



نگاهی به کراس اوور لوکس
«جنسیس»

۱۲ صفحه



استارت
Start

امید محمدی

سر دبیر

قیمت گذاری دستوری؛ حمایت از مصرف کننده یا تضعیف تولید؟

صنعت خودرو را نمی توان با دستور اداره کرده همان طور که نمی توان انتظار داشت تولیدکننده در بازاری با هزینه های متغیر، مواد اولیه گران، محدودیت های ارزی و فشارهای مالی، محصول خود را با قیمتی عرضه کند...

۲ صفحه

تیترهای امروز

Titles

استراتژی تازه خودرو سازان سنگین اروپایی و آمریکایی برای غلبه بر چینی ها

۹ صفحه

«پارس خودرو» در مهرماه رکورد تولید ماهانه و هفتگی را زد

۱۰ صفحه

توسعه خودروهای هیبریدی نیازمند حمایت همزمان از مصرف کننده و صنعت خودرو

۲ صفحه

۴ انتخاب با کیفیت و نسبتاً بهروز «دنیای خودرو» برای مخاطبان:

با ۳ میلیارد تومان چه خودرویی بخریم؟

۸ صفحه

امتیاز واردات از طریق بورس کالا عرضه می شود:

تعرفه واردات خودرو حداقل ۱۰۰ درصد تعیین شد

مصوبه شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا با امضای مسعود پزشکیان، رئیس قوه مجریه؛ محمدباقر قالیباف، رئیس قوه مقننه و حجت الاسلام غلامحسین اژهای، رئیس قوه قضائیه ...

۵ صفحه

رئیس تحقیق و توسعه «کیا» مطرح کرد:

جای یک کوپه ژاپنی- کره ای با مهندسی دیوانه وار در بازار خالی است

۶ صفحه

بازار به اخبار واردات خودرو
واکنش نشان داد

رشد قیمت یک میلیارد تومانی نیسان پاترول در یک روز

۷ صفحه

قطعه سازان برای حفظ حاشیه سود به بازنگری
قراردادها و اصلاح زنجیره تامین روی آورده اند:

موج گرانی نهاده ها در زنجیره تامین خودرو

۱۲ صفحه

دانشیار گروه انرژی دانشکده مهندسی مکانیک دانشگاه صنعتی خواجه نصیرالدین طوسی در گفت و گو با «دنیای خودرو»

توسعه خودروهای هیبریدی، اولویت منطقی تری

برای صنعت خودرو کشور است

۳ صفحات



عکس جنبه تزئینی دارد

اتمسفرانی

حس خوب، خرید مطمئن

ARINA DRIVE

۰۲۱-۲۲۸۱۴۰۴۰

ارتباط با ما

قیمت قطعی

تحويل فوری



فروش ویژه LAMARI NEO

BMW 225L GRAN COUPE

عرضه توسط پرشیا خودرو (گروه پرشیا موبیلیتی)



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۰۲۱-۴۵۹۱

www.Persiakhodro.ir



کوبیده می‌شود. نماینده مرسدس دست‌هایش را از سر ناامیدی بالا می‌اندازد و دو کودک سر اسیمه پیاده می‌شوند و مأموران امنیتی سر می‌رسند. مرسدس فرانس به Caradisiac تایید کرد خودرو و خسارت جزئی دیده و برای تعمیر از غرفه خارج شده است. سخنگوی شرکت گفت هنوز چیزی به‌طور قطعی مشخص نشده و تحقیقات داخلی ادامه دارد. سوال اصلی این است که چطور یک خودرو نمایشی قابل راندن بوده است؟ معمولاً خودروهای نمایشی در حالت Show Mode هستند و سوئیچ مخفی یا قفل سستون فرمان دارند؛ اما این نمونه‌ها ظاهر افعال بوده است. خودرو حادثه دیده مدل VLE ۳۰۰ با پکیج Premium Plus و لاین EXCLUSIVE بود که از هشتم سپتامبر در فرانسه با قیمت پایه ۸۲ هزار یورو معادل ۹۳ هزار دلار قابل سفارش است.

ستاره غرقه مرسدس در نمایشگاه پاریس ۲۰۲۶، ون برقی جدید VLE بود؛ اما این ستاره کمی زودتر از برنامه حرکت کرد. روز شنبه ۱۷ اکتبر در روز ماقبل آخر نمایشگاه در مجموعه «Paris Expo Port de Versailles»، دو پسر کم‌سن‌وسال که گفته می‌شود زیر ۱۲ سال داشتند داخل یک دستگاه VLE نمایشی به رنگ قهوه‌ای متالیک مخملی نشسته بودند و یکی از آن‌ها موفق شد پیش‌رانه برقی را روشن و دندعقب را درگیر کند. ویدئو کوتاهی که در شبکه اجتماعی X با کپشن «Un enfant a CRASHÉ LE NOUVEAU MERCEDES VLE CONTRE UN MUR» دست به دست شد، نشان می‌دهد متخصص محصول مرسدس کنار خودرو ایستاده و تلاش می‌کند جلو حرکت را بگیرد. اما VLE به دیوار پشت سرش که روی آن نوشته بود «Redéfinir L'Espace» به معنای «باز تعریف فضا»

برخورد ون ۹۳ هزار
دلاری «مرسدس بنز»
با دیوار!



قیمت‌گذاری دستوری؛ حمایت از مصرف‌کننده یا تضعیف تولید؟

بخشی از تقاضا به‌جای آن که از نیاز واقعی به خودرو ناشی شود، با انگیزه کسب سود از اختلاف قیمت شکل می‌گیرد. نتیجه آن است که مصرف‌کننده واقعی همچنان با هزینه سنگین خرید مواجه می‌شود؛ در حالی که بخشی از منافع ناشی از محدودیت قیمت به‌دست واسطه‌ها می‌رسد.

البته اصلاح قیمت‌گذاری نباید به معنای رها سازی بازار و نادیده گرفتن توان خرید خانوارها باشد. هرگونه تغییر در این حوزه باید با در نظر گرفتن شرایط اقتصادی مردم، میزان عرضه، سطح رقابت و کیفیت محصولات انجام شود. حمایت از مصرف‌کننده زمانی اثربخش خواهد بود که به‌جای تحمیل زیان به تولیدکننده، از مسیر تسهیلات خرید، افزایش رقابت، شفافیت قیمت‌ها و گسترش عرضه دنبال شود. در این میان، ثبات مقررات اهمیت ویژه‌ای دارد. خودروساز برای سرمایه‌گذاری در توسعه محصول، قطع‌مساز برای افزایش ظرفیت تولید و تامین‌کننده برای برنامه‌ریزی واردات مواد اولیه، به چشم‌اندازی قابل پیش‌بینی نیاز دارند. تغییرات مکرر در قواعد اقتصادی، هزینه تصمیم‌گیری را بالا می‌برد و امکان برنامه‌ریزی بلندمدت را کاهش می‌دهد. بنابراین، اصلاح نظام قیمت‌گذاری باید بخشی از برنامه جامع اصلاح صنعت خودرو باشد؛ برنامه‌ای که در آن، مسئولیت تولیدکننده در قبال کیفیت و بهرهوری، در کنار ضرورت تامین مالی و حفظ توان تولید، به رسمیت شناخته شود. راه برون‌رفت از وضعیت موجود، انتخاب میان منافع تولیدکننده و مصرف‌کننده نیست. تولید پایدار و مصرف‌کننده بر خوردار از قدرت خرید، دو هدف به‌هم پیوسته هستند. اگر تولید تضعیف شود، عرضه نیز آسیب می‌بیند و اگر قدرت خرید مردم نادیده گرفته شود، بازار از تقاضای پایدار محروم خواهد ماند. اکنون زمان آن رسیده است که سیاست‌گذاری خودرو از تمرکز صرف بر کنترل قیمت فاصله بگیرد و به سمت ایجاد بازاری رقابتی، شفاف و قابل پیش‌بینی حرکت کند. قیمت منصفانه باید حاصل تعادل میان هزینه تولید، رقابت، کیفیت و توان خرید مردم باشد؛ نه نتیجه تصمیمی که بدون توجه به پیامدهای اقتصادی آن، تنها برای مدتی کوتاه قیمت‌ها را کنترل می‌کند. حمایت واقعی از مصرف‌کننده، از مسیر تقویت تولید و اصلاح ساختار بازار می‌گذرد، نه از تداوم سیاست‌هایی که هزینه آن در نهایت به کل زنجیره صنعت و اقتصاد خانوار تحمیل می‌شود.

صنعت خودرو را نمی‌توان با دستور اداره کرد؛ همان‌طور که نمی‌توان انتظار داشت تولیدکننده در بازاری با هزینه‌های متغیر، مواد اولیه گران، محدودیت‌های ارزی و فشارهای مالی، محصول خود را با قیمتی عرضه کند که با واقعیت‌های اقتصادی آن فاصله دارد و در عین حال، کیفیت را ارتقا دهد. ظرفیت تولید را افزایش دهد و برای توسعه محصولات جدید سرمایه‌گذاری کند. قیمت‌گذاری دستوری سال‌ها با هدف حمایت از مصرف‌کننده دنبال شده، اما اکنون باید پرسید آیا این شیوه توانسته است به هدف اصلی خود، یعنی دسترسی مردم به خودرو با کیفیت و قیمت مناسب دست پیدا کند؟ واقعیت آن است که قیمت خودرو تنها یک عدد در فهرست فروش خودرو ساز نیست؛ این عدد بر نقدینگی نگاه، توان پرداخت مطالبات قطعه‌سازان، استمرار تولید، سرمایه‌گذاری در فناوری و حتی برنامه‌ریزی نیروی انسانی اثر می‌گذارد. هنگامی که قیمت فروش با هزینه‌های واقعی تولید تناسب نداشته باشد، فشار مالی به بخش‌های مختلف زنجیره تامین منتقل می‌شود. قطعه‌ساز برای تامین مواد اولیه به نقدینگی نیاز دارد، خودروساز باید هزینه‌های جاری و تعهدات خود را پرداخت کند و هرگونه اختلال در این چرخه می‌تواند برنامه تولید را با مشکل مواجه سازد.

در چنین شرایطی، انتظار برای افزایش تولید و ارتقای کیفیت، بدون اصلاح سازوکارهای اقتصادی، انتظاری دشوار است. هیچ صنعتی نمی‌تواند در بلندمدت با کاهش حاشیه سود، انباشت بدهی و محدود شدن منابع سرمایه‌گذاری، مسیر توسعه را با سرعت مطلوب طی کند. صنعت خودرو نیز از این قاعده مستثنای نیست. از سوی دیگر، پایین نگه داشتن دستوری قیمت کارخانه لزوماً به معنای ارزان شدن خودرو برای مصرف‌کننده نیست. هنگامی که میان قیمت مصوب و نرخ بازار فاصله قابل توجهی ایجاد می‌شود، زمینه برای شکل‌گیری رانت و فعالیت‌های سوداگرانه فراهم خواهد شد. در این وضعیت،



امید محمدی

سر دبیر

دانشیار گروه انرژی دانشکده مهندسی مکانیک دانشگاه صنعتی
خواجه نصیرالدین طوسی در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

توسعه خودروهای هیبریدی، اولویت منطقه‌تری برای صنعت خودرو کشور است

در کشور مجموعه‌هایی وجود دارند که تجهیزات انجام برخی آزمون‌های استاندارد باتری را در اختیار دارند، اما امکانات موجود محدود است

شود؟ از سوی دیگر، نبود زیرساخت‌های کافی برای انجام آزمون‌های تخصصی و مخرب باتری، موضوع ایمنی محصولات برقی و میزان وابستگی صنعت خودرو به مراکز آزمایشگاهی خارجی رانیز به یکی از چالش‌های این حوزه تبدیل کرده است. برای بررسی ظرفیت تولید باتری در ایران، فاصله فناوری کشور با تولیدکنندگان جهانی، اولویت خودروهای هیبریدی و تمام‌برقی و نقش دولت در استاندارد سازی و توسعه زیرساخت‌های مورد نیاز، با «فرشاد توایی»، دانشیار گروه انرژی دانشکده مهندسی مکانیک دانشگاه صنعتی خواجه نصیرالدین طوسی به گفت‌وگو پرداختیم:



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

«برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل در سال‌های اخیر به یکی از محورهای اصلی رقابت خودروسازان جهان تبدیل شده است؛ مسیری که از توسعه خودروهای تمام‌برقی و هیبریدی تا سرمایه‌گذاری در فناوری باتری، زیرساخت شارژ و ایجاد شبکه‌های تعویض باتری را دربر می‌گیرد. با این حال، حرکت به سمت برقی‌سازی در ایران با ملاحظات متفاوت از بازارهای پیشرو جهان همراه است. محدودیت منابع مالی، دشواری رقابت قیمتی با تولیدکنندگان بزرگ، وابستگی فناوری و ضرورت ایجاد زیرساخت‌های فنی و استاندارد، انتخاب مسیر مناسب را به تصمیمی راهبردی برای خودروسازان داخلی تبدیل کرده است. در چنین شرایطی، این پرسش مطرح می‌شود که آیا سرمایه‌گذاری گسترده برای تولید سلول باتری خودرو در داخل کشور می‌تواند به نتیجه‌ای اقتصادی و رقابتی برسد یا بهتر است منابع موجود در مسیر توسعه خودروهای هیبریدی و کاهش مصرف سوخت به کار گرفته

باتوجه به حرکت خودروسازان داخلی به سمت تولید خودروهای هیبریدی و تمام‌برقی، آیا امکان تامین باتری مورد نیاز این محصولات از داخل کشور وجود دارد؟ آیا می‌توان به تولید سلول باتری در ایران امیدوار بود؟

برای پاسخ به این پرسش، باید میان تولید سلول باتری و مونتاژ یک باتری تفاوت قائل شویم. تولید سلول، فناوری و سرمایه‌گذاری متفاوتی نسبت به کنار هم قرار دادن سلول‌ها و ساخت یک باتری نیاز دارد. در شرایط کنونی، رقابت در صنعت جهانی باتری بسیار شدید است و تولیدکنندگان بزرگ با ظرفیت بالا و هزینه تمام‌شده پایین فعالیت می‌کنند. به همین دلیل، به‌دیمی دانه در چند سال آینده تولیدکنندگان داخلی بتوانند سلول باتری خود را با قیمتی رقابتی تولید کنند

اف ایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV

فونیکس

NEW

جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید

مرکز تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

fownix.official

MVM SUPER HYBRID



بازگشت «زنوس E10» بعد از ۱۰ سال

۱۰ سال بعد از ورشکستگی، زنوس بر گشته‌است. این خودرو ساز کوچک بریتانیایی که نخستین بار E1۰ را در ۲۰۱۴ با قیمت ۲۵ هزار پوند عرضه کرد در ۲۰۱۷ به اداره تصفیه رفت و دارای هاش را ACCA را خرید، حالاً نسخه باز مهندسی شده ۲۰۲۷ را با کمک مرکز پر فور منس هتل لوتوس در نورفولک به تولید می‌رساند. تحویل هالاز سه‌ماهه دوم ۲۰۲۷ شروع می‌شود. دو نسخه از این خودرو عرضه می‌شود: نسخه پایه ۲۰۲۷ با یک موتور ۲.۲ لیتری توربو ۴ سیلندر یا ۳۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۵ نیوتون‌متر گشتاور بر خوردار است که ۷۹۰ کیلوگرم وزن دارد و شتاب صفر تا ۱۰۰ آن ۲.۸ ثانیه است. نسخه پر چمدار ۲۰۲۷ با موتور ۲ لیتری توربو کوچک‌تر اما قوی‌تر، ۲۸۰ اسب‌بخار قدرت و ۵۱۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند و نسبت قدرت به وزن ۴۸۰ اسب بر تن دارد. صفر تا صفر در ۲.۲ ثانیه بوده و سقف سرعت هر دو ۱۵۰ مایل یا ۲۴۱ کیلومتر بر

خودرو دارند. این موضوع تنها به عملکرد دباتری در شرایط عادی محدود نمی‌شود، بلکه رفتار آن پس از ضربه، نفوذ اجسام خارجی و آسیب‌های جدی نیز باید بررسی شود. مساله این است که انجام چنین آزمون‌هایی به تجهیزات تخصصی، فضای آزمایشگاهی مناسب و الزامات ایمنی ویژه نیاز دارد. وجود تجهیزات پراکنده برای انجام برخی آزمون‌ها، لزوماً به معنای بر خور داری از یک مجموعه جامع آزمایشگاهی نیست. دست کم من مجموعه‌ای را نمی‌شناسم که بتواند همه این آزمون‌های تخصصی را به صورت یکپارچه پوشش دهد؛ البته این به معنای نفی قطعی وجود چنین امکان‌اتی در کشور نیست.

این محدودیت‌ها چه تأثیری بر روند تولید خودروهای برقی و هیبریدی در ایران دارد؟ آیا همچنان برای انجام آزمون‌های باتری به کشورهای دیگر وابسته هستیم؟

بله؛ در این زمینه همچنان وابستگی وجود دارد. در مواردی که برای انجام آزمون‌های تخصصی و تأیید عملکرد یک یک باتری نیاز به تجهیزات خاص وجود دارد، نمونه‌هایی از ماشین به چین ارسال می‌شوند و پس از انجام آزمون، نتایج دریافت می‌شود. این وضعیت نشان می‌دهد که توسعه صنعت خودروهای برقی فقط به خرید خط تولید یا طراحی محصول محدود نیست. در کنار تولید، باید زیر ساخت‌های ارزیابی ایمنی، آزمون‌های تخصصی و تأیید انطباق نیز توسعه پیدا کند. اگر این بخش‌ها هم‌زمان با تولید رشد نکنند، صنعت داخلی در مراحل مختلف توسعه محصول به مراکز خارجی وابسته خواهد ماند. به اعتقاد من، باید میان اهداف صنعتی و امکانات واقعی کشور تناسب برقرار شود. توسعه خودروهای هیبریدی، تدوین استانداردهای مشترک و تقویت زیر ساخت‌های آزمون می‌توانند در شرایط فعلی مسیر عملی‌تری برای صنعت خودرو ایران فراهم کنند؛ مسیری که ضمن کاهش مصرف سوخت، امکان حرکت تدریجی به سمت فناوری‌های پیشرفته‌تر را نیز حفظ کند



وضعیت استانداردهای باتری خودرو در ایران چگونه است؟ آیا زیر ساخت‌های آزمایشگاهی کشور برای ارزیابی ایمنی باتری‌های خودروهای برقی کفایت می‌کند؟

در کشور مجموعه‌هایی وجود دارند که تجهیزات انجام برخی آزمون‌های استاندارد دباتری را در اختیار دارند، اما امکانات موجود محدود است. به ویژه در حوزه آزمون‌های مخرب و ارزیابی رفتار باتری در شرایط بحرانی، با کمبودهایی مواجه هستیم. برخی آزمون‌ها به هدف بررسی میزان تحمل باتری در شرایط غیر عادی و خطرناک انجام می‌شوند. برای نمونه، در یکی از آزمون‌های ایمنی ممکن است باتری با جسمی نوک‌تیز سوراخ شود تا مشخص شود پس از آسیب دیدگی، چه رفتاری از خود نشان می‌دهد و آیا احتمال آتش‌سوزی یا بروز واکنش حرارتی خطرناک وجود دارد یا خیر. اهمیت این آزمون‌ها زمانی روشن می‌شود که یک خودرو برقی در جاده تصادف کند و بخشی از سازه خودرو به باتری آسیب برساند. در چنین شرایطی، باید مشخص باشد که سر نشینان و نیروهای امدادی چه میزان فرصت برای خروج ایمن از

مدت زیادی منتظر بماند، به ایستگاه مخصوص مراجعه می‌کند و باتری تخلیه شده با باتری شارژ شده جایگزین می‌شود. اجرای چنین طرحی به سرمایه‌گذاری قابل توجه، شبکه لجستیکی گسترده و مدیریت دقیق نیاز دارد. بنابراین، زمانی می‌توان انتظار داشت این مدل از نظر اقتصادی توجیه‌پذیر شود که تعداد زیادی خودرو از زیر ساخت مشترک استفاده کنند. اگر هر خودرو ساز استاندارد اختصاصی خود را داشته باشد، توسعه شبکه تعویض باتری برای هر برند به پروژه‌ای جداگانه تبدیل می‌شود و هزینه‌ها افزایش می‌یابد. در مقابل، اگر دولت استانداردهای لازم را از ابتدا تعیین کند و خودرو سازان را به رعایت الزامات مشترک ملزم سازد، امکان شکل‌گیری زیر ساختی گسترده‌تر فراهم می‌شود. به همین دلیل، در کنار حمایت‌های مالی و مشوق‌های اقتصادی، باید از هم‌اکنون درباره استانداردها، اتصالات، سازگاری باتری‌ها و الزامات فنی زیر ساخت‌های مشترک تصمیم‌گیری شود. اگر این موضوع به آینده موکول شود، ممکن است هر شرکت مسیر جداگانه‌ای را انتخاب کند و اصلاح این وضعیت در مراحل بعدی هزینه زیادی به همراه داشته باشد.

با توجه به محدودیت‌های تولید سلول باتری و نیاز خودرو سازان به کاهش مصرف سوخت، به نظر شما تمرکز صنعت خودرو ایران باید بر توسعه خودروهای تمام‌برقی باشد یا خودروهای هیبریدی؟

در شرایط فعلی، خودروهای هیبریدی برای ایران منطقی‌تر به نظر می‌رسند. اگر بخواهیم تمام برنامه برقی‌سازی را بر باتری متکی کنیم، در حالی که هنوز امکان تولید انبوه سلول باتری با قیمت رقابتی را نداریم، وابستگی قابل توجهی به زنجیره تأمین خارجی ایجاد خواهد شد. این وابستگی می‌تواند در ادامه مسیر، محدودیت‌هایی برای تولید و توسعه بازار به وجود بیاورد. در مقابل، خودروهای هیبریدی به یک باتری کوچک‌تری نسبت به بسیاری از خودروهای تمام‌برقی نیاز دارند و می‌توانند بخشی از مسیر کاهش مصرف سوخت را بدون اتکال کامل به باتری طی کنند. البته میزان وابستگی هر خودرو به باتری به نوع فناوری هیبریدی آن بستگی دارد؛ اما در مجموع، این مسیر می‌تواند فشار کمتری بر زنجیره تأمین باتری وارد کند. از طرف دیگر، ایران کشوری بر خوردار از منابع سوخت فسیلی است و باید شرایط اقتصادی و صنعتی خود را نیز در انتخاب فناوری در نظر بگیرد. هدف نباید صرفاً حرکت ظاهری به سمت برقی‌سازی باشد؛ بلکه باید فناوری‌ای انتخاب شود که امکان توسعه صنعتی، تولید پایدار و رقابت‌پذیری بیشتری داشته باشد. با این ملاحظات، در شرایط فعلی توسعه خودروهای هیبریدی می‌تواند اولویت مناسب‌تری برای صنعت خودرو کشور باشد

دولت برای توسعه خودروهای هیبریدی و برقی چه اقداماتی می‌تواند انجام دهد؟ آیا پرداخت بارانه و حمایت مالی از مصرف‌کنندگان و خودرو سازان کافی است؟ حمایت مالی دولت می‌تواند موثر باشد، اما به نظر من، قانون‌گذاری صحیح و ایجاد استانداردهای مشترک اهمیت بسیار زیادی دارد. تجربه چین در توسعه طرح تعویض باتری نشان می‌دهد که برای شکل‌گیری یک زیر ساخت فراگیر، نمی‌توان صرفاً به تصمیم‌های مستقل شرکت‌های خودرو ساز تکیه کرد. در طرح تعویض باتری یا «باتری سوآپ»، راننده به جای این که برای شارژ باتری

این مساله صرفاً به شرایط خاص اقتصادی ایران محدود نیست؛ بلکه رقابت در این صنعت در سطح جهانی بسیار فشرده شده است. البته در حوزه‌هایی که ملاحظات امنیتی و راهبردی اهمیت بیشتری دارند، ممکن است تولید داخلی باتری حتی با هزینه بالاتر توجیه داشته باشد. برای مثال، در برخی تجهیزات حساس مخابراتی یا کاربردهای خاص، اطمینان از امنیت و عملکرد باتری می‌تواند بر ملاحظات اقتصادی اولویت پیدا کند. اما صنعت خودرو بازاری رقابتی است و نمی‌توان صرفاً با تکیه بر ضرورت داخلی‌سازی، هزینه بالای تولید را نادیده گرفت.

فاصله فناوری ایران با کشورهای پیشرو در تولید باتری چقدر است؟ آیا با خرید تجهیزات و راه اندازی خط تولید می‌توان این فاصله را جبران کرد؟

اگر هدف، تولید باتری با کیفیت متناسب با سطح فناوری روز دنیا باشد، خرید خط تولید مناسب می‌تواند یکی از پیش نیازهای دستیابی به این هدف باشد. البته صرف خرید تجهیزات کافی نیست و مطالعات فنی و اقتصادی دقیق انتخاب فناوری مناسب، مدیریت کارآمد و تأمین مواد اولیه نیز اهمیت زیادی دارد. بنابراین، از نظر فنی می‌توان برای راه اندازی خطوط تولید با فناوری روز برنامه‌ریزی کرد، اما مساله اصلی، رقابت‌پذیری اقتصادی محصول نهایی است. به اعتقاد من، حتی اگر سرمایه‌گذاری با ریسک‌پذیری بالا و رد این حوزه شود و منابع مالی قابل توجهی را برای خرید تجهیزات اختصاص دهد، احتمال رقابت قیمتی با تولید کنندگان چینی بسیار پایین خواهد بود. بررسی‌های میدانی و مطالعاتی که برای شرکت‌های مختلف در این زمینه انجام داده‌ام نیز نشان می‌دهد هزینه مواد اولیه و سایر نهادهای مورد نیاز، تولید سلول باتری در داخل کشور را با چالش جدی اقتصادی مواجه می‌کند. در ایران نیز شرکت‌هایی برای ورود به این حوزه اقدام کرده‌اند، اما راه اندازی خط تولید با رسیدن به تولید انبوه و رقابت‌پذیری در بازار تفاوت دارد. باید توجه داشت که سرمایه‌گذاری صنعتی زمانی موفق است که علاوه بر امکان تولید محصول، بازار کافی برای فروش آن وجود داشته باشد و هزینه تمام شده نیز با محصولات رقیب قابل مقایسه باشد.

فونیکس

F7 PRO PLUG-IN HYBRID

ALL THE WAY WITH YOU

WWW.FOWNIX.COM

fownix.official

جهت اطلاعات بیشتر من را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات مشتریان ۰۲۱-۴۷۶۵۱



برای گیمرها، خود آپدیت است. Spec IV بخش اول دارای ۶ خودرو جدید است: Xiaomi Vision Gran Turismo، هابیر کار برقی کانسیست با ضرب درگ ۰.۲۹ و کانال‌های هوای عظیم و چراغ عقب هالهای فراری ۲۳۵۵ برلینتا ۱۹۹۴ طراحی پنینفارینا، هوندا اسپویک Si گروه A نسخه ۱۹۸۷ بر اساس موگن موتول قهرمان All-Japan Touring Car، مزدا GT۳۳ Vision GT۳۳-EvoX ۲۰۲۶ با موتور چهارر و توره الهام گرفته از ۷۸۷B برنده لمان، هوندا Step WGN Spada Premium Line ۲۰۲۳ مینیون لوکس و سیترون ۲CV Charleston ۱۹۸۶. پیست جدید Sportsland Sugo به طول ۳۵۸۶ متر در میاگی‌زاین، با شش رویداد World Circuit جدید لوکیشن‌های Scapes و Car Viewer و حالت جدید Experience به بازی اضافه شده است.

۳۰ سالگی گرن تورسمورایایک آپدیت رایگان عظیم و یک دسته لیمیتد شروع کرد به گزارش «پلاگ پلای استیشن» آپدیت Spec IV Part ۱ گرن تورسمو ۱۴۱۴ اکتبر به صورت رایگان عرضه شد و حالا با سخت‌افزار و پردازش تکمیل می‌شود. ستاره سخت‌افزاری، دسته DualSense Gran Turismo Limited Edition است. بدنه سفید با دوناوار مسابقه‌ای مشکی روی تاج پند، گرافیک موتور اسپرت، پنل جلویی بافت‌دار با طرح فیبر کربن و نوشته‌های The Drive of Your Life از GT۴ روی گریپ راست لوگوی GT و روی گریپ چپ عدد ۲۰ و ۱۰۰ برای ۱۰۰ میلیون نسخه فروش سری. پیش‌فروش از ۱۲۲ اکتبر ساعت ۱۰ صبح به وقت محلی از PlayStation Direct و خرده‌فروشی‌ها و عرضه جهانی از ۱۰ دسامبر آغاز می‌شود. سونی می‌گوید تیراز محدود است. بخش جذاب‌تر



قدیمی‌ترین شبیه‌ساز خودرو ۳۰ ساله شد

بدون مشوق‌های اقتصادی و برنامه صنعتی پایدار، عبور از مصرف بالای سوخت امکان‌پذیر نیست؛

توسعه خودروهای هیبریدی نیازمند حمایت همزمان از مصرف‌کننده و صنعت خودرو

میزان منفعت نهایی به تعداد خودروهای جایگزین شده، میزان پیمایش و صرفه‌جویی واقعی هر خودرو وابسته است. بنابراین، حمایت از خودروهای هیبریدی نباید سیاستی مقطعی یا محدود به مشوق خرید باشد



عکس جنبه تزئینی دارد

پیش‌بینی‌پذیر بودن سیاست‌های تجاری و صنعتی است. تغییرات ناگهانی تعرفه‌ها، محدودیت‌های ارزی و دشواری تامین قطعات می‌تواند برنامه تولیدکننده را مختل کند و هزینه نگهداری خودرو را برای مصرف‌کننده افزایش دهد. در نتیجه، تدوین یک نقشه راه چندساله برای واردات هدفمند، تولید داخلی و توسعه زنجیره تامین ضروری است. همچنین، شبکه خدمات پس از فروش باید توان غیب‌یابی و تعمیر سامانه‌های برقی و الکترونیکی این خودروها را داشته باشد. تامین قطعات، آموزش تعمیرکاران، دسترسی به تجهیزات تخصصی و تعیین چارچوب روشن برای ضمانت باتری، از عواملی هستند که بر اعتماد خریدار اثر می‌گذارد. بدون این الزامات، حتی خودرویی با مصرف سوخت پایین نیز ممکن است به دلیل نگرانی از هزینه تعمیرات با استقبال کافی مواجه نشود.

سیاست صنعتی با هدف کاهش مصرف سوخت توسعه خودروهای هیبریدی زمانی به نتیجه اقتصادی می‌رسد که دولت منافع آن را در مقیاس کلان نیز محاسبه کند. کاهش مصرف بنزین می‌تواند فشار بر تامین و توزیع سوخت را کمتر کند و در صورت جایگزینی خودروهای پر مصرف، به کاهش بخشی از آلایندگی ناشی از تردد شهری کمک کند. در مقابل، میزان منفعت نهایی به تعداد خودروهای جایگزین شده، میزان پیمایش و صرفه‌جویی واقعی هر خودرو وابسته است. بنابراین، حمایت از خودروهای هیبریدی نباید سیاستی مقطعی یا محدود به مشوق خرید باشد. هماهنگی میان سیاست‌های انرژی، صنعت، تجارت و محیط زیست می‌تواند زمینه توسعه بازاری را فراهم کند که در آن، مصرف‌کننده از هزینه بهره‌برداری کمتر برخوردار شود و صنعت خودرو نیز برای سرمایه‌گذاری در فناوری‌های جدید انگیزه داشته باشد. در نهایت، مسیر توسعه خودروهای هیبریدی در ایران از حمایت همزمان از دو سوی بازار می‌گذرد: مصرف‌کننده‌ای که باید توان خرید و اطمینان از خدمات مناسب داشته باشد و صنعتی که برای توسعه فناوری به سرمایه، ثبات مقررات و فرصت رقابت نیاز دارد. تنها با ایجاد این توازن می‌توان خودروهای هیبریدی را از محصولات محدود بازار به بخشی موثر از برنامه کاهش مصرف سوخت و نوسازی ناوگان کشور تبدیل کرد.

کنترل الکترونیکی و تجهیزات مدیریت انرژی، هزینه تولید خودرو را افزایش می‌دهد. اگر این هزینه به‌طور کامل به قیمت نهایی منتقل شود، محصول کم‌مصرف ممکن است از دسترسی بخش بزرگی از خانوارها خارج بماند. در چنین شرایطی، دولت می‌تواند با طراحی مشوق‌های هدفمند، فاصله میان هزینه اولیه خرید و منافع بلندمدت مصرف سوخت را کاهش دهد. تخفیف‌های مالیاتی، تسهیلات خرید، تامین مالی کم‌هزینه و امتیازهای مرتبط با نوسازی خودروهای فرسوده، از جمله ابزارهایی هستند که می‌توانند تقاضای بسیاری خودروهای کم‌مصرف را تقویت کنند. این حمایت‌ها باید بر مبنای میزان کاهش مصرف سوخت و آلایندگی طراحی شوند و به گونه‌ای نباشند که صرفاً به افزایش واردات خودروهای گران‌قیمت منجر شوند. هدف اصلی، دسترسی بیشتر مصرف‌کنندگان به فناوری کم‌مصرف و ایجاد بازاری پایدار برای آن است.

صنعت خودرو به مشوق تولید نیاز دارد حمایت از مصرف‌کننده به تنهایی کافی نیست. اگر خودرو ساز داخلی امکان سرمایه‌گذاری در توسعه قوای محرکه هیبریدی، تامین قطعات تخصصی و ارتقای دانش فنی را نداشته باشد، بازار این محصولات به واردات وابسته خواهد ماند. از این رو، سیاست حمایتی باید در کنار تحریک تقاضا، تولید و توسعه فناوری در داخل را نیز هدف قرار دهد. توسعه موتورهای کم‌مصرف، سامانه‌های مدیریت انرژی، تجهیزات الکترونیکی قدرت و زنجیره تامین باتری، به سرمایه‌گذاری بلندمدت و همکاری میان خودروسازان، قطعه‌سازان و مراکز دانشگاهی نیاز دارد. دولت می‌تواند با تامین مالی پروژه‌های تحقیق و توسعه، تسهیل دسترسی به تجهیزات و مواد اولیه، حمایت از آزمون‌های فنی و ایجاد ثبات در مقررات، هزینه ورود صنعت به این حوزه را کاهش دهد. در این مسیر، حمایت‌ها باید به پیشرفت فنی، افزایش بهره‌وری، ارتقای کیفیت و شکل‌گیری توان تولیدی واقعی گره بخورند. اختصاص منابع بدون برنامه مشخص برای توسعه محصول و انتقال دانش فنی، نمی‌تواند به ایجاد مزیت رقابتی پایدار منجر شود.

ثبات مقررات و خدمات پس از فروش یکی دیگر از الزامات توسعه خودروهای هیبریدی،

توسعه خودروهای هیبریدی در ایران رانمی‌توان صرفاً به واردات چند مدل جدید یا عرضه محصولات کم‌مصرف محدود کرد. حرکت به سمت این فناوری، به سیاستی نیاز دارد که همزمان توان خرید مصرف‌کننده، ظرفیت تولید داخل، زیرساخت خدمات پس از فروش و اقتصاد انرژی کشور را در نظر بگیرد. در شرایطی که مصرف بنزین، آلودگی هوا و هزینه تامین سوخت به مسائل مهم اقتصاد ایران تبدیل شده‌اند، خودروهای هیبریدی می‌توانند بخشی از راهکار کاهش مصرف سوخت باشند؛ اما تحقق این ظرفیت، بدون حمایت هدفمند دولت از خریدار و خودروساز امکان‌پذیر نیست.

هیبرید: راهکاری متناسب با شرایط ایران خودرو هیبریدی با ترکیب موتور احتراق داخلی و موتور الکتریکی، بخشی از انرژی مورد نیاز حرکت را از طریق باتری‌های انرژی ترمز و مدیریت هوشمند نیروی محرکه تامین می‌کند. در بسیاری از خودروهای هیبریدی، به‌ویژه در تردهای شهری و مسیرهای پر توقف، موتور الکتریکی می‌تواند سهم بیشتری از حرکت را بر عهده بگیرد و مصرف بنزین را کاهش دهد. مزیت این فناوری برای ایران از آن جهت اهمیت دارد که توسعه خودروهای تمام‌برقی با محدودیت‌هایی مانند هزینه بالای خرید، نیاز به گسترش زیرساخت شارژ و ضرورت آماده‌سازی شبکه خدمات تخصصی مواجه است. در مقابل، خودروهای هیبریدی معمولی برای شارژ باتری به ایستگاه شارژ خارجی نیاز ندارند و باتری آن‌ها از طریق موتور احتراقی و باتری‌های انرژی ترمز شارژ می‌شود. این ویژگی می‌تواند استفاده از آن‌ها را در شرایط فعلی کشور عملی‌تر کند. البته میزان صرفه‌جویی در مصرف سوخت به نوع سامانه هیبریدی، وزن خودرو، شرایط رانندگی، ظرفیت باتری و الگوی استفاده بستگی دارد. بنابراین، سیاست‌گذاری در این حوزه باید بر عملکرد واقعی خودروها و میزان کاهش مصرف سوخت متمرکز باشد، نه صرفاً عنوان هیبریدی در مشخصات محصول

حمایت از مصرف‌کننده؛ شرط شکل‌گیری تقاضای پایدار نخستین مانع گسترش خودروهای هیبریدی در ایران، هزینه اولیه خرید است. فناوری دوگانه محرکه، باتری، سامانه‌های

پیگیری يك موضوع Follow up

ورود نا منظم خودرو به کشور



بایک صدایی، کارشناس بازار خودرو با اشاره به موضوعات مطرح‌شده اخیر توسط دولت، بانک مرکزی و وزارت صمت و چالش‌های مطرح‌شده از سوی بخش خصوصی در حوزه محدودیت‌های واردات خودرو اظهار کرد: «از شرایط اخیر می‌توان نتیجه گرفت که فرآیند واردات خودرو بسیار بی‌نظم و شلخته در حال اجرا شدن است؛ به‌طوری که واگذاری مجوز به ۷۰ تا ۷۰ شرکت مختلف و ورود حجم انبوهی از خودروهای گوناگون بدون داشتن منابع تامین قطعات و خدمات پس از فروش، مشکلات بزرگی در بازار خودرو ایجاد کرده است.» وی افزود: «شرکت‌ها به دلیل تحریم ناچارند خودرو را از واسطه‌ها تهیه کنند و تنوع بالای مدل‌ها در خیابان‌ها دیده می‌شود؛ در حالی که مالکان برای دریافت خدمات، به‌خصوص بازار خدمات پس از فروش باین‌بست روبه‌رو شدند؛ حتی برخی خودروهای وارداتی خریداری‌شده توسط مردم نیز به دلیل مسائل مختلف هنوز پلاک‌گذاری نشده است.» این کارشناس صنعت خودرو درباره تنش‌های اخیر میان دستگاه‌های دولتی و واردکنندگان توضیح داد: «در شرایط امروز از یک سو خودروهای لوکس و وارداتی به کشور تزریق می‌شوند و از سوی دیگر دولت تلاش می‌کند بازار را مدیریت کند. با این حال، نباید فراموش کرد که واردات طبق قانون بودجه ۱۴۰۱ و ۱۴۰۳ مصوب مجلس است و اگر قرار باشد یک‌شنبه به یک دستور متوقف شود، دقیقاً همان بلایی بر سر بازار می‌آید که در سال ۱۳۹۷ رخ داد. موضوع واردات خودرو یک قانون است و توقف ناگهانی واردات همزمان با جهش دلار، شوک به قیمت خودرو وارد می‌کند و پیش از اعلام ممنوعیت رسمی این خبر به صورت روانی بازار را متلاطم می‌کند و مهم‌تر از همه سودجویان از آن برای افزایش بی‌محابای قیمت‌ها سوءاستفاده خواهند کرد.» صدایی در پایان با اشاره به بازگشت سقف‌گذاری‌ها خاطر نشان کرد: «سقف ورود خودروهای بنزینی تا ۲۰ هزار یورو و خودروهای هیبریدی و برقی تا ۲۵ و ۴۰ هزار یورو تعیین شده تا جلوگیری از افزایش قیمت گرفته شود؛ اما با توجه به هزینه‌های تمام‌شده، حتی خودروهای بسیار معمولی دنیا نیز وقتی با تعرفه بالا وارد کشور می‌شوند، در بازار داخلی در رده خودروهای لوکس و گران‌قیمت قرار می‌گیرند که امیدواریم با مدیریت دقیق‌تر، سیاست‌گذاری‌ها به سمت تنظیم واقعی و تعرفه‌گذاری منطقی با هدف حمایت از خودروهای اقتصادی برود تا به رفع نیاز مصرف‌کنندگان منجر شود.»



مدیر بازرگانی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران با بیان این که قیمت هر لیتر بنزین سوپر در جایگاه‌های عرضه‌کننده بین ۱۰۳ تا ۱۱۰ هزار تومان است، اعلام کرد: «جایگاه‌ها این فرآورده را مستقیم از پالایشگاه خریداری و با هزینه خود حمل می‌کنند؛ از این رو قیمت عرضه به صورت رقابتی و متناسب با هزینه‌های حمل تعیین می‌شود.»

حیبی با تأکید بر نبود محدودیت در خرید این فرآورده گفت: «عرضه بنزین سوپر بدون سهمیه انجام می‌شود و متقاضیان می‌توانند به هر مقدار که نیاز دارند، آن را از جایگاه‌های عرضه‌کننده تهیه کنند.»

زاپاس

Spare Tire

فقط ۶۲ هزار خودرو از ۲۱۲ هزار ثبت‌سفارش وارد کشور شد



خودرو با تامین ارز به میزان ۹۴۰ میلیون یورو وارد کشور شده است. میانگین قیمت ارزی خودروهای وارد شده در این سال، ۱۵ هزار یورو بوده است. همچنین در بخش واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور، با وجود ثبت‌سفارش ۲۴۴ دستگاه خودرو، در سال ۱۴۰۴ هیچ وارداتی انجام نشده است.

به نقل از خانه ملت به نقل از مرکز رسانه، بین‌الملل و نظارت عمومی دیوان محاسبات کشور، در اجرای حکم بند (ر) تبصره (۱) ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۴ کل کشور، با وجود پیش‌بینی ۲ میلیارد یورو منابع ارزی حاصل از صادرات برای واردات خودرو و ثبت‌سفارش ۲۱۲ هزار و ۲۳۰ دستگاه، در نهایت ۶۲ هزار و ۷۰۸ دستگاه



تجربه تصادف واقعی روی کنسول «سونی»



«بعد از ۱۰ سال سلطه روی پی سی، BeamNG drive بالاخره به کنسول رسید. این بازی سندباکس که از ۲۹ می ۲۰۱۵ در Early Access استیم بود و با ویدئوهای تصادف و ایرال شده بود، از ۱۹ اکتبر ۲۰۲۶ به صورت Early Access روی PS۵ و Pro PS۵ با قیمت ۲۴.۹۹ دلار عرضه شده است. نسخه PS۵ با آپدیت ۰.۴۰ پی سی همزمان شد. تفاوت اصلی BeamNG با فورزا و گرین تور بسمودر موتور فیزیکی است. این بازی از موتور Soft-Body استفاده می کند. به گفته توماس فیشر، مدیر عامل BeamNG در بلاگ پلی استیشن، هر خودرو شبکهای از گره ها و تیرهاست و موتور ۲۰۰۰ هر ترز یا ۲۰۰۰ پار در ثانیه، تک تک اجزا از شاسی و موتور تا تعلیق را محاسبه می کند. نتیجه این است که تصادف انیمیشن از

پیش تعیین شده نیست و بسته به زاویه و سرعت، گلگیر مجاله می شود، هندسه تعلیق به هم می ریزد و ماشین دیگر مستقیم نمی رود. بازی لیسانس واقعی ندارد و مثل GTA از خودروهای شبیه سازی با تفاوت های ظاهری استفاده می کند و رانندگی هم پشت فرمان دیده نمی شود. اما در عوض حدود هزار کانفیک شامل سوپر اسپرت، سدان، وانت، اتوبوس، کامیون CherrierPercheron کابین بالا جدید، لودر و تریلر های اروپایی FPU دارد و می توان موتور، دیفرانسیل قفل شوار، تفاع و فشار باد تایر را عوض کرد. ۱۲ نقشه سندباکس از صحرای خالی برای کامیون تا شهر، گردنه کوهستانی، پیست، بندر و فرودگاه برای Gymkhana وجود دارد.

ویژه ها

۵۰ همت تسهیلات برای خودرو سازان روی میز دولت



«فرشاد مقیمی، رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) با اشاره به ضرورت هماهنگی میان خودروسازان، قطعه سازان و حاکمیت گفت: «حل اساسی چالش ها نیازمند احکام فرادستگاهی است و بسته محدودی از پیشنهاد های محوری باید برای تصویب به جلسه سران سه قوه ارسال شود.» معاون وزیر صمت تصریح کرد: «بدنبال مکاتبات انجام شده، معاون اول رئیس جمهور در ۲۵ مهر دستور بررسی تامین ۵۰ هزار میلیارد تومان تسهیلات سرمایه در گردش را صادر کرده است.» مقیمی همچنین با تاکید بر این که حذف استانداردهای ایمنی بنیادین مطرح نیست، یادآور شد: «تعلیق موقت برخی استانداردهای غیر اساسی بازربری تقریبی ۲ هزار و ۵۰۰ تا ۳ هزار دلار در هر خودرو، مستلزم طرح در شورای عالی استاندارد به ریاست رئیس جمهور است.»

امتیاز واردات از طریق بورس کالا عرضه می شود؛

تعرفه واردات خودرو حداقل ۱۰۰ درصد تعیین شد



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«مصوبه شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا با امضای مسعود پزشکیان، رئیس قوه مجریه؛ محمدباقر قالیباف، رئیس قوه مقننه و حجت الاسلام غلامحسین اژدای، رئیس قوه قضائیه در خصوص حقوق ورودی واردات خودرو ابلاغ شد. بر اساس این مصوبه حقوق ورودی خودروهای بنزینی و هیبریدی وارداتی - با تامین ارز از هر محل - در سال ۱۴۰۵ و همچنین واردات خودرو از مناطق آزاد به سرزمین اصلی (مطابق مواد ۹۱ و ۹۲ ضوابط اجرایی قانون بودجه امسال) - به استثنای خودروهای تمام برقی - حداقل ۱۰۰ درصد تعیین شده است. حقوق ورودی خودرو وارداتی به مناطق آزاد برای خودروهای بنزینی و هیبریدی - به استثنای خودروهای تمام برقی - ۶۰ درصد تعیین شده است. منابع حاصل از افزایش تعرفه گمرکی واردات خودرو به مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به خزانه داری کل کشور واریز می شود. همچنین در راستای حفظ رقابت، دولت مکلف شده است نسبت به واگذاری سهمیه واردات خودرو و دیگر گروه های کالایی (به تشخیص دولت) فقط از طریق واگذاری امتیاز واردات در بورس کالا اقدام کند. در آمد حاصل از افزایش حقوق ورودی واردات خودرو تا سقف ۱۵۰



همت به تامین منابع افزایش اعتبار کالابری تخصیص داده می شود. بر اساس اطلاعات منتشر شده درباره مصوبه جدید، واگذاری امتیاز واردات خودرو باید از طریق بورس کالا انجام شود. نحوه اجرای این سازوکار می تواند بر هزینه و شرایط دسترسی شرکت ها به امتیاز واردات اثر بگذارد. برای ارزیابی دقیق پیامدهای آن، باید مشخص شود قیمت گذاری امتیازها چگونه انجام می شود، چه شرایطی برای شرکت کنندگان در نظر گرفته خواهد شد و هزینه دسترسی به

سهمیه چه اثری بر اقتصاد نهایی واردات می گذارد. اگر دسترسی به امتیاز واردات هزینه بیشتری ایجاد کند، این هزینه نیز ممکن است به مجموع مخارج شرکت اضافه شود. در چنین شرایطی، واردکننده باید علاوه بر قیمت خرید خودرو و هزینه های حمل و ترخیص، هزینه دسترسی به امتیاز واردات را نیز در محاسبات خود لحاظ کند. البته میزان این اثر به سازوکار اجرایی و قیمت نهایی امتیازها بستگی دارد. از سوی دیگر، اگر شرایط عرضه و دسترسی به امتیازها برای فعالان بازار روشن و قابل پیش بینی نباشد، برنامه ریزی شرکت ها دشوارتر می شود. بنابراین، شفافیت در شیوه واگذاری، شرایط رقابت و زمان بندی اجرا می تواند در کاهش ابهام برای واردکنندگان نقش مهمی داشته باشد. افزون بر این، باید به این نکته اشاره کرد که افزایش حداقل حقوق ورودی خودروهای بنزینی و هیبریدی، صرفا تغییری در یک ردیف هزینه ای نیست. این تصمیم می تواند محاسبات شرکت های واردکننده را تغییر دهد، نیاز آن ها به نقدینگی را افزایش دهد و بر انتخاب مدل ها، سفارش های جدید و قیمت نهایی خودرو اثر بگذارد. در طرف دیگر، خریدار ممکن است با قیمت بالاتر، تنوع کمتر یا دشواری بیشتر در تصمیم گیری مواجه شود؛ هر چند شدت این آثار به نحوه اجرا و واکنش بازار وابسته است. برای شرکت های واردکننده، مهم است که جزئیات اجرایی، زمان اعمال مقررات و وضعیت پرونده های در جریان روشن باشد تا بتوانند درباره تعهدات فعلی و سفارش های آینده تصمیم دقیق تری بگیرند. برای مصرف کنندگان نیز شفافیت قیمت، شرایط فروش و زمان تحویل اهمیت اساسی دارد.

توئیتر

تشکیل هفتگی کمیته بحران خودرو از هفته آینده



«سید حامد عاملی، معاون ماشین آلات و تجهیزات وزارت صمت در نشست مشترک کمیسیون صنعت اتاق بازرگانی ایران از برنامه ریزی برای تشکیل هفتگی کمیته بحران خودرو از هفته آینده با حضور دستگاه های مسئول خبر داد و اقدامات مدنظر وزارتخانه را تسریع در ترخیص محموله های گمرکی بدون تشریفات اولیه، پیگیری تداوم تامین ارز بانکی و درخواست از سرگیری عرضه اختصاصی ورق در بورس کالا برشمرد. بر اساس اعلام اتاق ایران، او هماهنگی میان دستگاه های اجرایی از جمله سازمان حفاظت محیط زیست درباره الزامات یورو ۶ را مستلزم همراهی بخش خصوصی در تبیین واقعیت های تولید دانست.

اورهال ۷۰ درصدی قطارهای مترو تهران طی سال جاری



«به نقل از «مهر» مسعود لطفی گفت: «توسعه خطوط مترو، افزایش تقاضای سفر و رشد پیمایش روزانه قطارها، در کنار ضرورت حفظ سرفاصله های حرکتی و استمرار خدمات رسانی به شهروندان، فشار مضاعفی بر ناوگان موجود وارد کرده است. در چنین شرایطی، اورهال، نقشی تعیین کننده در کاهش احتمال بروز خرابی های فنی و پایداری خدمات رسانی دارد.»

وی افزود: «محدودیت های ناشی از تحریم، تامین برخی قطعات و تجهیزات تخصصی را با دشواری هایی مواجه کرده است؛ از این رو، برنامه ریزی دقیق، اولویت بندی نیازهای فنی، استفاده حداکثری از ظرفیت های داخلی و بهره گیری از دانش و تجربه متخصصان شرکت، به عنوان محورهای اصلی پیشبرد برنامه بازسازی ناوگان مورد توجه قرار گرفته است.

این رویکرد با هدف افزایش آمادگی عملیاتی قطارها و پاسخگویی به نیاز روزافزون شبکه مترو دنبال می شود.

مدیرعامل شرکت بهره برداری مترو تهران و حومه عنوان کرد بر اساس برنامه مصوب سال ۱۴۰۵، اورهال ۲ دستگاه لکوموتیو و ۱۰ دستگاه واگن در دستور کار قرار گرفت؛ بااین حال، طی هفت ماه گذشته، عملیات اورهال یک دستگاه لکوموتیو و ۱۲ دستگاه واگن انجام شده است.

به این ترتیب، در بخش واگن ها، هدف تعیین شده محقق شده و دو دستگاه بیش از برنامه پیش بینی شده بازسازی شده اند.

لطفی اظهار کرد: «هدف گذاری انجام شده برای سال جاری، اورهال ۲۰ رام قطار است که تاکنون ۱۴ رام آن با موفقیت بازسازی و آماده بهره برداری شده اند.

این میزان، معادل ۷۰ درصد هدف سالانه است.» مدیرعامل شرکت بهره برداری مترو تهران و حومه در پایان بیان کرد: «هدف نهایی امکان حفظ سرفاصله های حرکتی موجود و ارائه خدماتی ایمن، منظم و پایدار به مسافران است.»

اینفوگراف

Infophography

رشد درآمد شرکت «ایرکا پارت صنعت» در هفت ماهه نخست سال جاری

درآمد مهر ماه

۱۶۸

میلیارد تومان



میزان افزایش

۳۲

درصد

میزان درآمد هفت ماهه

۷۷۰

میلیارد تومان

شرکت «ایرکا پارت صنعت» در هفت ماهه منتهی به مهرماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۷۷۰ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چین تلند؟

اجبار مصرف کننده به خرید قطعات تقلبی در سایه گرانی قطعات اصلی

«نایب رئیس اول هیات رئیسه انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور با اشاره به چالش های جدی در بازار لوازم بدکی خودرو عنوان کرد: «هوسانات شدید نرخ ارز و افزایش چشمگیر قیمت قطعات اصلی، مصرف کنندگان را ناگزیر به استفاده از قطعات تقلبی و غیراستاندارد کرده است.» بابک کریمخان در تشریح وضعیت کنونی بازار قطعات بدکی با تاکید بر این که فشارهای اقتصادی و نوسانات ارزی، بازار را دچار بحران کرده است، اظهار داشت: «هوسانات شدید نرخ ارز منجر به افزایش چشمگیر قیمت قطعات اصلی و شرکتی شده است. این فشار اقتصادی، بازار را به سمت یک چرخه معیوب سوق داده که در آن، تقاضا برای قطعات تقلبی، قاچاق و غیر استاندارد به شدت افزایش یافته است.»

چرا؟

عوامل تشدید کننده تقلب در قطعات بدکی چیست؟

«وی افزود: «از آنجا که انتخاب مشتری تا حد زیادی به بودجه وابستگی دارد، زمانی که توان خرید کاهش می یابد، مصرف کننده ناخود آگاه به سمت گزینه های ارزان تری کیفیت متماایل می شود؛ و لو این که از تبعات منفی آن آگاه باشد.» نایب رئیس انجمن قطعه سازان از نبود شفافیت در بازار و محدودیت قدرت خرید به عنوان عوامل تشدید کننده تقلب در قطعات بدکی یاد کرد و اظهار داشت: «بازارهای غیر شفاف و غیر رسمی، بستر مناسبی برای رشد تقلب و عرضه کالاهای بی کیفیت فراهم کرده اند و وقتی مسیرهای عرضه کالا شفاف نباشد، تشخیص اصالت کالای برای خریدار بسیار دشوار می شود. یکی از کلیدی ترین راهکارها در این زمینه، وجود ضمانت و گارانتی پشت قطعات اصلی است. قطعه ای که دارای پشتیبانی معتبر باشد، ریسک خرید را برای مشتری کاهش می دهد.»

برای چه؟

لزوم اصلاح ساختار بازار لوازم بدکی

«کریمخان بر نقش حیاتی آگاهی بخشی به مصرف کنندگان تاکید کرد و افزود: «مردم باید با تفاوت های کیفی قطعات آشنا شوند. اگرچه تقلب یک معضل ساختاری است، اما خریدار باید بداند که انتخاب بین جنس خوب و ضعیف، یک انتخاب آگاهانه است که باید با درک مزیت ها و ریسک های هر کدام صورت گیرد.» نایب رئیس انجمن قطعه سازان با تاکید بر لزوم اصلاح ساختار بازار خاطر نشان کرد: «برای مقابله با تقلب در بازار قطعات بدکی، باید مسیرهای غیر شفاف مسدود شده و دسترسی به کالای استاندارد تسهیل شود. از این رو، شفافیت در زنجیره تامین، نخستین گام برای جلوگیری از ورود کالاهای قاچاق و تقلبی به دست مصرف کننده نهایی است.»



رویس همچنان پابر جاست، این به معنای خداحافظی با ۷۸ نیست. جی‌ام‌هین‌مارس ۲۰۲۶ یک موتور ۶.۷ لیتری تنفس طبیعی جدید برای C۸ معرفی کرد و تولید C۸ تا اواخر ۲۰۲۷ یا اوایل ۲۰۲۸ ادامه دارد. نسل نهم یا C۹ احتمالاً اواخر ۲۰۲۸ و ونمایی و ۲۰۲۹ تولید می‌شود و به گفته Autoblog، برقی کامل در بهترین حالت کوروت مدل ۲۰۳۰ خواهد بود. روما تاکید کرد برقی شدن قرار نیست هویت کوروت را قربانی کند. جی‌ام‌می خواهد برقی را در کنار بنزینی و هیبریدی‌های E-Ray و ZRIX یا ۱۲۵۰ اسببخار نگه دارد تا مشتری سنتی را از دست ندهد. این دقیقاً بر عکس موضع پورشه است که مایکل لایترز می‌گوید ۹۱۱ هرگز تمام‌برقی نمی‌شود. جی‌ام‌هنوز یادو کانسپت برقی از استودیوهای کالیفرنیا و بریتانیا آینده‌رانشان داده، اما همان‌ها هم تولیدی نخواهند بود. پیام فعلی برای طرفداران ۷۸ ساده‌ست: فعلاً نفس راحت بکشید!

جنرال‌موتورز بالاخره بعد از چهار سال سکوت، دوباره تکلیف کوروت برقی را روشن کرد: «هی آیداما نه به این زودی». تونی روما، مهندس ارشد اجرایی کوروت و خودروهای پر فورنس جی‌ام، در یادگست The Drivecast در پاسخ به سوالات درباره سرنوشت وعده‌مارک رويس در ۲۰۲۳ گفت: «ما شین‌های برقی بازی نهایی هستند، پس روزی یک کوروت برقی خواهد بود. روزی جهان را مطلع می‌کنیم، اما نه امروز». رويس در آوریل ۲۰۲۲ روی لینکدین و در CNBC اعلام کرده بود جی‌ام «در آینده یک کوروت برقی و یک کوروت تمام‌برقی مبتنی بر آلوتیوم ارائه خواهد کرد» و نسخه برقی شده حتی سال بعد می‌آید که همان E-Ray-هیبریدی شد. از آن زمان تا اکتبر ۲۰۲۶ خبری از مدل تمام‌برقی نشد و حتی در تابستان ۲۰۲۵ روما گفته بود برنامای برای کوروت تمام‌برقی وجود ندارد. حالا او موضع را اصلاح کرده و گفته حرف

«کوروت»، بالاخره روزی کاملاً برقی می‌شود



«بنتلی» سقف سوپراسپرت خود را برداشت



سخت‌ترین نسخه کانتیننتال حالایی سقف می‌شود. به گزارش «SH Proshots» نمونه اولیه بنتلی کانتیننتال سوپراسپرتس کانورتیبل در اطراف نوربرگ‌رینگ شکار شد و احتمال رونمایی آن در نمایشگاه لس‌آنجلس نوامبر امسال مطرح است. پروتوتایپ با رنگ مشکی مات و رینگ‌های مشکی، بی‌تردید یک سوپراسپرتس است. جلو پنجره خاص سوپراسپرتس، اسپلیتر عمیق با ورودی‌های بزرگ هوا در طرفین، دو دایو پلین یا کانارد روی هر سمت سپر جلو برای افزایش داون‌فورس، ر کاب‌های حجیم، عرض بیشتر نسبت به GTC استاندارد، دیفیوزر یکپارچه عقب و اسپویلر یک‌تکه بزرگ روی در صندوق که در نسخه کروک کمی تخت‌تر شده، هویتش را لومی‌دهد. لست‌یک‌ها پیرلی P-Zero PZ۵ سایز ۱۲ اینچی فور جدمانthey و پشت آن هادیسک‌های عظیم کربن سیلیکون کار باید ۴۴۰ میلی‌متری با کالیپر ۱۰ پیستون در جلو دیده می‌شود. دو برش پشت چرخ عقب و خروجی‌های تیتانیومی اگر آپوویچ بالوله کامل تیتانیومی هم مثل کوبه‌است. فرمول سوپراسپرتس همان باقی می‌ماند. این پروژه زیر نظر دکتر فرانک استیفن والایزر، مدیر عامل بنتلی و مغز متفکر پورشه ۹۱۸ اسپایدر شکل گرفته و مثل یک GT۳۹۱۱ در قامت بنتلی است.

رئیس تحقیق و توسعه «کیا» مطرح کرد؛

جای یک کوبه ژاپنی – کره‌ای با مهندسی دیوانه‌وار در بازار خالی است



سپیل سیواشی

s.siavashi@autoworld.ir

وقتی نیشان در سال ۲۰۲۴ تولید GT-RR۳۵ را بعد از ۱۷ سال پایان داد، یک جای خالی بزرگ در صنعت خود را باقی ماند؛ سوپراسپرت قابل دسترس با موتور ۷۶ توین توربو، چهار چرخ محرک و قیمتی که با وجود رسیدن به ۲۱۵ هزار دلار در سال‌های آخر، هنوز از اروپایی‌ها رزان‌تر بود و لقب گودزیلا را یک‌می‌کشید. حالا کیا می‌خواهد این جای خالی را پر کند. به گزارش Carscoops و Autocar، منفرد هارر، رئیس تحقیق و توسعه کیا و مدیر سابق پروژه پورشه ۹۱۸ اسپایدر و کاین، در حاشیه تست یک پروتوتایپ جدید گفته ایده ساخت یک هالوکار شبیه GT-R جذاب است. او اما تاکید کرده اول باید یک مدل اختصاصی بسازیم که نشان دهد GT برای کیا چه معنایی دارد، نه اینکه مستقیم سراغ یک سوپراسپرت برویم.

پوست‌اندازی به سبک اسپرت

کیا دیگر آن برند ارزان قیمت ریو و سراتو نیست. هارر که از آوریل ۲۰۲۴ بعد از خروج از پورشه به هیوندای-کیا پیوسته و حالا مسئولیت تکنیکال تمام گروه از جمله جنسیس را هم برعهده دارد، دقیقاً همین تغییر تصویر را در ذهن دارد. او در مصاحبه با Autocar گفت: «من بیشتر مایلم اول در باره یک مدل اختصاصی صحبت کنم که نشان دهد GT چیست. این جمله کلیدی استراتژی دو مرحله‌ای کیا را نشان می‌دهد.» مرحله اول، تعریف هویت. برای سال‌ها هویت GT کیا استیوگر بود؛ یک سدان دیفرانسیل عقب بر اساس پلتفرم جنسیس GV۰ با موتور ۳.۳ لیتری ۷۶ توین توربو ۳۶۸ اسببخاری که در پیست از بیام‌وسری ۴ گرن کوبه سریع‌تر بوده اما فروش آن در ۲۰۲۳ متوقف شد. چرا که مردم هنوز کیا را با ارزش خرید می‌شناختند نه آدرنالین. بعد از آن پرچم به GTEV۶ رسید؛ کراس‌اور برقی با ۵۷۶ اسببخار قدرت در آمریکا و ۶۴۱ اسببخار در حالت لانچ کنترل نسخه انگلیس که صفر تا صد ۳.۴ ثانیه داشت و در نوربرگ‌رینگ با در یفت مود هیوندای آیونیک N۵ مشترک بود. اما GTEV۶ هم



رنو یکی از محبوب‌ترین نام‌های تاریخش را به شکل یک کوبه برقی دو نفره زنده کرد. به گزارش EV Central، رنو ۸ گوردینی کانسپت روز ۲۴ سپتامبر در Renault Carwalk شانزلیزه پاریس رونمایی شد و از ۱۲ تا ۱۸ اکتبر در نمایشگاه پاریس ۲۰۲۶ به نمایش در آمد. این کانسپت در نهایت قرار است به موزه جدید Renault Collections در فلین فرانسه که اوایل ۲۰۲۸ افتتاح می‌شود، برود. اصل داستان به رنو ۸ گوردینی ۱۹۶۴ برمی‌گردد؛ سدان چهار در موتور عقب با ۹۵ اسببخار قدرت که توسط آمده گوردینی، جادوگر مکانیک فرانسوی تین و به اسطوره رالی تبدیل شد. نسخه جدید اما یک کوبه دو در کاملاً متفاوت است؛ با طول ۴.۱۲ متر، عرض ۱.۸۸ متر و ارتفاع فقط ۱.۲۷ متر. رینگ‌های ۱۹ اینچی جلو و ۲۰ اینچی عقب و بدنه کربنی، تیم طراحی رنوبا

کوبه برقی ۲۷۰ اسبی «رنو» با چهره رالی

هدایت الکساندر مالوال، معاون طراحی می‌گوید هدف تقویت حس و احساس بوده؛ نه نوستالژی خشک. برای همین طراحان جوان داخلی رنو در یک مسابقه داخلی بیش از ۳۰۰ اسکیچ فرستادند و از بین آن‌ها دو طرح انتخاب و ترکیب شد تا این کوبه شکل بگیرد. از نظر فنی، رنو جزئیات باتری، برد و شتاب را نگه‌داشته اما تایید کرده یک موتور برقی روی محور عقب با ۲۷۰ اسببخار معادل ۱۹۸ کیلووات دارد و چپیش موتور عقب و دیفرانسیل عقب مثل مدل اصل حفظ شده است. این یعنی تقریباً سه برابر قدرت مدل ۱۹۶۴. طراحی از ار جاع رالی است؛ ۶ چراغ گرد جلو که یادآور پروژکتورهای کمکی نسخه‌های رالی است، قوس چرخ‌های مربعی، رنگ آبی فرانسوی Bleu Gordini و دو نوار سفید Gordini که حالا بخشی از معماری بدنه شده‌اند.

خبر

News

«پتفایندر» ۴۰ ساله شد

نیشان برای ۴۰ سالگی یکی از قدیمی‌ترین نام‌های شاسی‌بلند خود، سراغ نوستالژی رفته است. به گزارش Nissan USA، مدل ۲۰۲۷ Pathfinder Special Edition به مناسبت چهار دهه حضور از ۱۹۸۷ تا ۲۰۲۷ معرفی شد و از نوامبر ۲۰۲۶ با قیمت ۴۷ هزار و ۳۹۰ دلار برای دیفرانسیل جلو و ۴۹ هزار و ۳۹۰ دلار برای چهار چرخ محرک بدون احتساب یک هزار و ۵۷۵ دلار هزینه حمل، به نمایندگی‌های می‌رسد. با احتساب حمل قیمت نهایی ۴۸ هزار و ۹۶۵ و ۵۰ هزار و ۹۶۵ دلار می‌شود که این تریم را دقیقاً بین SL با ۴۲ هزار و ۷۹۰ دلار و پلاتینیوم با ۴۹ هزار و ۸۹۰ دلار قرار می‌دهد. این نسخه در ظاهر همان نسل پنجم ۲۰۲۲ است، اما جزئیاتش ادای دینی به مدل اولیه است. مدل ۱۹۸۷ که بر اساس پیکاپ Hardbody ساخته شد، با تریم داخلی پارچه‌ای شرای و دو در و بعداً چهار در شناخته می‌شد.



حالا نیشان همان ایده را با TailorFit دو رنگ مشکی و نقره‌ای بازآفرینی کرده است. صندلی‌ها، پتل بالی درها و داشبورد با ترکیب مشکی و نقره‌ای، دوخت شرای و کفپوش‌های هم‌رنگ، به علاوه نشان‌های گل‌وزی شده سالگردی پشتی صندلی‌ها عرضه می‌شود. بیرون، ورودی‌های جلو و پنجره با تریم قرمز، نوشته بزرگ PATHFINDER قرمز روی در صندوق، بـ C-pillar و رینگ‌های ۲۰ اینچی مشکی براق تنها نشانه‌های رترو هستند. رنگ‌های بدنه Gun Metallic، Black و White Pearl نیز با سقف مشکی قابل انتخاب است.

فهرست تجهیزات نسبت به SL ارتقا یافته؛ سانروف پانورامیک، صندلی‌های آپیتانی ردیف دوم با آفتاب‌گیر درها، سیستم صوتی پریمیوم بوز ۱۲ بلندگو و قلاب یک‌کشی که ظرفیت یک‌کشی را از ۳۵۰۰ پوند استاندارد به ۶۰۰۰ پوند یا ۲۷۲۰ کیلوگرم کلاس‌لیدر می‌رساند. فضای بار هم ۱۶۶ فوت مکعب پشت ردیف سوم و تا ۸۰۵ فوت با خواباندن صندلی‌ها و سیستم LATCH AND GLIDE برای دسترسی به ردیف سوم با صندلی کودک نصب‌شده باقی‌مانده است. زیر کاپوت اما هیچ تغییری نیست و همین باعث انتقاد شده است. همان موتور ۲.۵ لیتری ۷۶ تنفس طبیعی با ۲۸۴ اسببخار قدرت و ۳۵۲ نیوتون‌متر گشتاور با گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک، همان موتور دوران توربو که در بازار امروز کمی قدیمی به نظر می‌رسد.

فلسفه GT-R آینده ۲۰۲۶ که شایعه شده هیبریدی خواهد بود و می‌تواند صدای اگرز را حفظ کند. سوم، بنزینی خالص که با توجه به قوانین آلایندگی اروپا بعید است. نکته مهم این است که هارر هنوز هیچ برنامه مصوب، مشخصات، زمان‌بندی یا بودجه‌ای اعلام نکرده است. صحبت او فعلاً در حد یک ایده و علاقه شخصی به عنوان یک مهندس است نه یک پروژه با کد داخلی. کیا هم رسماً چیزی تایید نکرده است. حتی GTEV۶ فعلاً یک وقفه کوتاه در عرضه دارد. اما چرا الان؟ چون بازار تشنه است. نیشان تولید GT-R را بدون جانشین متوقف کرد. تویوتا سوپرا دوباره با همکاری بام‌و تولید می‌شود و هوندا NSX تمام شد. جای یک کوبه ژاپنی-کره‌ای با مهندسی دیوانه‌وار و قیمت منطقی خالی است. اگر کیا یک کوبه دو در سبک با شاسی اختصاصی، دیفرانسیل عقب با چهار چرخ محرک و ۶۰۰+ اسببخار بسازد و آن را به عنوان مثال Stinger GT-R یا GT K۹۰ یا GT نامد، بلکه یک نام جدید مثل Kia GT۱ روی این مدل بگذارد، می‌تواند همان ششوک استیوگر ۲۰۱۷ را با قدرت ۱۰ برابر تکرار کند.

ماشین احساسی هم بسازد و نه فقط سریع. GTEV۶ هم پلتفرم را ثابت کرد. در سمت بنزینی هم موتور ۳.۵ توربو جنسیس با ۳۷۵ اسببخار و تجربه مسابقه‌ای تیم TCR هیوندای در دسترس است. هارر خودش سابقه توسعه شاسی پورشه را دارد و می‌داند چطور یک خودرو را به رقیب پورشه تبدیل کند. اما چالش برنده‌ی بزرگ‌تر از مهندسی است. Motor Buzz و Stickshifting در ست اشاره می‌کنند؛ کسی که پول پورشه ۹۱۱ می‌دهد به سختی لوگوی کیا را می‌پذیرد. جنسیس وقتی در ۲۰۱۵ جدا شد موفق شد؛ چرا که خودش را هیوندای بنامید و با قیمت پایین‌تر و تجهیزات بیشتر آلمانی‌ها را زد. کیا اما نمی‌خواهد جنسیس شود. باید همان کاری را بکند که کیا استیوگر می‌خواست بکند اما نتوانست؛ اثبات اینکه می‌شود یک کیا ۸۰ هزار دلاری خرید و خجالت نکشید. برای همین هارر احتیاط می‌کند. از نظر قوای محرکه، سه سناریو مطرح است. اول، یک GT تمام‌برقی با دو موتور و حدود ۷۰۰ اسببخار قدرت روی E-GMP را ارتقا یافته که با سیاست برقی کیا همسو است و می‌تواند رقیب تسلا رودستر جدید شود. دوم، هیبریدی پلاگین با ۷۶ توین-توربو عقب و موتور برقی جلو، شبیه

نیز به بهبود پایداری در سرعت‌های بالا کمک می‌کند. بر اساس داده‌های بازار اروپا در اکتبر ۲۰۲۶، میانگین قیمت آگهی‌های آونتادور S کارکرده حدود ۲۸۸ هزار یورو است و بخش میانی بازار قیمتی بین ۳۵۱ تا ۴۴۵ هزار یورو دارد. در بازار آمریکا نیز نمونه‌های کارکرده مدل ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ با قیمت‌هایی حدود ۴۷۰ تا ۶۱۱ هزار دلار آگهی شده‌اند. با این حال، پیش از خرید باید سوابق سرویس، سلامت گیربکس، وضعیت سیستم تعلیق و هزینه نگهداری موتور ۷۱۲ به‌دقت بررسی شود؛ زیرا قیمت خرید تنها بخشی از هزینه مالکیت این سوپراسپرت است.

لامبورگینی آونتادور S یکی از سوپراسپرت‌های شاخص ایتالیایی است که با طراحی تهاجمی، درهای قیچی شکل و پیش‌ران ۱۲ سیلندر تنفس طبیعی، همچنان جایگاه ویژه‌ای در بازار خودروهای لوکس دست‌دوم دارد. این مدل از سال ۲۰۱۷ عرضه شد و در مقایسه با آونتادور اولیه، از نظر فرمان‌پذیری و فناوری شاسی پیشرفت کرد. قلب تپنده آونتادور S، موتور ۶.۵ لیتری ۷۱۲ است که ۷۴۰ اسب‌بخار قدرت و ۶۹۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. سامانه چهارچرخ محرک، گیربکس هفت‌سرعتی رباتیک ISR و فرمان‌پذیری چهارچرخ از ویژگی‌های فنی مهم این خودرو هستند. سیستم تعلیق بازنگری شده



ارزش لامبورگینی
«آونتادور S» کارکرده



بازار به اخبار واردات خودرو واکنش نشان داد

رشد قیمت یک میلیارد تومانی نیسان پاترول در یک روز



نوسان نرخ ارز، احتمال اعمال محدودیت یا ممنوعیت واردات خودرو و گمانه‌زنی‌ها درباره افزایش تعرفه‌ها، فضای روانی بازار خودرو را تحت تأثیر قرار داده و زمینه‌ساز افزایش قیمت در بخش‌های مختلف این بازار شده است. در شرایطی که فعالان بازار با ابهام درباره سیاست‌های ارزی و تجاری پیش رو مواجه هستند، انتظارات تورمی می‌تواند بر رفتار خریداران و فروشندگان اثر بگذارد و به تغییر قیمت‌های پیشنهادی منجر شود. بررسی نرخ خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی از ابتدای هفته جاری تا روز گذشته نیز نشان می‌دهد قیمت تمام محصولات بررسی شده افزایش یافته است؛ از رشد ۳۰ میلیون تومانی ساینا دوگانه‌سوز تا افزایش یک میلیارد تومانی نیسان پاترول مدل ۲۰۲۶. هرچند نمی‌توان تمام این تغییرات را صرفاً به عوامل روانی نسبت داد، هم‌زمانی رشد قیمت‌ها با ابهام‌های ارزی و تجاری، ضرورت رصد دقیق‌تر تحولات بازار خودرو را برجسته می‌کند.

خودروهای داخلی؛ شاهین پلاس در صدر افزایش قیمت‌ها

در بازار خودروهای داخلی، پژو ۲۰۷ اتوماتیک با پیش‌رانه TU5 پلاس در ابتدای هفته جاری با قیمت ۴ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان معامله می‌شد، اما روز گذشته نرخ آن به ۴ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسید. به این ترتیب، بهای این محصول در فاصله زمانی مورد بررسی ۱۰۰ میلیون تومان افزایش یافت. دنا پلاس اتوماتیک توربوشارژر آشنال نیز از روند افزایشی بازار تأثیر پذیرفت. قیمت این خودرو از ۴ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان در ابتدای هفته به ۴ میلیارد و ۱۷۰ میلیون تومان در روز گذشته رسید؛ افزایشی معادل ۷۰ میلیون تومان. در میان خودروهای دوگانه‌سوز، ساینا GX-L نیز با افزایش قیمت همراه شد. این محصول که در ابتدای هفته یک میلیارد و ۹۴۰ میلیون تومان قیمت داشت، روز گذشته با نرخ یک میلیارد و ۹۷۰ میلیون تومان در بازار عرضه شد. بر این اساس، قیمت ساینا دوگانه‌سوز در بازه مورد بررسی ۳۰ میلیون تومان افزایش یافت.

در این میان، شاهین پلاس اتوماتیک تیپ G بیشترین رشد قیمت را در میان خودروهای داخلی بررسی شده تجربه کرد. نرخ این خودرو از ۴ میلیارد تومان در ابتدای هفته به ۴ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان در روز گذشته رسید. افزایش ۱۵۰ میلیون تومانی قیمت شاهین پلاس نشان می‌دهد این محصول نیز از روند صعودی قیمت‌ها در بازار خودروهای داخلی دور نمانده است.

مونتاژی‌ها؛ افزایش ۲۰۰ میلیون تومانی هایما AS

در گروه خودروهای مونتاژی نیز قیمت محصولات مورد بررسی افزایش یافت. هایما AS که در ابتدای هفته با نرخ ۷ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان در بازار عرضه می‌شد، روز گذشته به ۷ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان رسید. به این ترتیب، بهای این خودرو ۲۰۰ میلیون تومان افزایش یافت. ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیز در همین بازه زمانی رشد قیمت را تجربه کرد. قیمت این خودرو از ۵ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان در ابتدای هفته به ۵ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان در روز گذشته رسید؛ بنابراین، نرخ آن ۱۰۰ میلیون تومان افزایش داشته است.

افزایش قیمت در این گروه، در کنار رشد نرخ خودروهای داخلی، از تداوم تغییرات قیمتی در بخش‌های مختلف بازار حکایت دارد. با این حال، برای تشخیص این که این روند تا چه اندازه با افزایش تقاضای واقعی یا محدودیت عرضه ارتباط دارد، نمی‌توان صرفاً به قیمت‌های اعلامی اکتفا کرد و باید روند معاملات نیز در نظر گرفته شود.

وارداتی‌ها؛ رشد یک میلیارد تومانی نیسان پاترول

در بازار خودروهای وارداتی نیز نرخ محصولات مورد بررسی افزایش یافته است. نیسان پاترول مدل ۲۰۲۶ با پیش‌ران ۶ سیلندر توربوشارژر که در ابتدای هفته ۷۳ میلیارد تومان قیمت داشت، روز گذشته با نرخ ۷۴ میلیارد تومان در بازار عرضه شد. به این ترتیب، قیمت این خودرو یک میلیارد تومان افزایش یافت. کیا K5 مدل ۲۰۲۵ نیز از این روند مستثنا نبود. نرخ این خودرو از ۱۴ میلیارد تومان در ابتدای هفته به ۱۴ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان در روز گذشته رسید و ۲۰۰ میلیون تومان افزایش

پیدا کرد. البته میزان تغییر قیمت در خودروهای وارداتی را باید با توجه به تفاوت مدل، مشخصات فنی، شرایط عرضه و وضعیت معاملات هر محصول ارزیابی کرد. به همین دلیل، مقایسه رشد قیمت این خودروها با محصولات داخلی و مونتاژی، بدون در نظر گرفتن تفاوت‌های بازار هر گروه، نمی‌تواند به‌تنهایی بیانگر وضعیت کلی تقاضا باشد.

تداوم افزایش قیمت‌ها در سه بخش بازار

مقایسه نرخ‌های ابتدای هفته با قیمت‌های روز گذشته نشان می‌دهد هر هشت مدل خودرو بررسی شده در سه گروه داخلی، مونتاژی و وارداتی با افزایش قیمت مواجه شده‌اند. میزان این افزایش از ۳۰ میلیون تومان برای ساینا GX-L دوگانه‌سوز تا یک میلیارد تومان برای نیسان پاترول مدل ۲۰۲۶ متغیر بوده است.

در چنین شرایطی، تداوم نوسان نرخ ارز و روشن نبودن چشم‌انداز سیاست‌های وارداتی می‌تواند انتظارات فعالان بازار را همچنان تحت تأثیر قرار دهد. با این حال، برای ارزیابی پایداری روند افزایشی، باید تغییرات روزهای آینده، حجم معاملات و شرایط عرضه نیز بررسی شود؛ عواملی که مشخص می‌کنند افزایش قیمت‌های اخیر تا چه اندازه در بازار تثبیت خواهد شد.

قیمت‌های اعلامی بازار لزوماً به معنای انجام معامله قطعی با همان نرخ‌ها نیستند و ممکن است با توجه به شرایط فروشنده و خریدار تغییر کنند. از این رو، رصد هم‌زمان قیمت‌ها و معاملات واقعی برای تشخیص مسیر آینده بازار خودرو اهمیت دارد.

حضور ۱۶۲ شرکت داخلی و خارجی در بیست‌وششمین نمایشگاه بین‌المللی صنعت تهران



به گزارش «سایپانیوز» بیست‌وششمین نمایشگاه بین‌المللی صنعت تهران با محوریت تشریح اهداف و ظرفیت‌های این رویداد و نقش نمایشگاه‌های تخصصی در معرفی توانمندی‌های صنعتی کشور برگزار شد.

مرتضی دیلمان، مدیر امور نمایشگاه‌های داخلی شرکت سهامی نمایشگاه‌های بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران، در نشست خبری بیست‌وششمین نمایشگاه بین‌المللی صنعت تهران با اشاره به نقش نمایشگاه‌های تخصصی در معرفی ظرفیت‌های اقتصادی و صنعتی کشور گفت: «برگزاری این رویدادها زمینه مناسبی برای توسعه ارتباطات تجاری، بازاریابی و شکل‌گیری همکاری‌ها و قراردادهای جدید میان فعالان صنعتی فراهم می‌کند.»

حمید لیلان، مدیر عامل شرکت بازرگانی بین‌المللی ایدرو و برگزارکننده نمایشگاه نیز با اشاره به اهمیت برگزاری این رویداد در این شرایط اقتصادی کشور، نمایشگاه صنعت تهران را فرصتی برای معرفی توانمندی‌های صنعتی ایران، تقویت تعاملات تجاری و توسعه همکاری با شرکت‌های خارجی دانست.

بیست‌وششمین نمایشگاه بین‌المللی صنعت تهران با حضور ۱۵۷ شرکت داخلی، از جمله ۳۰ شرکت دانش‌بنیان و نمایندگانی از پنج کشور خارجی برگزار خواهد شد.

این نمایشگاه از ۶ تا ۹ آبان‌ماه ۱۴۰۵ در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران میزبان فعالان و متخصصان حوزه صنعت خواهد بود.



و سبقت‌گیری مطمئن کمک می‌کند. نیروی موتور نیز از طریق گیربکس هفت‌سرعته دوکلاچه DSG به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. از نظر مهندسی، توزیع مستقیم سوخت با فشار بالا و بهبودهای اعمال‌شده در نسل چهارم این خانواده، به‌بینه‌سازی احتراق، کاهش اصطکاک داخلی و کنترل آلایندگی کمک کرده‌اند. با این حال، مصرف سوخت واقعی و دوام موتور به شرایط رانندگی، کیفیت سوخت و سرویس‌های منظم وابسته است. در مجموع، موتور ۲ لیتری TSI گلف GTI نمونه‌ای موفق از ترکیب فناوری توربوشارژ، کشش مناسب در دورهای میانی و عملکرد اسپرت در خودرویی نسبتاً جمع‌وجور محسوب می‌شود.

موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری TSI یکی از مهم‌ترین عوامل محبوبیت هاج‌بک اسپرت فولکس‌واگن گلف GTI است؛ پیش‌رانهای توربوشارژ با تزریق مستقیم سوخت که در نسل‌های جدید از خانواده E۸۸۸۸ بهره می‌برد. این موتور با ترکیب قدرت بالا، گشتاور قابل توجه و پاسخگویی مناسب، تعادلی جذاب میان رانندگی روزمره و عملکرد اسپرت ایجاد می‌کند. در نسخه جدید GTI، پیش‌ران ۱۹۸۴ سی‌سی با توان تولید ۲۶۵ اسب‌بخار قدرت و ۲۷۰ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. حداکثر گشتاور از دور موتور ۱۶۰۰ تا ۴۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) در دسترس است؛ محدودهای گسترده که به شتاب‌گیری سریع



نگاهی به موتور TSI فولکس‌واگن «گلف GTI»

۴ انتخاب باکیفیت و نسبتاً به‌روز «دنیای خودرو» برای مخاطبان؛

با ۳ میلیارد تومان چه خودرویی بخریم؟

این روزها با توجه به نوسانات ارز و بالا رفتن قیمت خودروهای صفر کیلومتر بازار، خریداران بسیاری به سمت گزینه‌های دست‌دوم و کارکرده می‌روند تا بتوانند با در نظر گرفتن پارامترهایی همچون طراحی جوان‌پسند، کابین مدرن و باکیفیت، پیش‌ران کم‌استهلاک با مصرف سوخت پایین و ایمنی بالا گزینه مورد نظر خود را پیدا کنند. بر این اساس در این مطلب، با بررسی خودرو در بازه قیمتی ۳ میلیارد تومان، روزنامه «دنیای خودرو» ۴ گزینه باکیفیت، کم‌استهلاک و نسبتاً

پرتوان را به‌شما معرفی خواهد کرد. در ادامه با ما همراه باشید تا بدانیم کدام گزینه مناسب‌تر است.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

هیوندای اکسنت؛ کره‌ای کم‌استهلاک



اکسنت سدان ساب کامپکت سگمنت B خانوادگی هیوندای به‌شمار می‌رود و نسل دوم این خودرو با نام ورنا، در کشورمان طرفداران بسیاری دارد. بر همین اساس از نسل چهارم این سدان در بازار خودروهای وارداتی، به‌عنوان یک گزینه کم‌استهلاک و باکیفیت یاد می‌شود. از نظر طراحی به‌لطف استفاده از خطوط تیز روی بدنه و ستون C نسبتاً کشیده و پشت کوتاه با رینگ‌های ۱۶ اینچی، این مدل اسپرت به‌نظر می‌رسد. کابین اکسنت به لطف دو رنگ بودن تریم داخلی و طراحی مینیمال نسبتاً مدرن جذاب و زیباست. از نظر مشخصات فنی به

لطف پیش‌ران ۴ سیلندر خطی با حجم ۱۵۹۱

سی‌سی تنفس طبیعی موسوم به گاما توان و گشتاور مورد نیاز خود را تامین می‌کند. این موتور با ساختار ۱۶ سوپاپ و سیستم زمان‌بندی متغیر پیوسته سوپاپ‌ها (CVVD) می‌تواند حداکثر ۱۲۲ اسب‌بخار قدرت را در ۶۱۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۵۵ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۲۰۰ آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۴ سرعته تیپ ترونیک به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. هیوندای اکسنت به لطف ساختار موتور تنفس طبیعی با پترین نامرغوب این روزها سازگاری نسبی دارد. همچنین از نظر امکانات رفاهی مزین به کروز کنترل، نشانگر فشار باد تایرها، سنسور و دوربین دنده عقب و سانروف و کانال‌های مجزا برای سیستم تهویه در ردیف دوم است. سطح آپشن‌های این خودرو نسبتاً به‌روز است و نیاز شما را به‌خوبی برطرف می‌کند. در نظر داشته باشید که هیوندای اکسنت به‌دلیل کیفیت ساخت بالا، کم‌مصرف بودن و فراوانی قطعات یدکی در کشور یکی از گزینه‌های مناسب در بازه ۳ میلیارد تومان است. مدل ۲۰۱۵ این خودرو با کارکرد ۱۶۰ هزار کیلومتر و یک لکه رنگ در این بازه قیمتی عرضه می‌شود.



چری آریزو ۵؛ سدان اسپرت با کابین مدرن



چری آریزو ۵ یکی از سدان‌های نسبتاً مدرن مدیران خودرو بود که توانست با ورودش به کشورمان بسیار مورد توجه جوانان قرار گیرد. این سدان در کلاس کامپکت سگمنت C خانوادگی قرار دارد. آریزو ۵ از اواخر سال ۱۳۹۹ با یک فیس‌لیفت جزئی در ظاهر و تغییراتی در کابین همراه شده که با پسوند IE شناخته می‌شود. این سدان همچنان با استایل اسپرت و جوان‌پسند خود یکی از خودروهای مناسب جوانان است. کابین آریزو ۵ IE نیز با تغییراتی در بخش تنظیمات پدل الکترونیکی سیستم تهویه مطبوع و قرارگیری یک نمایشگر ۸ اینچی لمسی مشابه برادر بزرگ‌ترش یعنی آریزو ۶ همراه شده است. در این نسخه به‌لطف موتور ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری مزین به تکنولوژی توربوشارژ ۱۴۵ اسب‌بخار قدرت در ۵۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۱۰ نیوتون‌متر گشتاور در

۱۷۵۰ آرپی‌ام در اختیار شما قرار می‌گیرد. در عین حال گیربکس CVT ۹ دنده با حالت دستی قدرت و گشتاور را به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. چری آریزو ۵ IE به آپشن‌های به‌روزی مانند سیستم کنترل کشش، سانروف، اتوهلد، ترمز پارک برقی، سیستم ورود بدون کلید، کروز کنترل، دوربین دنده عقب، فرمان برقی و سیستم کنترل فشار باد تایرها مجهز است. با توجه به خدمات پس از فروش مناسب این خودرو، تامین قطعات یدکی نسبتاً آسان و جایگاه آن در بازار این مدل می‌تواند یکی از گزینه‌های مناسب برای خرید باشد. چری آریزو ۵ IE مدل ۱۴۰۰ این روزها با کارکرد ۱۵۰ هزار کیلومتر با وضعیت شاسی و بدنه سالم در بازه قیمتی ۳ میلیارد تومان قرار دارد.



جک S3؛ کراس‌اوور کوچک بی‌آزار



می‌شود. جک S3 به‌دلیل ارائه خدمات پس از فروش باکیفیت، جایگاه مناسب در بازار و تسهیل در قطعات یدکی در فهرست خرید منطقی قرار می‌گیرد. جک S3 مدل ۱۴۰۰ با کارکرد ۶۷ هزار کیلومتر و وضعیت شاسی و بدنه سالم در بازه قیمتی ۳ میلیارد تومان قرار دارد.



جک S3 نخستین کراس‌اوور ساب کامپکت کرمان موتور بود که سال ۱۳۹۶ به بازار عرضه شد. کرمان موتور پس از مونتاژ هیوندای با محصولات باکیفیت جک توانست نام این برند چینی را در جایگاه خاصی قرار دهد. بر این اساس جک S3 بر اساس زبان جدید طراحی آن وقت کمپانی جک شکل گرفته که استایل نسبتاً به‌روز و اسپرتی دارد. کابین S3 نیز مشابه محصولات هیوندای ساده و نسبتاً مدرن است و در کلاس خود راضی‌کننده و رضایت‌بخش به‌نظر می‌رسد. این مدل از نظر امکانات رفاهی نیز در سطح نسبتاً به‌روزی قرار دارد که با قرارگیری نمایشگر ۸ اینچی لمسی و پدل الکترونیکی تنظیمات سیستم تهویه مطبوع فضای مدرنی را در اختیار سرنشینان می‌گذارد. این کراس‌اوور ساب کامپکت خانوادگی از آپشن‌هایی مانند کروز کنترل، سانروف، فرمان برقی، تهویه مطبوع اتوماتیک، سیستم کنترل کشش، سیستم پایش فشار باد تایرها، سنسور و دوربین دنده عقب برخوردار است. از نظر مشخصات فنی به‌لطف موتور اتمسفریک، این خودرو سازگاری خوبی با شرایط نامرغوب سوختی کشور دارد. چراکه یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱۵۹۰ سی‌سی مزین به ۱۶ سوپاپ دارای سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها VVT می‌تواند حداکثر ۱۰۷ اسب‌بخار قدرت را در ۶۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۵۰۰ آرپی‌ام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس CVT با ۶ حالت تعویض دنده دارای حالت دستی به چرخ‌های جلو منتقل

رنو فلوئنس؛ فرانسوی قوی و باکیفیت



رنو فلوئنس از سدان‌های باکیفیت وارداتی به‌شمار می‌رود و همین موضوع سبب شده در فهرست ناوگان تاکسیرانی قرار گیرد. فلوئنس در کلاس سدان‌های کامپکت سگمنت C قرار می‌گیرد که با زبان جدید طراحی وقت رنو شکل گرفته است. استایل اسپرت با خطوط نسبتاً تیز و ستون C کشیده و پشت کوتاه فرم جذابی به بدنه این سدان فرانسوی بخشیده است. در نمای جلو با چراغ‌های کشیده و کاپوت نسبتاً متورم، این خودرو چهره تهاجمی دارد. در نمای عقب چراغ‌های

رنو فلوئنس از سدان‌های باکیفیت وارداتی به‌شمار می‌رود و همین موضوع سبب شده در فهرست ناوگان تاکسیرانی قرار گیرد. فلوئنس در کلاس سدان‌های کامپکت سگمنت C قرار می‌گیرد که با زبان جدید طراحی وقت رنو شکل گرفته است. استایل اسپرت با خطوط نسبتاً تیز و ستون C کشیده و پشت کوتاه فرم جذابی به بدنه این سدان فرانسوی بخشیده است. در نمای جلو با چراغ‌های کشیده و کاپوت نسبتاً متورم، این خودرو چهره تهاجمی دارد. در نمای عقب چراغ‌های



رنو فلوئنس از سدان‌های باکیفیت وارداتی به‌شمار می‌رود و همین موضوع سبب شده در فهرست ناوگان تاکسیرانی قرار گیرد. فلوئنس در کلاس سدان‌های کامپکت سگمنت C قرار می‌گیرد که با زبان جدید طراحی وقت رنو شکل گرفته است. استایل اسپرت با خطوط نسبتاً تیز و ستون C کشیده و پشت کوتاه فرم جذابی به بدنه این سدان فرانسوی بخشیده است. در نمای جلو با چراغ‌های کشیده و کاپوت نسبتاً متورم، این خودرو چهره تهاجمی دارد. در نمای عقب چراغ‌های

کاهش دهند. نسخه دلی ۲ لیتری تراژیت کاستوم در آزمون‌های ایمنی مورد بررسی قرار گرفته است. با این حال، تراژیت کاستوم تنها در آزمون ایمن سال ۲۰۲۵ نیست. مدل‌هایی مانند مرسدس بنز اسپرینتر، فولکس واگن ترنسپورتر و ونومستر نیز موفق به دریافت پنج ستاره یورو انکپ شده‌اند. این رتبه‌بندی‌ها بر اساس عملکرد سامانه‌های ایمنی فعال و معیارهای اختصاصی خودروهای تجاری تعیین می‌شوند؛ بنابراین، نباید آن‌ها را مستقیماً با رتبه‌بندی خودروهای سواری مقایسه کرد.

«در ارزیابی ایمنی ون‌های تجاری اروپا در سال ۲۰۲۵، فورد تراژیت کاستوم یکی از برجسته‌ترین گزینه‌ها محسوب می‌شود. بر اساس ارزیابی‌های سازمان مستقل یورو انکپ (Euro NCAP)، این ون با بر خورداری از سامانه‌های پیشرفته کمک‌راننده، عملکرد چشمگیری در جلوگیری از تصادف دارد. این خودرو به ترمز اضطراری خودکار، سامانه هشدار بر خوردان جلو و فناوری‌های کمک‌به حفظ مسیر مجهز است. چنین تجهیزاتی می‌توانند خطر بر خورد با خودروهای دیگر و کاربر آن آسیب‌پذیر جاده‌ها، جمله عابران پیاده و دوچرخه‌سواران را

ایمن‌ترین ون‌های
تجاری اروپا
در سال ۲۰۲۵



تعرفه‌گذاری و بومی‌سازی زنجیره تامین، محورهای اصلی مقابله با رقبای چینی است؛

استراتژی تازه خودروسازان سنگین اروپایی و آمریکایی برای غلبه بر چینی‌ها

تولیدکنندگان اروپایی از جمله دایملر تراک، گروه ولوو، تراتون و ایویکو، به جای تکیه صرف بر اعتبار تاریخی برندهای خود ناچارند هزینه مالکیت کامیون را کاهش دهند



بازار جهانی خودروهای سنگین در حال ورود به مرحله‌ای تازه از رقابت است؛ مرحله‌ای که در آن، مزیت تاریخی خودروسازان اروپایی و آمریکایی در تولید کامیون‌های دیزلی، شبکه خدمات و اعتبار برند، دیگر به تنهایی برای حفظ جایگاه بازار کافی نیست. تولیدکنندگان چینی با اتکا به مقیاس بزرگ تولید، زنجیره تامین یکپارچه باتری، سرعت توسعه محصول و قیمت‌گذاری رقابتی، در حال گسترش حضور خود در بازارهای بین‌المللی هستند. این روند به‌ویژه در بخش کامیون‌های برقی اهمیت پیدا کرده است؛ بازاری که تغییر فناوری در آن می‌تواند فرصت ورود بازیگران جدید را افزایش دهد. در برابر این تحول، خودروسازان باسابقه غربی مجموعه‌ای از راهبردها را دنبال می‌کنند: از افزایش سرمایه‌گذاری در کارخانه‌های محلی و تقویت زنجیره تامین گرفته تا توسعه محصولات برقی، استفاده از هوش مصنوعی برای کاهش هزینه‌ها، ارائه خدمات مالی و نگهداری یکپارچه و فشار بر دولت‌ها برای ایجاد قواعد تجاری و صنعتی جدید. با این حال، مسیر اروپا و آمریکا یکسان نیست. اروپا بیش از گذشته بر رقابت فناوری، استانداردهای زیست‌محیطی و حمایت هدفمند از تولید منطقه‌ای تکیه دارد؛ در حالی که آمریکا ابزار تعرفه و مشوق‌های تولید داخلی را نیز به‌طور جدی به کار گرفته است.

برتری چین از کجا آغاز شد؟

بر اساس تحلیل منتشرشده از سوی موسسه «مک‌کینزی» در ۱۱ سپتامبر ۲۰۲۶، تولیدکنندگان چینی سالانه حدود ۱.۱ میلیون کامیون سنگین تولید می‌کنند؛ رقمی که حدود ۴۰۰ هزار دستگاه بیشتر از مجموع تولید اروپا و آمریکای شمالی است. چنین مقیاسی به شرکت‌های چینی اجازه می‌دهد هزینه‌های توسعه محصول و تولید را روی تعداد بیشتری خودرو سرشکن کنند و با قیمت رقابتی‌تری وارد بازارهای خارجی شوند. مک‌کینزی همچنین برآورد کرده است که چرخه توسعه محصول در برخی خودروسازان چینی حدود ۲۲ تا ۲۸ ماه است؛ در حالی که این فرآیند در میان تولیدکنندگان باسابقه اروپایی می‌تواند ۴۰ تا ۴۸ ماه طول بکشد. استفاده هم‌زمان از شبیه‌سازی نرم‌افزاری، توسعه سخت‌افزار و سفارش زودهنگام تجهیزات تولید، از جمله عواملی است که به کاهش زمان عرضه محصول کمک می‌کند. با وجود این، نفوذ چین در بازار کامیون‌های اروپا هنوز با سلطه بر کل بازار فاصله دارد. سهم تولیدکنندگان چینی از بازار عمومی کامیون اروپا کمتر از یک درصد برآورد شده، اما رشد آن‌ها در بخش‌های خاص خودروهای تجاری، به‌ویژه محصولات برقی، توجه تولیدکنندگان باسابقه را به‌خود جلب کرده است. مک‌کینزی در نظرسنجی سال جاری خود از خریداران کامیون در پنج کشور اروپایی نیز گزارش داده که ۲۷ درصد پاسخ‌دهندگان احتمال خرید کامیون متوسط یا سنگین چینی را زیاد یا بسیار زیاد ارزیابی کرده‌اند؛ این سهم در نظرسنجی سال قبل ۱۹ درصد بود.

راهبرد اروپا؛ رقابت در قیمت تمام‌شده و حفظ مشتری

تولیدکنندگان اروپایی از جمله دایملر تراک، گروه ولوو، تراتون و ایویکو، به جای تکیه صرف بر اعتبار تاریخی برندهای خود، ناچارند هزینه مالکیت کامیون را کاهش دهند. برای شرکت‌های حمل‌ونقل، قیمت خرید تنها عامل تصمیم‌گیری نیست؛ مصرف انرژی، هزینه تعمیرات، دسترسی به قطعات، ارزش فروش مجدد و مدت توقف خودرو در تعمیرگاه نیز اهمیت دارد. به همین دلیل، راهبرد اروپایی‌ها بر چند محور متمرکز شده است. نخست، طراحی ماژولار محصولات و استفاده

مشترک از فناوری‌ها برای کاهش هزینه توسعه و تولید است. دوم، تسریع توسعه کامیون‌های برقی و تمرکز بر بخش‌هایی است که امکان اقتصادی شدن این فناوری در آن‌ها بیشتر است؛ از جمله حمل‌ونقل منطقه‌ای و توزیع شهری. سوم، استفاده از شبکه گسترده خدمات پس از فروش برای ارائه تضمین بیشتر به مشتریان است. گزارش مک‌کینزی نشان می‌دهد که برای توسعه گسترده کامیون‌های بدون آلایندگی در اروپا تا سال ۲۰۳۰، حدود ۱۵ تا ۲۰ هزار نقطه شارژ در پایانه‌ها و مراکز ناوگان مورد نیاز است. این گزارش سرمایه‌گذاری خصوصی مورد نیاز برای رفع شکاف زیرساختی را حدود ۱۲ میلیارد یورو برآورد می‌کند. بنابراین، رقابت با چین صرفاً به ساخت کامیونی ارزان‌تر محدود نیست. اگر شرکت اروپایی نتواند زیرساخت شارژ، خدمات نگهداری، تامین قطعات و تامین مالی مناسبی ارائه دهد، حتی محصولی با فناوری پیشرفته نیز ممکن است برای شرکت حمل‌ونقل جذابیت کافی نداشته باشد.

کامیون برقی؛ مهم‌ترین میدان رقابت جدید
گزارش آژانس بین‌المللی انرژی در چشم‌انداز خودروهای برقی سال ۲۰۲۶ نشان می‌دهد که تولید جهانی کامیون‌های برقی در سال ۲۰۲۵ به حدود ۴۴۰ هزار دستگاه رسیده و بیش از دو برابر سال قبل شده است. بیش از ۹۰ درصد این تولید در چین متمرکز بوده و سهم اتحادیه اروپا اندکی بیش از سه درصد بوده است. این فاصله تولیدی، مزیتی ساختاری برای شرکت‌های چینی ایجاد می‌کند؛ به‌ویژه آن که باتری سهم مهمی از هزینه کامیون برقی دارد و چین از زنجیره تامین گسترده‌ای در این حوزه برخوردار است. با این حال، بخش بزرگی از کامیون‌های برقی تولیدشده در چین برای بازار داخلی این کشور در نظر گرفته می‌شوند و صادرات همچنان بخش کوچکی از تولید را تشکیل می‌دهد. اروپایی‌ها در پاسخ، به دنبال افزایش ظرفیت تولید کامیون‌های برقی و استفاده انعطاف‌پذیرتر از خطوط کارخانه هستند. دایملر و ولوو اکنون امکان مونتاژ کامیون‌های برقی باتری‌محور را در خطوطی دارند که برای تولید مدل‌های دیزلی نیز استفاده می‌شوند. این رویکرد می‌تواند به کاهش هزینه سرمایه‌گذاری و سازگار کردن ظرفیت تولید با میزان

نوربالا

تولیدکنندگان چینی سالانه حدود ۱.۱ میلیون کامیون سنگین تولید می‌کنند؛ رقمی که حدود ۴۰۰ هزار دستگاه بیشتر از مجموع تولید اروپا و آمریکای شمالی است. چنین مقیاسی به شرکت‌های چینی اجازه می‌دهد هزینه‌های توسعه محصول و تولید را روی تعداد بیشتری خودرو سرشکن کنند و با قیمت رقابتی‌تری وارد بازارهای خارجی شوند

تقاضا کمک کند. همچنین، تولیدکنندگان اروپایی تلاش می‌کنند وابستگی خود به باتری‌های وارداتی را کاهش دهند، هرچند دستیابی سریع به این هدف دشوار است. گزارش انجمن خودروسازان اروپا در سپتامبر ۲۰۲۶ نشان داد که اگر الزامات پیشنهادی تولید منطقه‌ای باتری در اتحادیه اروپا به‌صورت فوری اجرا می‌شد، حدود نیمی از کامیون‌های متوسط و سنگین تولیدشده در اروپا شرایط مورد نظر برای استفاده از برخی مشوق‌های عمومی را نداشتند. این مساله نشان می‌دهد که بومی‌سازی زنجیره تامین، اگر بدون توجه به ظرفیت واقعی تولید و زمان مورد نیاز برای توسعه فناوری اجرا شود، حتی می‌تواند هزینه تولیدکنندگان داخلی اروپا را افزایش دهد.

تعرفه و حمایت صنعتی؛ مسیر متفاوت آمریکا
در آمریکا، مقابله با رقابت خارجی علاوه بر فناوری و سرمایه‌گذاری، با سیاست‌های تجاری نیز پیگیری می‌شود. دولت این کشور در اکتبر ۲۰۲۵ تعرفه ۲۵ درصدی بر واردات کامیون‌های متوسط و سنگین و

قطعات مشمول تعیین کرد و هم‌زمان سازوکاری برای جبران بخشی از هزینه تعرفه قطعات در تولید کامیون داخل آمریکا در نظر گرفت. این سیاست با هدف تقویت ظرفیت تولید داخلی و کاهش وابستگی زنجیره تامین اعلام شد. با این حال، باید میان هدف این سیاست و اثر مستقیم آن بر چین تفاوت گذاشت. تعرفه اعلام‌شده به واردات مشمول از کشورهای مختلف مربوط می‌شود و سیاستی اختصاصی علیه کامیون‌های چینی نیست. در واقع، این رویکرد هم بر رقابت خارجی و هم بر نحوه سازمان‌دهی تولید در آمریکای شمالی اثر می‌گذارد. شرکت‌هایی مانند دایملر تراک، ولوو و گروه تراتون، علاوه بر تولید و فروش در آمریکا، باید محل تامین قطعات، ساخت موتور و مونتاژ کامیون را نیز متناسب با قواعد تجاری تنظیم کنند. برای تولیدکنندگان آمریکایی نیز افزایش تعرفه قطعات وارداتی می‌تواند هزینه تمام‌شده را بالا ببرد؛ بنابراین حمایت تجاری زمانی به مزیت پایدار تبدیل می‌شود که با توسعه ظرفیت داخلی و افزایش بهره‌وری همراه باشد. دایملر تراک آمریکای شمالی در اوت ۲۰۲۶ از برنامه احداث یک کارخانه جدید در آمریکا خبر داد. این شرکت هدف از سرمایه‌گذاری را تقویت ظرفیت تولید، افزایش انعطاف‌پذیری شبکه صنعتی و پاسخگویی بهتر به تقاضای بازار اعلام کرده است. چنین سرمایه‌گذاری‌هایی بخشی از راهبرد تثبیت حضور تولیدکنندگان باسابقه در بازار آمریکای شمالی است.

تولید منطقه‌ای و مشارکت‌های راهبردی

یکی دیگر از ابزارهای مقابله با نفوذ چین، نزدیک کردن محل تولید به بازار مصرف است. کامیون‌های سنگین به دلیل وزن، ابعاد، پیچیدگی فنی و نیاز به خدمات محلی، برخلاف بسیاری از محصولات صنعتی به‌سادگی در بازارهای دوردست عرضه نمی‌شوند. تولید یا مونتاژ منطقه‌ای می‌تواند زمان تحویل را کاهش دهد، دسترسی به قطعات را بهبود ببخشد و اعتماد مشتریان را افزایش دهد. تولیدکنندگان چینی نیز از همین منطق پیروی می‌کنند و در کنار صادرات، به دنبال ایجاد خطوط مونتاژ، شبکه خدمات و همکاری با توزیع‌کنندگان محلی هستند. بنابراین، شرکت‌های اروپایی و آمریکایی نمی‌توانند صرفاً با تکیه بر فاصله جغرافیایی یا تعرفه‌ها از بازار خود دفاع کنند. در اروپا، مشارکت در توسعه زیرساخت شارژ،

خرید مشترک برخی فناوری‌ها و همکاری در تامین باتری می‌تواند هزینه سرمایه‌گذاری را کاهش دهد. در آمریکا نیز تقویت شبکه تامین منطقه‌ای و افزایش سهم قطعات منطق با قواعد تجاری آمریکای شمالی، به یکی از محورهای مدیریت هزینه تبدیل شده است. هم‌زمان، هوش مصنوعی و نرم‌افزار به ابزارهایی برای افزایش بهره‌وری تبدیل شده‌اند. پیش‌بینی خرابی قطعات، کاهش توقف ناوگان، مدیریت مصرف انرژی و بهینه‌سازی مسیرها می‌تواند ارزشی ایجاد کند که صرفاً با کاهش قیمت خرید قابل مقایسه نیست. شرکت‌های باسابقه در صورت ترکیب این قابلیت‌ها با شبکه خدمات گسترده خود، امکان حفظ مشتریان را افزایش می‌دهند.

آینده رقابت؛ قیمت پایین کافی نیست

مسیر مقابله با نفوذ چین در بازار خودروهای سنگین، ترکیبی از سیاست صنعتی، فناوری، تولید منطقه‌ای و خدمات مشتری‌محور است. اروپا تلاش می‌کند با سرعت بخشیدن به توسعه محصولات برقی، کاهش هزینه مالکیت و حفظ مزیت خدمات پس از فروش از موقعیت خود دفاع کند. آمریکا نیز با استفاده از تعرفه‌ها، مشوق‌های تولید داخلی و سرمایه‌گذاری در کارخانه‌ها به دنبال تقویت ظرفیت صنعتی خود است. با این حال، این راهبردها بدون هزینه نیستند. تعرفه‌ها می‌توانند قیمت قطعات را بالا ببرند، الزامات بومی‌سازی می‌تواند دسترسی به باتری ارزان را محدود کند و سرمایه‌گذاری در فناوری‌های جدید نیز به تقاضای پایدار نیاز دارد. در مقابل، تولیدکنندگان چینی از مقیاس تولید، زنجیره تامین باتری و سرعت توسعه محصول بهره می‌برند و هم‌زمان در حال ایجاد شبکه‌های محلی برای ورود به بازارهای جدید هستند. در نهایت، برنده این رقابت لزوماً شرکتی نیست که بیشترین تعرفه حمایتی را در اختیار دارد یا ارزان‌ترین کامیون را عرضه می‌کند؛ بلکه شرکتی موفق‌تر خواهد بود که بتواند هزینه کل بهره‌برداری را کاهش دهد، محصول قابل اعتماد عرضه کند، خدمات و قطعات را به‌موقع در اختیار مشتری بگذارد و فناوری‌های جدید را با سرعت و هزینه مناسب به بازار برساند. برای تولیدکنندگان غربی، زمان دفاع صرف از جایگاه گذشته به پایان رسیده است؛ اکنون باید مزیت تاریخی خود را با مدل تازه‌ای از رقابت صنعتی بازسازی کنند.



و اعتباری و قیمت قطعی عرضه می‌شوند و ظرفیت در نظر گرفته‌شده برای فروش محصولات محدود است. متقاضیان می‌توانند برای ثبت درخواست و تکمیل فرآیند خرید، صرفاً از طریق سامانه فروش سایپادیزل به نشانی sales.saipadiesel.ir اقدام کنند. درخواست‌های ثبت‌شده خارج از سامانه فروش، مورد بررسی قرار نخواهد گرفت.

«به گزارش «سایپانیوز» این طرح با هدف پاسخگویی به نیاز مشتریان و عرضه مستقیم محصولات، از ساعت ۱۰ صبح چهارشنبه ۶ آبان‌ماه از طریق سامانه فروش اینترنتی سایپادیزل آغاز خواهد شد و تا تکمیل ظرفیت ادامه دارد.

در این طرح، انواع کنشنده و کامیونت‌های فوتون با شرایط فروش نقدی



آغاز فروش فوری و فوق‌العاده محصولات «سایپادیزل» با قیمت قطعی

تحلیل



احسان ناصر بابلی

کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

«پارس خودرو» در مهرماه رکورد تولید ماهانه و هفتگی رازد

و در آخرین هفته این ماه نیز با ثبت رکورد جدید تولید هفتگی، استمرار بهبود عملکرد خطوط تولید به ثبت رسید.

ثبت رکوردهای تولید ماهانه و هفتگی در شهریور و مهرماه، نشان‌دهنده تداوم روند بهبود تولید در پارس خودرو و حرکت این شرکت در مسیر افزایش تیراژ، ارتقای بهره‌وری و تحقق برنامه‌های تولیدی است.

روند تولید در این شرکت بهبود یافت.

تداوم تولید محصولات مختلف و ارتقای عملکرد خطوط تولید، از محورهای اصلی پارس خودرو برای تحقق برنامه‌های تولیدی و استفاده حداکثری از ظرفیت‌های موجود است.

روند افزایشی تولید در پارس خودرو در مهرماه تنها به عملکرد ماهانه محدود نماند

«به گزارش «سایپانیوز» روند تولید در پارس خودرو طی مهرماه همانند ماه گذشته تداوم یافت و این شرکت با تثبیت رشد تولید محقق‌شده در شهریورماه، مسیر افزایشی تولید محصولات خود را ادامه داد.

در این مدت، افزایش تیراژ تولید خودروهای سهند، کوییک و پارس‌نوآ در دستور کار قرار گرفت و با استفاده موثرتر از ظرفیت خطوط تولید و ترکیب محصولات،

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	۰
کی‌ام‌سی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۸۲	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	۰
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	۰
فیدلیتی الیت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۸۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	۰
ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۹۳۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰
هایما ۷ (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۰	۰
هایما S۵ پرو (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	۰
هایما S۷ پرو (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۰	۰
لاماری ایما (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	۰
لاماکو اکو ۱.۵ لیتر توربو (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۴۴۹	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	۰
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
فردا T۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	۰
لوکانو LV (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۱۰	۷ میلیارد	۰	۰
لوکانو LA (۱۴۰۵)	۸ میلیارد و ۴۱۰	۹ میلیارد و ۵۵۰	۰	۰
تیگارد تیسان S۰۵ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۶۹	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	۰
بیجینگ U۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	۰
سانگ یانگ موسو گرند خان ساھارا (۱۴۰۵)	۱۱ میلیارد و ۹۹۰	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۴)	۱۲ میلیارد و ۹۹۰	۱۱ میلیارد و ۸۵۰	۰	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	۰
چانگان UNI-T - توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۶ میلیارد و ۵۸۰	۷ میلیارد و ۴۵۰	۰	۰
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۷۶۲	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
کیا EV۵ تیپ ۷۲ (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۸۰۰	۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰
کیا K۵ ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۲۶۳	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۰	۰
سوزوکی فرانکس هیبرید (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد	۰	۰
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دریفرا نیسل (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰
فولکس ID CROZZ PURE PLUS ۴۰ (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۶۰۰	۰	۰
فولکس ID UNiX اولترا (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۳۰۱	۱۰ میلیارد	۰	۰
فولکس ID UNiX پیو (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۳۰۰	۸ میلیارد	۰	۰
فولکس تیراک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
هیوندای پالیسید ۲.۵ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۳۵ میلیارد	۳۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
هیوندای سلتافه توربو تک‌دیفرا نیسل (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۰۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
هیوندای سوناتا ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۹۰	۱۰ میلیارد	۰	۰
هیوندای النترا ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	۰
مزدا EZ۶ مکس ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۶۰۰	۱۱ میلیارد	۰	۰
مزدا EREVEZE۶۰ (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۸۰۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰
مزدا CX۵۰- (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۷۰۰	۱۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	۰
میتسوبیshi اکلیس کراس (۲۰۲۶)	۸ میلیارد و ۵۹۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	۰
میتسوبیshi اولتندر ۲.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۱۷ میلیارد	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
نيسان آلتيما (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد	۰	۰
نيسان پاترول ۶ سیلندر ۳.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۰	۶۵ میلیارد	۰	۰
ویا فیری (۲۰۲۶)	۱۱ میلیارد و ۴۹۰	۱۳ میلیارد	۰	۰
هوال H۹ (۲۰۲۶)	۱۰ میلیارد و ۴۰۵	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	۰
ولوو AWDS۹۰ (۲۰۲۶)	۲۹ میلیارد	۳۳ میلیارد	۰	۰
ولوو COREXC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	۰	۰

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید GX۱۵۱ بالینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یکمیلیارد و ۶۳۰	۳۰	▼
ساینا S (۱۴۰۵)	۹۹۳	یکمیلیارد و ۷۷۰	۲۵	▼
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	۲ میلیارد و ۱۰۰	۳۵	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	۰	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)	یکمیلیارد	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 مانیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۲۲	۳ میلیارد و ۴۶۰	۱۰۰	▼
شاهین اتومات پلاس (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۵	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	۰
شاهین اتومات پلاس (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۳۴	۴ میلیارد و ۵۱۰	۳۷۰	▲
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	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 ۲۵۰	۱۱۵	▼
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۰	۳ میلیارد و ۱۳۰	۰	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 دنده‌ی (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۸۵۰	۸۰	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ی (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	۰
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۴ میلیارد و ۵۷۰	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 میلیارد و ۴۰۰	۳ میلیارد و ۱۷۵	۱۰۵	▼
دنا اتومات آ پشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۴ میلیارد و ۱۸۰	۱۰۰	▼
تارا ۶ دنده V۱ (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۸۸	۳ میلیارد و ۱۰۵	۱۳۵	▼
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	۰
راناپلاس (تومز عقب کاسه‌ای) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۳۵	۲ میلیارد و ۳۸۰	۱۲۰	▼
راناپلاس (تومز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۸۰	۲ میلیارد و ۴۱۰	۱۲۰	▼
ری‌آر ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۵ میلیارد و ۲۴۰	۲۷۰	▼
وانتا آریسان (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۶۲۸	۲ میلیارد و ۱۴۰	۴۵	▼

دستور کار قرار دادند. «وی افزود: «انجام تحقیقات تخصصی، رصد اطلاعاتی و شناسایی محل نگهداری اقلام مذکور، مأموران پلیس آگاهی در عملیاتی ضربتی و غافلگیرانه وارد عمل شده و موفق شدند از انبار محل نگهداری روغن موتور ۱۱ هزار لیتر روغن خودرو قاجاق کشف و ضبط کنند.»

فرمانده انتظامی شهرستان قوچان در پایان گفت: «انبار محل نگهداری روغن‌های مکشوفه پلمب و یک نفر متهم نیز پس از تشکیل پرونده برای سیر مراحل قانونی به مراجع قضایی معرفی شد.»

فرمانده انتظامی شهرستان قوچان از کشف ۱۱ هزار لیتر روغن موتور قاجاق در این شهرستان خبر داد.

به گزارش پایگاه خبری «عصر توس»، سرهنگ علی رجبی در تشریح جزئیات این خبر اظهار داشت: «مأموران پلیس آگاهی با رصدهای اطلاعاتی و انجام اقدامات میدانی و فنی و پلیسی، اخباری مبنی بر فعالیت در زمینه نگهداری روغن موتور قاجاق در شهر قوچان دریافت کرده و موضوع را به صورت ویژه در



کشف ۱۱ هزار لیتر روغن موتور قاجاق در قوچان



فروش ۳.۱ میلیارد یورویی بزرگ‌ترین روانکار ساز مستقل جهان با هشدار برای فصل چهارم؛ «فوکس» پیش‌بینی سود ۲۰۲۶ را به ۵۰۰ میلیون یورو رساند

۴۴۵۳E در بورس Xetra روز ۱۲۲ اکتبر در ۴۵.۱۰ یورو بسته شد و در معاملات آخر هفته Lang & Schwarz در ۲۴ اکتبر حوالی ۴۵.۱۵ تا ۴۵.۸۷ یورو معامله شد و ۱.۶۲ درصد رشد کرد. موسسات تحلیلی هم هدف قیمتی را بالا بردند. Börse Express گزارش داد MWB Research هدف را از ۴۹ به ۵۱ یورو افزایش داده است. Aktiencheck نوشت LBBW هدف را از ۴۸ به ۵۱ یورو برده و دوپچه بانک با رتبه خرید و هدف ۵۴ یورو گفته رشد نیمه دوم بیش از پیش به قیمت‌گذاری وابسته است و حاشیه موضوع کلیدی گزارش ۳۰ اکتبر خواهد بود. اجماع ۱۰ تحلیلگر در Zonebourse میانگین هدف ۴۷.۵۶ یورو را نشان می‌دهد.

از نظر عملیاتی، فوکس در اول اکتبر تمدید همکاری استراتژیک با مرسدس‌بنز برای تامین روانکار شبکه جهانی خدمات پس از فروش را اعلام کرد که نشان‌دهنده حفظ مشتری کلیدی خودرویی در کنار تمرکز بر روانکارهای صنعتی، گریس‌ها و سیالات فلز کاری است. این شرکت در گزارش نیمه اول از خروج نقدی ۸۰ میلیون یورویی به دلیل افزایش سرمایه در گردش ناشی از تورم خبر داده بود که جریان آزاد نقدی قبل از اکتساب را ۲۰ میلیون یورو کاهش داد؛ اما سود خالص بالاتر این اثر را تا حدی جبران کرد.

فوکس گزارش کامل ۹ ماهه را روز ۳۰ اکتبر ۲۰۲۶ همراه با کنفرانس تحلیلگران منتشر می‌کند. تا آن زمان پیام اصلی برای بازار سوخت و روانکار روشن است؛ در صنعتی که بسیاری از بازیگران با فشار حاشیه و تقاضای نوسانی دست‌وپنجه نرم می‌کنند، فوکس با تکیه بر تنوع جغرافیایی، قیمت‌گذاری تورمی و مدیریت سبب محصول توانسته EBIT را به مرز نیم‌میلیارد یورو نزدیک کند؛ هرچند خود شرکت تاکید می‌کند ریسک‌های ژئوپلیتیکی از جمله تنش در خلیج فارس و مسیرهای تجاری همچنان چشم‌انداز فصل آخر را مبهم نگه می‌دارد.



به روند فروش و حاشیه در محیط پرنوسان بازار همچنان باقی است و پیش‌بینی را دشوار می‌کند. به‌همین دلیل نتایج سه‌ماهه سوم قابل تعمیم به کل سال نیست و ارتقای پیش‌بینی براساس عملکرد قوی ۹ ماهه و در نظر گرفتن هم‌زمان ریسک‌ها انجام شده است.

به گزارش Ad-hoc News، سهم ممتاز فوکس پترولوب با نماد DE-

در بیانیه رسمی آمده است: اگرچه رشد فروش سالانه در سه‌ماهه چهارم به دلیل تورم ادامه خواهد یافت، اما باید در نظر داشت که سه‌ماهه چهارم به دلیل تعطیلات فصلی ضعیف‌ترین فصل سال است. همچنین اثر پیش‌خرید مشتریان در سه‌ماهه دوم به دلیل نگرانی از تعرفه‌ها، فروش سه‌ماهه چهارم را منفی خواهد کرد. علاوه بر این، ریسک‌های مربوط

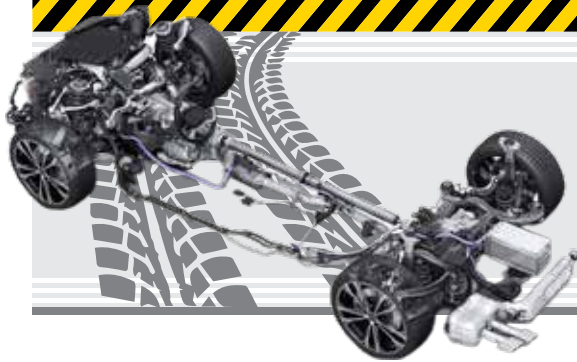
گروه فوکس، بزرگ‌ترین تامین‌کننده مستقل روانکار در جهان مستقر در مانهایم آلمان، چشم‌انداز سود خود برای ۲۰۲۶ را به شکل قابل توجهی افزایش داد. به گزارش Fuels and Lubes و اطلاعیه رسمی EQS Ad-hoc منتشر شده در ۱۹ اکتبر، فوکس بر اساس نتایج اولیه ۹ ماهه نخست سال که فراتر از انتظار بود، پیش‌بینی EBIT یا سود قبل از بهره و مالیات سال مالی ۲۰۲۶ را از بازه قبلی ۴۶۰ تا ۴۸۰ میلیون یورو به حدود ۵۰۰ میلیون یورو معادل حدود ۵۶۱ میلیون دلار افزایش داد. پیش‌بینی قبلی در ابتدای سال حوالی ۴۵۰ میلیون یورو و سپس در گزارش نیمه اول سال ۴۶۰ تا ۴۸۰ میلیون بود. اجماع تحلیلگران گردآوری شده توسط Vara برای ۲۰۲۶ حدود ۴۸۱ میلیون یورو بود که حالا فوکس بالاتر از آن هدف‌گذاری کرده است. در مقایسه، EBIT کل سال ۲۰۲۵ معادل ۴۳۵ میلیون یورو بود.

نقطه درخشان این آمار سه‌ماهه سوم سال است. EBIT سه‌ماهه سوم ۱۴۹ میلیون یورو اعلام شد؛ در مقابل ۱۱۷ میلیون یورو در سه‌ماهه سوم ۲۰۲۵، با رشد ۲۷ درصدی و بسیار بالاتر از اجماع Vara برای همین فصل که ۱۱۶ میلیون یورو بود. در گزارش نیمه اول، فوکس فروش ۲۰۰۳ میلیارد یورو و EBIT ۲۶۰ میلیون یورو داشت که EBIT سه‌ماهه دوم ۱۳۵ میلیون یورو در مقابل ۱۰۱ میلیون سال قبل بود. دلیل رشد نیمه اول به گفته فوکس غلبه بر عدم قطعیت تعرفه‌ای آمریکا و اثر تورمی قیمت‌گذاری بود.

در کنار ارتقای سود، فوکس پیش‌بینی فروش سال را نیز دقیق‌تر کرد. در اطلاعیه مارس، فروش به شکل کلی «به‌طور قابل توجهی بالاتر از ۳.۷ میلیارد یورو» پیش‌بینی شده بود. حالا شرکت فروش حدود ۴.۱ میلیارد یورو را هدف قرار داده است که حداقل ۱۰ درصد بالاتر از برآورد اولیه مارس است.

با این حال فوکس نسبت به تعمیم نتایج سه‌ماهه سوم هشدار داده است.





خاموش شدن موتور در برخی شرایط حرکت و حرکت آزاد با موتور خاموش، از دیگر قابلیت‌های این فناوری هستند. برای نمونه، سامانه هیبرید متوسط ۴۸ ولتی آنودی ۸۲ با موتور ۱.۵ لیتری TFSI می‌تواند تا ۱۲ اسببخار توان و ۵۰ نیوتون‌متر گشتاور کمکی فراهم کند. نسل جدیدتر این فناوری با نام MHEV plus در برخی مدل‌های جدید ۸۵ و ۹۵، از ژنراتور محرکه مستقل نیز بهره می‌برد و امکان حرکت تمام‌برقی محدود در شرایط خاص، مانند مانور و حرکت آهسته را فراهم می‌کند. با این حال، این سامانه جایگزین خودرو هیبرید کامل یا برقی نیست و قابلیت حرکت تمام‌برقی آن به نسخه سیستم بستگی دارد.

فناوری هیبرید متوسط ۴۸ ولتی آنودی (FAV Mild Hybrid) راهکاری مهندسی برای افزایش بهره‌وری موتورهای بنزینی و دیزلی است که بدون نیاز به شارژ خارجی، مصرف سوخت و آلایندگی را کاهش می‌دهد. این سامانه از اجزایی مانند باتری لیتیوم-یونی، استارت-ژنراتور تسمه‌ای BAS و مبدل ولتاژ برای ارتباط شبکه ۴۸ ولتی با تجهیزات ۱۲ ولتی خودرو تشکیل شده است. هنگام کاهش سرعت یا ترمزگیری، انرژی جنبشی خودرو با یابی و در باتری ذخیره می‌شود. سپس انرژی الکتریکی در زمان شتاب‌گیری به کمک موتور احتراقی می‌آید و فشار وارد بر آن را کاهش می‌دهد. استارت‌واستاپ ترم،

فناوری هیبرید ۴۸ ولتی «آنودی» برای کاهش مصرف سوخت

تلگرام

Telegram

ایرپگ میانی؛ دیوار محافظ نامرئی میان سرنشینان

این روزها خودروسازان در کنار توسعه سامانه‌های ترمز اضطراری و دستیارهای رانندگی، توجه ویژه‌ای به ارتقای ایمنی سرنشینان در تصادفات جانبی دارند. یکی از فناوری‌های مهم در این حوزه، ایرپگ میانی کابین است؛ کیسه‌هوایی که معمولاً از بخش داخلی صندلی راننده باز می‌شود تا در تصادفات جانبی، از برخورد سرنشینان جلو با یکدیگر جلوگیری کند. اهمیت این فناوری زمانی بیشتر مشخص می‌شود که بدانیم در برخوردهای جانبی، حرکت ناگهانی بدن سرنشینان می‌تواند موجب آسیب‌های جدی شود. اما آیا ایرپگ میانی می‌تواند ایمنی کابین را متحول کند و آیا این فناوری جایگزین سایر تجهیزات حفاظتی خواهد شد؟ در ادامه، نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

ایرپگ میانی را باید مکمل کمربند ایمنی و ایرپگ‌های جانبی دانست، نه جایگزین آن‌ها. در تصادفات که ضربه از پهلو خودرو وارد می‌شود، این سامانه با ایجاد یک سطح نرم میان راننده و سرنشین جلو، احتمال برخورد مستقیم سر و بخش بالایی بدن آن‌ها را کاهش می‌دهد. با این حال، میزان حفاظت به محل نصب، طراحی کیسه هوا و عملکرد هماهنگ آن با سایر سامانه‌های ایمنی بستگی دارد. بنابراین نمی‌توان صرف وجود این گزینه را تضمین‌کننده جلوگیری از آسیب دانست.

عباسی

اهمیت ایرپگ میانی فقط به جلوگیری از برخورد دو سرنشین محدود نمی‌شود؛ این فناوری می‌تواند در تصادفات جانبی، به‌ویژه زمانی که سرنشین در سمت مخالف محل برخورد قرار دارد، به حفظ موقعیت بدن و کاهش حرکت جانبی آن کمک کند. موسسه بیمه ایمنی بزرگراه‌های آمریکا (IIHS) این سامانه را یکی از نوآوری‌های موثر در حفاظت از سرنشینان معرفی کرده است. از سوی دیگر، ارزیابی‌های «یورو انکپ» نیز به بررسی خطر برخورد سرنشینان با یکدیگر در تصادفات جانبی توجه دارند.

عبداللهی

Message



صدای منتظری

۸۸۲۰۶۷۶۱

کاهش ایمنی خودرو بر اثر عدم دقت

خودرو کرمانی مدل ۲۰۱۰ دارم و چندی پیش در پی یک تصادف نسبتاً شدید، هر دو در سمت راست خودرویم تا حد زیادی آسیب دید. با مراجعه به صافکاری برای تعمیر درها، شخص صافکار این‌بخش از بدنه خودرویم را بدون استفاده از رنگ و به اصطلاح به صورت بی‌رنگ تعمیر کرد. با این حال پس از این که به صورت اتفاقی برای تعمیر خودرویم به تعمیرگاه مراجعه کردم، متوجه شدم صافکار مذکور بدون اطلاع من و با هدف تعمیر آسان‌تر، ضربه‌گیرهای داخل درها را بریده و آن‌ها را به اصطلاح حذف کرده که این امر ایمنی خودرویم را به شدت کاهش داده است!

۰۹۲۲*۰۲۱۷۴

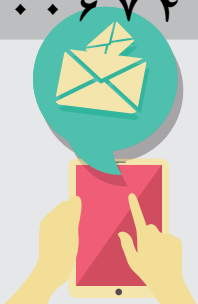
نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۵۹۸

گزینه ۱ ۴۰ درصد
گزینه ۲ ۱۰ درصد

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام مورد زیر در صورت فراگیر شدن می‌تواند در کاهش آلودگی هوای پایتخت تأثیر بیشتری داشته باشد؟ در پاسخ به این پرسش ۴۰ درصد به گزینه یک یعنی استفاده از پوشش گیاهی در حاشیه اتوبان‌ها و ۶۰ درصد به گزینه دوم یعنی سخت‌گیری بیشتر برای خودروهای دودزا رأی داده بودند.



نظرسنجی شماره ۲۵۹۹
کدام مورد زیر می‌تواند سبب افزایش ایمنی خودرو و حین رانندگی در جاده شود؟

۱- بررسی وضعیت کلی خودرو قبل از ورود به جاده ۲- به همراه داشتن تجهیزات لازم برای مواجهه شدن با شرایط آب‌وهوایی مختلف

آیا «GV80» می‌تواند با ژرمن‌ها مقابله کند؟ نگاهی به کراس‌اوور لوکس «جنسیس»



جنسیس GV۸۰ یکی از مهم‌ترین محصولات لوکس برند جنسیس، زیر مجموعه گروه خودروسازی هیوندای است که با هدف رقابت با شاسی‌بلندهایی مانند بامو X۵، مرسدس بنز GLE و لکسوس RX توسعه یافته است. این خودرو با تکیه بر طراحی متمایز، کیفیت بالای کابین، تجهیزات رفاهی متنوع و پیشرفته‌های توربوشارژ، تلاش می‌کند تجربه‌ای نزدیک به خودروهای لوکس اروپایی را با قیمتی رقابتی ارائه دهد. GV۸۰ در نسخه‌های مختلفی عرضه شده و بسته به تیپ و بازار، امکانات و مشخصات فنی متفاوتی دارد.

سامانه کمک‌رانندگی در بزرگراه اشاره کرد. سیستم تعلیق چندتصال‌ی در جلو و عقب نیز با هدف ایجاد تعادل میان راحتی سواری و کنترل بدنه طراحی شده است. در نسخه‌های مجهزتر، امکاناتی مانند تعلیق الکترونیکی با قابلیت تنظیم بر اساس شرایط مسیر نیز ارائه می‌شوند. بسته به نسخه انتخابی، GV۸۰ با پنج یا هفت صندلی عرضه می‌شود. در تیپ‌های مجهز، امکاناتی مانند گرم‌کن و تهویه صندلی‌ها، تنظیمات برقی صندلی‌های عقب و سقف پانورامیک نیز وجود دارند. البته ردیف سوم بیشتر برای کودکان یا سفرهای کوتاه مناسب است و نباید از آن انتظار فضای مشابه ردیف‌های اصلی را داشت.

مشخصات فنی

جنسیس GV۸۰ در بازار آمریکا با دو پیش‌راننده بنزینی اصلی عرضه می‌شود. در مدل پایه موتور ۴ سیلندر ۲.۵ لیتری توربوشارژ می‌تواند ۳۰۰ اسببخار قدرت و ۴۲۲ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. در نسخه قدرتمند ۶ سیلندر که مزین به موتور ۳.۵ لیتری V۶ توئین-توربو است، می‌تواند ۴۰۹ اسببخار قدرت و ۵۴۹ نیوتون‌متر گشتاور به ارمغان آورد. گیربکس ۸ سرعته قدرت را به چرخ‌های عقب یا به چهار چرخ منتقل می‌کند.

قیمت

قیمت پایه جنسیس GV۸۰ نسخه ۲.۵ TRWD در بازار ایالات متحده ۵۷ هزار و ۷۰۰ دلار است.



پیامک

SMS

خرابی در پیچه‌گاز

خودرو پراید ۱۳۲ SE مدل ۹۸ دارم و مدتی است دورموتور خودرویم نوسان زیادی دارد و عقربه آن با به شدت بالا می‌رود و یا این‌که به حدی افت می‌کند که خودرو میل به خاموش شدن دارد. همین‌طور دنده‌ها نیز به سختی تعویض می‌شوند؛ علت چیست؟

علمداری-کرج

«در خودروهای دارای سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری، ثابت نماندن دورموتور و به اصطلاح نوسان داشتن آن، تنها به دلیل خرابی سنسورها یا قطعات الکترومکانیکی است. بنابراین در این‌جا باید سه پارامتر مورد بررسی قرار گیرد. نخست این که اگر استپر موتور خودرو شما با مشکل مواجه شده باشد، این مشکل ایجاد می‌شود. بنابراین برای رفع مشکل باید این قطعه تعویض شود. در صورتی که با تعویض این قطعه مشکل برطرف نشود، باید وضعیت سنسور در پیچه‌گاز نیز بررسی شود. زیرا در خودروهای مجهز به سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری اگر این قطعه با مشکل مواجه شود، منجر به نوسان در دورموتور می‌شود. بر این اساس باید سنسور در پیچه‌گاز نیز بررسی و در صورت نیاز این قطعه هم تعویض شود. در عین حال سیستم جرقه‌زنی یکی از سیستم‌های مهم در روند کاری موتور به شمار می‌رود و اگر یکی از متعلقات این سیستم با مشکل مواجه شده باشد، دورموتور را به حالت نوسانی در می‌آورد. به بیان دیگر اگر کوئل خودرو شما معیوب باشد یا به اصطلاح جرقه‌زنی به شکل صحیح انجام نشود، در نوسان داشتن دورموتور تأثیرگذار خواهد بود.

در این حالت برای رفع مشکل باید کوئل دویل خودرو شما تعویض شود. همین‌طور وضعیت وایرها‌های کوئل دویل نیز باید بررسی شود. اما بروز مشکل در تعویض دنده، می‌تواند ناشی از خرابی قطعات گیربکس باشد. زیرا اگر چرخ‌دنده‌های گیربکس یا قطعات مربوطه برای تعویض دنده معیوب شده باشند، در زمان تعویض دنده، این روند با مشکل مواجه خواهد شد. اما به صورت کلی بد جا رفتن دنده‌ها سه علت عمده دارد. نخست این که اگر ماهک و میل ماهک گیربکس خودرو شما اشکال داشته باشد، روند تعویض دنده به خوبی انجام نمی‌شود و در این صورت باید گیربکس باز و ماهک و میل ماهک تعویض شوند. همچنین اگر دنده برنجی گیربکس خودرو شما نیز با اشکال مواجه شده باشد، روند تعویض دنده به درستی انجام نمی‌شود یا به فشار بیشتری نیاز خواهد داشت یا باید مجدد دنده را تعویض کرد. بر این اساس باید دنده برنجی‌ها نیز بررسی و در صورت نیاز تعویض شوند. در آخر این که در اغلب مواقع گیربکس و قطعات داخلی آن چون دنده برنجی‌ها، ماهک و میل ماهک، غلاف کشویی و اهرم‌بندی دنده سالم هستند، اما روند تعویض دنده با مشکل مواجه می‌شود. بر این اساس باید سیستم کلاچ خودرو بررسی شود؛ چرا که اگر کلاچ خودرو شما به اصطلاح تنظیم یا رگلاژ نباشد، در زمان تعویض دنده، کلاچ به خوبی درگیر نمی‌شود و تعویض دنده با اشکال روبه‌رو خواهد شد. بنابراین برای رفع مشکل باید کلاچ خودرو شما تنظیم و در صورت نیاز قطعات آن چون بلبرینگ و دوشاخه کلاچ نیز تعویض شوند. همچنین در نظر داشته باشید که اگر سطح واسکازین گیربکس خودرو شما کاهش یافته باشد، می‌تواند منجر به بد جا رفتن دنده شود که این مورد نیز باید بررسی شود. البته ناگفته نماند که وضعیت دیسک و صفحه کلاچ خودرو شما نیز باید توسط شخص مکانیک به طور کامل بررسی شود.



کشف محموله ۶ میلیاردتومانی لاستیک قاچاق در تالش



فرمانده انتظامی تالش از کشف ۵۶۰ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۶ میلیارد تومان از یک واحد صنعتی در این شهرستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، گیلان، سرهنگ عباس حقیقی‌نیا گفت: «در پی دریافت گزارشی مبنی بر انباشت لاستیک قاچاق در انبار یک واحد صنعتی در شهرستان تالش، مأموران پلیس آگاهی شهرستان پس از تحقیقات و تایید صحت موضوع، با هماهنگی قضایی

به محل مورد نظر اعزام شدند.» وی از کشف ۵۶۰ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۶ میلیارد تومان در بازرسی از این انبار خبر داد و افزود: «متمم ۳۰ ساعته به مرجع قضایی معرفی شد.» فرمانده انتظامی تالش با تاکید بر آثار مخرب قاچاق کالا بر اقتصاد کشور، از شهروندان خواست با خودداری از خرید کالاهای قاچاق، از تولید داخلی حمایت کنند.

تندیس کیفیتی که لاستیک‌سازان دریافت کردند؛

«بارز» به‌عنوان برگزیده در روز جهانی استاندارد



بارز در آیین گرامیداشت روز جهانی استاندارد، بار دیگر با تکیه بر استانداردهای کیفی و تعهد به ارتقای سطح تولید، در میان مجموعه‌های برتر کشور در خشید و مجتمع بارز کرمان موفق به دریافت نشان و لوح واحد تولیدی نمونه ملی شد.

این مراسم در سالن اجلاس سران و با حضور جمعی از مسئولان نظام از جمله محمدرضا ظفرقندی، وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی؛ حمیدرضا حاجی‌بابایی، نایب‌رئیس مجلس شورای اسلامی؛ شینا انصاری، رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست؛ محمد اسلامی، رئیس سازمان انرژی اتمی ایران؛ استانداران قزوین و فارس، جمعی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی، سفرا و دیپلمات‌های خارجی و فعالان برجسته عرصه تولید و تجارت برگزار شد. فرزانه انصاری، رئیس سازمان ملی استاندارد، لوح و نشان عنوان واحد تولیدی نمونه ملی در صنعت شیمیایی را در ارزیابی دوره ۱۴۰۵-۱۴۰۴ به جمال میرزایی، مدیرعامل گروه صنعتی بارز اهدا کرد. کسب این عنوان برای دومین سال متوالی، بیانگر استمرار تعهد گروه به کیفیت و بهبود مستمر فرآیندهاست. طبق گزارش سازمان ملی استاندارد ایران، در این مراسم از میان تمامی کسب‌وکارهای سراسر کشور، در مجموع ۴۷ واحد تولیدی نمونه ملی، ۲ واحد خدماتی، ۲ دستگاه اجرایی، ۱۰ نهادارزیابی انطباق، ۱۰ مدیر کنترل کیفیت، ۱۴ رئیس و دبیر کمیته فنی متناظر و ۱۰ دبیر تدوین استاندارد به‌عنوان سرآمدان کیفیت کشور تجلیل شدند که حضور بارز در زمره این برگزیدگان محدود، گویای جایگاه ممتاز این مجموعه در بهبود مستمر کیفیت تولیدات در کشور است.

تاکید بر جایگاه استاندارد در ارتقای کیفیت و توسعه پایدار

در ابتدای این مراسم، محمدرضا ظفرقندی، وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی با تاکید بر نقش بنیادین استاندارد در تحقق توسعه پایدار، بر خودداری از یک نظام استاندارد مستقل و اثرگذار را لازمه پیشرفت کشور دانست و با اشاره



تداوم افتخار آفرینی بارز در صنعت کشور

این انتخاب، فرصتی برای برجسته‌سازی جایگاه گروه صنعتی بارز در صنعت تابر کشور و اهمیت توجه به استانداردهای کیفی در فرآیند تولید است. شرکت لاستیک بارز به‌عنوان پرچمدار تولید داخلی تابر در کشور، علاوه بر نقش آفرینی موثر در زنجیره‌تامین، با تکیه بر ظرفیت تولیدی مجتمع‌های خود نقشی محوری در حاکمیت بازار و پاسخگویی به تقاضای بخش‌های مختلف حمل‌ونقل ایفا کرده است. همچنین توجه ویژه به فناوری‌های پیشرفته در طراحی و ساخت محصولات دانش‌بنیان بارز سبب شده است تا علاوه بر انطباق کامل با سخت‌گیرانه‌ترین الزامات ایمنی و دوام، زمینه برای کاهش وابستگی و ارتقای استانداردهای حمل‌ونقل در مقیاس ملی فراهم شود.

تقدیر از مجتمع بارز کرمان و کسب عنوان واحد تولیدی نمونه ملی برای دومین سال پیاپی، دستاوردی ارزشمند برای خانواده بزرگ بارز است که ضمن تثبیت پیشتازی این مجموعه در صنعت تابر ایران، تعهد قطعی گروه را به پیوند میان تولید ملی، کیفیت ممتاز، توسعه فناوری‌های دانش‌بنیان و الزامات روز استانداردسازی به اثبات می‌رساند.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		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
	36وKB14		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	22وKB27		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	22وKB27		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	44وKB77		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا پاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۲۲
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYD S۶
	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 G۹
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سویا M۲
	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-ب‌ام‌و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TA (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-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







مقاومت بیشتر در برابر افت عملکرد ترمز بر اثر داغ شدن مکرر کمک می کند. همچنین کانال های هدایت هوا، جریان خنک کننده را به سمت مجموعه ترمز جلو هدایت می کنند. مرسدس بنز برای این مدل، ترمز های سرامیکی کربنی را نیز به صورت سفارشی ارائه می کرد. دیسک های این نسخه در جلو ۴۰۲ در ۳۹ میلی متر و در عقب ۳۶۰ در ۲۲ میلی متر هستند و وزن کمتری دارند. سامانه های ABS، توزیع الکترونیکی نیروی ترمز و کنترل پایداری سمپر حلهای ESP نیز به حفظ کنترل خودرو هنگام ترمز گیری شدید کمک می کنند.

سیستم ترمز مرسدس بنز SLS AMG با بهره گیری از فناوری های برگرفته از مسابقات اتومبیل رانی، برای مهار توان بالای موتور ۷۸ و حفظ پایداری خودرو در سرعت های زیاد توسعه یافته است. ترمز های استاندارد این خودرو از دیسک های ترکیبی، خنک شونده و سوراخدار استفاده می کنند که در محور جلو ابعاد ۳۹۰ در ۳۶ میلی متر و در محور عقب ۳۶۰ در ۲۶ میلی متر دارند. در محور جلو، کالیبر های ثابت آلومینیومی ۶ پیستونه و در محور عقب کالیبر های ۴ پیستونه وظیفه فشردن لنت ها به دیسک را بر عهده دارند. ساختار ترکیبی دیسک های جلو به مدیریت حرارت و

تکنولوژی ترمز مرسدس بنز «SLS AMG»

قطعه سازان برای حفظ حاشیه سود به بازنگری قراردادهای و اصلاح زنجیره تامین روی آورده اند؛

موج گرانی نهاده ها در زنجیره تامین خودرو

تامین کنندگان صنعت خودرو در دنیا با مجموعه ای از چالش ها، از جمله هزینه بالای نهاده ها، کمبود نیروی کار، نرخ بهره و تنش های ژئوپلیتیکی روبه رو هستند

قطعات مورد نیاز خود را وارد می کنند، علاوه بر قیمت خرید باید هزینه حمل، بیمه، انبارداری و تامین مالی موجودی را نیز در نظر بگیرند. شاخص حمل و نقل دریایی خشک در سپتامبر به ۳ هزار و ۴۰۸ واحد رسید؛ در حالی که این شاخص در سپتامبر سال قبل ۲ هزار و ۱۲۴ واحد بود. این تغییر، افزایشی حدود ۶۰ درصدی را نشان می دهد؛ هر چند شاخص مذکور نماینده مستقیم هزینه حمل همه انواع محموله های قطعه سازی نیست. در آلمان نیز داده های منتشر شده در اکتبر نشان می دهد قیمت تولید کننده در سپتامبر نسبت به سال قبل ۶.۷ درصد افزایش یافته است. قیمت انرژی در این شاخص ۱۴.۹ درصد و قیمت کالاهای واسطه ای ۶.۴ درصد رشد داشته اند. این ارقام به کل بخش تولید آلمان مربوط می شوند، اما نشان می دهند که افزایش هزینه در صنایع بالادستی می تواند به سایر بخش های زنجیره تولید، از جمله قطعه سازی خودرو منتقل شود.

تعرفه ها و تغییر مسیر زنجیره تامین تحولات تجاری نیز به یکی از عوامل اثرگذار بر هزینه تولید تبدیل شده اند. تغییر تعرفه ها و مقررات واردات می تواند هزینه تامین قطعات را افزایش دهد و شرکت ها را به بازنگری در محل خرید مواد اولیه و سازماندهی شبکه تامین وادار کند. تامین کنندگان صنعت خودرو در دنیا با مجموعه ای از چالش ها، از جمله هزینه بالای نهاده ها، کمبود نیروی کار، نرخ بهره و تنش های ژئوپلیتیکی روبه رو هستند. در چنین شرایطی، برخی شرکت ها به دنبال متنوع سازی منابع تامین، انتقال بخشی از خریدها به بازارهای نزدیک تر و افزایش سهم تولید منطقه ای هستند. با این حال، انتقال تولید به یک کشور دیگر لزوماً هزینه ها را کاهش نمی دهد. سرمایه گذاری برای راه اندازی کارخانه، آموزش نیروی کار، تامین تجهیزات و ایجاد شبکه تامین محلی ممکن است در کوتاه مدت هزینه های جدیدی ایجاد کند. بنابراین، تصمیم درباره تغییر محل تولید باید بر پایه محاسبه مجموع هزینه ها و ریسک های زنجیره تامین انجام شود.

فشار بر نقدینگی؛ چالش مهم تر از افزایش قیمت افزایش هزینه مواد اولیه زمانی دشوارتر می شود که قطعه ساز با تاخیر در دریافت مطالبات خود نیز مواجه باشد. تولید کننده برای حفظ تراز باید مواد اولیه را با قیمت روز تهیه کند، دستمزد بپردازد و هزینه انرژی و نگهداری تجهیزات را تامین کند؛ اما اگر دریافت پول از خودروساز با تاخیر همراه باشد، فاصله میان زمان پرداخت هزینه ها و زمان وصول درآمد افزایش می یابد. در چنین شرایطی، حتی شرکتی که از نظر فنی و ظرفیت تولید وضعیت مناسبی دارد، ممکن است برای ادامه تولید با محدودیت نقدینگی روبه رو شود. افزایش نیاز به سرمایه در گردش نیز می تواند هزینه تامین مالی را بالا ببرد و بخشی از سود عملیاتی را از بین ببرد. از همین رو، اصلاح سازوکار پرداخت مطالبات و پیش بینی بدهی های تعدیل قیمت در قراردادهای تامین، در کنار افزایش پیروری و کاهش ضایعات، می تواند نقش مهمی در حفظ پایداری تولید داشته باشد

رقابت بر سر کنترل هزینه تمام شده داده های موجود نشان می دهد قطعه سازان جهان با فشار هم زمان قیمت مواد اولیه، انرژی، حمل و نقل و تغییرات تجاری روبه رو هستند. در آمریکا، برخی تامین کنندگان افزایش ۷ تا ۲۰ درصدی قیمت قطعات را دنبال کرده اند؛ در هند، قیمت فولاد و آلومینیوم افزایش قابل توجهی داشته و در چین نیز رشد قیمت لاستیک طبیعی به تعدیل قیمت محصولات تأیر محدود نمی شود. با این حال، این ارقام به بازارها و گروه های کالایی متفاوت مربوط هستند و نمی توان آن ها را معادل افزایش هزینه تولید کل صنعت قطعه سازی جهان دانست. آن چه روشن است، ضرورت بازنگری در مدیریت هزینه و زنجیره تامین است. در شرایطی که خودروسازان همچنان بر کاهش قیمت تمام شده تأکید دارند، قطعه سازان برای حفظ جایگاه خود ناچارند مدیریت خرید، بهره وری خطوط تولید، قراردادهای تامین و نقدینگی را جدی تر دنبال کنند. افزایش قیمت فروش ممکن است بخشی از فشار را جبران کند، اما راهکار پایدار در صنعتی که رقابت جهانی آن هر روز فشرده تر می شود، کاهش هزینه های غیر ضروری و ایجاد ابطای متوازن تر میان خودروساز و تامین کننده است.



امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

صنعت قطعه سازی خودرو در جهان با مساله ای فراتر از افزایش مقطعی قیمت مواد اولیه مواجه شده است؛ مساله ای که به تدریج ساختار هزینه تولید، قراردادهای تامین و حتی رابطه میان خودروسازان و قطعه سازان را تحت تأثیر قرار می دهد. افزایش قیمت فلزات، مواد پلیمری و لاستیک در کنار هزینه های انرژی، حمل و نقل و دستمزد، فشار مضاعفی بر تولید کنندگانی وارد کرده که از یک سو باید کیفیت و تیراژ تولید را حفظ کنند و از سوی دیگر، با خودروسازانی طرف قرارداد هستند که همچنان به دنبال کاهش قیمت تمام شده محصولات خود هستند. بررسی داده های منتشر شده در ماه های اخیر نشان می دهد شدت افزایش هزینه ها در بازارهای مختلف یکسان نیست؛ اما در بخش هایی از زنجیره تامین، رشد قیمت مواد اولیه و قطعات به اندازه ای بوده که تامین کنندگان را به بازنگری در قیمت فروش وادار کرده است. در آمریکا، برخی تامین کنندگان افزایش ۷ تا ۲۰ درصدی قیمت قطعات را دنبال کرده اند؛ در بازار هند، قیمت فولاد و آلومینیوم رشد قابل توجهی داشته و در چین نیز افزایش قیمت لاستیک طبیعی به موج تازه ای از تعدیل قیمت محصولات تأیری منجر شده است. این ارقام، اگرچه تصویری از فشار هزینه ای ارائه می کنند، به معنای افزایش یکسان هزینه تولید همه قطعه سازان جهان نیستند.

هزینه تولید؛ چرانی توان یک نرخ جهانی اعلام کرد؟ نخستین نکته در بررسی وضعیت قطعه سازان جهان، تفکیک افزایش هزینه تولید از افزایش قیمت فروش قطعات است. هزینه تولید به مجموعه مخارجی گفته می شود که برای تهیه مواد اولیه، تامین انرژی، پرداخت دستمزد، نگهداری تجهیزات، حمل و نقل و سایر فعالیت های صنعتی صرف می شود. در مقابل، افزایش قیمت فروش قطعه ممکن است تنها بخشی از این هزینه ها را جبران کند و لزوماً به معنای رشد سودآوری تولید کننده نیست. برای مثال، تولید کننده قطعات فلزی بیش از یک شرکت فعال در حوزه تجهیزات الکترونیکی از افزایش قیمت فولاد تأثیر می پذیرد. در مقابل، سازنده تیر و قطعات لاستیکی با تغییر قیمت لاستیک طبیعی، لاستیک مصنوعی و سایر مواد شیمیایی مواجه است. حتی در میان شرکت های فعال در یک بخش نیز تفاوت در قراردادهای خرید، موجودی انبار، فناوری تولید و میزان وابستگی به واردات می تواند نتیجه متفاوتی ایجاد کند. از این رو، برای سنجش دقیق وضعیت صنعت باید شاخص قیمت تولید کننده، قیمت مواد اولیه و گزارش های مالی شرکت ها را در کنار یکدیگر بررسی کرد. با وجود این تفاوت ها، شواهد موجود نشان می دهد فشار هزینه ای به یکی از چالش های مهم زنجیره تامین خودرو تبدیل شده است.

آمریکا؛ افزایش قیمت قطعات برای جبران هزینه ها در بازار آمریکا، فشار هزینه ای به بازنگری در قیمت قراردادهای تامین منجر شده است. براساس گزارش های منتشره در اوت ۲۰۲۶ برخی شرکت های قطعه سازی آمریکایی قیمت محصولات خود را در محدوده ۷ تا ۲۰ درصد افزایش داده اند تا بخشی از افزایش هزینه مواد اولیه، انرژی و نیروی کار را جبران کنند. این افزایش ها در شرایطی رخ داده که خودروسازان نیز با هزینه های بالاتر تولید مواجه هستند و تلاش می کنند از انتقال کامل این فشار به قیمت نهایی خودرو جلوگیری کنند. در چنین شرایطی، قطعه سازان در موقعیتی دشوار قرار می گیرند؛ زیرا افزایش قیمت مواد اولیه معمولاً سریع تر از امکان اصلاح قراردادهای فروش اتفاق می افتد. اگر قرارداد تامین برای مدتی طولانی با قیمت ثابت منعقد شده باشد، افزایش هزینه ها مستقیماً حاشیه سود قطعه ساز را کاهش می دهد. از سوی دیگر، افزایش شدید قیمت فروش ممکن است به کاهش سفارش ها یا انتقال بخشی

لاستیک و مواد پلیمری؛ فشار تازه بر تولید قطعات غیر فلزی در کنار فلزات، زنجیره تامین قطعات لاستیکی و پلیمری نیز با افزایش هزینه مواجه است. رسانه های چین از رشد قیمت لاستیک طبیعی و صدور اطلاعاتی افزایش قیمت توسط شرکت های فعال در صنعت تأیر خبر دادند. بر اساس این گزارش، قیمت قرارداد اصلی لاستیک طبیعی در بورس آتی شانگهای در پایان اکتبر به حدود ۲۰ هزار و ۱۴۵ یوان در تن رسید؛ سطحی که نسبت به ابتدای سال بیش از ۲۸ درصد افزایش داشت. همچنین، از سپتامبر بیش از ۶۰ شرکت تأیر ساز بیش از ۱۷۰ اطلاعیه افزایش قیمت صادر کرده بودند. دامنه افزایش قیمت اعلام شده برای گروه های مختلف تأیر عمدتاً بین ۲ تا ۵ درصد گزارش شده است. اهمیت این روند به صنعت تأیر محدود نمی شود. شلنگ ها، آب بندها، ضربه گیرها، اتصالات لاستیکی و بسیاری از قطعات مورد استفاده در موتور، سیستم تعلیق و کابین نیز به مواد پلیمری و ترکیبات شیمیایی وابسته هستند. افزایش هزینه این نهاده ها می تواند قیمت تمام شده این محصولات را بالا ببرد و فشار بیشتری بر شرکت های وارد کنند که قدرت محدودی برای تغییر قیمت قراردادهای خود دارند.

حمل و نقل و انرژی؛ هزینه هایی فراتر از قیمت مواد اولیه بخش دیگری از فشار هزینه ای در هزینه های لجستیکی و انرژی شکل می گیرد. قطعه سازی که بخشی از مواد اولیه یا

نورپا - - - - - بر اساس گزارش های منتشر شده در اوت ۲۰۲۶ برخی شرکت های قطعه سازی آمریکایی قیمت محصولات خود را در محدوده ۷ تا ۲۰ درصد افزایش داده اند تا بخشی از افزایش هزینه مواد اولیه، انرژی و نیروی کار را جبران کنند یورو به ازای هر تن در ابتدای سال به ۷۳۹.۵ یورو در اکتبر رسیده است؛ افزایشی بیش از ۱۸ درصد. برای قطعه سازی که محصولات خود را با قراردادهای بلندمدت و حاشیه سود دارد، افزایش قیمت فلزات، به ویژه زمانی که بارش هزینه انرژی و عملیات فرآوری همراه شود، می تواند هزینه تمام شده قطعات را افزایش دهد؛ بدون آن که امکان اصلاح فوری قیمت فروش وجود داشته باشد.

از خرید به تامین کنندگان دیگر منجر شود. بنابراین، حتی در شرایطی که بازار افزایش قیمت قطعات را می پذیرد، امکان انتقال کامل هزینه ها به مشتری وجود ندارد. این وضعیت نشان می دهد قیمت گذاری در زنجیره تامین خودرو دیگر صرفاً تابع توافق اولیه میان خریدار و فروشنده نیست؛ بلکه ساز و کار بازنگری قیمت، نحوه تقسیم ریسک و سرعت پرداخت مطالبات نیز به عوامل تعیین کننده در استمرار همکاری تبدیل شده اند.

فولاد و آلومینیوم؛ فشار از ابتدای زنجیره تامین فلزات از مهم ترین نهاده های صنعت خودرو به شمار می روند. بدنه، شاسی، قطعات موتور، اجزای سیستم تعلیق و بسیاری از مجموعه های مکانیکی به فولاد و آلومینیوم وابسته هستند. در نتیجه، افزایش قیمت این مواد می تواند بخش بزرگی از زنجیره تولید قطعات را تحت تأثیر قرار دهد. قیمت فولاد گرم در هند طی یک سال حدود ۳۰ درصد افزایش یافته و به محدوده ۶۵ تا ۶۶ هزار و ۷۵۰ روپیه برای هر تن رسیده است. قیمت فولاد سرد نیز در مقایسه سالانه حدود ۲۸ درصد افزایش نشان می دهد. در همین گزارش، قیمت آلومینیوم حدود ۳ هزار و ۲۷۷ دلار به ازای هر تن اعلام شده که ۲۳ درصد بالاتر از سطح یک سال قبل است. این ارقام مربوط به بازار هند هستند و نمی توان آن ها را به تمام بازارهای جهانی تعمیم داد؛ با این حال، نشان می دهند که افزایش هزینه مواد اولیه چگونه می تواند به تولید کنندگان قطعات منتقل شود. در اروپا نیز قیمت فولاد گرم نورد شده در شمال غرب این قاره از حدود ۶۲۶

گروه‌ها قرار داشته‌است، «مدیر عامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران با اشاره به بهبود شاخص‌های کیفیت هوایست به سال‌های گذشته اظهار کرد: «در مجموع، حدود ۸۶ درصد روزهای سبزی شده از سال در وضعیت پاک یا قابل قبول بوده‌اند و کیفیت هوای تهران تا سوم آبان در مقایسه با روزهای مشابه ۶ سال گذشته، شرایط بهتری داشته‌است.» گرمی درباره عوامل موثر بر این وضعیت گفت: «همی توان بهبود کیفیت هوا را به یک عامل مشخص نسبت داد؛ بلکه مجموعه‌ای از عوامل هواشناسی و مدیریتی در این زمینه نقش داشته‌اند.» وی ادامه داد: «تا پایداری‌های جوی و ورزش یاد در ماه‌های ابتدایی سال به تخلیه آلاینده‌ها کمک کرد. در کنار آن، اقداماتی مانند رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی، دور کاری و غیر حضوری شدن مدارس در برخی مقاطع نیز می‌توانست با کاهش تردد، در بهبود شرایط اثر گذار باشد.»

«به نقل از «مهر» فاطمه کریمی، مدیر عامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران در گفت‌وگویی به تشریح آخرین اقدامات و برنامه‌های این شرکت پرداخت. در این گفت‌وگو، با توجه به آغاز نیمه دوم سال، فرارسیدن فصل سرما و احتمال افزایش آلاینده‌های جوی، وضعیت پیش روی کیفیت هوای تهران، سهم منابع مختلف در آلودگی، برنامه‌های کنترل و پیش‌بینی آلودگی هوا، احتمال تعطیلی مدارس در روزهای آلوده و راهکارهای کاهش مواجهه شهروندان با آلاینده‌ها بررسی شد. گرمی با تشریح آمار کیفیت هوای تهران از ابتدای سال تا سوم آبان گفت: «بر اساس داده‌های شرکت کنترل کیفیت هوا، از مجموع ۲۱۹ روز سبزی شده، تهران ۱۲ روز هوای پاک داشته که این رقم دو برابر مدت مشابه سال گذشته است.» وی افزود: «در این بازه، ۱۷۵ روز در وضعیت قابل قبول، ۳۰ روز در وضعیت ناسالم برای گروه‌های حساس و دو روز در وضعیت ناسالم برای همه

ثبت ۱۲ روز هوای پاک؛ بهترین وضعیت در ۶ سال اخیر



عدم استفاده روزانه از خودروهای شخصی، مصرف سوخت و انتشار آلاینده‌ها را در کلان‌شهرها کاهش می‌دهد؛

حمل و نقل عمومی؛ راهکار کم‌هزینه شهروندان برای مقابله با آلودگی هوا

«حمل و نقل پاک؛ راهکاری فراتر از روزهای آلوده استفاده از حمل و نقل عمومی نباید تنها به روزهایی محدود شود که شاخص کیفیت هوا افزایش می‌یابد یا محدودیت‌های ترافیکی اعمال می‌شود. کاهش پایدار آلودگی نیازمند تغییر تدریجی الگوی جابه‌جایی در تمام طول سال است. هر چه سهم سفرهای عمومی، اشتراکی و کم‌آلاینده بیشتر شود، امکان مدیریت تقاضای سوخت و کاهش فشار بر معیار شهری نیز افزایش می‌یابد. در این مسیر، توسعه اتوبوس‌های برقی و کم‌صرف، نوسازی ناوگان دیزلی، گسترش مترو و ایجاد مسیرهای امن برای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری می‌تواند مکمل مشارکت شهروندان باشد. همچنین، معاینه‌فنی موثر، کنترل خودروهای دودزا و مدیریت منابع آلاینده صنعتی باید در کنار اصلاح الگوی سفر دنبال شود؛ زیرا آلودگی هوا مسائلی چندمنبعی است و با یک اقدام منفرد بر طرف نخواهد شد.

«سهم هر شهروند در هوای پاک‌تر آغاز فصل سرد، ضرورت توجه دوباره به نقش حمل و نقل در آلودگی هوای شهرها را یادآوری می‌کند. در شرایطی که وارونگی دما و پایداری هوای می‌تواند به انباشت آلاینده‌ها منجر شود، کاهش سفرهای غیر ضروری با خودرو شخصی و استفاده بیشتر از حمل و نقل عمومی، اقدامی عملی برای کاهش بخشی از فشار وارد شده بر محیط شهری است. این تغییر به‌تنهایی نمی‌تواند مشکل آلودگی هوا را حل کند، اما اگر در مقیاس گسترده انجام شود و بانوسازی ناوگان، بهبود خدمات عمومی و کنترل سایر منابع آلاینده همراه باشد، می‌تواند اثر قابل توجهی بر کاهش ترافیک، مصرف سوخت و انتشار آلاینده‌ها داشته باشد. هوای پاک‌تر حاصل مجموعه‌ای از تصمیم‌های درست در سطح مدیریت شهری و انتخاب‌های مسئولانه شهروندان است؛ انتخاب‌هایی که از یک سفر روزانه آغاز می‌شوند و در مقیاس یک شهر، به تغییری بزرگ‌تر تبدیل خواهند شد.

از اتلاف وقت، مصرف سوخت و فرسایش خودروها را نیز کاهش می‌دهد. از سوی دیگر، کاهش تقاضا برای سفر با خودرو شخصی می‌تواند زمینه استفاده کارآمدتر از ظرفیت ناوگان عمومی را فراهم کند. البته تحقق این هدف مستلزم آن است که خدمات عمومی از نظر زمان‌بندی، دسترسی، ایمنی و پوشش مسیرها پاسخگوی نیاز شهروندان باشد. نمی‌توان از مردم انتظار داشت خودرو شخصی را کنار بگذارند، اما برای جایگزینی آن گزینه‌ای قابل اتکا در اختیار نداشته باشند.

«مسئولیت شهروندان و ضرورت بهبود خدمات تغییر الگوی سفر زمانی پایدار می‌شود که شهروندان در استفاده از حمل و نقل عمومی احساس کنند زمان، هزینه و کیفیت سفر آن‌ها بهبود پیدا می‌کند. افزایش تعداد اتوبوس‌های فعال، کاهش فاصله زمانی حرکت قطارها، توسعه خطوط مترو، اتصال مناسب مسیرهای مختلف و ارائه اطلاعات دقیق در سار زمان رسیدن وسایل نقلیه، از جمله اقداماتی است که می‌تواند استقبال عمومی را افزایش دهد. در کنار این اقدامات، فرهنگ‌سازی نیز اهمیت دارد. استفاده از خودرو شخصی برای مسیرهای کوتاه، به‌ویژه در مناطقی که دسترسی مناسبی به حمل و نقل عمومی دارند، همیشه ضرورت ندارد. شهروندان می‌توانند با برنامه‌ریزی سفرهای روزانه، استفاده از حمل و نقل عمومی برای رفت‌وآمدهای منظم و هم‌مسیر شدن با همکاران، تعداد سفرهای خودرویی را کاهش دهند. با این حال، باید شرایط گروهبایی را نیز در نظر گرفت که به‌دلیل محدودیت حرکتی، همراه داشتن کودک یا سالمند، ساعات کاری نامتعارف یا نبود دسترسی مناسب به شبکه عمومی، امکان کنار گذاشتن خودرو شخصی را ندارند. سیاست کاهش آلودگی باید بر فراهم کردن گزینه‌های مناسب متمرکز باشد، نه سرزنش شهروندانی که انتخاب‌های محدودی دارند.



انرژی و حرکت به سمت فناوری‌های کم‌آلاینده دنبال شود.

«کاهش ترافیک، کاهش مصرف سوخت یکی از پیامدهای مهم استفاده بیشتر از حمل و نقل عمومی، کاهش تعداد خودروهای شخصی در مسیرهای پر تردد است. ترافیک سنگین باعث می‌شود خودروها زمان بیشتری را در مسیر سپری کنند و در بسیاری از شرایط، با مصرف سوخت بیشتر و انتشار آلاینده‌ها همراه شوند. توقف‌های مکرر، حرکت و توقف‌های بی‌دری و پی‌مودن مسیرهای طولانی‌تر نیز می‌تواند مصرف انرژی را افزایش دهد. کاهش تعداد خودروها در صورت همراهی با مدیریت مناسب ترافیک، می‌تواند به روان‌تر شدن جریان حرکت کمک کند. این مساله علاوه بر آثار زیست‌محیطی، هزینه‌های اقتصادی ناشی

مانع پراکندگی موثر آلاینده‌ها در لایه‌های پایین جو شود. در این وضعیت، آلاینده‌هایی که از منابع مختلف منتشر می‌شوند، برای مدت بیشتری در نزدیکی سطح زمین باقی می‌مانند و کیفیت هوا را کاهش می‌دهند. بنابراین، حتی اگر میزان تردد و انتشار آلاینده‌ها تغییر چشمگیری نکنند، شرایط جوی می‌تواند به افزایش غلظت آلودگی در سطح شهر منجر شود. در چنین شرایطی، کاهش انتشار آلاینده‌ها از منابع متحرک اهمیت پیدا می‌کند. هر خودرو که کمتر در مسیرهای شهری تردد کند، به معنای کاهش بخشی از مصرف سوخت و انتشار آلاینده‌های ناشی از همان سفر است؛ هر چند میزان اثرگذاری به نوع خودرو، مسافت طی شده، وضعیت فنی و شیوه رانندگی بستگی دارد.

«یک انتخاب روزانه با اثر جمعی بخش قابل توجهی از سفرهای درون‌شهری به فعالیت‌های تکراری مانند رفت‌وآمد به محل کار، مراکز آموزشی، خرید و انجام امور روزانه مربوط می‌شود. در بسیاری از این مسیرها، استفاده از خودرو شخصی تنها گزینه ممکن نیست و می‌توان بخشی از سفرها را با مترو، اتوبوس یا ترابسی از حمل و نقل عمومی و پیاده‌روی انجام داد. برای مثال، اگر گروهی از شهروندان به‌جای استفاده جداگانه از خودروهای شخصی، از یک اتوبوس یا قطار شهری استفاده کنند، تعداد وسایل نقلیه مورد نیاز برای جابه‌جایی همان تعداد مسافر کاهش می‌یابد. در نتیجه، میزان سوخت مصرفی و انتشار آلاینده‌ها به‌ازای هر مسافر می‌تواند کمتر شود؛ به‌ویژه زمانی که وسیله نقلیه عمومی با ظرفیت مناسب و ضریب اشغال بالا فعالیت کند. البته این موضوع به کیفیت و نوع ناوگان نیز وابسته است. اتوبوس‌های فرسوده و پر مصرف ممکن است آلودگی بالایی داشته باشند و مزیت زیست‌محیطی آن‌ها در مقایسه با خودروهای جدید و کم‌صرف کاهش یابد. به همین دلیل، توسعه حمل و نقل عمومی باید هم‌زمان با نوسازی ناوگان، بهبود بهره‌وری

با آغاز فصل سرد سال، بار دیگر آلودگی هوا به یکی از مهم‌ترین چالش‌های زندگی در کلان‌شهرهای کشور تبدیل می‌شود؛ چالشی که در کنار افزایش مصرف انرژی، ترافیک سنگین و فرسودگی بخشی از ناوگان حمل و نقل، سلامت شهروندان را تحت تأثیر قرار می‌دهد. در این میان، اگرچه کنترل منابع آلاینده، نوسازی خودروهای فرسوده و توسعه ناوگان حمل و نقل پاک به تصمیم‌های زیرساختی و سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت نیاز دارد، شهروندان نیز می‌توانند با تغییر بخشی از عادات‌های روزمره خود در کاهش آلودگی نقش داشته باشند. استفاده بیشتر از مترو، اتوبوس، تاکسی‌های اشتراکی و سایر شیوه‌های حمل و نقل عمومی، به‌ویژه برای سفرهای تکراری و روزانه، یکی از اقداماتی است که می‌تواند تعداد خودروهای فعال در خیابان‌ها را کاهش دهد. اهمیت این موضوع در روزهای سرد سال بیشتر می‌شود؛ زمانی که در برخی کلان‌شهرها، پایداری هوا و کاهش پراکندگی آلاینده‌ها شرایط را برای انباشت آلودگی فراهم می‌کند. در چنین شرایطی، کاهش تردد خودروهای شخصی نه تنها به روان‌تر شدن ترافیک کمک می‌کند، بلکه می‌تواند از میزان انتشار آلاینده‌ها نیز بکاهد.

«چرا آلودگی هوا در فصل سرد تشدید می‌شود؟ آلودگی هوا در شهرهای بزرگ حاصل مجموعه‌ای از عوامل است و نمی‌توان آن را تنها به یک منبع نسبت داد. خودروهای شخصی، موتورسیکلت‌ها، ناوگان حمل و نقل عمومی فرسوده، وسایل نقلیه باری، فعالیت‌های صنعتی و برخی منابع گرمایشی در شکل‌گیری این وضعیت نقش دارند. با این حال، سهم هر یک از این منابع به شرایط جغرافیایی، نوع سوخت، فناوری موتور و وضعیت ناوگان هر شهر بستگی دارد. در فصل سرد، پدیده وارونگی دما می‌تواند

کرم‌آدم‌تهر

KMC

KMC EAGLE HEV

دانلود کاتالوگ



Autoworld.ir

سه شنبه ۰۵ آبان ماه ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۹۹

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلبور
Billboard

کمپین تبلیغاتی رنو کولیوس ۲۰۲۶: سفری فراتر از مسیر

رنو در کمپین تبلیغاتی کولیوس هیبریدی جدید، با شعار «زندگی یک سفر است؛ از مسیر لذت ببرید»، بر تلفیق فناوری، آسایش و تجربه رانندگی تمرکز کرده است. این کمپین در برزیل با حضور رودریگو سانتورو و مل فرونکوویاک، تجربه سفر خانوادگی و امکاناتی مانند نمایشگرهای دیجیتال، سامانه‌های کمک‌راننده و قوای محرکه هیبریدی را برجسته می‌کند.



نقش مهم موتورهای بنزینی در نسل جدید خودروها

خودروسازی جهان برخلاف تصور عمومی، با گسترش خودروهای هیبریدی هنوز از موتورهای بنزینی فاصله نگرفته است؛ بلکه این پیشرانها در حال تجربه تحولی مهندسی هستند. خودروسازان با بازطراحی موتورهای احتراق داخلی و هماهنگ کردن آن‌ها با موتورهای الکتریکی، به دنبال کاهش مصرف سوخت، افزایش بازده حرارتی و کنترل آلایندگی هستند. در این رویکرد، موتور بنزینی دیگر به تنهایی مسئول تامین نیروی خودرو نیست؛ بلکه بخشی از یک مجموعه مدیریت هوشمند انرژی محسوب می‌شود. یکی از فناوری‌های مهم در این مسیر، چرخه احتراق اتکینسون و میلر است. این چرخه‌ها با تغییر زمان بندی سوپاپ‌ها و افزایش نسبت انبساط موثر، امکان استفاده بهتر از انرژی حاصل از احتراق را فراهم می‌کنند. در کنار آن، تزریق مستقیم سوخت، افزایش نسبت تراکم، بازچرخانی گازهای خروجی و مدیریت حرارتی پیشرفته، به بهبود عملکرد موتورهای بنزینی کمک می‌کنند. پژوهش‌های منتشر شده در انجمن مهندسان خودرو (SAE) نشان می‌دهد توسعه موتورهای اختصاصی هیبریدی، به ویژه در حجم‌های کوچک‌تر، بر افزایش بازده حرارتی متمرکز است. در ساختار هیبریدی، موتور الکتریکی هنگام شتاب گیری به پیشران بنزینی کمک می‌کند و بخشی از انرژی تلف شده هنگام ترمز گیری نیز به برق تبدیل و در باتری ذخیره می‌شود. این همکاری، امکان استفاده از موتور بنزینی کوچک‌تر و کم مصرف‌تر را فراهم می‌کند؛ بدون آن که لزوماً توان حرکتی خودرو کاهش یابد. در برخی سامانه‌ها، موتور احتراقی در سرعت‌های پایین یا هنگام توقف خاموش می‌شود و موتور الکتریکی به تنهایی خودرو را به حرکت در می‌آورد. تویوتا و هوندا از جمله خودروسازانی هستند که توسعه موتورهای بنزینی اختصاصی برای خودروهای هیبریدی را دنبال می‌کنند. برای مثال، تویوتا در معرفی موتور ۲ لیتری Dynamic Force، بازده حرارتی ۴۱ درصدی نسخه هیبریدی را اعلام کرده است؛ رقمی که نشان دهنده اهمیت طراحی اختصاصی پیشران در این خودروهاست.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



نکته آموزشی

کاهش مصرف سوخت با دور موتور پایین و انتخاب دنده مناسب



فشار کمتر بر موتور نیست؛ حرکت با دنده سنگین در سرعت کم و فشردن زیاد پدال گاز می‌تواند به موتور فشار وارد کند. بنابراین بهتر است دنده متناسب با سرعت، شیب مسیر و میزان بار خودرو انتخاب شود و توصیه‌های سازنده در اولویت قرار گیرد.

رانندگی با دور موتور پایین و انتخاب دنده مناسب، یکی از روش‌های موثر برای کاهش مصرف سوخت خودرو است. هنگام رانندگی با شتاب گیری ملایم، تعویض به موقع دنده و حفظ سرعت یکنواخت، موتور می‌تواند با بازده بیشتری کار کند و سوخت کمتری بسوزاند. باین حال، دور موتور پایین همیشه به معنای

فروش ویژه

LAMARI NEO

اقساط
۳ و ۵ سالقیمت
قطعییکسال
گارانتی تعویض

LAMARI

نمایندگی کد ۲۱۰۵ آراین موتور



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰