توقف فعالیت لیزینگ‌های زیرمجموعه خودروسازان در بخش «سواری شخصی» ۱۰ساله شد

قیمت گذاری دستوری؛ مانع فروش اقساطی ایران خودرو و سایپا

اعطای تسهیلات خرید جدید توسط لیزینگ‌های زیرمجموعه دو خودروساز بزرگ مانند شرکت‌های لیزینگ ایران‌خودرو و رایان‌سایپا در بخش سواری شخصی طی یک‌دهه اخیر تقریبا متوقف بوده است

کارشناسان و فعالان صنعت خودرو معتقدند دولت باید اجازه دهد خودروسازان با اختیاراتی که دارند و براساس مصوبات هیات‌مدیره‌های خود درخصوص نحوه فروش و قیمت‌گذاری، خودروهای خود را به متقاضیان واگذار کنند تا این امر به افزایش تولید و ارتقای سطح کیفیت و خدمات بینجامد.

درصورتی‌که عرضه خودرو در اختیار خودروسازان باشد، می‌توانند به روش‌های مرسوم ازجمله شرایط اقساطی اقدام به فروش خودرو کنند تا عموم مردم بتوانند از این طریق خودرو خریداری کنند. اما به دلیل اصرار دولت‌ها بر قیمت‌گذاری دستوری و فروش تکلیفی، اعطای تسهیلات خرید جدید توسط لیزینگ‌های زیرمجموعه دو خودروساز بزرگ در بخش سواری شخصی طی ۱۰سال گذشته تقریبا متوقف بوده است.

سعید مدنی، مشاور صنعت خودرو و مدیرعامل اسبق سایپا با اشاره ضرورت فعالیت شرکت‌های لیزینگ برای پرکردن فاصله توان خرید متقاضیان با نرخ محصولات به «دنیای‌خودرو» گفت: «در بسیاری از کشورهای جهان، خودروهای اقتصادی و متوسط به‌صورت نقد فروخته نمی‌شوند، بلکه تماما به‌صورت اقساطی است. اما قیمت‌گذاری دستوری سبب شده تفاوت زیادی را بین قیمت کارخانه‌ای و بازاری خودروها شاهد باشیم که این مساله باعث می‌شود تا قیمت خودرو به‌تدریج بالا برود، قدرت خرید مردم پایین بیاید و در این بین، خریداران غیرواقعی سود می‌برند.»

وی تاکید کرد: «وقتی قیمت‌گذاری و نحوه فروش خودرو در اختیار خودروسازان قرار گیرد و توقف زیان‌دهی آن‌ها تضمین شود، فروش اقساطی نیز با همکاری بانک‌ها و شرکت‌های لیزینگ زیرمجموعه خودروسازان از سر گرفته می‌شود و در کنار آن مصرف‌کننده واقعی می‌تواند اقدام به خرید خودرو با شرایط، قیمت و کیفیت مناسب کند.»

نظام قیمت گذاری در صنعت خودرو همواره مورد نقد فعالان این حوزه قرار داشته است. به نظر شما راهکار جلب رضایت متقاضیان درحالی‌که بنگاه‌خودروسازی هم متحمل هزینه و زیان نشوند، چیست؟

باتوجه به انتظارات تورمی در اقتصاد کشور، باید قیمت‌گذاری خودروها هر چند ماه یک بار مورد تجدید نظر قرار گیرد، این در حالی است که گاهی بیش‌از یک‌سال قیمت‌های خودرو افزایش پیدا نمی‌کند؛ تداوم این وضعیت باعث شده است سوداگری در بازار خودرو افزایش یابد. افزایش نیافتن قیمت خودرو به نفع مردم نیست، زیرا از هر ۱۰ نفر فقط یک نفر خریدار واقعی است و بقیه افراد به خاطر سود خودرو و مابه‌التفاوت قابل‌توجه قیمت بازاری و کارخانه‌ای، سرمایه‌گذار هستند و به همین دلیل سرمایه‌های سرگردان به سمت خرید خودرو هدایت می‌شود. قیمت‌گذاری دستوری آن هم در شرایطی که اقتصاد در وضعیت تورمی قرار دارد، نمی‌تواند حاشیه سود خودروساز را تامین کند؛ نتیجه چنین رویکردی کاهش تیراژ و عقب ماندن از چشم‌انداز تولید خودرو است. باید قیمت‌گذاری در این صنعت آزاد شود، اگر دولت می‌خواهد به مصرف‌کننده یارانه بپردازد و قیمت‌ها را ثابت نگه دارد، باید مابه‌التفاوت قیمت تمام‌شده و حاشیه سود منطقی آن را به خودروساز پرداخت کند. در بسیاری از کشورها برخی کالاها مشمول قیمت‌گذاری دستوری می‌شوند، اما ایران نخستین کشوری است که صنعت خودرو آن از نظام قیمت‌گذاری دستوری پیروی می‌کند.فعالان بازار خودرو معتقدند رشد نرخ محصولات خودروسازان باعث خروج خودرو از سبد بسیاری از متقاضیان شده است. همان‌طور که پیش‌تر مطرح شد، شرکت‌های لیزینگ برای تسهیل خرید محصولات خودروسازان در اکثریت کشورها فعال هستند. چرا در یک دهه اخیر شرکت‌های لیزینگ زیرمجموعه خودروسازان مثل رایان‌سایپا و لیزینگ ایران‌خودرو در بخش خودروهای سواری شخصی فعالیتی نداشته‌اند؟

تامین نقدینگی کم‌هزینه در صنعت خودرو یکی معضلات بزرگ محسوب می‌شود. چراکه بانک‌ها ریسک اعطا وام به این صنعت را بالا می‌دانند. به همین دلیل جذب سرمایه برای توسعه این بنگاه‌ها با دشواری‌هایی روبه‌رو است. از سوی دیگر، تعیین تکلیف محصولات خودروسازان از سوی دولت نه‌تنها به ضرر خودروسازان بوده، بلکه باعث مشکلاتی بسیاری در صنعت خودرو شده که رسیدن زیان انباشته بیش از ۲۰۰هزار میلیارد تومانی ۲ خودروساز بزرگ کشور یکی از نتایج آن است. مشکلات صنعت خودرو به خاطر کمبود نقدینگی و نظام قیمت‌گذاری است. اکنون با زیان انباشته خودروسازان می‌توان ۲ کارخانه بزرگ و پیشرفته تولید خودرو راه اندازی کرد.

کشف بیش‌از ۲۰۰ همت زیان انباشته در صنعت خودرو باعث شده است برخی کارشناسان به آینده این صنعت بدبین شوند. به نظر شما آیا مدیران این صنعت توان و برنامه‌ای برای جبران زیان‌های تحمیل شده به این بنگاه‌ها را دارند؟

صنعت خودرو می‌توانست خودکفا و حتی صاحب خودروهای برقی شود، اما حالا دولت باید هزینه‌هایش را بپردازد. حتی اگر قیمت‌گذاری دستوری لغو هم نشود، باید تعدد تصمیم‌گیران در این بخش کاهش یابد. مثلا یک یا دو دستگاه در مورد قیمت خودروتصمیم بگیرند.صنعت قطعه با رکود قیمتی و مطالبات معوق سنگین نمی‌تواند حقوق کارگران خود را افزایش دهد. کارخانجات قطعه‌سازی حتی در جذب نیروهای ساده هم عاجزند که علت آن هم وضعیت خودروسازی است. شورای رقابت فولاد و پتروشیمی را رها کرده و برای خودرو که محصول نهایی است،تصمیم‌گیری می‌کند. پولی که می‌تواند صرف تکنولوژی و تجهیزات شود، نباید صرف واردات خودروهای چینی شود. ما مخالف واردات نیستیم، اما به شرطی که از صنعت داخلی حمایت شود. دولت ۴۰درصد از صنعت خودروسازی پول بابت هزینه‌های مختلف اعم‌از مالیات و بهره بانکی می‌گیرد.

واگذاری خودروسازان به بخش خصوصی یکی از مهم‌ترین برنامه‌های دولت‌ها در ادوار گذشته است که هیچ‌گاه اقدام موثری در این خصوص نشده است. راهکار پیشنهادی شما برای بازگشت این صنعت به مسیر توسعه چیست؟

در صنعت خودرو ایران دولت باید در نقش قانون‌گذار ظاهر شود و بر اجرای قوانین نظارت داشته باشد و مالکیت و مدیریت را به بخش خصوصی واگذار کند. به باور من، چنین سیاستی می‌تواند راه نجات این صنعت باشد. مدیران دولتی صنعت خودرو از آن‌جا که ازسوی دولت منصوب می‌شوند، نمی‌توانند هیچ‌گونه مخالفت و مقاومتی در برابر دولت داشته باشند و درصورتی‌که چنین عملکردی از خود نشان دهند، به‌سرعت سمت خود را از دست می‌دهند. امروز مدیریت دولتی در صنعت خودرو به نارضایتی دولت، مردم، خودروساز و قطعه‌ساز انجامیده و همه این‌ها گویای این واقعیت است که صنعت خودرو نیاز به اعمال تغییرات مدیریتی دارد.ویژگی مدیران بخش خصوصی این است که تامین سود شخصی برایشان در اولویت است، اما این مدیران می‌دانند که برای تامین سود شخصی باید جامعه مصرف‌کننده را نیز منتفع سازند و آن‌ها را از کیفیت و قیمت کالای خود راضی نگاه دارد. چنین دستاوردی در بستری حاصل می‌شود که رقابت بر آن حاکم باشد و دولت باید بستر رقابتی شدن را فراهم کند و امور را به این بستر رقابتی بسپارد تا همه چیز را تنظیم می‌کند.مهم‌ترین دلیلی که درحال‌حاضر محصولات خودروسازان داخلی را از دید متقاضیان بی‌کیفیت نشان می‌دهد، عدم ارتقای این محصولات در مقایسه با دیگر محصولات خودروسازان جهانی است. باید با ارتباط و تعاملات گسترده با کشورهای برتر خودروساز جهانی، از تکنولوژی‌های آن‌ها بهره برد؛ نه این‌که پنج سال در کشورمان آزمون و خطا کنیم تا بتوانیم به فناوری دست یابیم. تعامل با کشورهای جهان به ارتقای کیفیت، ایجاد فضای رقابتی، افزایش تولیدات و تنوع مدل‌ها و در نهایت افزایش صادرات کمک می‌کند.

آغاز ثبت نام محصولات آئودی در ایران

یک شرکت داخلی دو مدل آئودی مدل ۲۰۲۴ را در سگمنت های سواری و کراس اور در سامانه جانبازان عرضه نمود.

به گزارش «اخبار خودرو»،دو خودروی A۳ سواری مدل ۲۰۲۴ و Q۳ اسپرت بک مدل ۲۰۲۴ برای انتخاب جانبازان غیور کشور نهایی شده است و جانبازان عزیز می توانند برای ثبت نام این محصولات از طریق سامانه اقدام نمایند. گفتنی است هر دو خودرو از آخرین تکنولوژی های فنی و رفاهی روز شرکت آئودی بهره میبرند به طوری که رقیبان اصلی محصولات بنز و ب ام و در دنیا به شمار می روند.

با توجه به دسته بندی ارائه شده، جانبازان عزیز کشور در دسته ۵۰ تا ۶۹ درصد جانبازی می توانند خودروی A۳ را انتخاب نموده و جانبازان ۷۰ درصد ویژه می توانند خودروی Q۳ را مد نظر قرار دهند.

خودروی کراس اور Q۳ تیپ اسپرت بک مدل ۲۰۲۴ از یک پیشرانه ۱,۵ لیتری توربو که از تکنولوژی TFSI بهر ه می برد که می تواند ۱۵۸ اسب بخار را با گشتاور ۲۵۰ نیوتن متری به چرخ های جلو منتقل کند. این خودرو در ۹,۵ ثانیه از سرعت صفر به ۱۰۰ کیلومتر در ساعت می رسد.

همچنین خودروی A۳ سواری مدل ۲۰۲۴ از یک پیشرانه ۱,۴ لیتری توربو با تکنولوژی TFSIکه می تواند ۱۴۷ اسب بخار را با گشتاور ۲۵۰ نیوتن متری به چرخ های جلو منتقل کند. این خودرو ۹ ثانیه زمان لازم دارد تا به سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت برسد.

بر اساس نظر سنجی های انجام شده و با توجه به اینکه برند آئودی در سال های اخیر غایب اصلی بازار خودروهای وارداتی کشور به شمار می رود، محصولات آئودی یکی از پر تقاضاترین محصولات این دور سامانه جانبازان به شمار می رود.

مطالعه جدید درباره نقص‌های ساختاری در کالیپرهای ترمز و تاثیر آن بر صنعت خودرو

مطالعه‌ای که اخیرا توسط یک شرکت مهندسی ترمز انجام شده، عیوب قابل توجهی را در کالیپرهای ترمز جدید که به‌تازگی وارد بازار شده‌اند، شناسایی کرده و این یافته‌ها موجب نگرانی‌های گسترده‌ای در صنعت‌خودرو شده است.

این گزارش نشان می‌دهد ۲۹ عیب ساختاری و مکانیکی در سه برند مختلف از این قطعات شناسایی شده که هیچ‌یک نتوانسته‌اند استانداردهای سختگیرانه OEM (تولیدکننده تجهیزات اصلی) را برآورده کنند. این مسائل، بحث‌هایی را در مورد کیفیت قطعات، نیاز به‌مهارت‌های تخصصی و بهبود مقررات در صنعت‌خودرو مطرح و برجسته کرده است یافته‌های این مطالعه بر نگرانی‌های ایمنی در جاده‌ها افزوده است. عیوب شناسایی‌شده عمدتا شامل استفاده از مواد بی‌کیفیت و عدم‌رعایت الگوهای استاندارد بوده‌اند که می‌تواند به‌کاهش ایمنی خودروها منجر شود. هاوارد هورویچ، مدیرعامل شرکت « Horwich Motor Engineers » تاکید کرده که این مشکلات تنها به‌کیفیت پایین قطعات محدود نمی‌شود، بلکه نشان‌دهنده مسائل بزرگ‌تری در صنعت‌خودرو است.

هورویچ با بیش از ۵۰ سال تجربه در صنعت‌خودرو نگران است که روند کنونی بازار به‌سمتی برود که مهارت‌های تخصصی و مقررات دقیق جای خود را به‌استانداردهای پایین‌تر و استفاده از قطعات بی‌کیفیت بدهد.

وی اظهار داشت: «ما با افزایش تعداد خودروهای ناایمن در جاده‌های بریتانیا روبه‌رو هستیم که حاصل استفاده از قطعات بی‌کیفیت توسط تکنسین‌های ماهر است. این موضوع نه تنها ایمنی رانندگان و مسافران را به‌خطر می‌اندازد، بلکه به‌اعتبار و پایداری صنعت نیز آسیب می‌زند. »

مارک هالام، مدیر بازاریابی در مهندسی ترمز بر اهمیت استفاده از قطعات باکیفیت تاکید کرده و نقش حیاتی مشارکت صنعت در افزایش استانداردها را برجسته می‌کند. او اظهار داشت: «مهم است که گاراژها و تامین‌کنندگان وارد این بحث شوند و مسئولیت خود را در قبال کیفیت قطعات برعهده بگیرند. استفاده از قطعات باکیفیت که مشخصات عملکردی را برآورده می‌کنند و فرآیند تولید آن‌ها کاملا قابل ردیابی است، باید به‌عنوان یک استاندارد صنعتی پذیرفته شود.»هورویچ در ادامه به‌اهمیت بهبود استانداردها و مقررات در گاراژها اشاره کرد و بیان داشت که این امر می‌تواند از تاثیر منفی بر مشاغل و فعالیت تکنسین‌های با تجربه جلوگیری کند. وی خاطرنشان کرد: «افزایش استانداردها و متناسب‌سازی قیمت‌ها در بازار گاراژها ضروری است تا از ورود قطعات بی‌کیفیت به زنجیره‌تامین جلوگیری شود. این مساله همچنین به‌حفظ رقابت‌پذیری و کیفیت خدمات ارائه‌شده توسط تکنسین‌های مجرب کمک می‌کند. »

این گزارش و بحث‌های پیرامون آن، نیاز فوری به‌بهبود مقررات و کنترل کیفیت در صنعت‌خودرو را به‌ویژه در رابطه با ایمنی و قابلیت اطمینان قطعات حیاتی مانند کالیپرهای ترمز برجسته می‌کند. با توجه به اهمیت بالای این قطعات در حفظ ایمنی خودروها، ارتقای استانداردها و تقویت نظارت‌ها ضروری به‌نظر می‌رسد تا از بروز حوادث و مشکلات جدی جلوگیری شود. صنعت‌خودرو نیازمند یک رویکرد جامع‌تر به مساله کیفیت و ایمنی است که نه تنها به کاهش خطرات بلکه به افزایش اعتماد مصرف‌کنندگان نیز کمک کند.

نقش بازدارنده «پلاک سوم» در سرقت خودرو و تخلفات رانندگان

قانون نصب پلاک‌سوم از سال ۱۳۸۴ تصویب شده اما اجرای آن تا امروز به تعویق افتاده؛ این در حالی است که قرار بود این طرح سال گذشته به بهره‌برداری برسد. در ادامه به بررسی بیشتر این موضوع می‌پردازیم.

چند روز پیش رئیس پلیس راهور فراجا در پاسخ به این سوال که چه زمانی طرح پلاک‌سوم اجرایی می‌شود، گفت: پلاک‌سوم، قابلیت هوشمندی است که باید به خودرو اضافه شود، بنابراین نیاز به بسترها و الزاماتی دارد که این الزامات و قابلیت‌ها در حوزه پلیس نیست.

سردار تیمور حسینی ادامه داد: این تغییرات باید در بخش خودروسازی و همچنین فناوری اطلاعات کشور بیفتد تااین قابلیت و بستر برای اجرای موضوعی تحت عنوان پلاک‌سوم ایجاد شود. توضیح خلاصه و مختصر درباره پلاک‌سوم این است که در صورت نصب پلاک‌سوم روی خودرو، بدون اینکه نیازی به رؤیت پلاک باشد، یک دستگاه ریدر که می‌تواند اطلاعات را بخواند، از طریق فرستنده‌ای که روی خودرو نصب می‌شود، می‌تواند اطلاعات را دریافت کند.

رئیس پلیس راهور فراجا بیان کرد: هنوز این بستر در خودروها ایجاد نشده است و من نمی‌توانم بگویم که چه زمانی این اتفاق می‌تواند اجرایی و عملیاتی شود؛ اما اگر اجرایی و عملیاتی شود در بسیاری از موارد می‌تواند کمک‌کننده باشد.

در واقع در همه موضوعات می‌تواند عامل بسیار مهم و بازدارنده‌ای باشد ازجمله در مورد سرقت خودرو و نوع رفتارهای پرخطر رانندگان. سردار حسینی تاکید کرد: اگر خودروها مجهز به این قابلیت باشند در ماموریت‌ها مانند ماموریت اربعین و یا طرح‌های نوروزی و تابستان، ما در لحظه می‌توانیم بررسی کنیم که در هر محور چه تعداد و چه نوع خودروهایی و با چه سرعتی در حال تردد هستند.

در واقع تمام اطلاعات مورد نیازمان را می‌توانیم از طریق همین پلاک‌سوم در اختیار داشته باشیم. این موضوع بسیار مهم است و امیدواریم بتوانیم هرچه سریع‌تر از این قابلیت استفاده کنیم.براساس ماده۱۳ آیین‌نامه راهور مصوب ۱۳۸۴ باید همراه یک زوج پلاک، پلاک‌سوم وسیله‌نقلیه نیز به‌صورت برچسب از سوی راهنمایی و رانندگی یا اشخاص مورد تایید راهنمایی‌ورانندگی صادر و روی شیشه جلو یا عقب وسیله‌نقلیه نصب شود. این برچسب دارای اطلاعات شماره پلاک، تاریخ سپری شدن اعتبار پلاک، کد واحد شماره‌گذاری و شماره است.

پلاک‌سوم با هر بار تمدید اعتبار پلاک، نقل و انتقال مالکیت و تعویض قطعات اصلی و رنگ وسیله‌نقلیه با اطلاعات جدید تولید و جایگزین پلاک‌سوم پیشین خواهد شد. پلاک‌سوم در قالب دو چیپ روی پلاک و زیر شیشه جلو و زیر آینه باید نصب شود که اطلاعات VIN و سایر اطلاعاتی که نیاز است در یک حجم مشخص (۳۰ تا ۹۰کیلوبایت) در این چیپ گنجانده می‌شود.

اطلاعات به صورت RFID در اختیار پلیس قرار می‌گیرد تا ماموران راهور بتوانند با دست‌افزارهایی که دارند این اطلاعات را بخوانند و به هویت اصلی مالک و خودرو پی ببرند که این مزیت در شناسایی خودروهای سرقتی بسیار کارآمد است چون اصالت خودرو باید در سرقت‌ها ثابت شود در حالی که در شرایط کنونی ملاک اصالت خودروها پلاک خودرو است، در صورتی که با اجرایی شدن قانون پلاک‌سوم، سایر مشخصات خودرو در دست افزارهای پلیس نشان داده می‌شود و پلیس می‌تواند سرقتی بودن خودرو را احراز کند.

سال گذشته سردار کمال هادیانفر، رئیس وقت پلیس راهور فراجا درخصوص آخرین وضعیت طرح پلاک‌سوم گفت: درحال‌حاضر نرم‌افزار آماده است و حتی چیپ هم خریداری شده است. این طرح به سال گذشته نرسید؛ چراکه این موضوع به چند دستگاه و سازمان مربوط می‌شود و نیازمند تعامل همه دستگاه‌ها و سازمان‌های مربوطه است.

رئیس وقت پلیس راهور فراجا بیان کرد: درحال‌حاضر نرم‌افزار آماده است و حتی چیپ هم خریداری شده است. وی همچنین اظهار کرد: درحال‌حاضر برخی مسائل برون‌سازمانی وجود دارد که باید حل شود.

سردار هادیانفر در ادامه افزود: برخی رانندگان اعتراض دارند که با وجود حضور نداشتن در محلی، جریمه شده‌اند. پس از بررسی مشخص می‌شود خودرویی با پلاک مخدوش تخلف کرده است. اجرای طرح پلاک‌سوم کمک می‌کند تا از مخدوش کردن پلاک‌ها و جرایم مربوط به آن جلوگیری شود.طبق گفته‌های سردار هادیانفر فک و نصب پلاک فیزیکی وابستگی ارزی دارد که با اجرای طرح پلاک‌سوم می‌توان این وابستگی را قطع کرد. زیرا دیگر نیازی به پلاک فیزیکی نیست. سالانه بیش‌از ۵میلیون پلاک جابه‌جا می‌شود و پلاک‌هایی که دیگر نیاز نمی‌شوند، پس از یک‌سال در دستگاه خردکن می‌روند که این اتفاق اتلاف انرژی را به دنبال دارد. پلاک‌سوم از این قبیل اتفاقات جلوگیری می‌کند.

اخبار

آغاز ثبت نام محصولات آئودی در ایران

یک شرکت داخلی دو مدل آئودی مدل ۲۰۲۴ را در سگمنت های سواری و کراس اور در سامانه جانبازان عرضه نمود.

به گزارش «اخبار خودرو»،دو خودروی A۳ سواری مدل ۲۰۲۴ و Q۳ اسپرت بک مدل ۲۰۲۴ برای انتخاب جانبازان غیور کشور نهایی شده است و جانبازان عزیز می توانند برای ثبت نام این محصولات از طریق سامانه اقدام نمایند. گفتنی است هر دو خودرو از آخرین تکنولوژی های فنی و رفاهی روز شرکت آئودی بهره میبرند به طوری که رقیبان اصلی محصولات بنز و ب ام و در دنیا به شمار می روند.

با توجه به دسته بندی ارائه شده، جانبازان عزیز کشور در دسته ۵۰ تا ۶۹ درصد جانبازی می توانند خودروی A۳ را انتخاب نموده و جانبازان ۷۰ درصد ویژه می توانند خودروی Q۳ را مد نظر قرار دهند.

خودروی کراس اور Q۳ تیپ اسپرت بک مدل ۲۰۲۴ از یک پیشرانه ۱,۵ لیتری توربو که از تکنولوژی TFSI بهر ه می برد که می تواند ۱۵۸ اسب بخار را با گشتاور ۲۵۰ نیوتن متری به چرخ های جلو منتقل کند. این خودرو در ۹,۵ ثانیه از سرعت صفر به ۱۰۰ کیلومتر در ساعت می رسد.

همچنین خودروی A۳ سواری مدل ۲۰۲۴ از یک پیشرانه ۱,۴ لیتری توربو با تکنولوژی TFSIکه می تواند ۱۴۷ اسب بخار را با گشتاور ۲۵۰ نیوتن متری به چرخ های جلو منتقل کند. این خودرو ۹ ثانیه زمان لازم دارد تا به سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت برسد.

بر اساس نظر سنجی های انجام شده و با توجه به اینکه برند آئودی در سال های اخیر غایب اصلی بازار خودروهای وارداتی کشور به شمار می رود، محصولات آئودی یکی از پر تقاضاترین محصولات این دور سامانه جانبازان به شمار می رود.

فولکس واگن گلف به یک مدل هیبریدی خودشارژ تبدیل خواهد شد

تویوتا کرولای خودش را داشته باشد. خودروساز آلمانی در حال توسعه یک موتور HEV جدید است، که عرضه تجاری آن پایان نسخه دیزلی این خودروی کامپکت و کم‌مصرف را رقم خواهد زد.

با تصمیمات مقامات اروپایی طی چند سال گذشته، دوران خودروهای دیزلی در اروپا به پایان خود نزدیک می‌شود. خودروهای هیبریدی از مدت‌ها پیش در بازار جایگزین مدل‌های دیزلی شده‌اند. خودروسازان بزرگ اروپایی تصمیم گرفته‌اند برای عقب نماندن در روند برقی‌سازی صنعت خودرو اقدامات خاصی را انجام دهند.

فولکس واگن نیز از این قاعده مستثنا نیست. در واقع، این شرکت یکی از بزرگترین خودروسازان اروپایی است که همچنان خودروهای دیزلی تولید می‌کند، اما تاریخ انقضای این مدل‌ها کم‌کم فرا می‌رسد. نکته غیرمنتظره این است که فولکس واگن تصمیم گرفته مدل پرچمدار خود را در این راه قربانی کند.

فولکس واگن گلف بدون موتور دیزلی قابل تصور نیست. این موتور برای چندین سال در تبدیل گلف به پرفروش‌ترین خودرو در اروپا نقش اساسی داشته است. با این حال، موتور دیزلی برای همیشه در خط تولید گلف دوام نمی‌آورد و فولکس واگن قصد دارد آن را کنار بگذارد.

فولکس واگن مخفیانه روی نسخه هیبریدی جدیدی از گلف کار می‌کند، که عرضه آن در نهایت پایان نسخه‌های دیزلی این مدل را رقم خواهد زد. تویوتا کرولا، یکی از موفق‌ترین خودروهای کامپکت تاریخ و یکی از پرفروش‌ترین خودروهای جهان، به سرمشق فولکس واگن در این راه تبدیل شده است.

بنابراین به زودی شاهد معرفی گلف هیبریدی خودشارژ خواهیم بود. این سازنده آلمانی در حال توسعه یک موتور هیبریدی خودشارژ جدید برای رقابت با تویوتا است. گلف هیبریدی خودشارژ همچنین شکاف بزرگ بین نسخه‌های هیبریدی خفیف ۴۸ ولتی و پلاگین هیبریدی را پر خواهد کرد.

البته این فناوری منحصر به گلف نخواهد بود، چون فولکس واگن قصد دارد آن را در بسیاری از خودروهای سواری خود از جمله فولکس واگن T-Roc مدل ۲۰۲۵ مورد استفاده قرار دهد.

فولکس واگن انتظار دارد که گلف هیبریدی جدید مصرف سوخت پایینی داشته باشد، تا بتواند با خودروهای کامپکت دیزلی موجود در بازار رقابت کند. بنابراین خداحافظی با گلف دیزلی از نظر کارایی توسط این موتور هیبریدی جبران خواهد شد. این موتور علاوه بر فولکس واگن در محصولات آئودی نیز مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

فولکس واگن تمدید عمر تجاری نسل هشتم گلف تا سال ۲۰۳۵ را رد نمی‌کند. عرضه گلف هیبریدی خودشارژ برای رسیدن به این هدف ضروری خواهد بود. ناگفته نماند که مقررات آلایندگی جدید چالش‌های دشوارتری را برای خودروسازانی که همچنان از موتورهای درون‌سوز استفاده می‌کنند، ایجاد خواهد کرد.

تانک 300 با موتور شش سیلندر توربوشارژر وارد بازار چین شد

گریت وال تانک ۳۰۰ یکی از خودروهای جدید و جذاب وارداتی برای بازار ایران است که توانایی‌های قابل توجهی در بیراهه‌نوردی دارد. به تازگی نسخه جدیدی از این خودرو با نام تانک ۳۳۰ معرفی شده است. این نسخه به موتور سه لیتری V۶ با توربوشارژرهای دوقلو مجهز است. تانک ۳۳۰ با قیمت ۳۳۰ هزار یوان (دو میلیارد و ۷۷۲ میلیون تومان) در چین عرضه شده است.

از نظر ظاهری، تفاوتی میان تانک ۳۳۰ و تانک ۳۰۰ استاندارد وجود ندارد. تنها بخش متفاوت این خودرو، کاپوت و بخش پوشش موتور هستند که به دلیل افزایش حجم پیشرانه تغییر کرده‌اند. ابعاد تانک ۳۳۰ به ترتیب ۴۷۷۲/۱۹۷۰/۱۹۶۰ میلی‌متر و فاصله بین محوری ۲۷۵۰ میلی‌متر است. این خودرو روی رینگ‌های ۱۸ اینچی سوار است.استفاده از کمک فنرهای ۸ مرحله‌ای قابل تنظیم کومان در تانک ۳۳۰، باعث شده است تا قابلیت‌های آفرودی این خودرو بهبود یابد. زاویه ورود تانک ۳۳۰ برابر با ۳۶ درجه، زاویه خروج آن ۳۳ درجه و زاویه شکست آن نیز ۲۵ درجه است. سیستم تعلیق خودرو نسبت به تانک ۳۰۰ استاندارد، یک اینچ بالاتر است و ارتفاع کلی خودرو نیز ۲ اینچ بیشتر از نسخه استاندارد خواهد بود. این خودرو قابلیت بکسل کردن محموله‌ای به وزن ۲۵۰۰ کیلوگرم را دارد. طراحان با استفاده از لوگوی قرمز رنگ V۶، این خودرو را نسبت به نسخه استاندارد متمایز جلوه می‌دهند.

پیشرانه شش سیلندر خورجینی با توربوشارژرهای دوقلو در تانک ۳۳۰، حداکثر ۲۶۰ اسب‌بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتن‌متر گشتاور آزاد می‌کند. موتور هیبریدی خفیف ۴۸ ولتی این پیشرانه را یاری می‌کند تا مصرف سوخت آن به ۱۱,۹ لیتر به ازای صد کیلومتر پیمایش برسد. گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک با راندمان انتقال کارآمد نیرو ۹۷ درصدی، وظیفه انتقال قدرت و گشتاور را در این شاسی‌بلند برعهده دارد. سیستم قفل دیفرانسیل این خودرو نیز نسبت به نسخه استاندارد، عملکرد کارآمدتری دارد.