رانه توربوشارژ، تجهیزات الکترونیکی متعدد و سامانه‌های پیشرفته کمک‌راننده استفاده می‌کنند، اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. نگهداری صحیح چنین خودرویی به رعایت برنامه سرویس‌های دورهای، استفاده از قطعات مناسب و برخورداری از دانش فنی مرتبط نیاز دارد. در نتیجه، خدمات پس از فروش بخشی جدایی‌ناپذیر از ارزش نهایی خودرو به‌شمار می‌رود و می‌تواند بر میزان رضایت مشتری و اعتماد او به عرضه‌کننده تأثیر بگذارد. «ماموت خودرو» در معرفی محصولات رنو، بر عرضه و پشتیبانی از این خودروها تأکید دارد. عملکرد این شرکت در بازار خودروهای وارداتی و عملکرد آن در دوره‌های دشوار تأمین و عرضه، از جمله موضوعاتی است که می‌تواند در ارزیابی جایگاه آن مورد توجه قرار گیرد. در جنگ ۴۰ روزه نیز استمرار فعالیت و عرضه محصولات نشان داد که پاسخگویی به مشتریان در فروش و خدمات پس از فروش این شرکت خودرویی از اهمیت بالایی برخوردار است.



استفاده موثرتر از نیروی موتور کمک‌کند. البته میزان کارایی این سامانه به وضعیت تأیرها، شرایط سطح مسیر و تنظیمات سیستم نیز وابسته است و وجود سامانه چهار چرخ‌محرك به معنای برخورداری از قابلیت‌های یک خودرو تخصصی افرو د نیست. هماهنگی این سامانه با حالت‌های رانندگی مختلف، از جمله برف و خارج از جاده، امکان انتخاب تنظیمات متناسب با شرایط را در اختیار راننده قرار می‌دهد. ترکیب پیش‌رانه پر قدرت، جعبه‌دنده ۸ سرعته و سامانه چهار چرخ‌محرك، گرند کولئوس را از نظر ساختار فنی به محصولی قابل توجه در میان کراس‌اوورهای خانوادگی وارداتی تبدیل می‌کند

«فناوری‌های ایمنی: از حفاظت سرنشینان تا کمک‌راننده

ایمنی در گرند کولئوس به تجهیزات پایه حفاظتی محدود نمی‌شود و مجموعه‌ای از امکانات ایمنی غیرفعال و سامانه‌های کمک‌راننده را در بر می‌گیرد. بر اساس مشخصات ارائه‌شده، این خودرو به هفت کیسه هوای ایمنی از حفاظت از سرنشینان، کمربندهای ایمنی مجهز به پیش‌کشنده و محدودکننده نیرو و اتصالات ایروئیکس برای صندلی کودک مجهز است. سامانه‌های ترمز ضد قفل، توزیع الکترونیکی نیروی ترمز، کنترل پایداری الکترونیکی و هشدار ترمز اضطراری نیز در مجموعه تجهیزات اعلام‌شده قرار دارند. این امکانات، در کنار ساختار بدنه و سازه خودرو، لایه‌های مختلف حفاظت از سرنشینان را تشکیل می‌دهند. باین حال، ارزیابی کامل ایمنی یک خودرو به نتایج آزمون‌های معتبر تصادف، عملکرد تجهیزات در شرایط واقعی و مشخصات دقیق نسخه عرضه‌شده وابسته است. بخش دیگری از فناوری‌های گرند کولئوس به سامانه‌های پیشرفته کمک‌راننده اختصاص دارد. بر اساس اطلاعات ارائه‌شده، مجموعه‌ای شامل حداکثر ۲۱ قابلیت کمک‌راننده برای این خودرو معرفی شده است. این امکانات حوزه‌هایی مانند کنترل سرعت، حفظ فاصله با خودرو جلویی، پایش خطوط حرکت، پیشگیری از برخورد و کمک به پارک را پوشش می‌دهند. سامانه دستیار فعال راننده با ترکیب قابلیت‌هایی مانند کنترل تطبیقی سرعت و کمک به حفظ خودرو در مرکز خط، می‌تواند در شرایط مناسب بخشی از وظایف کنترلی راننده را پشتیبانی کند. ترمز اضطراری خودکار نیز با تشخیص خطر برخورد، امکان هشدار و در شرایط تعریف‌شده، ترمزگیری خودکار را فراهم می‌کند. قابلیت‌های اعلام‌شده برای این سامانه، تشخیص گروه‌هایی از کاربران آسیب‌پذیر مسیر، از جمله عابران پیاده و دوچرخه‌سواران را

قدرت در دور موتور ۵۰۰۰ دور بر دقیقه و ۳۵۰ نیوتون متر گشتاور در بازه ۱۸۰۰ تا ۴۵۰۰ دور بر دقیقه را دارد. این مشخصات، پیش‌رانه خودرو را در جایگاه مجموعه‌ای قدرتمند برای یک کراس‌اوور خانوادگی بزرگ قرار می‌دهد. دسترسی به گشتاور ۳۵۰ نیوتن‌متری در محدوده نسبتاً گسترده‌ای از دور موتور، از ویژگی‌های مهم این مجموعه است. در رانندگی روزمره، گشتاور در دسترس می‌تواند به پاسخگویی بهتر خودرو هنگام شتاب‌گیری، سبقت و حرکت در مسیرهای شیب‌دار کمک کند. بر اساس مشخصات اعلام‌شده، شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت گرند کولئوس ۸.۳ ثانیه است؛ رقمی که توان حرکتی قابل توجهی را برای خودرویی با این ابعاد نشان می‌دهد. البته عملکرد واقعی خودرو تنها به قدرت موتور وابسته نیست. وزن خودرو، شرایط مسیر، کیفیت سوخت، وضعیت تأیرها و نحوه انتقال نیرو نیز در تجربه رانندگی تأثیر دارند. به‌همین دلیل، اهمیت مجموعه فنی گرند کولئوس را باید در هماهنگی پیش‌رانه با جعبه‌دنده و سامانه انتقال نیرو بررسی کرد؛ مجموعه‌ای که برای تأمین توان مورد نیاز در رانندگی شهری و جاده‌ای طراحی شده است

«جعبه‌دنده ۸ سرعته آپسین؛ هماهنگی توان و نرمی حرکت

نیروی تولیدشده توسط پیش‌رانه گرند کولئوس از طریق جعبه‌دنده ۸ سرعته اتوماتیک ساخت اسپین منتقل می‌شود. استفاده از هشت نسبت‌دنده، امکان انتخاب نسبت انتقال مناسب را در شرایط مختلف رانندگی فراهم می‌کند. دنده‌های پایین‌تر برای شروع حرکت و شتاب‌گیری اهمیت دارند و نسبت‌های بالاتر می‌توانند در سرعت‌های ثابت جاده‌ای، دور موتور را در سطح مناسب‌تری نگه دارند. در یک خودرو خانوادگی، عملکرد جعبه‌دنده تنها با سرعت تعویض دنده سنجیده نمی‌شود؛ نرمی حرکت در ترافیک، هماهنگی با پیش‌رانه و انتقال پیوسته نیرو نیز اهمیت دارند. گستره نسبت‌های انتقال در جعبه‌دنده ۸ سرعته می‌تواند به ایجاد تعادل میان پاسخگویی حرکتی و آسایش سرنشینان کمک کند. گرند کولئوس همچنین به حالت‌های مختلف رانندگی شامل اکو، کامفورت، اسپرت، هوشمند، برف و خارج از جاده مجهز است. این حالت‌ها با هدف تطبیق رفتار خودرو با شرایط متفاوت طراحی شده‌اند. حالت اقتصادی بر رانندگی کم‌مصرف‌تر تمرکز دارد، حالت اسپرت پاسخ‌گویی پویاتری را دنبال می‌کند و حالت‌های برف و خارج از جاده برای شرایطی در نظر گرفته شده‌اند که مدیریت کشش و انتقال نیرو اهمیت بیشتری دارد. حالت هوشمند نیز با توجه به شرایط و الگوی رانندگی، تنظیمات مناسب را انتخاب می‌کند

«سامانه چهار چرخ‌محرك بورگوارنر؛ مدیریت هوشمند انتقال نیرو

یکی از ویژگی‌های فنی قابل توجه گرند کولئوس، بهره‌گیری از سامانه چهار چرخ‌محرك نسل ششم بورگوارنر است. این سامانه با مدیریت انتقال گشتاور میان محورهای جلو و عقب، می‌تواند متناسب با شرایط مسیر و میزان چسبندگی، نحوه توزیع نیرو را تغییر دهد. هدف از چنین ساختاری، افزایش کشش و کمک به حفظ پایداری خودرو در شرایط متنوع رانندگی است. در مسیرهای لغزنده یا هنگام حرکت روی سطوحی که چسبندگی یکسانی ندارد، مدیریت انتقال نیرو می‌تواند در بهبود رفتار خودرو موثر باشد. همچنین، هنگام شتاب‌گیری، توزیع مناسب گشتاور میان محورها می‌تواند به

اهمیت ویژه‌ای دارد. در این ساختار، فناوری صرفاً یک ویژگی نمایشی نیست، بلکه بخشی از شیوه تعامل راننده و سرنشینان با خودرو به‌شمار می‌رود. یکی از شاخص‌ترین ویژگی‌های کابین، مجموعه نمایشگرهای OpenR Panorama است. این طراحی از سه نمایشگر ۱۲.۳ اینچی تشکیل شده که در امتداد داشبورد قرار گرفته‌اند و شامل کلاستر دیجیتال راننده، نمایشگر مرکزی و نمایشگر اختصاصی سرنشین جلو می‌شوند. نمایشگر مقابل راننده برای ارائه اطلاعات مرتبط با رانندگی طراحی شده است و نمایشگر مرکزی نیز دسترسی به بخش‌هایی مانند ناوبری، تنظیمات خودرو، سیستم تپوهی و امکانات اطلاعات و سرگرمی را فراهم می‌کند. نمایشگر اختصاصی سرنشین جلو، یکی از بخش‌های متمایز این مجموعه است که امکان دسترسی به قابلیت‌های سرگرمی و محتوای دیجیتال را فراهم می‌کند.

نوربان

گرند کولئوس در کره جنوبی تولید شده و توسعه آن از ظرفیت‌های صنعتی و فناوری مشترک با گروه جیلی بهره می‌برد. این همکاری، نمونه‌ای از مسیر جدید صنعت خودرو جهان است که در آن خودروسازان برای توسعه محصولات رقابتی‌تر، از پلتفرم‌ها و توانمندی‌های مهندسی مشترک استفاده می‌کنند

بر اساس مشخصات اعلام‌شده، امکاناتی مانند بخش محتوای ویدئویی، موسیقی، مرور وب، اخبار و یادگست در این بخش پیش‌بینی شده‌اند. البته دسترسی به برخی قابلیت‌ها می‌تواند به نسخه خودرو، خدمات ارتباطی و محدودیت‌های منطقه‌ای وابسته باشد. در کنار این نمایشگرها، نمایشگر سربالا با قابلیت نمایش اطلاعات در میدان دید راننده نیز در مجموعه فناوری‌های این خودرو قرار دارد. این سامانه با ارائه اطلاعات مهم رانندگی در محدوده دید راننده، می‌تواند نیاز به نگاه کردن مکرر به نمایشگرها داشبورد را کاهش دهد. همچنین، یکپارچگی رابط خودرو با سامانه‌های ارتباطی تلفن همراه، از جمله اپل کارپلی و اندروید اتو، در نسخه‌های مجهز و سازگار می‌تواند دسترسی به نقشه، تماس‌ها و اطلاعات مسیریابی را ساده‌تر کند. مجموعه OpenR Panorama با اتصال به سرویس‌های آنلاین و امکانات ارتباطی معرفی شده است؛ با این حال، قابلیت استفاده از خدماتی مانند اتصال نسل پنجم ارتباطات و برخی سرویس‌های متصل، به تجهیزات نسخه عرضه‌شده و شرایط دسترسی در بازار ایران بستگی دارد. آن‌چه این مجموعه را از منظر تجربه کاربری مهم می‌کند، تلاش برای یکپارچسازی اطلاعات رانندگی، امکانات رفاهی و سرگرمی در فضایی منظم و قابل دسترس است

«۲۳۵ اسب بخار قدرت با یک پیش‌رانه ۲ لیتری در بخش فنی، رنو گرند کولئوس از یک پیش‌رانه بنزینی ۲ لیتری توربوشارژ بهره می‌برد که توان تولید ۲۲۵ اسب بخار

انتخاب محصول: نقطه آغاز راهبرد «ماموت خودرو» افزایش تنوع خودروهای وارداتی باعث شده است مشتریان برای انتخاب خودرو مناسب، معیارهای دقیق‌تری داشته باشند. گروهی طراحی بیرونی و جایگاه برنده را در اولویت قرار می‌دهند، برخی فضای کابین و آسایش سرنشینان را مهم‌تر می‌دانند و گروهی دیگر به دنبال ترکیبی از توان فنی، فناوری‌های ایمنی و تجهیزات رفاهی هستند. گرند کولئوس با تمرکز بر مجموعه این نیازها، در جایگاه یک کراس‌اوور خانوادگی بزرگ قرار می‌گیرد؛ محصولی که قرار نیست تنها با یک ویژگی شاخص شناخته شود، بلکه می‌کوشد میان عملکرد، آسایش و فناوری تعادل ایجاد کند. ابعاد بدنه، پیش‌رانه ۲ لیتری توربوشارژ، جعبه‌دنده ۸ سرعته اتوماتیک و سامانه چهار چرخ‌محرك، بخشی از مشخصات فنی این خودرو هستند. در کنار این مجموعه، معماری دیجیتال کابین و تجهیزات پیشرفته کمک‌راننده نیز جایگاه فناوری را در تجربه رانندگی برجگ می‌کنند. چنین ترکیبی برای مشتریانی اهمیت دارد که از یک خودرو خانوادگی در این سطح، فراتر از رفقا و آمده‌ای شهری انتظار دارند و به دنبال خودرویی هستند که در سفرهای طولانی، بزرگراه‌ها و شرایط متنوع رانندگی نیز قابلیت‌های مناسبی ارائه دهد؛ از سوی دیگر، عرضه خودرو در بازار ایران تنها مرحله نخست مسیر حضور یک محصول است. دسترسی به اطلاعات دقیق، فرایند تحویل، تأمین قطعات و خدمات تخصصی، عواملی هستند که می‌توانند بر تصمیم نهایی خریدار تأثیر بگذارند. از این منظر، حضور گرند کولئوس در سید «ماموت خودرو» با وجود پارامترهای مذکور فرصتی برای این شرکت فراهم می‌کند تا در کنار معرفی یک محصول جدید، بر توانایی خود در همراهی با مشتریان خودروهای وارداتی نیز تأکید کند

«طراحی بیرونی: تناسبات بزرگ با چهره‌ای مدرن رنو گرند کولئوس با طول حدود ۴۷۸۰ میلی‌متر و فاصله محوری ۲۸۲۰ میلی‌متر، در گروه کراس‌اوورهای بزرگ خانوادگی قرار می‌گیرد. این ابعاد، در کنار تناسبات بدنه، زمینه مناسبی برای ایجاد فضای کابین جادار و حضور قدرتمند خودرو در نمای بیرونی فراهم می‌کنند. در طراحی این محصول، ترکیب سطوح حجمی، خطوط پویا و تأکید بر عرض بدنه، به ایجاد چهره‌ای مدرن و متمایز کمک کرده است. در نمای جلو، چراغ‌های باریک LED، گرافیک جلوپنجره و خطوط برجسته کاپوت، هویتی امروزی و باصلابت ایجاد می‌کنند. در نمای جانبی نیز خط شانه‌ای مشخص، گلگیرهای حجیم و فرم کشیده بدنه، ضمن تأکید بر ابعاد خودرو، از سنگین به نظر رسیدن آن جلوگیری می‌کنند. در بخش عقب، طراحی افقی چراغ‌ها و پیوستگی سطوح بدنه بر عرض بصری خودرو تأکید دارد و به انسجام کلی طراحی کمک می‌کند. رینگ‌های بزرگ و جزئیات بدنه نیز در تکمیل این تصویر نقش دارند. با این حال، اهمیت طراحی گرند کولئوس تنها به ظاهر آن محدود نمی‌شود. در یک کراس‌اوور خانوادگی، تناسبات بدنه باید با فضای مورد نیاز سرنشینان، سهولت استفاده روزمره و قابلیت سفر هماهنگ باشد. در این خودرو، ابعاد بزرگ و رویکرد طراحی بدنه در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند تا محصولی شکل بگیرد که هم از نظر ظاهری با انتظارات مشتریان این رده هماهنگ باشد و هم برای استفاده خانوادگی مناسب به نظر برسد

«کابین: پیوند آسایش خانوادگی با فناوری دیجیتال فضای داخلی گرند کولئوس بر سه محور فضا، ارگونومی و فناوری شکل گرفته است. طراحی داشبورد، جامنایی کنترل‌ها و استفاده از نمایشگرهای بزرگ، کابینیی مدرن ایجاد می‌کند که در آن دسترسی به اطلاعات و امکانات خودرو



Autoworld.ir

چهارشنبه ۲۹ مهرماه ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۹۵

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوحنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلپور
Billboard

کونیگزگ جمر؛ چهار صندلی و هیجان بی نهایت!

«کونیگزگ با معرفی جمر در سال ۲۰۲۰، کمپینی متفاوت را برای معرفی نخستین خودرو چهارسرنشین تاریخ خود آغاز کرد. پیام اصلی این کمپین، ترکیب عملکرد ابرخودروها با آسایش چهار سرنشین و کاربردپذیری روزمره بود. جمر با عنوان «مگا جی تی» معرفی شد تا نشان دهد هیجان رانندگی دیگر محدود به خودروهای دونفره نیست»

آیا چراغ‌های دی‌لایت در شب هم قابل اعتماد هستند؟

«چراغ‌های روشنایی روز یا دی‌لایت (DRL) با هدف افزایش دیده شدن خودرو در روشنایی روز طراحی شده‌اند، نه روشن کردن مسیر در تاریکی. براساس راهنمای رسمی وزارت حمل‌ونقل بریتانیا، این چراغ‌ها برای رانندگی شبانه مناسب نیستند و استفاده از آن‌ها به‌تنهایی می‌تواند باعث کاهش دید راننده و دیده‌نشدن خودرو از پشت شود. در بسیاری از خودروهای جدید، دی‌لایت‌ها با روشن شدن موتور به‌صورت خودکار فعال می‌شوند؛ موضوعی که ممکن است راننده را به اشتباه بیندازد و تصور کند تمام چراغ‌های خودرو روشن هستند. درحالی که در برخی مدل‌ها، با فعال بودن دی‌لایت، چراغ‌های عقب روشن نمی‌شوند و خودرو از پشت در تاریکی به‌سختی دیده می‌شود. بنابراین، هنگام رانندگی در شب، باید چراغ‌های اصلی جلو را در وضعیت مناسب روشن کرد و از فعال بودن چراغ‌های عقب نیز اطمینان داشت. طبق مقررات راهنمای رانندگی بریتانیا، استفاده از چراغ‌های جلو در شب و هنگام کاهش شدید دید ضروری است. نکته مهم این است که به حالت خودکار چراغ‌ها اعتماد مطلق نداشته باشید؛ به‌ویژه در جاده‌های تاریک، تونل‌ها، بارندگی و مه. پیش از حرکت، وضعیت چراغ‌ها را بررسی کنید و در صورت استفاده از نوربالا، هنگام نزدیک شدن خودروهای مقابل، آن را به نور پایین تغییر دهید تا دید دیگر رانندگان مختل نشود. به یاد داشته باشید: دی‌لایت برای دیده شدن در روز است و چراغ اصلی برای دیدن و دیده شدن در شب»

حرف آخر

The Last Word

امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

نکته آموزشی

ترمز باشد. در چنین شرایطی، خودرو باید توسط متخصص بررسی شود. همچنین، روغن ترمز به‌مرور رطوبت جذب می‌کند و نقطه جوش آن کاهش می‌یابد؛ بنابراین، تعویض آن مطابق برنامه سرویس سازنده ضروری است. برای تکمیل مخزن نیز فقط باید از نوع روغن ترمز توصیه‌شده برای خودرو استفاده کرد.

«بررسی منظم سطح روغن ترمز یکی از مهم‌ترین اقدامات در سرویس و نگهداری خودرو است. سطح این سیال باید در مخزن اصلی، بین علامت‌های حداقل MIN و حداکثر MAX قرار داشته باشد. کاهش تدریجی سطح روغن ممکن است ناشی از فرسودگی لنت‌ها باشد؛ اما لغت ناگهانی یا بیش از حد می‌تواند نشانه نشتی در مدار هیدرولیک»

بررسی سطح روغن ترمز؛
اقدامی ساده برای حفظ ایمنی

XTRIM
BORN FOR MORE

SX

تجربه یک زندگی مدرن

