



«X5 ام کامپتیشن»؛ نسخه
تمام اسپرت یک کراس اوور

صفحه ۱۲



استارت
Start

امید محمدی

سر دبیر

نوسازی ناوگان موتورسیکلت با محصول برقی، نیازمند حمایت است

ترافیک سنگین، آلودگی هوا و مصرف بالای سوخت در کلان شهرها،
ضرورت بازنگری در شیوه تردد و نوسازی ناوگان موتورسیکلت را
بیش از گذشته آشکار کرده است. در این میان، موتورسیکلت برقی
می تواند بخشی از راه حل باشد...

تیتراهای امروز

Titles

برگ برنده پرافتخار «تویوتا» در سال ۲۰۲۶؛

چرا «کراون» بهترین سدان سال شد؟

صفحه ۸

افزایش ۵۰۰ میلیون تومانی قیمت تویوتا «راو۴» هیبرید در بازار

صفحه ۱۰

بزرگ ترین تحول در تولید روغن دیزل در یک دهه اخیر

صفحه ۱۱

از هوش مصنوعی تا دولگوی دیجیتال؛

ناوگان حمل و نقل جهان چگونه هوشمند می شود؟

صفحه ۹

رئیس اتحادیه نمایشگاه داران و فروشندگان خودرو
تهران در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

هشدار نمایشگاه داران در باره تبعات افزایش تعرفه واردات خودرو

صفحه ۴

یک کارشناس صنعت خودرو

در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

قدرت خرید مشتریان در بازار موتورسیکلت کاهش یافته است

صفحات ۳ و ۲

در ۶ ماهه نخست امسال رقم خورد:

جهش ۸ برابری سود ناخالص «سایپا دیزل»

صفحه ۵



وقتی خودروها دیگر زیبا نیستند

صفحه ۶

۷۴ درصد نسل Z با «تیک تاک» خودرو می خرد

اتاق مشاورانی

حس خوب، خرید مطمئن

ARINA 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 ۱۵۵۳۱۵۵



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰-۱



۹۱۲۴ پوند و قیمت پایه ۱۲۷ هزار و ۴۰۵ دلار. باین حساب خسارت اولیه بیش از ۶۰۰ هزار دلار بر آورد شده است. نمایندگی در فیس‌بوک از آتش‌نشان‌ها تشکر کرد و گفت اگر واکنش سریع نبود، آتش به مراتع و کسب‌وکارهای اطراف سرایت می‌کرد. علت هنوز «در دست بررسی» اعلام شده است. جنرال موتورز یک فراخوان محدود برای آتش‌سوزی باتری ولتاژ بالای اسکالید IQ دارد که تنها پنج دستگاه در کل آمریکا را شامل می‌شود و خود شرکت گفته هیچ حادثه میدانی نداشته است؛ بنابراین ارتباط این حادثه با فراخوان ثابت نشده. نکته اصلی، چالش خاموش کردن آتش خودروهای برقی بود. اداره آتش‌نشانی اعلام کرد این خودروها بسیار داغ‌تر از آتش معمولی می‌سوزند و باتری‌ها کاملاً آب‌جندی هستند؛ برای راندگی روزمره عالی اما برای اطفاء کابوس است.

فورت ورت تگزاس صحنه طولانی‌ترین آتش‌سوزی خودرویی ماه بود. ۶ دستگاه کادیلک اسکالید IQ برقی در نمایندگی فرانک کنت به‌طور کامل سوخت و دو خودرو دیگر آسیب دید. به گزارش «Carscoops»، حادثه حوالی ساعت ۵ عصر روز جمعه در بلوک ۳۵۰۰ لوب ۸۲۰ آغاز شد. مأموران با یک شاسی‌بلند شعلورور و پرورشند که آتش به خودروهای کناری سرایت می‌کرد. پس از دقایقی مشخص شد تمام خودروهای برقی هستند. عملیات اطفای معمول به کابوس ۱۷ ساعت و ۲۳ دقیقه‌ای تبدیل شد و آخرین تیم ساعت ۱۰:۲۸ صبح شنبه به ایستگاه بازگشت. آتش‌نشان‌ها به دلیل خستگی هر دو ساعت شیفت عوض می‌کردند. تصاویر نشان می‌دهد خودروهای سوخته از مدل اسکالید IQ هستند؛ بزرگ‌ترین برقی کادیلک با باتری ۲۰۵ کیلووات-ساعتی، وزن

جهنم ۱۸ ساعته

در نمایندگی کادیلک؛

۶ «اسکالید IQ» خاکستر شد



نوسازی ناوگان موتورسیکلت

با محصول برقی، نیازمند حمایت است

ترافیک سنگین، آلودگی هوا و مصرف بالای سوخت در کلان‌شهرها، ضرورت بازنگری در شیوه تردد و نوسازی ناوگان موتورسیکلت را بیش از گذشته آشکار کرده است. در این میان، موتورسیکلت برقی می‌تواند بخشی از راه‌حل باشد؛ اما نباید تصور کرد که صرف عرضه محصول یا تعیین اهداف بزرگ برای جایگزینی ناوگان، به‌تنهایی مسیر تحول راهموار می‌کند. مساله اصلی این است که آیا شهروندان توان خرید این وسایل را دارند و آیا زیرساخت لازم برای استفاده روزمره از آن‌ها فراهم است؟

در تهران، موتورسیکلت برای گروه بزرگی از شهروندان تنها وسیله رفت‌وآمد نیست، بلکه ابزار اصلی کسب درآمد به‌شمار می‌رود. پیک‌های موتور، فعالان توزیع کالا و بسیاری از مشاغل خدماتی، ساعت‌های طولانی از این وسیله استفاده می‌کنند. بنابراین، تصمیم برای جایگزینی موتورسیکلت بنزینی با نمونه برقی باید با درک شرایط اقتصادی این گروه‌ها اتخاذ شود. اگر قیمت خرید بالا باشد یا هزینه تعمیر و تعویض باتری از توان مصرف‌کننده فراتر برود، حتی مزیت‌های زیست‌محیطی نیز نمی‌تواند به‌تنهایی تقاضای پایدار ایجاد کند.

از همین‌رو، سیاست‌حمایتی باید از مر حله اعلام هدف فراتر برود و به کاهش هزینه واقعی خرید برای مردم منجر شود. استفاده از ظرفیت گواهی اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده و ارائه تسهیلات بلندمدت با شرایط متناسب با درآمد خریداران، می‌تواند بخشی از این مسیر را هموار کند. با این حال، تسهیلات زمانی موثر خواهد بود که مبلغ پیش‌پرداخت، اسقاط و هزینه‌های جانبی به‌گونه‌ای تعیین شوند که متقاضی را با فشار مالی تازه‌ای مواجه نکنند. هدف از نوسازی، بهبود شرایط زندگی و فعالیت اقتصادی شهروندان است، نه انتقال هزینه یک سیاست عمومی به دوش مصرف‌کننده.

در کنار تقویت تقاضا، سامان‌دهی عرضه نیز اهمیت ویژه‌ای دارد.

در نهایت، معیار موفقیت سیاست برقی‌سازی نباید تعداد موتورسیکلت‌هایی باشد که برای تولید یا واردات آن‌ها ظرفیت اعلام می‌شود. آن‌چه اهمیت دارد، تعداد وسایل فرسوده‌ای است که عملاً از چرخه خارج می‌شوند، شمار شهروندانی که توان خرید محصول جایگزین را پیدامی‌کنند و میزان دسترسی آن‌ها به خدمات و زیرساخت مناسب است. نوسازی ناوگان موتورسیکلت، پیش از آن‌که یک برنامه صنعتی باشد، سیاستی برای بهبود کیفیت زندگی شهری است؛ سیاستی که تحقق آن از توان خرید مردم آغاز می‌شود و با عرضه پایدار، حمایت هدفمند و زیرساخت قابل‌انکابه نتیجه می‌رسد.

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

قدرت خرید مشتریان در بازار موتورسیکلت کاهش یافته است

و استفاده از راهکارهای جایگزین سوق می‌دهد؛ تصمیمی که می‌تواند مصرف سوخت و میزان آلاینده‌گی موتورسیکلت را افزایش دهد. برای بررسی وضعیت قیمت‌ها، قدرت خرید مشتریان، تحولات بازار موتورسیکلت‌های کارکرده و مشکلات فنی محصولات انژکتوری، بارضا برنابادی، کارشناس صنعت خودرو به گفت‌وگو پرداختیم:



بازار موتورسیکلت در شرایطی با افزایش هزینه‌های تولید، رشد قیمت قطعات و کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان مواجه شده که این وسیله‌نقلیه برای بخش قابل توجهی از خانوارها دیگر یک انتخاب اختیاری نیست، بلکه به ضرورتی برای تردد روزانه و تامین هزینه‌های زندگی تبدیل شده است. افزایش قیمت خودرو و دشواری دسترسی به آن، موتورسیکلت را به یکی از گزینه‌های اصلی حمل‌ونقل شخصی تبدیل کرده، اما رشد قیمت این محصول نیز به تدریج توان خرید مشتریان را کاهش داده و تحلیل برده است. در چنین شرایطی، بازار موتورسیکلت بیش از آن‌که بر فروش محصولات صفر کیلومتر متکی باشد، به معاملات دست‌دوم و فروش‌های اقساطی وابسته شده است؛ روندی که می‌تواند نشانه‌ای از محدودتر شدن تقاضای موثر در این بازار باشد. از سوی دیگر، مشکلات فنی محصولات، ضعف خدمات پس از فروش و هزینه سنگین تعمیر سامانه‌های سوخت‌رسانی انژکتوری، چالش دیگری است که مالکان موتورسیکلت با آن روبه‌رو هستند. در برخی موارد، ناتوانی تعمیرکاران در عیب‌یابی دقیق و هزینه بالای تعویض قطعات، مالکان را به سمت تغییر سامانه سوخت‌رسانی

در حال حاضر وضعیت بازار موتورسیکلت چگونه است و نسبت به ابتدای سال قیمت محصولات چقدر افزایش یافته است؟

شرکت‌های موتورسیکلت‌سازی در ماه‌های گذشته افزایش قیمت‌های متفاوتی را اعمال کرده‌اند. میزان این افزایش در برخی محصولات قابل توجه بوده است. در سمت تقاضانیز شرایط چندان متفاوت از بازار خودرو نیست. همان‌طور که کاهش قدرت خرید مردم بر معاملات خودرو تاثیر گذاشته، بازار موتورسیکلت هم از این وضعیت تاثیر پذیرفته است. بخش قابل توجهی از افرادی که به سراغ خرید موتورسیکلت می‌روند، در عمل توان خرید خودرو را ندارند و برای تامین نیازهای روزمره خود به وسیله‌نقلیه‌ای ارزان‌تر روی می‌آورند. بنابراین، موتورسیکلت برای این گروه از مصرف‌کنندگان بیشتر یک ضرورت اقتصادی است تا یک انتخاب از میان چند گزینه مختلف.

با توجه به این‌که موتورسیکلت در مقایسه با خودرو وسیله‌نقلیه ارزان‌تری محسوب می‌شود، چرا کاهش قدرت خرید تا این اندازه بر معاملات آن تاثیر گذاشته است؟

ارزان‌تر بودن موتورسیکلت به معنای آن نیست که خرید آن برای همه





رکوردشکنی ۱۲۱۳ کیلومتری بامو «i3» در چین

بامو با نسخهای که هرگز به آمریکا و اروپا نمی‌رسد، همه را شگفت‌زده کرد. بامو i۳ برقی، یا همان سری ۳ الکتریک با پلت‌فرم «نویه کلاس» که همین پاییز در آمریکا و اروپا با وعده بیش از ۴۰۰ مایل برد و شارژ فوق‌سریع عرضه شد، در چین یک برادر کشیده و بسیار توانا تر دارد: i۳.۵۰L. به گزارش CarNewsChina و Carscoops، این سدان کشیده مخصوص بازار چین اخیرا در یک چالش استقامتی مسافت طولانی، رکوردی خیره‌کننده ثبت کرده است: ۱۲۱۳ کیلومتر معادل ۷۵۴ مایل با یک بار شارژ و رسیدن به مقصد با تنها یک درصد شارژ باقی‌مانده. عددی که حتی از استاندارد خوش‌بینانه CLTC چین که برای این خودرو بیش از ۶۲۱ مایل معادل ۱۰۰۰ کیلومتر را وعده داده بود، حدود ۲۰ درصد فراتر است. بامو می‌گوید میانگین مصرف در این تست تنها ۸.۸ کیلوات-ساعت در هر ۱۰۰ کیلومتر بوده که

معادل ۷.۰۶ مایل بر هر کیلوات-ساعت یا ۲۲.۸ MPG در مقیاس EPA آمریکاست؛ عددی فوق‌العاده برای یک سدان بزرگ. این تست به گفته بامو ترکیبی از بزرگراه، جاده‌های ملی و مسیر شهری بوده، نه یک پیست بسته. با این حال شرکت میانگین سرعت و سهم دقیق هر بخش را منتشر نکرده و به احتمال زیاد رانندگی با تمرکز کامل بر بهینه‌سازی و با سرعت متوسط انجام شده است. نکته فنی، باتری است. i۳.۵۰L از یک ۱۱۳.۴ کیلوات-ساعتی با نسل ششم باتری‌های وولتاژ بالای بامو استفاده می‌کند که تولید سری آن از ۱۵ اکتبر در شن‌یانگ به‌عنوان سومین سایت تولید جهانی این فناوری آغاز شد. بامو می‌گوید سلول‌های استوانه‌ای جدید بیش از ۲۰ درصد چگالی انرژی بالاتر، ۲۰ درصد شارژ سریع‌تر و برد بیشتر نسبت به نسل قبل دارند.



عکس جیه زینایی دارد

شود، می‌تواند در مقایسه با سامانه‌های قدیمی‌تر به کاهش مصرف سوخت و آلایندگی کمک کند. هنگامی که سامانه سوخت‌رسانی تغییر می‌کند، اگر موتور و تجهیزات مربوطه به‌صورت اصولی با شرایط جدید تطبیق داده نشوند، ممکن است احتراق از وضعیت بهینه خارج شود. در نتیجه، مصرف سوخت و میزان آلایندگی افزایش پیدا می‌کند. با این حال، میزان دقیق افزایش مصرف یا آلایندگی به نوع موتور، کیفیت قطعات، تنظیمات و شرایط استفاده بستگی دارد و نمی‌توان یک ضریب ثابت را برای همه موتورسیکلت‌ها اعلام کرد. بنابراین، راه‌حل اصلی این نیست که برای فرار از هزینه تعمیر، فناوری به‌کاررفته در محصول کنار گذاشته شود؛ بلکه باید هزینه تعمیرات کاهش پیدا کند، قطعات با قیمت مناسبی در دسترس باشند و شبکه خدمات پس از فروش توانایی عیب‌یابی تخصصی داشته باشد.

برای بهبود شرایط بازار موتورسیکلت و حمایت از مصرف‌کننده چه اقداماتی ضروری است؟

در وهله نخست، باید به قدرت خرید مردم توجه کرد. وقتی مشتری به دلیل محدودیت مالی نمی‌تواند موتورسیکلت صفر کیلومتر بخرد، توسعه روش‌های فروش اقساطی شفاف و قابل دسترسی می‌تواند به حفظ بخشی از معاملات کمک کند. در کنار آن، افزایش کیفیت محصولات و کاهش هزینه نگهداری نیز اهمیت دارد. شرکت‌های تولیدکننده و واردکننده باید شبکه خدمات پس از فروش خود را تقویت کنند و امکان تأمین قطعات اصلی را با قیمت متعارف فراهم آورند. آموزش تعمیرکاران، دسترسی به تجهیزات عیب‌یابی و جلوگیری از تعویض غیرضروری قطعات می‌تواند هزینه تعمیر را کاهش دهد. همچنین لازم است نظارت بر کیفیت محصولات از مرحله تأمین قطعات تا عرضه نهایی جدی گرفته شود.

تشدید می‌کند؛ زیرا حتی یک ایراد قابل رفع، ممکن است به تعمیرات مکرر و هزینه‌های بیشتر منجر شود. نمی‌توان بدون بررسی فنی، تمام مشکلات را به یک تولیدکننده یا کشور سازنده نسبت داد. آن‌چه اهمیت دارد، نظارت بر کیفیت قطعات، ارزیابی عملکرد محصولات در شرایط واقعی استفاده و الزام شبکه خدمات پس از فروش به تشخیص صحیح ایرادهاست. مصرف‌کننده باید بتواند از محصولی که خریداری کرده، با هزینه نگهداری متعارف استفاده کند.

تبدیل موتورسیکلت انژکتوری به کاربراتورری چه پیامدهایی برای مصرف سوخت و آلایندگی دارد؟

سیستم انژکتوری با هدف مدیریت دقیق تر سوخت و بهبود عملکرد موتور مورد استفاده قرار می‌گیرد. اگر این سامانه به‌درستی طراحی، تنظیم و نگهداری

موتورسیکلت، نوع قطعه و شرایط بازار بستگی دارند و نمی‌توان آن‌ها را به تمام محصولات تعمیم داد. مساله اصلی این است که وقتی یک قطعه گران‌قیمت دچار ایراد می‌شود، مالک انتظار دارد تعمیر آن به شکل اصولی انجام شود تا مجبور نباشد دوباره همان هزینه را بپردازد. اگر عیب‌یابی به‌درستی صورت نگیرد، احتمال تعویض قطعات سالم یا تکرار تعمیرات افزایش می‌یابد و هزینه نهایی برای مصرف‌کننده سنگین‌تر خواهد شد.

آیا کیفیت قطعات و محصولات تولیدی نیز در بروز این مشکلات نقش دارد؟

کیفیت قطعات و نحوه کنترل کیفیت در زنجیره تأمین از موضوعات مهم این صنعت است. اگر قطعات مورد استفاده از کیفیت و دوام کافی برخوردار نباشند، احتمال بروز ایراد در طول دوره استفاده افزایش پیدا می‌کند. در چنین شرایطی، ضعف خدمات پس از فروش نیز مشکل را

یکی از موضوعاتی که در تعمیر موتورسیکلت‌های انژکتوری مطرح می‌شود، تبدیل سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری به کاربراتورری است. علت این اقدام چیست و چرا برخی مالکان به چنین راهکاری روی می‌آورند؟

یکی از دلایل مهم این اتفاق، دشواری عیب‌یابی و تعمیر سامانه‌های انژکتوری است. در برخی از موارد، ضعف خدمات پس از فروش و نبود توان تخصصی کافی برای تشخیص دقیق ایراد، مالک را با هزینه‌های سنگین تعمیر مواجه می‌کند. حتی ممکن است برخی مراکز خدماتی به جای شناسایی قطعه معیوب و رفع مشکل، به تعویض مجموعه سیستم سوخت‌رسانی روی بیاورند. در چنین شرایطی، مالک که انتظار دارد موتورسیکلت با هزینه متعارف تعمیر شود، با رقم‌هایی مواجه می‌شود که برای او قابل توجه است. به همین دلیل، بعضی افراد به دنبال تغییر سامانه سوخت‌رسانی هستند تا از تکرار هزینه‌های سنگین قطعات الکترونیکی و تجهیزات مرتبط جلوگیری کنند. البته این اقدام راهکار استاندارد برای همه موتورسیکلت‌ها نیست و پیامدهای فنی و زیست‌محیطی آن نیز باید مورد توجه قرار گیرد.

هزینه تعمیر این تغییر سیستم سوخت‌رسانی تا چه اندازه افزایش یافته و کدام قطعات فشار بیشتری به مالکان وارد می‌کنند؟

هزینه برخی قطعات سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری بسیار بالاست. برای مثال، قیمت پمپ‌بنزین در برخی مدل‌های می‌تواند به حدود ۶ تا ۸ میلیون تومان برسد و در بعضی سیستم‌ها هزینه قطعات گران‌تر نیز می‌شود. همچنین قیمت واحد کنترل الکترونیکی یا همان ایسیو، بسته به نوع موتورسیکلت و سیستم مورد استفاده، می‌تواند از حدود ۱۰ میلیون تومان آغاز شود و در برخی موارد به ۵۰ میلیون تومان برسد. البته این ارقام به مدل

اقتشار جامعه آسان است. زمانی که درآمد خانوار با سرعت افزایش قیمت کالاها هماهنگ نباشد، حتی خرید وسیله نقلیه‌ای مانند موتورسیکلت نیز دشوار می‌شود. مشتری ممکن است به موتورسیکلت نیاز داشته باشد، اما نتواند مبلغ مورد نیاز برای خرید محصول صفر کیلومتر را به‌صورت نقدی تأمین کند. به همین دلیل، باید میان نیاز بازار و قدرت خرید واقعی مشتریان تفاوت قائل شد. ممکن است همچنان افراد زیادی به موتورسیکلت نیاز داشته باشند، اما این نیاز لزوماً به معامله منجر نمی‌شود. در چنین شرایطی، فروش اقساطی می‌تواند بخشی از تقاضای موجود را به خرید تبدیل کند؛ در غیر این صورت، مشتری ناچار می‌شود خرید خود را به تعویق بیندازد یا به سراغ موتورسیکلت کار کرده برود.

در حال حاضر معاملات بازار موتورسیکلت بیشتر به محصولات صفر کیلومتر اختصاص دارد یا موتورسیکلت‌های کارکرده سهم بیشتری دارند؟

در شرایط فعلی، بخش عمده معاملات بازار موتورسیکلت به محصولات کارکرده و دست‌دوم اختصاص دارد. محدودیت قدرت خرید باعث شده است بسیاری از متقاضیان به‌جای خرید موتورسیکلت صفر کیلومتر، گزینه‌های ارزان‌تر را بررسی کنند. در واقع، بازار دست‌دوم برای افرادی که همچنان به وسیله نقلیه نیاز دارند، اهمیت بیشتری پیدا کرده است. در بازار محصولات صفر کیلومتر نیز فروش اقساطی نقش مهمی در جذب مشتری دارد. وقتی خریدار امکان پرداخت نقدی ندارد، شرایط اقساطی می‌تواند راهی برای انجام معامله باشد. به همین دلیل، در ارزیابی وضعیت بازار نباید تنها به قیمت اعلامی محصولات یا تعداد مدل‌های عرضه‌شده توجه کرد؛ بلکه باید دید چه تعداد از مشتریان توانایی خرید نقدی دارند و چه سهمی از معاملات با استفاده از تسهیلات و روش‌های اعتباری انجام می‌شود.





استاندار Scottish White و Eldoret Blue ارائه می‌شود، اما ستاره اصلی گزینه Whiteout Blue متالیک است؛ رنگی که پیش از این فقط در نسخه‌های گران‌قیمت و سفارشی دی‌پار تمان Arcane Works عرضه می‌شدو حالا برای اولین بار به مدل تولیدی عادی آمده است. سقف را می‌توان با رنگ متضاد Inky Black یا Scottish White سفارش داد. تمام نسخه‌های Helmsman به یک Dark Exterior مجهز هستند که شامل جلوینچره مشکی، اسکید پلایت‌های تیره و ریل‌های سقف مشکی مات می‌شود. شیشه‌های دودی، رنگ‌های ۱۷ اینچی دایموندکات با مهره‌های قفل‌شونده و نشان‌های اختصاصی Helmsman دیگر ویژگی‌های ظاهری هستند. در کابین، برای اولین بار ترکیب چرم مشکی با تکه‌های صدفی رنگ Oyster دیده می‌شود که به‌گفته رسانه‌ها تمیزترین کابین اینتوس تا امروز است.

اینتوس از اولین نسخه از سری جدید نسخه‌های ویژه گرنا دیرونیما می‌کرد؛ نسخه‌ای با الهام از دریا به نام Helmsman. این مدل که برای مشتریانی با «سبک زندگی دریایی» طراحی شده، برای مدل ۲۰۲۷ و در دو اتاق استیشن‌واگن و وانت Quartermaster قابل سفارش است. به گزارش Carscoops، گرنا دیرو که توسط میلیاردر بریتانیایی جیمز رتکلیف در سال ۲۰۱۶ به‌عنوان تفسیر مدرن دیفندر کلاسیک متولد شد، حالا پس از فروش ۱۵ هزار دستگاه در آمریکای که ۶۰ درصد فروش جهانی‌اش را تشکیل می‌دهد و تبدیل شدن آمریکای شمالی به بزرگ‌ترین بازارش، سراغ نسخه‌های خاص و سودآور رفته است. Helmsman اولین حلقه از زنجیره‌ای است که اینتوس می‌گوید با الهام از عناصری که گرنا دیرو برای مقابله با ناهوارچی شده، عرضه خواهد شد. تم دریا با این نسخه عمدتاً در ظاهر است. در بخش رنگ، دو رنگ



«اینتوس گرنا دیرو»
۲۰۲۷ با تم اقیانوسی

رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

هشدار نمایشگاه‌داران درباره تبعات افزایش تعرفه واردات خودرو

نمی‌توان بازار خودروهای داخلی و وارداتی را کاملاً جدا از یکدیگر در نظر گرفت. این دو بخش، با وجود تفاوت در ساختار تولید و عرضه، از نظر انتظارات قیمتی و رفتار مصرف‌کنندگان با هم ارتباط دارند



است، مطرح شدن موضوع افزایش تعرفه واردات خودرو چه پیامدی برای بازار خواهد داشت؟

در شرایط فعلی باید بیش از هر چیز به وضعیت معیشتی مردم و قدرت خرید مصرف‌کنندگان توجه کرد. بازار خودرو با مشکلات متعددی روبه‌رو است و بسیاری از مردم برای خرید خودرو با محدودیت مالی مواجه هستند. در چنین فضایی، هر تصمیمی که به افزایش بیشتر قیمت‌ها منجر شود، می‌تواند شرایط بازار را دشوارتر کند. انتظار این است که سیاست‌گذاری‌های صنعتی به نحوی انجام شود که فشار بیشتری به مردم وارد نشود و امکان خرید خودرو برای مصرف‌کنندگان حفظ شود. اگر تعرفه واردات افزایش پیدا کند، هزینه ورود خودروهای خارجی نیز بالا می‌رود و این موضوع می‌تواند بر قیمت نهایی خودرو اثر بگذارد. بنابراین، ضروری است پیش از اجرای چنین تصمیمی، پیامدهای آن برای بازار و مصرف‌کنندگان به‌دقت بررسی شود.

اگر تعرفه واردات خودرو از سطح فعلی به ۱۰۰ درصد افزایش یابد، این تغییر تا چه اندازه می‌تواند بر قیمت خودروهای وارداتی اثر بگذارد؟

افزایش تعرفه به‌طور طبیعی هزینه واردات را بالا می‌برد، اما میزان اثر آن بر قیمت نهایی به عوامل مختلفی بستگی دارد؛ از جمله هزینه‌های حمل‌ونقل، نرخ ارز، سایر عوارض و هزینه‌های قانونی واردات. به‌همین دلیل، نمی‌توان بدون محاسبه این عوامل درباره میزان دقیق افزایش قیمت همه خودروها اظهار نظر کرد. با این حال، اگر تعرفه به میزان قابل توجهی افزایش یابد، فشار هزینه‌ای بیشتری به واردکننده تحمیل می‌شود و

بازار خودرو در شرایطی بارکود معاملاتی و کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان دست‌وپنجه نرم می‌کند که هرگونه تغییر در سیاست‌های وارداتی می‌تواند بر انتظارات قیمتی و رفتار خریداران و فروشندگان اثر بگذارد. خودرو در اقتصاد ایران علاوه‌بر کارکرد مصرفی، به کالایی سرمایه‌ای تبدیل شده است؛ به‌همین دلیل، تغییر در هزینه واردات و قیمت خودروهای وارداتی می‌تواند به بازار خودروهای داخلی نیز سرایت کند. در چنین شرایطی، افزایش تعرفه واردات، اگر بدون بررسی آثار آن بر قدرت خرید خانوار و وضعیت معاملات اجرا شود، ممکن است به تشدید انتظارات تورمی و دشوارتر شدن دسترسی مصرف‌کنندگان به خودرو منجر شود. مساله مهم این است که بازار خودرو تنها از هزینه تولید و واردات تأثیر نمی‌پذیرد، بلکه انتظارات فعالان بازار و چشم‌انداز سیاست‌گذاری نیز در تعیین قیمت‌ها نقش دارند. افزایش هزینه ورود خودروهای خارجی می‌تواند قیمت تمام‌شده این محصولات را بالا ببرد و در صورت تداوم محدودیت عرضه، زمینه تغییر قیمت در بخش‌های دیگر بازار را فراهم کند. از همین رو به اسد کرمی، رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران به‌گفت‌وگو پرداختیم؛

در شرایطی که قدرت خرید مردم کاهش یافته و بازار خودرو بارکود معاملاتی مواجه

پیگیری يك موضوع
Follow up

نرخ جدید گواهی اسقاط خودرو به زودی اعلام می‌شود



حسن کریمیان، رئیس انجمن مراکز اسقاط خودرو کشور با اشاره به آخرین وضعیت عملکرد مراکز اسقاط در کشور اظهار کرد: «در حال حاضر آمار اسقاط خودرو روی رقم ۱۰۰ هزار دستگاه قرار دارد که این آمار نسبت به سال گذشته کاهش است و هر چند قیمت برگه اسقاط افزایش پیدا کرد، اما به‌دلیل این که این ارقام همخوانی واقعی با شرایط کف بازار ندارد، استقبالی از سوی مالکان صورت نمی‌گیرد.» وی افزود: «امروز در کف بازار هیچ خودرویی با قیمت ۱۸۰ میلیون تومان پیدا نمی‌شود و مالک ترجیح می‌دهد به‌عنوان مثال با هزینه ۱۰۰ میلیون تومانی، خودرو فرسوده خود را تعمیر و برای مدتی از آن استفاده کند و این درحالی است که کف قیمت موتورسیکلت در بازار به ۴۰۰ میلیون تومان رسیده است. به‌عبارتی حتی با هزینه اسقاط خودرو فرسوده نمی‌توان یک موتورسیکلت خریداری کرد.» رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودروهای کشور تصریح کرد: «مقرر شده است قیمت گواهی اسقاط خودرو به‌روز رسانی شود، اما این روند باید مسیر کارشناسی خود را طی کند؛ ابتدا باید قیمت‌های کف بازار اخذ و به‌دقت بررسی و تجزیه و تحلیل شود و در هیأت‌مدیره انجمن مورد بررسی قرار بگیرد تا به‌نرخ برسیه که هم برای مالک و مراجعه‌کننده توجیه‌و سود داشته باشد و هم فشار مضاعفی به مصرف‌کننده وارد نکند.» کریمیان در رابطه با موضوع افزایش قیمت گواهی خودرو و نقش آن بر هزینه‌های خودروسازان گفت: «باید در نظر داشت که هزینه‌هایی گواهی‌ها را خودروساز پرداخت نمی‌کند، بلکه این هزینه مستقیماً از جیب مردم و خریداران نهایی تأمین می‌شود. از یک سو دارندگان خودروهای فرسوده از ضعیف‌ترین اقشار جامعه هستند و از سوی دیگر مصرف‌کننده نهایی خودرو صفر نیز مردم هستند؛ بنابراین باید با احتیاط و اعمال ملاحظات، قیمت گواهی اسقاط را افزایش داد.» وی در پاسخ به سؤالی درباره قیمت پیشنهادی جدید گواهی اسقاط گفت: «هنوز قیمت پیشنهادی نهایی مشخص نشده و پس از نتیجه‌گیری کارشناسی، به احتمال بسیار زیاد در همین ماه جاری نرخ‌های جدید را اعلام می‌کنیم.» رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودروهای کشور با اشاره به کاهش ورودی خودرو به مراکز اسقاط و خالی ماندن ظرفیت‌ها تصریح کرد: «مراکز اسقاط کشور کاملاً ظرفیت دارند، اما عرضه از سوی دارندگان خودروهای فرسوده بسیار کم شده است.»

نگاه
View

ترمز افزایش قیمت ایران خودرو را بکشید!



به نقل از خانه ملت، فضل‌الله رنجبر، نماینده مردم کرمانشاه و سخنگوی کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی با انتقاد شدید از گرانی‌های غیرمنطقی و غیرعادی خودروهای داخلی توسط خودروسازها گفت: «مسئولان جلو گران‌سازی خودروها در ایران خودرو را بگیرند، ایران خودرو هم در سال جاری و هم سال گذشته به شدت عامل گرانی خودروها بوده است.» نماینده مردم کرمانشاه در مجلس با تأکید بر این که مردم چه گناهی کردند که باید توسط کسانی که ادعای مردمداری و مردم‌محوری دارند، اینقدر بار گرانی و تورم را تحمل کنند؟ تصریح کرد: «وقتی کسی نیست جلو گران‌سازی و گرانفروشی خودرو را بگیرد، چطور انتظار داریم سایر قیمت‌ها افزایش پیدا نکنند؟!» عضو هیأت رئیسه کمیسیون اجتماعی مجلس با طرح این سوال که مگر در سال چند بار باید قیمت خودرو افزایش یابد؟ گفت: «چرا کسی پاسخگو نیست؟ چرا کسی جلو گران‌فروشی در ایران خودرو را نمی‌گیرد؟ مگر قرار بر این شده که اگر این شرکت خودروسازی به بخش خصوصی واگذار شود، هر چه دلشان می‌خواهد، انجام بدهند، مردم چه گناهی کردند؟ چقدر باید تاوان این همه بی‌عدالتی را بدهند؟!» رنجبر با تأکید بر این که دستگاه‌های نظارتی بررسی کنند که در طول سال گذشته و سال جاری چقدر افزایش در قیمت خودروها داشتیم؛ اضافه کرد: «قرار بر این نبوده و نیست که اگر بخش خصوصی متولی ایران خودرو شود، قیمت‌ها این قدر افزایش پیدا کنند. زمانی که دولت متولی ایران خودرو بود، چقدر از بخش دولتی انتقاد می‌شد؛ چرا امروز کسی نیست که فریاد بزند این همه گران کردن نرخ خودرو برای چیست؟! آن هم در شرایطی که جوان‌های ما به دلیل این که تهیه همین خودرو و خانه و سایر امکانات برای آن‌ها تبدیل به کابوس شده است، به‌دنبال ازدواج کردن نیستند و به هیچ وجه نمی‌توانند آرزوهای‌شان را برآورده کنند.» نماینده مردم کرمانشاه در پایان با تأکید بر این که ایران خودرو باید ترمز کند و جلو گران کردن قیمت خودرو و قطعات را بگیرد، اضافه کرد: «دستگاه‌های نظارتی باید بدون تعارف و عدالت‌مدارانه برخورد کنند و جلو گران کردن خودرو را بگیرند تا در قیمت سایر کالاها نیز کمتر افزایش داشته باشیم.»

زاپاس

Spare Tire

۵۰ همت تسهیلات برای خودروسازان روی میز دولت



مقامی همچنن با تأکید بر این که حذف استانداردهای ایمنی بنیادین مطرح نیست، یادآور شد: «تعلیق موقت برخی استانداردهای غیراساسی بازاربزری تقریبی ۲ هزار و ۵۰۰ تا ۳ هزار دلار در هر خودرو، مستلزم طرح در شورایعالی استاندارد به ریاست رئیس‌جمهور است.»

بسته محدودی از پیشنهادهای محوری باید برای تصویب به جلسه سران سه‌قوه ارسال شود.» براساس اعلام اتاق ایران، او تصریح کرد: «به‌دنبال مکاتبات انجام‌شده، معاون اول رئیس‌جمهور در ۲۵ مهر دستور بررسی تأمین ۵۰ هزار میلیارد تومان تسهیلات سرمایه در گردش را صادر کرده است.»

به نقل از «بازار» فرهاد مقیمی، معاون وزیر صمت و رئیس هیأت‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، در نشست مشترک کمیسیون صنعت اتاق بازرگانی ایران با اشاره به ضرورت هماهنگی میان خودروسازان، قطعه‌سازان و حاکمیت گفت: «حل اساسی چالش‌ها نیازمند احکام فرادستگاهی است و

حراج وسوسه‌انگیز فراری «F50» مدل ۱۹۹۷



فراری F۵۰ ناگهان به یکی از ارز‌شمندترین کلکسیون‌های تاریخ‌فراری تبدیل شده‌است؛ تا جایی که یک نسخه‌با کارکرد تنها ۱۰۶ مایل معادل ۱۷۱ کیلومتر، قرار است ۳۱ اکتبر در حراج سالانه Broad Arrow در Wynn لاس‌وگاس با برآوردی بیش از ۲۰ میلیون دلار چکش بخورد. اگر این عدد محقق شود، نه تنها رکورد حراج عمومی را با اختلاف ۵.۴ میلیون دلار می‌شکند، بلکه تقریباً چهار برابر قیمت نمونه‌های بی‌نقص همین مدل در سه سال پیش است. به گزارش «Carscoop» این خودرو شاسی شماره ۱۰۷۱۶۵ و شماره ساخت ۳۲۴ از مجموع تنها ۳۴۹ دستگاه F۵۰ تولیدشده بین سال‌های ۱۹۹۵ تا ۱۹۹۷ است. فراری عمداً تیراژ را پایین نگه داشت؛ چراکه منتقدان می‌گفتند در ۴۰۰ رابا یک‌هزار و ۳۱۱ دستگاه بیش از حد تولید کرده‌است. این نمونه سال آخر تولید، در ۶ آگوست ۱۹۹۷ تکمیل و در سامپیر همان سال از طریق واردکننده رسمی Maranello Sales در Egham به بریتانیا تحویل

شد و حدود ۲۵ دستگاهی است که نو به انگلستان رفت. برچسب نمایندگی هنوز روی شیشه جلویابی است. آن‌چه این F۵۰ را خاص می‌کند، نه فقط کیلومتر، بلکه وضعیت کیسول زمان آن است. رنگ Rosso Corsa. کابین Nero با تکه‌های Rosso، رنگ، چرم و حتی کلیدها بکر هستند. به گفته الکساندر ویور، متخصص ارشد Broad Arrow، حتی برای تأیید کارکرد، دیاگراست مستقیم به گیربکس وصل کرده‌اند تا عدد دقیق ۱۰۶ مایل به دست آید و حالاً بزرگ‌ترین چالش خانه حراج این است که در جای‌جایی‌ها همین عدد هم بالاترود. یکجهمراه خودرو به اندازه خود آن وسوسه‌انگیز است؛ سقف سخت جداولنده با کیف پروازی مخصوص، کش‌های رانندگی Tod's دست‌نخورده، ست چمدان سه تکه Schedoni با کاور، جعبه ابزار اصلی، کیت فیوز، لامپ و سسمه، سوکت چرخ و کاورهای محافظ بدنه، صندلی و فرمان.

ویژه‌ها

تهیه پیش‌نویس شیوه جدید قیمت‌گذاری خودرو



ابراهیم سالاری، مدیرکل نظارت بر کالاهای فلزی و معدنی سازمان حمایت گفت: «در خصوص فرمول جدید قیمت‌گذاری خودرو جلساتی با مشارکت دستگاه‌های مرتبط در مرکز ملی رقابت برگزار شد و اکنون پیش‌نویس شیوه جدید آماده اجرا است.» وی با اشاره به افزایش مکرر قیمت خودرو در ماه‌های اخیر افزود: «افزایش خودسرانه قیمت‌ها از سوی شرکت‌های عرضه‌کننده خودرو، ابتدا با تذکرات سازمان حمایت مواجه می‌شود تا افزایش قیمت را متوقف کنند و منتظر اعلام نظر سازمان حمایت باشند؛ چنان‌چه خودرو ساز توجه نکند، اقدامات تعزیراتی لازم صورت خواهد گرفت.»

دیگه چه خبر؟

واردات خودرو از محل ارز بودجه ۱۴۰۴ متوقف شد



توقف ثبت سفارش واردات خودرو از محل بند (ر) تبصره یک قانون بودجه سال ۱۴۰۴ از سوی دفتر مقررات صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت ایران به مرکز نوآوری، هوشمندسازی و امنیت ابلاغ شد. در این ابلاغیه آمده است: «با توجه به دستور ۲۸ مهر ۱۴۰۵ ریاست کل این سازمان مبنی بر توقف ویرایش ثبت سفارش‌های واردات خودرو بند (ر) تبصره (۱) قانون بودجه سال ۱۴۰۴ نسبت به توقف افتتاح و ویرایش ثبت سفارش‌های خودروهای مذکور از محل بند فوق در سامانه جامع تجارت اقدام مقتضی به عمل آورند. ضمناً ثبت سفارش‌هایی که دارای تأمین ارز هستند به اندازه تأمین ارز پرونده بدون تغییر ارزش، تعداد، شناسه و کد تعرفه، امکان ادامه فرآیند داشته باشند.»

در ۶ ماهه نخست امسال رقم خورد؛

جهش ۸ برابری سود ناخالص «سایپا دیزل»



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

شرکت سایپا دیزل با ناماد «خکاو» در ۶ ماهه منتهی به شهریور ۱۴۰۵، با ثبت رشد قابل توجه سود ناخالص و عملیاتی، نشانه‌های مثبتی از بهبود عملکرد مالی خود به نمایش گذاشت. مهم‌ترین نکته در گزارش این شرکت، کاهش محسوس بهای تمام‌شده درآمدها در کنار ثبات نسبی فروش است؛ عاملی که موجب سود ناخالص بیش از ۸ برابر و سود عملیاتی بیش از ۱۰ برابر شود. این تغییرات نشان می‌دهد سایپا دیزل در نیمه نخست سال توانسته است با هزینه مستقیم کمتر، سود ناخالص بیشتری از فعالیت‌های خود ایجاد کند. بر اساس اطلاعات منتشر شده در سامانه کدال، درآمد عملیاتی خکاو در این دوره به حدود ۳ هزار و ۳۶۷ میلیارد تومان رسید که نسبت به دوره مشابه سال گذشته حدود ۲ درصد کاهش داشت. در مقابل، بهای تمام‌شده درآمدها با افت ۴۳ درصدی به حدود یک‌هزار و ۸۳۹ میلیارد تومان رسید. در نتیجه، سود ناخالص شرکت از حدود ۱۸۹ میلیارد تومان در ۶ ماهه سال گذشته به بیش از یک‌هزار و ۵۲۷ میلیارد تومان افزایش یافت؛ تغییری که از بهبود قابل توجه فاصله میان درآمد فروش و هزینه‌های مستقیم حکایت دارد. اهمیت این رشد تنها به افزایش یک‌شاخص مالی محدود نمی‌شود. کاهش



بهای تمام‌شده می‌تواند به شرکت کمک کند حتی در شرایطی که درآمد فروش رشد نمی‌کند، سود بیشتری از فعالیت‌های اصلی خود به دست آورد. چنین وضعیتی در صورت تسدوم، ظرفیت خکاو را برای مقابله با نوسانات بازار، تغییرات قیمت مواد اولیه و فشارهای هزینه‌ای تقویت می‌کند. همچنین، افزایش سود ناخالص می‌تواند فضای بیشتری برای پوشش هزینه‌های اداری، فروش و مالی فراهم کند و وابستگی عملکرد نهایی شرکت به افزایش صرف درآمد فروش را کاهش دهد. این روند در سطح سود عملیاتی نیز مشهود است. سود عملیاتی سایپا دیزل از حدود ۷۲ میلیارد تومان در دوره مشابه سال گذشته به ۸۲۹ میلیارد تومان در نیمه نخست ۱۴۰۵ رسید. به این ترتیب، سود عملیاتی شرکت بیش از ۱۰ برابر شد؛ رشدی که نشان می‌دهد بهبود حاصل‌شده در سطح سود ناخالص، پس از احتساب هزینه‌های عملیاتی نیز همچنان اثر قابل توجهی داشته است. چنین افزایشی می‌تواند مبنای مهم‌تری برای ارزیابی توان

سودسازی و فعالیت‌های اصلی شرکت در مقایسه با درآمدهای اتفاقی یا غیر عملیاتی فراهم کند. در همین دوره، سایر درآمدهای شرکت با رشد ۷ درصدی به حدود ۱۵۵ میلیارد تومان رسید. هزینه‌های فروش، اداری و عمومی نیز ۱۹ درصد افزایش یافت و سایر هزینه‌ها حدود ۵۴۲ میلیارد تومان گزارش شد. با وجود این ارقام هزینه‌ای، سود عملیاتی شرکت همچنان رشد قابل توجهی را ثبت کرد. از این منظر، عملکرد نیمه نخست خکاو نشان می‌دهد که بهبود سودآوری عملیاتی توانسته است بر افزایش برخی هزینه‌ها غلبه کند. سود خالص شرکت نیز با رشد حدود ۲ درصدی به نزدیک ۱۷ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان رسید و سود هر سهم در محدوده ۳ ریال باقی ماند. فاصله میان رشد چشمگیر سود عملیاتی و تغییر محدود سود خالص، عمدتاً با توجه به هزینه مالی حدود یک‌هزار و ۲۵۴ میلیارد تومانی شرکت قابل بررسی است. در مقابل، حدود ۴۴۲ میلیارد تومان درآمد غیر عملیاتی بخشی از فشار هزینه‌ها را جبران کرد. بنابراین، بخش مهمی از ظرفیت ایجادشده در سطح عملیات هنوز در سود نهایی شرکت منعکس نشده است. در صورت حفظ سطح جدید سود ناخالص و عملیاتی، خکاو می‌تواند از موقعیت مناسب‌تری برای تقویت نتایج مالی خود برخوردار شود. افزایش توان پوشش هزینه‌ها از محل فعالیت‌های اصلی، بهبود ظرفیت برنامه‌ریزی مالی و امکان استفاده موثرتر از منابع عملیاتی، از جمله پیامدهای بالقوه تدایم این روند است. همچنین اگر شرکت بتواند هزینه‌های مالی را مدیریت کند، سهم بیشتری از دستاوردهای عملیاتی می‌تواند به سود خالص منتقل شود؛ موضوعی که برای سهامداران نیز اهمیت دارد.

شناسه‌دار شدن سوخت‌گیری با کارت اضطراری جایگاه با هدف شفافیت مصرف بنزین



به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، کرامت ویس کرمی صبح روز شنبه، دوم آبان‌ماه در نشست خبری که با حضور اصحاب رسانه در ساختمان مرکزی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران تشکیل شد، با تشریح اهداف و جزئیات طرح شناسه‌دار کردن سوخت‌گیری با کارت اضطراری جایگاه بیان کرد: «این طرح با هدف مشخص شدن اطلاعات مربوط به سوخت‌گیری خودروها و موتورسیکلت‌ها و فراهم شدن امکان مدیریت دقیق‌تر مصرف بنزین اجرا شده است.»

وی با اشاره به تفاوت میان کارت سوخت شخصی و کارت اضطراری جایگاه افزود: «در سوخت‌گیری با کارت شخصی، اطلاعاتی مانند نوع خودرو، میزان سوخت دریافت‌شده و محل سوخت‌گیری قابل شناسایی و پیگیری است؛ اما در استفاده از کارت اضطراری جایگاه، پیش از اجرای طرح شناسه‌دار کردن، اطلاعات مربوط به خودرو و مصرف‌کننده به صورت مشخص در دسترس نبود.»

مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران با اشاره به آمار مصرف بنزین در نیمه نخست شهریور ۱۴۰۵ تصریح کرد: «میانگین مصرف روزانه بنزین کشور در این بازه زمانی حدود ۱۴۴ میلیون لیتر بود که ۵۹ درصد آن با کارت سوخت شخصی و ۴۱ درصد با کارت اضطراری جایگاه انجام می‌شد.»

وی ادامه داد: «بر این اساس، روزانه حدود ۵۹ میلیون لیتر بنزین از طریق کارت‌های اضطراری جایگاه عرضه می‌شد؛ در حالی که اطلاعات کافی درباره هویت خودرو سوخت‌گیرنده و میزان مصرف آن در اختیار نبود. همین موضوع، ضرورت ایجاد سازوکاری برای شناسه‌دار کردن سوخت‌گیری و افزایش شفافیت در این بخش را نشان می‌داد.»

مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران با تأکید بر این که اقدامات انجام‌شده در حوزه مدیریت مصرف سوخت بر اساس اسناد و مصوبات قانونی صورت می‌گیرد، به مصوبه هیات وزیران در دوم آذر ۱۴۰۴ اشاره کرد و گفت: «یکی از اهداف این مصوبه، استفاده حداکثری از کارت سوخت شخصی و کاهش استفاده از کارت اضطراری جایگاه بود.»

وی با اشاره به تغییرات سهم کارت اضطراری جایگاه در سوخت‌گیری پس از اجرای طرح سه‌نرخ شدن بنزین افزود: «سهم سوخت‌گیری با کارت جایگاه که پیش از اجرای این طرح حدود ۴۲ درصد بود، به حدود ۲۵ درصد کاهش یافت.»

اینفوگرافش

Infographu

رشد درآمد شرکت «سازه پویش» در هفت ماهه نخست سال جاری

درآمد مهرماه

۱,۰۰۴
میلیارد تومان



میزان افزایش

۱۲۰
درصد

میزان درآمد هفت ماهه

۷,۵۰۰
میلیارد تومان

شرکت «سازه پویش» در هفت ماهه منتهی به شهریور ماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۷,۵۰۰ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چین تلند؟

آخرین وضعیت بازار خودرو

یک کارشناس صنعت خودرو با اشاره به توقف فروش در برخی نمایشگاه‌ها به دلیل صعود نرخ ارز و اخبار ضدونقیض درباره واردات، از شکل‌گیری تقاضای از روی ترس و کاهش تدریجی قدرت خرید و کوچکت‌تر شدن سبد تقاضا در بازار خبر داد. بابک صدرایی درباره آخرین وضعیت بازار خودرو و گرانی‌های اخیر اظهار کرد: «در پی بازدید میدانی از برخی نمایشگاه‌های خودرو و بازار، بسیاری از عرضه‌کنندگان اعلام می‌کردند که به دلیل رشد لحظه‌ای نرخ ارز، خودرویی برای فروش عرضه نمی‌کنند و این وضعیت واقعا تحمل‌ناپذیر است. دقیقاً همین شرایط با اخبار ضدونقیضی که گاهی خود دولت مطرح می‌کند از جمله شایعات مربوط به توقف یا محدود شدن حجم واردات، افزایش نرخ دلار و ناسامی‌های موجود، دست به‌دست هم داده و به جهش دیگری در بازار خودرو و منجر شده است.»

چرا؟

قیمت‌ها در بازار خودرو هیچ تناسبی با درآمدها و واقعیات اقتصادی جامعه ندارد

این کارشناس بازار خودرو گفت: «این که بازار تا چه حد این کشش را دارد، موضوعی است که تجربه نشان داده هر بار با جهش‌ها، حجم و اندازه بازار کوچک‌تر می‌شود؛ به طوری که در حال حاضر هیچ چشم‌انداز روشنی از روند پیش روی بازار خودرو وجود ندارد.» صدرایی با بیان این که نرخ‌های فعلی هیچ تناسبی با درآمدها و واقعیات اقتصادی جامعه ندارد، خاطر نشان کرد: «هنگامی که قیمت یک خودرو معمولی در بازار به ۳ الی ۴ میلیارد تومان می‌رسد، مشخص است که هیچ همخوانی با عرف بازار وجود ندارد و اگر این روند در درازمدت ادامه پیدا کند، حجم بیشتری از بازار با ریزش و کاهش مواجه خواهد شد.»

برای چه؟

نتیجه دخالت نهادهای متولی در بازار خودرو

صدایی درباره اثرگذاری دخالت‌های دولتی و نهادهای نظارتی بر تنظیم بازار خودرو تصریح کرد: «تجربه‌های پیشین نشان داده که هر بار متولیان صنعت و نهادهای نظارتی به جای درمان ریشه‌ای، به ابزارهایی همچون بستن سایت‌های اعلام قیمت برای چند روز متوسل می‌شوند؛ نتیجه معکوس می‌گیرند. وقتی دولت دخالت می‌کند، این سیگنال به بازار داده می‌شود که اوضاع خوب نیست و این مداخله، بازار را هیجانی‌تر کرده و قیمت‌ها را بالاتر می‌برد.» وی خاطر نشان کرد: «وقتی نرخ دلار افزایشی است و از سوی دیگر عرضه و تولید خودرو کاهش می‌یابد، قیمت‌ها بالا می‌رود و هر چه دخالت در جزئیات بیشتر شود، بازار سیگنال شدیدتری دریافت می‌کند. به نظر می‌رسد که عدم دخالت مستقیم و پرداختن به مدیریت کلان اقتصادی، بسیار بیشتر از ورود به جزئیات بازار می‌تواند به بهبود شرایط کمک کند.»



بازار شاسی‌بلندهای اروپا را پوشش دهد. در حال حاضر جیپ اونجر با نزدیک به ۳۰۰ هزار دستگاه فروش، نماینده کلاس IB-SUV است و نسل جدید کامپس کلاس C را پوشش می‌دهد. در کلاس بزرگ‌تر ID-SUV، جیپ Recon بازگشت جیپ به این سگمنت را رقم می‌زند و یک مدل کاملاً جدید دیگر در سال ۲۰۲۸ به آن ملحق می‌شود که به گفته منابع، با همکاری شریک چینی دانگ‌فنگ توسعه می‌یابد. پلت‌فرم نسل جدید رنکید، معماری مازولار جدید STLA One استلانتیس خواهد بود؛ پلت‌فرمی چند انرژی که برای بیش از ۳۰ مدل گروه از بنزینی و هیبریدی تا تمام‌برقی طراحی شده است. آنتونیو فیلوسا، مدیرعامل استلانتیس در پاریس گفت پژو اولین برندی خواهد بود که محصولی روی STLA One عرضه می‌کند و سپس برندهای دیگر اروپایی و آمریکایی دنبال می‌کنند.

تنها یک سال پس از توقف تولید جیپ رنکید اروپایی، این نام پر فروش دوباره به خط تولید بازمی‌گردد؛ اما طرفداران باید صبر زیادی داشته باشند. جیپ در جریان نمایشگاه خودرو پاریس تأیید کرد نسل بعدی رنکید تا سال ۲۰۳۰ به اروپا باز خواهد گشت. به گزارش «Carscoops» به نقل از بیانیه استلانتیس مدیا، این خبر را خاویر پژو، رئیس برند جیپ اروپا اعلام کرد. او گفت رنکید به «آوردن جیپ به مخاطبان گسترده‌تر» و تقویت جایگاه برند در اروپا کمک خواهد کرد. رنکید اصلی در سال ۲۰۱۴ در اروپا عرضه شد و در طول ۱۱ سال تولید، بیش از ۶۱۰ هزار دستگاه فروش داشت. در آمریکا این مدل از مدل ۲۰۲۳ حذف شده بود و در اروپا تولید آن در ۲۰۲۵ متوقف شد و تنها آمریکای لاتین همچنان آن را داشت. بازگشت رنکید بخشی از یک نقشه راه بزرگ‌تر است. جیپ قصد دارد تا ۲۰۳۰ سیداروایی خود را به مدل پرنسند تا حدود ۹۰ درصد



نسل جدید رنکید تا ۲۰۳۰ به اروپا می‌آید

«الانتران» بی‌سر و صدا شد



هیوندای برای خریدارانی که عاشق پر فرور منس الانتران هستند اما از جلب توجه زیادی خسته شده‌اند، نسخه جدید Monochrome را معرفی کرد. خودرویی که به گفته «Carscoops» می‌تواند نقش نسخه خداحافظی نسل فعلی را هم بازی کند؛ چرا که هیوندای به‌تازگی نسل کاملاً جدید الانتران – آوانته را در کره رونمایی کرده اما نسخه N آن هنوز بر اساس پلت‌فرم قدیمی است و نسل جدید N قرار است در ۲۰۲۷ بیاید. تغییرات مکانیکی صفر است. موتور کروم همان موتور ۲ لیتری توربو ۲۷۶ اسب‌بخاری را دارد؛ با گیربکس ۶ سرعته دستی استاندارد یا ۸ سرعته دو کلاچه و حالت N Grin Shift. تمام تمرکز روی حذف زرق و برق است. در بیرون، امضای معروف N یعنی نوار قرمز دور بدنه حذف شده و جایش را تریمر هم‌رنگ بدنه گرفته است. سپر جلو بین‌رودی‌های مشکی کاری بیشتر دارد؛ ر کابها، دیفیوزر عقب و حتی کالیپرهای ترمز هم مشکی شده‌اند. رنگ‌ها از نوار طراحی شده و از نوع فور جدارنگ مشکی هستند. پالت رنگ هم محدود به دو رنگ است: Abyss Black Pearl که مونه کروم واقعی را نشان می‌دهد و Performance Blue، رنگ شاخص N. هیوندای دو تریمر برای این نسخه در نظر گرفته است. تریمر Basic با تم مشکی و جزئیات آلکانتران عرضه می‌شود. تریمر Upper به آن اسپویلر عقب فیبر کربنی و قاب آینه‌های فیبر کربنی اضافه می‌کند.

تولید «برانکو» با قلب رپتور



فورد برای مدل ۲۰۲۷ بزرگ‌ترین به‌روزرسانی فنی برانکو از زمان بازگشت آن در ۲۰۲۱ را انجام داد؛ حذف موتور ۲.۷ لیتری اکوبوست ۷۶ و عرضه گسترده موتور ۳ لیتری توثین توربو اکوبوست که تا پیش از این فقط در رپتور بود. به گزارش «Carscoops»، این موتور که در رپتور ۴۱۸ اسب‌بخار قدرت و ۴۴۰ پوندفوت گشتاور تولید می‌کند، حالا با تنظیم ضعیف‌تر ۳۸۰ اسب‌بخار و همان ۴۴۰ پوندفوت در چهار تریمر دیگر عرضه می‌شود. این موتور به صورت آپشن برای Outer Banks، Badlands و Heritage قابل سفارش است و به صورت استاندارد دروی نسخه جدید و لوکس Filson نصب می‌شود. این یعنی ۵۰ اسب‌بخار و ۲۵ پوندفوت افزایش نسبت به

موتور قبلی ۲.۷ لیتری که ۳۳۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۱۵ پوندفوت گشتاور داشت. موتور ۳ لیتری فقط با گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک و سامانه چهار چرخ محرک عرضه می‌شود. اگر گیربکس ۷ سرعته دستی معروف برانکو را می‌خواهید، باید سراغ موتور پایه ۲.۳ لیتری ۴ سیلندر توربو با ۳۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۳۲۵ پوندفوت گشتاور بروید که در تریمرهای پایه Base و Big Bend استاندارد است و روی Badlands دیگر ارائه نمی‌شود. نسخه اسپرت جدید RTR هم از همین موتور ۲.۳ لیتری اما با سیستم آنتی‌لگ توربو استفاده می‌کند.

وقتی خودروها دیگر زیبا نیستند!

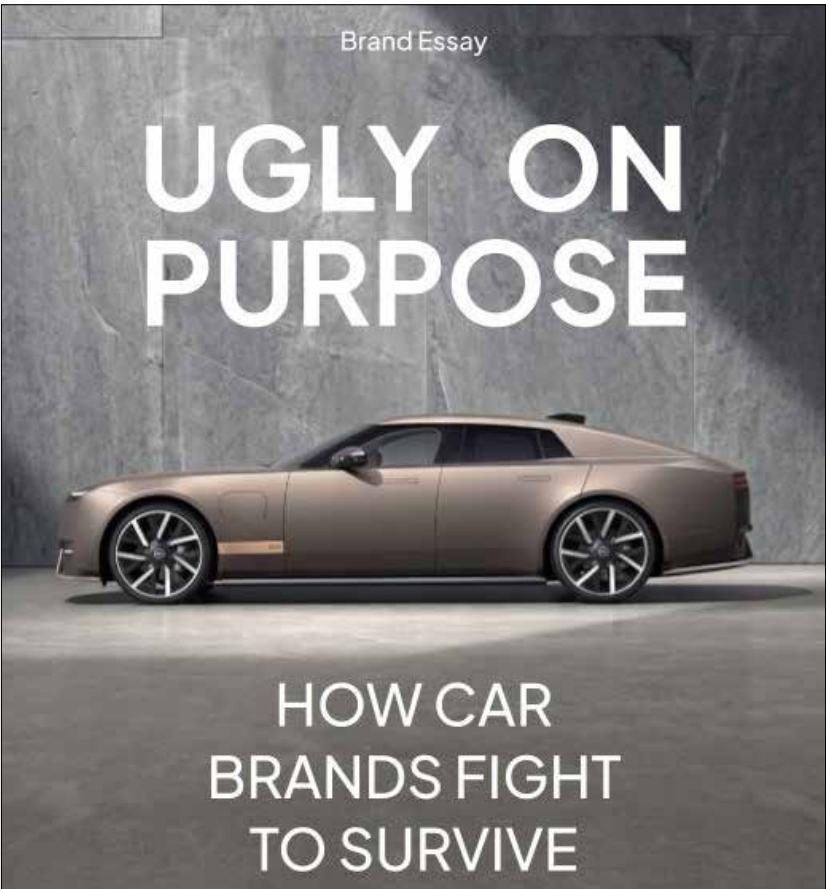
۷۴ درصد نسل Z با «تیک‌تاک» خودرو می‌خرد

ورود به اکوسیستم جدیدی که در آن خودرو کمتر یک ماشین و بیشتر یک گجت است.

چطور زمستان صنعت خودرو فرا رسید پرسش کلیدی این‌جاست؛ این‌رشتی‌ها تصادفی است یا عمدی؟ برای پاسخ، باید تصویر بزرگ‌تر را دید. صنعت خودرو در میانه یک توفان کامل گرفتار شده است. اول، اکوسیستم خودرو برقی. در سال ۲۰۲۵ حدود ۲۰.۷ میلیون خودرو برقی در جهان فروخته شد؛ یعنی ۲۵ درصد کل فروش خودروهای نو. خودرو سازان چینی به تنهایی حدود ۶۰ درصد این بازار را تأمین کردند. این یعنی قواعد بازی عوض شده و فشار قیمت و تکنولوژی بی‌سابقه است. دوم، جهان بیش از حد تحریک‌شده و نقش شبکه‌های اجتماعی، براساس نظرسنجی اسنپ‌چت و آژانس هاواس، ۷۴ درصد خریداران خودرو از نسل Z هنگام خرید از شبکه‌های اجتماعی استفاده می‌کنند. فرهنگ و ترند در تیک‌تاک و اینستاگرام ظرف چند هفته عوض می‌شود، اما توسعه‌ی خودرو به کارخانه، زنجیره تأمین، تست تصادف و مقرراتی نیاز دارد که ۳ تا ۵ سال زمان می‌برد. این شکاف زمانی مرگبار است. خودرو ساز نمی‌تواند هر هفته طراحی‌اش را عوض کند، پس باید کاری کند که در همان نیم‌تایه اول اسکرول، متوقف‌کننده باشد، حتی اگر به قیمت شوک کردن باشد.

قانون جدید: بدون وایرال، فروش نیست

از دل همین شکاف، قانون جدید متولد شده است: بدون وایرال شدن، فروشی هم در کار نیست. جلب توجه نقطه‌ای است که جست‌وجو آغاز می‌شود، هر چند تضمینی برای فروش نیست. این جمله را نگه دارید و به تسلا فکر کنید؛ برندی که بدون یک دالر تبلیغات تلویزیونی سنتی، فقط با وایرال بودن زنده ماند و رشد کرد. اما وایرال بودن هزینه دارد و حقیقت تلخ این است که طراحی زیبایی صرف دیگر در بازاری فوق رقابتی جواب نمی‌دهد. فشار مالی واقعی است. پورشه در سه ماهه اول ۲۰۲۶ با افت ۲۲ درصدی سود عملیاتی و کاهش حدود ۱۵ درصدی تحویل مواجه شد، هر چند هنوز با حاشیه سود ۷.۱ درصدی سودآور است و آن را در راستای انتظارات خود می‌داند. وضعیت برای گروه جگوار-لند‌روور فاجعه‌بارتر بود؛ سود پیش از مالیات سال مالی ۲۰۲۶ به حدود ۱۹ میلیون دلار سقوط کرد؛ در حالی که سال قبل ۳.۴ میلیارد دلار بود؛ افتی ۹۹ درصدی که ترکیبی از حمله سایبری گسترده، تعرفه‌های سنگین آمریکا و توقف تولید مدل‌های قدیمی جگوار برای آمادسازی برندی، آن را رقم زد.



جهانی‌تر و عمدتاً خارج از بریتانیا برود. اولین محصول برقی این دوران هنوز نایمده، اما جنجال رسانه‌ای کار خود را کرده و نام جگوار را پس از سال‌ها سکوت، دوباره سر زبان‌ها انداخته است. مورد چهارم از همه تکان دهنده‌تر است: فراری؛ فراری لوچه، خودرو ۶۴۰ هزار دلاری تمام‌برقی است که با همکاری جانی آیو، طراح افسانه‌ای آی‌فون ساخته شد. این خودرو بیش از آن که یک فراری با غرش موتور ۱۲ سیلندر باشد، شبیه یک وسیله الکترونیکی لوکس و مینیمال است. طرفداران دوا تشه فراری دو شقه شده‌اند؛ عده‌ای آن را اخیانت می‌خوانند و عده‌ای دیگر آینه‌ده؛ اما این دقیقاً همان کاری است که فراری می‌خواهد انجام دهد؛

سهیل سیواشی

s.sivashi@autoworld.ir

«به نظر شما چرا خودروهای جدید این‌قدر عجیب و حتی زنده به نظر می‌رسند؟ این پرسش نیست که فقط در کافه‌های پاتوق ماشین‌بازها مطرح شود؛ امروز در کامنت‌های اینستاگرام، ویدئوهای یوتیوب و انجمن‌های تخصصی به شکایاتی جمعی تبدیل شده است. مقاله برندیگ تازه‌ای با عنوان «زشتِ عمدی: چگونه برندهای خودرو برای بقا می‌جنگند» به قلم رافی الیف، مشاور برند، تلاش کرده از زاویه کسب‌وکار به این گلابه پاسخ دهد. پاسخ او فراتر از سلیقه است: در صنعتی که زمستان سختی در پیش دارد، زشتی می‌تواند عمدی، حساب‌شده و حتی ضروری باشد. قاعده جدید بازار روشن است: بدون وایرال شدن، فروش هم در کار نیست.

شکایات جمعی؛ وقتی خودروها دیگر زیبا نیستند نویسنده مقاله با ثبت چهار شکایت نمادین، ویتترین این حس غریب‌رامی چینه. شکایتهایی که هر کدام نماینده یک بحران هویتی است. مورد اول بام‌واست. جلوپنجره کلیوی شکل این برند باورایی که روزگاری نماد ظرافت بود، هر نسل بزرگ‌تر، عمودی‌تر و جنجالی‌تر شده است. منتقدان اروپایی آن را کاریکاتور و توهین به میراث می‌خوانند، اما پاسخ رئیس طراحی بامو غافلگیرکننده است: «چین همچنان جلوپنجره بزرگ می‌خواهد». وقتی بزرگ‌ترین و سودآورترین بازار جهان چنین چیزی طلب می‌کند، زیبایی‌شناسی مونیخی باید عقب‌بنشیند. نکته مهم این‌جاست که خود بامو تأکید می‌کند این انتقادات هرگز در نمودار فروش خود را نشان نداده است؛ یعنی صدای بلند منتقدان، لزوماً صدای مشتری واقعی نیست.

از هند تا بریتانیا؛ وقتی مشتری اصلی عوض می‌شود مورد دوم سسوزوکی است؛ خودروهایی که به تعبیر مقاله «هندی‌طور» به‌نظر می‌رسند. این توصیف نه توهین، بلکه تشریح یک واقعیت تجاری است. ۶۰ درصد تولید جهانی سسوزوکی در هند انجام می‌شود و ماروتی سسوزوکی به تنهایی ۵۵ درصد فروش جهانی گروه را در بازه آوریل تا دسامبر ۲۰۲۲ در اختیار داشته است. وقتی قلب تپنده برند در دهلی و گجرات می‌تپد،

ID Buzz «نسل بعد ارزان‌تر می‌شود»

فولکس واگن بالاخره اعتراف کرد ID-Buzz روی «پلت‌فرم اشتباه» ساخته شده و همین فروش این مدل را خراب کرده است. حالا مدیرعامل برند، توماس شفر در حاشیه نمایشگاه پاریس به Auto Express تأیید کرد نسل کاملاً جدید این ون برقی در راه است و روی معماری جدید گروه، SSP می‌نشیند. این حرف بعد از دو بار تأخیر متوالی برای بازار آمریکا است. ID-Buzz که فقط از نوامبر ۲۰۲۴ به آمریکا رسیده بود، سال مدل ۲۰۲۶ را کاملاً از دست داد. در ماه می اعلام شد به‌عنوان مدل ۲۰۲۶ در پاییز ۲۰۲۶ برمی‌گردد، اما در ۲۴ سپتامبر فولکس به نمایندگی‌ها اطلاع داد تاریخ بازگشت تا نیمه اول ۲۰۲۷ و با نام مدل ۲۰۲۸ عقب افتاده است. با این حساب دو سال مدل متوالی غایب خواهد بود. مزیت اصلی آن معماری ۸۰۰ ولتی



است؛ هدف فولکس شارژ ۵ تا ۸۰ درصد در حدود ۱۲ دقیقه در شرایط ایده‌آل است؛ در حالی که مدل فعلی با ۴۰۰ ولت خیلی کندتر است. دوم باتری LFP با لیتیموم-آهن-فسفات به‌جای NMC فعلی. ارزان‌تر، بادوام‌تر و در دمای مناسب می‌تواند تا ۱۰۰۰ کیلوات توان شارژ را تحمل کند. شفر بدون تعیین هدف قیمتی دقیق گفت ترکیب SSP و LFP هزینه توسعه و تولید را به‌شدت پایین می‌آورد. سوم الکترونیک جدید با همکاری ریویان. نرم‌افزار از طریق جوینت‌ونچر RV Tech توسعه می‌یابد و معماری Zonal را می‌آورد؛ یعنی به جای دهمال ECU راکنده، چند کامپیوتر مرکزی قدرتمند همه‌چیز را کنترل می‌کنند، سیم‌کشی کمتر می‌شود، باگ‌ها کم می‌شود و آپدیت‌هایی سریع‌تر می‌رسد. تارسیدن نسل SSP، مدل ۲۰۲۸ فعلی با بهبودهای مهمی می‌آید. فرمان دوباره دکمه فیزیکی می‌گیرد، پورت NACS بومی و آداپتور CCS اضافه می‌شود، نرم‌افزار اندرویدی جدید، قابلیت V2L یا برق‌دهی به لوازم، رانندگی تک‌پداله و کلید دیجیتال نیز از دیگر موارد است. دو تریمر جدید ۴ Motion Pro S با ۳۲۵ اسب‌بخار و Motion Tourer ۴ با تخت تاشو، پرده حریم خصوصی، میز و صندلی کمپ، شیشه سقف الکتروکرومیک و قلاب پدک جمع‌شو هم به فهرست اضافه شده است.

نقشه ۱۲۰ هزار دوربین پلاک‌خوان آمریکا روی موبایل

همان‌مپ کوئستی که دهه ۹۰ برای پرنیت گرفتن مسیر رانندگی استفاده می‌کردید، حالا با یک قابلیت که گوگل میس و ویز ندارند برگشته است. به گزارش «Carscoops»، مپ کوئست در آپدیت جدید اپلیکیشن خود یک لایه جدید به نام Surveillance Layer اضافه کرده که محل دقیق دوربین‌های نظارتی خواندن پلاک را روی نقشه نشان می‌دهد. این شرکت در شبکه اجتماعی بلواسکای با شعار «The Roads Have Eyes! جاده‌ها چشم دارند!» اعلام کرد کاربران می‌توانند با فعال کردن گزینه Surveillance در بخش Map Options، دوربین‌ها را با یکون چشم ببینند. این لایه فقط دوربین‌های Flock Safety را پوشش نمی‌دهد، بلکه فهرست کاملی از ۱۱ تأمین‌کننده بزرگ را شامل می‌شود؛ از موتورولا سولوشنز

Vigilant، Genetec، Axis Communications، Axon، Leonardo ELSAG، Verkada، Neology، Rekor، PlateSmart، Ubicquia، Flock در کانون این ماجراست. این استارت‌آپ با بیش از ۱۲۰ هزار دوربین در ایالت آمریکا دارد و هر دوربین، هر خودرو عبوری را به یک رکورد قابل جست‌وجو تبدیل می‌کند؛ پلاک، محل، رنگ، مدل، ادارات پلیس، کسب‌وکار، مدارس و حتی انجمن‌های محلی از آن استفاده می‌کنند و پلیس می‌تواند داده‌های دوربین اداره دیگر را هم جست‌وجو کند. این رشد با واکنش تندی روبه‌رو شده؛ برخی شهرها قرارداد Flock را لغو کرده‌اند و در فوریه آمازون برنامه ادغام Flock با Ring را پس از اعتراضات گسترده متوقف کرد.



کیلومتر بر ساعت این مدل را در آزمایش خود حدود ۳۰ ثانیه ثبت کرده است. در کابین، نمایشگر مرکزی ۱۰٫۱ اینچی، صفحه آمپر دیجیتال ۱۲٫۳ اینچی، پشتیبانی از اپل کارپلی و اندروید اتو، سقف پانورامیک و صندلی‌های اسپرت از امکانات قابل توجه هستند. فضای بار مناسب نیز آن را به گزینه‌ای کاربردی‌تر از بسیاری از کوبه‌های اسپرت تبدیل می‌کند. در بازار آرمیکا، قیمت نمونه‌های کارکرده بسته به کارکرد و وضعیت خودرو متفاوت است؛ بر این اساس نسخه اسپرت یک حدود ۶۰ هزار دلار ارزش دارد. هنگام خرید، بررسی سوابق سرویس، سلامت گیربکس، توریوشازرها و سامانه کواثر و ضروری است.

آئودی RS۵ اسپرت یک مدل ۲۰۲۳‌گزینه‌ای جذاب برای علاقه‌مندان به خودروهای اسپرت لوکس است که در کنار عملکرد بالا، به کاربردی‌تری روزمره نیز اهمیت می‌دهد. طراحی فست‌بک چهاردر، گلگیرهای برجسته و چهره تهاجمی، شخصیت متفاوتی به این خودرو بخشیده‌اند. زیر کاپوت، موتور ۲٫۹ لیتری ۷۶ تونین توربو قرار دارد که ۴۴۴ اسب‌بخار قدرت و حدود ۶۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک و سامانه چهارچرخ محرک کواثر و نیز و را به جاده منتقل می‌کنند. این مجموعه شتاب‌گیری سریع و چسبندگی مناسبی فراهم می‌کند؛ این سدان فست‌بک شتاب صفر تا ۹۷



آئودی «RS5»؛
بهترین گزینه اسپرت



تولید و مونتاژ مصون از شوک ارزی نیستند؛

بازار خودرو گرفتار میان شوک‌های سیاسی و سردرگمی سیاستگزاری

معاملات و طولانی‌تر شدن رکود وجود دارد. فروشنندگان ممکن است قیمت‌های بالاتری پیشنهاد کنند، در حالی که خریداران برای روشن شدن شرایط اقتصادی دست نگه دارند. در نتیجه، بازار می‌تواند هم‌زمان با فشار افزایشی بر قیمت‌ها و کاهش حجم معاملات روبه‌رو شود؛ وضعیتی که به زیان مصرف‌کننده و فعال اقتصادی تمام خواهد شد.

کاهش تنش و پیشرفت مذاکرات می‌تواند از شدت انتظارات منفی بکاهد و در صورت بهبود دسترسی ارزی و مسیرهای حمل‌ونقل، چشم‌انداز تأمین خودرو و قطعات را روشن‌تر کند. در چنین شرایطی، هزینه ریسک ممکن است کاهش یابد و بخشی از تقاضای معطل مانده دوباره وارد بازار شود. با این حال، توافق سیاسی به‌تنهایی تضمین‌کننده کاهش قیمت خودرو نیست. اگر محدودیت ثبت سفارش ادامه پیدا کند، تخصیص ارز روشن نشود یا تعرفه‌ها و نرخ محاسباتی گمرک افزایش یابند، بخشی از آثار مثبت کاهش تنش خنثی خواهد شد. به بیان دیگر، گشایش خارجی زمانی به بهبود واقعی بازار تبدیل می‌شود که سیاست داخلی نیز امکان واردات قابل پیش‌بینی، تأمین پایدار قطعات و رقابت موثر را فراهم کند.

تداوم وضعیت نه جنگ و نه صلح، شاید در ظاهر کم‌هزینه‌تر از درگیری مستقیم به نظر برسد، اما برای تصمیم‌گیری اقتصادی می‌تواند فرساینده باشد. در این سناریو، تهدیدها و مذاکرات بی‌نتیجه ادامه می‌یابند، دسترسی ارزی در هاله‌ای از ابهام می‌ماند و فعالان بازار نمی‌توانند برای هزینه واردات، تأمین قطعات یا قیمت فروش افاق روشنی ترسیم کنند. نتیجه محتمل، احتیاط در سفارش‌گذاری، تعویق سرمایه‌گذاری، کاهش معاملات و افزایش رفتارهای محافظه‌کارانه است. در چنین فضایی، قیمت‌ها ممکن است با هر خبر سیاسی نوسان کنند، بی‌آن‌که پشتوانه‌ای از بهبود پایدار عرضه یا قدرت خرید داشته باشند. این فرسایش تدریجی می‌تواند تولیدکننده، مونتاژکار، واردکننده و مصرف‌کننده را هم‌زمان تحت فشار قرار دهد.

بازار خودرو در آبان ۱۴۰۵ میان ریسک‌های بیرونی و تصمیم‌های داخلی گرفتار شده است. تشدید درگیری می‌تواند شوک تازه‌ای به هزینه‌ها وارد کند؛ توافق، فرصتی برای کاهش نااطمینانی فراهم می‌آورد و تداوم بلاتکلیفی، فرسایش تولید و معاملات را طولانی‌تر می‌کند. اما در هر سه حالت، کیفیت سیاستگزاری داخلی تعیین‌کننده خواهد بود. اگر قرار است بازار خودرو از چرخه افزایش هزینه، محدودیت عرضه و رکود معاملات خارج شود، سیاستگذار باید درباره ثبت سفارش، تخصیص ارز، تعرفه‌ها و مبنای محاسبه حقوق گمرکی تصمیمی روشن، هماهنگ و قابل پیش‌بینی ارائه کند. قیمت‌گذاری دستوری نیز بدون توجه به هزینه واقعی تولید و شرایط تأمین، به‌تنهایی راهکار پایداری برای مهار بازار نیست.

خطر اصلی، فقط شوک سیاسی نیست؛ خطر بزرگ‌تر، هم‌زمانی شوک‌های بیرونی با سیاست‌های متناقض داخلی است. در بازاری که چشم‌انداز روشنی ندارد، نه تولیدکننده می‌تواند با اطمینان برنامه‌ریزی کند، نه واردکننده از هزینه‌های مطمئن است و نه مصرف‌کننده می‌داند تعویق خرید به نفع او تمام خواهد شد یا به زیانش. در چنین شرایطی، ثبات بازار بیش از هر چیز به شفافیت تصمیم‌ها و پیش‌بینی‌پذیر شدن قواعد وابسته است.



ایجاد می‌کنند. مساله فقط بالا رفتن هزینه واردات نیست؛ مساله آن است که سیاستگذار، هم‌زمان با محدود کردن مسیر تأمین و افزایش هزینه‌ها، از بازار انتظار ثبات قیمت و تداوم عرضه دارد؛ انتظاری که بدون اصلاح سازوکارها، تحقق آن دشوار است.

تصور این‌که محدودیت واردات الزاماً به سود خودروساز داخلی تمام می‌شود، با واقعیت زنجیره تولید سازگار نیست. تولید خودرو به قطعات، مواد اولیه، تجهیزات، فناوری و منابع مالی وابسته است و بخش مهمی از این زنجیره، مستقیم یا غیرمستقیم، از محدودیت‌های ارزی و تجاری تأثیر می‌پذیرد. در خودروهای مونتاژی، وابستگی به قطعات وارداتی حساسیت بیشتری ایجاد می‌کند. افزایش هزینه حمل، بیمه، تأمین ارز و ترخیص می‌تواند قیمت تمام‌شده را بالا ببرد یا برنامه تولید را مختل کند. خودروسازان داخلی نیز در صورت دشوارتر شدن تأمین قطعات و مواد اولیه، با فشار بیشتری بر هزینه و تیراژ روبه‌رو خواهند شد. در چنین وضعیتی، محدود کردن واردات لزوماً تولید را تقویت نمی‌کند؛ ممکن است هم‌زمان رقابت را کاهش دهد، هزینه‌ها را بالا ببرد و انتخاب مصرف‌کننده را محدودتر کند.

اگر تنش نظامی افزایش یابد و محدودیت‌های دریایی و تجاری تشدید شوند، نخستین اثر را باید در افزایش ریسک تأمین، دشوارتر شدن حمل‌ونقل و بالا رفتن هزینه مبادلات جست‌وجو کرد. در این شرایط، احتمال افزایش نرخ ارز و انتظارات تورمی نیز می‌تواند بیشتر شود؛ عواملی که بر قیمت خودروهای وارداتی، قطعات و محصولات مونتاژی اثر می‌گذارند. اما افزایش قیمت الزاماً به معنای رونق بازار نیست. با کاهش قدرت خرید و بالا رفتن فاصله قیمت‌ها با توان مالی خانوار، احتمال افت



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

از احتمال تشدید درگیری نظامی و تداوم محدودیت‌های دریایی تا تعرفه‌های سنگین، افزایش نرخ ارز گمرکی و توقف ثبت سفارش، بازار خودرو در آبان‌ماه با مجموعه‌ای از ریسک‌های داخلی و خارجی روبه‌رو است که می‌تواند مسیر تولید، واردات، قیمت‌ها و معاملات را تغییر دهد.

به گزارش «اسب‌بخار» بازار خودرو ایران در آبان ۱۴۰۵ فقط با مساله عرضه و تقاضا روبه‌رو نیست؛ این بازار در نقطه تلاقی نااطمینانی‌های سیاسی، محدودیت‌های ارزی و تصمیم‌های متغیر سیاستگذار قرار گرفته است. از یک سو، تحریم‌ها، اختلال در مسیرهای حمل‌ونقل و ابهام درباره آینده مذاکرات، تأمین ارز و ورود خودرو و قطعه را دشوار کرده‌اند؛ از سوی دیگر، توقف یا محدودیت ثبت سفارش، احتمال افزایش تعرفه واردات، تغییر مبنای محاسبه حقوق گمرکی و تداوم قیمت‌گذاری دستوری، چشم‌انداز بازار را مبهم‌تر می‌کنند.

در چنین شرایطی، مسیر بازار نه با یک پیش‌بینی قطعی، بلکه با بررسی سه سناریوی سیاسی قابل ارزیابی است؛ سناریوهایی که هر کدام می‌توانند پیامدهای متفاوتی برای تولیدکنندگان، مونتاژکاران، واردکنندگان و مصرف‌کنندگان داشته باشند. یکی از مهم‌ترین نشانه‌های بلاتکلیفی، نامه منتسب به سازمان توسعه تجارت در ۲۹ مهرماه درباره توقف گشایش ثبت سفارش‌های جدید و ویرایش سفارش‌های موجود در چارچوب بند «ر» تبصره یک قانون بودجه ۱۴۰۴ است. این محدودیت، دست‌کم در مسیرهای مشمول آن، می‌تواند برنامه‌ریزی واردکنندگان را مختل کند و زمان ورود خودروها را افزایش دهد. بنابراین، نباید آن را بدون بررسی دامنه اجرایی، معادل ممنوعیت مطلق همه مسیرهای واردات دانست؛ اما همین ابهام برای بازاری که به تصمیم‌های ارزی و تجاری وابسته است، هزینه‌ساز خواهد بود.

هم‌زمان، موضوع تعرفه حداقل ۱۰۰ درصدی و احتمال تغییر نرخ ارز مبنای محاسبات گمرکی از حدود ۱۳۰ هزار تومان به ۲۶۰ هزار تومان، نگرانی درباره افزایش قیمت تمام‌شده خودروهای وارداتی را تشدید کرده است. البته تا زمانی که جزئیات این تصمیم‌ها به‌صورت رسمی و قطعی ابلاغ نشده، نباید آن‌ها را سیاست نهایی تلقی کرد. با این حال، حتی احتمال اجرای چنین تغییراتی نیز می‌تواند تصمیم واردکننده برای سفارش‌گذاری و تصمیم خریدار برای معامله را به تعویق بیندازد. از سوی دیگر، نبود تخصیص ارز، افزایش هزینه گواهی اسقاط و تداوم قیمت‌گذاری دستوری، مجموعه‌ای از فشارهای به‌هم‌پیوسته را

امضای تفاهم‌نامه میان «سایپا» و خیرین مدرسه‌ساز برای توسعه مدارس کشور



به گزارش «سایپانیوز» مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا

در مراسم امضای تفاهم‌نامه همکاری در ساخت و تجهیز مدارس کشور با مشارکت گروه سایپا با تأکید بر اهمیت مدرسه‌سازی و سرمایه‌گذاری برای آینده کشور گفت: «فراهم کردن امکان تحصیل برای دانش‌آموزان، به‌ویژه در مناطق دورافتاده و کم‌برخوردار، اقدامی ارزشمند و فراتر از محاسبات اقتصادی است و سایپا نیز متناسب با ظرفیت‌های خود می‌تواند نقش موثرتری در این حوزه ایفا کند.»

علی‌شیرزاده با اشاره به ظرفیت شرکت‌های زیرمجموعه گروه سایپا در نقاط مختلف کشور افزود: «با هماهنگی میان شرکت‌های گروه و جمیع منابع می‌توان پروژه‌های آموزشی گسترده‌تری را اجرا کرد.» معاون وزیر آموزش و پرورش نیز در این مراسم با قدردانی از مشارکت گروه خودروسازی سایپا در حوزه مسئولیت‌های اجتماعی، بر توسعه هنرستان‌های تخصصی و تجهیز فضاهای آموزشی متناسب با نیاز صنایع تأکید کرد.

حمیدرضا خان‌محمدی با اشاره به ظرفیت‌های گروه سایپا پیشنهاد کرد این مجموعه با استفاده از توان کارخانه‌ها و شرکت‌های زیرمجموعه خود، در ایجاد و توسعه هنرستان‌های تخصصی مرتبط با صنعت خودرو مشارکت کند.

همچنین حمیدرضا شاه‌حسینی، رئیس جامعه خیرین مدرسه‌ساز کشور گفت: «فراهم کردن زمینه مشارکت در امور خیر بخشی مهم از مسئولیت اجتماعی بنگاه‌های اقتصادی است.»

وی افزود: «توسعه فضاهای آموزشی علاوه‌بر فراهم کردن امکان تحصیل، در افزایش امید و پرورش استعدادهای دانش‌آموزان نقش دارد.»

گفتنی است در این تفاهم‌نامه، توسعه فضاهای آموزشی در مناطق کم‌برخوردار، تجهیز هنرستان‌ها، ایجاد هنرستان‌های تخصصی مرتبط با صنعت خودرو و ساماندهی مشارکت‌های اجتماعی در حوزه آموزش مورد توجه قرار گرفته است.



بازگشت «مرسدس بنز» به ۶ سیلندر خطی مدرن

◀ موتور M۲۵۶ مرسدس بنز، پیشراندهای بنزینی با حجم نزدیک به ۳ لیتر و آرایش ۶ سیلندر خطی است که از سال ۲۰۱۷ به خانواده موتورهای مدرن این خودروساز پیوست. این موتور با هدف ترکیب قدرت، نرمی عملکرد و بازده حرارتی بهتر توسعه یافت و در مدل‌هایی مانند کلاس S، کلاس E و GLE مورد استفاده قرار گرفت. یکی از ویژگی‌های مهم M۲۵۶، بهره‌گیری از سامانه برق ۴۸ ولتی و استارت‌تر-ژنراتور یکپارچه ISG است. این مجموعه هنگام شتاب‌گیری می‌تواند نیروی کمکی فراهم کند و در زمان کاهش سرعت، بخشی از انرژی را بازمی‌یابد. همچنین کمپرسور برقی کمکی

در کنار توربوشاژر گازهای خروجی، تأخیر ایجاد فشار بوسه را کاهش می‌دهد تا موتور در دورهای پایین و میانی سریع‌تر به فرمان‌راننده پاسخ دهد. در نسخه‌های اولیه، خروجی موتور بسته به مدل حدود ۲۶۷ اسببخار و ۵۰۰ نیوتون‌متر گشتاور بود؛ البته ارقام دقیق در نسخه‌های مختلف یکسان نیستند. طراحی خطی ۶ سیلندر نیز به عملکرد نرم و متعادل موتور کمک می‌کند. M۲۵۶ نمونه‌ای از رویکرد مرسدس بنز برای حفظ موتور احتراق داخلی در کنار برقی‌سازی ملایم است؛ راهکاری که بدون نیاز به شارژ خارجی، پاسخ‌دهی بهتر و بازایی انرژی را امکان‌پذیر می‌کند.

برگ برنده پرافتخار «تویوتا» در سال ۲۰۲۶؛

چرا «کراون» بهترین سدان سال شد؟



◀ تویوتا کراون سدان ۲۰۲۶ یکی از گزینه‌های قابل توجه برای خریداران است که از یک سدان بزرگ، راحت و مجهز انتظار بیشتری دارند. این خودرو با ترکیب طراحی متفاوت، پیشراندهای هیبریدی، امکانات ایمنی پیشرفته و کابینی مجهز، تلاش می‌کند فاصله میان سدان‌های خانوادگی متعارف و خودروهای لوکس را کاهش دهد. کراون برخلاف بسیاری از سدان‌های کلاسیک، از ارتفاع بدنه نسبتاً بلند و فرم خاصی در بخش عقب بهره می‌برد؛ ویژگی‌هایی که به آن ظاهری متمایز می‌بخشند. البته برای بررسی جایگاه این خودرو در میان بهترین سدان‌های سال ۲۰۲۶ باید به یک نکته توجه کرد: حضور در فهرست‌های برتر به معیارهای هر نشر به‌وبازار مورد بررسی بستگی دارد و نمی‌توان بدون مشخص کردن یک رتبه‌بندی معتبر، ادعا کرد که کراون به‌طور قطعی یکی از بهترین سدان‌های سال انتخاب شده است. با این حال، مشخصات فنی، تجهیزات و رویکرد مهندسی آن دلایل مناسبی برای قرار گرفتن در فهرست گزینه‌های ارزشمند این کلاس فراهم می‌کنند.

دو سامانه هیبریدی با رانندمان متفاوت

تویوتا کراون سدان مدل ۲۰۲۶ با دو نوع پیشرانده هیبریدی عرضه می‌شود. هر دو سامانه با سامانه چهار چرخ محرک همراه هستند، اما از نظر توان خروجی و مصرف سوخت تفاوت قابل توجهی دارند. در نسخه‌های لیمیتد، XLE و Nightshade شاهد نصب یک موتور ۴ سیلندر ۲.۵ لیتری اتمسفریک FXS-۸۲۵۸ هیبریدی با توان ۲۳۶ اسببخار هستیم. در این نسخه گیربکس E-CVT در نظر گرفته شده تا قدرت را به چهار چرخ منتقل کند. اما در نسخه پلاتینیوم با ساختار Hybrid MAX شاهد نصب یک موتور ۴ سیلندر ۲.۴ لیتری توربوشاژر-هیبریدی هستیم. نسخه‌های مجهز به موتور ۲.۵ لیتری برای رانندگی روزمره و کاهش مصرف سوخت طراحی شده‌اند. خروجی ترکیبی ۲۳۶ اسببخار برای استفاده خانوادگی و حرکت در بزرگراه کافی است و همکاری موتور بنزینی با موتورهای الکتریکی، به پاسخگویی مناسب در سرعت‌های پایین کمک می‌کند. در مقابل، سامانه Hybrid MAX نسخه پلاتینیوم با موتور توربوشاژر ۲.۴ لیتری موسوم به FTS-۲۲۴۸، قدرت ترکیبی ۳۴۰ اسببخار و گشتاور ترکیبی حدود ۵۴۲ نیوتون‌متر ارائه می‌دهد. استفاده از گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک به جای انتقال قدرت E-CVT، شخصیت رانندگی متفاوتی ایجاد می‌کند و شتاب‌گیری قوی‌تری را در اختیار راننده می‌گذارد. طبق برآوردهای سازمان حفاظت محیط زیست آمریکا (EPA)، مصرف ترکیبی نسخه‌های ۲.۵ لیتری حدود ۴۱ مایل بر گالن و نسخه پلاتینیوم حدود ۳۰ مایل بر گالن است؛ اعدادی که تقریباً معادل ۵.۷ و ۷.۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر هستند. مصرف واقعی به شرایط مسیر، آب‌وهوا، سبک رانندگی و تجهیزات خودرو وابسته است.



تعادل میان راحتی و پایداری

یکی از ویژگی‌های مهم کراون، تلاش مهندسان تویوتا برای ایجاد تعادل میان سواری نرم و هندلینگ قابل اعتماد است. ارتفاع بیشتر بدنه نسبت به سدان‌های معمولی، موقعیت نشستن راننده را بالاتر می‌برد و دید مناسبی از مسیر پیش‌رو فراهم می‌کند. در عین حال، مهندسان برای کنترل حرکات بدنه و بهبود پایداری، از ساختار تقویت‌شده بدنه و تنظیمات اختصاصی سیستم تعلیق استفاده کرده‌اند. در محور جلو، سیستم تعلیق مک‌فرسون و در عقب، ساختار فایولینک (پنج اتصالی) به کار رفته است. این ترکیب به جذب ناهمواری‌ها و حفظ تماس چرخ‌ها با سطح جاده کمک می‌کند. نسخه پلاتینیوم با سیستم تعلیق تطبیقی، قابلیت تنظیم رفتار تعلیق متناسب با شرایط رانندگی را نیز دارد. سامانه چهار چرخ محرک در تمامی تیپ‌های بازار آمریکا به بهبود انتقال نیرو و پایداری در شرایط مختلف کمک می‌کند. در نسخه پلاتینیوم، فرمان‌پذیری چرخ‌های عقب نیز می‌تواند مانورپذیری را بهبود دهد. سیستم کنترل ترمز در پیچ‌ها، با کمک به کاهش کم‌فرمانی در شرایط مشخص، عملکرد خودرو را در مسیرهای منحنی تقویت می‌کند. با وجود این ویژگی‌ها، کراون یک سدان اسپرت خالص نیست. نسخه‌های معمولی بیشتر بر آسایش، مصرف سوخت و استفاده روزمره تمرکز دارند؛ در حالی که پلاتینیوم با قدرت بالاتر، تعلیق تطبیقی و تجهیزات بیشتر، برای رانندگانی مناسب‌تر است که عملکرد قوی‌تری می‌خواهند. همچنین ارتفاع بدنه و فرم سقف می‌تواند در مقایسه با برخی سدان‌های کلاسیک بر حس رانندگی اثر بگذارد.

سدان متفاوت با الهام از کراس اوورها



یکی از مهم‌ترین دلایل جذابیت کراون، طراحی بدنه‌ای است که از الگوهای سنتی سدان‌های خانوادگی فاصله می‌گیرد. نمای جلو با زبان طراحی موسوم به «سر کوسه‌ای» یا Hammerhead، چراغ‌های باریک و خطوط افقی، چهره‌ای مدرن و نسبتاً تهاجمی ایجاد می‌کند. طراحی سپر جلو و فرم کشیده چراغ‌ها نیز به خودرو هویتی مستقل در محصولات تویوتا می‌بخشد. در نمای جانبی، خط سقف متمایل به عقب، گلگیرهای برجسته و ارتفاع بیشتر بدنه نسبت به سدان‌های معمولی، مهم‌ترین عناصر طراحی هستند. رینگ‌های ۱۹ اینچی در نسخه پایه و رینگ‌های ۲۱ اینچی در برخی تیپ‌های بالاتر، بر تناسب بدنه تأکید می‌کنند. نسخه Nightshade نیز با رینگ‌های مشکی مات، جزئیات تیره بدنه و نشان‌های مشکی، ظاهری اسپرت‌تر دارد. در قسمت عقب، چراغ‌های باریک و طراحی نسبتاً ساده اما معرّض، هماهنگی مناسبی با نمای جلو ایجاد می‌کنند. ارتفاع بیشتر خودرو و علاوه بر ایجاد ظاهر متفاوت، ورود و خروج سر نشینان را نیز آسان‌تر می‌کند. تویوتا کراون را نمی‌توان یک سدان کلاسیک با سقف کاملاً کوتاه دانست؛ این خودرو در مرز میان سدان و کراس اوور حرکت می‌کند؛ بی‌آن‌که ماهیت چهار چرخ خود را از دست بدهد. همین تفاوت ظاهری می‌تواند برای خریداران که از طراحی تکراری سدان‌ها خسته شده‌اند، امتیاز مهمی باشد.

تمرکز بر آسایش در کابین

فضای داخلی کراون ۲۰۲۶ ترکیبی از طراحی ساده، نمایشگرهای بزرگ و تجهیزات رفاهی است. داشبورد با خطوط افقی و کنترل‌های کاربردی شکل گرفته و نمایشگر مرکزی ۱۲.۳ اینچی در کنار صفحه‌نمایش دیجیتال ۱۲.۳ اینچی پشت فرمان، اطلاعات رانندگی و سرگرمی را در دسترس راننده قرار می‌دهد. صندلی‌های جلو با روکش چرمی، تنظیم برقی هشت جهته، گرم‌کن و تهویه، از امکانات مهم این خودرو هستند. گرم‌کن فرمان، گرم‌کن صندلی‌های عقب و تهویه مطبوع دوگانه نیز به بهبود آسایش در سفرهای طولانی کمک می‌کنند. شاژر بی‌سیم تلفن همراه و درگاه‌های USB-C نیز برای سر نشینان جلو و عقب در نظر گرفته شده‌اند. در تیپ Limited، سقف پانورامیک ثابت با سایه‌بان برقی و سیستم صوتی JBL با ۱۱ بلندگو، کیفیت تجربه کابین را افزایش می‌دهند. این تجهیزات در نسخه Nightshade نیز با توجه به سطح تجهیزات آن ارائه می‌شوند. تیپ Platinum علاوه بر امکانات بالاتر، نمایشگر سه‌رنگی با هدف آپ دیسپلی، فرمان برقی با قابلیت تنظیم تلسکوپی و عمودی و سیستم دید محیطی ۳۶۰ درجه را در اختیار راننده می‌گذارد. از نظر ایمنی و کمک‌راننده، مجموعه Toyota Safety Sense ۳.۰ از نقاط قوت کراون محسوب می‌شود. این مجموعه شامل امکاناتی مانند ترمز اضطراری پیش‌گیرانه با قابلیت تشخیص عابر پیاده، کروز کنترل تطبیقی، هشدار خروج از خط و کمک به حفظ خودرو در مسیر است. امکاناتی مانند هشدار ترافیک عرضی جلو و دستیار تغییر خط نیز بسته به تیپ و تجهیزات انتخابی عرضه می‌شوند. البته کیفیت تجهیزات در همه نسخه‌ها یکسان نیست و برای مقایسه قیمت‌ها باید به امکانات استاندارد هر تیپ توجه کرد. در مجموع، کابین کراون تلاش می‌کند حس یک خودرو پرمیوم را بدون ورود به محدوده قیمتی بسیاری از برندهای لوکس ارائه دهد.



جایگاهی بالاتر از سدان‌های معمولی

قیمت پایه اعلام‌شده برای بازار آمریکا، پیش از احتساب هزینه‌های جانبی، مالیات و هزینه تحویل این‌گونه است: تیپ XLE برابر با ۴۱ هزار و ۴۴۰ دلار، تیپ لیمیتد برابر با ۴۵ هزار و ۹۵۰ دلار، تیپ Nightshade برابر با ۴۸ هزار و ۷۶۵ دلار و تیپ پلاتینیوم برابر با ۵۴ هزار و ۹۹۰ دلار است. قیمت کراون از بسیاری از سدان‌های متعارف بازار بالاتر است؛ بنابراین خریدار باید هزینه بیشتری را در برابر امکانات، قوای محرکه هیبریدی، طراحی متفاوت و تجهیزات استاندارد آن ارزیابی کند.



چرا تویوتا کراون در میان سدان‌های برتر سال ۲۰۲۶ قرار می‌گیرد؟

قرار گرفتن کراون در فهرست گزینه‌های برتر سدان سال ۲۰۲۶ را می‌توان با چند عامل توضیح داد؛ هرچند این موضوع به معنای کسب عنوان رسمی بهترین سدان سال از سوی تمام رسانه‌های خودرویی نیست. نخست، این خودرو در دوره‌ای که بسیاری از خریداران به کراس اوورها روی آورده‌اند، ترکیبی متفاوت از ارتفاع مناسب، بدنه چهار در و طراحی نزدیک به خودروهای لوکس ارائه می‌کند. دوم، عرضه دو سامانه هیبریدی به خریداران امکان می‌دهد میان مصرف سوخت کمتر و قدرت بالاتر انتخاب کنند. سوم، تجهیزاتی مانند نمایشگرهای بزرگ، صندلی‌های گرم‌شونده و تهویه‌دار، سامانه‌های کمک‌راننده و چهار چرخ محرک، ارزش کاربردی خودرو را افزایش می‌دهند. عامل دیگر، تنوع تیپ‌هاست. نسخه‌های XLE و لیمیتد برای خریداران مناسب هستند که مصرف سوخت و راحتی را در اولویت قرار می‌دهند؛ Nightshade ظاهر متمایزتری ارائه می‌کند و پلاتینیوم برای افرادی جذاب است که توان فنی و تجهیزات پیشرفته‌تری می‌خواهند. با این حال، قیمت نسبتاً بالا و مصرف بیشتر نسخه قدرتمند، از محدودیت‌های کراون هستند. سقف شیب‌دار نیز ممکن است فضای سر عقب را برای برخی سر نشینان محدود کند. بنابراین این این خودرو لزوماً بهترین انتخاب برای تمام خریداران نیست.

مهم‌ترین فناوری‌های این کشنده‌ها می‌توان به ترمز اضطراری خودکار، سامانه حفظ مسیر، پایش نقاط کور و تجهیزات بهبود دیدراننده اشاره کرد. در آکتروس، سامانه تشخیص دوجرخه‌سوار هنگام گردش و ترمزگیری خودکار نیز برای کاهش خطر برخورد در محیط‌های شهری اهمیت ویژه‌ای دارد نکته مهم آن است که تبه‌ایمنی به‌مدل، سال ساخت و تجهیزات نصب‌شده بستگی دارد؛ بنابراین پنج ستاره به معنای حذف کامل خطر تصادف نیست. باین حال، نتایج یوروانکب نشان می‌دهد که توسعه فناوری‌های پیشگیری از برخورد، در کنار آموزش رانندگان و نگهداری صحیح، می‌تواند ایمنی حمل‌ونقل جاده‌ای اروپا را ارتقا دهد.

انتخاب ایمن‌ترین کشنده اروپا در سال ۲۰۲۵ با انتشار نتایج ارزیابی موسسه معتبر یورو انکب، وارد مرحله تازه‌ای شد. در این ارزیابی‌ها، ولوو FH۸Aero و مرسدس بنز آکتروس موفق به کسب بالاترین امتیاز پنج ستاره شدند؛ نتیجه‌ای که اهمیت فناوری‌های پیشگیری از تصادف در خودروهای سنگین را نشان می‌دهد. ولوو FH۸Aero با طراحی آپرودینامیک کابین، سامانه‌های کمک‌راننده و تجهیزات ارتقای دیدراننده، در آزمون‌های اولیه سال ۲۰۲۴ عملکردی درخشان داشت و در گروه ایمن‌ترین کشنده‌های ارزیابی‌شده قرار گرفت. مرسدس بنز نیز در سال ۲۰۲۵ با به‌روزرسانی آکتروس و بهبود عملکرد سامانه‌های ایمنی، به جمع دارندگان پنج ستاره پیوست. از



ایمن‌ترین کشنده‌های اروپا را بشناسید



از هوش مصنوعی تا دوقلوی دیجیتال؛

ناوگان حمل‌ونقل جهان چگونه هوشمند می‌شود؟

هرچه وابستگی شرکت‌های حمل‌ونقل به سامانه‌های دیجیتال بیشتر شود، حفاظت از اطلاعات و زیرساخت‌های ارتباطی

نیز اهمیت بیشتری پیدا می‌کند

می‌دهد تا شرکت پیش از آسیب دیدن محموله اقدام کند. در حمل‌ونقل عمومی و ناوگان تجاری نیز حسگرهای توانند اطلاعات مربوط به وضعیت درها، عملکرد تجهیزات، میزان مصرف انرژی و شرایط فنی خودرو را منتقل کنند. ردیاب‌های مستقل نیز برای شناسایی ترلرها، کانتینرها و تجهیزات فاقد منبع تغذیه دائمی کاربرد دارند. ترکیب اینترنت اشیا با هوش مصنوعی، امکان تبدیل داده‌های خام به هشدارهای کاربردی را فراهم می‌کند. باین حال، ارزش این فناوری به دقت حسگرها، پوشش ارتباطی و قابلیت اتصال تجهیزات مختلف به یکدیگر وابسته است.

دوقلوی دیجیتال؛

شبیه‌سازی ناوگان پیش از اجرای تصمیم

دوقلوی دیجیتال یکی از فناوری‌های پیشرفته مدیریت عملیات است. در این روش، مدلی دیجیتال از یک خودرو، مجموعه‌ای از خودروها یا حتی کل شبکه حمل‌ونقل ایجاد می‌شود و اطلاعات واقعی برای به‌روزرسانی آن به‌کار می‌رود. شرکت حمل‌ونقل می‌تواند با استفاده از چنین مدلی، سناریوهای مختلف را بررسی کند؛ برای مثال، اگر تعداد خودروهای یک مسیر افزایش یابد، بخشی از ناوگان برقی شود یا برنامه تعمیرات تغییر کند، چه اثری بر هزینه، زمان تحویل و ظرفیت عملیاتی خواهد داشت؟ این فناوری به مدیران اجازه می‌دهد پیش از اجرای یک تصمیم پرهزینه، پیامدهای احتمالی آن را در محیط شبیه‌سازی بررسی کنند. در ناوگان‌های بزرگ و شبکه‌های پیچیده لجستیک، چنین قابلیت‌می‌تواند در برنامه‌ریزی بلندمدت مفید باشد. باین حال، دوقلوی دیجیتال هنوز برای همه شرکت‌ها یک راهکار اقتصادی و ضروری نیست. ایجاد مدل دقیق به داده‌های باکیفیت، زیرساخت محاسباتی و تخصص فنی نیاز دارد. از این رو، استفاده از آن بیشتر در پروژه‌هایی توجیه‌پذیر است که پیچیدگی عملیات و هزینه تصمیم‌های اشتباه در آن‌ها بالاست.

مدیریت ناوگان برقی؛

از پایش باتری تا برنامه‌ریزی شارژ

گسترش خودروهای برقی، نیاز شرکت‌های حمل‌ونقل به ابزارهای جدید مدیریت ناوگان را افزایش داده است. در ناوگان برقی، صرف اطلاع از موقعیت خودرو کافی نیست؛ مدیر باید میزان شارژ باتری، برد باقی‌مانده، وضعیت سلامت باتری، زمان مورد نیاز برای شارژ و دسترسی به زیرساخت شارژ را نیز در برنامه‌ریزی لحاظ کند. سامانه‌های مدیریت ناوگان برقی می‌توانند برنامه حرکت خودروها را با ظرفیت شارژها و ساعات کاری هماهنگ کنند. برای مثال، شرکت توزیع کالا می‌تواند زمان شارژ را به‌گونه‌ای تنظیم کند که خودروها پیش از آغاز شیفت آماده باشند و همزمان، تقاضای برق ناوگان در ساعات اوج مصرف کنترل شود. تحلیل داده‌های مصرف انرژی همچنین به شرکت‌ها کمک می‌کند هزینه استفاده از خودروهای برقی را با خودروهای احتراقی مقایسه کنند. البته نتیجه اقتصادی به قیمت برق و سوخت، هزینه خرید خودرو، پیمایش روزانه، ظرفیت باتری و هزینه زیرساخت وابسته است. بنابراین، برقی‌سازی ناوگان باید با بررسی الگوی کاری خودروها و ظرفیت شبکه شارژ انجام شود.

امنیت سایبری؛ چالش پنهان ناوگان‌های متصل

هرچه وابستگی شرکت‌های حمل‌ونقل به سامانه‌های دیجیتال بیشتر شود، حفاظت از اطلاعات و زیرساخت‌های ارتباطی نیز اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. نفوذ به سامانه ردیابی، دسترسی غیرمجاز به اطلاعات مستشریان یا اختلال در نرم‌افزارهای برنامه‌ریزی می‌تواند فعالیت عملیاتی شرکت را مختل کند. از این رو، استفاده از احراز هویت چندمرحله‌ای، محدودسازی سطح دسترسی کارکنان، رمزگذاری اطلاعات، به‌روزرسانی نرم‌افزارها و تهیه نسخه پشتیبان باید بخشی از برنامه مدیریت ناوگان باشد. همچنین لازم است شرکت‌ها مشخص کنند چه افرادی اجازه مشاهده اطلاعات رانندگان و محموله‌ها را دارند و اطلاعات تاجه زمانی نگهداری می‌شود. هوش مصنوعی نیز باید با کنترل انسانی و سازوکارهای نظارتی همراه باشد. تصمیم‌های حساس درباره ایمنی، تخصیص محموله و تعمیر خودرو نباید صرفاً بر اساس خروجی یک الگوریتم و بدون امکان بررسی خطا اتخاذ شوند.



تعمیرات پیش‌بینانه؛

شناسایی خرابی پیش از توقف خودرو

یکی از پرهزینه‌ترین مشکلات شرکت‌های حمل‌ونقل، توقف ناخواسته خودرو در مسیر است. خرابی یک کامیون در سفر بین‌شهری تنها هزینه تعمیر را به شرکت تحمیل نمی‌کند، بلکه ممکن است موجب تأخیر در تحویل کالا، از دست رفتن سفارش، پرداخت خسارت و برهم خوردن برنامه سایر خودروها شود. به همین دلیل، شرکت‌های پیشرو از سامانه‌های پایش وضعیت و تعمیرات پیش‌بینانه استفاده می‌کنند. این سامانه‌ها اطلاعات حسگرها، واحد کنترل الکترونیکی، سابقه سرویس و علائم عملکرد موتور را بررسی می‌کنند تا نشانه‌های اولیه خرابی شناسایی شود. برای نمونه، تغییر غیرعادی دمای موتور، افزایش مصرف سوخت، نوسان فشار یا تغییر الگوی عملکرد یک قطعه می‌تواند نشانه بروز مشکل باشد. سامانه تحلیل داده با مقایسه این اطلاعات با سوابق گذشته، احتمال نیاز به تعمیر را مشخص می‌کند تا شرکت پیش از خرابی جدی برای سرویس خودرو برنامه‌ریزی کند. تفاوت این روش با تعمیرات سنتی در آن است که تصمیم‌گیری صرفاً بر اساس کیلومتر پیموده‌شده یا وقوع خرابی انجام نمی‌شود، بلکه وضعیت واقعی خودرو نیز در نظر گرفته می‌شود. البته پیش‌بینی سامانه به معنای تشخیص قطعی خرابی نیست و باید با بررسی فنی متخصصان همراه باشد. این فناوری علاوه بر کاهش توقف ناخواسته، به مدیریت موجودی قطعات یدکی نیز کمک می‌کند. شرکت می‌تواند قطعات مورد نیاز را بر اساس احتمال خرابی و برنامه تعمیرات تأمین کند و از انباشت غیرضروری قطعات یا کمبود اقلام حیاتی جلوگیری کند.

اروپا

ایمنی رانندگان و کاهش

تصادفات از دیگر محورهای

سرمایه‌گذاری شرکت‌های

حمل‌ونقل در فناوری‌های

مدیریت ناوگان است.

دوربین‌های داخل کابین و

دوربین‌های جاده‌ای مجهز به

هوش مصنوعی می‌توانند رفتار

راننده و شرایط اطراف خودرو

را بررسی کنند و در صورت

شناسایی خطر، هشدارهای لازم

را ارائه دهند

مدیریت ناوگان حمل‌ونقل در جهان دیگر به تعیین مسیر رانندگان، کنترل زمان حرکت کامیون‌ها و ثبت هزینه سوخت محدود نیست. شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل جاده‌ای، لجستیکی و توزیع کالا به سمت سامانه‌هایی حرکت کرده‌اند که می‌توانند موقعیت خودروها را به‌صورت برخط نمایش دهند، رفتار رانندگان را تحلیل کنند، احتمال خرابی قطعات را پیش‌بینی کنند و با بررسی وضعیت ترافیک، آب‌وهوا و زمان تحویل محموله، بهترین تصمیم عملیاتی را پیشنهاد دهند. در الگوی جدید مدیریت ناوگان، خودرو، راننده، محموله، مرکز تعمیرات و برنامه‌ریزی مسیر، اجزای یک سامانه متصل هستند. اطلاعاتی که پیش‌تر در واحدهای مختلف شرکت پراکنده بود، در یک بستر دیجیتال جمع‌آوری می‌شود تا مدیر ناوگان بتواند به‌جای واکنش به مشکلات پس از وقوع، برای جلوگیری از آن‌ها اقدام کند. گزارش‌های صنعتی سال ۲۰۲۶ نیز بر گسترش هوش مصنوعی، تلماتیک تصویری، مدیریت هوشمند دارایی‌ها و تحلیل پیش‌بینانه در صنعت حمل‌ونقل تأکید دارند.

ردیابی ماهواره‌ای؛

نخستین گام مدیریت هوشمند ناوگان

سامانه موقعیت‌یابی ماهواره‌ای یا جی‌پی‌اس، یکی از پایه‌ای‌ترین فناوری‌هایی است که شرکت‌های حمل‌ونقل برای کنترل ناوگان خود به‌کار می‌گیرند. این فناوری به مدیران امکان می‌دهد موقعیت خودرو، سرعت حرکت، توقف‌های غیرضروری، زمان رسیدن به مقصد و میزان استفاده از هر وسیله نقلیه را بررسی کنند. در سامانه‌های پیشرفته‌تر، اطلاعات مکانی با داده‌های مربوط به مصرف سوخت، ساعات کارکرد موتور، وضعیت فنی و برنامه تحویل بار ترکیب می‌شود. در نتیجه، مدیر ناوگان تنها از محل حضور یک کامیون مطلع نیست، بلکه می‌تواند از پایی کند که آیا خودرو طبق برنامه حرکت می‌کند، چه زمانی به مقصد می‌رسد و آیا تأخیر آن بر سایر محموله‌ها اثر خواهد گذاشت یا خیر. براساس گزارش فناوری ناوگان شرکت وایزن کانکت در سال ۲۰۲۶، ۸۰ درصد متخصصان ناوگان شرکت‌کننده در این بررسی از ردیابی ماهواره‌ای استفاده می‌کنند؛ رقمی که نسبت به سال قبل ۱۱ واحد درصد افزایش یافته است. البته این آمار مربوط به جامعه بررسی‌شده است و نباید آن را معادل سهم استفاده از این فناوری در تمام شرکت‌های حمل‌ونقل جهان دانست.

هوش مصنوعی؛

از انتخاب مسیر تا تصمیم‌گیری عملیاتی

هوش مصنوعی به یکی از مهم‌ترین ابزارهای تحول در مدیریت ناوگان تبدیل شده است. این فناوری می‌تواند حجم بزرگی از اطلاعات مربوط به خودروها، رانندگان، سفارش‌ها، ترافیک، شرایط جوی و هزینه‌های عملیاتی را تحلیل کند و برای تصمیم‌گیری سریع‌تر به مدیران کمک برساند. برای مثال، در یک شرکت حمل‌ونقل جاده‌ای، سامانه هوشمند می‌تواند با در نظر گرفتن ظرفیت کامیون، نوع محموله، زمان تحویل، محدودیت‌های مسیر و موقعیت خودروها، پیشنهاد دهد کدام کامیون برای یک سفارش مناسب‌تر است. چنین رویکردی از تخصیص نامناسب ظرفیت جلوگیری می‌کند و امکان استفاده بهتر از ناوگان موجود را فراهم می‌آورد. کاربرد دیگر این فناوری، پیش‌بینی تأخیرهاست. اگر اطلاعات ترافیک و شرایط جوی نشان دهد که مسیر اصلی با اختلال مواجه می‌شود، سامانه می‌تواند مسیر جایگزین با زمان حرکت متفاوتی پیشنهاد کند. در شرکت‌هایی که صدها یا هزاران خودرو دارند، بررسی دستی همه این متغیرها دشوار است؛ بنابراین، هوش مصنوعی می‌تواند زمان تصمیم‌گیری را کاهش دهد. باین حال، اثربخشی این فناوری به کیفیت داده‌های ورودی وابسته است. اطلاعات ناقص درباره وضعیت خودرو، زمان تحویل یا محدودیت‌های مسیر می‌تواند پیشنهادهای نادرست ایجاد کند. به همین دلیل، شرکت‌ها پیش از گسترش کاربرد هوش مصنوعی باید زیرساخت اطلاعاتی خود را تقویت کنند.



تویوتا راو ۴ یکی از محصولات شناخته‌شده این خودروساز ژاپنی در کلاس کراس‌اوورهای خانوادگی است. نسخه هیبریدی این خودرو با ترکیب پیش‌رانه بنزینی و سامانه برقی، در کنار کاربری خانوادگی، با هدف بهبود بهره‌وری مصرف سوخت عرضه شده‌است. افزایش قیمت این خودرو در شرایطی رخ داده که بهای خودروهای وارداتی در بازار داخلی علاوه بر عرضه و تقاضا، از عواملی مانند نرخ ارز، هزینه‌های واردات و انتظارات فروشندگان نیز تأثیر می‌پذیرد. با این حال، برای مشخص شدن علت دقیق افزایش اخیر قیمت راو ۴ هیبرید، بررسی روند معاملات و میزان عرضه این مدل در بازار ضروری است.

قیمت تویوتا راو ۴ هیبرید مدل ۲۰۲۴ با موتور ۲.۵ لیتری و سامانه تک‌دیفرانسیل در بازار خودروی چندروزی ۵۰۰ میلیون تومان افزایش یافت. بررسی قیمت‌ها در بازار خودرو نشان می‌دهد تویوتا راو ۴ هیبرید مدل ۲۰۲۴، مجهز به موتور ۲.۵ لیتری و سیستم انتقال قدرت تک‌دیفرانسیل، در ابتدای هفته جاری با قیمت ۱۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان عرضه می‌شد؛ اما روز گذشته قیمت این خودرو به ۱۶ میلیارد تومان رسید. بر این اساس، بهای این کراس‌اوور هیبریدی در فاصله ابتدای هفته تا روز گذشته ۵۰۰ میلیون تومان افزایش پیدا کرده‌است؛ تغییری که از نوسان قیمت خودروهای وارداتی در بازار آزاد حکایت دارد.

افزایش ۵۰۰ میلیون تومانی قیمت تویوتا «راو ۴» هیبرید در بازار

تحلیل

analysis

احسان ناصر بابلی

کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

افزایش ۷۰ میلیون تومانی قیمت وانت «آریسان ۲» در بازار

و شرایط کلی اقتصاد قرار دارد. با این حال، برای ارزیابی دقیق علت افزایش اخیر قیمت آریسان ۲، بررسی وضعیت معاملات و میزان عرضه این خودرو در بازار ضروری است. افزایش ۷۰ میلیون تومانی قیمت این وانت در فاصله چند روز، در شرایطی رخ داده که تغییرات نرخ خودروهای صفر کیلومتر همچنان یکی از عوامل اثرگذار بر تصمیم خریداران و فعالان بازار به‌شمار می‌رود. تداوم این روند می‌تواند بر هزینه خرید خودروهای مورد استفاده در فعالیت‌های اقتصادی نیز اثر بگذارد.

قیمتی در بازار خودروهای کار و تجاری سبک را مورد توجه قرار می‌دهد. وانت آریسان ۲ به‌عنوان یکی از محصولات حاضر در بازار خودروهای باری سبک، مورد توجه بخشی از فعالان اقتصادی و افرادی است که برای فعالیت‌های شغلی و حمل‌ونقل کالا به خودروهای کار نیاز دارند. از این رو، افزایش قیمت این محصول می‌تواند هزینه تأمین خودرو برای متقاضیان را تحت تأثیر قرار دهد. تغییرات قیمت خودرو در بازار آزاد معمولاً تحت تأثیر مجموعه‌ای از عوامل از جمله میزان عرضه و تقاضا، انتظارات قیمتی فروشندگان و خریداران

بازار خودرو در روزهای اخیر شاهد افزایش قیمت وانت آریسان ۲ بوده‌است؛ روندی که قیمت این محصول را در فاصله چند روز بارش ۷۰ میلیون تومانی همراه کرد. بررسی قیمت‌ها در بازار خودرو نشان می‌دهد وانت آریسان ۲ صفر کیلومتر در روزهای پایانی هفته گذشته با قیمت حدود ۲ میلیارد و ۲۰ میلیون تومان معامله می‌شد، اما روز گذشته قیمت این خودرو به ۲ میلیارد و ۹۰ میلیون تومان رسید. بر این اساس، قیمت وانت آریسان ۲ طی این بازه زمانی ۷۰ میلیون تومان افزایش یافته‌است؛ رشدی که بار دیگر تغییرات

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۲۹۳	۵ میلیارد	۰	
کی‌ام‌سی 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 S۱۱ (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 میلیار	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	
سانگ‌یانگ موسو گرند‌خان‌سahara (۱۴۰۵)	۱۱ میلیارد و ۹۹۰	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
سانگ‌یانگ موسو گرند‌خان‌سیگنچر (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
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 گراند‌ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فولکس ID CROZZ PURE PLUS ۴۰ (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فولکس ID UNiX اولترا (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۳۰۱	۱۰ میلیار	۰	
فولکس ID UNiX پیر (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۳۰۰	۸ میلیار	۰	
فولکس تیراک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای پالیسید ۲ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۳۵ میلیار	۳۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سلتافه توربو تک دیفرانسیل (۲۰۲۶)	۱۵ میلیار	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۹ میلیار	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سوناتا ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۹۰	۱۰ میلیار	۰	
هیوندای النترا 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 میلیار	۰	
مزدا EREVEZE۶۰ (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۸۰۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
مزدا CX-۵۰ (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۷۰۰	۱۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اکلیس کراس (۲۰۲۶)	۸ میلیارد و ۵۹۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اولتنر ۲.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۱۷ میلیار	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نيسان آلتما (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیار	۰	
نيسان پاترول ۶ سیلندر ۳.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۰	۶۵ میلیار	۰	
وویافری (۲۰۲۶)	۱۱ میلیارد و ۴۹۰	۱۳ میلیار	۰	
هوال H۹ (۲۰۲۶)	۱۰ میلیارد و ۴۰۵	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ولوو AWDS۹۰ (۲۰۲۶)	۲۹ میلیار	۳۳ میلیار	۰	
ولوو COREXC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیار	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید GX۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یکمیلیارد و ۶۳۰	۳۰	▼
سایناS (۱۴۰۵)	۹۹۳	یکمیلیارد و ۷۷۰	۲۵	▼
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	۲ میلیارد و ۱۰۰	۳۵	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۹۰۰	۶۰	▼
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به زودی	۲ میلیارد و ۵۱۰	۴۰	▲
اطلس S (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۲۱	یکمیلیارد و ۸۶۰	۱۵	▼
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۰۳	۲ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▼
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۳۷	۲ میلیارد و ۱۲۵	۲۰	▼
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۶۰	۳ میلیارد و ۲۱۰	۳۰	▲
کوییک GX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۳۱	یکمیلیارد و ۷۶۰	۴۰	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۷۸۵	۲۵	▼
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۸۴۰	۱۵	▼
کوییک S (۱۴۰۵)	یکمیلیار	یکمیلیارد و ۷۴۵	۱۵	▼
کوییک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۲	یکمیلیارد و ۷۵۵	۱۵	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۹۸۰	۴۰	▼
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۵۲	۳ میلیارد و ۱۷۵	۳۵	▼
شاهین اتومات (بدون مالتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۲۲	۳ میلیارد و ۴۶۰	۱۰۰	▼
شاهین اتومات پلاس (بدون مالتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۵	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (بامالتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۳۴	۴ میلیارد و ۵۱۰	۳۷۰	▲
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰	
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۳۷۰	۲۰	▲
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۱۳۰	▼
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۸۳۰	۹۰	▼
سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۴۳۵	۷۵	▼
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۷۰	۳ میلیارد و ۲۵	۱۱۵	▼
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۰	۳ میلیارد و ۱۳۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۷۰۰	۸۰	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۴۶۵	۵۰	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۰۲	۲ میلیارد و ۵۴۰	۱۱۵	▼
پژو ۲۰۷ نندهای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۸۵۰	۸۰	▼
پژو ۲۰۷ نندهای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۴	۳ میلیارد و ۳۰۰	۸۰	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۷۸	۳ میلیارد و ۲۵۵	۷۵	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۲۳	۳ میلیارد و ۳۰۰	۸۰	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۴ میلیارد و ۴۸۰	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۴ میلیارد و ۵۱۰	۱۲۰	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۹۰	۳ میلیارد و ۱۳۰	۱۰۰	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیون و ۴۰۰	۳ میلیون و ۱۷۵	۱۰۵	▼
دنا اتومات آ پشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیون و ۵۳۰	۴ میلیون و ۱۸۰	۱۰۰	▼
تارا ۶ دنده V۱ (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۸۸	۳ میلیون و ۱۰۵	۱۳۵	▼
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیون و ۴۷۰	۴ میلیون و ۲۰۰	۰	
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیون و ۷۴۰	۴ میلیون و ۳۰۰	۰	
راناپلاس (تورم عقب کاسه‌ای) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۳۵	۲ میلیون و ۳۸۰	۱۲۰	▼
راناپلاس (تورم عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۸۰	۲ میلیون و ۴۱۰	۱۲۰	▼
ری‌رای ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیون و ۲۳۰	۵ میلیون و ۲۴۰	۲۷۰	▼
وانت آریسان (بامالتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۶۲۸	۲ میلیون و ۱۴۰	۴۵	▼

بر ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان بر آورد شده است که به دلیل ثبت نشدن در سامانه مربوطه و عدم شفافیت در توزیع، پرونده این تخلف تشکیل و جهت رسیدگی و صدور حکم قانونی به اداره تعزیرات حکومتی شهرستان ارسال شد.

رئیس اداره صمت جویبار در پایان با تاکید بر تداوم بازرسی‌ها برای جلوگیری از اختلال در بازار مصرف، از شهروندان خواست هر گونه گزارش مبنی بر تخلفات اقتصادی، احتکار یا عدم ثبت کالا در سامانه‌های دولتی را از طریق سامانه تلفنی ۱۲۴ یا مراجعه به درگاه اینترنتی ir.124.www به بازرسان این اداره گزارش دهند تا اقدامات قانونی لازم در کوتاه‌ترین زمان صورت گیرد.

رئیس اداره صنعت، معدن و تجارت شهرستان جویبار از شناسایی و ضبط یک محموله ۳۰ هزار لیتری روغن موتور به دلیل عدم ثبت در سامانه جامع انبارها خبر داد و اعلام کرد که پرونده این تخلف اقتصادی برای رسیدگی به مراجع قضایی ارجاع شده است. به گزارش خبرگزاری «موج» از مازندران، عبدالله پور، رئیس اداره صنعت، معدن و تجارت شهرستان جویبار با بیان جزئیات این خبر اظهار داشت: «در راستای اجرای طرح‌های نظارتی بر واحدهای صنفی و انبارهای کالا، بازرسان این اداره موفق به شناسایی یک محموله بزرگ روغن موتور شدند که در سامانه جامع انبارها به ثبت نرسیده بود.» وی در ادامه با اشاره به ارزش ریالی این محموله افزود: «ارزش این کالای کشف و ضبط شده بالغ

کشف ۳۰ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در جویبار



«شل روتلا» از نسل PC-12، روغن‌های CL-4 و FB-4 با ۶۶ درصد محافظت بیشتر رونمایی کرد؛

بزرگ‌ترین تحول در تولید روغن دیزل در یک دهه اخیر

API، میلیون‌ها مایل تست میدانی انجام داده است. در این مراسم دو دستگاه کامیون مجهز به موتور Detroit DD15 با کارکرد بالای ۷۰۰ هزار مایل نمایش داده شد که هر کدام سابقه سرویس با روغن فابریک، سپس CK-4 و در ۱۰۰ هزار مایل آخر با فرمولاسیون جدید PC-12 را داشتند و بازرسی قطعات نشان داد پیستون‌ها تمیزتر و فیلتر DPF کمتر دچار گرفتگی شده است.

نکته مهم برای تعمیرگاه‌ها و مدیران فنی که در مصاحبه Fleet Maintenance هم به آن اشاره شد، سادگی گذار به این نسل است. هاومن در این باره گفت که این باید یک گذار بدون دردسر باشد و نیازی نیست کسی برای آماده شدن کاری انجام دهد یا استراتژی نگهداری و سرویس‌های دور‌های خود را تغییر دهد. اگر چه ممکن است در آینده فرصت‌هایی برای افزایش فاصله تعویض روغن یا بررسی گرانروی‌های دیگر مثل صفر W-۲۰ و W-۲۵ که در دسته FB-4 می‌آیند وجود داشته باشد، اما امروز هیچ الزام تغییری نیست.

در بخش گارانتی هم شل مشوق جدیدی در نظر گرفته است. با ورود CL-4 و FB-4، گارانتی محصول T4 در همان سطح ۱۰ سال یا ۳۰۰ هزار مایل باقی می‌ماند، اما گارانتی T5 از ۱۰ سال یا ۳۰۰ هزار مایل به ۱۲ سال یا ۴۰۰ هزار مایل افزایش می‌یابد و گارانتی T6 از ۱۰ سال یا ۳۰۰ هزار مایل به ۱۵ سال یا ۶۰۰ هزار مایل می‌رسد. این افزایش پوشش نشان می‌دهد شل به پایداری حرارتی فرمول جدید اطمینان دارد. دکتر جیسون براون، مدیر کل فناوری روانکارهای حمل‌ونقل شل نیز توضیح داد که کار از شیمی پایه شروع شده و انتخاب گروه‌های مختلف بیس‌ویل و پیکیج ادتیو ضدسایش و پاک‌کننده به گونه‌ای بوده که هم با سولفور و فسفر کم برای محافظت از DPF سازگار باشد و هم پایداری اکسیداسیون را حفظ کند. با وجود موج برقی‌سازی، به گفته شل تا سال ۲۰۳۰ بیش از ۸۰ درصد ناوگان سنگین آمریکا همچنان دیزلی خواهد ماند و بنابراین CL-4 و FB-4 آخرین سنگر برای افزایش عمر موتور، کاهش هزینه توقف ناخواسته و کمک به آلایندگی کمتر تا زمان گذار کامل محسوب می‌شود.



سبعدهی پیستون‌ها در آزمایشگاه به نمایش گذاشته شد. محصول سنتتیک T5 Advanced Synthetic Blend 10W-30 بیش از ۹۰ درصد فراتر از الزامات API در آزمون شکست روغن و مقاومت اکسیداسیون عمل می‌کند و محصول فول سنتتیک پرچمدار T6 Full Synthetic 10W-30 به طور میانگین ۶۶ درصد محافظت سایشی بیشتر از حداقل مورد نیاز استاندارد CL-4 ارائه می‌دهد.

مت اوربانک، مدیر فنی شل در هیوستون تاکید کرد که هر ناوگان شدت کاربری متفاوتی دارد و برای همین شل فراتر از تست‌های موتوری و بنچی

پس‌پالایش‌ها در آزمایشگاه به نمایش گذاشته شد. محصول سنتتیک T5 Advanced Synthetic Blend 10W-30 بیش از ۹۰ درصد فراتر از الزامات API در آزمون شکست روغن و مقاومت اکسیداسیون عمل می‌کند و محصول فول سنتتیک پرچمدار T6 Full Synthetic 10W-30 به طور میانگین ۶۶ درصد محافظت سایشی بیشتر از حداقل مورد نیاز استاندارد CL-4 ارائه می‌دهد.

شل روتلادر مرکز فناوری هیوستون از سید جدید روغن‌های سنگین خود برای استانداردهای جدید موسسه نفت آمریکا API CL-4 و FB-4 رونمایی کرد؛ روغن‌هایی که از اول ژانویه ۲۰۲۷ لایسنس می‌گیرند و قرار است با کنترل ۵۸ درصدی رسوبات و ۹۰ درصدی اکسیداسیون، موتورهای دیزل ۲۰۲۷ با دما و فشار کاری بالاتر را نجات دهند. شل روتلا ۱۴ اکتبر در مراسمی در هیوستون تگراس اعلام کرد که سید کامل محصولات خود را برای انطباق با دو دسته‌بندی جدید روغن دیزل سنگین یعنی API CL-4 و API FB-4 بازطراحی کرده است. به گزارش Fuels and Lubes، این دو استاندارد که حاصل برنامه توسعه‌ای PC-12 در صنعت هستند، جایگزین CK-4 و FA-4 فعلی می‌شوند که از سال ۲۰۱۶ حاکم بوده‌اند. تاریخ اولین لایسنس رسمی آن‌ها اول ژانویه ۲۰۲۷ تعیین شده و شل می‌گوید عرضه فازی محصولاتش از اوایل ۲۰۲۷ آغاز می‌شود. جولی رایت، مدیر برند شل روتلادر این مراسم گفت که با تکامل فناوری موتور دیزل، مشتریان به محصولاتی نیاز دارند که از تجهیزاتی که امروز به آن تکیه می‌کنند محافظت کند و در عین حال با اطمینان برای آینده آماده‌شان کند و این سید با بیش از ۵۰ سال اعتماد مشتری و تست‌های میدانی گسترده پشتیبانی می‌شود. تفاوت کلیدی CL-4 و FB-4 در کاربرد آن‌هاست. CL-4 جانشین مستقیم CK-4 است و به صورت کاملاً سازگار با گذشته طراحی شده است؛ یعنی می‌توان آن را بدون نگرانی در موتورهای فعلی و قدیمی‌تر که CK-4 می‌خورده‌اند ریخت و جایگزین مستقیم است. FB-4 اما جانشین FA-4 است و برای فرمولاسیون‌های کم‌گرانروی با تمرکز بر اندامان سوخت ساخته شده است. این دسته فقط برای موتورهای نسل جدیدی مجاز است که سازنده صراحتاً FB-4 را تایید کرده باشد؛ جایی که تعادل ظریف بین دوام و مصرف سوخت باید برقرار شود.

علت این تحول الزامات سختگیرانه‌تر موتورهای جدید است. به گفته کاربن هاومن، مدیر فنی OEM شل گلوبال سولوشنز، موتورهای دیزل امروز در دماها و فشارهای به مراتب بالاتری نسبت به ۱۰ سال پیش کار می‌کنند و سیستم‌های

کرم‌ها

KMC

HEV

HYBRID

KMC EAGLE HEV

دانلود کاتالوگ



است. هنگامی که مسیر شارژ در سامانه مسیریابی تعیین می‌شود، خودرو می‌تواند دمای باتری را پیش از رسیدن به ایستگاه تنظیم کند تا شارژ سریع با بازده بیشتری انجام شود. مدیریت هوشمند توان شارژ نیز به کاهش زمان توقف کمک می‌کند. فناوری Plug Charge نیز امکان شناسایی خودکار خودرو در ایستگاه‌های سازگار و ساده‌تر شدن فرآیند پرداخت را فراهم می‌کند. در کنار این قابلیت‌ها، باز یابی انرژی هنگام کاهش سرعت و ترمزگیری، بخشی از انرژی جنبشی را به برق تبدیل می‌کند. مجموعه این فناوری‌ها نشان می‌دهد که در بامو ۵۵، مدیریت هوشمند انرژی به‌اندازه ظرفیت باتری اهمیت دارد.

بامو ۵۵ به‌عنوان سدان تمام‌برقی سری ۵، از فناوری‌های پیشرفته‌ای برای کاهش زمان شارژ و بهینه‌سازی مصرف انرژی بهره‌می‌برد. یکی از اجزای کلیدی این خودرو، واحد یکپارچه شارژ CCU است که امکان شارژ با جریان متناوب AC را با توان استاندارد ۱۱ کیلووات و در برخی نسخه‌ها تا ۲۲ کیلووات فراهم می‌کند. در ایستگاه‌های شارژ سریع جریان مستقیم DC، حداکثر توان شارژ به ۲۰۵ کیلووات می‌رسد؛ بنابراین شارژ باتری از ۱۰ تا ۸۰ درصد، در شرایط مناسب حدود ۳۰ دقیقه زمان می‌برد. البته این مدت به دمای باتری، توان ایستگاه و وضعیت شارژ اولیه بستگی دارد. یکی از فناوری‌های مهم ۵۵، پیش‌شرط‌سازی حرارتی باتری

فناوری شارژ هوشمند بامو «i5»

تلگرام

Telegram

کلاه ایمنی؛ مرز میان زندگی و مرگ موتورسواران!

این روزها موتورسیکلت به یکی از وسایل نقلیه پرکاربرد در شهرهای پرترافیک تبدیل شده است؛ وسیله‌ای که هزینه تردد را کاهش می‌دهد، اما راکبان آن در تصادفات جاده‌ای در برابر ضربه و آسیب‌پذیری بیشتری قرار دارند. در چنین شرایطی، استفاده از کلاه ایمنی استاندارد یکی از مهم‌ترین راهکارهای کاهش صدمات شدید و مرگ‌ومیر موتورسواران است. سازمان جهانی بهداشت تأکید می‌کند که استفاده صحیح از کلاه ایمنی می‌تواند خطر مرگ را در تصادفات موتورسیکلت به میزان قابل توجهی کاهش دهد. اما پرسش این‌جاست که آیا هر نوع کلاه ایمنی می‌تواند جان موتورسوار را نجات دهد و این‌که چرا برخی راکبان همچنان از این وسیله ضروری استفاده نمی‌کنند؟ در ادامه، دیدگاه دو کارشناس را مرور می‌کنیم.

کلاه ایمنی زمانی می‌تواند نقش موثری در حفظ جان موتورسوار داشته باشد که استاندارد باشد، اندازه مناسبی داشته باشد و بند آن به‌درستی بسته شود. در زمان برخورد، کلاه با جذب و توزیع بخشی از انرژی ضربه، احتمال آسیب‌های شدید مغزی را کاهش می‌دهد. استفاده از کلاه‌های غیراستاندارد، آسیب‌دیده یا نامتناسب با اندازه سر، ممکن است حفاظت لازم را فراهم نکنند. بنابراین، فرهنگ‌سازی باید در کنار نظارت بر کیفیت کلاه‌های عرضه‌شده در بازار قرار گیرد.

هرمزبان

مشکل فقط به کیفیت کلاه ایمنی محدود نمی‌شود؛ رفتار ترافیکی و اجرای قوانین نیز اهمیت زیادی دارند. برخی موتورسواران به‌دلیل گرما، احساس ناراحتی یا طلی کردن مسیرهای کوتاه، از کلاه استفاده نمی‌کنند، در حالی که تصادف می‌تواند در چند ثانیه و حتی نزدیک خانه اتفاق بیفتد. آموزش عمومی، دسترسی به کلاه‌های استاندارد با قیمت مناسب و برخورد موثر با تخلفات می‌تواند میزان استفاده صحیح از این وسیله را افزایش دهد. درنهایت، کلاه ایمنی تضمین مطلق سلامت نیست، اما یکی از موثرترین ابزارهای محافظت از سر و مغز موتورسواران به‌شمار می‌رود.

بهلولانی

Message



صدای منتظری

۸۸۳۰۶۷۶۱

به فضای مجازی اعتماد نکنید!

خودرو داخلی دارم و چندی پیش با هدف نصب یک سیستم صوتی قوی روی آن، به یک مرکز تیونینگ مشهور در سطح شهر مراجعه کردم که از تبلیغات فراوانی در فضای مجازی بهره می‌برد. تکنسین فصال در این مجموعه هزینه نصب چنین سیستمی را حدود ۵۰ میلیون تومان دانست. در صورتی که مرکز تیونینگ دیگری که از شهرت چندانی هم برخوردار نیست، همان سیستم را با هزینه‌ای در حدود ۲۰ میلیون تومان روی خودروم نصب کرد!

۰۹۳۵***۲۶۲۸

چگونه «بامو» اسپرت‌دوستان را جذب بلندقامتان کرد؟

«X5 ام کامپیتیشن»؛ نسخه

تمام اسپرت یک کراس اوور



بامو X۵ ام کامپیتیشن مدل ۲۰۲۲ یکی از شاخص‌ترین نمونه‌های ترکیب مهندسی خودروهای اسپرت با کاربرپذیری یک شاسی‌بلند لوکس است. این خودرو که در خانواده محصولات عملکردمحور BMW قرار می‌گیرد، با موتور ۸ سیلندر توئین توربو، سامانه چهار چرخ محرک و طراحی تهاجمی، رقیبی جدی برای محصولات همچون مرسدس بنز S۶۳ AMG GLE و آئودی RS۴ به‌شمار می‌رود. ویژگی مهم X۵ ام کامپیتیشن آن است که در کنار توانایی‌های حرکتی چشمگیر، فضای کابین مناسب و امکانات رفاهی یک خودرو لوکس را نیز ارائه می‌دهد.

می‌کنند. البته برخی تجهیزات رفاهی و ایمنی بسته به بازار مقصد و سفارش اولیه خودرو متفاوت هستند.

مشخصات فنی: قدرت ۶۱۷ اسب بخاری

قلب تپنده این شاسی‌بلند، موتور ۴،۴ لیتری ۷۸ مجهز به دو توربوشارژر است. نسخه کامپیتیشن در بازار آمریکا ۶۱۷ اسب بخار قدرت و ۷۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. انتقال نیرو از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک ام استپ ترونیک و سامانه چهار چرخ محرک هوشمند M xDrive انجام می‌شود. درعین حال تعلیق تطبیقی M، دیفرانسیل فعال M و ترمزهای قدرتمند M Compound، کنترل بدنه و پایداری را در رانندگی پرفشار بهبود می‌بخشد. با این حال، وزن زیاد خودرو و تنظیمات نسبتاً اسپرت سیستم تعلیق به این معناست که سواری آن در مسیرهای ناهموار ممکن است به نرمی برخی شاسی‌بلندهای لوکس معمولی نباشد.

قیمت نسخه کار کرده

بامو X۵ ام کامپیتیشن مدل ۲۰۲۲ در بازار ایالات متحده حدود ۶۰ تا ۷۵ هزار دلار قیمت دارد.



پیامک

SMS

معیوب شدن پیش‌رانه

خودرو پژو ۲۰۷ مدل ۸۹ دارم و چندی پیش چراغ‌های جلو آن را با نمونه جدیدی که دارای دی‌لایت است، تعویض کردم. اما پس از آن چراغ چک خودرو روشن شده و در بسیاری از مواقع دورموتور بالا می‌رود و هنگام حرکت و تعویض دنده، خودرو گاز نمی‌خورد و اگر گاز بدهم، کمی جلو می‌رود و خاموش می‌شود. همچنین در زمان تعویض دنده صدای زیادی از گیربکس به‌گوش می‌رسد؛ علت چیست؟

شاهمرادی-سمنان

در خودروهای دارای سیستم برق‌رسانی مالتی پلکس، هرگونه تغییر در سیستم‌های الکتریکی و الکترونیکی می‌تواند خرابی‌های بسیاری را به‌همراه داشته باشد. تعویض چراغ‌های نمونه جدید نسبت به نسخه قبلی، دارای یک بخش اضافه به نام LED دی‌لایت (چراغ روز) است. در نمونه‌های جدید پژو ۲۰۷ سیستم برق‌رسانی مالتی پلکس طوری تعبیه شده که این بخش در یونیت مربوطه شبکه تعریف شده و هیچ اختلالی در شبکه به‌وجود نمی‌آورد. اما از آن‌جا که خودرو شما نسخه پیش از فیس لیفت جزئی است، سیستم مالتی پلکس خودرو شما دارای چنین بخشی نبوده و با اضافه شدن چراغ‌های جدید، مشکلاتی را در شبکه برق‌رسانی به‌وجود آورده است. زیرا LED چراغ جلو در طول روز به‌طور اتوماتیک روشن است و این نیازمند یک باتری قدرتمند و هماهنگی با یونیت مرکزی سیستم برق‌رسانی مالتی پلکس است. بر این اساس LED یا دی‌لایت چراغ‌های جدیدی که روی خودرو شما نصب شده، در طول بازه زمانی زیاد روشن است و این مساله آمپر یا شدت جریان بیشتری نیاز دارد و با در نظر گرفتن این مساله، اختلال در شبکه برق‌رسانی به‌وجود آورده و در شدت جریان قطعات الکترونیکی و الکتریکی تأثیر مستقیم می‌گذارد. بنابراین سنسور درچپه‌گاز یکی از مهم‌ترین سنسورهای تأثیرگذار در روند افزایش یا کاهش دورموتور است. با توجه به این اختلاف شدت جریان در سیستم برق‌رسانی مالتی پلکس، درچپه‌گاز گاهی کم یا زیاد باز و بسته می‌شود و این موضوع به روشن شدن چراغ چک نیز می‌انجامد. بر این اساس ECU در این شرایط دستور و فرمان گاز دادن به عملکرد را نمی‌دهد و سبب بروز چنین مشکلی می‌شود. بنابراین با تعویض چراغ‌های جدید با نسخه قبلی و اتصال دستگاه عیب‌یاب دیاگ به ECU این مشکل برطرف می‌شود. هرچند که باید در نظر داشته باشید سنسور درچپه‌گاز پیش‌تر با اشکال مواجه نشده باشد. اگر سنسور درچپه‌گاز و درچپه‌گاز مشکلی نداشته باشد، سبب بروز چنین ایرادی می‌شود. به‌همین دلیل باید ابتدا با دستگاه دیاگ عیب‌یابی صحیح انجام شود تا در صورت نیاز، سنسور و درچپه‌گاز تعویض شوند. از سوی دیگر در پاسخ به بخش دوم سوال شما باید گفت هرگونه صدای اضافی از گیربکس می‌تواند به خرابی سیستم کلاچ خودرو و یا گیربکس مربوط باشد. به بیان دیگر اگر کلاچ خودرو شما به اصطلاح تنظیم یا رگلاژ نباشد، باید آن را تنظیم کرد و در زمان تعویض دنده اهرم پدال کلاچ کاملاً فشرده شود. همچنین نیاز است که گیربکس توسط شخص مکانیک بررسی شود تا در صورت نیاز روغن واسکازین به آن اضافه شود و هنگام تعویض دنده صدای اضافی به‌وجود نیاید. این نکته را نیز در نظر داشته باشید که در زمان رانندگی هرگز دست خود را روی دسته‌دنده قرار ندهید؛ زیرا فشار و نیروی وارده به دسته‌دنده می‌تواند سبب خرابی در اهرم‌بندی تعویض دنده و درنهایت گیربکس شود.



کشف ۴۰۰ حلقه لاستیک سواری فاقد ثبت سامانه جامع انبارها در نور



رئیس پلیس امنیت اقتصادی استان مازندران از کشف ۴۰۰ حلقه لاستیک سواری پژو و پراید به ظن قاچاق و به ارزش تقریبی ۲۲ میلیارد ریال در شهرستان نور خبر داد. به گزارش «مهر» سرهنگ علی داداش تبار اظهار داشت: «در راستای اجرای طرح تشدید مبارزه با قاچاق کالا و ارز، مأموران پلیس امنیت اقتصادی شهرستان نور با همکاری اداره صنعت، معدن و تجارت این شهرستان، از یک انبار نگهداری کالا بازدید کردند.» وی افزود: «در جریان این بازدید، ۴۰۰ حلقه لاستیک سواری مخصوص خودروهای پژو و پراید کشف شد که بررسی‌ها

نشان داد اقلام مذکور در سامانه جامع انبارها ثبت نشده‌اند و به ظن قاچاق مورد بررسی قرار گرفتند.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی استستان مازندران با اشاره به ارزش ریالی کالاهای مکشوفه تصریح کرد: «ارزش تقریبی لاستیک‌های کشف‌شده ۲۲ میلیارد ریال برآورد شده است.» سرهنگ داداش تبار خاطر نشان کرد: «در این رابطه پرونده تشکیل و برای رسیدگی به اداره صنعت، معدن و تجارت و اداره تعزیرات حکومتی تحویل داده شد.» وی در پایان بر تداوم اجرای طرح‌های مقابله با قاچاق کالا و ارز و برخورد قانونی با تخلفات اقتصادی تاکید کرد.

۳۷ درصد مالکان، همان برند لاستیکی را خریداری می‌کنند که توسط کارخانه روی خودرو نصب می‌شود؛

وفاداری در صنعت تایر، نتیجه سرمایه‌گذاری است



آرون نیومن، مدیر توسعه OE در نکسن تایر آمریکا توضیح می‌دهد که توسعه یک تایر OE معمولاً دو تا سه سال قبل از رسیدن خودرو به بازار شروع می‌شود. در این فرآیند تیم مهندسی تایر داده‌های شاسی، توزیع وزن، گشتاور موتور، اهداف مصرف سوخت و صدا، مشخصات سامانه ترمز و حتی تنظیمات ADAS را از خودروساز می‌گیرد و سپس با شبیه‌سازی و تست واقعی روی پیست‌های هندلینگ، ترمز خشک و تر، راحتی و نویز به یک تعادل نهایی می‌رسد. این تعادل لزوماً بهترین ترمز یا بهترین راحتی مطلق نیست، بلکه تعادلی است که شخصیت خودرو را حفظ می‌کند. برای همین است که فولکس ID.۳ مثلاً با کانتیننتال EcoContact ۶ مجهز به ContiSeal عرضه می‌شود که پنچری را خود آب‌بندی می‌کند و با سرور مرکزی خودرو برقی هماهنگ است.

نتیجه این سرمایه‌گذاری، وفاداری است. مطالعه «جی.دی.پاور» در آمریکا نشان داده است که ۳۷ درصد مصرف‌کنندگان هنگام خرید دو حلقه یا بیشتر، دقیقاً همان برندی را می‌خرند که روی خودروی‌شان نصب بوده است. این عدد در سگمنت لوکس به ۵۸ درصد می‌رسد و میشلن در هر چهار سگمنت لوکس، سواری، اسپرت و شاسی‌بلند بالاترین رتبه رضایت را دارد. برنت گروبر از «جی.دی.پاور» می‌گوید تازمانی که تجربه اول مثبت باشد، تمایل طبیعی مشتری به انتخاب مجدد همان برند وجود دارد و تعداد زیادی از مالکان حتی برند دیگری را، بررسی هم نمی‌کنند برای فروشگاه‌های تایر، سوال کلیدی این است که چه زمانی باید OE را پیشنهاد داد و چه زمانی مدل جایگزین باید ارائه شود؟ نیومن در این باره می‌گوید بهتر است سوال را برعکس بپرسیم؛ آیا مشتری می‌خواهد تعادل فابریک را حفظ کند یا تغییر دهد؟ اگر از عملکرد تایر فابریک راضی بوده، جایگزینی مشابه منطقی است. اگر در منطقه برقی زندگی می‌کند، باید به سراغ تایری با نشان سه قله برقی با ۳PMSF برود. اگر پیمایش بالایی دارد و به دوام آج اهمیت می‌دهد، تایرهایی با وارانتهی سایش طولانی‌تر مناسب‌تر هستند. اگر مالک پیکاپ است و به ظاهر خشن‌تر علاقه دارد، تایرهای A/T یا R/T تهاجمی می‌تواند جذاب باشد.



نکته مهم، توضیح معامله یا Trade-off به مشتری است. نیومن تاکید می‌کند وقتی از OE به یک محصول دیگر می‌روید، حتماً یک بده بستان وجود دارد؛ شاید دو مایل بر گالون افت مصرف سوخت یا کمی صدای بیشتر، اما بسیاری از مردم این هزینه را برای دستیابی به ویژگی دلخواه می‌پذیرند. او خود را مدافع آموزش مشتری درباره عملکرد و بده بستان‌ها می‌داند تا تصمیم آگاهانه گرفته شود.

این منطق در مورد خودروهای برقی برترنگ‌تر می‌شود. بیل کالدول، معاون ارشد فروش کانتیننتال در کنفرانس KDM تایر گفته بود که تایرهای OE برای خودروهای برقی معمولاً راندمان و برد را در اولویت قرار می‌دهند، حتی به قیمت کاهش عمر آج. تایرهای جایگزین برعکس، روی حداکثر سایش تمرکز می‌کنند و مقاومت غلظشی کمی بالاتر دارند که می‌تواند برد را مثلاً از ۳۰۰ مایل به ۲۷۰ مایل کاهش دهد. بنابراین اگر مشتری نسبت به برد حساس است، بهتر است OE بماند و اگر به دوام طولانی علاقه دارد، تایر جایگزین با قبول افت جزئی برد را انتخاب کند. کانتیننتال به جای عرضه خط تولید جداگانه برقی، روی بهبود هم‌زمان دوام و راندمان در محصولات فعلی کار می‌کند.

روند فیت‌منت‌ها هم در حال تغییر است. رینگ‌های ۲۰ اینچ به بالا دیگر فقط ظاهری نیستند و با ظرفیت بار، هندلینگ و انتظارات راحتی در شاسی‌بلندها گره خورده‌اند. در همین حال تقاضا برای تایرهای All-Weather با رشد پایدار روبه‌رو است؛ چراکه عملکرد خیس بهتر و پوشش‌سایزی گسترده‌تری پیدا کرده‌اند. نکسن در سال جاری برای کیا و هیوندای سایزهای ۱۷ اینچی برای بازار کره و آمریکا و ۲۰ اینچی برای کره را تامین کرده و برای آئودی Q۳ جدید هم کانتیننتال سه تایر Q۶ EcoContact تاستانی، ProContact TX۱۰ چهار فصل و WinterContact P۸۷۰ زمستانی را به صورت OE می‌دهد.

از دید اقتصادی، OE فقط نصب اولیه نیست. گزارش Future Market Insights نشان می‌دهد بازار تایرهای خارج جاده‌ای از ۱۱ میلیارد دلار در ۲۰۲۵ به ۱۱.۹ میلیارد در ۲۰۲۶ و ۲۵.۶ میلیارد در ۲۰۳۶ می‌رسد و ۶۵ درصد سهم فروش از کانال جایگزینی است. منطق ساده است؛ یک ماشین نو یک دست تایر می‌خواهد؛ اما همان ماشین در طول عمر خود چند دست تایر مصرف می‌کند و وقتی فروش ماشین‌های راهسازی کند می‌شود، ماشین‌های در حال کار همچنان تقاضای تایر دارند.

برای بازار ایران هم درس این گزارش روشن است؛ اگر فروشگاه‌ی بداند کدام خودروها با چه سایز و چه برند OE عرضه شده‌اند و مشتری چه نیازی دارد، می‌تواند به جای رقابت صرف قیمتی، با توضیح درست درباره بده‌بستان‌ها، وفاداری بسازد و حاشیه‌سود بهتری از فروش جایگزین بگیرد.

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو و پیشنهادی
	26 و KB12		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	36 و KB14		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	22 و KB27		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	22 و KB27		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی-زانتیا
	44 و KB77		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		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا پاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۳۲
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۳۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سوبا M۴
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیووتا-TA (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون







تایرهای سخت تر دوام بیشتری دارند و برای مسیرهای پر فشار مناسب هستند. انتخاب سه تر کیب برای هر مسابقه بر اساس دمای محیط، میزان زبری آسفالت و نیروهای وارد شده به تایر انجام می شود. کنترل دما نیز اهمیت حیاتی دارد؛ زیرا تایر سرد چسبندگی کافی ندارد و افزایش بیش از حد دما می تواند فرسایش و افت عملکرد را تشدید کند. پیرلی با آزمایش های پیست، تحلیل داده های تله متری و شبیه سازی، رفتار تایرها را بررسی می کند. همچنین از فصل ۲۰۲۴، تایرهای فرمول یک با لاستیک طبیعی دارای گواهی FSC عرضه شده اند؛ اقدامی در مسیر تامین مسئولانه مواد اولیه.

تایرهای پیرلی در مسابقات فرمول یک نقشی فراتر از انتقال نیرو به سطح پیست دارند؛ آن ها از عوامل تعیین کننده سرعت، پایداری و راهبرد مسابقه هستند. این شرکت ایتالیایی از سال ۲۰۱۱ تامین کننده انحصاری تایرهای این رقابت ها بوده و ترکیبات لاستیکی و ساختار تایرهای خود را متناسب با نیاز خودروهای مسابقه ای توسعه می دهد. یکی از فناوری های کلیدی پیرلی، تولید ترکیبات مختلف لاستیکی با درجات متفاوت سختی است. در فصل ۲۰۲۵، تایرهای خشک در شش ترکیب (C1 تا C6) عرضه می شدند؛ ترکیب های نرم تر معمولاً چسبندگی بیشتری ایجاد می کنند، اما سریع تر دچار افت عملکرد می شوند. در مقابل،



فناوری تایرهای «پیرلی» در فرمول یک

در گفت و گو با رئیس انجمن صنایع همگن قطعه سازان کشور مطرح شد؛

تامین مواد اولیه تا تولید قطعات در محاصره سامانه جامع تجارت!

سامانه جامع تجارت در شرایط جنگی به ابزار مانع تراشی تبدیل شده است؛ دولت باید برای نجات زنجیره تامین و جلوگیری از اخلا در صنعت قطعه، موانع غیر ضروری را حذف کند

تولید کننده برای دریافت تسهیلات مراجعه می کند، از او درباره معدل حساب و میزان پولی که در حساب خود رسوب داده است سوال می شود. این در حالی است که نیاز مالی تولید کننده به طور قابل توجهی افزایش پیدا کرده و منابع موجود نیز در چرخه تولید مصرف می شود.

وی با انتقاد از شرط رسوب منابع در بانک ها اظهار داشت: «تولید کننده هر مقدار نقدینگی که در اختیار داشته باشد، آن را برای خرید مواد اولیه، پرداخت دستمزد، هزینه های جاری و ادامه تولید مصرف می کند. نقدینگی تولید کننده منابعی نیست که بتواند برای مدت طولانی در حساب بانکی نگه دارد. بنابراین، انتظار برای رسوب مالی با واقعیت فعالیت تولیدی سازگار نیست.»

نجفی منش اضافه کرد: «امیدواریم بانک مرکزی برای این موضوع راهکاری پیدا کند تا تامین نقدینگی به یک معضل جدی برای تولید تبدیل نشود. در شرایط فعلی، نقدینگی واقعا به یکی از مشکلات اصلی واحدهای قطعه سازی تبدیل شده است و ادامه این وضعیت، توان تولید کنندگان را کاهش می دهد.»

این مقام صنفی در ادامه توضیح داد: «ما مواد اولیه را باید به صورت نقدی خریداری کنیم یا حتی پیش از تحویل، هزینه آن را بپردازیم. اما زمانی که محصول خود را تحویل می دهیم، دست کم چهار ماه یا بیشتر طول می کشد تا پول آن را دریافت کنیم. در شرایط تورمی، فاصله میان تحویل کالا و دریافت وجه، زیان قابل توجهی به تولید کننده وارد می کند.» وی افزود: «اگر در نظر بگیریم که تولید کننده چهار ماه بعد از تحویل کالا به وجه خود دسترسی پیدا می کند، حدود ۳۰ درصد از ارزش پول او در این فاصله از بین رفته است. بنابراین، باید برای بهبود وضعیت نقدینگی و کوتاه شدن زمان پرداخت مطالبات واحدهای قطعه سازی، اقدام جدی انجام شود.»

قیمت گذاری و زیان قطعه سازان

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور درباره یکی دیگر از مشکلات ساختاری صنعت خودرو گفت: «موضوع مهم دیگر، قیمت گذاری دستوری است. ما حتی با اصل قیمت گذاری دستوری نیز مخالفت مطلق نداریم و روشی را که شورای رقابت تعیین کرده است، قابل قبول می دانیم، مساله این است که اجرای این روش باید به موقع و متناسب با تغییرات هزینه های تولید انجام شود.»

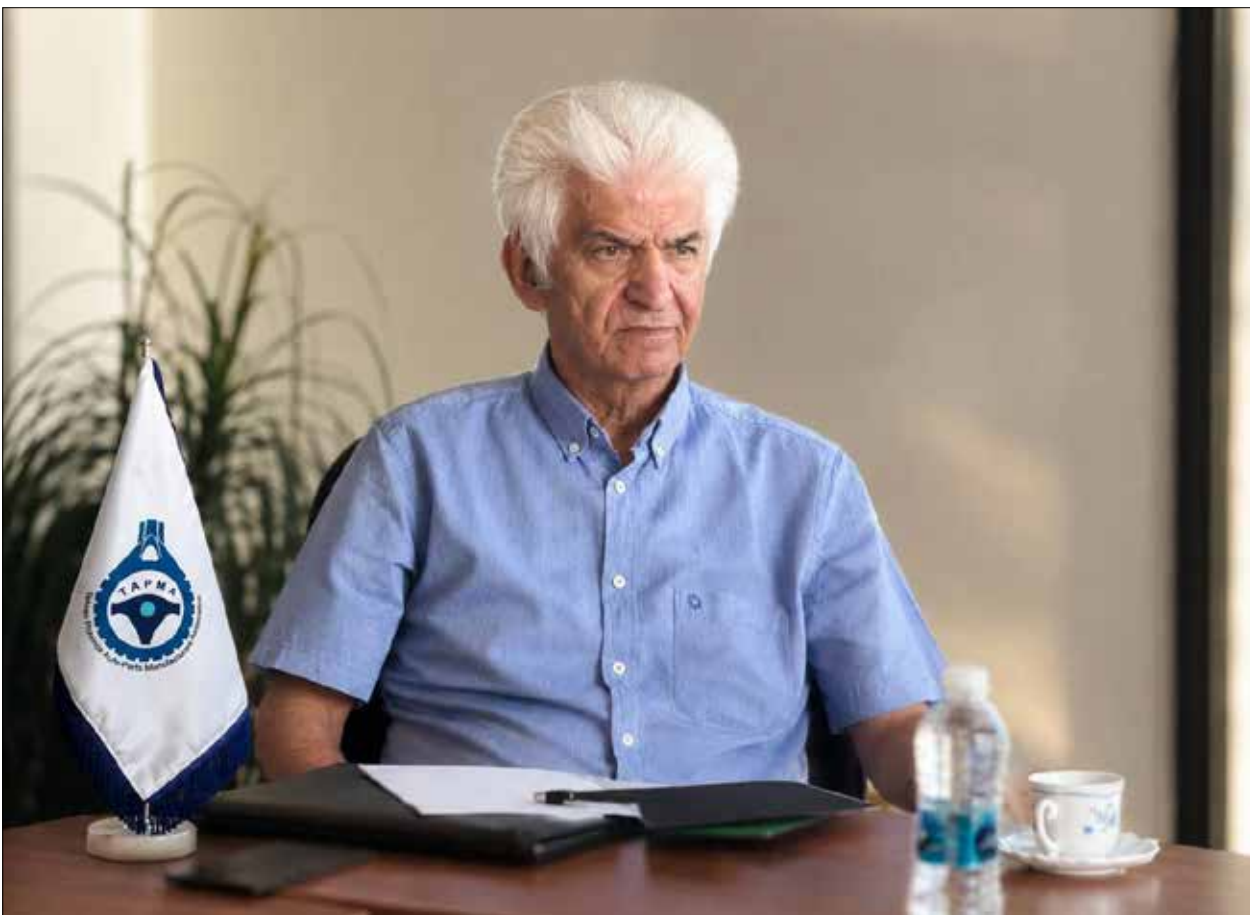
نجفی منش افزود: «پیشنهاد ما این است که خودروساز بر اساس همان دستورالعمل و چارچوبی که شورای رقابت تعیین کرده در زمان افزایش هزینه ها نسبت به اصلاح قیمت اقدام کند. پس از آن، سازمان های نظارتی بررسی کنند که آیا محاسبات و عملکرد خودروساز مطابق دستورالعمل بوده است یا خیر.»

وی تصریح کرد: «در شرایط فعلی، فرایند اعلام و تصویب قیمت ها زمان بر است. درخواست افزایش قیمت باید مراحل مختلفی را طی کند، از یک نهاد به نهاد دیگر برود و پس از مدت زیادی به نتیجه برسد. زمانی که این فرایند به پایان می رسد، بخش قابل توجهی از اثر واقعی افزایش هزینه ها از بین رفته است.»

این مقام صنفی با اشاره به پیامدهای تأخیر در اصلاح قیمت ها افزود: «در فاصله ای که افزایش هزینه ها اتفاق می افتد تا زمانی که قیمت جدید اعلام شود، تولید کننده متحمل زیان می شود. قطعه ساز باید مواد اولیه و سایر نهادهای تولید را با قیمت های جدید خریداری کند، اما محصول خود را بر اساس قیمت های قبلی تحویل می دهد. همین مساله فشار مالی زیادی به واحدهای تولیدی وارد می کند.»

نجفی منش ادامه داد: «اگر نظارت پس از اجرای اصلاح قیمت انجام شود، هم چارچوب تعیین شده شورای رقابت حفظ می شود و هم تصمیم گیری با سرعت بیشتری انجام خواهد شد. در این صورت، مسئولان می توانند بررسی کنند که آیا افزایش قیمت بر اساس هزینه های واقعی صورت گرفته است یا خیر. اما تولید کننده مجبور نیست ماه ها هزینه های افزایش یافته را از منابع خود پرداخت کند.»

وی تأکید کرد: «مشکلات صنعت قطعه بسیار زیاد است و اگر بخواهیم همه آن ها را بیان کنیم، موضوع طولانی خواهد شد. مسائل را به صورت مرحله به مرحله مطرح می کنیم تا هر کدام از آن ها مورد توجه قرار گیرد و در نهایت شریطی فراهم شود که تولید بدون فشارهای مضاعف ادامه پیدا کند.»



نوربالا

تولید کننده هر مقدار نقدینگی که داشته باشد برای خرید مواد اولیه، پرداخت دستمزد، هزینه های جاری و ادامه تولید مصرف می کند.

نقدینگی تولید کننده منابعی نیست که بتواند برای مدت طولانی در حساب بانکی نگه دارد

بحران نقدینگی تولید

نجفی منش درباره دیگر موانع پیش روی تولید کنندگان قطعات خودرو به «دنیای خودرو» گفت: «موانع اصلی بعدی، موضوع نقدینگی است. تورم تولید از سال ۱۴۰۴ تا سال ۱۴۰۵ بیش از ۱۰۰ درصد افزایش داشته است. معمولاً تورم تولید از تورم عمومی نیز بیشتر است. بنابراین، واحد تولیدی برای ادامه فعالیت خود دست کم به دو برابر منابع مالی گذشته نیاز دارد.»

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور تصریح کرد: «در چنین شرایطی، بانک ها فرایند پرداخت تسهیلات را به گونه ای محدود کرده اند که تامین مالی برای تولید کننده بسیار دشوار شده است. وقتی

نخستین اقدام می تواند همین باشد؛ سامانه جامع تجارت را کنار بگذارند و ببینند آیا این تصمیم می تواند بخشی از مشکلات تولید کنندگان را حل کند یا خیر.»

این مقام صنفی در پاسخ به این پرسش که در شرایط فعلی و با توجه به احتمال تشدید فشارهای خارجی، این موانع چه تأثیری بر آینده صنعت قطعه سازی دارد، گفت: «ما باید تمام تلاش خود را به کار بگیریم تا کار به مرحله اخلا در تولید نرسد. هدف ما این است که مشکلات موجود پیش از آن که به بحران تبدیل شوند، برطرف شوند و شرایطی فراهم شود که تولید و فعالیت صنعتی ادامه دار باشد.»

نجفی منش تصریح کرد: «ما نمی خواهیم از سر ناامیدی صحبت کنیم و قصد نداریم فضای ناامید کننده ایجاد شود. با این حال، پیگیری مشکلات و بیان صریح موانع ضروری است تا بخش قابل توجهی از این مسائل جمع شود و تولید کنندگان بتوانند برای آینده برنامه ریزی کنند.» وی با اشاره به جلسه قطعه سازان با قائم مقام وزیر صنعت، معدن و تجارت اظهار داشت: «هفته گذشته نیز جلسهای با جناب آقای مفتاح داشتیم و مشکلات را به صورت کارشناسی مطرح کردیم. قرار شد دست کم درباره سه موضوع، درخواست های مشخصی ارائه شود و مسئولان مربوطه



در شرایطی که کشور با وضعیت جنگی و فشارهای فزاینده اقتصادی مواجه است، چالش های ساختاری و تحریم های داخلی، به ویژه کارکرد سامانه جامع تجارت، به یکی از موانع اصلی در مسیر تامین مواد اولیه و تولید قطعات خودرو تبدیل شده است. پیچیدگی های غیر ضروری در فرایند ثبت سفارش، در کنار بحران نقدینگی ناشی از تورم بالای تولید، رسوب اجباری منابع در سیستم بانکی، تأخیر در بازگشت مطالبات و فرایند زمان بر قیمت گذاری دستوری، توان واحدهای تولیدی را کاهش داده و ضرورت بازنگری فوری مسئولان را ایجاب کرده است.

سامانه ای که مانع تجارت شده

محمدرضا نجفی منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور درباره وضعیت تامین مواد اولیه مورد نیاز صنعت قطعه و چالش های پیش رو، به «دنیای خودرو» گفت: «ما تمام تلاش خود را به کار گرفته ایم تا از مسیرهای مختلف، مواد اولیه مورد نیاز واحدهای تولیدی را تامین کنیم. با این حال، امیدواریم تحریم های داخلی هر چه سریع تر بر داشته شود و حمایت های لازم صورت گیرد.»

وی با اشاره به مشکلات موجود در مسیر تامین مواد اولیه افزود: «در شرایط جنگی، سامانه جامع تجارت در عمل، به سامانه مانع تجارت تبدیل شده است. چالش های این سامانه به رغم بارها درخواست از مسئولان برای رفع، نه تنها برطرف نشده، بلکه روز بروز بر مشکلات آن افزوده می شود و فرایند تامین مواد اولیه و واردات کالا را برای تولید کنندگان دشوارتر می کند.»

نجفی منش در تشریح مشکلات سامانه جامع تجارت اظهار داشت: «وقتی یک تولید کننده به ماده اولیه نیاز دارد، باید در این سامانه اعلام کند که چه میزان کالا، از چه محلی و با چه روشی قرار است وارد شود. در ادامه نیز با پرسش ها و درخواست هایی مواجه می شود که عملاً جز اتلاف وقت و انرژی تامین کننده نتیجه دیگری ندارد.»

این مقام صنفی تصریح کرد: «ما پیشنهاد داده ایم که موضوع ثبت سفارش به شکل فعلی کنار گذاشته شود؛ زیرا چنین فرایندی در بسیاری از کشورهای دنیا وجود ندارد. باید صرفاً مشخص شود چه کالاهایی امکان واردات دارند و چه کالاهایی مجاز به ورود نیستند. همچنین اگر دولت برای کالایی سهمیه ارز تعیین می کند، همان سهمیه اعلام و تخصیص داده شود و اگر سهمیه ای وجود ندارد، امکان استفاده از ارز صادر کننده یا سایر روش های تامین ارز فراهم شود.»

وی با بیان این که سامانه جامع تجارت یکی از موانع اصلی تولید، به خصوص در شرایط فعلی است، تأکید کرد: «تحریم های خارجی به جای خود، اما تحریم های داخلی نیز فشار زیادی بر تولید کنندگان وارد کرده اند. یکی از مهم ترین نمونه های این تحریم های داخلی، همین سامانه ها هستند. دولت باید در شرایطی که کشور با وضعیت جنگی مواجه است، برای مدتی این موانع را کنار بگذارد و اجازه دهد فرایند تامین و تولید بدون پیچیدگی های غیر ضروری ادامه پیدا کند.»

درخواست برای رفع موانع

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور درباره سابقه مشکلات سامانه جامع تجارت به «دنیای خودرو» گفت: «این مشکل مربوط به چند ماه اخیر نیست. از همان ابتدای ایجاد سامانه جامع تجارت، این مسائل وجود داشته است. ما بارها درباره آثار منفی آن بر فعالیت تولید کنندگان و وارد کنندگان تذکر داده ایم، اما نتنها مشکل حل نشده، بلکه در مقاطعی بر پیچیدگی های آن افزوده شده است.»

نجفی منش با اشاره به سخنان مطرح شده در روز ملی صادرات افزود: «در روز ملی صادرات، رئیس جمهور و روسای قوای قضائیه و مقننه اعلام کردند که آمادگی دارند موانع تولید و فعالیت اقتصادی را برطرف کنند. ما می گوییم

بر بازار حمل‌ونقل هوایی، با هر گونه تخلف در فروش بلیت و افزایش غیرقانونی نرخ‌ها مطابق ضوابط برخورد خواهد کرد و در صورت احراز تخلف، اقدامات قانونی لازم را از طریق مراجع ذیصلاح پیگیری می‌کند. «مسافران اخوان در پایان از شهروندان خواست اخبار مرتبط را از طریق منابع رسمی سازمان هواپیمایی کشوری دنبال کنند و پیش از اطمینان از صحت اطلاعات، از باز نشر مطالب تأیید نشده خودداری کنند.

«به گزارش پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی از سازمان هواپیمایی کشوری، مجید اخوان، سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری اخبار منتشر شده در برخی رسانه‌ها و شبکه‌های اجتماعی مبنی بر افزایش ۴۰ درصدی نرخ بلیت هواپیما را تکذیب کرد و گفت: «مسافران می‌توانند با مراجعه مستقیم به سامانه‌های فروش بلیت، نرخ پروازها را بررسی و اطلاعات مورد نیاز خود را از مراجع رسمی دریافت کنند.» سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری همچنین تأکید کرد: «این سازمان ضمن نظارت مستمر



افزایش ۴۰ درصدی نرخ بلیت هواپیما صحت ندارد



سهام سی‌ان‌جی در سبد سوخت با اصلاح نرخ سوم بنزین افزایش یافت؛

تبدیل رایگان تاکسی‌های اینترنتی به دوگانه‌سوز

در هر شهر با توجه به وسعت جغرافیایی و مقدار پیمایش متفاوت است؛ به‌طوری که در برخی موارد پیمایش روزانه بالای ۱۰۰ کیلومتر و در برخی موارد ۴۸ سفر در هفته، مدنظر قرار گرفته است.

تسویه مطالبات و جهش ۲۱۰ درصدی در زنجیره تولید خودروهای دوگانه‌سوز
پایداری مصرف نیازمند هماهنگی کامل سمت عرضه و تولید بود. در دولت چهاردهم، موانع مالی صنعت سی‌ان‌جی با پرداخت بیش از ۲ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان از مطالبات انباشته این بخش برطرف شد. نتیجه مستقیم این حمایت مالی، جهش ۲۱۰ درصدی در تولید خودروهای دوگانه‌سوز کارخانه‌ای نسبت به سال ۱۴۰۳ و تبدیل حدود ۹۰ هزار دستگاه خودرو طی دو سال اخیر بوده است؛ اقدامی که توازن بین ظرفیت جایگاهی و ناوگان فعال را برقرار ساخت.

رشد روزانه ۲ میلیون مترمکعبی مصرف سی‌ان‌جی پس از اصلاح نرخ سوم بنزین نشان داد که ظرفیت سوخت سی‌ان‌جی در صورت تنظیم درست سازوکارهای اقتصادی و توسعه زیرساخت‌های سی‌ان‌جی، می‌تواند فوری‌ترین و موثرترین ابزار برای مهار ناترازی سوخت باشد. جایگزینی این حجم از بنزین مصرفی گامی مهم در حفظ ذخایر کشور به‌شمار می‌رود، اما تثبیت و ارتقای آن مستلزم پشتیبانی مستمر از زنجیره تأمین، شتاب‌بخشی به تبدیل خودروهای عمومی و اجرای به‌موقع تعهدات توسعه جایگاه‌هاست که سرانجام افزون‌بر سبک کردن بار مصرف بنزین، پایدارترین مسیر برای ارتقای امنیت انرژی کشور به‌شمار می‌رود.



سی‌ان‌جی از دیگر اقدام‌هایی است که با هدف مهار ناترازی بنزین و بهره‌گیری از ظرفیت مغفول سی‌ان‌جی با همکاری وزارت کشور و سکوی حمل‌ونقل اینترنتی آغاز و امکان ثبت‌نام برای همه خودروهای پرپیمایش فعال در سکوی اینترنتی (تاکسی‌های آنلاین) در سراسر کشور فراهم شده است.

مالکان خودروهای مشمول پس از دریافت پیامک می‌توانند با مراجعه به سامانه ger.niopdc.ir برای تکمیل ثبت‌نام و انتخاب کارگاه مجاز اقدام کنند و معیار انتخاب

برای استفاده از این سوخت است. باین حال، توسعه جایگاه‌ها در برخی مناطق کمتر برخوردار همچنان در دستور کار قرار دارد و مناطقی همچون جنوب کرمان و استان سیستان و بلوچستان نیز به‌تازگی به این زیرساخت متصل شده‌اند.

تبدیل رایگان تاکسی‌های اینترنتی به دوگانه‌سوز
طرح تبدیل رایگان خودروهای پرپیمایش فعال در سکوی حمل‌ونقل اینترنتی در سراسر کشور به

مغفول روزانه ۲۵ میلیون مترمکعبی سی‌ان‌جی در کشور، مصرف روزانه این سوخت به حدود ۱۵ میلیون مترمکعب در روز کاهش باید.

صرفه‌جویی ۴۸ میلیون لیتری بنزین در کرمان با افزایش مصرف سی‌ان‌جی
تحلیل داده‌های مصرف حاکی از آن است که افزایش اخیر مصرف سی‌ان‌جی تنها حاصل تعیین نرخ سوم بنزین به قیمت ۱۰ هزار تومان نبوده است، بلکه ساماندهی شیوه‌های توزیع سوخت و کارت‌های اضطرار جایگاه‌ها در مناطقی مانند استان‌های کرمان و سیستان و بلوچستان، نقش قابل توجهی در افزایش مصرف سی‌ان‌جی داشته است. به‌گونه‌ای که حذف کارت اضطرار جایگاه در استان‌های کرمان و انتقال مستقیم سهمیه به کارت‌های شخصی شهروندان سبب شد افزون‌بر کاهش صفوف و افزایش رضایتمندی، مصرف غیربهرینه بنزین از ابتدای مرداد تا پایان شهریور ۱۲ درصد کاهش و به‌دنبال آن مصرف سی‌ان‌جی افزایش یابد که این رقم معادل صرفه‌جویی ۴۸ میلیون لیتری بنزین در این بازه زمانی بوده است.

در بخش زیرساخت و تقاضای اقدام‌های حمایتی متناسب با این روند در دستور کار قرار گرفته است؛ به‌گونه‌ای که اکنون حدود ۴ میلیون و ۳۰۰ هزار خودرو به‌صورت کارخانه‌ای یا از طریق تبدیل کارگاهی دوگانه‌سوز شده‌اند و به‌ازای هر یک‌هزار و ۶۰۰ خودرو در کشور، یک جایگاه سی‌ان‌جی وجود دارد که بیانگر ظرفیت قابل توجه مصرف سوخت سی‌ان‌جی و دسترسی مناسب ناوگان خودرویی

به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران به نقل از «شانا» براساس آمارهای ارائه‌شده از سوی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، مصرف روزانه سی‌ان‌جی پس از اصلاح نرخ سوم بنزین، با رشد حدود ۱۴ درصدی، از ۱۴ میلیون و ۷۰۰ هزار مترمکعب در مردادماه به ۱۶ میلیون و ۷۰۰ هزار مترمکعب تا ۲۰ مهر رسید.
با توجه به معادل بودن مصرف سی‌ان‌جی و بنزین با یکدیگر، این افزایش ۲ میلیون مترمکعبی سی‌ان‌جی به معنای عدم مصرف روزانه ۲ میلیون لیتر بنزین در چرخه سوخت‌رسانی کشور است؛ به همین دلیل، در شرایطی که پالایشگاه‌های کشور برای پاسخگویی به تقاضای فزاینده مصرف با تمام توان در چرخه بهره‌برداری قرار دارند، جایگزینی سوخت پاک نه تنها سبب کاهش فشار عملیاتی بر واحدهای پالایشی می‌شود، بلکه نقشی موثر در مدیریت ذخایر راهبردی فرآورده‌های نفتی ایفا می‌کند.

این رشد ۱۴ درصدی مصرف سی‌ان‌جی پس از اصلاح نرخ سوم بنزین، آمار امیدوارکننده‌ای است که می‌تواند نشان‌دهنده بازگشت تدریجی سهم سی‌ان‌جی در سبد سوخت خودروها باشد؛ زیرا مقدار مصرف این سوخت پاک در سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ به مرز ۲۴ میلیون مترمکعب در روز نیز رسیده بود، اما تثبیت نرخ بنزین و کاهش توجه اقتصادی استفاده از سی‌ان‌جی سبب شد با توجه به ظرفیت

اف ایکس برقی

FX EV

در مسیر آینده



فونیکس

NEW





جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

fownix.official



MSH
MVM SUPER HYBRID



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

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

بیلپورد
Billboard

فرا تراز یک شاسی بلند خانوادگی

«هیوندای در سپتامبر ۲۰۲۶ کمپین تبلیغاتی «All That And More» را با حضور پارکر پوزی برای معرفی پالیسید هیبرید جدید راهاندازی کرد. این آگهی با تلفیق طنز و موقعیت‌های متنوع رانندگی، بر طراحی لوکس، فضای کابین، فناوری، ایمنی و توانایی‌های خودرو تاکید داشت. کمپین از تلویزیون، شبکه‌های اجتماعی و پلتفرم‌های دیجیتال برای معرفی این شاسی بلند بهره گرفت.



کروز کنترل تطبیقی؛ کاربردی ترین آپشن خودرو

«کروز کنترل تطبیقی (ACC) به تدریج از یک امکان ویژه در خودروهای گران قیمت به یکی از فناوری‌های مهم خودروهای امروزی تبدیل شده است. برخلاف کروز کنترل معمولی که تنها سرعت تعیین شده را حفظ می‌کند، این سامانه با استفاده از رادار و گاهی دوربین، فاصله و سرعت نسبی خودرو جلویی را تشخیص می‌دهد و با تنظیم شتاب و ترمز، فاصله انتخاب شده توسط راننده را حفظ می‌کند. گسترش حسگرهای پیشرفته و کاهش هزینه تولید تجهیزات الکترونیکی، زمینه عرضه این فناوری را در طیف وسیع تری از خودروها فراهم کرده است. در نسخه‌های پیشرفته‌تر، قابلیت توقف و حرکت مجدد در ترافیک نیز وجود دارد؛ ویژگی‌ای که می‌تواند فشار رانندگی در مسیرهای پرترافیک را کاهش دهد. بر اساس گزارش موسسه بیمه ایمنی بزرگراه‌های آمریکا (IIHS)، در خودروهای مدل ۲۰۲۴، کروز کنترل تطبیقی همراه با سامانه حفظ مرکز خط در ۳۰ درصد از سری‌های خودرویی به صورت استاندارد و در ۳۲ درصد به صورت سفارشی عرضه می‌شود. با این حال، گسترش این فناوری به معنای رانندگی خودکار کامل نیست. کروز کنترل تطبیقی ممکن است در مواجهه با خودروهای متوقف، تغییر ناگهانی مسیر دیگران یا شرایط نامناسب جاده عملکرد محدودی داشته باشد. سازمان ایمنی ترافیک بزرگراه‌های آمریکا تاکید می‌کند که راننده باید همچنان هوشیار بماند و مسئولیت کنترل خودرو را برعهده داشته باشد. آینده کروز کنترل تطبیقی به بهبود دقت حسگرها، هماهنگی با سامانه‌های ترمز اضطراری و کاهش هزینه تولید وابسته است. این فناوری می‌تواند رانندگی را آسان‌تر کند، اما جایگزین توجه راننده و رعایت فاصله ایمن نخواهد شد.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir



نکته آموزشی

خودداری کنید تا روغن به اجزای توربو برسد. همچنین پس از رانندگی طولانی با بار زیاد یا دور موتور بالا، در صورت توصیه دفترچه خودرو، پیش از خاموش کردن اجازه دهید موتور مدتی خنک شود. بررسی فیلترهوا، سطح روغن و نشی‌ها نیز اهمیت دارد.

«موتورهای توربوشارژر برای حفظ قدرت و دوام، به سرویس منظم و روغن کاری مناسب نیاز دارند. طبق توصیه سازندگان، روغن موتور و فیلتر آن باید در فواصل تعیین شده تعویض شوند و تنها از روغنی با مشخصات تایید شده خودروساز استفاده شود. پس از روشن کردن موتور سرد، از گاز دادن شدید و شتابگیری ناگهانی

نگهداری صحیح
موتور توربوشارژر



BMW 225L GRAN COUPE

عرضه توسط پرشیا خودرو (گروه پرشیا موبیلیتی)



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۰۲۱-۴۵۹۱

www.Persiakhodro.ir