نسخه الکترونیکی روزنامه «دنیای خودرو» را هر روز به‌طور رایگان در سایت رسمی ما به نشانی donyayekhodro.com مشاهده فرمایید
یکشنبه ۱۷آبان‌ماه ۱۴۰۵ / ۲۸ جمادی‌الاول ۱۴۴۸/ ۰۸نوامبر ۲۰۲۶/ سال یازدهم/شماره ۲۶۰۷/ ۱۶صفحه
۲۶۰۷
نخستین روزنامه خودرویی جهان
دنیای خودرو
DONYAYEKHODRO.COM



رئیس کمیته پتروشیمی مجلس اعلام کرد:

مجلس به بازار روغن‌موتور ورود کرد

صفحه ۵



سدان ارزان اروپا برای رقابت با چینی‌ها

صفحه ۱۲

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

تعویق استانداردهای خودرویی برای نجات تولید

ضرورت تمرکز بر ثبات تولید و اصلاح فوری بروکراسی ارزی و گمرکی، راهکار کلیدی فعالان قطعه‌سازی برای صیانت از زنجیره‌تامین در شرایط جنگی است

صفحه ۱۴



متقاضیان واقعی خودرو بدون حمایت مالی محکوم به خروج از بازار هستند

صفحه ۵

راه دسترسی خریدار واقعی به خودرو فقط لیزینگ است

عکس جنبه تزئینی دارد

از سایه سنگین جیلی بر «ولوو EX60» تا شانس بالای «فولکس‌واگن» و «رنو توئینگو» برای تصاحب تاج پادشاهی

کاندیدهای خودرو سال برای انتخاب در اروپا معرفی شدند!

صفحه ۶

سنگین‌سازان آمریکایی گرفتار هزینه بالا و کمبود قطعه هستند؛

بحران زنجیره تامین به قلب صنعت کامیون‌سازی رسید!

صفحه ۹

آئودی «A5»، سدانی با بالاترین نشان امتیاز «IIHS»؛

ارباب حلقه‌ها چگونه پرچم‌دار ایمنی شد؟

صفحه ۸

استارت Start



امید محمدی

سردبیر

استانداردهای خودرو در ایران با دنیا چقدر فاصله دارد؟

صنعت‌خودرو ایران برای نزدیک شدن به معیارهای جهانی، بیش از آن‌که به افزایش تعداد استانداردهای اجباری نیاز داشته باشد، محتاج تحول در زیرساخت‌های مهندسی، فناوری تولید، زنجیره‌تامین و نظام نظارت بر کیفیت است... صفحه ۲

تیترهای امروز Titles

هشدار به رانندگان در رویارویی با باران های سیل آسا

گول امکانات فنی خودرو را نخورید؛ تغییر مسیر دهید و وارد زیرگذرها نشوید!

صفحه ۱۵

سریع‌ترین خودرو برقی جهان معرفی شد

صفحه ۷

ایلان ماسک تولید «سایبرتراک» را متوقف کرد!

صفحه ۸

اطلاعیه شرکت «آرین‌پارس‌موتور»

خطاب به مشتریان گرامی طرح پیش‌فروش «لاماری ایما» (آبان‌ماه ۱۴۰۴)

صفحه ۷





فراخوان هایپرکار ۳.۶ میلیون‌دلاری «کوئنیگزگ»

مهم‌نیست یک خودروصفر کیلومتر چقدر گران‌قیمت و دست‌ساز باشد؛ هیچ محصولی از احتمال فراخوان در امان نیست. این بار نوبت به هایپرکار ۳.۶ میلیون‌دلاری «کوئنیگزگ CC850» رسیده است تا تمامی هفت دستگاه تحویل‌شده از این ابَرخودرو در بازار ایالات‌متحده به‌دلیل نقص عملکرد ترمز پارک برقی فراخوان شوند. براساس گزارش اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه‌های آمریکا (NHTSA)، این خودروساز سوئدی در تاریخ ۱۲ اکتبر گزارشی مبنی بر حرکت ناگهانی و خودبه‌خودی یک دستگاه CC850 در آمریکا دریافت کرد. طبق اسناد فراخوان، راننده در حالی که پیشرانه روشن و جعبه‌دنده در وضعیت دنده‌عقب (Reverse) قرار داشت، از خودرو پیاده شده بود که همین امر به راه افتادن خودرو منجر شد. اگرچه در این اطلاعیه اشاره‌ای به وقوع خسارت احتمالی نشده است، اما این حادثه کوئنیگزگ را بر آن داشت تا بلافاصله تحقیقات فنی را آغاز کند.



پس از یک هفته آزمایش‌های داخلی، مهندسان شرکت کشف کردند زمانی که موتور روشن و گیربکس در دنده عقب است، ترمز پارک برقی به صورت عادی درگیر نمی‌شود و تنها راه فعال‌سازی آن، نگه داشتن ممتد دکمه ترمز پارک است. به‌گفته NHTSA، این سنار یو خارج از چارچوب آزمون‌های استاندارد ترمز پارک ایستا قرار دارد؛ بنابراین کوئنیگزگ نه به دلیل نقض استانداردهای ایمنی فدرال، بلکه کاملا به صورت داوطلبانه این فراخوان را صادر کرده است.

این هفت خودرو فراخوان‌شده بین ۲۸ سپتامبر ۲۰۲۵ تا دوم اگوست ۲۰۲۶ تولید شده‌اند. کوئنیگزگ برای رفع این نقص، یک به‌روزرسانی نرم‌افزاری رایگان از راه دور (OTA) عرضه می‌کند؛ هرچند مالکانی که تمایلی به آپدیت آنلاین ندارند، می‌توانند این فرآیند را به‌صورت حضوری در نمایندگی‌های مجاز انجام دهند.

استارت
Start

استانداردهای خودرو در ایران با دنیا چقدر فاصله دارد؟



امید محمدی
سردبیر



صنعت‌خودرو ایران برای نزدیک شدن به معیارهای جهانی، بیش از آن‌که به افزایش تعداد استانداردهای اجباری نیاز داشته باشد، محتاج تحول در زیرساخت‌های مهندسی، فناوری تولید، زنجیره‌تامین و نظام نظارت بر کیفیت است. افزایش تعداد استانداردهای خودرویی از ۸۵ به ۱۲۲ مورد، اگرچه گامی در مسیر ارتقای الزامات فنی محصولات محسوب می‌شود، اما به‌تنهایی نمی‌تواند نشان‌دهنده کاهش فاصله صنعت‌خودرو کشور با خودروسازان پیشرو جهان باشد. مساله اصلی این است که آیا خودروسازان و قطعه‌سازان داخلی از توان فنی، مالی و فناوری لازم برای اجرای این الزامات برخوردارند؟

در نظام‌های پیشرفته خودروسازی، استاندارد تنها مجموعه‌ای از دستورالعمل‌های اجباری نیست؛ بلکه بخشی از یک ساختار یکپارچه برای طراحی، تولید، آزمون و ارزیابی مستمر خودرو محسوب می‌شود. در اروپا، مقررات فنی سازمان ملل متحد در کنار الزامات اتحادیه‌اروپا، چارچوب مشخصی برای تایید نوع خودرو، ارزیابی ایمنی و نظارت بر انطباق محصولات تولیدی ایجاد کرده است. در چنین ساختاری، تایید یک نمونه اولیه به‌معنای تضمین کیفیت تمام محصولات خروجی کارخانه نیست و تولیدکننده باید در تمام مراحل تولید، انطباق محصول با الزامات مصوب را حفظ کند.

فاصله صنعت‌خودرو ایران با این فرآیند، بیش از آن‌که در تعداد استانداردها نمایان شود، در کیفیت اجرای آن‌ها و توان ارزیابی مستقل محصولات دیده می‌شود. آزمون‌های تصادف، بررسی عملکرد سامانه‌های ترمز و کنترل پایداری، حفاظت از عابران پیاده، ارزیابی آلایندگی در شرایط واقعی رانندگی و کنترل کیفیت تجهیزات الکترونیکی، از جمله حوزه‌هایی هستند که توسعه آن‌ها به زیرساخت‌های آزمایشگاهی و دانش مهندسی پیشرفته نیاز دارد.

در این میان، تجربه نهادهایی مانند یورو انکپ نشان می‌دهد که ارزیابی مستقل ایمنی می‌تواند فراتر از حداقل الزامات قانونی، به‌عاملی برای رقابت خودروسازان در ارتقای کیفیت تبدیل شود. صنعت‌خودرو ایران نیز باید به سمت انتشار شفاف نتایج آزمون‌های ایمنی و ارزیابی مستقل محصولات حرکت کند تا مصرف‌کننده بتواند درباره سطح ایمنی خودروها بر مبنای اطلاعات معتبر تصمیم بگیرد.

البته تحقق این هدف بدون تحول در صنعت قطعه‌سازی امکان‌پذیر نیست. نمی‌توان از خودروساز انتظار داشت محصولی مطابق معیارهای روز تولید کند؛ در حالی که تامین‌کنندگان آن همچنان با محدودیت فناوری، تجهیزات و مواد اولیه مواجه هستند. توسعه سامانه‌های ترمز پیشرفته، تجهیزات کنترل آلایندگی، حسگرهای ایمنی و واحدهای کنترل الکترونیکی، نیازمند سرمایه‌گذاری مشترک خودروسازان و قطعه‌سازان و تقویت ارتباط صنعت با مراکز دانشگاهی و دانش‌بنیان است. از این منظر، تعویق موقت اجرای استانداردهای جدید در شرایط دشوار تامین قطعات و محدودیت سرمایه‌گذاری می‌تواند فرصتی برای آماده‌سازی صنعت باشد؛ مشروط بر آن‌که این فرصت به مجوزی برای عقب‌نشینی از اهداف کیفی تبدیل نشود. حفظ الزامات جاری ایمنی باید همچنان خط قرمز سیاستگزار باشد و خودروسازان نیز موظف شوند برای انطباق محصولات با استانداردهای جدید، برنامه‌ای مشخص و قابل ارزیابی ارائه کنند.

اکنون وزارت صمت و سازمان ملی استاندارد باید به جای اتکا به افزایش تعداد الزامات، نقشه راهی ۵ ساله با شاخص‌های روشن برای توسعه آزمایشگاه‌ها، ارتقای فناوری قطعه‌سازی، اصلاح پلت‌فرم‌ها و کنترل مستمر کیفیت تدوین کنند. حمایت‌های دولتی نیز باید به میزان پیشرفت واقعی شرکت‌ها در اجرای این برنامه‌ها وابسته باشد.

صنعت‌خودرو ایران برای رسیدن به معیارهای جهانی، به استانداردهای بیشتر روی کاغذ نیاز ندارد؛ بلکه باید توان اجرای استانداردها را در کارخانه، آزمایشگاه و زنجیره‌تامین ایجاد کند. فاصله واقعی با جهان زمانی کاهش می‌یابد که کیفیت و ایمنی، نه صرفا در بخشنامه‌ها، بلکه در محصولی که به‌دست مصرف‌کننده می‌رسد، قابل اندازه‌گیری و اثبات باشد.

بخش دوم

یک فعال و کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

نگاه سیاستگزار به واردات خودرو باید تغییر کند



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

اجرای طرح واردات خودرو برای جانبازان در شرایطی با هدف حمایت از ایثارگران دنبال شد که ترکیب خودروهای اختصاص‌یافته و هزینه‌های مرتبط با خرید آن‌ها، امکان بهره‌مندی بخشی از مشمولان را با محدودیت مواجه کرده است. در چنین شرایطی، بازنگری در ضوابط واردات و حرکت به سمت انتخاب خودروهای متناسب با نیازهای واقعی و توان مالی جانبازان، به یکی از ضرورت‌های این سیاست تبدیل شده است. از سوی دیگر، واگذاری امتیاز واردات از سوی برخی مشمولان، ضرورت بررسی نقش واسطه‌ها و اصلاح سازوکارهای اجرایی را نیز مطرح می‌کند. پرسش اساسی این است که چگونه می‌توان این امتیاز را از یک ظرفیت معاملاتی به ابزاری برای ارتقای رفاه و کیفیت زندگی جانبازان تبدیل کرد. امین حبیبیان، کارشناس و فعال حوزه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با تاکید بر ضرورت بازنگری در سیاست واردات خودرو برای جانبازان اظهار کرد: «دولت باید به‌جای تمرکز بر اختصاص خودروهای لوکس و گران‌قیمت، امکان انتخاب خودروهای اقتصادی‌تر و متناسب با شرایط جسمی و توان مالی این قشر را فراهم کند.» به گفته وی سیاست حمایتی زمانی به نتیجه مطلوب می‌رسد که جانبازان بتوانند بدون تحمیل فشار مالی مضاعف از امتیاز خود استفاده کنند. همچنین لازم است ضوابط اجرایی به‌گونه‌ای اصلاح شود که منافع اصلی طرح به مشمولان برسد و زمینه فعالیت واسطه‌ها و بهره‌برداری غیرمستقیم از این امتیاز به حداقل برسد.

با توجه به مشکلاتی که در اجرای طرح واردات خودرو برای جانبازان مطرح شد، آیا بهتر نبود دولت به جای محدود کردن انتخاب‌ها به خودروهای گران‌قیمت، امکان واردات خودروهای اقتصادی‌تر و متناسب با نیازهای واقعی این قشر را فراهم می‌کرد؟ به‌طور کلی چه ویژگی‌هایی باید در انتخاب خودروهای مناسب برای جانبازان مورد توجه قرار بگیرد؟

قطعا یکی از مهم‌ترین اقداماتی که می‌تواند اثربخشی این طرح را افزایش دهد، بازنگری در سبد خودروهای قابل واردات است. به اعتقاد من، سیاستگزار باید به این نکته توجه کند که هدف از اختصاص امتیاز واردات خودرو به جانبازان، صرفا فراهم کردن امکان دسترسی آن‌ها به خودروهای خارجی و برندهای شناخته‌شده نیست؛ بلکه باید شرایطی ایجاد شود که این افراد بتوانند از یک وسیله‌نقلیه مناسب و کاربردی بهره‌مند شوند. در این زمینه، خودروهای اقتصادی‌تر می‌توانند گزینه‌های مناسب‌تری باشند؛ زیرا هزینه خرید آن‌ها پایین‌تر است و تعداد بیشتری از مشمولان امکان تامین منابع مالی مورد نیاز برای خریدشان را خواهند داشت. البته اقتصادی بودن خودرو نباید به معنای نادیده گرفتن کیفیت، ایمنی و امکانات رفاهی آن باشد. باید مجموعه‌ای از خودروها در اختیار جانبازان قرار بگیرد تا هر فرد بتواند بر اساس شرایط مالی و نیازهای شخصی خود انتخاب کند. موضوع دیگری که اهمیت زیادی دارد، شرایط جسمی جانبازان است. نمی‌توان برای تمام افراد مشمول یک نسخه واحد در نظر گرفت. نوع محدودیت حرکتی، سهولت ورود و خروج از خودرو، فضای کابین، امکانات کنترلی



ورود قانونی هیولای خیابانی «KTM» به آمریکا پس از ۲۰ سال

پس از نزدیک به ۲۰ سال ممنوعیت تردد در خیابان‌های ایالات‌متحده، سرانجام خودرو اسپرت و رادیکال KTMX-Bow با نسخه جدید، تولید محدود و جاده‌ای X-Bow GT-XA مجوز حضور در خیابان‌های آمریکا را دریافت می‌کند. این سوپراسپرت منحصربه‌فرد که توسط شریک انحصاری KTM در آمریکا یعنی شرکت «کربن یارد» (Carbon Yard) با استانداردهای فدرال تطبیق داده شده است، یکی از خالص‌ترین تجربه‌های رانندگی پیست‌محور را در قالب یک خودرو شهری ارائه می‌دهد. مدل GT-XA بر پایه نسخه اروپایی GT-XR و شاسی مونوکوک فیبر کربنی سبک‌وزن خودروهای مسابقه‌ای GTX و GT2 شکل گرفته است. برخلاف نسل اولیه که فاقد سقف و شیشه بود، شاخص‌ترین ویژگی ظاهری این مدل، کابین حبابی آن به سبک جت‌های جنگنده (Canopy) است که سقف فیبر کربنی، شیشه جلو و پنجره‌های جانبی را به‌صورت یکپارچه به‌سمت بالا باز می‌کند. همانند خودروهای مسابقه‌ای حرفه‌ای، صندلی‌های خودرو ثابت بوده و موقعیت ایده‌آل راننده با جابه‌جایی جعبه پدال‌ها و ستون فرمان تنظیم می‌شود. در بخش فنی، این خودرو از پکیج جدید Factory ۶۰۰ سال ۲۰۲۷ بهره می‌برد؛ جایی که پیشرانه خوش‌صدای ۲.۵ لیتری پنج‌سیلندر توربوشارژ آئودی به لطف توربوشارژر جدید، منیفولد مکش ارتقایافته و اینترکولر بزرگ‌تر، ۵۹۲ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. این نیرو توسط گیربکس دوکلاچه و دیفرانسیل لغزش‌محدود مکانیکی به چرخ‌های عقب ارسال می‌شود.



و تجهیزات مورد نیاز باید در انتخاب خودرو لحاظ شود. به‌همین دلیل، بهتر است سبد وارداتی به‌گونه‌ای طراحی شود که هم خودروهای اقتصادی و هم خودروهای مجهز و متناسب با نیازهای خاص جانبازان را در بر بگیرد. چنین رویکردی می‌تواند فاصله میان هدف حمایتی طرح و نتیجه عملی آن را کاهش دهد.

آیا سازوکار فعلی واردات خودرو برای جانبازان، با توجه به واگذاری امتیاز از سوی برخی مشمولان، زمینه ایجاد فرصت اقتصادی برای واسطه‌ها و خریداران امتیاز را فراهم نکرده است؟ برای جلوگیری از تبدیل شدن این طرح به یک فعالیت واسطه‌گری چه اقداماتی ضروری است؟

زمانی که یک امتیاز اقتصادی در اختیار افراد قرار می‌گیرد، اما امکان استفاده مستقیم از آن برای همه مشمولان فراهم نیست، طبیعی است که زمینه شکل‌گیری بازار خریدوفروش این امتیاز نیز ایجاد شود. در چنین شرایطی، افرادی که سرمایه کافی دارند ممکن است به دنبال خرید امتیاز از جانبازانی باشند که توانایی مالی لازم برای واردات خودرو را ندارند. درنتیجه، بخشی از ارزش اقتصادی امتیازی که با هدف حمایت از جانبازان ایجاد شده، ممکن است در فرآیند معاملات و فعالیت واسطه‌ها جابه‌جا شود. البته نمی‌توان تمام واگذاری‌ها را به فعالیت غیرقانونی یا سوءاستفاده نسبت داد؛ زیرا ممکن است جانباز با آگاهی از شرایط اقتصادی خود، تصمیم به فروش امتیازش گرفته باشد. با این حال، سیاستگزار باید بررسی کند که چرا چنین امکانی برای بخشی از مشمولان جذاب‌تر از استفاده مستقیم از خودرو شده است؟ اگر هزینه‌های خرید و واردات با توان مالی جانبازان تناسب نداشته باشد، صرفا با محدود کردن نقل‌وانتقال امتیاز نمی‌توان مشکل اصلی را برطرف کرد.

به نظر می‌رسد نخستین اقدام باید اصلاح شرایط بهره‌مندی از طرح باشد. در کنار آن، لازم است فرآیند واگذاری و استفاده از امتیازها شفاف باشد و اطلاعات مربوط به مراحل ثبت سفارش، تامین ارز، ترخیص و تحویل خودرو به‌صورت روشن در اختیار مشمولان قرار بگیرد. هرچه مسیر اجرای طرح شفاف‌تر و متناسب‌تر با شرایط اقتصادی جانبازان باشد، احتمال شکل‌گیری معاملات غیرضروری و فعالیت واسطه‌ای نیز کاهش پیدا می‌کند. هدف باید این باشد که ارزش اصلی این امتیاز به خود جانباز برسد و نه افرادی که صرفا از تفاوت شرایط مالی مشمولان و خریداران بهره‌برداری می‌کنند.

برای این‌که امتیاز واردات خودرو واقعا به بهبود کیفیت زندگی جانبازان منجر شود، چه اصلاحاتی در ضوابط اجرایی این طرح ضروری است؟ آیا لازم است در شیوه تخصیص خودرو و نحوه تامین منابع مالی مشمولان نیز تغییراتی ایجاد شود؟

به اعتقاد من، اصلاح این طرح باید از مرحله تعیین خودروهای قابل واردات آغاز شود. سیاستگزار باید پیش از هر تصمیمی، نیازهای واقعی جانبازان و شرایط اقتصادی آن‌ها را بررسی کند. نمی‌توان بدون توجه به تفاوت سطح درآمد، وضعیت جسمی و اولویت‌های زندگی افراد، یک سبد محدود از خودروهای گران‌قیمت را برای همه در نظر گرفت و انتظار داشت که نتیجه آن رضایت عمومی باشد. یکی از راهکارهای قابل بررسی، ایجاد تنوع بیشتر در سبد خودروهای وارداتی و فراهم کردن امکان انتخاب میان خودروهای اقتصادی، خانوادگی و خودروهای مجهزتر متناسب با شرایط جسمی جانبازان است. همچنین باید هزینه نهایی خودرو، شامل قیمت خرید، حقوق ورودی، عوارض و سایر هزینه‌های مرتبط، از ابتدا برای مشمولان شفاف باشد تا افراد بتوانند پیش از استفاده از امتیاز خود، درباره توانایی مالی و امکان خرید تصمیم بگیرند. از سوی دیگر، لازم است دستگاه‌های مسئول در فرآیند اجرای طرح هماهنگی بیشتری داشته باشند. طولانی شدن مراحل اداری، ابهام در ضوابط و مشخص نبودن هزینه‌های نهایی می‌تواند فشار بیشتری به مشمولان وارد کند. اگر قرار است این سیاست به نتیجه برسد، باید فرآیند واردات از زمان تخصیص امتیاز تا تحویل خودرو ساده، شفاف و قابل پیگیری باشد. در بخش تامین مالی نیز باید راهکارهایی متناسب با توان اقتصادی جانبازان بررسی شود. البته هرگونه تسهیلات باید به‌گونه‌ای طراحی شود که خود به ایجاد بدهی و فشار مالی جدید برای این افراد منجر نشود. درمجموع، اصلاح طرح زمانی معنا پیدا می‌کند که جانباز بتواند با هزینه‌ای متناسب با امکانات خود، خودرویی کاربردی و مناسب در اختیار داشته باشد.

اگر اختیار بازنگری در سیاست واردات خودرو برای جانبازان را داشتید، چه مدلی را جایگزین سازوکار فعلی می‌کردید تا هم شأن و جایگاه این قشر حفظ شود و هم امتیاز اختصاص‌یافته به نتیجه‌ای ملموس در زندگی آن‌ها منجر شود؟

اگر قرار باشد این طرح از ابتدا مورد بازنگری قرار بگیرد، نخستین اولویت من تغییر نگاه سیاستگزار به مفهوم حمایت خواهد بود. حمایت از جانبازان نباید با ارزش ریالی خودرویی که به آن‌ها اختصاص داده می‌شود، سنجیده شود. ممکن است یک خودرو گران‌قیمت ارزش اقتصادی بالایی داشته باشد، اما در عمل هیچ تناسبی با نیازها و توان مالی فرد مشمول نداشته باشد. در مقابل، خودرویی اقتصادی‌تر و کاربردی‌تر می‌تواند تاثیر بسیار بیشتری در زندگی روزمره او ایجاد کند. مدلی که می‌توان پیشنهاد کرد، تخصیص حق انتخاب گسترده‌تر به جانبازان بر اساس گروه‌های مختلف خودرو است. در این مدل، افراد باید بتوانند با توجه به شرایط جسمی، نیاز خانوادگی و توان مالی خود از میان خودروهای متنوع انتخاب کنند. همچنین باید امکان بررسی هزینه نهایی و شرایط تحویل خودرو پیش از تصمیم‌گیری وجود داشته باشد تا مشمولان با تعهدات مالی پیش‌بینی‌نشده مواجه نشوند. نکته دیگر، توجه به شأن و جایگاه جانبازان در تمام مراحل اجرای طرح است. این افراد نباید برای استفاده از امتیازی که با هدف قدردانی از ایثارگری آن‌ها در نظر گرفته شده، درگیر پیچیدگی‌های اداری، بلاتکلیفی یا مراجعه‌های متعدد شوند. دستگاه‌های مسئول باید فرآیندها را به‌شکلی مدیریت کنند که مشمولان بدون تحمل هزینه و زحمت اضافی بتوانند از حق خود استفاده کنند. درنهایت، معتقدم معیار موفقیت این طرح باید میزان رضایت و بهره‌مندی واقعی جانبازان باشد. اگر سیاستگزار بتواند خودروهایی متناسب با نیاز و قدرت خرید این افراد فراهم کند و امکان استفاده مستقیم از امتیاز را افزایش دهد، می‌توان امیدوار بود که واردات خودرو به یک اقدام حمایتی موثر تبدیل شود. در غیر این صورت، صرف اختصاص امتیاز واردات خودروهای گران‌قیمت نمی‌تواند به‌تنهایی پاسخگوی انتظارات این قشر باشد.





افشای راز سوپراسپرت جدید «مک‌لارن» در لندن

مک‌لارن پیش‌تر تایید کرده بود که تولید سوپراسپرت ۷۵۰S در سال ۲۰۲۷ به پایان می‌رسد؛ اما طرفداران این برند برای ملاقات با جانشین آن انتظار طولانی نخواهند کشید. به تازگی نصب تندیس بزرگ یک پرنده «کیوی» با ترکیب رنگ نارنجی و مشکی توسط مک‌لارن در منطقه تجاری کاونت گاردن لندن، که نماد سنتی این خودروساز و ادای احترامی به اصالت نیوزیلندی بروس مک‌لارن، بنیان‌گذار شرکت است، راز نام و قدرت جانشین ۷۵۰S را فاش کرده است. خبرنگاران تیزبین نشریه بریتانیایی «توکار» متوجه عبارت McL۸۲۰ شدند که با حروف نارنجی‌رنگ روی این مجسمه درج شده بود. با فرض پیروی از سنت نام‌گذاری مک‌لارن براساس اسب‌بخار متریک (PS)، عدد ۸۲۰ نشان می‌دهد سوپراسپرت سال آینده این شرکت ۸۲۰ اسب‌بخار متریک (معادل ۸۰۹ اسب‌بخار مکانیکی) قدرت خواهد داشت. این خروجی نه‌تنها ۷۰ اسب‌بخار از مدل ۷۵۰S فعلی قدرتمندتر است، بلکه آن را در فاصله تنها ۱۰ اسب‌بخاری از فراری GTB۲۹۶ با قدرت ۸۱۹ اسب‌بخار (PS۸۳۰) قرار می‌دهد؛ با این تفاوت کلیدی که انتظار می‌رود مک‌لارن بر خلاف موتور V۶ فراری، همچنان از پیشرانه V۸ توئین‌تور بو استفاده کند. علاوه‌بر افزایش قدرت، پیشوند جدید «McL» نیز در نام این خودرو خودنمایی می‌کند؛ شیوه نام‌گذاری نوینی که اوایل سال جاری با رونمایی از سوپراسپرت تولید محدود و ۱.۵ میلیون دلاری GT McL۶ معرفی شد؛ خودرویی که نخستین محصول مک‌لارن با جعبه‌دنده دستی پس از مدل افسانه‌ای F۱ در دهه ۱۹۹۰ به‌شمار می‌رود. با این حال، تحولات مک‌لارن بسیار فراتر از تغییر کد مدل‌هاست.

بحران تامین قطعات و مواداولیه، ضرورت بازنگری در زمان‌بندی الزامات خودرویی را پررنگ کرده است؛

تعلیق استانداردهای جدید فرصتی برای نجات زنجیره تولید خودرو



صنعت خودرو ایران در شرایطی با محدودیت تامین قطعات، تجهیزات تخصصی، مواداولیه و فناوری‌های وابسته مواجه شده که اجرای الزامات جدید استانداردی نیز به یکی از دغدغه‌های خودروسازان و قطعه‌سازان تبدیل شده است. در چنین شرایطی، تعویق یک‌ساله استانداردهای جدید می‌تواند فرصتی برای مدیریت هزینه‌های تولید، جلوگیری از اختلال بیشتر در زنجیره تامین و حفظ جریان تولید باشد؛ با این حال، این تصمیم تنها زمانی می‌تواند به نفع صنعت و مصرف‌کننده تمام شود که به تعویق دائمی ارتقای کیفیت منجر نشود و خودروسازان پس از بازگشت ثبات به شرایط تولید، برای اجرای استانداردهای جدید برنامه‌ای عملیاتی و زمان‌بندی‌شده داشته باشند

استانداردهای جدید در برابر واقعیت‌های تولید

تولید خودرو به شبکه‌ای گسترده از تامین‌کنندگان و مجموعه‌ای پیچیده از قطعات و تجهیزات وابسته است. از مواداولیه مورد استفاده در ساخت بدنه و قطعات پلیمری گرفته تا سامانه‌های الکترونیکی، حسگرها، تجهیزات ایمنی و قطعات قوای محرکه، هر کدام بخشی از فرآیند تولید را تشکیل می‌دهند. به‌همین دلیل، اختلال در تامین حتی یک قطعه تخصصی می‌تواند برنامه تولید یک محصول را تحت‌تاثیر قرار دهد. در شرایط فعلی، محدودیت‌های ارزی، دشواری نقل‌وانتقال پول، مشکلات حمل‌ونقل بین‌المللی و افزایش هزینه تامین برخی مواداولیه، فشار قابل توجهی بر خودروسازان و قطعه‌سازان وارد کرده است. این مشکلات در شرایطی رخ می‌دهد که بخش قابل توجهی از قطعه‌سازان داخلی نیز برای ادامه فعالیت به واردات مواداولیه، ماشین‌آلات، تجهیزات تولید و فناوری‌های مورد نیاز وابسته هستند. در چنین فضایی، اجرای استانداردهای جدید که در برخی موارد مستلزم تغییر در طراحی خودرو، استفاده از تجهیزات پیشرفته‌تر و توسعه سامانه‌های جدید است، می‌تواند هزینه و پیچیدگی تولید را افزایش دهد. به‌ویژه آن‌که دستیابی به این الزامات صرفا با تصمیم خودروساز امکان‌پذیر نیست و به همکاری زنجیره‌تامین، دسترسی به فناوری و تامین منابع مالی نیاز دارد. بنابراین نمی‌توان از خودروساز انتظار داشت در شرایطی که برای تامین برخی قطعات و تجهیزات فعلی با محدودیت مواجه است، بدون در نظر گرفتن شرایط اقتصادی و فنی، تمام الزامات جدید را در زمان تعیین‌شده اجرا کند.

تعویق استانداردها به معنای کاهش کیفیت نیست

درخواست وزیر صنعت، معدن و تجارت برای تعویق یک‌ساله اجرای استانداردهای جدید خودرو را باید در همین چارچوب بررسی کرد. این درخواست در شرایطی مطرح شده که خودروسازان برای تامین مالی، حفظ تولید و پاسخگویی به تعهدات فروش با چالش‌های متعددی روبه‌رو هستند و اجرای برخی الزامات جدید نیز به سرمایه‌گذاری و دسترسی به تجهیزات و قطعاتی نیاز دارد که تامین آن‌ها در وضعیت فعلی آسان نیست. از این منظر، بازنگری در زمان‌بندی اجرای استانداردها می‌تواند تصمیمی واقع‌بینانه باشد. چراکه تحمیل الزامات جدید بدون فراهم کردن مقدمات اجرایی آن، ممکن است به افزایش قیمت تمام‌شده، کاهش انعطاف تولید و حتی ایجاد اختلال در عرضه برخی محصولات منجر شود. با این حال، باید میان تعویق اجرای استانداردهای جدید و کاهش سطح استانداردهای جاری تفاوت قائل شد. هیچ شرایطی نباید بهانه‌ای برای نادیده گرفتن الزامات ایمنی خودرو، افت کیفیت قطعات یا کاهش سطح نظارت بر تولید باشد. استانداردهای مرتبط با ایمنی سرنشینان و سایر کاربران جاده باید همچنان در اولویت قرار داشته باشند و تعویق احتمالی نیز نباید مجوزی برای عرضه محصولات با کیفیت پایین‌تر از الزامات مصوب تلقی شود. به بیان دیگر، مساله اصلی تغییر زمان اجرای الزامات جدید است، نه عقب‌گرد در مسیر کیفیت و ایمنی. سیاستگزار باید بتواند در شرایط اضطراری، زمان‌بندی مقررات را با واقعیت‌های تولید هماهنگ کند؛ بدون آن‌که اهداف اصلی صنعت خودرو در حوزه کیفیت و ایمنی کنار گذاشته شود.

فرصت یک‌ساله برای اصلاح ساختار تامین

نکته مهم این است که تعویق یک‌ساله استانداردها نباید صرفا به معنای خرید زمان برای خودروسازان باشد. اگر قرار است این فرصت به نتیجه مطلوب منجر شود، خودروسازان باید از آن برای اصلاح نقاط ضعف زنجیره‌تامین و آماده‌سازی محصولات خود استفاده کنند. در گام نخست، لازم است قطعات و تجهیزاتی که برای انطباق با استانداردهای جدید مورد نیاز هستند، شناسایی و وضعیت تامین آن‌ها مشخص شود. پس از آن باید معلوم شود کدام قطعات امکان داخلی‌سازی دارند، برای تولید کدام مجموعه‌ها به سرمایه‌گذاری جدید نیاز است و در چه بخش‌هایی همچنان وابستگی به تامین‌کنندگان خارجی وجود خواهد داشت. در این میان، نقش قطعه‌سازان اهمیت ویژه‌ای دارد. نمی‌توان از خودروسازان انتظار ارتقای استاندارد محصولات را داشت، اما هم‌زمان زیرساخت لازم برای توسعه فناوری و تولید قطعات پیشرفته را در اختیار زنجیره‌تامین قرار نداد. ارتقای کیفیت خودرو از خطوط تولید خودروساز آغاز نمی‌شود؛ بلکه به توان مهندسی و فناوری قطعه‌سازان، دسترسی به مواداولیه مناسب و امکان انجام آزمون‌های تخصصی وابسته است. از سوی دیگر، وزارت صمت نیز باید در دوره تعویق احتمالی، مسئولیت تسهیل تامین مواداولیه و تجهیزات مورد نیاز صنعت را برعهده بگیرد. تسریع در فرآیندهای ارزی، کاهش موانع واردات قطعاتی که تولید داخلی ندارند، حمایت از سرمایه‌گذاری در تولید قطعات پیشرفته و تقویت ارتباط میان خودروسازان و شرکت‌های دانش‌بنیان می‌تواند بخشی از مقدمات لازم برای اجرای استانداردهای جدید باشد.

تعهد خودروسازان به ارتقای کیفیت ضروری است

با وجود تمام محدودیت‌های موجود، نباید فراموش کرد که مصرف‌کننده ایرانی سال‌هاست انتظار دارد خودروهای تولید داخل از نظر ایمنی، کیفیت ساخت، تجهیزات و فناوری به معیارهای روز نزدیک شوند. بنابراین، تعویق استانداردها نباید به معنای نادیده گرفتن این مطالبه باشد. خودروسازان نیز باید بپذیرند که برخورداری از فرصت بیشتر برای اجرای استانداردها، در کنار آن‌که یک امتیاز برای مدیریت شرایط تولید محسوب می‌شود، مسئولیت بیشتری برای آن‌ها ایجاد می‌کند. به‌همین دلیل، لازم است برنامه مشخصی برای ارتقای محصولات، اصلاح فرآیندهای تولید، توسعه تجهیزات ایمنی و افزایش کیفیت قطعات ارائه دهند. همچنین سازمان ملی استاندارد می‌تواند با تعیین مراحل اجرایی و نقاط کنترل مشخص، روند آماده‌سازی خودروسازان را در دوره تعویق ارزیابی کند تا پس از پایان مهلت تعیین‌شده، اجرای استانداردهای جدید با آمادگی بیشتری دنبال شود.

پیگیری یک موضوع
Follow up

شفاف‌سازی روند اسقاط خودرو نیازمند بررسی دقیق است



سید امیر احمدی با اشاره به وابستگی ارزش گواهی اسقاط به قیمت خودروهای نو اظهار کرد: «در شرایط فعلی، خودرو فرسوده مالکان با بهای بسیار اندکی دریافت می‌شود؛ درحالی که برای دریافت خودرو جایگزین ناچار به پرداخت مبالغی تا ۲ الی ۳ میلیارد تومان هستند و این شکاف قیمتی عمیق عملا انگیزه و صرفه اقتصادی مالکان برای مشارکت در نوسازی ناوگان را از بین برده است.» وی تصریح کرد: «ساختار فعلی به‌گونه‌ای شکل گرفته که منافع حاصل از گواهی اسقاط عمدتا به سود مالکان خودرو فرسوده تمام نمی‌شود و این درحالی است که بار مالی و خسارت اصلی آن به دوش مالکان خودروهای فرسوده است و برندگان این طرح‌ها پس از ورود متوجه هزینه‌های سنگین تحمیل‌شده می‌شوند.» رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو خراسان رضوی گفت: «در سال ۱۴۰۲ حدود ۷۶ هزار دستگاه خودرو فرسوده اسقاط شد؛ در سال ۱۴۰۳ این آمار به ۳۵۱ هزار دستگاه رسید و در سال ۱۴۰۴ اسقاط ۲۰۵ هزار دستگاه ثبت شد. اما در سال جاری و تا ۱۲ آبان‌ماه تنها ۱۱۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده اسقاط شده که بیانگر روند کاهشی اسقاط و حتی کاهش انگیزه مالکان خودروهای فرسوده برای نوسازی خودرو خود است و همه این مسائل در شرایطی در حال رخ دادن است که بارها بر کاهش مصرف سوخت با نوسازی تاکید شده است.» احمدی از پیگیری برای ارسال و طرح سوال از وزیر صمت درباره نابسامانی‌های این حوزه خبر داد و افزود: «شفاف‌سازی روند اسقاط خودرو نیازمند بررسی دقیق است و این ابهام وجود دارد که مبنای قانونی مداخله سازمان حمایت نسبت به قیمت‌گذاری گواهی اسقاط خودرو چیست و باید درباره علل رکود اسقاط خودرو نسبت به سال‌های گذشته شفاف‌سازی صورت گیرد و حتی نهادهای نظارتی و امنیتی باید به این مساله ورود کنند تا مشخص شود منافع رکود در فرآیند اسقاط و عدم‌پیشبرد مطلوب نوسازی بر اساس قانون برنامه هفتم توسعه عاید چه بخش‌هایی می‌شود. بنابراین با توجه به اهمیت کاهش مصرف سوخت با هدف کاهش آلودگی هوا، نقش دستگاه‌های نظارتی به‌خصوص فراکسیون محیط زیست مجلس شورای‌اسلامی بسیار حائز اهمیت است.»

نگاه
View

انتقاد از بدعهدی‌های ترکیه و خسارت سنگین به ناوگان حمل‌ونقل

به نقل از خانه ملت، علیرضا نوین با اشاره به گزارش کمیسیون عمران در صحن علنی مجلس پیرامون وضعیت ترانزیت کالا و چالش‌های تردد ناوگان تجاری گفت: «متاسفانه برخلاف برخی ادعاها در خصوص بهبود وضعیت تردد کامیون‌ها در مرزها، در عمل هیچ تغییر ملموسی نسبت به گذشته ایجاد نشده است. در بازدیدی که همراه با رئیس و اعضای کمیسیون عمران از مرز بازرگان داشتیم، مشکل اصلی در عدم‌هم‌افزایی میان ۷ تا ۸ دستگاه متولی مستقر در مرز مشهود بود؛ دستگاه‌هایی نظیر وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت راه‌وشهرسازی، نهادهای امنیتی، انتظامی و وزارت امور خارجه باید با برگزاری جلسات مشترک و فوری، گره از کار رانندگان و فعالان تجاری باز کنند.»

وی ادامه داد: «تجربه دو جنگ اخیر اثبات کرد که می‌توان موانع زائد گمرکی را کنار زد و ارزیاب‌ها و متولیان با درک شرایط اضطرار وظایف خود را به سرعت انجام دهند؛ اما متاسفانه پس از آن بازدید و با وجود تحولات اخیر، نه‌تنها وضعیت در داخل شهر بازرگان و پایانه‌ها بهتر نشده، بلکه به‌دلیل کم‌عرض بودن جاده‌ها و ظرفیت محدود شهر، همچنان صف‌های طویل و سامانه‌های نوبت‌دهی دچار اختلال بوده و کامیون‌ها روزهای متوالی معطل می‌مانند.»



نماینده مردم تبریز، آذرشهر و اسکو در مجلس شورای اسلامی با انتقاد از رفتارهای غیرسازنده در مبادی خروجی شمال‌غرب گفت: «با وجود ظرفیت توافق‌شده برای عبور روزانه ۵۰۰ دستگاه کامیون، با همراهی برخی همسایگان با فشارهای تحریمی، توقف‌ها طولانی‌تر و خسارت‌های سنگینی به بخش حمل‌ونقل و صاحبان کالا وارد شده است. ما باید با دیپلماسی اقتصادی مقتدرانه و فعال به مسائل ترکیه، جمهوری آذربایجان و حتی ارمنستان ورود پیدا کنیم؛ دستگاه دیپلماسی ما باید با اقتدار به طرف‌های مقابل یادآوری کند که رشد اقتصادی امروز آنان مرهون شرایط ترانزیتی و تعاملات اقتصادی با ایران اسلامی است و سزاوار نیست امروز در این حوزه کارشکنی و بداخلاقی صورت گیرد.»

نوین تشکیل ستاد گذر ملی را یک ضرورت فوری دانست و تصریح کرد: «موضوع گذر و ترانزیت ملی نیازمند آن است که ستاد آن با محوریت ریاست‌جمهوری به‌صورت روزانه تشکیل جلسه دهد و از پشت میز و از راه دور نمی‌توان این معضل را اداره کرد.»

زاپاس
Spare Tire

رونمایی از نخستین پروانه استاندارد با یواتانول سوختی شرکت «گسترش سوخت سبز زاگرس»

به گزارش «ایدرونیوز» این استاندارد ظرفیت‌های صنعتی و دانش‌بنیان شرکت سوخت سبز زاگرس را در توسعه سوخت‌های زیستی و تکمیل زنجیره ارزش انرژی کشور برجسته می‌کند. از این پس، کارخانه گسترش سوخت سبز کرمانشاه (بیواتانول) می‌تواند محصول سوخت مایع - اتانول سوختی برای اختلاط با بنزین با نام تجاری زاگرانول (ZAGTANOL) تولید کند.

بیواتانول سوختی، نوعی سوخت مایع با منشأ زیستی است که به‌عنوان مکمل بنزین و برای بهبود کیفیت آن مورد استفاده قرار می‌گیرد. این محصول با افزایش عدد اکتان بنزین، می‌تواند به بهبود عملکرد سوخت و کاهش آلایندگی ناشی از احتراق کمک کند.

شرکت گسترش سوخت سبز زاگرس به‌عنوان یکی از شرکت‌های تابعه ایدرو مستقر در شهرک صنعتی بیستون کرمانشاه، به‌عنوان نخستین تولیدکننده بیواتانول سوختی کشور، در حوزه تولید سوخت‌های زیستی و توسعه انرژی‌های پاک فعالیت می‌کند.





آزمون آیرودینامیکی عجیب «سوبارو» در جهنم سبز

سوبارو پنج سال است که نسل فعلی سدان اسپرت WRX را روی خط تولید دارد و در این مدت نسخه‌های ویژه و محدود متعددی را روانه بازارهای ژاپن و ایالات‌متحده کرده است؛ اما هنوز خبری از عرضه یک نسخه اصیل و تمام‌عیار STI نیست. به تازگی عکاسان جاسوسی پروتوتایپ مشکی‌رنگ و مرموزی از WRX را حین آزمایش در پیست نوربرگ‌رینگ شکار کرده‌اند که طراحی بخش انتهایی آن ابهامات زیادی را برانگیخته است. این خودرو آزمایشی در نمای جلو باهمان جلوپنجره، سپر، ورودی‌های هوا و هواکش بزرگ روی کاپوت، کاملا مشابه نسخه‌های استاندارد WRX به‌نظر می‌رسد. اما شگفتی اصلی در نمای عقب نهفته است؛ جایی که پنل‌های الحاقی جدیدی به گلگیرهای عقب متصل شده و در امتداد چراغ‌های عقب به سمت بیرون کشیده شده‌اند. همچنین یک اسپویلر لبه‌ای (LipSpoiler) هم‌تراز با این پنل‌ها روی در صندوق دیده می‌شود که به این پروتوتایپ ظاهری شبیه به سوپراسپرت‌های «دم‌کشیده» (Longtail) بخشیده است. این رویکرد مهندسی برای بهبود خواص آیرودینامیکی، تفاوت فاحشی با بالاه‌های بزرگ و ثابت سنتی در مدل‌های WRX و STI دارد. علاوه بر این، بخش کوچکی از پوشش استتاری روی یک دیفیوزر عقب منحصر به فرد به چشم می‌خورد.

نکته عجیب این جاست که به‌جز بخش انتهایی، سایر قسمت‌های خودرو کاملا استاندارد است؛ خبری از ورودی‌های هوای بزرگ‌تر یا سیستم ترمز تقویت‌شده مورد انتظار برای یک مدل STI نیست و حتی کالیپرهای ترمز قدرتمند برمبو نیز روی چرخ‌ها دیده نمی‌شوند که احتمال افزایش قدرت پیشرانه را کاهش می‌دهد. بنابراین مشخص نیست سوبارو که مشغول توسعه یک نسخه تولید محدود دیگر است،

ویژه‌ها

لکسوس، بنز و جگوار به فهرست خودروهای قابل ثبت سفارش مناطق آزاد اضافه شد



بر اساس بخشنامه مدیرکل دفتر واردات گمرک ایران به مدیران گمرکات اجرایی کشور، فهرست قابل ثبت سفارش کد برندها و مدل‌های اعلامی خودروهای وارداتی دارای پلاک مناطق آزاد برای ورود به سرزمین اصلی به‌روزرسانی شد. بر اساس این بخشنامه که بر مبنای بخشنامه دفتر مقررات صادرات و واردات وزارت صمت تنظیم شده است، برندهای لکسوس، مرسدس‌بنز و جگوار در فهرست جدید خودروهای قابل ثبت سفارش قرار گرفته‌اند. این ابلاغیه در راستای اجرای ضوابط ورود خودروهای دارای پلاک مناطق آزاد به سرزمین اصلی صادر شده و مبنای اقدام گمرکات اجرایی در فرآیندهای مرتبط با این خودروها خواهد بود.

دیگه چه خبر؟

اعلام نرخ جدید گواهی اسقاط خودرو



محمدحسین گودرزی، نایب‌رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو کشور در رابطه با موضوع افزایش قیمت گواهی اسقاط خودرو به مبلغ ۱۰۰ میلیون تومان گفت: «براساس نامه‌ای که از سوی بخش حقوقی وزارت صنعت، معدن و تجارت ابلاغ شده، تعیین و قیمت‌گذاری گواهی اسقاط خودرو، منحصرا برعهده انجمن صنفی قرار دارد و این تعیین قیمت بر پایه مستندات قانونی انجام می‌شود؛ به این معنی که اگر نرخ ۱۰۰ میلیون تومان مطرح می‌شود، مستندات کارشناسی وجود دارد که نشان می‌دهد فرآیند اسقاط چقدر هزینه در بر دارد و تمام این مستندات موجود است.» وی خاطرنشان کرد: «حدود ۱۰ روز است که این نرخ مصوب از سوی انجمن به ستاد نوسازی ناوگان اعلام وارجاع شده و باید از سوی ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده اعمال شود؛ اما تا این ساعت هنوز در سامانه اعمال صورت نگرفته است.»

توئیتر!

مجلس به بازار روغن‌موتور ورود کرد



رئیس کمیته پتروشیمی مجلس، از ورود نظارتی این کمیته جهت بررسی دلیل افزایش قیمت و کمبود روغن‌موتور در بازار خبر داد و گفت: «وضعیت تولید، قیمت‌گذاری و عملکرد شبکه توزیع روغن‌موتور در کمیته پتروشیمی کمیسیون صنایع و معادن بررسی می‌شود.» زینب قیصری افزود: «این وضعیت دسترسی مصرف‌کنندگان به این کالای ضروری را دشوار کرده و هزینه نگهداری خودرو را افزایش داده است.» رئیس کمیته پتروشیمی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: «وضعیت تولید، تامین مواد اولیه، میزان عرضه، قیمت‌گذاری و عملکرد شبکه توزیع روغن‌موتور با هدف شناسایی عوامل گرانی و کمبودهای احتمالی در کمیته پتروشیمی کمیسیون صنایع و معادن بررسی می‌شود.»

متقاضیان واقعی خودرو بدون حمایت مالی محکوم به خروج از بازار هستند

راه دسترسی خریدار واقعی به خودرو فقط لیزینگ است



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

افزایش قیمت خودرو در سال جاری و هم‌زمانی آن با کاهش قدرت خرید بخش قابل توجهی از جامعه، شرایطی را در بازار خودرو رقم زده که دسترسی به این کالای مصرفی برای بسیاری از خانوارها دشوارتر از گذشته شده است. در چنین فضایی، صرف اتکا به روش‌های سنتی خرید و فروش نمی‌تواند پاسخگوی نیاز همه متقاضیان باشد و استفاده از ظرفیت ابزارهای نوین تامین مالی، از جمله خدمات شرکت‌های لیزینگ، بیش از پیش اهمیت پیدا می‌کند. خودرو برای بسیاری از خانوارها صرفا یک کالای سرمایه‌ای یا مصرفی لوکس محسوب نمی‌شود، بلکه وسیله‌ای ضروری برای رفت‌وآمد روزانه، اشتغال، انجام امور خانوادگی و حتی کسب درآمد است. با این حال، افزایش هزینه خرید خودرو و فاصله گرفتن قیمت‌ها از توان مالی بخش زیادی از متقاضیان، موجب شده است افرادی که به خودرو نیاز واقعی دارند نیز برای تامین منابع مالی خرید با دشواری مواجه شوند. این وضعیت ضرورت بازنگری در شیوه‌های تامین مالی خرید خودرو و فراهم کردن مسیرهای متنوع‌تر برای دسترسی مصرف‌کنندگان به این بازار را برجسته می‌کند. در این میان، شرکت‌های لیزینگ می‌توانند


عکس جبه تزئینی دارد

با طراحی طرح‌های متنوع و متناسب با توان مالی متقاضیان، نقش موثری در تسهیل خرید خودرو ایفا کنند. سازوکار لیزینگ این امکان را فراهم می‌کند که خریدار به‌جای پرداخت یکجای کل بهای خودرو، از روش‌های تامین مالی و پرداخت اقساطی استفاده کند. چنین امکانی می‌تواند فشار ناشی از تامین نقدینگی اولیه را کاهش دهد و شرایط دسترسی به خودرو را برای افرادی که درآمد مشخص دارند اما امکان پرداخت یکجای قیمت آن را ندارند، بهبود ببخشد. تقویت نقش لیزینگ‌ها در بازار خودرو، علاوه‌بر پاسخگویی به بخشی از تقاضای مصرفی، می‌تواند آثار مثبتی بر جریان معاملات و پویایی بازار داشته باشد. فراهم شدن امکان خرید برای متقاضیان واقعی، کمک به مدیریت بهتر هزینه‌های خانوار، افزایش قدرت برنامه‌ریزی مالی خریداران و ایجاد تنوع در روش‌های تامین مالی، از جمله پیامدهای احتمالی توسعه این خدمات است. از سوی دیگر، گسترش فعالیت شرکت‌های لیزینگ می‌تواند به شکل‌گیری رقابت در ارائه خدمات مالی و طراحی طرح‌هایی متناسب با شرایط اقتصادی اقشار مختلف جامعه منجر شود. البته اثربخشی این ظرفیت به نحوه فعالیت شرکت‌های لیزینگ و شرایطی بستگی دارد که در قراردادهای خرید اقساطی تعریف می‌شود. شفافیت نرخ سود و هزینه‌های جانبی، مشخص بودن مبلغ پیش‌پرداخت و اقساط، تناسب مدت بازپرداخت با توان مالی مشتری و رعایت حقوق مصرف‌کنندگان از جمله الزاماتی است که باید در توسعه این بازار مورد توجه قرار گیرد. درصورتی که هزینه نهایی تامین مالی از توان متقاضی فراتر باشد، لیزینگ نه‌تنها به تسهیل خرید منجر نمی‌شود، بلکه ممکن است تعهد مالی سنگینی را به خریدار تحمیل کند. از همین رو، طراحی طرح‌های هدفمند برای حمایت از متقاضیانی که نیاز واقعی به خودرو دارند، می‌تواند یکی از محورهای اصلی فعالیت شرکت‌های لیزینگ باشد. تنوع‌بخشی به محصولات مالی، استفاده از شیوه‌های اعتبارسنجی دقیق، ارائه شرایط بازپرداخت متناسب با درآمد و اطلاع‌رسانی شفاف درباره هزینه تمام‌شده خودرو، عواملی هستند که می‌توانند اعتماد عمومی به این روش تامین مالی را افزایش دهند.

اینفوگرافی Infography

رشد درآمد شرکت «رینگ اسپرت نور نی‌ریز» در هفت ماهه نخست سال جاری

میزان درآمد هفت ماهه	میزان افزایش	درآمد مهرماه
۲,۶۷۸ میلیارد تومان	یک درصد	۷۰۵ میلیارد تومان

شرکت «رینگ اسپرت نور نی‌ریز» در هفت ماهه منتهی به مهرماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۲,۶۷۸ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چی شد؟

رابطه‌ای که میان تیراژ خودرو و قیمت آن وجود دارد

در صنعت خودرو، بخشی از هزینه‌ها مستقل از تعداد دستگاه تولیدشده هستند. برای مثال، طراحی یک محصول، توسعه پلتفرم، خرید تجهیزات، ساخت قالب‌های بدنه، راه‌اندازی خطوط تولید و آزمایش‌های فنی، سرمایه‌گذاری‌هایی هستند که پیش از رسیدن خودرو به مرحله تولید انبوه انجام می‌شوند. این هزینه‌ها در اقتصاد صنعتی با عنوان هزینه‌های ثابت شناخته می‌شوند و هرچه تعداد خودروهای تولیدشده بیشتر باشد، سهم هر دستگاه از این هزینه‌ها کاهش پیدا می‌کند. برای مثال، اگر یک پروژه خودرویی با هزینه ثابت مشخص، ۵۰ هزار دستگاه تولید کند، سهم هزینه ثابت هر خودرو دو برابر حالتی خواهد بود که همان هزینه روی ۱۰۰ هزار دستگاه تقسیم شود.

چرا؟

تولید کم‌تیراژ برای خودروساز گران تمام می‌شود

یکی از مشکلات تولید در تیراژ پایین، استفاده ناکافی از ظرفیت خطوط تولید است. خودروساز برای ایجاد یک کارخانه یا خط تولید، هزینه‌هایی مانند خرید ماشین‌آلات، نصب تجهیزات، تامین زیرساخت، استخدام نیروی متخصص و ایجاد سیستم کنترل کیفیت را پرداخت می‌کند. این هزینه‌ها حتی در صورت کاهش تولید نیز به‌طور کامل از بین نمی‌روند. درنتیجه، اگر کارخانه با ظرفیت پایین فعالیت کند، سهم بیشتری از هزینه‌های ثابت به هر خودرو اختصاص پیدا می‌کند. از سوی دیگر، تولید محدود قدرت چانه‌زنی خودروساز در برابر قطعه‌سازان را نیز کاهش می‌دهد. تامین‌کننده‌ای که برای ساخت یک قطعه نیازمند سرمایه‌گذاری در قالب و تجهیزات است، با دریافت سفارش‌های بزرگ‌تر می‌تواند برنامه‌ریزی بهتری انجام دهد و هزینه تولید خود را کاهش دهد.

برای چی؟

پلت‌فرم مشترک؛ راهی برای کاهش هزینه تولید

یکی از راهکارهای خودروسازان جهان برای دستیابی به صرفه اقتصادی، استفاده از پلت‌فرم مشترک در تولید چند محصول است. در این روش، شرکت می‌تواند بخش‌هایی از ساختار فنی، قطعات و فناوری یک خودرو را در محصولات دیگر نیز به کار بگیرد و هزینه‌های طراحی، توسعه و تامین قطعات را میان چند محصول تقسیم کند. البته استفاده از پلت‌فرم مشترک به معنای یکسان بودن کامل خودروها نیست و هر محصول می‌تواند از نظر طراحی بدنه، تجهیزات، قوای محرکه و امکانات تفاوت داشته باشد. این روش زمانی به کاهش هزینه منجر می‌شود که اشتراک قطعات و زیرساخت‌ها واقعی باشد و شرکت بتواند بدون افزایش پیچیدگی تولید، از ظرفیت مشترک خود استفاده کند.

تراشه کارت سوخت روی سیم‌کارت؛ شگرد تازه سودجویان در جایگاه‌ها



به نقل از «مهر» انتشار ویدئویی از سوخت‌گیری با بدنه سیم‌کارت در فضای مجازی، پای سوءاستفاده از تراشه‌های کارت هوشمند سوخت را به میان کشیده است؛ روشی که به گفته شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، در آن تراشه اصلی کارت سوخت جدا و روی بدنه سیم‌کارت نصب می‌شود.

ماجرا از انتشار تصاویری در فضای مجازی آغاز شد که در آن فردی با استفاده از بدنه سیم‌کارت‌های رایتل، در جایگاه سوخت‌گیری می‌کرد؛ تصاویری که سبب شد عده‌ای گمان کنند امکان استفاده از سیم‌کارت به جای کارت سوخت فراهم شده است.

با این حال، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران در واکنش به این تصاویر اعلام کرد که سوخت‌گیری همچنان از طریق تراشه کارت هوشمند سوخت انجام می‌شود و سیم‌کارت یا شبکه اپراتور تلفن همراه هیچ نقشی در این فرآیند ندارد.

بررسی‌های اعلام‌شده از سوی این شرکت نشان می‌دهد برخی افراد سودجو با جداسازی تراشه کارت‌های هوشمند سوخت و نصب آن روی بدنه سیم‌کارت، از این تراشه برای انجام عملیات سوخت‌گیری استفاده می‌کنند. به این ترتیب، آن‌چه در ظاهر به‌عنوان سیم‌کارت دیده می‌شود، درواقع حامل تراشه کارت سوخت است و تغییر بدنه، ماهیت ابزار مورد استفاده را تغییر نمی‌دهد.

هرچند شرکت ملی پخش درباره انگیزه دقیق این اقدام و شیوه دستیابی افراد به تراشه‌های کارت سوخت توضیح بیشتری ارائه نکرده، اما تغییر فیزیکی کارت و انتقال تراشه آن به بدنه‌ای دیگر، موضوعی است که می‌تواند ضرورت بررسی نحوه نگهداری و استفاده از کارت‌های هوشمند سوخت را برجسته کند.

در حال حاضر، اطلاعاتی درباره تعداد کارت‌های دستکاری‌شده، میزان سوخت‌گیری انجام‌شده با این روش یا گستره فعالیت افراد دخیل در این موضوع منتشر نشده است و شرکت ملی پخش نیز از پیگیری موضوع از طریق مراجع ذی‌ربط خبر داده است.

شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی برای جلوگیری از سوءاستفاده‌های احتمالی، از شهروندان خواسته است کارت هوشمند سوخت خود را در جایگاه‌ها در اختیار افراد متفرقه قرار ندهند و شخصا فرآیند سوخت‌گیری را انجام دهند.

این هشدار در شرایطی مطرح می‌شود که کارت هوشمند سوخت همچنان ابزار شناسایی و ثبت عملیات سوخت‌گیری خودروهاست و حفاظت از آن می‌تواند در جلوگیری از استفاده غیرمجاز و سوءاستفاده از اطلاعات و اعتبار کارت موثر باشد.

حذف موتورهای بنزینی و هیبریدی «سوبارو» در اروپا از سال ۲۰۲۸

پس از دهه‌ها پیوند ناگسستنی نام سوبارو با پیشـــرانه‌های محبوب «باکسر» (Boxer)، این خودروساز ژاپنی تصمیم گرفته است تا پایان سال آینده میلادی (۲۰۲۷) تمامی خودروهای درون‌سوز خود را از بازار اروپا خارج کند. بر این اساس، از آغاز سال ۲۰۲۸ سوبارو در قاره سبز منحصرا به عرضه خودروهای تمام‌برقی (EV) خواهد پرداخت. شعبه آلمان سوبارو در گفت‌وگو با نشریه «تو موتو اوند اسپورت» ضمن تایید این خبر، دو مانع قانونی را دلیل اصلی این جراحی بزرگ اعلام کرد. نخست، قوانین سخت‌گیرانه آلایندگی اتحادیه اروپا است که استاندارد‌های آن به قدری فشرده شده که سوبارو حتی قید عرضه مدل‌های هیبریدی خود را نیز در این قاره زده است. عامل دوم، الزامات فزاینده و پیچیده اروپا در بخش سیستم‌های کمک‌راننده و تجهیزات ایمنی است؛ به‌گونه‌ای که صرف بودجه برای به‌روزرسانی کل ناوگان بنزینی و هیبریدی جهت انطباق با این مقررات، هزینه‌های سرسام‌آوری به همراه دارد و از نظر اقتصادی توجیهی برای شرکت ندارد. حذف مدل‌های درون‌سوز به‌صورت مرحله‌ای انجام می‌شود؛ ابتدا مدل «اوت‌بک» (Outback) تا پیش از پایان سال جاری میلادی بازار اروپا را ترک می‌کند و سپس در طول سال ۲۰۲۷، سه مدل پرطرفدار «ایمپرزا»، «کراس‌ترک» و «فارستر» که همگی از پیشرانه‌های ۴ سیلندر هیبریدی بهره می‌برند، از خط فروش خارج خواهند شد. با این حال، به گزارش «الکترک»، در صورت تغییر شرایط بازار و قوانین، سوبارو باب بازگشت مدل‌های هیبریدی را باز گذاشته است. این تغییرات تاثیری بر خریداران آمریکایی نخواهد داشت؛ جایی که مقررات آلایندگی EPA در حال تسهیل شدن است و خودروسازان دیگر با جریمه‌های سنگین عدم‌انطباق مواجه نیستند.



غول آفرود «هوندا ریسینگ» با سیستم توزیع قدرت هوش مصنوعی

بخش مســـابقه‌ای هوندا (HRC) با همکاری شـــرکت‌های «میسون موتوراســـپرتس» و «منزیس موتوراسپرتس»، از یک هیولای بیابان‌گرد رادیکال با نـــام Passport Baja Spec Trophy Truck برای حضور در نمایشگاه سما ۲۰۲۶ (۳ تا ۶ نوامبر) رونمایی کرد. این خودرو که هدایت آن بر عهده برایس منزیس، قهرمان دو دوره رقابت‌های باها ۱۰۰۰ خواهد بود، نخستین خودرو هیبریدی تاریخ محسوب می‌شـــود که در بالاترین سطح مسابقات قهرمانی صحرای جهان (کلاس Trophy Truck) به‌میدان می‌رود. در حالی که تروفی تراک‌های سنتی به پیشرانه‌های غول‌پیکر ۹ لیتری V۸ متکی هستند، هوندا به‌سراغ یک پیشرانه ۲.۴ لیتری V۶ توئین‌توربو نصب‌شده در عقب رفته که مستقیما از خودرو مسابقه‌ای استقامتی آکورا ARX-۰۶ GTP (فاتح رقابت‌های دیتونا و سبرینگ) الگوبرداری شده است. این موتور در ترکیب با یک سیستم هیبریدی اختصاصی ۸۰۰ ولتی، قدرت خیره‌کننده بیش از ۱,۳۰۰ اسب‌بخار (۹۶۹ کیلووات) تولید می‌کند. پکیج باتری این سامانه از سلول‌های کیسه‌ای (Pouch Cell) نسل پیشین فرمول یک درون محفظه‌ای از جنس فیبر کربن بهره می‌برد که در اتاق تمیز و ایزوله مقر HRC در سانتا کلاریتا مونتاژ شده است.



شکار پلت‌فرم جدید تویوتا در کالبدبرش خورده «کرولا کراس»

تنها یک روز پس از آن‌که تویوتا به‌صورت رســـمی از توسعه نسل جدید معماری خودرویی خود با قابلیت پشتیبانی هم‌زمان از پیشرانه‌های تمام‌برقی (EV) و هیبریدی پرده برداشت، نخستین تصاویر جاسوسی از آزمایش‌های میدانی این پلت‌فرم منتشر شد. در نگاه اول، خودرو شکارشده شبیه به پروتوتایپ فیس‌لیفت کرولا کراس به‌نظر می‌رسد؛ اما بررسی دقیق‌تر جزئیات نشان می‌دهد با یک خودرو کاملا متفاوت روبه‌رو هستیم. نخستین سرنخ مشکوک، طراحی نامتعارف چراغ‌های جلو است؛ اما مهم‌ترین تفاوت در فاصله محوری خودرو نهفته است؛ فاصله بین دو محور این نمونه آزمایشی به‌مراتب کوتاه‌تر از رقم ۲,۶۴۰ میلی‌متری (۱۰۳.۹ اینچی) کرولا کراس اســـتاندارد است. علاوه‌بر این، نبود لوله‌های خروجی اگزوز و نمایان بودن فریم و پکیج باتری در زیر کف خودرو، ماهیت الکتریکی آن را لو می‌دهد. با این حال، هدف تویوتا عرضه نسخه برقی نسل فعلی کرولا کراس (که اواخر ۲۰۲۱ وارد بازار شد و برای سال ۲۰۲۶ فیس‌لیفت شد) نیست؛ بلکه این خودرو یک «میول آزمایشی» (Mule) است که مهندسان در مراحل ابتدایی توسعه، با برش دادن و تغییر ابعاد بدنه یک مدل موجود، پلت‌فرم کاملا جدیدی را در زیر پوسته آن آزمایش می‌کنند.



از سایه سنگین جیلی بر «ولوو EX60» تا شانس بالای «فولکس‌واگن» و «رنو توئینگو» برای تصاحب تاج پادشاهی

کاندیدهای خودرو سال برای انتخاب در اروپا معرفی شدند!





سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

اعلام فهرســـت نهایی نامزدهای جایزه معتبر «خودرو سال اروپا» (COTY) شگفتی بزرگی در صنعت خودرو رقم زد؛ برای نخستین‌بار در تاریخ این رقابت ۶۲ ساله، تمامی ۷ خودرو راه‌یافته به مرحله فینال منحصرا از پیشرانه‌های تمام‌برقی (EV) بهره می‌برند و هیچ اثری از مدل‌های بنزینی، دیزلی یا حتی هیبریدی و پلاگین-هیبرید در میان فینالیست‌ها دیده نمی‌شـــود. این در حالی است که هیات داوران متشـــکل از ۶۵ روزنامه‌نگار تخصصی از ۲۵ کشور اروپایی، این فهرســـت را از میان ۳۸ خودرو مدعی انتخاب کرده‌اند. نکته قابل تامل دیگر، غیبت کامل خودروهای چینی در این مرحله است. با وجود این‌که برندهای چینی توانسته‌اند سهم قابل توجهی از بازار خودروهای الکتریکی اروپا را تصاحب کنند و حتی هشت مدل از آن‌ها در فهرست اولیه نامزدهای این دوره حضور داشتند، اما هیچ‌کدام نتوانستند آرای کافی برای ورود به جمع هفت فینالیست نهایی را کسب کنند. در این میان، مدل‌هایی نظیر بی‌ام‌و iX۳، کوپرا راوال، هیوندای آیونیـــک ۳، کیا EV۲، رنو توئینگو، فولکس‌واگن ID پولو و ولوو EX۶۰ برای کسب عنوان قهرمانی رقابت خواهند کرد که برنده نهایی در تاریخ ۸ ژانویه در نمایشگاه خودرو برو کسل معرفی خواهد شد

تسخیر برقی‌ها

اگر چه این نخســـتین‌باری نیست که یک خودرو الکتریکی جایزه معتبر «خودرو سال اروپا» (COty) را فتح می‌کند، اما این نخستین‌بار در تاریخ این رقابت‌هاست که تمامی مدل‌های راه‌یافته به فهرست نهایی فینالیست‌ها را خودروهای تمام‌برقی تشـــکیل می‌دهند. در حال حاضـــر خودروهای الکتریکی سهمی معادل یک‌سوم از کل فروش خودرو در اروپا را به‌خود اختصـــاص داده‌اند؛ اما اگر ملاک قضاوت را تنها فهرســـت نامزدهای نهایی جایزه خودرو سال ۲۰۲۷ اروپا بدانیم، حق دارید تصور کنید که طومار پیشرانه‌های احتراقی و بنزینی برای همیشه در هم پیچیده شده اســـت. هر هفت خودرو راه‌یافته به دور پایانی نه مدل‌های الکتریکی شده یا هیبریدی (مانند مدل‌هـــای mild-hybrid، فول‌هیبرید یا پلاگین-هیبرید)، بلکه محصولات کاملا پاک و تمام‌برقی (Pure EVs) هستند. از زمان اهدای نخستین جایزه COTY به مدل روور ۲۰۰۰ در سال ۱۹۶۴، خودروهای برقی در دوره‌های مختلفی توانسته‌اند مقام قهرمانی را از آن خود کنند؛ نیسان لیف در سال ۲۰۱۱ به‌عنوان نخستین خودرو برقی این عنوان را ربود؛ جگوار I-Pace در سال ۲۰۱۹ در صدر ایستاد و مرسدس‌بنز CLA (که در نسخه‌های برقی و هیبریدی عرضه می‌شود) جایزه سال ۲۰۲۶ را به خانه برد. با این حال، این نخستین‌بار است که وسایل نقلیه الکتریکی تمامی هفت جایگاه فهرست نهایی فینالیست‌ها را در اختیار می‌گیرند؛ فهرستی که ۶۵ داور تخصصی از ۲۵ کشـــور اروپایی پس از بررسی و غربال‌گری دقیق از میان یک فهرســـت اولیه ۳۸ عددی از مدعیان، آن را برگزیده‌اند. اما کدام خودروهای الکتریکی توانستند از سد مرحله مقدماتی عبور کنند و به جمع هفت فینالیســـت راه یابند؟ فهرست نهایی امسال شامل بی‌ام‌و iX۳ بر پایه معماری جدید «نوئه کلاس» (Neue Klasse)، هاچ‌بک جذاب کوپرا راوال (Cupra Raval)، هیوندای آیونیک ۳ (Hyundai Ioniq ۳)، کیا EV۲، رنو توئینگو (Renault Twingo)، فولکس‌واگن ID پولو (Volkswagen ID Polo) و شاسی‌بلند ولوو EX۶۰ است. این خودروها توانستند رقبای سرسختی همچون رنو کلیو، مرسدس‌بنز GLC، پولستار ۵، هوندا پریلود، تویوتا رو ۴ و آئودی A۲ ای-ترون را از دور مسابقات خارج کنند. در این میان، دو غیبت معنادار بیش از سایرین جلب‌توجه می‌کند؛ نخســـت فولکس‌واگن T-Roc؛ از این جهت که نسل قبلی آن پیوسته در صدر جداول فروش اروپا قرار داشت و دیگری اسکودا اپیک (Skoda Epiq) که به‌عنوان خویشاوند نزدیک و پلت‌فرم مشترک با فولکس‌واگن ID پولو شناخته می‌شود. قرار است هیات داوران در ماه نوامبر جاری، این هفت خودرو فینالیســـت را در پیست اختصاصی تســـت استلانتیس در «بالوکو» (Balocco) واقع در نزدیکی میلان زیر سخت‌ترین آزمایش‌های فنی و عملکردی قرار دهند و در نهایت، خودرو برگزیده ســـال در تاریخ ۸ ژانویه (۱۹ دی مـــاه) در جریان نمایشگاه خودرو برو کسل معرفی خواهد شد.

چه اتفاقی برای چینی‌ها افتاد؟

واقعیت این است که غیبت کامل خودروهای چینی در این فهرست نهایی، حتی از تســـلط مطلق خودروهای برقی بر فینال نیز جذاب‌تر و قابل تامل‌تر است. اگر این رقابت مربوط به جایزه خودرو سال آمریکای شمالی (NACTOY) بود، غیبت چینی‌ها هیچ تعجبی نداشـــت؛ چرا که خودروهای ساخت چین اساسا در ایالات‌متحده عرضه نمی‌شوند. اما شرایط در اروپا کاملا متفاوت است؛ جایی که خودروهای چینی روند رو به‌رشدی را تجربه کرده و اکنون از هر ۱۰ خودرو فروخته‌شده در این قاره، یک دستگاه به محصولات چینی تعلق دارد. با این وجود، خودروهای برقی و هیبریدی چینی در فهرست اولیه ۳۸ عددی نامزدها حضور داشتند؛ در میان آن‌ها ۸ مدل به‌چشم می‌خورد که از جمله شاخص‌ترین‌شان می‌توان به هاچ‌بک ساب‌کامپکت بی‌وای‌دی دلفین (BYD Dolphin G)، سدان اسپرت و لوکس دنزا Z۹GT (Denza Z۹GT)، و دو مدل B۰۵ و B۰۳X از جوینت‌ونچر استلانتیس و لیپ‌موتور (Leapmotor) اشاره کرد. برندام‌جی (MG) نیز با سه نماینده شامل IM۵، ام‌جی ۴ اوربان و MGS۶ در این کارزار حضور داشت؛ اما هیچ‌یک از آن‌ها نتوانستند آرای کافی داوران را برای صعود به مرحله نهایی کسب کنند.

رد پای چین در لباس سوئدی

اگر بخواهیم مو را از ماست بکشیم، می‌توان استدلال کرد که دست‌کم یک خودرو با رگه‌های چینی توانسته به فهرست نهایی راه یابد. با وجـــود این‌که هیچ خودرویی با برند اصالتا چینی در میان هفت فینالیست دیده نمی‌شود، اما شاسی‌بلند ولوو EX۶۰ پیوندهای بسیار محکمی با چین دارد؛ برند ولوو تحت مالکیـــت هلدینگ چینی «جیـــلی» (Geely) اداره می‌شود؛ هر چند خط تولید این شـــاسی‌بلند الکتریکی در کارخانه اصلی شرکت در تورسلاندا (Torslanda) سوئد مستقر است. اما در نهایت، چه کسی این جایزه معتبر را به خانه خواهد برد؟ اگر چه گاهی خودروهای لوکس و پریمیوم نظیر پورشه ۹۲۸ در ســـال ۱۹۷۸ موفق به کسب این عنوان شده‌اند، اما بررسی تاریخچه رقابت‌ها نشان می‌دهد که داوران اروپایی همواره گرایش ویژه‌ای به مدل‌های اقتصادی‌تر و همه‌پسند داشـــته‌اند. اگر این روند سنتی تداوم یابد، فولکس‌واگن ID پولو و خویشاوند اســـپرت آن یعنی کوپرا راوال از مدعیان بسیار جدی قهرمانی خواهند بود. با این حال، نباید تعجب کنید اگـــر مدل ارزان‌قیمت‌تر «رنـــو توئینگو» بتواند گوی سبقت را از رقبا ربوده و مقام نخست را از آن خود کند؛ درست همان‌طور که برادران بزرگ‌تر آن یعنی رنو اســـنیک ۵ و رنو ۴ الکتریکی توانستند در سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ این جایزه را به‌نام خود ثبت کنند.

خبر
News

حیات دوباره فورد «اِج» در بازار چین

اگرچه فورد در ســـال ۲۰۲۴ پرونده شـــاسی‌بلند «اج» (Edge) را در بـــازار آمریکای شمالی برای همیشه بست، اما نســـخه بزرگ‌تر، پیشرفته‌تر و سه ردیفه این خودرو با نـــام Edge L در بازار چین همچنان با قدرت به‌حیـــات خود ادامه می‌دهد. ایـــن شـــاسی‌بلند خانوادگی که محصـــول مشـــترک جوینت‌ونچر «چانگان-فورد» اســـت و نخســـتین‌بار در ســـال ۲۰۲۳ معرفی شد، اکنون یک فیس‌لیفت میان‌دوره‌ای ظریف را دریافت کرده تا توان رقابتی خود را در برابر رقبای سرسخت حفظ کند.

مطابـــق انتظار، تغییـــرات ظاهری مدل ۲۰۲۷ بر بخش‌های جلو و عقب متمرکز شده است. جلوپنجره چهارگوش خودرو به‌لطف چراغ‌های بازطراحی‌شده LED که به‌خوبی با شبکه کرومی آن ادغام شده‌اند،



عریض‌تر به‌نظر می‌رسد و سپر جلو نیز با سطوح یکدست‌تر و شـــکاف‌های هوای عمودی در طرفین، چهره تمیزتری یافته اســـت. در نمای جانبی تغییر ساختاری دیده نمی‌شود؛ اما طرح‌های جدیدی برای رینگ‌های آلیـــاژی ۱۹، ۲۰ و ۲۱ اینچی اضافه شده اســـت. در بخش انتهایی نیز چراغ‌های LED تیـــره کوچک‌تر از قبل شـــده و با درِ صندوق جدید و سپر عقب بازنگری‌شده همراه شده‌اند.

فوردِاج L چینی با طول ۵,۰۱۱ میلی‌متر و فاصلـــه محـــوری ۲,۹۵۰ میلی‌متـــر، به‌مراتب بزرگ‌تر از نسخه بازنشسته بازار آمریکاست؛ به‌گونه‌ای که فورد اکسپلورر بازار آمریکا تنها ۳۹ میلی‌متر کشیده‌تر بـــوده و ۷۵ میلی‌متـــر فاصلـــه محوری بیشتری دارد. با این حال، تفاوت کلیدی این دو شاسی‌بلند در معماری آن‌هاست؛ اج L بر پایـــه پلت‌فـــرم دیفرانسیل‌جلو (FWD) شـــکل گرفتـــه؛ درحـــالی که اکسپلورر از آرایش طولی دیفرانسیل‌عقب (RWD) بهره می‌برد.

در داخل کابین، چیدمان سه ردیفه ۷ نفره (۲+۲+۳)، نمایشگر لمسی غول‌پیکر ۲۷ اینچی با وضوح 4K و کلاستر دیجیتالی ۱۲.۳ اینچی حفظ شـــده‌اند؛ اما سیستم اطلاعات - ســـرگرمی اکنون به تراشـــه قدرتمند کوالکام اسنپدراگون ۸۱۵۵ و نرم‌افزار اختصاصی SYNC Max مجهز به‌هوش مصنوعی ارتقا یافته است.

کاپوت‌های کوتاه‌تر و راندمان بی‌سابقه در هیبریدی‌های آینده «تویوتا»



در حالی که خودروهای تمام‌برقی تیتر اول رسانه‌ها را در اختیار دارند و بهای سوخت به دغدغه اصلی خریداران در بازارهای جهانی تبدیل شده است، تویوتا با انتشار جزئیات نسل آینده خودروهای هیبریدی خود ثابت کرد که عصر این پیشـــرانه‌ها هنوز به‌پایان نرسیده است. مهم‌ترین وعده خودروســـاز ژاپنی در این رونمایی، کاهش چشمگیر ۱۵ درصدی مصرف سوخت در نسل جدید مدل‌های هیبریدی نسبت به نمونه‌های فعلی است. در قلب این جهش راندمان، یک پیشـــرانه جدید ۱.۵ لیتری ۴ سیلندر خطی قرار دارد که از ابتدا با محوریت الکتریکی‌سازی طراحی شده است تا در هر دو ساختار هیبریدی متعارف (HEV) و پلاگین-هیبریدی (PHEV) به کار گرفته شود. طبق تایید تویوتا، نسخه تنفس طبیعی این موتور جدید، جایگزین هر دو پیشرانه ۱.۵ لیتری ۳ سیلندر و ۱.۸ لیتری ۴ سیلندر فعلی این شرکت خواهد شد. در کنار بهره‌گیری از موتورهای الکتریکی سبک‌تر و فشرده‌تر که وزن کلی سیستم محرکه را کاهش می‌دهند، بخش عمده این صرفه‌جویی ۱۵ درصدی در مصرف بنزین، حاصل کاهش اصطکاک مکانیکی قطعات، بهبود مدیریت حرارتی، تقلیل تلفات الکتریکی و ارتقای آیرودینامیک خودروهای نسل آینده است. این موتور ۱.۵ لیتری به‌همراه پیشرانه قدرتمندتر ۲ لیتری ۴ سیلندر (که نخستین‌بار در سال ۲۰۲۴ معرفی شدند)، در سال ۲۰۲۷ وارد بازار خواهند شد. نکته قابل توجه این‌که به گزارش «اتونیوز»، تویوتا انتظار دارد از محل فروش این سیستم‌های محرکه هیبریدی نسل جدید به سایر خودروسازان، سالانه ۱.۷ میلیارد دلار درآمد کسب کند؛ مشتریانی که اگرچه نامشان رسما اعلام نشده، اما احتمالا شامل شرکای فنی سال ۲۰۲۴ تویوتا یعنی سوبارو و مزدا خواهند بود.



سریع‌ترین خودرو برقی جهان معرفی شد

هایپـــر کار بـــرقی Xtreme Yangwang U9 محصول زیر مجموعـــه لوکس بی‌وای‌دی در آزمایش ســـرعت به رکورد ۵۰۳.۱۷ کیلومتر برساعت رسید.

این دستاورد نشان‌دهنده پیشرفت چشمگیر فناوری خودروهـــای برقی چین در رقابت با خودروســـازان مطرح جهان است.

اقشار متوسط خودرو خارجی ارزان نمی خواهند؛ تعرفه ورود لوکس ها برای ثروتمندان را کاهش دهید!

۶ پیشنهاد به متقاضیان لاماری ایما در آبان ماه





احسان ناصربابلی
e.naseri@autoworld.ir

عضو کمیسیون صنایع‌ومعادن مجلس شورای‌اسلامی گفت: «رئیس‌جمهور به‌دنبال گزارش تخلف در برخی سفارتخانه‌ها، دستور توقف واردات خودرو را صادر کرد.» وی با انتقاد از سیاست‌های اخیر دولت در حوزه واردات خودرو افزود: «تسهیل ورود خودروهای هیبریدی و کم‌مصرف می‌توانست بخشی از ناترازی بنزین و بحران انرژی کشور را مهار کند؛ اما عملا این فرصت هم به بهانه کمبود منابع ارزی و فضای ملتهب کشور، از دست رفت و امروز دیگر چیزی به نام واردات خودرو برای اقشار متوسط جامعه وجود ندارد.»

مصطفی پوردهقان درباره آخرین وضعیت واردات خودرو اظهار داشت: «واردات خودرو در بدترین شرایط قرار دارد. البته ما هیچگاه واردات گسترده نداشتیم و یک سهمیه محدود برای جانبازان در حدود ۲۵ تا ۲۸ هزار دستگاه خودرو تخصیص داده شد؛ همچنین نهایت رقمی که در سال‌های گذشته نیز واردات داشتیم، بین ۳۰ تا ۴۰ هزار دستگاه بود؛ درحالی که نیاز واقعی بازار کشور تیراژ تولید سالانه حدود ۲ میلیون دستگاه خودرو است.»

نماینده مجلس شورای‌اسلامی در ادامه با تشریح اهداف قانون‌گذاری مجلس افزود: «سال گذشته تلاش شد تا مسیر واردات خودروهای اقتصادی برای اقشار متوسط و ضعیف جامعه هموار شود؛ از این رو پیشنهاد کاهش تعرفه واردات خودروهای اقتصادی کلاس ۱۵۰۰ سی‌سی به ۲۰ درصد مطرح شد که دولت نیز با آن موافقت کرد. با این حال، سازمان برنامه و بودجه به‌دلیل نگرانی از کاهش درآمدهای عمومی با این پیشنهاد مخالفت کرد؛ بنابراین برای حل این چالش و جبران کسری درآمدی دولت، تصمیم بر آن شد تا تعرفه واردات خودروهای با حجم موتور بالای ۲۰۰۰ و ۲۵۰۰ سی‌سی به ۲۰۰ درصد افزایش یابد تا ضمن تامین منابع مالی دولت، حمایت از واردات خودروهای اقتصادی نیز محقق شود.»

وی ادامه داد: «با این حال، دولت در اقدامی مغایر با روح قانون و در مسیر دور زدن مصوبات مجلس، تعرفه واردات تمامی کلاس‌های خودرو را روی رقم ۱۰۰ درصد تثبیت کرد. بر این اساس، تعرفه خودروهای اقتصادی از ۲۰ درصد و خودروهای هیبریدی از ۱۵ درصد به ۱۰۰ درصد افزایش یافت و در مقابل، تعرفه مدل‌های لوکس از ۱۸۰ درصد به ۱۰۰ درصد کاهش پیدا کرد. این تصمیم عملا سیاستی ضد منافع اقشار کم‌درآمد و دهک‌های متوسط جامعه ارزیابی می‌شود.»

وی با اشاره به دریافت گزارش‌هایی پیرامون تخلف برخی کارکنان سفارتخانه‌ها در روند تایید صلاحیت ایرانیان خارج از کشور برای واردات خودرو تصریح کرد: «متاسفانه رئیس‌جمهور به‌جای بررسی دقیق و برخورد با تخلفات صورت گرفته، به‌طور کلی دستور توقف واردات را صادر کرد. این موضوع که ظاهرا پس از گزارش‌های ارائه‌شده در حاشیه یکی از سفرهای خارجی رئیس‌جمهور صورت گرفت، به ممنوعیت کامل واردات خودرو توسط ایرانیان خارج از کشور منتهی شد.»

پوردهقان ادامه داد: «دولت ارزی از سامانه نیما به این بخش اختصاص نداد و واردات با ارز ۲۷۰ هزار تومان صورت می‌گرفت که قیمت تمام‌شده این خودروها به ۸ تا ۱۰ میلیارد تومان می‌رسید؛ اما اصل اتخاذ این سیاست، رویکردی راهگشا و درست به‌شمار می‌رفت؛ چراکه تسهیل ورود خودروهای هیبریدی و کم‌مصرف می‌توانست بخشی از ناترازی بنزین و بحران انرژی کشور را مهار کند؛ اما عملا این فرصت هم به بهانه کمبود منابع ارزی و فضای ملتهب کشور، از دست رفت و امروز دیگر چیزی به نام واردات خودرو برای اقشار متوسط جامعه وجود ندارد.»

پوردهقان درباره موضع مجلس در قبال این تصمیمات گفت: «مساله اساسی این است که در حال حاضر اجازه استفاده از ابزارهای نظارتی موثر وجود ندارد و با توجه به شرایط ویژه و اداره کشور در وضعیت حساس کنونی، مجموعه حاکمیت اختیارات و دست دولت را برای اتخاذ تدابیر لازم باز گذاشته است؛ اما متاسفانه برخی دستگاه‌های اجرایی به‌جای تدبیر، با تصمیمات غیرکارشناسی یا استفاده نابه‌جا از شرایط موجود، خلاف منافع عمومی حرکت می‌کنند.»

وی همچنین در پاسخ به چرایی ناتوانی در مهار گرانی‌های مکرر و افسارگسیخته دو خودروساز بزرگ داخلی و عدم‌اعمال نظارت بر آن‌ها اظهار داشت: «حمایت‌های بی‌قیدوشرط دولت‌ها از انحصارگران داخلی همواره با شعار حمایت از خودرو ملی، اشتغال‌زایی و خودکفایی توجیه شده است. اما واقعیت غیرقابل کتمان این است که با جهش نرخ ارز، وقتی دلیل گرانی‌ها از خودروسازان مطالبه می‌شود، اعتراف می‌کنند که بسیاری از قطعات به‌صورت مستقیم یا غیرمستقیم وارداتی است؛ بنابراین، عملا چیزی به نام «خودرو ملی» وجود ندارد و اغلب قطعات از چین تامین می‌شود. با این اوصاف، افزایش نرخ ارز به‌طور طبیعی قیمت تمام‌شده را بالا می‌برد. بنابراین دولت باید ساختار این انحصار ظالمانه را که سال‌هاست مردم را از دسترسی به خودرو باکیفیت و ایمن محروم کرده است، بشکند و انحصارزدایی را در دستور کار قرار دهد.»

اطلاعیه شرکت «آرین‌پارس‌موتور»

خطاب به مشتریان گرامی طرح پیش‌فروش «لاماری ایما» (آبان‌ماه ۱۴۰۴)

مشتریان گرانقدر شرکت آرین‌پارس‌موتور

همان‌گونه که مستحضرید، این شرکت با وجود سابقه درخشان و حسن شهرت در ایفای تعهدات خود طی سالیان متمادی، در اجرای تعهدات مربوط به طرح پیش‌فروش «لاماری ایما» در آبان‌ماه ۱۴۰۴، به‌سبب عواملی خارج از اراده و اختیار خود، با چالش‌هایی روبه‌رو شد. از جمله این عوامل می‌توان به مشکلات جدی ارزی کشور، اختلال در سامانه‌های بانکی و اینترنت، حذف ناگهانی تالارهای ارزی، شرایط جنگی و محاصره دریایی و در پی آن ناممکن شدن حمل دریایی اشاره کرد؛ مواردی که پیش‌بینی آن‌ها برای هیچ شخص یا نهادی در کشور میسر نبود.

با این وجود، در تمامی این مدت، همه توان خود را برای تسریع در طی مراحل منتهی به ایفای تعهدات به‌کار بستیم و اینک خرسندیم اعلام نماییم که دعوت‌نامه تکمیل وجه برای مشتریان محترم آماده شده و ارسال آن در حال انجام است.

در همین راستا، توجه شما عزیزان را به نکات زیر جلب می‌نماییم:

۱. صدور دعوت‌نامه‌ها با رعایت اولویت زمانی، به‌ترتیب روز و ساعت ثبت‌نام انجام خواهد شد. همچنین یادآور می‌شود که در قیمت اعلام‌شده، منافع مشتریان، از جمله مصوبه شماره ۴۷۳ شورای رقابت و نیز خسارت تاخیر در ایفای تعهدات، لحاظ گردیده است.

۲. مشتریانی که هنوز دعوت‌نامه خود را دریافت نکرده‌اند، در صورت تمایل به تغییر خودرو «لاماری ایما» به سایر محصولات موجود شرکت، می‌توانند بدون انتظار برای نوبت صدور دعوت‌نامه، با مراجعه به شبکه نمایندگان آرین‌پارس‌موتور در سراسر کشور، درخواست خود را مطرح نمایند. قیمت این محصولات به‌صورت منصفانه و بر اساس ضوابط جاری کشور تعیین خواهد شد.

۳. مشتریانی که هنوز دعوت‌نامه خود را دریافت نکرده‌اند و تمایل به انصراف دارند، می‌توانند بدون انتظار برای نوبت صدور دعوت‌نامه، با مراجعه به شبکه نمایندگان مجاز شرکت، انصراف خود را اعلام کنند. در این حالت، سود انصراف به نرخی بیش از میزان مقرر در قرارداد پرداخت خواهد شد.

۴. مشتریانی که هنوز دعوت‌نامه خود را دریافت نکرده‌اند و تمایلی به استفاده از تسهیلات بندهای ۲ و ۳ ندارند، با صبر خود منتظر صدور دعوتنامه بر اساس نوبت و شرایط موجود باشند.

۵. امکان بهره‌مندی از تسهیلات مندرج در بندهای ۲ و ۳، برای مشتریانی که دعوت‌نامه آن‌ها ارسال شده است نیز، تا پیش از پایان مهلت تکمیل وجه، فراهم است.

۶. بدیهی است، اولویت تحویل خودرو با مشتریانی است که پیش از دیگران اقدام به تکمیل وجه کرده‌اند.

برای ثبت درخواست تبدیل، انصراف یا دریافت راهنمایی بیشتر، مشتریان محترم می‌توانند از طریق تماس با شبکه نمایندگی‌های مجاز آرین‌پارس‌موتور در سراسر کشور که آدرس و اطلاعات تماس آن‌ها در وبسایت رسمی شرکت به آدرس https://lamari.ir/dealership درج شده است، اقدام فرمایند.

شرکت آرین‌پارس‌موتور خود را متعهد می‌داند این فرآیند را با شفافیت، نظم و پاسخ‌گویی مستمر تا تعیین تکلیف کامل تعهدات ادامه دهد و از شکیبایی مشتریان محترم سپاسگزاری می‌نماید.

همچنین اطلاع‌رسانی معتبر و هرگونه اطلاعیه رسمی صرفا از طریق وب‌سایت رسمی شرکت آرین‌پارس‌موتور انجام خواهد شد.

با سپاس و احترام
شرکت آرین‌پارس‌موتور


اطلاعیهٔ شرکت آرین پارس موتور
خطاب به مشتریان گرامی طرح پیش فروش
لاماری ایما (آبان ماه ۱۴۰۴)
ARIAN MOTOR
LAMARI

ایلان ماسک تولید «سایبرتراک» را متوقف کرد!

ایلان ماســـک اعلام کرد تولید سایبر تراک در کارخانه تگزاس تا اواسط سال ۲۰۲۷ متوقف می‌شود. فروش ضعیف‌تر از انتظار و تمرکز تســـلا بر توسعه تاکسی‌های خودروسازان سایبرکب از عوامل اصلی این تصمیم هستند. سایبر تراک که زمانی قرار بود سالانه ۲۵۰ هزار دستگاه فروش داشته باشد نتوانست به اهداف تجاری تسلا برسد.



آئودی «A5»، سدانی با بالاترین نشان امتیاز «IIHS»؛

ارباب حلقه‌ها چگونه پرچم‌دار ایمنی شد؟



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

آئـــودی A۵ مدل ۲۰۲۶ یکی از محصولات جدید و پیشـــرفته خودروساز آلمانی است که با ترکیب طراحی اسپرت، کابین دیجیتال، فناوری‌های کمک‌راننده و ســـاختار مهندسی‌شـــده بدنه، جایگاه قابل توجهی در کلاس سدان‌های لوکس میان‌سایز به‌دست آورده است. با این حال، مهم‌ترین امتیاز این خودرو در بازار آمریکا، موفقیت آن در ارزیابی‌های موسسه بیمه ایمنی بزرگراه‌های ایالات‌متحده (IIHS) و دریافت عنوان Top Safety Pick+ است؛ بالاترین نشان ایمنی این موسسه. نکته مهم این است که IIHS این عنوان را برای آئودی A۵ چهاردر مدل‌های ۲۰۲۶ و ۲۰۲۷ ثبت کرده است. این ارزیابی بر پایه آزمون‌های تصادف و عملکرد تجهیزات جلوگیری از برخورد انجام شده و نشـــان می‌دهد A۵ تنها به امکانات رفاهی و طراحی لوکس متکی نیست، بلکه ایمنی سرنشینان را نیز در اولویت مهندسی خود قرار داده است.

تلفیق تناسبات اسپرت و هویت مدرن آئودی



در طراحی خارجی آئودی A۵ مدل ۲۰۲۶، زبان طراحی جدید این شرکت آلمانی با تناسبات عضلانی و خطوط سیال بدنه ترکیب شـــده اســـت. این خودرو درحقیقت نماینده نسل جدید خانواده A۵ محســـوب می‌شود که جایگاه پیشین A۴ را نیز در سبد محصولات احتراق‌داخلی آئودی پوشش می‌دهد. طراحان با افزایش ابعاد بدنه، فاصله محوری و استفاده از خطوط کشیده، تلاش کرده‌اند ظاهر خودرو را هم‌زمان لوکس، اسپرت و آیرودینامیک جلوه دهند.

در نمای جلو، جلوپنجره بزرگ و عریض با ســـاختار مشـــبک، هویت بصری قدرتمندی ایجاد می‌کنـــد. چراغ‌های LED باریک در طرفین جلوپنجره قرار گرفته‌اند و طراحی گرافیکی آن‌ها با امضای نوری اختصاصی، چهره‌ای مدرن به‌خودرو بخشیده اســـت. در تیپ‌های بالاتر، امکان سفارش چراغ‌های ماتریکسی LED با قابلیت‌های روشنایی پیشرفته وجود دارد. در نمای جانبی، خط ســـقف شیب‌دار و امتداد آن به سمت بخش عقب، حالتی نزدیک به خودروهای فست‌بک ایجاد می‌کند. دستگیره‌های هم‌سطح بدنه نیز علاوه‌بر افزایش جذابیت بصری، در هماهنگی با طراحی آیرودینامیک قرار دارند. استفاده از رینگ‌های ۱۸ و ۱۹ اینچی، بسته به تیپ و تجهیزات سفارشی، تناسب مناسبی میان ابعاد بدنه و چرخ‌ها ایجاد می‌کند. در بخش عقب، نوار نورپردازی LED و چراغ‌های OLED دیجیتال سفارشی از شاخص‌ترین عناصر طراحی هستند. همچنین در صندوق‌عقب همراه با شیشه عقب باز می‌شود؛ راهکاری که دسترسی به فضای بار را آسان‌تر کرده و کاربردپذیری خودرو را افزایش می‌دهد. این ساختار یکی از تفاوت‌های مهم A۵ جدید با سدان‌های سنتی است.

کابین دیجیتال با تمرکز بر آسایش سرنشینان

فضای داخلی آئودی A۵ مدل ۲۰۲۶ بر اســـاس فلسفه طراحی Digital Stage شکل گرفته است؛ رویکردی که نمایشگرهای دیجیتال را به بخش اصلی معماری داشبورد تبدیل می‌کند. در مقابل راننـــده، صفحه‌نمایش ۱۱.۹ اینچی Audi Virtual Cockpit قرار دارد که اطلاعات مربوط به سرعت، دورموتور، ســـامانه‌های کمکی و داده‌های رانندگی را نمایش می‌دهد. در مرکز داشبورد نیز نمایشـــگر لمسی ۱۴.۵ اینچی MMI قرار گرفته است که وظیفه مدیریت سیستم سرگرمی، ارتباطات، تنظیمات خودرو و مسیریابی را برعهده دارد.

در نسخه‌های مجهز به پکیج فناوری، نمایشگر ۱۰.۹ اینچی مخصوص سرنشین جلو نیز قابل سفارش است. این نمایشگر امکان دسترسی سرنشین به برخی امکانات سرگرمی و اطلاعاتی را فراهم می‌کند. طراحی داشبورد با خطوط افقی، متریال باکیفیت و نورپردازی داخلی، حس یک خودرو لوکس مدرن را منتقل می‌کند.

صندلی‌های جلو با قابلیت تنظیم برقی، گرم‌کن و در تیپ‌های بالاتر تهویه، شـــرایط مناسبی برای سفرهای طولانی فراهم می‌کنند. سقف پانورامیک شیشه‌ای با قابلیت تنظیم میزان عبور نور نیز از تجهیزات قابل سفارش خودرو است.

از دیگـــر امکانات کابین می‌توان به سیســـتم صوتی Bang & Olufsen بـــا توان ۸۱۰ وات و ۲۰ بلندگو، نمایشـــگر هدآپ، شـــارژر و درگاه‌های ارتباطی، اتصال تلفن‌همراه و سیســـتم تهویه‌مطبوع سه‌منطقه‌ای اشاره کرد. در نسخه‌های مجهز به تجهیزات بالاتر، امکاناتی نظیر گرم‌کن صندلی‌های عقب، آفتاب‌گیرهای شیشـــه‌های جانبی عقب و دوربین دید پیرامونی سه‌بعدی نیز ارائه می‌شود.

فضای بار این خودرو نیز به‌لطف ســـاختار لیفت‌بک، کاربردی‌تر از یک صندوق‌عقب متعارف است. ظرفیت فضای بار حدود ۶۴۰ لیتر در حالت استفاده از صندلی‌های عقب و ۱۰۵۰ لیتر با خواباندن صندلی‌های ردیف دوم اعلام شده است.

یکی از نقاط قوت آئودی A۵ مدل ۲۰۲۶، تنوع تجهیزات رفاهی و فناوری‌های کمک‌راننده آن است. آئودی این خودرو را در سه سطح تجهیزاتی Premium، Premium Plus و Prestige برای بازار آمریکا عرضه می‌کند که هرکدام امکانات متفاوتی دارند. از هشدار نقاط کور و ترافیک متقاطع عقب گرفته تا دوربین ۳۶۰ درجه و دســـتیار پارک هوشمند، چراغ‌های LED و در تیپ‌های بالاتر Matrix LED نمایشـــگر هدآپ و سیستم اطلاعات-سرگرمی MMI، سقف پانورامیک با قابلیت تنظیم میزان عبور نور، سیســـتم صـــوتی Bang & Olufsen با فناوری صدای سه‌بعدی، سیستم پایش اطراف خودرو و ترمز اضطراری عقب. نکته مهم در این بخش، وجود ســـامانه Active Front Assist به‌عنوان یکی از تجهیزات استاندارد خودرو است. این فناوری با استفاده از حسگرها و دوربین‌های خودرو، شرایط ترافیکی مقابل را ارزیابی می‌کند و در صورت تشخیص احتمال برخورد، به راننده هشدار می‌دهد یا در صورت نیاز ترمزگیری خودکار را فعال می‌کند.



پیشرانه توربوشارژ و سامانه چهارچرخ‌محرک

آئودی A۵ مدل ۲۰۲۶ در بازار ایالات‌متحده با پیشرانه ۴ سیلندر خطی ۲ لیتری TFSI توربوشارژ عرضه می‌شود. این موتور از فناوری تزریق مستقیم سوخت، سیستم زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها و ساختار ۱۶ سوپاپ بهره می‌برد. خروجی آن به ۲۶۸ اسب‌بخار قدرت در ۵۰۰۰ تا ۶۵۰۰ آرپی‌ام (دوربردقیقه) و ۲۹۵ و حدود ۴۰۰ نیوتون‌متر گشتاور در محدوده ۱۷۵۰ تا ۴۵۰۰ دوربردقیقه می‌رسد.

انتقـــال قدرت از طریق جعبه‌دنده هفت‌ســـرعته دوکلاچه S tronic انجام می‌شـــود. ســـامانه چهارچرخ‌محرک quattro نیز به‌صورت استاندارد در این نسخه حضور دارد و با توزیع هوشمند نیرو میان چرخ‌ها، به افزایش چســـبندگی و پایداری خودرو در شرایط مختلف رانندگی کمک می‌کند. بر اساس اطلاعات فنی آئودی، شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت این خودرو حدود ۵.۶ ثانیه اعلام شده و حداکثر سرعت آن به‌صورت الکترونیکی روی ۲۰۹ کیلومتر بر ساعت محدود شده است.

هرچند در نســـخه‌های S۵ شاهد نصب یک موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۳ لیتری TFSI هستیم که حداکثر ۳۶۲ اسب‌بخار قدرت و ۵۵۰ نیوتون‌متر گشتاور به ارمغان می‌آورد. در نسخه قوی‌تر RS۵ موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۲.۹ لیتری TFSI زیر کاپوت جا خوش کرده که ۶۳۰ اسب‌بخار توان و حدود ۸۲۵ نیوتون‌متر گشتاور فراهم می‌آورد.



تعادل هوشمندانه راحتی و پایداری

آئودی در نسل جدید A۵ از سیستم تعلیق در محور جلو دابل ویشبون دوبل جناغی و در محور عقب از سیستم مستقل فایو لینک یا پنج‌اتصالی استفاده کرده است. این ساختار با کنترل دقیق‌تر حرکت چرخ‌ها، به بهبود پایداری در پیچ‌ها و افزایش کیفیت ســـواری کمک می‌کند. همچنین مهندســـان با بازنگری در تنظیمات فنربندی، اتصالات و سیستم فرمان، تلاش کرده‌اند واکنش خودرو به تغییر مسیر دقیق‌تر و قابل‌پیش‌بینی‌تر باشد.

سیســـتم فرمان الکترومکانیکی پیش‌رونده با نیروی کمکی متناســـب با ســـرعت نیز از دیگر ویژگی‌های فنی خودرو است. در صورت سفارش سیستم تعلیق اسپرت S، ارتفاع خودرو حدود ۲۰ میلی‌متـــر کاهش پیدا می‌کنـــد و تنظیمات آن ماهیت پویاتری به‌خـــود می‌گیرد. در بازار آمریکا، رینگ‌های استاندارد ۱۸ اینچی با تایرهای R۱۸۴۵/۲۳۵ ارائه می‌شوند و امکان سفارش رینگ‌های ۱۹ اینچی با تایرهای R۱۹۴۰/۲۴۵ نیز وجود دارد.



عملکرد درخشان در آزمون‌های تصادف IIHS

مهم‌ترین دلیل قرار گرفتـــن آئودی A۵ مدل ۲۰۲۶ در کانون توجه کارشناســـان ایمنی، موفقیت آن در ارزیابی‌های موسسه بیمه ایمنی بزرگراه‌های ایالات‌متحده (IIHS) است. این موسسه یکی از معتبرترین مراکز مستقل ارزیابی ایمنی خودرو در جهان محسوب می‌شود و با انجام آزمایش‌های تصادف، بررسی عملکرد چراغ‌ها و ارزیابی ســـامانه‌های پیشگیری از برخورد، سطح حفاظت خودروها را مشخص می‌کند.

آئودی A۵ چهاردر مدل ۲۰۲۶ موفق به‌دریافت عنوان Top Safety Pick+ شـــده اســـت؛ بالاترین نشان ایمنی IIHS. این عنوان نشان می‌دهد خودرو توانسته الزامات سخت‌گیرانه این موسسه را در بخش‌های اصلی حفاظت از سرنشینان و فناوری‌های پیشگیری از تصادف برآورده کند.



تویوتا «تاندرا»؛ کاربردپذیری بیشتر با قابلیت‌های آفرودی

تویوتا تانـــدرا مدل ۲۰۲۶ با مجموعه‌ای از تغییرات کاربردی، تلاش کرده اســـت توانایی‌های خود را در حمل بار، یدک‌کـــشی و رانندگی خارج از جاده ارتقا دهد. یکی از مهم‌ترین تغییرات این پیکاپ فول‌سایز، استاندارد شدن باک سوخت ۳۲.۲ گالنی در تمامی تیپ‌هاســـت که با افزایش ظرفیت سوخت‌گیری، نیاز به توقف‌های مکرر در مسیرهای طولانی را کاهش می‌دهد. همچنین اتصال یدک‌کش به همراه ســـوکت‌های هفت و چهارپین اکنون در تمام تیپ‌ها به‌صورت استاندارد ارائه می‌شود. در بخش قوای محرکه، پیشـــرانه ۳.۴ لیتری V۶ توین-توربو FORCE-i با ۳۸۹ اسب‌بخار قدرت و ۶۵۰ نیوتون‌متر گشتاور در دسترس است. نســـخه هیبریدی i-FORCE MAX نیز با تولید ۴۳۷ اسب‌بخار قدرت و ۷۹۰ نیوتون‌متر گشتاور، توانایی بیشتری برای حمل بارهای سنگین فراهم می‌کند. حداکثر ظرفیت یدک‌کشی این خودرو به حدود ۵۴۴۳ کیلوگرم می‌رسد.

از دیگر تغییرات، ارائه کیت افزایش ارتفاع سه‌اینچی و بسته فناوری یدک‌کشی برای تیپ TRD Rally است. این تغییرات، تاندرا را به پیکاپی کاربردی‌تر برای فعالیت‌های کاری و ماجراجویی تبدیل می‌کنند.

سنگین‌سازان آمریکایی گرفتار هزینه بالا و کمبود قطعه هستند؛

بحران زنجیره تامین به قلب صنعت کامیون سازی رسید!

در کنار مشکلات تامین و هزینه تولید، تغییر مقررات آلایندگی موتورهای دیزلی نیز به یکی از موضوعات مهم صنعت کامیون‌سازی آمریکا تبدیل شده است

صنعت کامیون‌سازی آمریکا در شرایطی با افزایش تقاضا و نشانه‌هایی از بازگشت رونق به بازار خودروهای تجاری سنگین مواجه شده که مشکلات زنجیره تامین، افزایش هزینه‌های تولید و محدودیت دســـترسی به قطعات تخصصی، مانع استفاده کامل تولیدکنندگان از ظرفیت بازار شـــده اســـت. تازه‌ترین گزارش‌های منتشرشده از عملکرد خودروسازان سنگین‌ساز در روزهای اخیر نشان می‌دهد حتی شرکت‌های بزرگی مانند دایملر تراک آمریکای‌شـــمالی نیز برای افزایش تیراژ تولید با کمبود محور و موتور مواجه هستند. افزایش هزینه حمل سریع قطعات، افت بهره‌وری خطوط تولید و دشواری هماهنگ کردن ظرفیت تامین‌کنندگان با رشد سفارش‌ها، نشان می‌دهد چالش صنعت کامیون‌سازی آمریکا تنها به میزان تقاضا و توان مالی تولیدکنندگان محدود نیست و پایداری زنجیره تامین به یکی از عوامل تعیین‌کننده در آینده این صنعت تبدیل شده است.



افزایش تولید در سایه کمبود قطعات

یکی از مهم‌ترین تحولات صنعت کامیون‌سازی آمریکا، انتشار گزارش عملکرد سه‌ماهه سوم شرکت دایملر تراک و تشریح مشکلات تولید در زیرمجموعه آمریکای‌شمالی این شـــرکت اســـت. دایملر تراک آمریکای‌شمالی که تولیدکننده کامیون‌های فریت‌لاینر و وسترن استار است، با وجود افزایش قابل توجه فروش، نتوانسته متناسب با رشد تقاضا، تولید خود را افزایش دهد.

بر اساس گزارش منتشرشـــده در ششم نوامبر، کمبود قطعات محـــور و موتور از جملـــه مهم‌ترین موانع تولید این مجموعه در ســـه‌ماهه سوم ســـال جاری بوده و این محدودیت‌ها در ســـه‌ماهه چهارم نیز ادامه داشته است. مدیریت شرکت اعلام کرده است برخی تامین‌کنندگان نتوانســـته‌اند متناســـب با افزایش ســـفارش‌ها، نیروی انسانی، مواداولیه و ظرفیت تولید خود را به اندازه کافی افزایش دهند.

این وضعیت از آن جهت اهمیـــت دارد که دایملر پیش از آغاز افزایش تقاضا، از تامین‌کنندگان خود خواســـته بود نیروی کار بیشـــتری جذب کننـــد، مواداولیه مورد نیاز را افزایش دهند و با اضافه کردن شیفت‌های کاری، برای رشد تولید آماده شوند؛ اما بخشی از زنجیره‌تامین نتوانست با ســـرعت مورد انتظار خود را با شرایط جدید هماهنگ کند.

درنتیجه، کمبود قطعـــات نه‌تنها تعـــداد کامیون‌های تولیدشده را کاهش داد، بلکه بر بهره‌وری کارخانه‌ها نیز اثر گذاشت. به این ترتیب، افزایش سفارش‌ها به‌تنهایی تضمین‌کننده رشـــد تولید نیســـت و ظرفیـــت واقعی خودروســـازان به توان تامین‌کنندگان قطعات کلیدی وابستگی مستقیم دارد.

رشد هزینه‌های تولید؛ افزایش ۳۷ درصدی هزینه فروش

یکی از مهم‌ترین شاخص‌هایی که ابعاد فشار اقتصادی بر کامیون‌سازان آمریکایی را نشان می‌دهد، رشد هزینه‌های عملیاتی در کنار افزایش درآمد است. طبق گزارش مالی دایملر تراک، درآمد بخش آمریکای شمالی این شرکت در سه‌ماهه سوم ۲۰۲۶ با رشد ۴۳ درصدی به ۶.۳۶ میلیارد دلار رسید؛ درحالی که هزینه فروش این مجموعه نیز با افزایش ۳۷ درصدی از ۳.۸۲ میلیارد دلار در مدت مشابه سال قبل به ۵.۲۳ میلیارد دلار رسید.

البته باید توجه داشـــت که افزایش ۳۷ درصدی هزینه فروش، به‌معنای رشد همین میزان در هزینه ساخت هر دستگاه کامیون نیست؛ زیرا افزایش حجم تولید و فروش نیز در این رقم موثر بوده اســـت. با ایـــن حال، مدیریت شـــرکت اعلام کرده افزایش هزینه حمل فوری قطعات، یکی از عوامل اصلی رشد هزینه‌ها بوده است.

دایملر برای جلوگیـــری از توقف خطوط تولید و تحویل به‌موقع کامیون‌ها، ناچار شده است قطعاتی را که با تاخیر از سوی تامین‌کنندگان ارســـال می‌شوند، با روش‌های حمل سریع‌تر به کارخانه برساند. هزینه این شیوه حمل در سه‌ماهه سوم به چند ده میلیون دلار رسیده و مدیران شـــرکت انتظار دارند اثر مالی آن در سه‌ماهه چهارم نیز قابل توجه باشد.

این موضوع نشـــان می‌دهد کمبود قطعات فقط هزینه خرید نهاده‌های تولید را افزایش نمی‌دهد، بلکه هزینه‌های جانبی مانند انبارداری، حمل اضطراری، توقف خطوط و مدیریت موجودی را نیز بالا می‌برد. زمانی که یک قطعه حیاتی در موعد مقرر به کارخانه نرسد، خودروساز برای جلوگیری از خوابیدن خط تولید باید هزینه بیشتری برای جبران تاخیر پرداخت کند.

کامینز؛ افزایش تقاضا و محدودیت تامین موتور

شـــرکت کامینز نیز در تازه‌ترین گزارش عملکرد خود به چالش‌های زنجیره‌تامین اشـــاره کرده است. درآمد این شرکت در سه‌ماهه سوم سال ۲۰۲۶ به ۹.۴ میلیارد دلار رسید که نســـبت به مدت مشابه ســـال قبل ۱۳ درصد افزایش را نشان می‌دهد.

درآمد بخش موتورهای کامینز با رشد ۲۰ درصدی به ۳.۱ میلیارد دلار رســـید و درآمد بخش قطعات با افزایش ۲۳ درصدی به ۲.۹ میلیارد دلار بالغ شد. با این حال، مدیران شرکت از افزایش هزینه حمل‌ونقل و مواداولیه به عنوان عواملی یاد کرده‌اند که بخشی از مزایای رشـــد فروش را تحت‌تاثیر قرار داده است.

کامینز همچنیـــن اعلام کرده اســـت محدودیت تامین برخی قطعات موجب انتقـــال حدود ۲۰۰ میلیون دلار از درآمد پیش‌بینی‌شده ســـه‌ماهه سوم بخش سامانه‌های تولید برق به سه‌ماهه چهارم شده است. هرچند این رقم مستقیما به تولید کامیون مربوط نیست، اما نشان می‌دهد مشکلات تامین قطعات در بخش‌های مختلف فعالیت این شرکت ادامه دارد.

تولید صنعت کامیون‌های ســـنگین آمریکای‌شمالی در سه‌ماهه سوم به حدود ۷۰ هزار دستگاه رسیده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۶۲ درصد افزایش داشته است. تولید کامیون‌هـــای میان‌وزن نیز به ۳۶ هزار دســـتگاه رسیده و رشد ۷۷ درصدی را تجربه کرده است. این آمار از بازگشت تقاضا و افزایش فعالیت تولیدکنندگان حکایت دارد؛ اما هم‌زمان فشار بیشتری بر تامین‌کنندگان موتور، محور و مجموعه‌های فنی وارد می‌کند.

نوربالا

از جمله چالش‌های صنعت کامیون‌سازی آمریکا عدم قطعیت در هزینه تامین مواداولیه و قطعات وارداتی است. تولید کامیون‌های سنگین به حجم قابل توجهی فولاد، آلومینیوم، مس، مواد پلیمری و تجهیزات الکترونیکی وابسته است. بنابراین هرگونه تغییر در هزینه واردات یا قیمت مواداولیه می‌تواند بر قیمت تمام‌شده محصولات اثر بگذارد

تعرفه‌ها، مواداولیه و هزینه‌های زنجیره تامین

یکی دیگر از چالش‌های صنعت کامیون‌ســـازی آمریکا، عدم قطعیـــت در هزینـــه تامین مواداولیـــه و قطعات وارداتی است. تولید کامیون‌های سنگین به حجم قابل توجهی فولاد، آلومینیوم، مس، مواد پلیمری و تجهیزات الکترونیکی وابسته است. هرگونه تغییر در هزینه واردات یا قیمت مواداولیه می‌تواند بر قیمت تمام‌شده محصولات اثر بگذارد.

سیاســـت‌های تعرفـــه‌ای آمریـــکا نیز بـــه پیچیدگی برنامه‌ریزی تولیدکنندگان افزوده است. خودروسازان برای تامین قطعات از شبکه‌ای از تامین‌کنندگان داخلی و خارجی استفاده می‌کنند و تغییر تعرفه‌ها می‌تواند هزینه خرید قطعات یا انتقال بخشی از تولید به کشورهای دیگر را افزایش دهد.

در ایـــن میـــان، تجربه دایملـــر نشـــان می‌دهد حتی برخـــورداری از ظرفیت تولید در آمریکای‌شـــمالی نیز به معنای اســـتقلال کامـــل از زنجیره تامین بین‌المللی نیست. بخشی از کامیون‌های فریت‌لاینر و وسترن استار در کارخانه‌های مکزیک تولید می‌شـــوند و شرکت برای تامین بازار منطقه‌ای به شـــبکه تولید و تامین فرامرزی وابستگی دارد.

بنابراین، تغییر سیاســـت‌های تجاری یا افزایش هزینه جابه‌جایی قطعات میان کشـــورهای منطقه می‌تواند بر برنامه تولید اثرگذار باشد. از طرف دیگر، انتقال تولید به داخل آمریکا نیز فرآیندی سریع و کم‌هزینه نیست و به سرمایه‌گذاری، نیروی انسانی متخصص و ایجاد ظرفیت جدید نیاز دارد.

استاندارد آلایندگی ۲۰۲۷؛ چالش تازه تولیدکنندگان

در کنار مشـــکلات تامین و هزینه تولید، تغییر مقررات آلاینـــدگی موتورهای دیزلی نیز به یـــکی از موضوعات مهم صنعت کامیون‌ســـازی آمریکا تبدیل شـــده است. قرار است الزامات جدید آلایندگی اکسیدهای نیتروژن از ابتدای سال ۲۰۲۷ اجرایی شـــود؛ اما جزئیات نهایی مقررات و نحوه اجرای برخی الزامات همچنان محل بحث تولیدکنندگان موتور و کامیون است.

کامینـــز اعلام کـــرده انتظـــار دارد ســـازمان حفاظت محیط‌زیست آمریکا در ماه دســـامبر مقررات نهایی را اعلام کند؛ یعـــنی تنها چند روز پیـــش از زمان اجرای برنامه‌ریزی‌شده آن. این بلاتکلیفی باعث شده بخشی از خریداران در تصمیم‌گیری برای ســـفارش کامیون‌های جدید احتیاط کنند.

از طرف دیگر، اجرای اســـتانداردهای سخت‌گیرانه‌تر به توسعه سامانه‌های کنترل آلایندگی، تغییرات فنی موتور، آزمون‌های جدید و سرمایه‌گذاری در فرآیند تولید نیاز دارد. برآوردهای منتشرشده از سوی تحلیلگران صنعت نشـــان می‌دهد افزایش هزینه خریـــد موتورهای کاملا منطبق با الزامات جدید می‌توانـــد برای ناوگان‌ها چند هزار دلار هزینه اضافی به همراه داشته باشد.

چشم‌انداز تولید کامیون در آمریکا

با وجود مشکلات یادشده، چشم‌انداز میان‌مدت صنعت کامیون‌سازی آمریکای‌شمالی همچنان با نشانه‌هایی از بهبود همراه است. بر اســـاس گزارش چهارم نوامبر موسســـه پژوهشی «پاور سیســـتمز ریسرچ» شاخص تولید کامیون در سه‌ماهه سوم ۲۰۲۶ نسبت به سه‌ماهه دوم آن ۸.۴ درصد کاهش داشته؛ اما در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۱.۷ درصد افزایش را نشان می‌دهد.

این موسســـه پیش‌بینی کرده است تولید کامیون‌های میان‌وزن و سنگین در آمریکای‌شمالی طی سال ۲۰۲۶ نسبت به سال قبل ۱۳.۴ درصد افزایش یابد. بهبود نرخ حمل بار، افزایش تقاضای حمل‌ونقل و نیاز ناوگان‌ها به جایگزینی کامیون‌های فرسوده از عوامل حمایت‌کننده این روند هستند.

با این حال، چالش اصلی تولیدکنندگان آن اســـت که رشد تقاضا را به افزایش واقعی تولید و سودآوری تبدیل کنند. این هدف بدون توسعه ظرفیت تامین‌کنندگان، افزایش موجودی قطعات راهبردی، سرمایه‌گذاری در فناوری و کاهش وابستگی به مسیرهای محدود تامین محقق نخواهد شد.

تجربه کامیون‌سازان آمریکایی نشان می‌دهد حتی در صنعتی با زیرســـاخت‌های پیشرفته، دسترسی به بازار بزرگ و شـــرکت‌های صاحب فناوری، اختلال در تامین یک مجموعه مانند محور یا موتور می‌تواند برنامه تولید را تحت‌تاثیر قـــرار دهد و هزینه‌های ســـنگینی برای تولیدکننده ایجاد کند.

درواقع، آینده صنعت کامیون‌سازی آمریکا تنها به قدرت طراحی موتور یا ظرفیت خطوط تولید وابســـته نیست؛ بلکه توان مدیریت زنجیره‌تامیـــن، انعطاف‌پذیری در برابر تغییـــرات تجاری و هماهنگی میان خودروســـاز و قطعه‌ســـاز، به همان اندازه اهمیـــت دارد. این تجربه برای صنعت خودروهای تجاری ایـــران نیز قابل توجه اســـت؛ چراکه توســـعه تولید کامیون و کشنده بدون تقویت زنجیره‌تامین قطعات کلیدی، دسترسی پایدار به مواداولیه و سرمایه‌گذاری در فناوری‌های مورد نیاز، نمی‌تواند به افزایش پایدار تیراژ و ارتقای کیفیت منجر شود.

آغاز پیش‌فروش کامیونت «زامیاد EX » دوگانه‌سوز

به گزارش «سایپانیوز» طرح پیش‌فروش عادی کامیونت زامیاد EX دوگانه‌سوز از ساعت ۱۰ صبح روز شنبه، ۱۶ آبان‌ماه از طریق سامانه فروش اینترنتی محصولات گروه سایپا آغاز شده و این طرح تا تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. در این طرح، کامیونت زامیاد EX دوگانه‌سوز بدون کاربری، مدل ۱۴۰۵ و به رنگ خاکستری عرضه می‌شود. موعد تحویل خودروها نیز هفته چهارم اسفندماه ۱۴۰۵ تعیین شده است.



آغاز فروش فوق‌العاده «کوییک S» سایپا از ۱۶ آبان‌ماه

گروه خودروسازی سایپا از آغاز فروش فوق‌العاده خودرو کوییک S با استانداردهای ۸۵ گانه و سامانه ترمز اضطراری SBR ویژه متقاضیان طرح عادی، حمایت از خانواده و جوانی جمعیت و جایگزینی خودروهای فرسوده خبر داد. بر اساس اطلاعیه گروه خودروسازی سایپا، ثبت‌نام این طرح از ساعت ۱۵ روز شنبه، ۱۶ آبان‌ماه آغاز شده و تا ساعت ۲۴ روز دوشنبه، ۱۸ آبان‌ماه ادامه خواهد داشت. در این مرحله، خودرو کوییک S با استانداردهای ۸۵ گانه و SBR به متقاضیان عرضه می‌شود و امکان ثبت درخواست خرید تا زمان تکمیل ظرفیت فراهم است.

متقاضیان می‌توانند برای ثبت‌نام به سامانه فروش اینترنتی محصولات گروه خودروسازی سایپا به نشانی saipa-iranecar.com مراجعه کنند. همچنین سایپا از متقاضیان خواسته است برای تسهیل فرآیند ثبت‌نام، پیش از آغاز زمان فروش، با مراجعه به سامانه مذکور نسبت به ثبت یا به‌روزرسانی اطلاعات شخصی و دریافت کد کاربری و رمز عبور اقدام کنند.

این طرح در سه گروه متقاضیان عادی، مشمولان طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت و متقاضیان جایگزینی خودروهای فرسوده اجرا می‌شود.

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
پراید ۱۵۱ GX بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک‌میلیارد و ۶۳۰	۰	
ساینا S (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۷۷۰	۰	
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۲	۲ میلیارد و ۱۰	۰	
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به‌زودی	۲ میلیارد و ۵۱۰	۰	
اطلس S (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱	یک‌میلیارد و ۸۶۰	۰	
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۰۳	۲ میلیارد و ۲۰	۰	
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۳۷	۲ میلیارد و ۱۳۵	۰	
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۳ میلیارد و ۲۱۰	۰	
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۳۱	یک‌میلیارد و ۷۶۰	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۷۸۵	۰	
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۸۴۰	۰	
کوییک S (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد	یک‌میلیارد و ۷۴۵	۰	
کوییک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۲	یک‌میلیارد و ۷۵۵	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۹۸۰	۰	
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۵۲	۳ میلیارد و ۱۷۵	۰	
شاهین اتومات (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۲۲	۳ میلیارد و ۴۶۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۵	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۳۴	۴ میلیارد و ۵۱۰	۰	
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰	
پادرا پلاس دوگانه (دریچه‌برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۳۷۰	۰	
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۸۳۰	۰	
سورن پلاس XUV P (دریچه‌برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۴۳۵	۰	
سورن پلاس TU5P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۳ میلیارد و ۲۵	۰	
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۳ میلیارد و ۱۳۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه‌برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۷۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۴۶۵	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۰۲	۲ میلیارد و ۵۴۰	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۴	۳ میلیارد و ۳۰	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۸	۳ میلیارد و ۲۵۵	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۲۳	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۴ میلیارد و ۴۸۰	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۴ میلیارد و ۵۷۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۳ میلیارد و ۱۳۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۳ میلیارد و ۱۷۵	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۴ میلیارد و ۱۸۰	۰	
تارا ۶ دنده V1 (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۸۸	۳ میلیارد و ۱۰۵	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
تارا اتومات V4 توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
رانا پلاس (ترمز عقب کاسه‌ای) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۵	۲ میلیارد و ۳۸۰	۰	
رانا پلاس (ترمز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۸۰	۲ میلیارد و ۴۱۰	۰	
ری‌را ۱٫۷ لیتر (سردنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۵ میلیارد و ۲۴۰	۰	
وانت آریسان (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۲۸	۲ میلیارد و ۱۴۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X۵ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۲۹۳	۵ میلیارد	۰	
کی‌ام‌سی ایگل ۱٫۵ لیتر (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۸۲	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۸۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۹۳۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هایما Y۷ (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۰	
هایما S۵ پرو (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هایما S۷ پرو (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
لاماکو اکو ۱٫۵ لیتر توربو (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۴۴۹	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فردا T۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
لوکانو L۷ (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۱۰	۷ میلیارد	۰	
لوکانو L۸ (۱۴۰۵)	۸ میلیارد و ۴۱۰	۹ میلیارد و ۵۵۰	۰	
تیگارد تیسان S۰۵ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۶۹	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	
بیجینگ U۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	
سانگ‌یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۵)	۱۱ میلیارد و ۹۹۰	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
سانگ‌یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۴)	۱۲ میلیارد و ۹۹۰	۱۱ میلیارد و ۸۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
چانگان CS۵۵ پلاس ۱٫۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۸۱۹	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	
چانگان UNI-T – توربو ۱٫۵ لیتر (۲۰۲۶)	۶ میلیارد و ۵۸۰	۷ میلیارد و ۴۵۰	۰	
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۷۶۲	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
کیا EV۵ تیپ ۷۲۰ (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۸۰۰	۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا K۵ توربو ۱٫۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۲۶۳	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۰	
سوزوکی فرانکس هیبرید (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد	۰	
سوزوکی گراندویتارا هیبرید دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فولکس CrozzPUREPLUS۴.ID (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فولکس IDUnix اولترا (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۳۰۱	۱۰ میلیارد	۰	
فولکس IDUnix پیور (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۳۰۰	۸ میلیارد	۰	
فولکس تی‌راک ۱٫۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای پالیسید ۲٫۵ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۳۵ میلیارد	۳۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سانتافه توربو تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۰۰	۹ میلیارد و ۹۰۰	۰	
هیوندای سوناتا ۱٫۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۹۰	۱۰ میلیارد	۰	
هیوندای النترا ۱٫۵ لیتر (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	
مزدا EZ۶ مکس ۱٫۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۶۰۰	۱۱ میلیارد	۰	
مزدا EREVEZ۶۰ (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۸۰۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
مزدا CX-۵۰ (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۷۰۰	۱۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اکلیپس کراس (۲۰۲۶)	۸ میلیارد و ۵۹۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر ۲٫۵ لیتر (۲۰۲۶)	۱۷ میلیارد	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان آلتیما (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد	۰	
نیسان پاترول ۶ سیلندر ۳٫۵ لیتر (۲۰۲۶)	۰	۶۵ میلیارد	۰	
وویافری (۲۰۲۶)	۱۱ میلیارد و ۴۹۰	۱۳ میلیارد	۰	
هاوال H۹ (۲۰۲۶)	۱۰ میلیارد و ۴۰۵	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ولوو AWDS۹۰ (۲۰۲۶)	۲۹ میلیارد	۳۳ میلیارد	۰	
ولوو COREXC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	۰	

خودروهای مونتاژی
خودروهای ایرانی
خودروهای وارداتی



کشف ۱۱ هزار لیتر روغن‌موتور قاچاق در قوچان

فرمانده انتظامی قوچان از کشـــف ۱۱ هزار لیتـــر روغن‌موتور قاچاق در این شهرستان خبر داد. به گزارش «قدس» سرهنگ قربانعلی قربانی گفت: «کارآگاهان دایره مبارزه با قاچاق کالای پلیس آگاهی حین کنترل انبارهای واحدهای صنفی ۱۱ هزار لیتر روغن‌موتور قاچاق را کشـــف کردند.» وی افزود: «طبق گفته کارشناسان ارزش این محموله قاچاق ۲۵ میلیارد ریال برآورد شده است.»
فرمانده انتظامی شهرستان قوچان با اشاره به معرفی یک متهم به مراجع قضایی از شهروندان خواست برای ریشه‌کن کردن قاچاق با مجموعه انتظامی همکاری کنند و هرگونه اطلاعات و اخبار در این زمینه را به مرکز ۱۱۰ گزارش دهند.

با عبور از مرز ۱۸ هزار ساعت دوام مداوم در سخت‌ترین شرایط عملیاتی؛

تولیدانبوه گریس فوق پیشرفته «SP-1» در دستور کار «اِن‌تی‌اِن» قرار گرفت

شرکت اِن‌تی‌اِن (NTN Corporation) به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین و معتبرترین تولیدکنندگان یاتاقان و بلبرینگ در جهان اعلام کرد که تولیدانبوه گریس فوق‌سریع و با عمر بالای خود با نام تجاری «SP-1» را برای استفاده در بلبرینگ اسپیندل ماشین‌آلات صنعتی و ابزار برش، از ماه نوامبر ۲۰۲۶ آغاز می‌کند. این محصول استراتژیک که حاصل بهینه‌سازی پیشرفته ترکیبات روغن‌پایه، غلیظ‌کننده‌ها و افزودنی‌های شیمیایی است، با هدف پاسخگویی به چالش‌های فزاینده صنایع مدرن نظیر تولید خودروهای الکتریکی (EV)، تجهیزات پیشرفته نیمه‌هادی و صنایع هوافضا توسعه یافته و حجم‌های تجاری آن برای ارزیابی‌های میدانی در اختیار مشتریان صنعتی قرار می‌گیرد.



گذر از محدودیت‌های سنتی

با توســعه فناوری‌های نوین و رشد چشــمگیر تقاضا برای قطعات با دقت فوق‌العاده بالا در صنایعی چون خودروهای الکتریکی، ریزتراشه‌ها و قطعات هوافضا، ماشین‌آلات صنعتی و ابزارهای برش باید با ســرعت‌ها و دقت‌های به‌مراتب بالاتری کار کنند. درهمین حال، بحران کمبود نیروی کار متخصص در کارخانه‌ها، مدیران صنعتی را ناچار ساخته است تا به‌دنبال تجهیزاتی با قابلیت کارکرد پایدار طولانی‌مدت، کاهش ساعت‌های توقف خط و به‌حداقل رساندن نیاز به تعمیر و نگهداری دوره‌ای باشند. تا پیش از این، برای دستیابی به ســرعت‌های چرخشی بسیار بالا در اسپیندل‌ها، استفاده از سیستم‌های روانکاری هوا-روغن (Air-Oil Lubrication) یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر محسوب می‌شد. با این حال، سیســتم‌های هوا-روغن به تجهیزات جانبی پیچیده، پمپ‌ها، واحدهای تنظیم فشــار و لوله‌کشی‌های مفصل نیاز دارند که همگی موجب افزایش هزینه‌های ســرمایه‌گذاری، اشغال فضای بیشتر و پیچیدگی تعمیرات می‌شــوند. به‌همین دلیل، تمایل صنایع به استفاده از روان‌کننده‌های گریسی رو به‌افزایش است؛ چراکه گریس می‌تواند ساختار تجهیزات را به‌شــدت ســاده کرده، راندمان مصرف انرژی را بهبود ببخشد و هزینه‌های لجســتیکی را کاهش دهد. با این وجود، استفاده از گریس در سرعت‌های بالا همواره با یک چالش بزرگ روبه‌رو بوده است: تخریب زودهنگام ساختار گریس، پدیده روغن‌زدایی و ناکارآمدی در تامین پیوسته لایه روانکار به‌دلیل نیروی گریز از مرکز شدید که درنهایت به کاهش عمر مفید بلبرینگ منجر می‌شــد. گریس جدید SP-۱ دقیقا برای غلبه بر همین نقطه‌ضعف تاریخی مهندسی شده است.

رکوردهای بی‌سابقه در سرعت و دوام

مهندسان اِن‌تی‌اِن با اعمال مهندسی دقیق در فرمولاسیون و بهینه‌سازی هم‌زمان روغن‌های پایه سنتزی، ساختار غلیظ‌کننده‌ها و افزودنی‌های ویژه، توانسته‌اند مکانیزم توزیع و جریان‌یابی روانکار را به‌بهترین شکل ممکن مدیریت کنند. این پیشرفت باعث می‌شود جریان روغن و ثبات لایه روانکاری حتی در شدیدترین شرایط چرخش با ســرعت‌های بالا حفظ شود. نتایج آزمایش‌های عملکردی انجام‌شده روی بلبرینگ‌های پر شــده با گریس SP-۱ خیره‌کننده است؛ در تست‌های شبیه‌سازی‌شده شرایط واقعی ماشین‌آلات، بلبرینگ‌های حاوی این گریس توانستند به‌ضریب سرعت (حاصل‌ضرب قطر متوسط بلبرینگ در سرعت چرخش بر حسب دور بر دقیقه) معادل ۲.۳ میلیون dmn دست پیدا کنند که به تصریح کارشناسان، در حال حاضر سریع‌ترین محدوده چرخش در صنعت برای روانکاری گریسی بلبرینگ‌های اسپیندل ماشین‌افزار به‌شمار می‌رود. در آزمون‌های ســخت‌گیرانه دوام و استقامت با ضریب سرعت ۱.۴ میلیون dmn که شرایطی به‌مراتب خشن‌تر و طاقت‌فرساتر از محیط‌های عملیاتی واقعی دارد، مدت‌زمان کارکرد پیوسته گریس SP-۱ از مرز ۱۸ هزار ساعت فراتر رفته است. این دستاورد فنی بی‌نظیر به صاحبان صنایع اجازه می‌دهد تا بدون نگرانی از افت عملکرد یا خرابی‌های زودهنگام، مزایای سرعت بالا و عمر طولانی را به‌طور هم‌زمان در اختیار داشته باشند.

مزایای استراتژیک برای صنایع تولیدی و ابزار دقیق

آغاز تولیدانبوه گریس SP-۱ در کارخانجات اِن‌تی‌اِن پیامدهای مثبت فراوانی برای زنجیره‌تامین جهانی به‌همراه دارد. با حذف نیاز به سیســتم‌های جانبی ســنگین هوا-روغن و جایگزینی آن‌ها با این گریس پیشــرفته، ســازندگان ماشین‌آلات می‌توانند اسپیندل‌هایی با طراحی سبک‌تر، فشرده‌تر و با راندمان انرژی بالاتر روانه بازار کنند. از سوی دیگر، افزایش بهره‌وری، کاهش چشمگیر ساعات توقف خطوط تولید به‌دلیل خرابی بلبرینگ‌ها و کاهش نیاز به سرویس و نگهداری مداوم، پاسخگویی مستقیم اِن‌تی‌اِن به چالش کمبود نیروی کار در کارخانجات مدرن است. این محصول جدید نشــان می‌دهد که شرکت‌های پیشرو در صنعت روانکارها و قطعات صنعتی، چگونه با تکیه بر فناوری‌های نوین، مرزهای فیزیکی مواد را جابه‌جا کرده و راه را برای تولید نسل جدیدی از تجهیزات فوق‌پیشرفته هموار می‌سازند. اِن‌تی‌اِن (NTN) که ریشه‌های تاسیس آن به سال ۱۹۱۸ در ژاپن بازمی‌گردد، با این نوآوری بار دیگر جایگاه خود را به‌عنوان یکی از پیشتازان فناوری یاتاقان و روانکاری در سطح بین‌المللی تثبیت کرده است.



مرسدس‌بنز «W223»؛ فرمان‌پذیری دقیق‌تر و هندلینگ چابک‌تر



مرسدس‌بنز اس‌کلاس نسل W۲۲۳ را می‌توان یکی از پیشرفته‌ترین سدان‌های لوکس این خودروساز آلمانی از نظر فرمان‌پذیری و پایداری حرکتی دانست. مهندسان مرسدس‌بنز در این نسل با بازطراحی سیستم تعلیق چنداتصالی عقب و استفاده از فرمان‌پذیری محور عقب، تلاش کرده‌اند چابکی خودرو را نسبت به نسل W۲۲۲ افزایش دهند. این فناوری در سرعت‌های پایین، چرخ‌های عقب را در جهت مخالف چرخ‌های جلو می‌چرخاند تا شعاع گردش کاهش یابد و مانورپذیری در خیابان‌های باریک بهتر شود. در سرعت‌های بالاتر، چرخ‌های عقب هم‌جهت با چرخ‌های جلو حرکت می‌کنند تا پایداری و تعادل خودرو هنگام تغییر مسیر افزایش یابد.

در نسخه مجهز به فرمان‌پذیری ۱۰ درجه محور عقب، شعاع گردش سدان به شکل محسوسی کاهش پیدا می‌کند. همچنین سیستم تعلیق بادی AIRMATIC با کمک‌فنرهای تطبیقی ADS+، میزان میرایی هر چرخ را متناسب با شرایط مسیر تنظیم می‌کند. ترکیب این فناوری‌ها باعث شده W۲۲۳ با وجود ابعاد بزرگ و وزن قابل‌توجه، در پیچ‌ها واکنش‌های کنترل‌شده‌تری داشته باشد و در مانورهای شهری نیز چابک‌تر از نسل‌های پیشین عمل کند.

تلگرام
Telegram

آیا اروپایی‌ها با استراتژی جدید می‌توانند بر خودروسازان چینی غلبه کنند؟

ورود گسترده خودروسازان چینی به بازار اروپا، معادلات سنتی صنعت‌خودرو را با تغییراتی جدی مواجه کرده است. قیمت رقابتی، سرعت بالای توسعه محصولات برقی، فناوری‌های دیجیتال و زنجیره‌تامین قدرتمند، از مهم‌ترین مزیت‌های برندهای چینی محسوب می‌شوند. در مقابل، خودروسازان اروپایی که سال‌ها با تکیه بر اعتبار برند و مهندسی پیشرفته فعالیت کرده‌اند، اکنون به‌دنبال تغییر استراتژی هستند. همکاری‌های مشترک، تولید خودروهای برقی اقتصادی، کاهش هزینه‌های توسعه و حمایت از تولید داخلی، بخشی از برنامه جدید آن‌هاست. همکاری فورد و رنو برای توسعه خودروهای برقی کوچک و همچنین درخواست فولکس‌واگن، رنو و استلانتیس برای تقویت تولید اروپایی، نشانه‌هایی از این تغییر رویکرد هستند. اما آیا این سیاست‌ها می‌توانند رقابت با چینی‌ها را متعادل کنند؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

رقابت با خودروسازان چینی به‌ویژه در اروپا به یک چالش جدی برای صنعت‌خودرو سنتی تبدیل شده است. همکاری با رنو و استفاده از فناوری و ظرفیت تولید این شرکت، راهکاری برای کاهش هزینه‌ها و توسعه خودروهای برقی کوچک‌تر است؛ محصولاتی که بتوانند از نظر قیمت با رقبای چینی رقابت کنند.

جمالی

همکاری با شرکت‌های چینی و استفاده از ظرفیت‌های فناورانه آن‌ها می‌تواند به ارتقای توان رقابتی خودروسازان اروپایی کمک کند. شناخت بهتر روش‌های توسعه محصول و مزیت‌های فناوری چین، فرصتی برای یادگیری و تکمیل توانمندی‌های مهندسی است. بنابراین، استراتژی جدید اروپا صرفا افزایش تعرفه واردات نیست؛ بلکه ترکیبی از همکاری فناورانه، کاهش هزینه تولید، توسعه خودروهای اقتصادی و تقویت زنجیره‌تامین داخلی است.

دوستی‌زاد

صدای مشتری
۸۸۳۰۶۷۶۱

قطعات بی‌کیفیت

خودرو کره‌ای مدل ۲۰۱۱ با ۲۵۰ هزار کیلومتر کارکرد دارم. چندی پیش از بخش عقب خودرویم صدای نامتعارفی به‌گوش می‌رسید؛ با مراجعه به تعمیرگاه، مکانیک مربوطه با بررسی وضعیت فنی خودرویم متوجه شد بلبرینگ‌های چرخ عقب معیوب شده و نیاز به تعویض دارد. با مراجعه به بازار لوازم‌یدکی، نمونه ارزان‌قیمت قطعات مذکور را تهیه کردم و مکانیک آن‌ها را روی خودرویم نصب کرد. اما به‌فاصله اندکی از نصب قطعات جدید، مشکل فوق دوباره ایجاد شد. با مراجعه مجدد به تعمیرگاه، شخص مکانیک عامل این مساله را کیفیت پایین قطعات جدید دانست.

حسینی - تهران

نظرسنجی
Poll

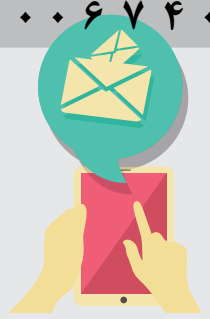
۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۶۰۷

به نظر شما تردد و به‌کارگیری متروباس‌ها در پایتخت تا چه اندازه در کاهش ترافیک شهری موثر خواهد بود؟

۱- کم
۲- زیاد

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۶۰۶



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم برای تامین قطعات با کیفیت خودروهای وارداتی کارکرده، کدام‌یک از موارد زیر انتخاب امن‌تری است؟
در پاسخ به این پرسش ۴۵ درصد به گزینه یک یعنی خرید از سایت‌های معتبر و ۵۵ درصد به گزینه دوم یعنی سفارش از شرکت‌های واردکننده خودروهای مشابه رأی داده بودند.

گزینه ۱ ۴۵ درصد
گزینه ۲ ۵۵ درصد

«اشکودا» نسخه مناسب یک خودرو اقتصادی در بازار جهانی است

سدان ارزان اروپا برای رقابت با چینی ها



کمپانی اشکودا با معرفی نسخه به‌روزرسانی‌شده اسلاویا مدل ۲۰۲۶، تلاش کرده است جایگاه خود را در بازار سدان‌های کامپکت و متوسط هند تقویت کند. اسلاویا که بر پایه پلت‌فرم IN-MQB-A۰ گروه فولکس‌واگن توسعه یافته، ترکیبی از طراحی اروپایی، پیشرانه‌های توربوشارژ، فضای کابین مناسب و فناوری‌های ایمنی و رفاهی را ارائه می‌دهد. نسخه جدید در کنار اصلاحات ظاهری، به امکانات تازه‌ای مجهز شده که تجربه استفاده روزمره از این سدان را ارتقا می‌دهند. در نمای جانبی، تناسبات کشیده بدنه، خط شانه مشخص و شیب ملایم سقف همچنان حفظ شده‌اند. این ویژگی‌ها در کنار رینگ‌های آلیاژی با طرح جدید، باعث شده‌اند اسلاویا همچنان ظاهر یک سدان خوش تناسب و نسبتا اسپرت را داشته باشد. نسخه Monte Carlo نیز با جزئیات مشکی بدنه، نشان اختصاصی، تزئینات قرمز رنگ و رینگ‌های مشکی، شخصیت اسپرت‌تری را به‌نمایش می‌گذارد. اشکودا برای این خودرو مجموعه‌ای از رنگ‌های مختلف از جمله سفید، قرمز، آبی، مشکی، نقره‌ای و سبز را در نظر گرفته است.

طراحی داخلی؛ تمرکز بر راحتی و فناوری

در فضای داخلی، طراحی داشبورد با رویکردی کاربردی و مدرن شکل گرفته است. ترکیب نمایشگرهای دیجیتال، خطوط افقی داشبورد و استفاده از تزئینات متناسب با تریم انتخابی، فضای کابین را از نظر بصری جذاب‌تر کرده است. در نسخه‌های معمولی، ترکیب رنگ مشکی و بژ دیده می‌شود؛ در حالی که تریم‌های Sportline و Monte Carlo از فضای داخلی تیره‌تر با جزئیات اسپرت بهره می‌برند. یکی از مهم‌ترین تغییرات کابین، استفاده از نمایشگر لمسی ۱۰.۱ اینچی سیستم سرگرمی و اطلاعات است که از اپل کارپلی و اندروید اتوبی سیم پشتیبانی می‌کند. همچنین دستیار صوتی مبتنی بر فناوری هوش مصنوعی گوگل کلاد و Gem-ini امکان برقراری ارتباط صوتی با سامانه‌های مختلف خودرو را فراهم می‌کند. در نسخه‌های مجهزتر، نمایشگر دیجیتال پشت فرمان با ابعاد ۱۰.۲۵ اینچ، صندلی‌های جلو برقی و دارای قابلیت تهویه و حتی ماساژور صندلی‌های عقب ارائه می‌شود. دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم تهویه‌مطبوع اتوماتیک، سانروف برقی، شارژر بی‌سیم تلفن‌همراه و خروجی‌های USB-C نیز از دیگر امکانات قابل سفارش یا وابسته به سطح تجهیزات هستند. یکی از نقاط قوت اسلاویا ۲۰۲۶، توجه به تجهیزات ایمنی است. این خودرو با برخورداری از ۶ کیسه هوا و بیش از ۲۵ قابلیت ایمنی فعال و غیرفعال به بازار عرضه می‌شود. همچنین این خانواده خودرویی از اعتبار ۵ ستاره ایمنی Global NCAP برای حفاظت از سرنشینان بزرگسال و کودک برخوردار است. در نسخه‌های بالاتر، دوربین ۳۶۰ درجه، حسگرهای پارک جلو و عقب، کنترل پایداری الکترونیکی، سیستم کنترل کشش، پایش فشار باد تایرها و اتصالات ISOFIX برای صندلی کودک در نظر گرفته شده‌اند.

مشخصات فنی؛ دو پیشرانه توربوشارژ TSI

اشکودا اسلاویا ۲۰۲۶ با دو پیشرانه بنزینی توربوشارژ و مجهز به تزریق مستقیم سوخت عرضه می‌شود. موتور نخست، نمونه سه‌سیلندر یک لیتری TSI است که توانایی تولید ۱۱۵ اسب‌بخار قدرت و ۱۷۸ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. این پیشرانه با جعبه‌دنده ۶ سرعته دستی یا نمونه اتوماتیک ۸ سرعته مبدل گشتاور همراه می‌شود.

پیشرانه دوم، نمونه ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری TSI است که ۱۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. نیروی این موتور از طریق جعبه‌دنده هفت‌سرعته دوکلاچه DSG به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. یکی از ویژگی‌های فنی این پیشرانه، فناوری غیرفعال‌سازی سیلندرها (ACT) است که در شرایط بارگذاری پایین موتور، امکان فعالیت با دو سیلندر را برای کاهش مصرف سوخت فراهم می‌کند. در بخش ساختاری، استفاده از پلت‌فرم IN-MQB-A۰ باعث شده است اسلاویا از معماری مدرن گروه فولکس‌واگن بهره ببرد. این پلت‌فرم با در نظر گرفتن شرایط جاده‌ای و اقلیمی هند توسعه یافته است.

قیمت اشکودا اسلاویا ۲۰۲۶

اشکودا اسلاویا جدید در بازار هند در ۶ سطح تجهیزاتی، Classic، Classic+، Prestige، Sportline، Signature و Monte Carlo عرضه شده است. قیمت رسمی اعلام‌شده برای نسخه پایه از ۱۸ هزار دلار آغاز می‌شود و در بالاترین نسخه به ۲۹ هزار و ۸۴۰ دلار می‌رسد.



پیامک
SMS

دقت در نگهداری خودرو

خودرو پژو پارس دنده‌اتوماتیک دارم؛ چه نوع روغن‌موتوری مناسب این مدل خودرو است؟ همین‌طور این‌که آیا تعویض زودهنگام روغن‌موتور اثری در کاهش خرابی موتور و گیربکس خودرو دارد؟

آخوندی - یزد

ابتدا باید درباره نوع پیشرانه نصب‌شده روی خودروی‌تان اطلاعاتی داشته باشید و سپس از روغن‌موتور مناسب پیشنهادی گروه صنعتی ایران‌خودرو استفاده کنید. حجم موتور پژو پارس در نسخه‌های اتوماتیک ۱۵۸۷ سی‌سی تنفس‌طبیعی است که از ۱۶ سوپاپ در سرسیلندر بهره می‌برد. این موتور حداکثر ۱۰۵ اسب‌بخار قدرت و ۱۴۲ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. از آن‌جا که طراحی و ساخت این پیشرانه بنزینی مربوط به اواخر سال ۲۰۰۰ میلادی است، بنابراین باید از روغن‌موتوری استفاده شود که مناسب زمان طراحی موتور باشد. بنابراین مناسب‌ترین نوع روغن‌موتور برای پیشرانه‌های تی‌یو ۵ براساس پیشنهاد گروه صنعتی ایران‌خودرو، روغن‌موتور ۱۰W۴۰ گرید یا درجه SL است. اما اگر در این مدل خودرو از روغن‌موتور SN یا SM استفاده شود، نه تنها به پیشرانه آسیب وارد خواهد شد، بلکه این مساله می‌تواند هزینه‌های نگهداری خودرو را دوچندان کند. از سوی دیگر باید توجه ویژه به کارکرد روغن‌موتور داشته باشید؛ به‌عنوان مثال اگر پیشنهاد کارخانه تولیدکننده روغن‌موتور، تعویض آن پس از طی شدن ۶ هزار کیلومتر مسافت است، شما با هزار کیلومتر کارکرد کمتر آن را تعویض کنید. در این صورت استهلاک موتور خودرو و همین‌طور میزان تنش حرارتی موجود در بین قطعات به‌شکل محسوسی کاهش می‌یابد. درنهایت این مساله به‌کاهش هزینه نگهداری خودرو کمک بسزایی می‌کند. پیشنهاد دیگر نویسنده بخش تکنیکال روزنامه «دنیای‌خودرو» این است که تمام خودروهای دارای پیشرانه تی‌یو ۵ از روغن‌موتور ۲۰W۵۰ با درجه یا گرید SL در فصل تابستان استفاده کنند. زیرا باتوجه به گرمای محیط و افزایش بیشتر تنش حرارتی میان قطعات و از طرفی ماهیت کاهش سطح روغن‌موتور در پیشرانه تی‌یو ۵ بهتر است که از این نوع روغن‌موتور استفاده شود. باتوجه به این‌که خودرو شما دارای گیربکس اتوماتیک است و دورموتور و تعویض دنده کاملا تحت نظارت ECU قرار دارد، بنابراین لازم است که روغن‌موتور خودرو شما همان‌طور که پیش‌تر نیز به آن اشاره شد، زودتر از آن‌چه کمپانی سازنده روغن‌موتور اعلام کرده است، تعویض شود. زیرا باید به شرایط سوختی و استفاده از سوخت نامرغوب دقت کرد. بر این اساس به هر میزان که کیفیت سوخت کاهش می‌یابد، به همان میزان عمر مفید روغن‌موتور نیز به‌دلیل جذب ذرات موجود در سوخت و احتراق کاهش می‌یابد. همچنین این نکته را فراموش نکنید که پیشرانه خودرو شما که تی‌یو۵ است، نسبت به رقیب هموطن خود یعنی K۴M ضریب حساسیت بالاتری به کیفیت روغن‌موتور دارد. بر این اساس باید همواره زودتر از آن‌چه روی قوطی روغن‌موتور اعلام شده، روغن‌موتور تعویض شود. از طرفی باتوجه به این‌که خودرو شما دارای گیربکس اتوماتیک ۴ سرعته AL۴ است، نیاز است که پس از ۴۵ هزار کیلومتر کارکرد، روغن گیربکس نیز تعویض شود. زیرا در این بازه کارکرد، گیربکس خودرو شما عملکرد ضعیف‌تری خواهد داشت؛ بنابراین نیاز است که در بازه کارکردی ۴۵ تا ۵۰ هزار کیلومتر روغن گیربکس خودرویتان را تعویض کنید.



توقیف نیسان حامل ۲۲ میلیارد ریال لاستیک قاچاق در میامی

فرمانده انتظامی میامی از توقیف یک دستگاه نیسان و کشف ۲۲ حلقه لاستیک کامیون قاچاق به ارزش ۲۲ میلیارد ریال در محورهای شهرستان خبر داد و گفت: «متهم به تعزیرات حکومتی معرفی شد.» به گزارش «مهر» سرهنگ سیدمهدی موسوی در گفت‌وگو با خبرنگاران در محل فرماندهی انتظامی میامی ضمن اشاره به اجرای طرح‌های مستمر مقابله با قاچاق کالا در شهرستان میامی اظهار کرد: «ماموران یگان امداد حین گشت‌زنی و کنترل محورهای مواصلاتی به یک دستگاه خودرو نیسان مشکوک شده و آن را برای بررسی بیشتر متوقف کردند.»
وی افزود: «ماموران در بازرسی از این خودرو، ۲۲ حلقه لاستیک مخصوص کامیون را کشف کردند که بررسی‌های انجام‌شده نشان داد این محموله فاقد هرگونه اسناد و مدارک قانونی حمل بوده و به‌صورت قاچاق جابه‌جا می‌شده است.»
فرمانده انتظامی میامی با بیان این‌که ارزش ریالی این محموله از سوی کارشناسان ۲۲ میلیارد ریال برآورد شده است، تصریح کرد: «در این رابطه پرونده قضایی تشکیل و متهم برای طی مراحل قانونی به اداره تعزیرات حکومتی معرفی شد.»
موسوی با تاکید بر این‌که مبارزه با قاچاق کالا از اولویت‌های پلیس در راستای صیانت از امنیت اقتصادی کشور است، اضافه کرد: «پلیس با بهره‌گیری از تمام ظرفیت‌های عملیاتی، برخوردی قاطع، هوشمندانه و مستمر با قاچاقچیان و اخلالگران اقتصادی خواهد داشت.»

محصول دیگری از غول فرانسوی راهی بازار ماشین آلات سنگین می‌شود؛

ساخت نخستین تایر تخصصی «میشلن» برای تراک‌های عریض معدنی





سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

کمپانی میشلن (Michelin)، پیشتاز جهانی فناوری تایرسازی، با رونمایی از نخستین تایر اختصاصی خود برای نسل جدید تراک‌های عریض معدنی (Wide Body Trucks)، استانداردهای بی‌نظیر ایمنی و عملکرد پریمیوم را به بازاری آورد که تا پیش از این عموما در تسخیر محصولات رده‌پایین (Tier-۳) قرار داشت. تایر جدید MICHELIN XDR Wide Body Truck به‌عنوان یک راهکار رده‌بالا و تخصصی برای ناوگان‌های معدنی توسعه یافته است؛ محصولی که با قابلیت تحمل بار فوق‌العاده و سرعت‌های پایدار، مقاومت بی‌نظیری در برابر پنچری و آسیب‌های مکانیکی در سخت‌ترین محیط‌های کاری ارائه می‌دهد تا گامی بلند در جهت ارتقای بهره‌وری و ایمنی معادن سراسر جهان بردارد.

ظهور تراک‌های عریض معدنی و ضرورت وجود تایرهای تخصصی

در سال‌های اخیر، تراک‌های عریض (Wide Body Trucks) به‌دلیل ارائه تعادل جذاب میان ظرفیت حمل بار، ایمنی ساختاری و هزینه پایین‌تر خرید و نگهداری، به یکی از محبوب‌ترین گزینه‌ها در عملیات معدن‌کاری و خاک‌برداری روباز در سراسر جهان تبدیل شده‌اند. با این حال، با گسترش استفاده از این ماشین‌آلات سنگین، فشار روی تجهیزات مصرفی به‌ویژه لاستیک‌ها به شدت افزایش یافته است. کوین مالتر (Kevin Maleterre)، مدیر بخش تجهیزات خارج از جاده میشلن (Beyond Road)، در این‌باره می‌گوید: «تراک‌های عریض نقش بسیار مهمی در عملیات معدنی ایفا می‌کنند. با معرفی تایر MICHELIN XDR Wide Body Truck، ما تخصص دیرینه خود در حوزه معدن‌کاری را به این نسل جدید از وسایل نقلیه تزریق کرده‌ایم؛ با این هدف روشن که به مشتریانمان کمک کنیم ایمنی، بهره‌وری و توسعه ناوگان خود را به بهترین شکل با یکدیگر ترکیب کنند.» میشلن با اتکا بر تحلیل‌های فشرده میدانی و رویکرد چابک مهندسی، موفق شد این تایر تخصصی را در کمتر از دو سال طراحی، توسعه و تجاری‌سازی کند که نشان‌دهنده تعهد عمیق این شرکت به پاسخگویی سریع به نیازهای ایمنی و بهره‌وری فعالان معدنی است. این محصول همچنین از تکامل ناوگان‌های معدنی به سمت راهکارهای ترابری کارآمدتر و الکتریکی‌شونده پشتیبانی می‌کند.

ایمنی انسان‌ها و دارایی‌ها؛ اولویت نخست میشلن

در عملیات معدنی، ایمنی نیروی انسانی و تجهیزات ارزشمند، خط قرمز و اولویت مطلق است. در این محیط‌های فوق‌العاده خشن و پرخطر، هرگونه خرابی یا ترکیدگی تایر می‌تواند پیامدهای فاجعه‌باری برای امنیت پرسنل و استمرار عملیات به همراه داشته باشد. برای رفع این چالش بحرانی، میشلن در ساختار تایر جدید خود از یک اسکلت و بدنه کاملا تقویت‌شده با لایه‌های ضخیم سیم‌کشی فولادی بهره برده است.
این طراحی مهندسی‌شده پیشرفته به تایر اجازه می‌دهد تا بار سنگین ۱۲ تنی (معادل ۲۶,۷۸۶ پوند) را به ازای هر تایر به راحتی تحمل کند؛ آن هم در حالی که فشار باد توصیه‌شده برای آن تنها ۹ بار (معادل ۱۳۰ PSI) است. این ارقام نشان‌دهنده فشاری به‌مراتب پایین‌تر از استانداردهای متداولی است که پیش از این در این سگمنت بازار مشاهده می‌شد. کاهش فشار باد عملیاتی نقش بسیار موثری در کاهش تنش‌های حرارتی، بهبود پایداری و به حداقل رساندن ریسک ترکیدگی و انفجار تایر (Blowout) ایفا می‌کند.

بهبود هزینه کل مالکیت (TCO) و کاهش توقف‌های ناخواسته

تایر MICHELIN XDR Wide Body Truck به‌گونه‌ای مهندسی شده است که توانایی حمل بارهای سنگین در سرعت‌های پایدار را داشته باشد و به اپراتورها اجازه دهد سطح بالایی از بهره‌وری عملیاتی را حفظ کنند. این تایر برای چرخه‌های کاری فشرده و طولانی طراحی شده و کشش بسیار قدرتمندی، به‌ویژه روی سطوح نرم، گل‌آلود یا ناهموار معدنی ارائه می‌دهد.
ترکیب پلیمری مقاوم به‌کار رفته در جزء آج تایر، مقاومت چشمگیری در برابر بریدگی‌های ناشی از سنگ‌های تیز، پارگی و سایش زودرس ایجاد کرده و چسبندگی عالی و طول عمر طولانی را تضمین می‌کند؛ ویژگی‌هایی که به بهینه‌سازی «هزینه کل مالکیت» (Total Cost of Ownership) را برای شرکت‌های معدنی به ارمغان می‌آورد. استفاده از این تایر پریمیوم به کاهش توقف‌های برنامه‌ریزی‌نشده، صرفه‌جویی در هزینه‌های تعمیر و نگهداری، افزایش آمادگی به‌کاری ماشین‌آلات و حداکثرسازی حجم مواد جابه‌جاشده منجر می‌شود. این تایر استراتژیک در گنبد جهانی عرضه خود، نخستین سایز از خانواده بزرگ خود یعنی ۲۵ R۱۶,۰۰ را از اول نوامبر ۲۰۲۶ روانه بازار کرده است و میشلن قصد دارد به‌زودی سایزهای تکمیلی دیگر را نیز به این سبد اضافه کند تا طیف وسیع‌تری از تراک‌های عریض معدنی را تحت پوشش قرار دهد.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت- ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-ساپیا۱۳۱-ساپیا۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	36gKB14		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا۲
	22gKB27		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو۲۰۶-پژو۴۰۵-پرشیا
	22gKB27		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	44gKB77		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۳۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۳۳
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۳۳S-هایما S۵ - خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سوبا M۴
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوراندو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو۷-ب ام وایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T۸ (کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما S۸-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug ۸ Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون

فورد «GT»؛ مهندسی پیشرفته سیستم ترمز کربن‌سرامیکی

سیستم ترمز فورد GT مدل ۲۰۲۲ یکی از بخش‌های برجسته مهندسی این سوپراسپرت آمریکایی است که برای تحمل سرعت‌های بسیار بالا و فشارهای حرارتی ناشی از رانندگی پیست طراحی شده است. این خودرو به دیسک‌های کربن‌سرامیکی در هر چهار چرخ مجهز است که در مقایسه با دیسک‌های فولادی متداول، وزن کمتری دارند و مقاومت حرارتی بالاتری در شرایط رانندگی پرفشار ارائه می‌دهند. در محور جلو، کالیپرهای ثابت ۶ پیستونه برمبو وظیفه اعمال نیروی ترمز را برعهده دارند؛ درحالی که محور عقب از کالیپرهای چهار پیستونه بهره می‌برد. این مجموعه با دیسک‌های بزرگ و تهویه‌شونده، امکان توزیع موثر نیروی ترمز و کنترل بهتر دمای سیستم را فراهم می‌کند. همچنین فناوری ABS چهارکاناله با چهار حسگر مستقل و سیستم کنترل پایداری الکترونیکی AdvanceTrac، از قفل شدن چرخ‌ها هنگام ترمزگیری شدید جلوگیری کرده و به حفظ کنترل فرمان کمک می‌کنند. سیستم Brake Assist نیز در شرایط اضطراری، با تشخیص سرعت فشردن پدال، حداکثر توان ترمزگیری را در اختیار راننده قرار می‌دهد.



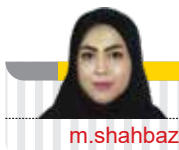
در گفت‌وگو با نایب‌رئیس انجمن صنایع‌همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد؛

تعویق استانداردهای خودرویی برای نجات تولید

ضرورت تمرکز بر ثبات تولید و اصلاح فوری بروکراسی ارزی و گمرکی، راهکار کلیدی فعالان قطعه‌سازی برای صیانت از زنجیره‌تامین در شرایط جنگی است






میترا شهبازی
m.shahbazi@autoworld.ir

در پی پیشنهاد سیدمحمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت برای تعویق اجرای استانداردهای تکمیلی خودرو با هدف تمرکز بر تثبیت و استمرار تولید جاری، فعالان صنعت قطعه نیز ضمن تایید این رویکرد راهبردی برای عبور از موانع لجستیکی، بر ضرورت اصلاح و ساده‌سازی فوری فرآیندهای ارزی و گمرکی به عنوان دو بازوی مکمل جهت صیانت از پویایی زنجیره‌تامین کشور تاکید دارند.

تعویق استانداردها در هاله‌ای از ابهام

ابراهیم دوست‌زاده، نایب‌رئیس انجمن تخصصی صنایع‌همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره سرنوشت اجرای طبقاتی استانداردهای خودرو به «دنیای‌خودرو» گفت: «استانداردها طبقاتی شده‌اند و در سه گروه قرار گرفته‌اند. گروه نخست شامل استانداردهایی است که امکان اجرای آن‌ها روی پلت‌فرم‌های فعلی وجود دارد. گروه دوم استانداردهایی را دربرمی‌گیرد که با تغییراتی محدود قابل اجرا هستند و گروه سوم شامل مواردی است که نه امکان اجرای آن‌ها روی خودروهای فعلی وجود دارد و نه زیرساخت‌های لازم برای اجرای آن‌ها در کشور فراهم است.»

این مقام صنفی درباره زمان‌بندی پیش‌بینی‌شده برای اجرای این استانداردها افزود: «قرار بود بخشی از استانداردها از ابتدای سال ۱۴۰۶ اجرا شود و بخشی دیگر در سال ۱۴۰۹ به اجرا درآید. درباره زمان اجرای گروه سوم، سال ۱۴۱۰ یا ۱۴۱۲ مطرح شده بود.»

نایب‌رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به تغییر شرایط تامین مواداولیه و نیازهای صنعت‌خودرو تصریح کرد: «این برنامه‌ریزی زمانی انجام شد که هنوز با محاصره دریایی روبه‌رو نبودیم و تامین مواداولیه و سایر نیازهای صنعت‌خودرو با مشکلات فعلی مواجه نشده بود. طی یکی دو ماه اخیر، درخواست‌هایی به‌صورت مستقیم یا غیرمستقیم به وزیر رسیده تا اجرای همین استانداردها نیز به تعویق بیفتد. فکر می‌کنم در شرایط فعلی چاره‌ای جز این نباشد.»

دوست‌زاده درباره امکان اجرای فاز نخست استانداردها از سال ۱۴۰۶ اظهار داشت: «حتی فراهم شدن پیش‌نیازهای اجرای فاز اول از ابتدای سال ۱۴۰۶ نیز در هاله‌ای از ابهام قرار گرفته و کار ساده‌ای نیست. خودروسازان و قطعه‌سازان درگیر حل مشکلات ناشی از تحریم صنعت‌خودرو هستند و تامین مواد اولیه نیز نسبت به چند ماه قبل با چالش‌های تازه‌ای روبه‌رو شده است.»

وی ادامه داد: «در چنین شرایطی، عقل سلیم حکم می‌کند پروژه‌های توسعه‌ای، چه در حوزه فناوری و چه در زمینه استانداردها یا بخش‌های دیگر، به صورت موقت متوقف بمانند تا شرایط بهتر و مساعدتر شود و بتوانیم اجرای آن‌ها را از سر بگیریم.»

اثر استانداردهای تازه بر کیفیت خودرو

نایب‌رئیس انجمن تخصصی صنایع‌همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره ارتباط استانداردهای جدید با کیفیت خودروهای تولیدی و قطعات یدکی نیز بیان داشت: «آن ۳۲ استانداردی که به ۸۵ استاندارد قبلی اضافه می‌شود، تاثیر خاصی بر کیفیت تولید خودروهای فعلی ندارد. خودروهای کنونی بر اساس استانداردهایی تولید می‌شوند که در حال حاضر برای آن‌ها تعریف شده است.»

دوست‌زاده درباره ماهیت بخشی از استانداردهای تازه افزود: «بسیاری از این استانداردها به قطعات و فناوری‌هایی مربوط می‌شوند که باید با اضافه شدن امکانات جدید به خودروها به کار گرفته شوند؛ برای مثال، چراغ روشنایی روز یا دی‌لایت، سامانه حفظ خودرو در بین خطوط یا لین کیپینگ و سامانه تماس اضطراری ای‌کال. در میان آن‌ها استانداردهایی هم درباره آزمون تصادف از پهلو وجود دارد؛ اما بخش عمده این موارد به اضافه شدن قطعات و فناوری‌های جدید مربوط است و تاثیر چشمگیری بر کیفیت خودروهای تولیدی فعلی ندارد.»

وی با تاکید بر اولویت حفظ تولید فعلی تصریح کرد: «در وهله نخست باید از ثبات جایگاه فعلی‌مان اطمینان پیدا کنیم؛ یعنی دست‌کم با همین استانداردهای ۸۵ گانه به ثبات برسیم. با توجه به مشکلاتی که اخیرا پیش آمده و دشواری تامین برخی قطعات حیاتی، باید ابتدا جایگاه فعلی تولید را تثبیت کنیم و بعد برای دستیابی به استانداردهای جدید و ورود به مرحله بعد آماده شویم.»

کاهش تیراژ در پی اختلال حمل‌ونقل

دوست‌زاده درباره اثر محدودیت‌های حمل‌ونقل بر صنعت‌خودرو توضیح داد: «در حال حاضر، تاثیر تحریم‌های مرتبط با لجستیک و حمل‌ونقل بر خودروسازی از نظر شدت، چندان حاد نیست؛ زیرا بسیاری از قطعه‌سازان و خودروسازان ذخایر احتیاطی نسبتا مناسبی داشته‌اند و از آن استفاده می‌کنند. با این حال، این وضعیت بر تیراژ تولید اثر گذاشته و خودروسازان بزرگ کشور با کاهش تولید روبه‌رو شده‌اند.»

این مقام صنفی با اشاره به دشواری جایگزینی حمل‌ونقل دریایی افزود: «حجم کالاهایی که از مسیرهای دریایی جابه‌جا می‌شد، بسیار زیاد است و نمی‌توان به‌آسانی همان حجم را از راه‌آهن، جاده یا هوا منتقل کرد. طبیعی است که در کوتاه‌مدت افتی محسوس در جابه‌جایی کالا به‌وجود بیاید. باید ناوگان‌های حمل‌ونقل جایگزین و موازی، از جمله حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای و هوایی، تقویت شوند تا بخشی از خلأ ایجادشده در حمل‌ونقل دریایی جبران شود.»

نایب‌رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره نوع کالاهای تحت‌تاثیر گفت: «موضوع فقط نوع خاصی از قطعه یا ماده اولیه نیست. حمل‌ونقل دریایی از نظر حجم و وزن کالا محدودیت‌های کمتری دارد؛ اما در حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای و هوایی محدودیت‌هایی در حجم و وزن یا شرایط حمل وجود دارد. برای نمونه، برخی کالاها پرمخاطره هستند و در حمل‌ونقل هوایی باید با ملاحظات ویژه جابه‌جا شوند.»

دوست‌زاده با اشاره به محدودیت ظرفیت مسیرهای جایگزین اظهار داشت: «درمجموع، محدودیت اصلی به میزان کالا و تعداد کانتینرهایی مربوط می‌شود که می‌توان از مسیر زمینی یا ریلی جابه‌جا کرد. حمل‌ونقل هوایی هم بیشتر برای کالاهای کم‌حجم کاربرد دارد و اولویت‌های دیگری مانند دارو و غذا در آن مطرح است. بنابراین، حمل قطعات و مواداولیه مورد نیاز صنعت‌خودرو ممکن است با دشواری روبه‌رو شود.»

وی افزود: «در برخی مسیرها، کالا باید در مرز کشورهای بین ایران و کشور مبدأ از یک کانتینر تخلیه و به کانتینر دیگری منتقل شود. امکانات گمرکات مرزی نیز متناسب با این حجم از کالا نیست. درنتیجه، صف‌های طولانی خودروها و گاهی واگن‌های قطار شکل می‌گیرد. سازمان‌ها و دستگاه‌های مرتبط باید برای جلوگیری از انباشت کالا و توقف طولانی آن در مرزها چاره‌اندیشی کنند تا نیازهای این صنعت سریع‌تر وارد کشور شود.»

تسهیل مقررات و تامین نقدینگی

نایب‌رئیس انجمن تخصصی صنایع‌همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره پیشنهادهای خود برای کاهش مشکلات فعلی به «دنیای‌خودرو» گفت: «بارها به مسئولان گفته‌ایم بسیاری از رویه‌ها و دستورالعمل‌ها متناسب با شرایط جنگی تدوین نشده‌اند. بازنگری در برخی رویه‌ها، حتی اگر در ظاهر جزئی به نظر برسد، می‌تواند متناسب با نیازهای روز و شرایط موجود کمک‌کننده باشد.»

دوست‌زاده درباره فرآیندهای مرتبط با واردات افزود: «موضوعاتی مانند تخصیص ارز و ثبت سفارش اهمیت زیادی دارند. حذف این مراحل یا بازگشت به شرایطی که واردکننده بتواند به‌صورت رسمی و بدون ماندن در صف تخصیص ارز و ثبت سفارش کالا را وارد کند، می‌تواند فاصله زمانی درخواست تا تحویل کالا را به‌طور قابل‌توجهی کاهش دهد.»

وی تامین نقدینگی را نیز از اولویت‌ها دانست و تصریح کرد: «تزریق نقدینگی و تامین منابع بانکی مورد نیاز واردات، اکنون باید به‌طور جدی مورد توجه بانک مرکزی قرار بگیرد. با وجود شرایط دشوار کنونی، بسیاری از رویه‌ها، آیین‌نامه‌ها و مقررات هنوز متناسب با این وضعیت تغییر نکرده‌اند.»

دوست‌زاده درباره ضرورت بازنگری در مقررات اظهار داشت: «درخواست ما این است که مقررات و رویه‌های گمرکی، بانکی و مرتبط با وزارت صمت، ثبت سفارش و تخصیص ارز ساده‌تر شوند. بروکراسی طولانی‌ای که شاید در گذشته دلایلی برای آن وجود داشته، در شرایط فعلی باید تا حد امکان کاهش یابد. مشکلات لجستیکی زمان واردات را افزایش داده است؛ بنابراین دست‌کم باید فرآیندهایی را که در داخل کشور در اختیار خودمان است، کوتاه و ساده کنیم تا بخشی از دشواری‌های تحمیل‌شده بر زنجیره‌تامین جبران شود.»

وی درپاسخ به پرسشی درباره میزان اثرگذاری این اصلاحات گفت: «اگر برای نمونه، فرآیند ثبت سفارش و تخصیص ارز حذف شود و شرایط به ۱۰ تا ۱۵ سال قبل بازگردد، به‌گونه‌ای که واردکننده بتواند کالا را به‌صورت رسمی و نه قاچاق وارد کند، بدون آن‌که در صف ثبت سفارش و تخصیص ارز بماند، فکر می‌کنم زمان واردات در بدترین شرایط بیش از یک‌سوم کاهش پیدا کند. در برخی موارد ممکن است این زمان حتی بیشتر از این مقدار کوتاه شود.»

نوربالا

مقررات و رویه‌های گمرکی، بانکی و مرتبط با وزارت صمت، ثبت سفارش و تخصیص ارز باید ساده‌تر شوند. بروکراسی طولانی‌ای که شاید در گذشته دلایلی برای آن وجود داشته، در شرایط فعلی باید تا حد امکان کاهش یابد



شرایط تعویض پلاک خودروها تغییری نکرده است

به نقل از «مهر» سردار سید تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا با اشاره به انتشار برخی اخبار در فضای مجازی درباره تغییر شرایط تعویض پلاک خودرو گفت: «طی روزهای اخیر اخباری منتشر شده مبنی بر این که مالکان خودرو برای تعویض پلاک باید حتما به همان مرکزی مراجعه کنند که پلاک قبلی خود را در آن فک کرده‌اند؛ اما این موضوع صحت نداشته و چنین محدودیتی برای شهروندان در نظر گرفته نشده است.»
وی افزود: «متقاضیان تعویض پلاک می‌توانند مانند گذشته به هر یک از مراکز تعویض پلاک در سراسر کشور مراجعه کرده و مراحل قانونی مربوط به فک و نصب پلاک را انجام دهند.»
رئیس پلیس راهور فراجا تاکید کرد: «هیچ الزامی برای بازگشت شهروندان به مرکز تعویض پلاک قبلی وجود ندارد و نیازی به تردد بین مراکز مختلف برای انجام فرآیند تعویض پلاک نیست.»
سردار حسینی در پایان خاطرنشان کرد: «شرایط و ضوابط تعویض پلاک و شماره‌گذاری خودروها همچنان مطابق روال سابق در تمامی مراکز شماره‌گذاری کشور اجرا می‌شود و شهروندان اخبار و اطلاعیه‌های مربوط به این موضوع را صرفا از منابع رسمی پلیس راهور دنبال کنند.»

هشدار به رانندگان در رویارویی با باران های سیل آسا

گول امکانات فنی خودرو را نخورید؛ تغییر مسیر دهید و وارد زیر گذرها نشوید!

بارش باران فقط شرایط ظاهری جاده را تغییر نمی‌دهد، بلکه معادلات ترمزگیری، فرمان‌پذیری و کنترل خودرو را نیز دگرگون می‌کند. در چنین شرایطی، حتی رانندگانی که سال‌ها تجربه رانندگی دارند، ممکن است با یک ترمز ناگهانی، تغییر مسیر شتاب‌زده یا ورود با سرعت نامناسب به پیچ، کنترل خودرو را از دست بدهند. رانندگی ایمن در روزهای بارانی بیش از آن‌که به مهارت‌های پیچیده نیاز داشته باشد، به شناخت محدودیت‌های خودرو، آمادگی فنی و اصلاح رفتار راننده وابسته است.

جاده خیس؛ جایی که قوانین رانندگی تغییر می‌کند

نخستین نکته‌ای که رانندگان باید در روزهای بارانی به آن توجه کنند، کاهش اصطکاک میان لاستیک و سطح جاده است. هنگامی که آسفالت خیس می‌شود، لایه‌ای از آب میان سطح لاستیک و مسیر حرکت شکل می‌گیرد و همین موضوع می‌تواند توانایی تایر برای انتقال نیروی ترمز و فرمان را کاهش دهد. این وضعیت در ابتدای بارندگی، به‌ویژه پس از یک دوره طولانی خشکی هوا، خطرناک‌تر است؛ زیرا آب باران با گردوغبار، روغن و بقایای مواد موجود روی آسفالت ترکیب می‌شود و سطحی لغزنده ایجاد می‌کند. در چنین شرایطی، راننده نباید سرعت مجاز درج‌شده روی تابلوها را معادل سرعت ایمن بداند. سرعت مجاز، حداکثر سرعت تعیین‌شده برای شرایط متعارف است و در بارندگی، مه، آب‌گرفتگی یا کاهش دید، ممکن است حتی حرکت با سرعتی پایین‌تر از این محدوده نیز ضروری باشد. کاهش سرعت باید پیش از رسیدن به پیچ، تقاطع و مسیرهای پرتردد انجام شود. ترمزگیری ناگهانی روی سطح خیس، به‌ویژه هنگام گردش فرمان، می‌تواند تعادل خودرو را برهم بزند و احتمال لغزش را افزایش دهد

فاصله طولی را افزایش دهید

یکی از اشتباهات رایج در رانندگی بارانی، حفظ فاصله معمول با خودرو جلویی است. در مسیر خشک، راننده فرصت بیشتری برای واکنش و توقف دارد، اما در جاده خیس، افزایش مسافت ترمزگیری و احتمال لغزش باعث می‌شود فاصله ایمن اهمیت بیشتری پیدا کند. قاعده سه‌ثانیه‌ای که در شرایط عادی برای حفظ فاصله طولی استفاده می‌شود، در بارندگی باید افزایش یابد و دست‌کم به حدود چهار تا پنج ثانیه برسد. در بارش شدید، کاهش دید یا وجود آب‌گرفتگی، حتی فاصله بیشتری نیز لازم است. برای محاسبه این فاصله کافی است عبور خودرو جلویی از کنار یک نشانه ثابت مانند تابلو یا پایه چراغ را در نظر بگیرید و زمان رسیدن خود به همان نقطه را محاسبه کنید. اگر فاصله زمانی کمتر از حد مناسب باشد، باید به‌آرامی از سرعت کاسته شود. نکته مهم دیگر آن است که راننده نباید برای جبران تاخیر یا رسیدن سریع‌تر به مقصد، به خودرو جلویی نزدیک شود یا در ترافیک با تغییر مسیرهای پی‌درپی حرکت کند. در روزهای بارانی، چند دقیقه تاخیر ارزش به خطر انداختن جان سرنشینان را ندارد.

لاستیک‌ها؛ نخستین خط دفاعی خودرو

در روزهای بارانی، وضعیت لاستیک‌ها بیش از هر زمان دیگری اهمیت پیدا می‌کند. عمق آج تایر نقش مهمی در تخلیه آب از سطح تماس لاستیک با جاده دارد. هرچه آج فرسوده‌تر باشد، توانایی تایر برای هدایت آب کاهش پیدا می‌کند و احتمال شکل‌گیری پدیده آب‌سواری افزایش می‌یابد. آب‌سواری زمانی اتفاق می‌افتد که لاستیک نتواند آب موجود روی مسیر را به‌درستی تخلیه کند و لایه‌ای از آب میان تایر و آسفالت قرار گیرد. در این وضعیت، تماس موثر لاستیک با سطح جاده کاهش می‌یابد و خودرو ممکن است به‌طور موقت فرمان‌پذیری و توان ترمزگیری خود را از دست بدهد. رانندگان باید پیش از شروع فصل بارندگی، عمق آج، ترک‌خوردگی، برآمدگی و فرسودگی نامتوازن



لاستیک‌ها را بررسی کنند. فشار باد نیز باید مطابق توصیه سازنده خودرو و در حالت سرد بودن تایرها تنظیم شود. کم یا زیاد بودن فشار باد، هر دو می‌توانند بر پایداری و عملکرد لاستیک اثر منفی بگذارند. استفاده از لاستیک‌های نامناسب، فرسوده یا غیراستاندارد، حتی در خودروهایی با سامانه‌های ایمنی پیشرفته، همچنان یک نقطه‌ضعف جدی محسوب می‌شود.

باران، آزمون فرهنگ رانندگی است

رانندگی در روزهای بارانی بیش از آن‌که به توانایی خودروهای گران‌قیمت یا برخورداری از تجهیزات الکترونیکی وابسته باشد، به تصمیم‌های درست راننده بستگی دارد. هیچ سامانه کمکی نمی‌تواند جایگزین لاستیک سالم، سرعت متناسب، فاصله ایمن و تمرکز کافی شود.
باید پذیرفت که بارندگی زمان مناسبی برای نمایش مهارت رانندگی، سبقت‌های پرخطر یا جبران زمان ازدست‌رفته نیست. راننده حرفه‌ای کسی نیست که در هر شرایطی با سرعت بالا حرکت کند، بلکه فردی است که محدودیت‌های خودرو و جاده را بشناسد و متناسب با آن تصمیم بگیرد. گاهی کاهش سرعت، افزایش فاصله با خودرو جلویی یا حتی به تعویق انداختن سفر، مهم‌ترین اقدام برای جلوگیری از یک حادثه جدی است.
ورود خودرو به آب عمیق می‌تواند به نفوذ آب به موتور، آسیب به سامانه برق، اختلال در عملکرد ترمزها و حتی خاموش شدن خودرو منجر شود. در برخی شرایط، جریان آب می‌تواند خودرو را جابه‌جا کند؛ به‌همین دلیل، عبور از مسیرهای سیل‌زده و آب‌گرفتگی‌های ناشناخته نباید با آزمون و خطا همراه باشد.
اگر مسیر جایگزینی وجود دارد، تغییر مسیر منطقی‌ترین انتخاب است. در صورت مشاهده جریان آب یا نامشخص بودن عمق آن، راننده نباید صرفا با تکیه بر ارتفاع خودرو یا برخورداری از سامانه چهارچرخ‌محرک وارد مسیر شود پس از عبور ناخواسته از آب کم‌عمق نیز بهتر است در محیطی امن، با سرعت پایین و چند بار ترمزگیری ملایم، عملکرد ترمز بررسی شود تا در صورت خیس شدن قطعات ترمز، وضعیت عملکرد آن‌ها مشخص شود.



یکشنبه ۱۷ آبان‌ماه ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۶۰۷
Autoworldir
«دنیای خودرو» نخستین و تنها روزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو
صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگزاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری
نشانی: تهران- میدان هفت‌تیر- خیابان مفتح‌جنوبی- خیابان ورکش- پلاک ۱۹- ط ۳
تلفن تماس: ۸۸۳۰۶۷۶۱- ۸۸۳۰۸۱۰۲-۰۲۱
پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰
نخستین روزنامه خودرویی جهان
دنیای خودرو

تهران	اصفهان	شیراز	مشهد	تبریز	ارومیه	رشت	گرگان	ساری	شهرکرد	اهواز	یزد	کرمان	بندرعباس	زاهدان
۱۶ / ۱۲	۲۰ / ۸	۲۵ / ۱۱	۲۸ / ۹	۱۵ / ۹	۱۶ / ۶	۲۲ / ۱۳	۲۴ / ۱۳	۲۶ / ۱۴	۱۴ / ۸	۳۳ / ۲۲	۲۷ / ۱۴	۲۳ / ۹	۳۰ / ۲۵	۲۶ / ۱۱

حرف آخر
The Last Word



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir



پیشرانه‌های ژاپنی؛ دوام مهندسی‌شده و سازگاری با بنزین کم‌اکتان

یکی از ویژگی‌هایی که در طول دهه‌های گذشته به‌اعتبار خودروسازان ژاپنی کمک کرده، طراحی پیشرانه‌هایی با دوام مکانیکی مناسب و قابلیت کارکرد در شرایط متنوع سوختی و محیطی بوده است. شرکت‌هایی مانند تویوتا، هوندا و مزدا در توسعه موتورهای بنزینی، علاوه‌بر افزایش راندمان حرارتی و کاهش مصرف سوخت، توجه ویژه‌ای به پایداری احتراق و کنترل پدیده ناک (Knock) داشته‌اند. استفاده از حسگرهای ضربه، واحد کنترل الکترونیکی موتور (ECU) و سامانه‌های مدیریت زمان‌بندی جرقه، به بسیاری از این پیشرانه‌ها امکان می‌دهد در صورت افت کیفیت سوخت، زمان جرقه را اصلاح کنند تا احتمال احتراق مخرب کاهش یابد. برای مثال، تویوتا در بسیاری از محصولات متعارف خود استفاده از بنزین با شاخص اکتان ۸۷ در استاندارد آمریکایی AKI، معادل حدود ۹۱ در استاندارد RON را مجاز می‌داند. هوندا نیز برای بسیاری از موتورهای معمولی خود بنزین ۸۷ اکتان AKI یا بالاتر را توصیه کرده است. این موضوع نشان می‌دهد بخشی از محصولات ژاپنی برای کارکرد با بنزین معمولی طراحی شده‌اند، نه این‌که الزاما به سوخت‌های گران‌قیمت و پراکتان نیاز داشته باشند.

بااین حال، نباید تمام پیشرانه‌های ژاپنی را نسبت به بنزین کم‌اکتان مقاوم دانست. موتورهای توربوشارژ، پرفورمنس و دارای نسبت تراکم بالا ممکن است به سوخت با اکتان بیشتری نیاز داشته باشند. برای نمونه، تویوتا ۸۶ در دفترچه راهنمای خود استفاده از بنزین ۹۸ RON را برای عملکرد حداکثری توصیه می‌کند.

درنهایت، اعتبار پیشرانه‌های ژاپنی حاصل ترکیب مهندسی دقیق، مدیریت الکترونیکی احتراق و طراحی متناسب با نیاز بازار است؛ اما رعایت حداقل اکتان اعلام‌شده توسط سازنده همچنان یک ضرورت فنی و ایمنی محسوب می‌شود.

بیلبورد
Billboard



لذت رانندگی با هویت ژاپنی

مزدا در سال ۲۰۲۳ با تمرکز بر میراث رانندگی لذت‌بخش MX-5، تلاش کرد هویت این رودستر محبوب را به‌عنوان نمادی از ارتباط راننده و خودرو برجسته کند. حضور نسل‌های مختلف میاتا در نمایشگاه Japan Mobility Show ۲۰۲۳ نیز بخشی از این رویکرد بود. نمایش مدل‌های تاریخی، نسخه جدید و نمونه ویژه رانندگی با کنترل دستی، بر پیام فراگیر مزدا یعنی عشق به رانندگی تاکید داشت.

نکته آموزشی

اهمیت استفاده از لنت‌ترمز باکیفیت

لنت‌ترمز یکی از مهم‌ترین قطعات ایمنی خودرو است که کیفیت مواد اصطکاکی آن تاثیر مستقیمی بر عملکرد سیستم ترمز دارد. لنت‌های استاندارد باید در محدوده دمایی مختلف، ضریب اصطکاک پایداری داشته باشند تا هنگام ترمزگیری شدید، افت عملکرد یا پدیده محو شدن ترمز (Brake Fade) به حداقل برسد. استفاده از محصولات بی‌کیفیت علاوه‌بر افزایش احتمال کاهش قدرت ترمزگیری، می‌تواند موجب سایش نامتوازن دیسک، ایجاد لرزش و تولید صدای غیرعادی شود. بنابراین انتخاب لنت متناسب با مشخصات فنی خودرو و دارای تاییدیه‌های استاندارد، اهمیت زیادی دارد. استاندارد ISO 15484 نیز بر کنترل کیفیت و آزمون مواد اصطکاکی لنت تاکید می‌کند.

