



ژیان هم نیم میلیارد را رد کرد!



Rouzegarekhodro@gmail.com

www.rouzegarekhodro.ir

در بررسی روزگار خودرو از آخرین وضعیت واردات خودرو مطرح شد

وارداتی‌ها روی آب!



انتخاب آقای علیرضا کریمی

مدیرعامل و عضو هیئت مدیره
شرکت روغن موتور پردیس
به عنوان مدیر برتر کشور

علیرضا کریمی در «هشتمین اجلاس سراسری تجلیل از مدیران تاثیرگذار و نمونه در صنعت و اقتصاد کشور» به عنوان مدیر برتر کشور انتخاب شد. هشتمین اجلاس سراسری تجلیل از مدیران تاثیرگذار و نمونه در صنعت و اقتصاد کشور و اعطای نشان عالی مدیر سال در سالن همایش‌های بین‌المللی صداسیما برگزار شد. این اجلاس که با حضور نمایندگان مجلس شورای اسلامی و مدیران ارشد و همچنین حضور شرکت‌ها و صنایع بزرگ برگزار شد، بر اساس ارزیابی‌های صورت گرفته از آقای علیرضا کریمی با اهدای نشان عالی مدیر سال، تقدیر به عمل آمد. براساس این گزارش، آقای علیرضا کریمی توانست به عنوان یک مدیر تاثیرگذار در صنعت و اقتصاد کشور در جایگاه نخست کشوری قرار بگیرد و افتخاری دیگر به افتخارات خود بیفزاید. آقای کریمی افزود: چنانچه دولت به بخش خصوصی اعتماد بیشتری نماید این بخش پتانسیل این را دارد که جایگاه صنعت کشور عزیزمان را تا ۳ برابر از حال حاضر در مقابل جهانیان تثبیت کند و پرچم مقدس ایران را بر فراز دنیا بیافشاند.

با حضور گروه ممیزی شرکت پایش و ارزیابی انطباق ایران (TUVNORD سابق) رقم خورد؛ تمدید گواهینامه سیستم مدیریت کیفیت (ISO ۹۰۰۱:۲۰۱۵) و مدیریت کیفیت



این دوره از ممیزی مراقبتی دوم نظام مدیریت کیفیت و استاندارد مدیریت شایستگی و توسعه کارکنان به مدت سه روز از تاریخ ۱۱ الی ۱۳ آذرماه ۱۴۰۲ با حضور گروه ممیزی شرکت پایش و ارزیابی انطباق ایران صورت پذیرفت.

به گزارش خبرنگار روابط عمومی، در این دوره از ممیزی فرآیندهای مدیریتی، عملیاتی و پشتیبانی شرکت فولاد خوزستان از منظر الزامات این استاندارد مرجع بین‌المللی مورد ممیزی قرار گرفته و یافته‌های ارزشمندی در جلسه اختتامیه به‌وسیله ممیزان به تیم مدیریتی سازمان ارائه شد. این جلسه به ریاست محمد نیکوکار قائم‌مقام مدیرعامل در حوزه بهره‌برداری و توسعه با حضور معاونان، مدیران و پاسخگویان ممیزی برگزار شد.

امیر موسوی‌زاده سرممیز این دوره از ممیزی، تکرار ارزیابی تأمین‌کنندگان، بازنگری قراردادهای فروش، سرمایه‌گذاری در حوزه ایجاد و نگهداری مرکز داده در مدیریت فناوری اطلاعات و ارتباطات، تسلط متولیان فرآیندها به فعالیت‌های مربوط به خود و فرهنگ استقبال از ممیزی‌ها و ارزیابی‌ها را از نقاط مثبت سازمان بر شمرد.

وی همچنین پویایی سند استراتژیک فولاد خوزستان و استفاده از روش‌های نوین در تدوین آن و تعیین



چیزی به پایان آذر ماه نمانده و هنوز از تحقق وعده وارداتی وزارت صمت هم خبری نشده است. نکته اما عقب نشینی پلکانی از تیراژ واردات است که باعث شدن بازار حواله فروشی خواهد شد و می تواند باز هم قیمت ها را تحت تأثیر خود قرار بدهد. همزمان با آغاز عرضه و فروش خودروهای وارداتی در سامانه وزارت صمت از واردات ۶۰ هزار دستگاه خودرو تا پایان سال خبر داد. البته رئیس سازمان توسعه تجارت که به آتش نزدیک تر است از پتانسیل موجود و همچنین فراهم کردن فضا برای واردکنندگان به منظور ورود این تعداد خودرو صحبت کرد. به بیان دیگر، به سادگی توپ در زمین واردکنندگان افتاده است، یعنی اگر واردات ۴۰ هزار دستگاه محقق نشود، مشکل از شرکت های واردکننده است.

در همین رابطه، ضیغمی گفت: میزان واردات خودرو تا پایان سال بستگی به تأمین ارز از سوی بانک مرکزی دارد، اما از نظر پتانسیل، این امکان وجود دارد که حداقل ۴۰ هزار خودروی دیگر وارد کشور شود.

وی درباره واردات خودرو گفت: نظر دولت این است که واردات خودرو، هم امسال و هم سال بعد انجام خواهد شد. نظر آقای منظور در خصوص واردات خودرو این بوده که با توجه به برنامه واردات خودرو که در بودجه در نظر گرفته شده است، وقتی واردات طبق برنامه انجام نشود، ناترازی ایجاد می شود. اما رویه دولت در خصوص واردات این است که امسال واردات با قطعیت انجام می شود و در بودجه سال آینده نیز واردات بودجه منظور شده است و این موضوع بدون خلل انجام می شود.

معاون وزیر صمت تأکید کرد: برای واردات خودرو به معنای عام مشکل ارزی نداریم و با بانک مرکزی در بحث تخصیص ارز جلسات متعددی داریم تا روند تخصیص را تسهیل کنیم. مثلاً در دو هفته گذشته ۱۱۰ میلیون دلار به شرکتها ارز دادیم اما اعلام کرده ایم که یک فرصت طلایی برای واردات خودرو داریم که ظرف ماه آتی بتوانیم عدد قابل توجهی ارز تخصیص دهیم و با بانک مرکزی در این زمینه نیز صحبت کرده ایم.

در همین زمینه با توجه به تأمین اعتبار یک میلیارد دلاری ارز برای خودروهای برقی و همچنین آغاز واردات خودروهای برقی از شورای شهرداری پیرو پذیرش بسته یک میلیارد و چهارصد میلیون دلاری زاکنانی از سوی فریزین، به نظر می رسد اولویت های واردات خودرو در سطح کلان تغییر کرده است. این در حالی است که رئیس سازمان توسعه تجارت درباره قطعی بودن واردات خودرو حرفی زده و به وجود پتانسیل برای واردات ۴۰ هزار دستگاه اشاره کرد است؛ یعنی اگر بانک مرکزی ارز تخصیص بدهد، ظرفیت برای واردات این تعداد خودرو وجود دارد.

گذشته از این که طی همین یک ماه گذشته ۲۰ هزار دستگاه از وعده وزارت صمت کم شده است، عدم تزریق این تعداد خودرو در صورت تحقق به منزله این است که غیر از ۳۱ هزار یار وفادار سامانه فروش خودرو، تنها برای ۹ هزار نفر ظرفیت خالی باقی می ماند. یعنی وزارت صمت اسفند سال گذشته عملاً برای جذب نقدینگی مردم دام پهن کرده است و تا امروز خبری از در باغ سبزی ۲۰۰ هزار دستگاهی نشده است. در مقابل، مدام طرح ها و برنامه ها تغییر کرده و رویکرد جدیدی آغاز شده است.

به نظر می رسد متولیان و مسئولان به مسئله ای واری تنظیم بازار خودرو فکر می کنند، چراکه همین حالا نیز با توجه به تحویل تعدادی خودروی وارداتی به صورتی فیزیکی و حواله ای بازار فروش آن ها با قیمت های فضایی آغاز شده است. این مسئله نشان می دهد که به طرز عجیب آوری در این بازار هنوز عطش فراوانی برای خودروهای صفر کیلومتر خارجی وجود دارد و هم از پتانسیل و قابلیت های بیشتر برای افزایش قیمت ها کاسته نشده است. در این شرایط به نظر می رسد که منظور، رئیس سازمان برنامه و بودجه، به زبان بی زبانی و به طور کلی، هدف دولت از واردات خودرو را شفاف و صریح بیان کرده است.

البته بخش به صلاح نبودن خروج ۲ تا ۳ میلیارد ارز برای واردات مد نظر نیست، بلکه نگاه کاسب کارانه دولت را باید در این گزاره از صحبت های منظور جست و جو کرد: فرض کنیم سال آینده دو تا سه میلیارد دلار واردات خودرو انجام شود و براساس آن، درآمد ها و حقوق گمرکی را محاسبه می کنیم، در حالی که، می دانیم به صلاح کشور نیست منابع ارزی کشور را به واردات خودرویی اختصاص دهیم که در داخل کشور ظرفیت تولید ۱.۵ میلیون خودرو در داریم. در این شرایط به نظر می رسد نتیجه برای مصرف کننده تفاوتی نداشته باشد. با توجه به وضعیت واردات و آن چه در سبد محصولات واردکنندگان دیده می شود، غیر از خودروهای چینی و تعدادی فیات که در کارخانه ترکیه این شرکت تولید می شود، نباید برای خودروهای غیر چینی چشم انتظار ماند.

نشست خبری پنجمین نمایشگاه بین المللی خودروی تهران (خودرو، فناوری های نوین و صنایع وابسته) بهمن ۱۴۰۲

اتو اکسپو تهران
TEHRAN AUTO EXPO
مرکز نمایشگاه های بین المللی - تهران آفتاب

آماده بزرگ ترین رویداد خودرویی باشید



خودرویی جذاب در سطح جهان خواهیم بود. امیدواریم در کنار چین شاهد حضور سایر برندهای معتبر جهانی نیز باشیم. عباس تقدسی نژاد، مدیرعامل نمایشگاه بین المللی آفتاب در پایان نشست خبری اظهار کرد: شهر آفتاب ظرفیت تبدیل به بزرگترین سایت نمایشگاهی منطقه را دارد. شعار ما این است که هر نمایشگاه حل مسئله است. وی ادامه داد: مجری اتو اکسپو تهران می تواند پیشران تحول در صنعت نمایشگاهی باشد. متأسفانه در کشور ما نسبت به صنعت نمایشگاهی غفلت شده است. شهر آفتاب ظرفیت تبدیل به بزرگترین سایت نمایشگاهی منطقه را دارد.

زمان برگزاری اتو اکسپو تهران
پنجمین دوره نمایشگاه بین المللی خودرو تهران در تقویم این نمایشگاه ثبت شده و قرار است از ۹ تا ۱۵ بهمن ماه و در مساحت ۶۰ هزار مترمربعی مجموعه شهر آفتاب برگزار شود.

بین المللی خودرو، فناوری های نوین و صنایع وابسته تهران است که با هم اندیشی رسانه ها کار خود را شروع کردیم.

۷ روز با اتو اکسپو تهران
وی ادامه داد: برنامه های متنوعی برای نمایشگاه داریم. این نمایشگاه نخستین رویدادی است که به مدت ۷ روز برگزار می شود که روز اول آن به اصحاب رسانه اختصاص دارد و برنامه های متنوعی برای نمایشگاه داریم. رئیس ستاد برگزاری نمایشگاه گفت: تولیدکننده و واردکننده وظیفه دارد نقش خود را به بهترین شکل انجام دهد. نجبا در خصوص روند برگزاری اتو اکسپو گفت: سعی داریم ارزش افزوده ای را برای صنعت خودرو و بخش نمایشگاه ها ایجاد کنیم.

نمایشگاه خودرویی در سطح جهانی
جلال رشیدی کوچی، نماینده مجلس در ادامه نشست خبری گفت: با توجه به ظرفیت های کانون ایران نوین شاهد نمایشگاه

نمایشگاه بین المللی خودرو، فناوری های نوین و صنایع وابسته تهران به عنوان بزرگ ترین و مهم ترین رویداد این حوزه تحت عنوان «اتو اکسپو تهران» در بهمن ماه در نمایشگاه شهر آفتاب برگزار خواهد شد. مریم شفیعی، مدیرعامل کانون ایران نوین در نشست خبری این نمایشگاه گفت: از همان ابتدای تاسیس ایران نوین سعی کردیم مسیر خوبی را در بحث تبلیغات طی کنیم. ایران نوین طی ۲۳ سال گذشته تلاش کرد در حد استانداردهای بین المللی عمل کند. ایران نوین در تلاش است که نمایشگاهی متفاوت با آنچه پیش از این در ایران دیدید، برگزار کند.

رویداد خودرویی خاص
وی ادامه داد: هدف از برگزاری اتو اکسپو، ایجاد رویدادی خاص و متفاوت است و بی شک الگویی برای نمایشگاه های بعدی خواهد بود. امید نجبا، رئیس ستاد برگزاری نمایشگاه در ادامه این نشست گفت: اتو اکسپو تهران نام تجاری پنجمین نمایشگاه

معرفی مخالفان واردات خودرو



نمی کند، این موضوع را پیگیری خواهیم کرد. وی ادامه داد: اگر از طریق وزارت صمت به نتیجه نرسیم ممکن است سؤال از رئیس جمهور را مطرح کنیم.

کمبود ارز بهانه است

نماینده مردم ارسنجان، مرودشت و پاسارگاد در خانه ملت با بیان این که برای نخود، لوبیا و جای ارز هست اما برای خودرو نداریم تصریح کرد: کمبود ارز بهانه است.

رشیدی کوچی اضافه کرد: همین امروز با رئیس سازمان برنامه و بودجه گفتم که اظهارات وی باعث شده است که خودرو در بازار ۱۲ درصد گران شود. وی افزود: در هر صورت واردات خودرو قانون است که باید انجام شود. در مجلس از تمام ابزارهای نظارتی برای به نتیجه رسیدن استفاده می کنیم. این نماینده مجلس ادامه داد: این که می گویند ارز نداریم را قبول ندارم. اعتقاد به کمبود ارز هم ندارم. ارز داریم، این که برای کجا هست مهم است.

نماینده مردم ارسنجان، مرودشت و پاسارگاد در مجلس اضافه کرد: «چه کسی به دولت گفته است برای واردات خودرو باید ارز بدهد. ارز دولتی هر جا باشد، فساد است. ضمن این که در آیین نامه ای که با هماهنگی وزارت صمت نوشته ایم، منابع ارزی مشخص شده است.

رشیدی کوچی بیان کرد: برای واردات خودرو اول ارز ناشی

نماینده مردم ارسنجان، مرودشت و پاسارگاد در خانه ملت در نشست خبری پنجمین نمایشگاه بین المللی خودروی تهران معاون اول رئیس جمهور را به عنوان مخالف واردات خودرو معرفی کرد.

این نماینده مجلس در پاسخ به پرسشی مبنی بر این که مخالفان پنهان واردات خودرو چه کسانی هستند تأکید کرد: مخالفان پنهان نیستند، وقتی معاون رئیس جمهور در جمع دانشجویان می گوید چرا باید ارز به واردات بدهیم، مشخص است چه کسانی مخالف هستند.

طرح سؤال از رئیس جمهور

وی اضافه کرد: این که چرا تا الان واردات آن طور که باید رخ نداده دلایل متعددی دارد.

افرادی در مجلس و مجمع تشخیص مصلحت نتوانستند جلوی واردات خودرو را بگیرند. در هیئت دولت هم نتوانستند چون تبدیل به قانون شده بود. نماینده مردم ارسنجان، مرودشت و پاسارگاد در مجلس توضیح داد: اما یک جا نتوانستند جلوی واردات را بگیرند و روند آن را مختل کنند؛ در ابلاغ قانون. رشیدی کوچی اضافه کرد: آیین نامه واردات خودرو در هیئت دولت به تصویب رسیده است. اما معاون اول رئیس جمهور آن را ابلاغ نمی کند. با توجه به این موضوع مشخص می شود که مخالفان واردات خودرو چه کسانی هستند. این که چرا ابلاغ

انصراف گسترده مردم از طرح های فروش خودرو



تولید و واردات خودرو متمرکز شده، اما واقعیت این است که به میزانی که دولت خواستار افزایش تولید خودرو است، مشتری وجود ندارد. این کارشناس حوزه خودرو گفت: در ۵ ساله اخیر بین یک تا یک میلیون و ۵۰۰ هزار خودرو در انبارها و پارکینگها پارک شده و آن هم به دلیل سود قابل انتظاری است که مردم از تورم پیشرو دارند، اما زمانی که قیمت ها تا حدودی به ثبات می رسند بسیاری از مردم به فکر نقد کردن کالای خود می افتند.

ادامه دار شدن رکود عمیق در بازار خودرو

او با بیان اینکه با عرضه زیاد و تقاضای محدود در بازار خودرو روبه رو شده ایم، افزود: زمانی که قیمت یک خودرو ۳۰۰ میلیون تومان است، اما قیمت آن را ۳۵۰ میلیون تومان اعلام می کنند، واقعیت این است که اگر خریدار این خودرو متقاضی واقعی باشد و سرمایه گذار نباشد، این فاصله ۵۰ میلیون تومانی برایش سنگین است و انصراف خواهد داد.

آنکه چشم انداز سرمایه گذاری هم چندان روشن نیست. کاکایی خاطرنشان کرد: در حال حاضر امید به سودآوری در بازار خودرو کمتر از گذشته شده و باید دید در بازارهای دیگر وضعیت به چه شکل است که تعداد زیادی حاضر به انصراف از خرید خودرو و رفتن از این بازار شده اند.

مصرف داخلی خودرو در کشور بین ۷۰۰ هزار تا ۱.۲ میلیون دستگاه است

او ادامه داد: البته بخشی از این انصرافها مربوط به افرادی است که تکمیل وجه نکرده اند و برخی دیگر هم مربوط به جایگزینی خودروهای داخلی به روزی است که معمولاً مورد قبول واقع نمی شود. کاکایی خاطرنشان کرد: مصرف داخلی خودرو در کشور بین ۷۰۰ هزار تا ۱.۲ میلیون دستگاه است که بر اساس فرضیات و مطالعات مختلف این عدد به دست آمده است، اما امروز دولت به دلایل مختلف روی افزایش

از ابتدای تیرماه امسال، موضوع رعایت استانداردهای ۸۵گانه برای تمامی محصولات خودروسازان به عنوان امری ضروری تصویب شده بود. بر این اساس همه محصولات خودروسازان باید همه استانداردهای ۸۵گانه را پاس کنند تا مجوز شماره گذاری دریافت کنند. بدین ترتیب خودروسازان در تعدادی از محصولات خود که از قضا پیش فروش هم کرده بودند، باید ارتقایافتگی ایجاد می کردند، بدین ترتیب یا آپشن هایی به محصولات اضافه شد یا با تغییراتی در موتور، گیربکس و سایر اجزای خودرو، محصولات به نسخه بالاتر و در اصطلاح ارتقا یافته بدل شد.

به دنبال این ارتقایافتگی محصولات، قیمت محصولات هم مشمول افزایش قیمت شد؛ این افزایش قیمت در محصولاتی رخ داد که یا مربوط به طرح های پیش فروش یکساله خود خودروسازان بود که سال گذشته و با روش قرعه کشی برنده شده بودند یا مخصص طرح های فروش یکپارچه خودروهاست که برای امسال و سال بعد نوبت تخصیص دریافت کرده اند و این افزایش قیمت بعضاً ۱۰۰ میلیون تومانی و بیشتر، سبب نارضایتی تعداد زیادی از مشتریان شد.

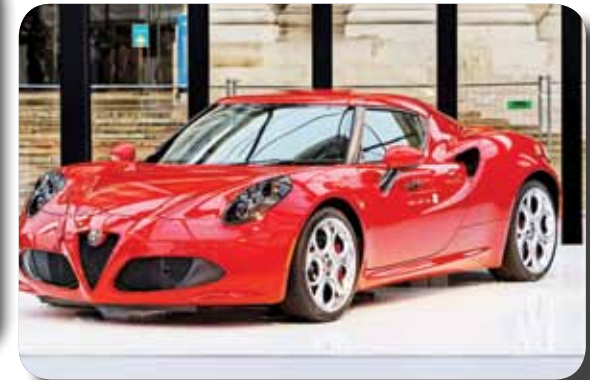
امید به سودآوری در بازار خودرو کمتر از گذشته شده است

امیرحسین کاکایی، کارشناس حوزه خودرو در مورد انصراف گسترده مردم از طرح های فروش خودرو گفت: این اتفاق چندین هم عجیب نیست و بسیاری از کارشناسان هم از قبل آن را پیش بینی کرده بودند که اگر قیمت کارخانه به قیمت بازار نزدیک شود صفا همانند مه صبحگاهی به یکباره محو خواهند شد.

این کارشناس بازار خودرو در ادامه افزود: اگر همین امروز قیمت خودرو را آزاد کنند، می توانند این ادعا را داشته باشند که دیگر کسی در صف های خودرو باقی نخواهد ماند، البته این مساله از چند وقت پیش آغاز شد و شاهد آن بودیم که قیمت یکسری از خودروهای «سی کی دی» با قیمت بالا به حاشیه بازار نزدیک شد و تنوع آن هم زیاد است ضمن

موشک ۷.۵ میلیاردی بازار خودرو

آلفارومئو از جمله برندهای خاص ایتالیایی است که محصولات آن در بازار خودروی ایران هم حضور دارد. یکی از لوکس ترین محصولات آلفارومئو مدل ۴۲ است که با قیمت نجومی در بازار به فروش می رسد.



نسخه های با کارکرد حدود ۴۵ هزار کیلومتر این خودرو ۷.۵ میلیارد تومان قیمت دارند.

لازم به ذکر است که آلفارومئو ۴۲ از یک موتور ۱.۷۵ لیتری توربو بهره می برد و سفر تا صد ۴.۱ ثانیه ای دارد. به نوعی می توان گفت آلفارومئو ۴۲ را یکی از سریع ترین خودروهای وارداتی بازار ایران دانست. اما آیا این خودروی وارداتی ۷.۵ میلیارد تومان می ارزد؟ این سوالی است که باید خریداران به آن پاسخ دهند.

در ادامه، به برخی از ویژگی ها و مشخصات این خودرو خواهیم پرداخت: ۱. طراحی: آلفارومئو ۴۲ دارای طراحی خاص و جذابی است که الهام گرفته از خودروهای مسابقه ای است. بدنه آلومینیومی و کربن فایبر از جنس CFRP (Composite Fiber Reinforced Plastic) ساخته شده است که باعث کاهش وزن خودرو و افزایش استحکام و سختی آن می شود.

۲. موتور: آلفارومئو ۴۲ از یک موتور ۴ سیلندر توربوشارژ با حجم ۱.۷۵ لیتر بهره می برد. این موتور قدرتی حدود ۲۴۰ اسب بخار تولید می کند و به یک جعبه دنده دستی ۶ سرعته متصل است. این ترکیب قدرت و وزن کم به خودرو عملکردی دیوانه وار می بخشد.

۳. عملکرد: به لطف ساختار سبک و موتور قوی، آلفارومئو ۴۲ به سرعت صفر تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت در حدود ۴.۱ ثانیه می رسد. همچنین، حداکثر سرعت آن نزدیک به ۲۵۰ کیلومتر در ساعت است.

۴. دیگر ویژگی ها: آلفارومئو ۴۲ دارای سیستم تعلیق جلو و عقب مستقل است که بهبود استحکام و کنترل در رانندگی را فراهم می کند. همچنین، این خودرو دارای ترمزهای دیسکی و سیستم کنترل استحکام الکترونیکی (ESC) است.

۵. داخل خودرو: داخل آلفارومئو ۴۲ طراحی ساده و حرفه ای دارد. این خودرو دارای صندلی های ورزشی و فرمان چرمی است. همچنین، امکاناتی مانند سیستم صوتی، سیستم گرمایش و خنک کننده، و سیستم ناوبری نیز در داخل خودرو وجود دارد.

قیمت گذاری عجیب برای تویوتا کرولا ۲۰۲۳
شماره گذاری خودروی کرولا ۱۲۰۰ سی سی توربو مدل ۱۲۰۲۳ هفته



گذشته آغاز شد و نرخ نهایی این محصول برای ثبت نام توسط شرکت واردکننده به ۲۰۱۵۰۰۰۰ تومان تعیین شده است.

در حال حاضر، این خودرو به دست مشتریان رسیده و نرخ آن در بازار به میزان ۴ تا ۴.۱۵ میلیارد تومان اعلام شده است.

متأسفانه آن موتور تنفس طبیعی اما قابل قبولی که در نسل یازدهم کرولا وارداتی به ایران (اتاق ۱۷۰) دیده بودیم، دیگر در نسل دوازدهم این خودرو که به کشورمان آمده است، وجود ندارد چرا که شرکت معین خودرو، ضعیف ترین پیشرانه ممکن را برای این ژاپنی، در نظر گرفته است. پیشرانه این خودرو از نوع ۱.۲ لیتری توربو است حداکثر ۱۱۶ اسب بخار و ۱۸۵ نیوتن متر گشتاور تولید می کند. گیربکس خودرو نیز از نوع اتوماتیک CVT است.

بر اساس اطلاعات رسمی منتشر شده از سوی شرکت معین خودرو، تویوتا کرولا وارداتی با امکاناتی شامل کروز کنترل هوشمند، ترمزهای ABS و EBD، سیستم کنترل پایداری، سیستم صوتی با ۶ اسپیکر، استارت دکمه ای، مانیتور ۱۹ اینچی لمسی، دوربین عقب، توکیشن، بلوتوث و USB، چراغ مه شکن عقب، سنسور پارک جلو و عقب، سنسور باران و تهویه اتومات تحویل مشتریان می شود.

ژاپن هم نیم میلیارد را رد کرد!
ژاپن جزو خودروهای است که برای تمام ایرانی ها به شدت خاطره برانگیز است. شاید تصور کنید این خودرو قیمت آنچنان بالایی ندارد اما سخت در اشتباه هستید. اگر به دنبال خرید یک ژاپن از بازار آزاد باشید با قیمت های عجیبی مواجه می شوید. این خودرو با قیمت های بین ۲۰۰ الی ۶۵۰ میلیون تومان خرید و فروش می شود. این که قیمت خودرویی مانند ژاپن به بیش از ۵۰۰ میلیون تومان رسیده تعجب آور است.

در ادامه به تاریخچه تولید ژاپن می پردازیم. سیتروئن ژاپن (Citroën Dyane) یک خودروی سوپر مینی تولید شده توسط شرکت اتومبیل سازی سیتروئن است. تاریخچه تولید سیتروئن ژاپن به سال ۱۹۶۷ بازمی گردد. ژاپن به عنوان یک نسخه بهبود یافته از مدل قبلی سیتروئن ۲CV (دوشین وایان) معرفی شد. طراحی خودرو به شدت الهام گرفته از ۲CV بود ولی در ژاپن تغییراتی ایجاد شد تا ظاهر خودرو



جدید تر به نظر برسد. ژاپن دارای سقف برجسته تر، کابوت جلویی با سطح بزرگتر و چراغ های جلوی بزرگتری بود. این خودرو به موتوری با حجم ۶۰۲ سی سی و قدرت ۲۹ اسب بخار مجهز شده بود. ژاپن به عنوان یک خودروی شهری کوچک و اقتصادی در بازار عرضه شد. همچنین ژاپن دارای پنج نفر ظرفیت بود و قابلیت حمل بار محدودی را نیز داشت. در طول دوره تولید ژاپن، چندین نسخه و ورژن از این خودرو عرضه شد. به عنوان مثال، در سال ۱۹۷۸، نسخه Dyane معرفی شد که دارای موتور ۶۰۲ سی سی اما با قدرت ۳۶ اسب بخار بود. همچنین در سال های بعد، تغییراتی در طراحی و امکانات ژاپن صورت گرفت. تولید سیتروئن ژاپن در سال ۱۹۸۳ به پایان رسید. با این حال، ژاپن به عنوان یکی از محبوب ترین خودروهای سیتروئن در تاریخ به یاد ماند و هنوز هم در بازار خودروهای کلاسیک مورد توجه قرار می گیرد.

قیمت باور نکردنی خودرو در رشت



خودروهای منطقه آزاد قیمت های به شدت پایین تری دارند و نظر همه را به خود جلب می کند. تهنه قابل توجه اینجاست که خودروهای با پلاک منطقه آزاد انزلی امکان تردد در رشت را هم دارند و شاید جالب باشد قیمت این خودروها را بدانید. یک تویوتا یاریس ۲۰۱۶ در رشت با قیمت فقط ۸۶۰ میلیون تومان فروخته می شود. هیوندای الانتر ۲۰۱۷ با ۱۱۹ هزار کیلومتر حدود ۱.۱ میلیارد تومان با پلاک منطقه آزاد به فروش می رسد. جنسیس سدان مدل ۲۰۱۴ فقط ۱.۴ میلیارد تومان در منطقه

آزاد قیمت دارد. توسان ۲۰۱۸ نیز ۶۵ هزار کیلومتر به قیمت ۱.۸ میلیارد تومان به فروش می رسد. احتمالاً فکر می کنید که با اقامت در یکی از مناطق آزاد، می توان به راحتی یک خودروی خارجی را با قیمتی بسیار معقول و پایین تر از نقاط دیگر کشور خرید، اما این تصور کاملاً اشتباه است. برای خریداران خودروهای وارداتی در مناطق آزاد قوانین خاصی وجود دارد. باید حداقل ۳ سال از اقامت متقاضی خرید این خودروهای وارداتی در مناطق آزاد گذشته باشد.

اعتبار واردات خودرو حداکثر ۶ ماه بعد از صدور آن است. هر فرد طی یک سال، تنها اجازه وارد کردن یک دستگاه خودرو به این مناطق را دارد.

برای واردات هر خودرو جدید، باید خودرو وارداتی قبلی از این منطقه خارج شود.

واردات خودروهای خارجی با قیمت کمتر از ۸ هزار دلار به این مناطق ممنوع است.

خودروهای تصادفی، بدون ترمز ABS، خودروهای با عمر بالای ۱۰ سال به مناطق آزاد وارد نمی شوند.

واردکننده باید قبل از ورود خودروهای خارجی به کشور، حداقل ۳ ماه در خارج از کشور اقامت داشته باشد.

۱۰۰ میلیونی های بازار خودرو



این روزها قیمت خودرو به شدت افزایش پیدا کرده است اما باز هم با کمتر از ۱۰۰ میلیون تومان می توان خودروهایی خریداری کرد. اگر به دنبال خرید خودرو با این قیمت ها باشید گزینه های زیادی ندارید که البته کارکرد بالایی هم دارند. از جمله خودروهای زیر ۱۰۰ میلیون تومان بازار می توان به پیکان، پراید، پژو RD، پژو رونو، رونو بی کی، ام وی ام ۱۱۰ و دوواسپرو اشاره کرد. در ادامه لیست قیمت خودروهای با کمتر از ۱۰۰ میلیون تومان در بازار آورده شده است.

قیمت عجیب خودرو در کویت

سایر عوامل بازار: عوامل بازاری مانند تقاضا و عرضه، رقابت در صنعت خودروسازی، شرایط اقتصادی و ارزش ارز محلی نیز بر قیمت خودروها تأثیر گذار هستند. تقاضا بالا و عرضه کم می تواند باعث افزایش قیمت خودروها شود، در حالی که رقابت شدید می تواند به تنزل قیمت ها منجر شود. در نهایت، شرکت های فروش خودروها و نمایندگی ها نیز ممکن است هزینه های خدمات پیش فروش و پس فروش را به قیمت خودروها اضافه کنند. این شامل هزینه های نگهداری و خدمات پس از فروش مانند گارانتی، خدمات تعمیر و نگهداری و قطعات یدکی است. به طور کلی، تعیین قیمت خودروها در کویت توسط تولیدکنندگان، مقامات مالیاتی، شرکت های فروش و عوامل بازار مشخص می شود.

قیمت تولید کارخانه: قیمت خودروها به صورت اولیه توسط شرکت های تولیدکننده تعیین می شود. این قیمت شامل هزینه های تولید، تحقیق و توسعه، مواد اولیه، نیروی کار و سایر هزینه های مرتبط با تولید خودرو می شود. مالیات و عوارض وارداتی: در کویت، خودروهای وارداتی ممکن است شامل مالیات ها و عوارض وارداتی باشند. این عوامل می توانند به صورت مستقیم یا غیر مستقیم بر قیمت خودروها تأثیر بگذارند. هر چه میزان مالیات و عوارض وارداتی بیشتر باشد، قیمت خودرو نیز بیشتر خواهد بود. هزینه های حمل و نقل و توزیع: هزینه های حمل و نقل و توزیع خودروها نیز به قیمت آنها اضافه می شود. این شامل هزینه های حمل و نقل در باطن، بنزین، بیمه حمل و نقل و سایر هزینه های مرتبط با آوردن خودروها به بازار کویت است.

شاید برایتان جالب باشد بدانید که قیمت خودرو در کویت چقدر است. قیمت یک خودروی تویوتا کرولا ۲۰۲۴ در کویت به پول ایران چیزی حدود ۱ میلیارد تومان می شود. اگر به دنبال خودروی گران تری باشید به عنوان مثال نیسان پاترول به پول ایران ۵.۲ میلیارد تومان قیمت خواهد داشت. مزدا ۶ مدل ۲۰۲۴ هم حدود ۸۹۵۰ دینار کویت قیمت دارد که به پول ایران ۱.۴ میلیارد تومان می شود. آخرین مدل بامو سری ۷ هم به پول ایران ۹.۲ میلیارد تومان می شود. این در حالی است که بامو سری ۷ مدل ۲۰۱۸ در ایران ۱۷ میلیارد تومان است. نحوه تعیین قیمت خودرو در کویت در کویت، قیمت خودروها تحت تأثیر چندین عامل قرار می گیرد. این عوامل عبارتند از:

ماشین در کویت چند؟

مدل خودرو	قیمت خودرو (دینار کویت)	قیمت به پول ایران (میلیارد تومان)
تویوتا کرولا	۶۵۰۰	۱
نیسان آلتیما	۱۰۲۹۹	۱.۶
نیسان پاترول	۳۳۰۰۰	۵.۲
تویوتا کمزی	۱۰۵۵۰	۱.۷
هوندا اکورد	۱۱۳۹۹	۱.۸
فورد اکسپلورر	۱۵۶۹۹	۲.۵
شورلت تاهو	۲۲۲۹۹	۳.۶
مزدا ۶	۸۹۵۰	۱.۴
بامو سری ۷	۵۶۵۰۰	۹.۲
دوج چارجر	۱۴۹۹۵	۲.۴



هیولای ۸۱۶ اسب بخاری مرسدس



نسخه هیبریدی AMG SL به پیش‌رانه ۷۸ تونین توری آشنا با ۶۱۲ اسب بخار قدرت به‌علاوه یک موتور الکتریکی ۲۰۴ اسب بخاری مجهز است. زمانی که نسل جدید مرسدس SL در نسخه‌های SL۵۵ و SL۶۳ معرفی شد، می‌دانستیم که نسخه قوی‌تری هم در راه است و این مدل حالا با نام SL۶۳ S E Performance معرفی شده است. این نسخه‌های هیبریدی است که از همان پیش‌رانه ۴ لیتری ۷۸ تونین تورو استفاده می‌کند اما خروجی این موتور حالا از ۵۸۵ اسب بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتن متر در SL۶۳ به ۶۱۲ اسب بخار و ۸۵۰ نیوتن متر رسیده است. علاوه بر این، یک موتور الکتریکی با ۲۰۴ اسب بخار قدرت هم روی محور عقب اضافه شده است.

از این طریق، مجموع خروجی به ۸۱۶ اسب بخار قدرت و ۱۴۲۰ نیوتن متر گشتاور رسیده و SL۶۳ S E Performance را به قوی‌ترین SL تاریخ تبدیل کرده است. این نیرو بین هر چهار چرخ توزیع می‌شود و حتی موتور الکتریکی هم می‌تواند از طریق سیستم ۴Matic نیروی خود را به محور جلو بفرستد. به لطف این ویژگی‌ها، SL هیبریدی ظرف تنها ۲.۹ ثانیه از صفر به سرعت صد کیلومتر بر ساعت می‌رسد و توان دستیابی به حداکثر سرعت ۳۱۷ کیلومتر بر ساعت را خواهد داشت.

مثل دیگر مدل‌های هیبریدی AMG، در اینجا هم سیستم پلاگین هیبریدی بیشتر روی بهبود پرفورمنس تمرکز دارد تا مصرف سوخت و به همین دلیل، یکجای باتری کوچک ۶.۱ کیلووات ساعتی آن تنها امکان پیمودن ۱۳ کیلومتر را به‌صورت تمام الکتریکی فراهم می‌کند. خودرو اما به‌صورت پیش‌فرض روی حالت تمام الکتریکی روشن می‌شود و صدای موتور مصنوعی از طریق بلندگوها داخل کابین پخش خواهد شد. SL۶۳ S E پرفورمنس به سیستم احیای انرژی ترمزها هم مجهز است که بسیار قابل تنظیم بوده و راننده می‌تواند آن را از حالت تقریباً غیرفعال تا بسیار قوی تنظیم کند که در این صورت امکان رانندگی با یک پدال فراهم خواهد شد. این مدل مثل SL۶۳ معمولی از فنرهای فولادی، کمک‌فنرهای تطبیقی، آنتی‌رول بارهای فعال و سیستم فرمان گیری چرخ‌های عقب بهره می‌برد اما در اینجا ترمزهای کربن سرامیکی هم با کالیبرهای برنزی رنگ به‌صورت استاندارد ارائه می‌شود. یکی دیگر از ویژگی‌های اختصاصی نسخه پلاگین هیبریدی، اسپویلر فعالی در جلو است که دیده نمی‌شود اما در سرعت بیش از ۸۰ کیلومتر بر ساعت، ۴۰ میلی‌متر بلندتر می‌شود تا با ایجاد اثر ونتوری، نیروی رو به بالا در دماغه را کاهش دهد. علاوه بر این، اسپویلر فعال عقب هم برای مطابقت با وزن و پرفورمنس بیشتر نسخه هیبریدی از نو برنامه‌ریزی شده است. البته مرسدس فعلاً وزن این نسخه را اعلام نکرده است اما همین سیستم هیبریدی در AMG GT چهاردر ۲۶۰ کیلوگرم اضافه‌وزن را به دنبال داشته است که در کنار وزن ۱۹۷۰ کیلوگرمی SL۶۳ باید انتظار وزنی بیش از ۲.۲ تن را داشته باشیم. مرسدس قیمت SL هیبریدی را هم اعلام نکرده است ولی در این رابطه نیز می‌توانیم تخمین بزنیم. قیمت SL۶۳ هم‌اکنون در آمریکا از ۱۸۳ هزار دلار آغاز می‌شود و بنابراین انتظار می‌رود SE SL۶۳ Performance قیمتی بیش از ۲۰۰ هزار دلار داشته باشد.

رونمایی از مینی ون برقی جیلی

شرکت وسیله نقلیه برقی لندن LEVC متعلق به جیلی چین از مینی ون جدید L۳۸۰ با قدرت حدود ۲۷۰ اسب بخار رونمایی کرد. L۳۸۰ مینی ونی کاملاً جدید از برن LEVC متعلق به برند جیلی است. چینی‌ها حق فروش این خودرو در چین را به دست آوردند و به تازگی تصاویر و برخی ویژگی‌های کلیدی آن را منتشر کرده‌اند. خودروی موردبحث یک مینی ون بزرگ با طول بیش از ۵.۳ متر و ظرفیت حمل ۶ یا ۸ نفر است. طول عرض ارتفاع این خودرو به ترتیب برابر با ۱۹۴۰/۱۹۹۸/۵۳۱۶ میلی‌متر و فاصله بین محوری آن نیز ۳۱۸۵ میلی‌متر خواهد بود. نسخه ۸ نفره مینی ون برقی جیلی از طراحی ۲+۲+۲ استفاده کرده و وزن قابل توجه ۲۸۰۵ کیلوگرمی دارد. L۳۸۰ LEVC به یک پیش‌رانه برقی با حدود ۲۷۰ اسب بخار قدرت مجهز است و حداکثر سرعت ۱۷۰ کیلومتر در ساعت را ثبت می‌کند. هنوز مشخصات باتری این خودرو اعلام نشده اما شرکت سازنده آن CATL است. L۳۸۰ بر پایه پلتفرم SOA شکل گرفته و این پلتفرم نسخه بازنگری شده از معماری SEA جیلی است که به‌طور ویژه برای خودروهای برقی تجاری بکار می‌رود. شایان ذکر است LEVC برندی بریتانیایی است که در سال ۱۹۱۹ تأسیس و در سال ۲۰۱۲ توسط جیلی خریداری شد. این شرکت در حال حاضر تنها یک خودرو با نام TX Cab را تولید می‌کند. این وسیله نقلیه در دو نسخه تمام برقی و EREV (برقی با شمع حرکتی بیشتر) عرضه می‌شود. البته L۳۸۰ در ژیبانگ چین و همراه با TX مونتاژ خواهد شد. خودروی موردبحث قبلاً با کد XE۰۸ شناخته می‌شد اما نام رسمی آن از روی ایرباس A۲۸۰ گرفته شده و به فضای داخلی جادار اشاره می‌کند. هنوز مشخص نیست که مینی ون برقی جیلی تنها برای بازار بریتانیا در نظر گرفته شده یا اینکه در چین نیز عرضه خواهد شد اما از آنجایی که جیلی حقوق تجاری فروش L۳۸۰ در چین را به دست آورده بنابراین احتمال فروشش در بازار داخلی بالاست. همچنین تصاویر منتشر شده از این خودرو نشان دهنده نسخه فرمان چپ هستند. همان‌طور که می‌دانید مینی ون‌ها در چین محبوبیت بالایی دارند اما L۳۸۰ باید به مصاف خودروهای زیادی از جمله لی‌مگا، دنزا D۹، ژینگ X۹، مکسوس میفا ۹ و زیکر ۰۰۹ برود.

معرفی جنسیس G۸۰ مدل ۲۰۲۵



نمایشگر سیستم اطلاعاتی-سرگرمی ادغام کرده و جایگزین دو نمایشگر مجزای قبلی با اندازه‌های ۱۲.۳ و ۱۴.۵ اینچی شده است. طراحی مجدد کنسول میانی با پانل دکمه‌های جدید و شیفت‌کریستالی هم از دیگر تغییرات داخلی این سدان لوکس کره‌ای هستند. جنسیس فعلاً مشخصات فنی فیس لیفت G۸۰ را اعلام نکرده است ولی نسخه قبلی این سدان لوکس کره‌ای با پیش‌رانه‌های ۲.۵ لیتری چهار سیلندر و ۳.۵ لیتری ۷۶ به بازار عرضه می‌شود که دومی ۳۸۰ اسب بخار قدرت دارد. جنسیس همچنین نسخه الکتریکی G۸۰ را هم ارائه می‌کند که بردی ۴۵۵ کیلومتری دارد. اواخر همین ماه اطلاعات بیشتری در مورد فیس لیفت این خودرو منتشر خواهد شد.

و سرگرمی مخفی ادامه پیدا کرده است. همچنین به گفته جنسیس، این ماشین در ۱۰ رنگ مختلف ارائه خواهد شد که شامل رنگ جدیدی بنام قهوه‌ای بر وکلین می‌شود. برند لوکس هیوندای همچنین در کنار نسخه استاندارد، G۸۰ اسپرت را هم به نمایش گذاشته است که با سپر جلوی منحصر به فرد با ورودی هوای ته‌جیمی از نسخه معمولی متمایز می‌شود. در عقب این نسخه اسپرت هم شاهد دو سرگرمی ۷ شکل هستیم. G۸۰ مدل ۲۰۲۵ در داخل تغییرات بزرگ‌تری را تجربه کرده زیرا جنسیس برای سدان میان‌سایز خود داشبورد کاملاً جدیدی را طراحی کرده است. ویژگی اصلی این داشبورد جدید، صفحه‌نمایش بزرگ ۱۲.۷ اینچی است که صفحه آمپر را با

جنسیس فیس لیفت سدان میان‌سایز G۸۰ را با جلوپنجره و سپرهای جدید به همراه باز طراحی کامل داشبورد در کره جنوبی معرفی کرده است. پس از اینکه نسخه کوبه جنسیس GV۸۰ در نمایشگاه لس‌آنجلس رونمایی شد، حالا نوبت به معرفی فیس لیفت سدان G۸۰ در کره جنوبی رسیده است. این سدان لوکس کره‌ای به لطف جلوپنجره جدیدی که توسط چراغ‌های دو تایی با تکنولوژی میکرو لنز احاطه شده است، بلافاصله از نسخه قبلی قابل تشخیص خواهد بود. علاوه بر این، سپر جلوی اسپرت‌تر و رینگ‌های ۱۲۰ اینچی جدیدی هم جلب توجه می‌کنند که یادآور چرخش ملخ هواپیما هستند. تغییرات ظاهری G۸۰ مدل ۲۰۲۵ در عقب هم با سپر جدید

۶ چرخ مثل اروس



مشابه خودروهای شش چرخ سنتی نبوده و یک فضای کاملاً بسته را شکل می‌دهد. به نظر می‌رسد پروژه موردبحث کاملاً تکمیل شده هر چند برخی بخش‌های بدنه باید رنگ آمیزی شوند. البته شرکت موردبحث تنها به افزودن یک اکسل سوم به لامبورگینی اروس شش چرخ اکتفا نکرده و بسیاری از قطعات بدنه را از نو طراحی کرده که از جمله آن‌ها می‌توان به دیفیوزر عقب، اسپویلر لبه‌ای روی سقف و قوس چرخ‌های جدید اشاره کرد. رینگ‌ها نیز طراحی جدیدی دارند. سازنده این اروس شش چرخ موتور سه‌گانه شرکتی به نام ساوت فلوریدا جیبیس است که نسخه‌های شش چرخ رانگلر و برانکو را نیز با برند آپوکالیپس خود تولید می‌کند. این کمپانی می‌گوید چرخ‌های پشتی

خودرو نیروی پیش‌رانه را دریافت می‌کنند تا اروس را به محصولی توانا تر تبدیل کنند. البته ساوت فلوریدا جیبیس خاطر نشان می‌سازد هیچ همچنان ۶۴۱ اسب بخار قدرت تولید می‌کند.

همه چیز درباره موتورسیکلت خودران یاماها



شرکت ژاپنی یاماها از یک موتورسیکلت خودران با نام موتورویو ۲ رونمایی کرده است. موتورسیکلت‌ها وسایل نقلیه بسیار ساده‌ای هستند اما برخی از بخش‌های آن‌ها نیازمند مهندسی و طراحی پیچیده‌تری خواهد بود. البته که وجود یک پیش‌رانه در موتورسیکلت ضرورتی انکارناپذیر است و از طرف دیگر هم اکثر موتورسواران انتظار وجود دسته‌های گاز و ترمز جهت کنترل موتورسیکلت را دارند؛ اما یاماها طرز تفکر متفاوتی دارد و جدیدترین محصول مفهومی این شرکت به دنبال حمل‌ونقل جدید است. موتورویو ۲ یک موتورسیکلت برقی مفهومی است که در آن دسته‌های کنترلی وجود ندارند. طراحی این موتورسیکلت نیز شبیه هیچ‌یک از محصولات موجود در بازار نخواهد بود. این محصول خلاقانه به‌صورت خودکار توازن را برقرار می‌کند و برخی افراد اظهار می‌دارند یاماها به دنبال تولید موتورسیکلت خودران و

فعلاً به اسکوترها محدود است اما ژاپنی‌ها در حال توسعه قوای محرکه برقی، پروتوتایپ‌های موتورسیکلت بدون آلاینده‌گی و دیگر محصولات هستند. اگرچه احتمال تولید کانسیت موتورویو ۲ بسیار پایین است اما شاید نشانه‌ای از تولید محصولی جدید توسط یاماها باشد. این کمپانی همچنین کیت‌های تبدیل موتورسیکلت‌های سنتی به نمونه‌های برقی را عرضه می‌کند و در چندین بخش حمل‌ونقل نوین و همچنین محصولات اسپرت فعال است بنابراین در آینده نزدیک شاهد تولید محصولات بدون آلاینده‌گی توسط یاماها نیز خواهیم بود.

خبر

پیکاپ چانگان با نشان ایتالیایی

فیات تیتانو نسخه ریچ شده وانت چانگان کایسن ۷۷۰ و پژو لندترک است که در بازارهای آفریقای و آمریکای جنوبی عرضه خواهد شد. فیات در الجزایر پیکاپ میان سایز جدیدی بنام تیتانو را معرفی کرده است. این پیکاپ اما در اصل نسخه ریچ شده چانگان کایسن ۷۷۰ است که از سال ۲۰۲۰ با نام پژو لندترک در برخی بازارها مثل آفریقای جنوبی و مکزیک عرضه می‌شود. فیات تیتانو نیز علاوه بر آفریقا، در آمریکای جنوبی هم عرضه خواهد شد. هر بازار اما پیشترانه متفاوتی خواهد داشت که متناسب با نیاز خریداران محلی است. در بیرون، تیتانو شباهت زیادی به لندترک دارد و تنها با جلونچرخ جدید، رنگ‌های آلایزی ۱۸ اینچی و نام روی در پشتی از همتای پژویی خود متمایز می‌شود. این نام از اساطیر یونانی گرفته شده است. کل اتاق این پیکاپ‌ها هم با چانگان کایسن ۷۷۰ یکسان است؛ بنابراین، تیتانو هم مثل برادران خود در نسخه‌های تک کابین و دو کابین به بازار عرضه می‌شود. این پیکاپ با طول ۵۳۳۱ میلی‌متر، کمی کشیده‌تر از تیوتا هایلوکس و کمی کوتاه‌تر از فورد رنجر است. کابین نیز تقریباً با پژو یکسان است به‌جز لوگوی فیات که روی غربلیک فرمان خودنمایی می‌کند. تنها ویژگی قابل‌ذکر در اینجا، تیپ پرچم‌دار ولکانو است که از نمایشگر لمسی ۱۰ اینچی اطلاعاتی-سرگرمی بهره می‌برد. به گفته فیات، این پیکاپ در الجزایر روی مصرف سوخت تمرکز دارد و به همین دلیل، در این کشور با یک پیشترانه ۱.۹ لیتری دیزلی عرضه می‌شود که ۱۵۰ اسب بخار قدرت و ۳۵۰ نیوتن متر گشتاور دارد. این پیشترانه صرفاً با یک گیربکس شش سرعته دستی ارائه می‌شود که قدرت را به چرخ‌های عقب یا هر چهارچرخ با قفل دیفرانسیل الکترونیکی انتقال می‌دهد. حداکثر ظرفیت بار این نسخه هم ۱۲۱۰ کیلوگرم است. در برزیل، تیتانو با پیشترانه دیگری عرضه خواهد شد اما فیات فعلاً نوع این موتور را مشخص نکرده است. پیشترانه ۲.۲ لیتری توربودیزل که قبلاً خود را اثبات کرده گزینه مناسبی به نظر می‌رسد. این پیشترانه ۲۰۰ اسب بخار قدرت و ۴۴۰ نیوتن متر گشتاور دارد. در دیگر بازارها هم می‌توانیم انتظار دیدن موتور ۲.۲ لیتری بنزینی توربو را با ۲۱۰ اسب بخار قدرت و ۳۲۰ نیوتن متر گشتاور داشته باشیم که در لندترک ارائه می‌شود. باین‌حال فعلاً چیزی در این رابطه اعلام نشده است. فیات تیتانو هم‌اکنون در نمایندگی‌های الجزایر بسته به تیپ با قیمتی از ۳.۴۹ میلیون دینار معادل ۲۵۸۵۰ دلار تا ۴.۲۹ میلیون دینار معادل ۳۱۹۰۰ دلار عرضه می‌شود. انتظار می‌رود این پیکاپ میان سایز بزرگ‌تری در دیگر بازارهای آفریقا و آمریکای جنوبی هم عرضه شود. تیتانو در سبد محصولات فیات بالاتر از پیکاپ‌های کوچک‌تر استرادا و تورو قرار می‌گیرد.

یک وانت میلیون دلاری!

برابوس در جدیدترین محصول خود، مرسدس AMG G۶۳ را به پیکاپ ۶ چرخ محرک ۹۰۰ اسب بخار تبدیل کرده است. قیمت مدل‌های مختلف این خودروی سه دیفرانسیل، بیش از یک میلیون دلار خواهد بود. خودروهای ۶ چرخ محرک، پدیده‌ای نسبتاً جدید برای شاسی‌بلندهای لوکس قرن ۲۱ هستند. این سبک طراحی، سال ۲۰۰۷ به سفارش ارتش آتریش روی مرسدس AMG G۶۳ اجرا شد و سال ۲۰۱۳ به عنوان محصول تجاری برای فروش عمومی، شکل گرفت. مرسدس AMG G ۶۳ AMG ۶۳ تا سال ۲۰۱۵ توسط یک شرکت تیونینگ آتریشی به نام مگنا استیر تولید می‌شد؛ اما طی سال‌های با برندهای دیگر نیز به بازار جهانی رسید. جدیدترین مرسدس G۶۳ برابوس ۶ چرخ در دو مدل به نام‌های XLP ۸۰۰ و XLP ۹۰۰ ادوینچر و XLP ۹۰۰ سوپرپلک تولید می‌شود. اعداد ۸۰۰ و ۹۰۰ طبیعتاً قدرت تولیدی این خودروها برحسب اسب بخار را نشان می‌دهند، اما تفاوت‌هایی در طراحی بدنه نیز دارند. مدل ارزان‌تر، ۱۰۰۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند و سرعت‌گیری صفر تا صد کیلومتر بر ساعت ۸/۵ ثانیه ارائه می‌دهد. نهایت سرعت XLP ۸۰۰ محدود شده به ۲۱۰ کیلومتر بر ساعت است. مدل استاندارد AMG G ۶۳ از موتور ۴ لیتر ۷۸ توین‌توربوشاژز، ۵۷۷ اسب بخار قدرت و ۸۵۰ نیوتن‌متر گشتاور می‌گیرد. در کمال تعجب، پیشترانه‌ی XLP۹۰۰ مشابه G۶۳ استاندارد نیست و ۵۰۰ سی‌سی حجم بیشتر دارد. طبیعتاً سرسپیندر، پیستون‌ها و قطعات مهم در موتور این خودرو با نمونه‌ی ساخت برابوس عوض شده‌اند. توربوشاژزهای مخصوص، قدرت این مدل را به ۹۰۰ اسب بخار با نهایت گشتاور ۱۲۵۰ نیوتن‌متر رسانده‌اند؛ اما به دلایل فنی، گشتاور خودرو محدود به ۱۰۵۰ نیوتن‌متر خواهد بود. نهایت سرعت نیز مشابه XLP۸۰۰ محدود به ۲۱۰ کیلومتر بر ساعت است. مهندسان برابوس، علاوه‌بر اعمال تغییرات گسترده بر توربوشاژزها، انژکتور، سیستم خنک‌کننده، گیربکس و بسیاری دیگر قطعات مرتبط با پیشترانه، تعلیق و فربندی G۶۳ را متحول کرده‌اند تا هماهنگی با سه دیفرانسیل و ۶ چرخ محرک حاصل شود. هر سه اکسل خودرو، عملکرد مستقل دارند و کیفیت رانندگی عالی در مسیرهای خارج جاده فراهم می‌کنند. چرخ‌های ۲۲ اینچ ساخت برابوس با طرح کلاسیک و رنگ سیاه، روی XLP۸۰۰ و XLP۹۰۰ نصب می‌شوند. سپرهای سفارشی، وینچ و ادوات فیبرکربن بدنه نیز مخصوص این خودروها طراحی شده‌اند. ظاهراً XLP۸۰۰ در رنگ سیاه و سفید تولید می‌شود اما XLP۹۰۰ بدنه‌ی سیاه و جزئیات قرمز خواهد داشت. دیگر تفاوت جالب این پیکاپ‌ها با G۶۳ استاندارد، ۴۷ سانتی‌متر فاصله‌ی کف خودرو تا سطح زمین است. در کمال تعجب، پیشترانه‌ی XLP۹۰۰ مشابه G۶۳ استاندارد نیست و ۵۰۰ سی‌سی حجم بیشتر دارد.

طبیعتاً سرسپیندر، پیستون‌ها و قطعات مهم در موتور این خودرو با نمونه‌ی ساخت برابوس عوض شده‌اند. توربوشاژزهای مخصوص، قدرت این مدل را به ۹۰۰ اسب بخار با نهایت گشتاور ۱۲۵۰ نیوتن‌متر رسانده‌اند؛ اما به دلایل فنی، گشتاور خودرو محدود به ۱۰۵۰ نیوتن‌متر خواهد بود. نهایت سرعت نیز مشابه XLP۸۰۰ محدود به ۲۱۰ کیلومتر بر ساعت است. کابین پیکاپ‌های ۶ چرخ برابوس، سرشار از ادوات فیبرکربن خواهد بود. مترپال اصلی داشبورد و صندلی‌ها، چرم سیاه مونوپال است که داخل تودری‌ها و سقف نیز دیده می‌شود. سایه‌روشن خاکستری تیره با جزئیات قرمز نیز در قسمت‌های مختلف اتاق وجود دارد. برابوس از هم‌اکنون دریافت سفارش برای XLP۸۰۰ را آغاز کرده است. شروع قیمت برای این پیکاپ سه دیفرانسیل، ۲/۱ میلیون دلار خواهد بود. هزینه خرید XLP۹۰۰ حدود ۱۰۰ هزار دلار گران‌تر از XLP۸۰۰ است.

سلاطین دنیای وانت‌ها



نمی‌توانیم با اطمینان در این موتور حرف بزنیم و فعلاً باید به همان نسخه قبلی اکتفا کنیم که پای به این رقابت گذاشته است.

فورد سری F سوپر دیوتی

دنیای پیکاپ‌های سنگین آهسته‌تر از دیگر کلاس‌های پیکاپ پیشرفت می‌کند ولی با این حال، فورد سوپر دیوتی جدید را ببینید که در به‌روزرسانی اخیر به ظاهر تازه، یک پیشترانه ۷.۸ بنزینی جدید، یک موتور ۶.۷ لیتری ۷.۸ توربودیزل جدید با قدرت بیشتر و بهبودهای بی‌شماری مثل پله‌های جانبی جدید مجهز شده است. با این همه، آیا سوپر دیوتی هنوز همان پیکاپ قبلی است؟ بله اما حالا بهتر شده هرچند که به‌صورت تدریجی، سوپر دیوتی یکی از تنها دو فورد حاضر در رقابت پیکاپ سال ۲۰۲۴ موتورترند بود و با یکی از پیشترانه‌های جدید خود یعنی ۶.۷ لیتری دیزلی خروجی بالا به این رقابت آمد. این پیشترانه‌ای گران اما فوق‌العاده با ارائه قدرت نرم است و با تولید ۵۰۰ اسب بخار قدرت و ۱۶۲۷ نیوتن متر گشتاور، ۲۵ اسب بخار و ۲۰۳ نیوتن متر گشتاور بیشتری نسبت به پیشترانه دیزلی معمولی دارد. همچنین سوپر دیوتی می‌تواند تا ۱۸ تن را یدک بکشد که رقمی خیره‌کننده است.

جی‌ام‌سی کانیون

جی‌ام‌سی مدتها تلاش کرده است تا محصولات خود را از همتایان شورلتی متمایز کند. در سال ۲۰۱۵، پیکاپ میان سایز کانیون این برند شاهد پیروزی برادر ارزان‌ترش، شورلت کلرادو در رقابت پیکاپ سال موتور ترند بود. البته کانیون به همان اندازه خوب بود اما ویژگی‌های کافی برای توجیه قیمت بالاتر خود را ارائه نمی‌کرد. نسل جدید کانیون اما بیشتر تلاش کرده است. همچنان وجه تمایز اصلی این پیکاپ از کلرادو طراحی بیرونی متفاوت و کابین لوکس‌تر است اما تغییرات فنی قابل توجه هم وجود دارد.

تمام پیکاپ‌های میان سایز جنرال موتورز از یک پیشترانه ۲.۷ لیتری چهار سیلندر توربو استفاده می‌کنند اما درحالی‌که این پیشترانه در کلرادو با سه خروجی مختلف ارائه می‌شود، کانیون به‌صورت استاندارد از قوی‌ترین نسخه بهره می‌برد که ۳۱۰ اسب بخار قدرت و ۵۸۳ نیوتن متر گشتاور دارد. علاوه بر این، تمام نسخه‌های کلرادو به تعلیق بلندتری مجهز هستند.

جی‌ام‌سی هامر EV

هامر EV تنها پیکاپ الکتریکی رقابت امسال بود اما با توجه به اینکه برندگان رقابت پیکاپ سال ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ هر دو تمام الکتریکی بودند، امسال هم هامر می‌توانست شانس بالایی برای

پس از معرفی خودرو و شاسی‌بلند سال ۲۰۲۴ موتورترند، حالا نوبت به انتخاب پیکاپ سال رسیده است تا یکی از وانت‌های فورد، شورلت و جی‌ام‌سی، جایزه کالیبر طلایی را با خود به خانه ببرد. جالب اینکه نبرد امسال برای کسب عنوان پیکاپ سال ۲۰۲۴ موتورترند بیشتر رقابتی خانوادگی بین وانت‌های شورلت و جی‌ام‌سی بوده و متأسفانه نسل جدید تیوتا تاکوما نتوانست به آزمون امسال برسد و باید خود را برای رقابت سال آینده آماده کند. البته در این جمع جنرال موتورز، دو فورد هم حضور دارند. در رقابت‌های انتخاب خودروی سال موتورترند، برخلاف مقایسه‌های معمول، خودروها نسبت به یکدیگر قیاس نمی‌شوند بلکه هر شرکت‌کننده برای دستیابی به جایزه کالیبر طلایی طبق شش معیار کلیدی ما شامل پیشرفت در طراحی، برتری مهندسی، عملکرد، ارزش، ایمنی و مصرف سوخت ارزیابی می‌شوند.

شورلت سیلورادو HD

زمانی که نسل جدید سیلورادو HD در سال ۲۰۲۰ معرفی شد، بحث‌ها در مورد این پیکاپ بالا گرفت زیرا هرچند شورلت تمام ارقام مهم برای خریداران پیکاپ یعنی قدرت، گشتاور، ظرفیت بار و ظرفیت یدک کشی را افزایش داد اما طراحی بیرونی بحث‌برانگیز و کابین قدیمی انتقاداتی را به دنبال داشت. خیر خوب اما اینکه شورلت به این انتقادات توجه کرده و نسخه بروز شده سیلورادو را برای مدل ۲۰۲۴ ارائه کرد که تمام این مشکلات را تا حد زیادی برطرف کرده است. علاوه بر این، شورلت حالا نسخه ZR۲ را هم برای سیلورادو HD ارائه کرده تا در کنار سیلورادو HD و کلرادو HD، جمع پیکاپ‌های آفرودی این برند تکمیل شود. ZR۲ در نسخه HD ۲۵۰۰ دو کابین با اتاق بار کوتاه با پیشترانه‌های ۶.۶ لیتری بنزینی یا دیزلی ارائه می‌شود و به لاستیک‌های ۳۵ اینچی گودری، کمک‌فنرهای مالتی‌متیک DSSV و قفل دیفرانسیل الکترونیکی عقب مجهز است.

فورد F۱۵۰ رپتور R

F۱۵۰ رپتور قوی‌ترین پیکاپ حال حاضر بازار محسوب می‌شود. این نسخه سوپرشاژر که در سال ۲۰۲۱ معرفی شد، برای حضور در رقابت انتخاب پیکاپ سال ۲۰۲۳ کمی دیر به بازار آمد و نسخه فیس‌لیفت ۲۰۲۴ آن هم رقابت امسال را از دست داد. رپتور R بروز شده مدل ۲۰۲۴ به سپر مازولار جدید و کمک‌فنرهای فاکس ارتقاء یافته با حالت دوگانه مجهز است. آیا این تغییرات پیکاپ هیولایی فورد را حتی از چیزی که هست بهتر کرده‌اند؟ احتمالاً اما تا سال آینده





تحریم به عنوان یکی از اصلی ترین مشکلات سال های اخیر خودروسازی کشور به شمار می آید. در این شرایط، برای عادی سازی و تنش زدایی، واردات خودرو می توانست نقش مهمی ایفا کند، اما آن هم فرصتی بود که از دست رفت و نیازمان به چین را بیش تر کرد. هر چند صنعت خودروسازی ایران همچنان به جای پیشرفت دور خود می چرخد و جایگاهی در خور و شایسته در سطح بین الملل به دست نیامده است، اما در ظاهر، آن قدر از نظر تحریم کنندگان مهم بود که مستقیم آن راه‌فد قرار دادند. از سال ۹۷ دور جدیدی از تحریم ها، صنعت خودروسازی ایران را تحت فشارهای بیش تر قرار داد؛ اتفاقاتی که بعدها پیرو این مسئله روی داد، دیگر از کسی پوشیده نیست. بسیاری از افرادی که تحریم ها را نعمتی می دانستند، اکنون یا ساکت شده اند و یا این که دیگر در این مورد بر سر موضع نیستند. افزایش تورم، نرخ ارز، قیمت ها بخشی از اثرات منفی تورم هستند که رنج و مشقت بسیاری را به مردم تحمیل کرده اند. از بین رفتن ارتباطات با سایر خودروسازان، دور شدن از بهرترین دستاوردها و تکنولوژی ها، بیش تر شدن فاصله، رفتن شرکا و پلاستفاده ماندن سرمایه گذاری ها در خودروسازی، بخشی از اتفاقاتی بودند که با تحریم ها روی داد.

در این سال ها، همچنین تلاش هایی برای عادی سازی روابط شکل گرفته است، اما بنا به دلایل مختلف هم اکنون امکان برقراری ارتباط عادی وجود ندارد. حال این که، حاکمیت در سیاست گذاری خارجی علاقه و نیازی به ایجاد این ارتباط دارد یا وضعیت فعلی را ترجیح می دهد، هنوز کاملاً مشخص نیست؛ اما پرواضح است که اثرگذاری تحریم ها عمق بیش تری پیدا کرده اند و این تأثیرات در صنایع و بازارهای مختلف خود را نشان می دهد. صنعت خودروسازی اعم از واردات، تولید و صنایع مرتبط نیز از این امر مستثنا نیستند، به نحوی که هم اکنون مشکلات ارزی چالش های بیش تری در تولید و تأمین منابع لازم برای واردات ایجاد کرده است.

این مسئله ناشی از تحریم است. این اقدام مانع از فروش نفت به عنوان اصلی ترین منبع درآمد کشور شده است. با این حال، به هر شکلی که شده است چرخ باید بچرخد. بنابراین چاره ای جز فروش این سرمایه عمومی و ملی وجود ندارد، اما چاره ای جز فروش به تنها مشتری موجود وجود ندارد؛ این مشتری هم با علم به وضعیت اقتصادی ایران با قیمت دلخواه خریداری می کند. در واقع به رغم این که، توسعه چین به شدت نیازمند نفت است، اما آن ها، حداقل در مورد ایران، دست بالا را دارند، چون تنها منبعی به شمار می آیند که همچنان حاضر به همکاری با ایران هستند، اما آن ها نیز از این نیاز و تنگ دستی آگاهی کامل دارند، به همین علت شرایط خرید و حتا پرداخت را آن ها تعیین می کنند. پرداخت بدهی ایران با ارز چند کشور آفریقایی نیز در همین راستا صورت گرفته است.

با این حال، به باور برخی کارشناسان باید همین ارتباط را بسیار مغتنم دانست، چراکه اگر چینی ها نبودند مشخص نبود امروز وضعیت بازار و تولید به چه وضعیتی درآمده بود. در واقع، همین شکل و شمایلی که امروز خودروسازی ایران دارد، مدیون وجود و حضور چینی هاست. با این حال، چین بارها نشان داده است که نگاه دوستانه پایدار و متعددی به ایران ندارد، یعنی در دنیایی که تمام کشورها مشتری و یا شریک تجاری چین هستند، ایران قدرتی در چانه زنی ندارد و این کشور یکی از گزینه ها نیست، بلکه تنها گزینه است که اگر نباشد، اقتصاد کشور دچار تلاطم های شدید و شدیدتر خواهد شد. این مسئله درباره دیگر شریک این روزهای ایران، روسیه، نیز صادق است. نگاهی به نحوه برخورد و حضور در سایر کشورهای و دیدار با سران آن ها به سادگی جایگاه ایران در این مناسبات را نشان می دهند. این وضعیت باعث شده است هر محصولی که بدهند، داده اند، از میان گزینه های آنان باید انتخاب کنیم.

به نظر می رسد برای واردات خودروهای بنزینی و برقی هم آن ها تصمیم بگیرند، البته استفاده هر چه بیش تر و گسترده تر از خودروهای پاک به یک ضرورت تبدیل شده است؛ اما اگر این ضرورت است چرا پیش از آن که زیرساخت ها فراهم شود و هماهنگی لازم میان دستگاه های مرتبط به وجود آید، یکبارہ شاهد تغییر سیاست ها در این زمینه شده ایم؟

با این وجود، واردات فرصتی بود که با استفاده از آن می شد کم کم از طریق خودروسازان کشورهای غیر از چین اثر تحریم ها را کم و زمینه ها را برای عادی سازی روابط فراهم کرد. در واقع، اگر نیت برقراری این ارتباط وجود داشت، ابزارهای ساده ای برای پیش بردن گفت‌وگوها در اختیار داشتیم. به عنوان مثال، با پیوستن به FATF بهانه را برای نقل و انتقال مالی از بین می بردیم و در عین حال، با خرید و دادوستد با شرکت های بخش خصوصی امکان افزایش فشار روی دولت آن کشورها بیش تر می شد. حالا چندین و چند برابر سال های پیش از ممنوعیت داخلی و محرومیت خارجی باز هم ارز از کشور خارج می شود، اما غیر از کاسبان تحریم و چینی ها کسی دیگری از این دادوستد سود برده است؟

آیا شرکت هایی مانند کیا که فروش آن ها تقریباً دوبرابر از کل تولید ایران است یا نیسان که سال گذشته میلادی بیش از ۳.۵ میلیون دستگاه خودرو تولید کرده است، نمی توانستند به عنوان وکلای ایران عمل کنند؟ حالا مثلاً می توان فولکس و تویوتا را به این جمع اضافه کرد، اما محدود کردن های بیش تر قطعاً بدون دلیل و برنامه نبوده است؟

در بررسی روزگار خودرو از آخرین وضعیت واردات خودرو مطرح شد

وارداتی‌ها روی آب!



طریق سامانه یکپارچه، تعدادی از خودروهای فروخته شده، هنوز به مرحله ترخیص نرسیده و همچنان بار روی کشتی بوده و عملاً روی آب هستند.

ضیغمی درباره پیش‌بینی روند واردات خودرو گفت: برای امسال واردات ۶۰ هزار دستگاه خودرو هدف گذاری شده بود. از این رقم هدف‌گذاری شده تا کنون حدود ۹ هزار خودرو وارد شده که البته حدود هزار و ۵۰۰ خودرو همچنان روی آب بوده و به کشور نرسیده‌اند. کلید طلایی ادامه این روند تأمین ارز است و به همین دلیل نیز همه چیز به برنامه‌ریزی بانک مرکزی برای تأمین ارز بستگی دارد. بنابراین در ۲-۳ هفته طلایی پیشرو عملکرد بانک مرکزی برای تأمین و تخصیص ارز، آینده واردات خودرو را نمایان خواهد ساخت.

خبری از کارکردها نیست!

رئیس سازمان توسعه تجارت در ادامه بحث به واردات خودروهای کارکرده نیز اشاره کرد و گفت: واردات خودروهای کارکرده هنوز روند مشخصی ندارد و برای حل این موضوع باید ابتدا بحث تخصیص ارز تعیین تکلیف شود. با توجه به این موضوع نمی‌توان با قاطعیت درباره سرنوشت واردات این خودروها نظر داد.

پیش‌بینی روند واردات خودروهای نو

ضیغمی با اشاره واردات خودروهای اقتصادی گفت: خودروهای وارد شده به کشور اقتصادی هستند و این محصولات قیمت‌های ۹ هزار یورویی دارند. اما با توجه به شیوه عرضه و تعرفه و عوارش کمرگی، با قیمت نهایی بالاتر به بازار می‌رسد. درحقیقت سازگار عرضه خودروهای وارداتی، باعث ایجاد چنین قیمت‌هایی شد. وی با اشاره به اصلاح شیوه عرضه با هدف کاهش قیمت تمام شده این محصولات و تحقق هدف‌گذاری خودروهای اقتصادی گفت: وزارت صمت پیشنهادهایی مبنی بر اصلاح روند واردات و کاهش قیمت تمام شده خودروها، کمتر از نرخ‌های فعلی ارائه داده اما هنوز به نتیجه نرسیده است. ضیغمی در پایان تأکید کرد: خودروی با نرخ کمتر از ۸ هزار یورو در جهان وجود ندارد که بتواند استانداردهای ایران را پاس کند. بنابراین نمی‌توان نرخ کمی از عدد یاد شده را برای هر خودرو وارداتی در نظر گرفت و برای کاهش قیمت تمام شده خودروهای وارداتی چاره‌ای جز اصلاح روند عرضه و ترخیص نداریم.

هنوز اقدام جدی در واردات کارکردها صورت نگرفته است

رضا تقی‌پور، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با روزگار خودرو در رابطه تأخیر اجرای واردات خودروهای کارکرده گفت: متأسفانه هنوز اقدام جدی در خصوص واردات خودروهای کارکرده صورت نگرفته است. ظاهراً هماهنگی‌های لازم در بخش‌های مختلف دولت صورت گرفته و آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده هنوز ابلاغ نشده است. به گفته وزیر صمت نیز آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده در دولت



رضای تقی‌پور، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با روزگار خودرو در رابطه تأخیر اجرای واردات خودروهای کارکرده گفت: متأسفانه هنوز اقدام جدی در خصوص واردات خودروهای کارکرده صورت نگرفته است. ظاهراً هماهنگی‌های لازم در بخش‌های مختلف دولت صورت گرفته و آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده هنوز ابلاغ نشده است. به گفته وزیر صمت نیز آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده در دولت



واردات کارکرده‌ها آری یا نه؟



هادی خرسند: واردات خودروهای کارکرده در حالی وارد فاز جدید شده که چندی پیش وزیر صمت از ابلاغ این آیین‌نامه از سوی دولت خبر داد و بر تأمین ارز واردات خودروهای کارکرده تأکید کرد. اظهارات وزیر صمت در حالی مطرح شد که همزمان داوود منظور، رئیس سازمان برنامه و بودجه در همایش اقتصاد ایران، واردات ۳ میلیارد دلاری خودرو را به صلاح کشور ندانست و گفت: در این شرایط نباید منابع ارزی کشور را به واردات خودرو اختصاص دهیم. این اظهارات با واکنش‌های بسیاری همراه بوده و حتی مهدی ضیغمی، رئیس سازمان توسعه تجارت، اظهارات رئیس سازمان برنامه و بودجه را اظهارات شخصی خواند و تأکید کرده واردات خودرو به هیچ وجه متوقف نمی‌شود. این اختلاف نظرها با توجه به تأخیر تأمین ارز از سوی بانک مرکزی و احتمال بروز مشکلات در خدمات پس از فروش خودروهای کارکرده، با ابعاد تازه‌تری همراه شده است. روزگار خودرو در این گزارش به بررسی نظر کارشناسان درباره مزایا و معایب واردات خودروهای کارکرده پرداخته است.

مشکلات ورود خودروهای خارجی برای بازار

امیر حسن کاکایی، کارشناس خودرو در مورد وضعیت خودروهای کارکرده به خبرنگار روزگار خودرو گفت: ابهاماتی مانند خدمات پس از فروش و روند واردات خودروهای کارکرده، تصمیم‌گیری درباره اجرای این مصوبه را با تأخیر مواجه کرده است. با توجه به شرایط موجود احتمال به نتیجه رسیدن این پرونده تا پایان سال نیز وجود ندارد.

ورود کارکرده‌ها و کاهش موقتی قیمت‌ها

این کارشناس با اشاره به نظرات متناقض درباره درست یا نادرست بودن واردات خودرو کارکرده گفت: واردات خودرو کارکرده با هدف کاهش نرخ خودرو و ایجاد تعادل در بازار مطرح شد تا در نهایت به افزایش رفاه عمومی بیانجامد. کاکایی با اشاره به تأثیر واردات کارکرده‌ها بر بازار خودرو گفت: بدیهی است ورود خودروهای خارجی، منجر به افزایش عرضه در بازار شده که در نهایت به کاهش قیمت این کالا می‌انجامد هر چند که این کاهش نرخ موقتی خواهد بود. همچنین کاهش نرخ، بیشتر در مورد خودروهای مدل بالا و گرانقیمت اتفاق خواهد افتاد. کاکایی با اشاره به آثار زیانبار واردات گسترده خودروهای کارکرده گفت: تأمین ارز این واردات، دولت را با چالش ارزی بالایی این فرآیند مواجه خواهد کرد.

وی افزود: قرار بود امسال یک میلیون خودرو کارکرده وارد شود که تحقق این برنامه نیازمند حدود ۴ میلیارد دلار اعتبار است. به نظر

می‌رسد افزایش تقاضای ارز با توجه به چالش فعلی دولت در تأمین ارز، چندان قابل دفاع نیست. این کارشناس صنعت خودرو در عین حال بر واردات خودروهای کارکرده از کشورهای منطقه تأکید دارد و معتقد است خرید خودروهای اروپایی به دلیل ظرفیت تقبل و نبود تعهد، منطقی نیست. به عنوان مثال در آسیا، می‌توان از برندهای ژاپنی و در اروپا از خودروهای فرانسه استفاده کرد.

مشکل اساسی واردات خودروهای کارکرده

وی با تأکید بر اهمیت خدمات پس از فروش خودرو برای مصرف‌کننده گفت: یکی از ابهامات جدی خودروهای دست دوم احتمال تقلبی یا فیک بودن قطعات بوده و میزان استهلاک قطعات نیز مشخص نیست. از سوی دیگر با توجه به نبود خدمات پس از فروش برای این دست از خودروها احتمال بروز مشکل در آینده بالا می‌رود. تأمین قطعات یدکی این خودروها نیز می‌تواند به چالشی دیگر برای مصرف‌کننده تبدیل شود که باید مورد توجه مسئولان قرار گیرد. این روند در کل تأثیر منفی بر بازار خودرو خواهد داشت. کاکایی سرمایه‌گذاری جدید در صنعت خودرو را راهکار ساماندهی بازار خودرو دانسته و گفت: حدود یک دهه است که این صنعت با سرمایه‌گذاری واقعی مواجه نبوده و واردات خودرو و مشکلات کیفی این صنعت را حل نمی‌کند. اظهارات این کارشناس صنعتی در حالی مطرح می‌شود که بسیاری از کارشناسان نیز نبود فضای رقابتی و انحصار خودروسازی را از مشکلات فعلی صنعت خودرو ایران می‌دانند و معتقدند با واردات خودرو و ایجاد بازار رقابتی می‌توان در راستای ساماندهی این صنعت گام برداشت. سعید مدنی، کارشناس خودرو درباره دلایل تأخیر در واردات خودروهای کارکرده گفت: مشکل تأمین ارز مهمترین عاملی است که تاکنون مطرح شده و دلیل تأخیر در این روند را باید از مسئولان صنعت و بانک مرکزی جویا شد.

مدنی با اشاره به ظرفیت خودروسازی در ایران گفت: در حال حاضر ظرفیت تولید خودروسازان کشور بالغ بر یک میلیون و ۸۰۰ هزار دستگاه در سال است. این در حالی است که جمع تولید خودروساز بزرگ به یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه می‌رسد. با یک حساب سرانگشتی با ظرفیت بالقوه ۷۰۰-۸۰۰ هزار دستگاه در سال مواجه هستیم. بنابراین می‌توان به جای تمرکز بر واردات خودروهای کارکرده، بر تأمین ارز ترخیص قطعات از گمرک متمرکز شد.

شرط واردات خودروهای دست دوم

مدنی با بیان اینکه کشورها گاهی از روی ناچاری روی به واردات خودروی دست دوم می‌آورند و در کل سیاست واردات خودروهای کارکرده اصولی نیست و نمی‌توان آن را تأیید کرد. واردات خودرو کارکرده زمانی درست است که با وجود بکارگیری کل ظرفیت تولید، باز هم نیاز بازار داخل تأمین نشود و امکان واردات خودرو صفر هم وجود نداشته باشد. وی با اشاره به مشکلات واردات کارکرده‌ها گفت: کنترل کیفی خودروهای کارکرده با اما و اگرهای جدی مواجه است

و ابهاماتی در مورد تأمین استانداردهای ۸۵ گانه، نیز وجود دارد. در حالی که می‌توان ظرفیت‌های جدیدی برای خودروسازان داخلی ایجاد کرد تا با واردات سی کی دی منطبق با استانداردهای ۸۵ گانه، خودروهای مونتاژی با کیفیت روانه بازار کنند.

مدنی درباره قیمت تمام شده خودروهای اقتصادی نیز گفت: اعمال تعرفه و عوارض واردات و افزایش قیمت تمام شده، فاصله معناداری بین فلسفه واردات خودروهای اقتصادی با آنچه امروز شاهد آن هستیم ایجاد کرد. به عنوان مثال قیمت تمام شده یک خودرو ۱۵ هزار



دلاری با اعمال عوارض و تعرفه کمرگی به حدود یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان می‌رسد که در نهایت با قیمت یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومانی روانه بازار می‌شود.

چالش اساسی بین دولت و خودروسازان

این کارشناس صنعت خودرو با انتقاد بر سیاست قیمت‌گذاری دستوری در بازار خودرو گفت: چالش قیمت‌گذاری بین دولت و خودروسازان به چالشی جدی بدل شده و هر یک به دنبال اعمال نظر به نفع اقتصاد خود هستند. از یک سو دولت قصد کنترل نرخ را دارد و از طرفی خودروساز هم سعی می‌کند قیمت فروش را به گونه‌ای بالا ببرد تا بتواند بخشی از ضررهای خود را جبران کند. در نهایت قیمت تمام شده خودرو در بازار نه تنها متناسب با عرضه و تقاضا نبوده، بلکه متناسب با کیفیت محصول هم نیست.

سخن پایانی

صنعت خودروسازی در ایران با داشتن سهم ۱۸ درصدی از ارزش افزوده کل صنعت و سهم حدود ۳.۵ درصدی در تولید ناخالص داخلی، نقش پررنگ خود را در اقتصاد ملی نیز ایفا می‌کند. بسیاری معتقدند موضوع واردات خودرو کارکرده جز در شرایط اضطرار اقدامی غیرمنطقی و غیر اصولی است. منتقدان این سیاست با اشاره به مشکل تأمین ارز برای ترخیص قطعات خودرو از گمرک معتقدند، ارز واردات خودرو را می‌توان صرف ترخیص قطعات مانده در گمرک کرد. این در حالی است که صنعت مونتاژ قطعات، سهم قابل توجهی در فرآیند تولید خودرو در ایران داشته و امروزه بیش از ۵۰۰ شرکت در زمینه تولید قطعات خودرو فعالیت دارند. بنابراین به نظر می‌رسد مشکل خودروسازان وابسته به تأمین قطعات وارداتی نبوده و انحصار و نبود بازار رقابتی حرف نخست را در بروز مشکلات این صنعت می‌زند. بنابراین حل مشکلات این صنعت سودآور زیان‌ده به عوامل متعددی نیاز دارد.

خبر

تزریق ترس به رگ‌های بازار

در حالی که، مجلس درباره روند نامطلوب واردات خودرو وزیر صمت را به مجلس احضار کرده است، معاون رئیسی از به صلاح نبودن واردات دم می‌زند. آیا این صحبت‌ها منظوری، پیام و نظر دولت به مجلسیان نیست؟ آیا باز هم باید شاهد تزریق ترس و گرانی در رگ‌های بازار بود؟

پس از عزل فاطمی‌امین به رغم این که وی لایحه واردات خودروهای دست دوم را با دو فوریت به دولت تحویل داد، به نظر می‌رسد این بار دولت نمی‌خواهد جلوی مجلس کم بیاورد، حتی به قیمت استیضاح دوباره وزیر صمتی که مطلوب رئیس جمهور کار می‌کند.

البته هنوز منظور صحبت‌های داوود منظور، رئیس سازمان برنامه و بودجه، به صراحت چیزی را مشخص نمی‌کند، اما گویا حرفی که در گلوی دولت و وزیر صمت مانده بود را وی به زبان آورده است. هر چند داوود منظور از عبارت «به صلاح نیست» استفاده کرده است، اما به احتمال زیاد باید قید واردات خودروهای بنزینی را زد.

واردات خودرو به صلاح نیست

رئیس سازمان برنامه و بودجه دیروز (۲۰ آذر ۱۴۰۲) با اشاره به این که واردات دو تا سه میلیارد دلاری خودرو به صلاح کشور نیست، تصریح کرد: «ظرفیت تولید ۱.۵ میلیون دستگاه خودرو در کشور را داریم.»

داوود منظور افزود: «فرض کنیم سال آینده دو تا سه میلیارد دلار واردات خودرو انجام شود و براساس آن درآمدها و حقوق گمرکی را محاسبه می‌کنیم. در حالی که می‌دانیم به صلاح کشور نیست منابع ارزی کشور را به واردات خودرویی اختصاص دهیم که در داخل کشور ظرفیت تولید ۱.۵ میلیون خودرو را داریم.»

این در حالی است که بیش از یک سال از ابلاغ آیین‌نامه واردات خودرو گذشته است. دولت با این بهانه و حربه از اردیبهشت ماه سال جاری از یک سو، عرضه‌ها را کنترل کرد و از سوی دیگر، بازار را به رکود و سکون کشاند.

طی این مدت تمام نگاه‌ها به دروازه‌های کشور دوخته شده بود تا با ورود خودروهای صفر کیلومتر (صد البته غیر چینی) این خواب ۵ ساله به خیر تعبیر شود.

اما به رغم این که دولت حسابی برای واردات کیسه‌هایش را دوخت باز هم کار به کندی پیش رفت، سرانجام با اتهام بهانه‌ها و به پایان رسیدن دست‌انداها، از مهرماه این قفل شکست و عرضه‌ها آغاز شد.

در این مدت، هر چند بهانه‌هایی نظیر استاندارد و محیط زیست و عدم هماهنگی دستگاه‌ها برای علت این تأخیر مطرح می‌شد، اما مسئله اصلی کمبود و عدم تخصیص ارز بود.

البته همچنان در خصوص این که چرا برای خودروهای برقی، موبایل و جای ارز یافت می‌شود و برای واردات خودرو به ارز قحط می‌شود، ابهام زیادی وجود دارد، اما به هر ترتیب، دولت با ابزار واردات بازار را به خواب مصنوعی فرو برده است.

در این شرایط، وزیر صمت تمام انرژی و توان خود را به خودروهای برقی اختصاص داده است. با این حال تا به امروز، علی‌آبادی درباره واردات خودروهای بنزینی هیچ‌گاه به صراحت نظر خود را بیان نکرده است، اما از میزان صرف انرژی و زمانی که وقت خودروهای برقی کرده است می‌تواند به طور تلویحی سمت و سوی وی را متوجه شد.

در این میان، معاون رئیسی از توان ظرفیت تولید داخلی صحبت کرده است. از یک سو، می‌توان گفت خودروهای برقی شامل این گفته‌ها نمی‌شود، چراکه خودروهایی که به اسم داخلی پلاک و به تولید انبوه رسیده‌اند، در بهترین حالت کم تر از ۲۵ درصد داخلی سازی شده است.

پس می‌توان نتیجه گرفت تا زمانی که خودروسازان داخلی بتوانند ناترازی را از بین ببرند، ورود خودروهای برقی بلا مانع است.

از سوی دیگر، منظور به ظرفیت تولید داخلی اشاره کرده است، یا منظور وی ادامه تولید بر مبنای پلتفرم‌های قدیمی موجود است یا این که قرار است بخش‌های غیر چینی تولید هم به پلتفرم‌های چینی اختصاص پیدا کنند.

ضمن این که، وقتی معاون وزیر صمت به ظرفیت‌ها داخل اشاره می‌کند، حتماً در جریان افت تولید و چرایی آن قرار دارد، اما این که دولت چگونه می‌خواهد بازار را با تولید داخلی مدیریت و قیمت‌ها را کنترل کند، نمی‌توان اظهار نظری کرد، چون تپه فتح شده‌ای نمانده است. آخرین اقدام هم سامانه بود که مشخص شد یک کلاه بزرگ دیگر بر سر خریداران بوده است.

با این حال، با توجه به سوءاستفاده دولت از وضعیت بازار و قیمت خودروها به نظر می‌رسد که باز هم می‌خواهد از این نم‌د برای خود کلاهی درست کند، چراکه این بازار تنها با تزریق‌های حجیم، گسترده و متداوم به آرامش می‌شود، اما حالا دولت خود مخل این آرامش است.

به نظر می‌آید دولت در خصوص واردات خودرو دچار دوگانگی شده یا این که باز هم داستان دیگری در راه است. فردای بازار خودرو، قیمت‌ها و سفره مردم چه خواهد شد؟



سنسور دور موتور چیست و چگونه کار می‌کند؟

سنسور دور موتور یا (ESS (Engine Speed Sensor یک قطعه حیاتی در صنعت الکترونیک و خودرو سازی است. این سنسورها برای اندازه گیری سرعت یا موقعیت دورانی موتورها استفاده می‌شوند و نقش بسیار مهمی در کنترل و عملکرد صحیح موتور دارند. با توجه به اهمیت بالای سنسورهای دور موتور، تحقیقات و توسعه در این زمینه همواره ادامه دارد تا بتوان عملکرد و دقت این سنسورها را بهبود بخشید.

آنچه در این مطلب می‌خوانید:

سنسور دور موتور چیست؟

سنسور دور موتور در خودروها یک قطعه الکترونیکی است که سرعت و موقعیت چرخش میل لنگ موتور را اندازه گیری می‌کند و به کامپیوتر مرکزی خودرو (ECU) ارسال می‌کند. ECU از این اطلاعات برای کنترل زمان تزریق سوخت، جرقه زنی، سیستم‌های ضد قفل و دیگر عملکردهای موتور استفاده می‌کند و با استفاده از میدان مغناطیسی یا نور، سیگنال‌های الکتریکی تولید می‌کند. سنسورهای دور موتور معمولاً از چندین نوع تکنولوژی مختلف برای اندازه گیری سرعت یا موقعیت استفاده می‌کنند، از جمله اثر هال، اثر هال اپتیکی، تغییرات جریان الکتریکی و میدان مغناطیسی. این تکنولوژی‌ها به حسگرها این امکان را می‌دهند تا با دقت بسیار بالا اطلاعات را از موتور جمع‌آوری کنند. با توجه به اینکه سرعت و موقعیت دقیق موتورها برای کاربردهای صنعتی و خودرو سازی بسیار حائز اهمیت است، سنسورهای دور موتور با دقت بالا و قابلیت اطمینان بالا باید طراحی شوند. همچنین، این سنسورها باید قادر به عملکرد در شرایط محیطی مختلف، از جمله دما، رطوبت و فشار باشند.

سنسور دور موتور چگونه کار می‌کند؟

سنسور دور موتور کار خود را با ایجاد سیگنال‌های الکتریکی از طریق تغییر میدان مغناطیسی یا نور انجام می‌دهد. این سیگنال‌ها سرعت و موقعیت چرخش میل لنگ موتور را نشان می‌دهند و به کامپیوتر مرکزی خودرو (ECU) ارسال می‌شوند. ECU از این سیگنال‌ها برای کنترل عملکرد موتور استفاده می‌کند.

چند نوع سنسور دور موتور وجود دارد؟

انواع مختلفی از سنسور دور موتور وجود دارد که در اینجا به سه نوع رایج آنها اشاره می‌کنیم:

سنسور تغییر پذیری متغیر (VR): این سنسور از یک آهنربا و یک سیم پیچ تشکیل شده است. وقتی یک قطعه فلزی به سنسور نزدیک یا دور می‌شود، میدان مغناطیسی تغییر می‌کند و ولتاژ متناوب (AC) در سیم پیچ ایجاد می‌شود. فرکانس و شکل موج ولتاژ بستگی به سرعت و موقعیت چرخش میل لنگ دارد. این سنسور نیازی به تغذیه برق ندارد؛ ولی ولتاژ تولید شده ممکن است بسیار بالا باشد. این سنسور در برخی از خودروهای قدیمی مانند پژو ۴۰۵ و پراید استفاده می‌شود.

سنسور اثر هال (HALL): این سنسور از یک آهنربا و یک ترانزیستور تشکیل شده است. وقتی یک قطعه فلزی به سنسور نزدیک یا دور می‌شود، میدان مغناطیسی تغییر می‌کند و ترانزیستور روشن یا خاموش می‌شود. این سنسور نیاز به تغذیه برق دارد و ولتاژ مستقیم (DC) در خروجی ایجاد می‌کند. ولتاژ خروجی دو حالت دارد: صفر ولت (زمین) و ولتاژ تغذیه (مثلاً ۵ ولت). این سنسور در برخی از خودروهای جدیدتر مانند پژو ۲۰۶ و سمند استفاده می‌شود.

سنسور نوری (OPTO): این سنسور از یک منبع نوری مثل LED و یک گیرنده نوری (مثل فتوترانزیستور) تشکیل شده است. وقتی یک قطعه فلزی بین منبع و گیرنده نوری قرار می‌گیرد، نور قطع می‌شود و ولتاژ خروجی تغییر می‌کند. این سنسور نیز نیاز به تغذیه برق دارد و ولتاژ مستقیم (DC) در خروجی ایجاد می‌کند. ولتاژ خروجی دو حالت دارد: صفر ولت (زمین) و ولتاژ تغذیه (مثلاً ۵ ولت). این سنسور در برخی از خودروهای ژاپنی مانند میتسوبیshi استفاده می‌شود.

سنسور دور موتور کجا قرار دارد؟

این در خودروها معمولاً در نزدیکی محور چرخ‌ها یا در نزدیکی موتور (در قسمت عقب موتور بر پوسته کلاچ و نزدیک فلاپول) قرار دارد. البته ممکن است این سنسور در خودروهای مختلف در قسمت‌های دیگری قرار گرفته باشد.

علائم خرابی سنسور دور موتور چیست؟

- برخی از علائم خرابی این سنسور به شرح ذیل هستند:
- قطع شدن پمپ بنزین زمانی که خودرو استارت می‌خورد
- افزایش مصرف سوخت خودرو
- کاهش قدرت موتور
- استارت خوردن اما روشن نشدن
- تغییر صدای موتور
- گاز خوردن در حالت سکون یا تعویض دنده
- ریپ زدن موتور هنگام شتابگیری
- خاموش شدن موتور ترافیک‌ها
- روشن شدن چراغ چک
- تأخیر در روشن شدن موتور
- نمایش نادرست دور موتور خودرو



همه چیز درباره سوپرشاژ خودرو

یافت؛ اما تمامی سوپرشاژرها مشابه هم نیستند و به سه دسته اصلی گریز از مرکز، توئین اسکرول و روتس تقسیم می‌شوند. از بین این سه نوع ذکر شده سوپرشاژر گریز از مرکز کاراترین آن‌هاست اما پرفورمنس را به صورت مداوم و یکنواخت بیشتر نمی‌کند. این سوپرشاژر همانند توربو بهترین عملکرد را در دورهای بالاتر ارائه می‌کند؛ اما نمونه توئین اسکرول بوست مداومی را در دورهای مختلف تولید می‌کند. از آنجایی که سوپرشاژر روتس هوا را بجای مترامکرم کردن می‌دمد، گاهی اوقات از آن به عنوان دمنده یاد می‌شود.

سوپرشاژرها همیشه صدای ناله بلندی تولید نمی‌کنند

سوپرشاژرها نیز همانند توربو در زمان کارکرد خود صدایی تولید می‌کنند. اگر چه خودروسازان تلاش دارند صدای سوپرشاژر را در خودروهای لوکس به کمترین میزان برسانند اما در مدل‌هایی همچون دوج چلنجر هکلت این تکنولوژی نماد مهمی است. البته تمامی سوپرشاژرها صدای بلندی ندارند. از آنجایی که نمونه‌های گریز از مرکز فاقد روتورهای پیچشی هستند بنابراین کمترین صدا را دارند. البته هنوز هم صدای سوت یا ناله از آن‌ها به گوش می‌رسد. سوپرشاژرهای روتس بزرگ‌ترین اندازه و بیشترین صدا را دارند. البته باید دانست نمونه‌های فابریک و کارخانه‌ای معمولاً صدای کمتری را نسبت به مدل‌های افرمارکتی تولید می‌کنند.

سوپرشاژر روشی عالی برای بهبود پرفورمنس پیشرفته‌های درون‌سوز است. برخلاف توربوشاژر که نیازمند سرعت بالای پیشروانه برای عملکرد بهتر خواهد بود، سوپرشاژر بوست آنی را درست از همان لحظه اول کارکرد پیشروانه در اختیار راننده قرار می‌دهد؛ اما مشکلاتی نیز در زمینه استفاده از این تکنولوژی وجود دارد. سوپرشاژر با تسخه کار می‌کند و بنابراین همانند دیگر اجزای مشابه، نقاط ضعفی را به همراه دارد. به‌طور مثال سوپرشاژر برای مترامکرم کردن هوا و فرستادن آن به محفظه احتراق جهت افزایش قدرت تولیدی از خروجی خود پیشروانه بهره می‌برد درحالی که توربوشاژر از گازهای آگروز استفاده می‌کند. زمانی که بخواهید با خودروی مجهز به سوپرشاژر رانندگی کنید فاکتورهای زیادی وارد میدان خواهند شد.

راندمان پیشروانه، قابلیت اطمینان، پرفورمنس و هزینه‌های نگهداری جزو موارد مهمی هستند که باید به خاطر سپرده شوند. در ادامه به ۱۰ نکته مهم درباره خودروهای مجهز به سوپرشاژر اشاره می‌کنیم.

همه سوپرشاژرها مشابه هم نیستند

سوپرشاژر با وارد کردن هوای بیشتر به پیشروانه باعث افزایش پرفورمنس آن می‌شود و بنابراین هرچقدر هوای بیشتری وارد شود میزان احتراق افزایش خواهد

پیشروانه سوپرشاژر دار سوخت بیشتری مصرف می‌کند

سوپرشاژر پرفورمنس را به‌طور قابل توجهی بیشتر می‌کند اما این امر با هزینه‌ای که مصرف سوخت بیشتر است همراه خواهد بود. به همین خاطر است که خودروسازان از توربو در مدل‌های اقتصادی خود استفاده می‌کنند. توربو از قدرت پیشروانه برای عملکرد خود استفاده نمی‌کند و گازهای خروجی آگروز هستند که آن را به کار می‌اندازند.

سوپرشاژر می‌تواند هزینه‌های نگهداری خودرو را افزایش دهد

افزایش مصرف سوخت تنها هزینه‌ای نیست که به خاطر استفاده از سوپرشاژر باید بپردازید. این قطعه می‌تواند هزینه‌های نگهداری کلی خودرو را نیز بیشتر کند. افزایش پرفورمنس باعث فشار بیشتر به قطعات پیشروانه شده و استهلاک آن‌ها را بالا می‌برد. خود سوپرشاژر نیز نیازمند تعمیر و نگهداری است. میزان مبلغی که باید در این زمینه هزینه شود به نوع سوپرشاژر و خودرو بستگی دارد.

سوپرشاژر می‌تواند روی قابلیت اطمینان پیشروانه اثر بگذارد

افزودن سوپرشاژر به پیشروانه می‌تواند تأثیر منفی روی قابلیت اطمینان آن بگذارد. البته این موضوع به خود پیشروانه بستگی دارد. معمولاً نمونه‌های فابریک و کارخانه‌ای از این نظر وضعیت بهتری دارند. در صورتی که خودرو را تحت فشار بگذارید استهلاک قطعات پیشروانه بیشتر شده و بنابراین خرابی بیشتری در پی خواهند داشت. همچنین استفاده از این قطعه در پیشروانه‌هایی که به‌صورت استاندارد پذیرای سوپرشاژر نیستند باعث کاهش قابلیت اطمینان قطعات می‌شود.

سوپرشاژر می‌تواند روی قیمت فروش خودرو اثر بگذارد

شاید یک روزی به دنبال فروش خودروی خود باشید. در صورتی که خودرو به‌صورت افرمارکتی از سوپرشاژر استفاده کند احتمال افت قیمت آن بیشتر خواهد بود. اگر چه استفاده از محصولات تیونرهای مشهور روی قیمت خودرو تأثیر مثبت دارد اما استفاده از قطعات بی کیفیت و بی‌نام‌ونشان تأثیر منفی روی قیمت فروش خودرو خواهد گذاشت. بهترین کار مراجعه به یک شرکت معتبر و شناخته شده است.

افزایش حق بیمه به خاطر استفاده از سوپرشاژر

خودروسازان معمولاً از سوپرشاژر روی خودروهای پرفورمنس استفاده می‌کنند و این خودروها حق بیمه بیشتری نسبت به مدل‌های اقتصادی دارند. البته چنین چیزی مشکل‌ساز نیست و خود کارخانه گارانتی کاملی برای قطعات پیشروانه اعمال می‌کند.

زمانی که وارد دنیای تیونینگ شوید شاید با هزینه‌های بیشتری در زمینه بیمه روبرو گردید و شاید حتی نتوانید شرکت بیمه‌ای را برای بیمه کردن خودروی خود بیابید چراکه برخی شرکت‌های بیمه چنین تغییراتی را قبول نمی‌کنند.

احتمال ایجاد مشکل بین سوپرشاژر افرمارکتی و قطعات فابریک

تمامی قطعات مکانیکی بکار رفته در خودروها برای سطح مشخصی از تلوآنس طراحی می‌شوند. زمانی که یک سوپرشاژر را به پیشروانه اضافه می‌کنید استرس بیشتری به قطعات استاندارد پیشروانه وارد می‌شود. در واقع افزایش قدرت و گشتاور پیشروانه می‌تواند فشار زیادی را به قطعات فابریک وارد کند.

استفاده از سوپرشاژر شاید نیازمند ارتقای قطعات دیگری باشد

همان‌طور که در بالا اشاره شد نصب سوپرشاژر روی پیشروانه می‌تواند باعث ایجاد مشکلاتی در قطعات استتوک شود چراکه آن‌ها نمی‌توانند پرفورمنس اضافی را تحمل کنند. به همین منظور شاید مجبور شوید قطعات استاندارد پیشروانه را با برخی نمونه‌های کاراتر تعویض کنید. برای مثال شاید نیازمند تعویض ترمزها و استفاده از لاستیک‌های پرفورمنس شوید.

پیشروانه‌های سوپرشاژردار آلاینده‌گی بیشتری دارند

سوپرشاژر هوای بیشتری را وارد پیشروانه می‌کند که این به معنی سوزاندن بیشتر مخلوط سوخت و هوا خواهد بود. نتیجه این کار افزایش قدرت پیشروانه و البته افزایش آلاینده‌گی است؛ بنابراین در صورتی که به دنبال نصب این قطعه روی خودرو باشید باید سیستم‌های کنترل آلاینده‌گی مناسبی را نیز در نظر بگیرید. اگر به دنبال استفاده از سوپرشاژر استاندارد کارخانه‌ای هستید تمامی تغییرات لازم را باید اعمال کنید. همچنین باید قوانین محلی را در زمینه میزان آلاینده‌گی و مصرف سوخت رعایت نمایید.

