خبر خودرو

خودروسازان، گرفتار هزینه‌های لجستیک و قیمت‌گذاری دستوری



یک کارشناس صنعت خودرو با اشاره به افزایش سهم هزینه‌های لجستیک واردات قطعات از ۲ تا ۳ درصد به ۱۵ تا ۲۰ درصد ارزش کالا، نسبت به تشدید فشار بر زنجیره تأمین و تولید خودرو هشدار داد.

حسین مقیسه، کارشناس صنعت خودرو با اشاره به اینکه باید وضعیت صنعت خودروی کشور را هم‌راستا با وضعیت اقتصادی و شرایط کلان اقتصاد کشور در نظر گرفت، گفت: «صنعت خودرو از اقتصاد کشور منفک نیست. با این حال و با وجود تنگناها و مشکلات عدیده، صنعت خودروی کشور همچنان به فعالیت خود ادامه می‌دهد و با وجود چالش‌های سخت و مشکلات شدید لجستیکی که نمونه بارز آن را در کیلومترها صف کانتینرهای عازم ایران در مسیرهای آسیای میانه و بویژه در فصل سرما شاهد هستیم، این صنعت در تلاش برای ادامه فعالیت خود است.»

او افزود: «بی‌شک محاصره‌های اقتصادی و تبعات جنگ، بخشی از زیرساخت‌های تولید قطعه را با چالش جدی و صنعت قطعه‌سازی را نیز دچار بحران کرده است.»

به گزارش ایسنا، این کارشناس صنعت خودرو گفت: «از سوی دیگر هزینه لجستیک که پیش‌تر به ازای ارزش کالا حدود ۲ تا ۳ درصد بود، با شرایط فعلی و پیش‌بینی‌های انجام شده به ۱۵ درصد رسیده و احتمالاً تا ۲۰ درصد نیز افزایش داشته باشد و خودروسازان ما در زنجیره تأمین بین ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ دلار به ازای هر خودرو واردات کالا دارند و برخی این پرسش را مطرح می‌کنند که چرا این موارد داخلی‌سازی نمی‌شود؛ پاسخ این است که ارزش اقتصادی و همچنین امکان تولید داخل برخی از این اقلام وجود ندارد.»

او ادامه داد: «در این میان، نهادهای متعدد نیز در صنعت خودرو حضور دارند؛ صنعتی که بیش از هر بخش دیگری در جلوی چشم مردم قرار دارد و مصرف‌کنندگان روزانه با آن در ارتباطند. مردم خودروهای روز دنیا را با قیمت‌های مشخص می‌بینند، اما در داخل، خودروساز ناچار است با توجه به قیمت‌های دستوری عمل کند.»

خودروی داخلی

ری‌را؛ کراس‌اوور اتوماتیک با پیشرانه ۱۶۰ اسب بخاری

ری‌را یکی از کراس‌اوورهای جدید بازار خودروی ایران است که با هدف حضور در کلاس خودروهای جمع‌وجور شهری طراحی و تولید شده است. این خودرو از نظر ابعاد در گروه کراس‌اوورهای کامپکت قرار می‌گیرد و با طراحی متفاوت بدنه و استفاده از پیشرانه توربوشارژ، در مقایسه با بسیاری از محصولات داخلی، ساختار فنی متفاوتی دارد. ری‌را در نسخه اتوماتیک به موتور EF7P-TC و گیربکس شش سرعته اتوماتیک مجهز شده و از نظر ابعاد و نوع بدنه، در محدوده خودروهای خانوادگی شهری قرار می‌گیرد.

مشخصات فنی و عملکرد

ری‌را از پیشرانه چهار سیلندر ۱.۷ لیتری EF7P-TC با حجم دقیق ۱۶۴۵ سی‌سی و ۱۶ سوپاپ استفاده می‌کند. این موتور توربوشارژ توانایی تولید ۱۶۰ اسب بخار قدرت در دور موتور ۵۵۰۰ و حداکثر گشتاور ۲۴۰ نیوتن‌متر در محدوده دور موتور ۱۷۵۰ تا ۴۰۰۰ را دارد. نیروی تولیدی پیشرانه از طریق جعبه‌دنده شش سرعته اتوماتیک به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این کراس‌اوور حدود ۱۰.۴ ثانیه و حداکثر سرعت آن نزدیک به ۱۹۵ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. مصرف سوخت ترکیبی نیز حدود ۷.۴ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. وزن تقریبی ۱۴۲۵ کیلوگرمی، باک سوخت ۵۰ لیتری و حجم صندوق عقب ۴۱۰ لیتری از دیگر مشخصات این خودرو محسوب می‌شوند.

امکانات و تجهیزات

ری‌را در بخش تجهیزات رفاهی و ایمنی به امکاناتی مانند چهار کیسه هوا، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، کنترل کشش، سیستم کمکی حرکت در سربالایی و سراشیبی، ترمز پارک برقی و اتوهلد مجهز شده است. در بخش رفاهی نیز نمایشگر لمسی ۱۲ اینچی سیستم مالتی‌مدیا، صفحه آمپر دیجیتال ۱۲ اینچی، سیستم صوتی، تهویه مطبوع اتوماتیک، سانروف، ورود بدون کلید و استارت دکمه‌ای برای آن در نظر گرفته شده است. صندلی‌های جلوی برقی با روکش چرمی، آینه‌های جانبی تاشونده برقی، سنسور نور و باران، دوربین ۳۶۰ درجه، سنسور پارک جلو و عقب و سیستم پایش فشار باد تایرها از دیگر تجهیزات این خودرو هستند. همچنین سیستم تشخیص نقطه کور و کروز کنترل در فهرست امکانات آن قرار دارند. از نظر طراحی، ری‌را از چراغ‌های جلو با فرم متفاوت، جلوپنجره بزرگ و خطوط برجسته روی بدنه استفاده می‌کند. طراحی چراغ‌های عقب و فرم سپر نیز به آن ظاهری متفاوت از سایر کراس‌اوورهای داخلی داده است. در کابین، نمایشگرهای یکپارچه و طراحی داشبورد از مهم‌ترین ویژگی‌های فضای داخلی هستند.

قیمت در بازار

بررسی قیمت‌ها در ۲ آذر ۱۴۰۵ نشان می‌دهد ری‌را مدل ۱۴۰۵ در بازار آزاد حدود ۵ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده است. قیمت کارخانه‌ای این خودرو نیز حدود ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان اعلام شده است. به این ترتیب، اختلاف قیمت بازار و کارخانه به حدود ۲ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان می‌رسد؛ اختلافی که نشان‌دهنده فاصله قابل توجه قیمت عرضه و نرخ معاملات این کراس‌اوور در بازار آزاد است.



بازار خودرو از تب گرانی افتاد

عقب‌نشینی قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی‌ها تا ۴۰۰ میلیون تومان!

گزارش

گروه خودرو

بازار خودرو بعد از هفته‌ها افزایش قیمت، حالا در حال پس دادن بخشی از گرانی‌های اخیر است. فروشندگانی که تا همین چند هفته پیش با اطمینان از بالا رفتن قیمت‌ها صحبت می‌کردند، حالا برای پیدا کردن مشتری ناچار شده‌اند از نرخ‌های پیشنهادی خود کوتاه بیایند. در معاملات روز دوشنبه ۲ آذر، موج کاهش قیمت به خودروهای داخلی و مونتاژی رسید؛ با این حال، ارزان شدن خودروها هنوز به معنای بازگشت خریداران نیست و بازار همچنان با رکود دست‌وپنجه نرم می‌کند.

چرا قیمت‌ها بالا رفت؟

در مهر و آبان، قیمت خودرو با شتابی بالا رفت که فاصله میان نرخ‌های بازار و توان خرید خانوارها را بیشتر کرد. در آن روزها، افزایش قیمت‌ها گاهی پیش از آنکه تغییری در شرایط عرضه یا تقاضای واقعی اتفاق بیفتد، تحت تأثیر انتظارات تورمی و نوسان نرخ ارز شکل می‌گرفت. نتیجه این روند، بازاری بود که در آن قیمت‌ها بالا می‌رفتند، اما تعداد معاملات متناسب با این افزایش رشد نمی‌کرد.

حالا شرایط تا حدودی تغییر کرده است. عقب‌نشینی نرخ ارز، کاهش تقاضای مؤثر و محدود شدن نقدینگی باعث شده فروشندگان برای نقد کردن خودروهای خود، قیمت‌های پایین‌تری پیشنهاد دهند. به نظر می‌رسد بخشی از رشد قیمت‌های هفته‌های گذشته، بیش از آنکه برآمده از تغییرات بازار باشد، از فضای روانی و خریدهای هیجانی تأثیر گرفته بود. البته هنوز برای قضاوت درباره تداوم این روند زود است، اما کاهش همزمان قیمت در گروه‌های مختلف خودرویی نشان می‌دهد بازار فعلاً توان ادامه مسیر صعودی را ندارد.

پژو ۲۰۷ و سورن در مسیر کاهش قیمت

در بازار خودروهای داخلی، پژو ۲۰۷ اتوماتیک یکی از بیشترین کاهش قیمت‌ها را تجربه کرد. این خودرو که پیش از این با قیمت ۴ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان معامله می‌شد، در ۲ آذر با افت ۱۰۰ میلیونی به ۴ میلیارد و ۵۰ میلیون تومان رسید.

سورن پلاس دوگانه‌سوز با مخزن بزرگ نیز از موج کاهش قیمت‌ها در امان نماند. قیمت این خودرو از ۳ میلیارد و ۴۸۰ میلیون تومان در اول آذر به ۳ میلیارد و ۴۱۵ میلیون تومان در ۲ آذر رسید؛ کاهشی معادل ۶۵ میلیون تومان!

دنا پلاس ۶ دنده نیز که پیش از این با قیمت ۳ میلیارد و ۲۶۰ میلیون تومان معامله می‌شد، با افت ۵۵ میلیون تومانی در ۲ آذر به ۳ میلیارد و ۲۰۵ میلیون تومان رسید. تارا دنده‌ای هم از ۳ میلیارد و ۱۳۰ میلیون تومان به ۳ میلیارد و ۸۰ میلیون تومان کاهش یافت و ۵۰ میلیون تومان ارزان شد. در میان خودروهای اقتصادی‌تر، کاهش قیمت‌ها محدودتر بود. کوییک S که پیش از این یک میلیارد و ۸۱۵ میلیون تومان قیمت داشت، در ۲ آذر با افت ۹ میلیون تومانی به یک میلیارد و ۸۰۶ میلیون تومان رسید.

ساینا S نیز از یک میلیارد و ۸۵۲ میلیون تومان به یک میلیارد و ۸۳۰ میلیون تومان کاهش یافت و ۲۲ میلیون تومان از قیمت خود را از دست داد.

مزدا ۳ بیشترین افت قیمت را ثبت کرد

در بازار خودروهای مونتاژی، کاهش قیمت‌ها در برخی مدل‌ها شدت بیشتری داشت. مزدا ۳ که پیش از این با نرخ ۱۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان در بازار عرضه می‌شد، در معاملات ۲ آذر با افت ۴۰۰ میلیون تومانی به ۱۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسید. جک J4 هم از این روند عقب نماند. قیمت این خودرو از ۳ میلیارد و ۴۹۰ میلیون تومان به ۳ میلیارد و ۴۲۰ میلیون تومان رسید و ۷۰ میلیون تومان کاهش پیدا کرد. فیدلیتی پرستیژ هفت‌نفره نیز یکی دیگر از خودروهایی بود که افت قابل توجهی را تجربه کرد. این مدل که پیش از این ۱۰ میلیارد و ۳۰ میلیون تومان قیمت داشت، در ۲ آذر با کاهش ۱۶۰ میلیون تومانی به ۹ میلیارد و ۸۷۰ میلیون تومان رسید. هایما S7 پرو هم با افت ۹۰ میلیون تومانی از ۷ میلیارد و ۷۰ میلیون تومان به ۶ میلیارد و ۹۸۰ میلیون تومان رسید.



در ماه‌های گذشته، رشد قیمت‌ها این تصور را تقویت کرده بود که به تعویق انداختن خرید خودرو به معنای گران‌تر شدن آن در آینده است؛ اما حالا با کاهش نرخ‌ها، بخشی از خریداران ترجیح می‌دهند برای روشن‌تر شدن وضعیت بازار صبر کنند. به این ترتیب، بازار خودرو در شرایطی وارد فاز اصلاح قیمت شده که هنوز نشانه‌ای جدی از بازگشت قدرت خرید دیده نمی‌شود

معاملات خودرو همچنان کم رونق!

برش

آنچه از تحولات اخیر بازار خودرو دیده می‌شود، بیش از هر چیز تغییر موقعیت فروشندگان است. در ماه‌های گذشته، رشد قیمت‌ها این تصور را تقویت کرده بود که به تعویق انداختن خرید خودرو به معنای گران‌تر شدن آن در آینده است؛ اما حالا با کاهش نرخ‌ها، بخشی از خریداران ترجیح می‌دهند برای روشن‌تر شدن وضعیت بازار صبر کنند. همین انتظار، در کنار کمبود نقدینگی، اجازه نمی‌دهد افت قیمت‌ها به افزایش محسوس معاملات منجر شود. به این ترتیب، بازار خودرو در شرایطی وارد فاز اصلاح قیمت شده که هنوز نشانه‌ای جدی از بازگشت قدرت خرید دیده نمی‌شود. کاهش قیمت‌ها اگرچه از فشار روانی افزایش‌های پی‌درپی کم می‌کند، اما تا زمانی که فاصله میان درآمد خانوارها و قیمت خودروها پابرجاست، نمی‌توان انتظار داشت صرفاً با چند روز افت قیمت، رونق دوباره به معاملات بازگردد!

دادگاه هلند فروش و واردات شاسی‌بلند Ti7 را در سراسر اتحادیه اروپا ممنوع کرد

شباهت گران‌قیمت BYD به لندرور دیفندر



ترجمه

گروه خودرو

دادگاه هلند با صدور حکمی، فروش و عرضه شاسی‌بلند Ti7 بی‌وای‌دی را در سراسر اتحادیه اروپا ممنوع کرد؛ حکمی که در صورت تخلف می‌تواند جریمه‌ای تا سقف ۱۰ میلیون یورو برای این خودروساز چینی به همراه داشته باشد.

به گزارش سایت motor1، شرکت جگوار لندرور در پرونده حقوقی خود علیه بی‌وای‌دی به نتیجه‌ای مهم دست پیدا کرده است. دادگاه منطقه‌ای لاهه روز جمعه اعلام کرد طراحی شاسی بلند Ti7 این خودروساز چینی با طرح ثبت شده اتحادیه اروپا برای لندرور دیفندر مغایرت دارد. بر همین اساس قاضی، واردات، تولید، فروش و هر گونه فعالیت تجاری مرتبط با این خودرو را در کشورهای عضو اتحادیه اروپا ممنوع کرده است.

بی‌وای‌دی Ti7 یک شاسی بلند پلاگین هیبریدی با قابلیت سفارش در نسخه‌های ۵ و ۷ نفره است که سال گذشته در بازار چین معرفی شد. این شرکت اکنون در حال آماده‌سازی برای عرضه آن در بازارهای بین‌المللی است. با نگاهی به ظاهر این خودرو می‌توان دریافت چرا جگوار لندرور نسبت به طراحی آن اعتراض کرده است. بدنه جعبه‌ای‌شکل، شیشه‌های تقریباً عمودی، سقف تخت و زاپاس نصب شده روی درِ صندوق، مجموعه‌ای از ویژگی‌هایی هستند که شباهت ظاهری قابل توجهی میان Ti7 و نسل جدید لندرور دیفندر ایجاد می‌کنند.

با این حال، وکلای بی‌وای‌دی در جریان رسیدگی به پرونده تأکید کردند که دو خودرو تفاوت‌های مشخصی با یکدیگر دارند. آنها به مواردی مانند طراحی چراغ‌های جلو، جلوپنجره، سپرها، کاپوت، پنجره‌ها و گلگیرها اشاره کردند و معتقد بودند این تفاوت‌ها مانع از یکسان تلقی شدن طراحی دو محصول می‌شود. اما دادگاه این استدلال را نپذیرفت و اعلام کرد تغییرات یاد شده برای ایجاد تصویری متفاوت از دو خودرو کافی نیست.

چرا دادگاه طراحی BYD را ناقض حقوق لندرور دانست؟

در متن حکم دادگاه، چند ویژگی به‌عنوان عناصر شاخص طراحی لندرور دیفندر معرفی شده است؛ از جمله خطوط منحنی در قسمت شانه و گوشه‌های بدنه، پنل اختصاصی ستون C، برش‌های گرد اطراف گلگیرها، یکپارچگی سطح شیشه‌ها و فرم کلی بدنه. از نظر قاضی، ترکیب این ویژگی‌ها هویت بصری مشخصی برای دیفندر ایجاد کرده که در طراحی BYD Ti7 نیز قابل مشاهده است.

مبنای اصلی این پرونده، طرح صنعتی ثبت شده جگوار لندرور در اتحادیه اروپا در سال ۲۰۱۸ است؛ یعنی یک سال پیش از آنکه نسل فعلی دیفندر به صورت رسمی رونمایی شود. این موضوع اهمیت حقوقی زیادی دارد، زیرا لندرور به ثبت زودتر طرح خود استناد کرده و صرفاً مدعی کپی‌برداری از خودروی تولیدی نشده است. در مقابل، بی‌وای‌دی تلاش کرد با برجسته کردن تفاوت‌های ظاهری دو محصول، استقلال طراحی Ti7 را اثبات کند؛ اما دادگاه این اختلاف‌ها را برای ایجاد برداشتی کاملاً متفاوت از ظاهر خودرو کافی ندانست.

بر اساس حکم صادر شده، شرکت‌های زیرمجموعه بی‌وای‌دی در اروپا تنها یک هفته پس از دریافت رأی فرصت دارند فعالیت‌های مغایر با حقوق طراحی ثبت شده جگوار لندرور را متوقف کنند. این ممنوعیت فقط به فروش محدود نمی‌شود و واردات، تولید، عرضه، نگهداری در انبار، تحویل و هر گونه تجاری‌سازی Ti7 را در تمام کشورهای عضو اتحادیه اروپا دربرمی‌گیرد.

بنابراین، بی‌وای‌دی نمی‌تواند با تغییر مسیر توزیع یا نگهداری خودرو در انبار، اجرای حکم را دور بزند.

برای نادیده گرفتن این دستور قضایی نیز جریمه‌های سنگینی در نظر گرفته شده است. بر اساس رأی دادگاه، شرکت متخلف به ازای هر روز یا حتی بخشی از یک روز ادامه تخلف، باید ۱۰۰ هزار یورو جریمه پرداخت کند. همچنین جگوار لندرور این اختیار را دارد که به جای آن، برای هر مورد تخلف درخواست جریمه ۲۵ هزار یورویی بدهد. مجموع جریمه‌ها در هر صورت نمی‌تواند از ۱۰ میلیون یورو فراتر برود.

ممنوعیت فروش خودرویی که هنوز وارد بازار اروپا نشده است!

نکته جالب توجه در این پرونده آن است که BYD Ti7 هنوز در اتحادیه اروپا به فروش نرسیده و حتی بی‌وای‌دی در دادگاه اعلام کرده برنامه مشخصی برای عرضه این خودرو در بازار اروپا ندارد. با این حال، قاضی بخشی از استدلال خود برای صدور حکم را بر این موضوع بنا کرد که خودروساز چینی حاضر نشده تعهد رسمی بدهد که از ورود Ti7 به بازار اروپا صرف‌نظر خواهد کرد. به این ترتیب، ممنوعیت صادر شده بیشتر جنبه پیشگیرانه دارد و قرار است مانع از عرضه احتمالی این خودرو در آینده شود؛ نه اینکه به فعالیت تجاری تثبیت شده‌ای در اروپا پایان دهد.

البته باید توجه داشت که این رأی هنوز حکم نهایی پرونده محسوب نمی‌شود و در مرحله رسیدگی مقدماتی صادر شده است. جگوار لندرور برای پیگیری پرونده در روند اصلی قضایی، ۶ ماه فرصت دارد. بنابراین، با وجود برتری حقوقی فعلی این شرکت، اختلاف دو خودروساز همچنان می‌تواند ادامه پیدا کند. در عین حال، دادگاه تمام درخواست‌های جگوار لندرور را نپذیرفته است. درخواست این شرکت برای ممنوعیت فروش Ti7 در بریتانیا رد شد و دادگاه اعلام کرد صلاحیت رسیدگی به پرونده مربوط به شرکت BYD UK را ندارد. این موضوع از آن جهت اهمیت دارد که مشتریان بریتانیایی هم‌اکنون امکان سفارش این شاسی‌بلند را دارند و قرار است تحویل خودروها از ماه ژانویه آغاز شود. همچنین درخواست جگوار لندرور برای دسترسی به اسناد ضبط شده از بی‌وای‌دی، دریافت اطلاعات مربوط به شبکه توزیع خودرو و انتشار اطلاعیه عمومی درباره حکم دادگاه در وب‌سایت‌های این خودروساز چینی نیز پذیرفته نشد.

بی‌وای‌دی به حکم دادگاه اعتراض می‌کند

با صدور این رأی، محدوده فعالیت تجاری بی‌وای‌دی برای عرضه Ti7 در اروپا مشخص شده است. این شرکت فعلاً می‌تواند برنامه‌های خود را در بریتانیا دنبال کند، اما برای ورود به بازار اتحادیه اروپا با مانع حقوقی روبه‌رو خواهد بود؛ مگر اینکه در مرحله تجدیدنظر موفق به تغییر حکم شود یا با جگوار لندرور به توافق برسد. بی‌وای‌دی نیز مخالفت خود را با تصمیم دادگاه اعلام کرده و قصد دارد به آن اعتراض کند. این خودروساز چینی در بیانیه‌ای که به خبرگزاری رویترز ارائه کرده، تأکید داشته است که طراحی Ti7 به صورت مستقل در این شرکت انجام شده و هیچ‌یک از حقوق مالکیت فکری جگوار لندرور را نقض نمی‌کند. بی‌وای‌دی در این بیانیه اعلام کرده است: «خودروی BYD Ti7 حاصل فرآیند طراحی مستقل این شرکت است و هیچ‌یک از حقوق جگوار لندرور را نقض نمی‌کند. ما از تمام مسیرهای قانونی موجود برای اثبات نادرست بودن این تصمیم استفاده خواهیم کرد.»

در نتیجه، اگرچه حکم دادگاه هلند فعلاً مانع عرضه Ti7 در اتحادیه اروپا شده است، اما با توجه به تصمیم بی‌وای‌دی برای تجدیدنظرخواهی، به نظر می‌رسد اختلاف حقوقی دو خودروساز هنوز به پایان نرسیده باشد.

چراغ خطر

چه زمانی باید با باتری قدیمی خودرو خداحافظی کنیم؟



باتری خودرو معمولاً تا زمانی که موتور بدون دردسر روشن می‌شود، از نگاه راننده دور می‌ماند. کمتر کسی در روزهای عادی به وضعیت باتری فکر می‌کند؛ اما کافی است یک صبح سرد، سوئیچ را بچرخانید و با صدای ضعیف استارت یا سکوت کامل خودرو روبه‌رو شوید تا اهمیت این قطعه بیشتر از همیشه مشخص شود.

باتری یکی از اجزای اصلی سیستم برق خودرو است و علاوه بر تأمین انرژی مورد نیاز برای روشن شدن موتور، برق تجهیزات مختلف را نیز در زمان خاموش بودن پیشرانه تأمین می‌کند. با این حال، این قطعه هم عمر محدودی دارد و نمی‌توان انتظار داشت برای همیشه عملکرد اولیه خود را حفظ کند.

تشخیص زمان تعویض باتری همیشه به معنای منتظر ماندن تا از کار افتادن کامل آن نیست. در بسیاری از موارد، باتری پیش از آنکه کاملاً تخلیه شود، نشانه‌هایی از ضعیف شدن را بروز می‌دهد. شناخت این علائم کمک می‌کند راننده پیش از گرفتار شدن در خیابان، پارکینگ یا مسیر سفر، برای بررسی و تعویض باتری اقدام کند.

استارت سنگین؛ اولین نشانه ضعف باتری

یکی از رایج‌ترین نشانه‌های ضعیف شدن باتری، تغییر در عملکرد استارت خودرو است.

اگر موتور هنگام روشن شدن دیرتر از گذشته به کار می‌افتد یا صدای استارت ضعیف و کش‌دار به گوش می‌رسد، ممکن است باتری نتواند جریان الکتریکی کافی را در اختیار موتور استارت قرار دهد. البته این مشکل همیشه از باتری نیست و ایراد در اتصالات، کابل‌ها یا خود موتور استارت نیز می‌تواند چنین علائمی ایجاد کند؛ اما تکرار این وضعیت، بویژه پس از چند ساعت خاموش بودن خودرو، دلیلی برای بررسی باتری است.

چراغ‌های کم‌نور و اختلال در تجهیزات برقی

باتری ضعیف گاهی خودش را نه هنگام استارت، بلکه در عملکرد تجهیزات برقی نشان می‌دهد. کم‌نور شدن چراغ‌های جلو، کاهش روشنایی صفحه کیلومتر یا عملکرد نامنظم شیشه‌بالابرها می‌تواند از نشانه‌های وجود مشکل در سیستم برق خودرو باشد.

اگر شدت نور چراغ‌ها هنگام روشن کردن تجهیزات مختلف تغییر محسوسی داشته باشد، بهتر است باتری و سیستم شارژ بررسی شوند. البته نباید فراموش کرد که خرابی دینام نیز می‌تواند علائمی مشابه ایجاد کند.

روشن شدن چراغ هشدار باتری

چراغ هشدار باتری روی صفحه کیلومتر یکی دیگر از نشانه‌هایی است که نباید نادیده گرفته شود.

روشن شدن این چراغ لزوماً به معنای خراب شدن خود باتری نیست؛ بلکه ممکن است نشان دهد سیستم شارژ خودرو به‌درستی کار نمی‌کند. در چنین شرایطی، دینام، تسمه آن، اتصالات و وضعیت باتری باید بررسی شوند.

اگر این چراغ هنگام رانندگی روشن شود، بهتر است موضوع را جدی بگیرید؛ زیرا ادامه حرکت ممکن است باعث تخلیه باتری و خاموش شدن خودرو شود.

باتری خودرو چند سال عمر می‌کند؟

برای باتری خودرو نمی‌توان یک عدد قطعی در نظر گرفت، اما عمر مفید بیشتر باتری‌های معمولی بین ۲ تا ۴ سال است. این بازه با توجه به کیفیت باتری، نوع خودرو، شرایط آب‌وهوایی و میزان استفاده از تجهیزات برقی تغییر می‌کند.

گرمای شدید یکی از عواملی است که می‌تواند سرعت فرسودگی باتری را افزایش دهد. برخلاف تصور رایج، سرمای هوا همیشه عامل اصلی خرابی باتری نیست؛ بلکه در هوای سرد، توان باتری برای تأمین جریان مورد نیاز استارت کاهش پیدا می‌کند و ضعف‌هایی که از قبل وجود داشته‌اند، بیشتر خودشان را نشان می‌دهند.

از طرف دیگر، خودروهایی که برای مدت طولانی بدون استفاده باقی می‌مانند نیز ممکن است زودتر با مشکل باتری مواجه شوند. حتی زمانی که موتور خاموش است، برخی تجهیزات الکترونیکی خودرو مقدار کمی برق مصرف می‌کنند و همین موضوع در صورت توقف طولانی‌مدت می‌تواند به تخلیه باتری منجر شود.

ظاهر باتری هم می‌تواند هشداردهنده باشد

برای بررسی وضعیت باتری همیشه نباید منتظر بروز اختلال در استارت ماند. گاهی ظاهر این قطعه نیز نشانه‌هایی از خرابی را آشکار می‌کند.

بادکردگی بدنه باتری، نشتی مایع، تغییر شکل قاب یا مشاهده خوردگی و رسوب روی قطب‌های مثبت و منفی از مواردی هستند که باید مورد توجه قرار بگیرند. وجود رسوبات سفید یا آبی‌رنگ اطراف قطب‌ها می‌تواند به اختلال در اتصال الکتریکی منجر شود و عملکرد باتری را تحت تأثیر قرار دهد.

البته هر نوع رسوبی به معنای پایان عمر باتری نیست و گاهی با تمیز کردن اصولی اتصالات، مشکل برطرف می‌شود. اما اگر بدنه باتری تغییر شکل داده یا نشتی مشاهده می‌شود، بهتر است خودرو توسط متخصص بررسی شود و از دستکاری باتری آسیب‌دیده خودداری کنید.