



DONYAYEKHODRO.COM

۱۰ میلیون نفر سهامدار حقیقی خودروسازان زیر تیغ تثبیت دستوری قیمت‌ها

چه کسی سهامداران را از بورس به بازار خودرو فراری داد؟

آنچه این روزها به نام قیمت گذاری شاهدیم حتی قیمت گذاری دستوری نیز محسوب نمی شود، بلکه صرفاً توقف قیمت گذاری و سرکوب قیمت‌ها در عمل برای تولیدکننده و روی...
۴ صفحه

پژو پارس TU5 دیروز ۱۶ میلیون تومان گران شد

زیان خودروسازان به واسطه «تولید زیاد و فروش ارزان»

طی سال‌های اخیر به واسطه «تولید گران و فروش ارزان» ارقام زیان دهی خودروسازان رشد بی سابقه‌ای...
۷ صفحه

صنعت خودرو ایران در شرایط گلخانه‌ای زنده است
عدم کاهش هزینه‌های سربار
خودروسازان تحت فشار
قیمت گذاری دستوری
۳۲ صفحات

واردات ماشین‌آلات کشاورزی دست دوم
مجاز شد

خودروهای زراعی کار کرده میهمان ناخوانده بازار می‌شوند

واردات انواع تراکتور و کمباین و... کار کرده مشروط به داشتن خدمات پس از فروش و تایید استاندارد آزاد شده...
۹ صفحه

مصاحبه با مونا عبدالهیان، رئیس هیات مدیره پرشیا خودرو:

ورود نپسان ترا و تسهیلات ویژه خودروهای وارداتی جانبازان؛ برنامه‌های جدید «پریشیا خودرو» برای بازار ایران

۸ صفحه



محمدعلی دیانتی زاده
عضو شورای سردبیری

فناوی تدریجی خودروسازان معطوف به خرده بازارها

یکی از مفاهیم و کلیدواژه‌های انقلاب صنعتی چهارم که به صنعت خودرو هم راه یافته است، «بازار یکپارچه» است. جهان در صنایع مختلف به ویژه...
۲ صفحه

تیتراهی امروز

رکورد ارزش معاملات در گروه خودرو و ساخت قطعات طی سال جاری شکست
معامله ۳ میلیارد ورقه سهم به ارزش ۹۵۴ میلیارد تومان در گروه خودرویی
۵ صفحه

تنها چینی وارداتی موفق

۱۰ صفحه

بیشترین حجم و تنوع در خودروهای وارداتی متعلق به کدام برندها است؟

مجله «کانسومر ریپورتر» گزارش داد:
مطمئن‌ترین خودروهای دست دوم با قیمت کمتر از ۱۵ هزار دلار
۶ صفحه





در سال ۲۰۱۰ در ابعاد یک نینسان قشقای ساخته شد، هم‌اکنون ابعاد بزرگ‌تری هم دارد و از این جهت در تلاش است تا راه خود را در میان مدل‌های مطرح‌تر بازار هم پیدا کند؛ با این وجود همچنان یک قدم عقب‌تر از برادر بزرگ‌ترش یعنی بیگستر حرکت می‌کند. نسل سوم داجیا داستر کاملاً نونوار شده تا نشان دهد که این برند با باز طراحی لوگو خود، به دنبال آغاز دوری جدید است. طراحان این برند تلاش کرده‌اند در نسل تازه این خودرو از المان‌های آفرودی بیشتری استفاده کنند؛ پس جای تعجب ندارد که فرم جعبه‌ای‌تر، خطوط شکسته بیشتر و کمربند پلاستیکی مشخص‌تری در بخش زیرین بدنه داشته باشد.

نسل سوم کراس اوور متوسط برند رومانیا با داجیا، داستر، به تازگی روانه بازارهای جهانی شده و توجه بسیاری را به خود جلب کرده است. این بلند قامت اروپایی، یک محصول خانوادگی سبک متوسط به شمار می‌رود که در این قاره محبوبیت بالایی دارد و به لطف بهره‌وری از امکانات خوب، قیمت مناسب و کیفیت قابل قبول، بخش قابل توجهی از بازار را به خود معطوف کرده است. قیمت این خودرو از حدود ۲۰ هزار یورو آغاز می‌شود و با تجهیز به امکانات بیشتر، افزایش پیمای‌کننده البته که نسخه استاندارد تمام نیازهای اساسی یک خانواده ۴ نفره را تأمین می‌کند و به کراس اوور ۴×۴ محبوبشان تبدیل خواهد شد. این خودرو که



«داجیا» با «داستر» جدید پوست اندازی کرد

صنعت خودرو ایران در شرایط گلخانه‌ای زنده است

عدم کاهش هزینه‌های سربار خودرو سازان تحت فشار قیمت گذاری دستوری

اگر سیاست‌های قیمت گذاری اصلاح نشوند، ممکن است صنعت خودرو با بحران‌های جدی‌تری مواجه شود و حتی برخی خودروسازان مجبور به تعطیلی فعالیت‌های خود شوند

وزارت صمت و شورای رقابت در فرآیند قیمت گذاری خودرو چه مسئولیت‌هایی دارند و چگونه می‌توانند به بهبود وضعیت بازار کمک کنند؟ آیا می‌توانید به نمونه‌های موفق از اقدامات این نهادها در کشورهای دیگر اشاره کنید که می‌تواند الگوی مناسبی برای ایران باشد؟

وزارت صمت مسئول تنظیم بازار و نظارت بر قیمت گذاری خودرو است، در حالی که شورای رقابت وظیفه دارد تا از ایجاد انحصار و رفتارهای ضد رقابتی جلوگیری کند. این نهادها می‌توانند با ایجاد سیاست‌های شفاف و منسجم، نظارت بر کیفیت محصولات و تشویق به سرمایه گذاری در فناوری‌های نوین به بهبود وضعیت بازار کمک کنند. به عنوان مثال، در کشورهای اروپایی، نهادها مشابه با ایجاد قوانین شفاف و حمایت از رقابت، به بهبود کیفیت و کاهش قیمت‌ها کمک کرده‌اند. در آلمان، اجرای قوانین سختگیرانه در زمینه کیفیت و ایمنی خودرو باعث افزایش اعتماد مصرف کنندگان و رشد بازار شده است. همچنین در کشورهای آسیایی مانند کره جنوبی دولت با حمایت از تحقیق و توسعه در صنعت خودرو، به بهبود کیفیت و نوآوری در محصولات کمک کرده است.

قیمت گذاری دستوری چه پیامدهایی برای خودروسازان و مصرف کنندگان داشته است؟

کارشناسان صنعت خودرو، چالش‌های بنیادی و ساختاری را در قیمت گذاری خودروهای داخلی دخیل می‌دانند. به نظر شما، این چالش‌ها چگونه بسر تصمیم‌گیری‌های اقتصادی و اجتماعی جامعه تأثیر می‌گذارند و چه راهکارهایی برای حل آن‌ها پیشنهاد می‌کنید؟

چالش‌های بنیادی در قیمت گذاری خودرو شامل عواملی مانند نوسانات شدید اقتصادی، وابستگی به واردات قطعات و نبود رقابت واقعی در بازار است. این چالش‌ها می‌توانند تأثیرات عمیق‌تری بر تصمیم‌گیری‌های اقتصادی و اجتماعی جامعه داشته باشند. به عنوان مثال، نوسانات قیمت خودرو می‌تواند به کاهش قدرت خرید مردم و افزایش نارضایتی اجتماعی منجر شود. همچنین عدم شفافیت در قیمت گذاری و وجود قیمت‌های دستوری می‌تواند به ایجاد تقاضای کاذب و نوسانات غیر قابل پیش‌بینی در بازار منجر شود. برای حل این چالش‌ها می‌توان با کاهش موانع ورود به صنعت و تشویق سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به افزایش رقابت و بهبود کیفیت محصولات کمک کرد. همچنین با حمایت از تولیدکنندگان داخلی و کاهش وابستگی به واردات، می‌توان در مسیر پایداری قیمت‌ها و بهبود کیفیت محصولات حرکت کرد. سوم این که با جذب تجربیات موفق کشورهای دیگر در زمینه قیمت گذاری و تولید می‌توان فرآیندها و سیاست‌ها را بهبود بخشید.



نهاد علی بیکزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

در سال‌های اخیر، نوسانات اقتصادی، تحریم‌ها و سیاست‌های قیمت گذاری دستوری، مشکلاتی را برای خودروسازان و مصرف کنندگان ایجاد کرده‌اند. کارشناسان این حوزه بر این باورند که نیاز به اصلاحات ساختاری و ایجاد رقابت واقعی در بازار احساس می‌شود تا بتوان به بهبود وضعیت موجود دست یافت. در همین زمینه، سید مرتضی افقه، اقتصاددان و عضو هیات علمی دانشگاه اهواز در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با اشاره به تأثیرات منفی قیمت گذاری دستوری و نوسانات اقتصادی بر کیفیت و رضایت مصرف کنندگان، بر لزوم اصلاحات اساسی در سیاست‌های قیمت گذاری تأکید کرد. وی همچنین نقش وزارت صمت و شورای رقابت را در تنظیم بازار و ایجاد رقابت سالم مورد بررسی قرار داد و با اشاره به تجارب بین‌المللی، راهکارهایی برای بهبود وضعیت بازار خودرو ارائه داد. وی در ادامه به بررسی تأثیرات تحریم‌ها بر زنجیره تأمین و تولید، تقاضای کاذب و ضرورت افزایش آگاهی مصرف کنندگان پرداخت که می‌تواند به آینده‌ای پایدار و رقابتی برای این صنعت کمک کند.

فناوری تدریجی خودروسازان معطوف به خرده‌بازارها

یکی از مفاهیم و کلیدواژه‌های انقلاب صنعتی چهارم که به صنعت خودرو هم راه یافته است، «بازار یکپارچه» است. جهان در صنایع مختلف به ویژه صنایع فناوریانه به سوی بازار یکپارچه حرکت می‌کند. همچنان که در همه جای جهان، هم انتظارات اولیه و توقعات ثانویه‌ای که از یک کالای مصرفی تکنولوژیک می‌رود، یکسان است کالای تکنولوژیک، کالایی است که بخش اعظم ارزش افزوده آن مبتنی بر فناوری خلق شده است. زمانی یگانه مصداق این گونه کالاها، محصولات دیجیتال مانند گوشی تلفن همراه، تبلت، رایانه شخصی، لوازم صوتی و تصویری و وسایلی از این قبیل بود. اما با ظهور پدیده اینترنت اشیا (IoT) و گجت‌ها یعنی سخت‌افزارهای دارای فناوری روز که برای کاربردهای خاصی طراحی شده‌اند و به سهیل و تسریع کارها کمک می‌کنند و همچنین رواج لوازم خانگی یا شخصی هوشمند، دایره این کالاها گسترده و گسترده‌تر شد. حال حتی خودروها نیز به این دایره وارد شده‌اند و از آن‌ها انتظار می‌رود با تجهیز به سنسورها و رادارها به سطح قابل اتکایی از سطوح خودران مجهز باشند یا از مزایای اتصال به شبکه خدمات فنی و همچنین شبکه حمل و نقل بهره‌مند شوند. همچنین بسیاری از مشتریان انتظار دارند خودرو آن‌ها اگر نه فول الکتریک، دستکم یکی از انواع مدل‌های الکتریکال به‌ویژه پلاگین-هیبرید باشد. این موضوع باعث شده است تا انتظارات مشتریان و متقاضیان خودرو در بازارهای مختلف به یک سمت و سو سوق داده شود. در چنین شرایطی، دیر یا زود خودروسازانی که معطوف به خرده‌بازارها یا بازارهای انحصاری خاص هستند و همراهی چندانی با تحولات دیجیتال نداشته‌اند، باید خود را با نیازها، خواسته‌ها و سلیقه‌های این بازار یکپارچه تطبیق دهند. در غیر این صورت، دیر یا زود باید از همان خرده‌بازارها نیز خداحافظی کنند و پایان کار خود را بپذیرند. همچنان که پس از هوشمند شدن تلفن‌های همراه، برخی برندهای بزرگ آن صنعت، به ناچار زیر دست و پای برندهای نوپا اما توسعه‌پذیر له شدند. بر این اساس، شاید امروز مثلاً بازاری مانند بازار بهشت خودروسازانی مانند سوزوکی و رونو برای فروش خودروهای لو آپشن و فاقد برخی استانداردهای ایمنی و زیست محیطی باشد، اما همین حالا هم بسیاری از مشتریان در این بازارها متوقع بر خورداری خودروهای خود را رادارها و سیستم‌های هشدار بر خورد و خروج از مسیر و سنسورهای پارک و نقطه کور و... حافظه صندلی و آینه، سامانه‌های کنترل سرعت و پایداری و ایستایی و کشش و لغزش و... هستند و خودروهای دارای طراحی نه‌چندان به‌روز یا بیگانه با فناوری‌ها و قابلیت‌های جدید، دیگر نظر همه مشتریان هندی را جلب نمی‌کند. همچنان که سامسونگ برای گلکسی سری M خود که به‌طور ویژه برای بازار هند طراحی شده، نمی‌تواند قابلیت‌هایی مانند پشتیبانی از شبکه 5G، باتری پر ظرفیت‌تر، دوربین‌های چندگانه، پردازنده‌های قوی‌تر و رابط کاربری هر چه روان‌تر را لحاظ نکند. این اساس، اگر تولیدکننده مفهوم «بازار یکپارچه» را درک نکند و به رسمیت نشناسد و همچنان دلخوش به خرده‌بازار یا بازاری انحصاری باشد که سال‌ها در سلطه و سیطره او قرار داشته است، باید دیر یا زود، صحنه را برای حضور و جولان رقبای داخلی و خارجی که هر روز کالای خود را بیشتر با این معیار تطبیق می‌دهند، خالی کند.



استارت Start

محمدعلی دیبانی زاده

عضو شورای سردبیری



فونیکس



آریزو ۸

ARRIZO 8

UPPER CLASS BUSINESS LIFE



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FORNIX.COM

fornix.official

جهت دریافت اطلاعات تماس نمایندگی‌ها به وبسایت فونیکس مراجعه نموده و یا کد مندرج در طرح را اسکن نمایید.



وقتی «ویتارا» هم برقی می شود



سوزوکی شاسی بلند الکتریکی جدیدی به نام eVitara را معرفی کرده است. این خودرو از بهار آینده در هند تولید و از تابستان در ژاپن و اروپا عرضه خواهد شد. تویوتا نیز نسخه‌ای از این خودرو را با برند خود عرضه خواهد کرد. eVitara بر پایه کانسپت eVX ساخته شده که اولین بار در ژانویه ۲۰۲۲ در نمایشگاه خودرو هند رونمایی شد. این کراس اوور جدید ژاپنی با ۴.۲۷۵ میلیمتر طول، ۱.۸۰۰ میلیمتر عرض و ۱.۶۲۵ میلیمتر ارتفاع، تقریباً هم‌اندازه پژو e-2008 و کیا EV3 است. eVitara در طراحی بیرونی با چراغ‌های زاویه‌دار، خودرویی خوش‌استایل به نظر می‌رسد در حالی که قسمت‌های

پایینی بدنه به‌طور کامل با پلاستیک سیاه پوشیده شده تا در برابر خط و خش مقاوم باشد. در داخل خودرو هم دو نمایشگر افقی برای صفحه آمپر و سیستم اطلاعاتی - سرگرمی دیده می‌شود که به هم متصل هستند. در رجه‌های تپه‌په بر جسته، دکمه‌های فیزیکی متعدد، انتخاب‌گر دوار گیربکس و ترمیدورنگ هم از دیگر ویژگی‌های داخلی کراس اوور الکتریکی سوزوکی هستند. این خودرو روی پلت‌فرم الکتریکی سوزوکی ساخته شده که با نام eHeartect شناخته می‌شود. eVitara در اروپا در نسخه‌های محرک جلو با ۱۴۴ یا ۱۷۴ اسب‌بخار قدرت و چهار چرخ محرک با ۱۸۴ اسب‌بخار قدرت عرضه خواهد شد.

به نظر شما آیا این سیاست‌ها می‌توانند به کاهش کیفیت محصولات و افزایش نارضایتی مشتریان منجر شوند و این موضوع چه تاثیری بر آینده صنعت خودر و خواهد داشت؟

قیمت‌گذاری دستوری می‌تواند پیامدهای منفی زیادی برای خودروسازان و مصرف‌کنندگان داشته باشد. برای خودروسازان، این سیاست‌ها می‌تواند منجر به کاهش حاشیه سود و ناتوانی در تامین هزینه‌های تولید شوند. از سوی دیگر، فشار قیمت‌گذاری دستوری

نوربلا



در صنعت لوازم خانگی،
اصلاح قیمت‌گذاری و ایجاد
رقابت باعث بهبود کیفیت و کاهش
قیمت‌ها شده است. با تعیین
قیمت‌های واقعی، خودروسازان هم
می‌توانند به تامین هزینه‌های تولید
و تحقیق و توسعه بپردازند و به این
ترتیب به سودآوری پایدار دست یابند

به کاهش هزینه‌های سربرای خودروسازان نینجامیده است و آن‌ها به واسطه دولتی بودن و انحصاری بودن بازار، در شرایط گلخانه‌ای مشغول فعالیت هستند.

در نتیجه، آن‌ها ممکن است به کاهش کیفیت محصولات و کاهش سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه روی آورند. برای مصرف‌کنندگان، این وضعیت می‌تواند منجر به افزایش نارضایتی و کاهش اعتماد به برندهای داخلی شود.

به‌عنوان مثال، ممکن است مصرف‌کنندگان با خودروهایی مواجه شوند که از کیفیت پایین‌تری برخوردارند و این موضوع می‌تواند به کاهش فروش و افزایش رقابت‌پذیری برندهای خارجی منجر شود. این موضوع همچنین می‌تواند تاثیرات بلندمدتی بر آینده صنعت خودرو داشته باشد.

اگر سیاست‌های قیمت‌گذاری اصلاح نشوند، ممکن است صنعت خودرو با بحران‌های جدی‌تری مواجه شود و حتی برخی از خودروسازان مجبور به تعطیلی فعالیت‌های خود شوند. بنابراین، اصلاحات در نحوه تعیین قیمت ضروری است.

با توجه به زیان‌های مکرر سهامداران، چه استراتژی‌هایی می‌تواند به بازگرداندن اعتماد آن‌ها کمک کند؟ آیا فکر می‌کنید که شفافیت در گزارش‌دهی مالی به سهامداران می‌تواند در این زمینه موثر باشد؟

به عقیده من، برای جلب اعتماد سهامداران استراتژی‌های پیشین باید تغییرات بنیادین داشته باشد؛ ابتدا ارائه گزارش‌های مالی دقیق و شفاف به سهامداران می‌تواند به آن‌ها کمک کند تا از وضعیت مالی شرکت مطلع شوند و اعتمادشان را بازسازی کنند. برقراری ارتباط مستمر با سهامداران و ارائه اطلاعات به‌روز درباره برنامه‌های شرکت و نتایج مالی می‌تواند به جلب اعتماد آن‌ها کمک کند.

همچنین ارائه برنامه‌های مشخص برای بهبود عملکرد مالی و کاهش زیان‌ها می‌تواند نشان‌دهنده جدیت مدیریت در حل مشکلات باشد. این اقدامات می‌تواند به بازسازی اعتماد سهامداران و جذب سرمایه‌های جدید کمک کند. به‌عنوان مثال در صنایع دیگر، شرکت‌هایی که شفافیت بیشتری در گزارش‌دهی مالی داشته‌اند، توانسته‌اند اعتماد سرمایه‌گذاران را جلب کرده و به رشد پایدار دست یابند.

تقاضای کاذب در بازار خودرو به چه عواملی بستگی دارد و چگونه می‌توان این پدیده را کنترل کرد؟ آیا می‌توانید به تاثیرات اجتماعی و اقتصادی این تقاضای کاذب بر بازار و تولیدکنندگان اشاره کنید؟

تقاضای کاذب معمولاً ناشی از عواملی مانند نوسانات قیمت، تبلیغات غیرواقعی و کمبود عرضه است. این پدیده می‌تواند به افزایش قیمت‌ها و نارضایتی اجتماعی منجر شود. برای کنترل این پدیده اقداماتی مانند ارائه اطلاعات دقیق و به‌روز درباره قیمت‌ها و کیفیت محصولات می‌تواند به مصرف‌کنندگان کمک کند تا تصمیمات بهتری بگیرند. دولت می‌تواند با ایجاد سیاست‌های حمایتی برای تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان به کنترل تقاضای کاذب کمک کند. تاثیرات اجتماعی و اقتصادی تقاضای کاذب شامل افزایش نارضایتی مصرف‌کنندگان، کاهش فروش خودروسازان و ایجاد عدم تعادل در بازار است. این موضوع می‌تواند به افزایش نارضایتی اجتماعی منجر شود و در نهایت به کاهش سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو و آسیب برساند.

تحریم‌ها چه تاثیرات عمیقی بر زنجیره تامین و تولید خودرو در ایران داشته‌اند؟ به نظر شما چالش‌های خاصی که تحریم‌ها برای خودروسازان ایجاد کرده‌اند، چیست؟

تحریم‌ها تاثیرات عمیق و گسترده‌ای بر زنجیره تامین و تولید خودرو در نگاه‌های خودروسازی داشته‌اند. خودروسازان به دلیل تحریم‌ها با مشکلات جدی در تامین قطعات یدکی و مواد اولیه مواجه شده‌اند که این موضوع می‌تواند به تاخیر در تولید و افزایش هزینه‌ها منجر شود. خودروسازان ایرانی به دلیل عدم دسترسی به فناوری‌های نوین و قطعات با کیفیت، توان رقابتی خود را در بازارهای جهانی از دست داده‌اند. تحریم‌ها مانع از به‌روزرسانی محصولات و استفاده از فناوری‌های روز دنیا شده است که این موضوع می‌تواند به کاهش کیفیت و رضایت مشتریان منجر شود.

چگونه می‌توان با تعیین قیمت‌های واقعی و شفاف، به بهبود مدیریت مالی خودروسازان کمک کرد، آیا می‌توانید به نمونه‌هایی از تغییرات مثبت در دیگر صنایع اشاره کنید که با

اصلاح قیمت‌گذاری، به بهبود وضعیت مالی خود دست یافته‌اند؟ تعیین قیمت‌های واقعی و شفاف می‌تواند به خودروسازان کمک کند تا برنامه‌ریزی مالی بهتری داشته باشند و از زیان‌های غیرضروری جلوگیری کنند.

همان‌طور که آمارها نشان می‌دهند، در صنعت لوازم خانگی، اصلاح قیمت‌گذاری و ایجاد رقابت باعث بهبود کیفیت و کاهش قیمت‌ها شده است. با تعیین قیمت‌های واقعی، خودروسازان هم می‌توانند به تامین هزینه‌های تولید و تحقیق و توسعه بپردازند و به این ترتیب به سودآوری پایدار دست یابند. همچنین این اقدام می‌تواند موجب افزایش اعتماد مصرف‌کنندگان و بهبود کیفیت محصولات شود.

راهکار پیشنهادی شما برای اصلاح ساختاری در سیاست‌های قیمت‌گذاری خودرو چیست؟ به نظر شما می‌توانیم به بهبود وضعیت فعلی بازار خودرو امیدوار باشیم؟

این سیستم می‌تواند به تعیین قیمت‌های واقعی کمک کند و از نوسانات غیرقابل پیش‌بینی جلوگیری کند. همچنین شفاف‌سازی فرآیندهای قیمت‌گذاری و کاهش پیچیدگی‌های اداری و ایجاد فرآیندهای شفاف، می‌تواند به بهبود وضعیت بازار کمک کند. با ایجاد شرایط مناسب برای رقابت، می‌توان به بهبود کیفیت و کاهش قیمت‌ها کمک کرد.

پیام شما برای مسئولان با توجه به شرایط کنونی و چالش‌های موجود، آینده صنعت خودرو در کشور چیست و شرایط را چگونه پیش‌بینی می‌کنید؟

پیام من به مسئولان این است که نیاز به تغییرات اساسی و فوری در سیاست‌های قیمت‌گذاری و مدیریت صنعت خودرو وجود دارد. اگر این تغییرات به سرعت انجام نشود، آینده صنعت خودرو با چالش‌های جدی مواجه خواهد شد.

با اصلاحات مناسب و توجه به نیازهای مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، می‌توان به ایجاد یک صنعت پایدار و رقابتی امیدوار بود. همچنین، توجه به فناوری‌های نوین و به‌روزرسانی محصولات می‌تواند به بهبود کیفیت و افزایش رضایت مشتریان کمک کند.

SECTION A-A



IREMCO
Iridium

گروه صنعتی اتحاد موتور

TEL: +98 21 49007

Spark Plug

www.iremco.co.ir



در باره نسخه‌های پیش تولیدی این خودرو با فریم‌ها و پنجره‌های شکسته شده و سیستم‌های برقی ناتوان از تحمل بار بیشتر منتشر می‌شد و همه چیز به قدرت باور نکردنی این خودرو اشاره داشت اما همین داستان‌ها درباره مدل ZR1 نیز وجود داشتند. ZR1 جدید قوی‌ترین کوروت دو نسل اخیر بوده و قدرتش به ۱۰۶۴ اسب بخار می‌رسد. در واقع کوروت ZR1 را می‌توان قوی‌ترین خودرو تاریخ شورولت دانست هر چند به نظر نمی‌رسد این رکورد تا مدت طولانی در اختیار ZR1 باقی بماند. با اینکه شورولت به صورت رسمی تولید زورا را تایید نکرده اما اسناد موثقی درباره تولید مدلی با جایگاه بالاتر از ZR1 وجود دارد.

حتی قبل از معرفی نسل هشتم کوروت نیز شایعاتی درباره تولید مدلی جدید با نام زورا که برگرفته از نام زورا آر کوس دانست، پدر کوروت است وجود داشت. این مهندس مشهور کوروت چنددهه قبل از تولید کوروت نسل هشتم، توسعه یک سوپر اسپرت پر قدرت و پیشرفته وسط را تجسم کرده بود. در دهه ۸۰ و ۹۰ میلادی کانسپت‌هایی برای نمایش این ایده توسعه یافت اما متأسفانه زورا هرگز به عنوان خودرویی تولیدی پدیدار نشد و این مهندس ارشد نیز نتوانست به آرزوی خود برسد و در سال ۱۹۹۶ از دنیا رفت. اما پس از معرفی کوروت استیجری ۲۰۲۰ شایعات درباره مدل زورا شدت گرفت. اخبار عجیبی



این «کوروت» به نام خالقش تولید می‌شود

۱۰ میلیون نفر سهامدار حقیقی خودروسازان زیر تیغ تثبیت دستوری قیمت‌ها چه کسی سهامداران را از بورس به بازار خودرو فراری داد؟

آن چه این روزها به نام قیمت گذاری شاهدیم حتی قیمت گذاری دستوری نیز محسوب نمی‌شود، بلکه صرفاً توقف قیمت گذاری و سرکوب قیمت‌ها در عمل برای تولیدکننده و روی کاغذ برای مصرف کننده است



علیرضا جابیتی
ajabeti@autoworld.ir

اعداد و ارقام سنگینی که از آن‌ها به عنوان زبان انباشته خودروسازان و همچنین بدهی خودروسازان به قطعه‌سازان یاد می‌شود، صرفاً متوجه خودروسازان نیست بلکه علاوه بر سهامداران عمده و حقوقی شرکت‌های خودروسازی، ۱۰ میلیون نفر سهامدار حقیقی و خرد نیز از این بابت ضرر و زیان می‌بینند. سهامداران جزو کسانی هستند که سرمایه‌های خود را به جای راهی کردن به بازارهایی مانند ارز، طلا، سکه و خودرو و امثال آن، به بازار سرمایه آورده‌اند تا به جای سرمایه گذاری راکدی که با خلق ارزش افزوده همراه نیست و هیچ کمی به تولید ناخالص داخلی (GDP) کشور نمی‌کند، سهمی در سرمایه گذاری مولد داشته باشند و به گردش چرخ تولید در کشور کمک کنند. اما به واسطه قیمت گذاری دستوری یا بهتر بگوییم «تثبیت دستوری قیمت خودرو» در یک سال و نیم اخیر، بسیاری از سهامداران خرد از سرمایه گذاری در این صنعت، متضرر و سرخورده شده‌اند و سرمایه خود را از گروه خودرویی بورس بیرون کشیدند و راهی بازار خودرو کردند تا شانس خود را در فروش‌های مستقیم خودروسازان بیازمایند یا حتی با خرید خودرو از بازار و به اصطلاح خواناندن آن، سود و منفعتی حاصل کنند.

توقف قیمت گذاری حتی از نوع دستوری!

نرخ شرکتی خودروهایی در تیراژ و تغییرات آن‌ها طی دوره‌های طولانی مدت یکی از متغیرهای محاسبه نرخ رسمی تورم محسوب می‌شود و طبعاً سرکوب این نرخ و تثبیت دستوری آن به ثبات دستکم یک متغیر در ارزیابی نرخ تورم می‌انجامد. اما نرخ تورم برابر است با تغییر در یک شاخص قیمت که معمولاً شاخص قیمت مصرف کننده بوده و کمتر مصرف کننده‌ای است که دستش به خودرو با قیمت کارخانه برسد. همان طور که از قراین و شواهد پیداست؛ بخش اعظم تشکیل دهندگان صف‌های میلیونی خرید خودرو را دلالتی تشکیل می‌دهند که به صرفه‌ی قصد سودجویی از تفاوت قیمت کارخانه و بازار اقدام به ثبت نام در طرح‌های فروش خودروسازان می‌کنند. به گفته دبیر انجمن خودروسازان، «حد اکثر تا ۲۰ درصد از خودروهای فروخته شده به قیمت کارخانه به دست مصرف کننده می‌رسند و ۸۰ درصد باقیمت‌های نجومی سر از بازار آزاد درمی‌آورند. پلیس هم تأیید کرده است نزدیک به ۵۰۰ هزار دستگاه از فروش‌های قبلی خودروسازان، در خیابان‌ها توسط دوربین‌های ترافیکی رصد نشده و صرفاً در گوشه پارکینگ‌های شخصی و عمومی به امید افزایش قیمت بیشتر، دپو شده‌اند.» در چنین شرایطی اگر نظر دولت و وزارت صمت بر ادامه قیمت گذاری دستوری تا اطلاع ثانوی است (که البته خلاف نظرات ابراز شده از سوی رئیس جمهور در میتینگ‌های انتخاباتی و الزامات برنامه هفتم توسعه است)، دستکم بهتر است این قیمت گذاری متناسب با نرخ تورم صورت بگیرد و تغییرات نرخ نهاده‌های تولید خودرو و قطعات آن اعم از فلزی و پلیمری، تفاوت‌های بهای ریالی قطعات ارزبر و افزایش سالانه دستمزدها در آن لحاظ شود. در واقع آن چه در سال‌های اخیر به زبان انباشته خودروسازان انجامیده، صرف قیمت گذاری دستوری نیست، بلکه نقش ۷۰ درصدی

قیمت‌های تکلیفی در زیان دهی تولید به عقب‌ماندگی این قیمت‌ها از نرخ تورم برمی‌گردد و گر نه قیمت گذاری دستوری در سال‌های دور تر هم سابقه داشته، اما به دلیل بازنگری‌های سه‌ماه یکبار و شش‌ماه یکبار و دستکم سالی یکبار، به ضرر و زیان خودروسازان نیجامیده است. از سوی دیگر، باید توجه داشت که همین سرکوب قیمت در بازار خودرو و ایجاد بستر سودجویی از تفاوت قیمت کارخانه و بازار در سال‌های گذشته اخیر بارها موجب شده است که نرخ تورم در بازار خودرو از نرخ تورم ماهانه و سالانه کشور هم پیشی بگیرد. جایی که بازار خودرو به سودده‌ترین بازار در میان بازارهای موازی اعم از سکه و طلا، ارز و مسکن تبدیل شده و بهشتی کسلی بود که می‌خواستند یک سرمایه‌گذاری نه‌چندان خرد (در حد چند سکه و یک مشت دلار) و نه‌چندان کلان (در حد زمین و ملک) انجام دهند. گرچه در صورت واقعی سازی نرخ خودرو هم ممکن است کماکان عده‌ای به صورت سنتی

نوربالا

به واسطه قیمت گذاری دستوری یا بهتر بگوییم «تثبیت دستوری قیمت خودرو» در یک سال و نیم اخیر، بسیاری از سهامداران خرد از سرمایه گذاری در این صنعت، متضرر و سرخورده شده‌اند و سرمایه خود را از گروه خودرویی بورس بیرون کشیدند و راهی بازار خودرو کردند تا شاید در این اشفته بازار سود و منفعتی حاصل کنند

نگاه View



مهرداد عباد

عضو هیات نمایندگان اتاق تهران

قیمت گذاری دستوری کیفیت و کمیت را کاهش می‌دهد

مدت طولانی است که دولت‌ها و تشکلهای بخش خصوصی تلاش می‌کنند محیط کسب و کار را بهبود ببخشند. حتی اوایل دهه ۱۳۹۰ نیز قانونی با همین مضمون به تصویب رسید و در ادامه این مسیر، سازمان‌ها و نهادهای خصوصی و غیر خصوصی هم با راه اندازی مراکز بهبود محیط کسب و کار در ادارات خود در جهت بهبود محیط کسب و کار گام برداشتند. با وجود این تلاش‌ها، بر اساس آنچه از سخنان فعالان اقتصادی برداشت می‌شود و آنچه از شاخص‌های حوزه کسب و کار قابل استنباط است، در حال حاضر اکوسیستم کسب و کار در ایران جایگاه مناسبی ندارد و تلاش‌های موازی مراکز مختلف نتوانسته است این جایگاه را ارتقا بخشد. یکی از موانعی که بهبود فضای کسب و کار در ایران را به چالش کشیده، بخشی‌نگری و موضوع محوری در حل مشکلات است، به تریبی که تشکلهای بخش خصوصی و وزارتخانه‌ها هنگام بر خورد با یک مساله در محیط کسب و کار نسبت به رفع آن موضوع خاص اهتمام می‌ورزند. اما بحث پیامدهای اجرای این راه‌حل و تأثیر آن بر صنوف دیگر را در نظر نمی‌گیرند، به طوری که راه‌حل ارائه شده ممکن است برای سایر بخش‌های محیط کسب و کار آسیب‌زا باشد. چند سالی است شاخص پایش ملی محیط کسب و کار در ایران اندازه گیری می‌شود و مولفه‌هایی چون ثبات بازار، کیفیت کالاها، قابلیت پذیری، مباحث مالیاتی، تأمین مالی از بانک‌ها، میزان عرضه و تقاضا، نیروی کار، دسترسی به منابع، مسائل حقوقی، تورم، بیکاری و زیرساخت‌های لازم برای فعالان اقتصادی را بررسی و پایش می‌کند اما موضوعی که از آن غفلت شده؛ تحلیل نتایج این پایش از سوی دولت‌ها و به کارگیری راهکارهایی برای رفع چالش‌های کسب و کار است؛ در حالی که شاید دولت‌ها طی این سال‌ها تنها به مطالعه آن اکتفا کرده‌اند. به عنوان نمونه، اگر نحوه استقبال مشتریان از نوآوری و ابتکار در ارائه خدمات و محصول در این سال‌ها کاهش یافته پس باید با تشخیص دلایل این مساله و ارائه راه‌حل‌هایی این شرایط را بهبود ببخشیم. به طور حتم یکی از علل کاهش نوآوری موضوع قیمت گذاری دستوری است، چرا که دولت تلاش می‌کند با پایین نگه داشتن سطح قیمت‌ها، رضایت مصرف کننده را حاصل کند اما تولیدکننده برای سازگاری با قیمت‌های دستوری، ناگزیر است که از کمیت و کیفیت محصول خود بکاهد تا بتواند در بازار باقی بماند. نتیجه این سرکوب قیمتی خود را در کاهش نوآوری و خلاقیت در محصولات نشان می‌دهد. بنابراین، چنانچه شاخص‌ها و زیرشاخص‌های موجود در این پایش به طور سالانه بهبود یابند، می‌تواند باعث بهبود محیط کسب و کار برای تمام فعالان اقتصادی شود.

اقدام به خرید و دپو خودر و به قصد تغییر قیمت آن همپای نرخ تورم کنند، اما در هر حال دست خودروسازان برای افزایش تیراژ بازر تر شده و گپ موجود میان قیمت کارخانه و بازار کمتر می‌شود که به همان اندازه می‌تواند بر تغییر سهم مصرف کننده دلال از متقاضیان خودرو تأثیر بگذارد. مخلص کلام این که آن چه این روزها به نام قیمت گذاری شاهدیم حتی قیمت گذاری دستوری نیز محسوب نمی‌شود، بلکه صرفاً توقف قیمت گذاری و سرکوب قیمت‌ها در عمل برای تولیدکننده و روی کاغذ برای مصرف کننده است.

بازگشت نقدینگی سرگردان به بورس در صورت حذف قیمت خودرو

ایجاد بستر مناسب برای عرضه سهام خودروسازان در بورس برای مدیریت نقدینگی سرگردان، بسیار موثر خواهد بود. با این کار، می‌توان نقدینگی سرگردان را به سمت سرمایه گذاری در تولید هدایت کرد. اما در وهله نخست باید مشکل قیمت گذاری دستوری را که به زیان دهی و افت کمی و کیفی تولید انجامیده و موجب زیان ۱۰ میلیون سهامدار حقیقی فعلی شده است، حل کرد. همچنین لازم است دولت و نهادهای مالی برنامه‌های تشویقی برای سرمایه گذاری در سهام خودروسازان ارائه دهند. این کار به کاهش دلالی و بهبود شرایط بازار کمک می‌کند. با توجه به این که بسیاری از مردم به دلیل نوسانات شدید قیمت‌ها از خرید خودرو و منصرف شده‌اند، هدایت سرمایه‌های آن‌ها به سمت بازار سرمایه می‌تواند به ایجاد یک بازار پایدار و سالم منتج شود. اگر مردم به خرید سهام خودروسازی تشویق شوند، این کار نه تنها به نفع خودروسازان خواهد بود، بلکه به رشد و توسعه اقتصادی کشور نیز کمک می‌کند. این تغییر رویکرد می‌تواند به بهبود شرایط صنعت خودرو و افزایش رضایت مشتریان منتهی شود. همچنین با افزایش آگاهی مردم درباره مزایای سرمایه گذاری در سهام خودروسازی، می‌توان به ایجاد یک بازار سرمایه قوی و پایدار امیدوار بود. این امر نیازمند برنامه‌ریزی و آموزش مناسب از سوی نهادهای مالی و خودروسازان است.

زپاس

Spare Tire

استمرار واردات، قیمت خودرو را کاهش می‌دهد



خودروهایی وارداتی را به خودروهایی تولید داخل ترجیح می‌دهند. وی درباره قیمت خودروهایی وارداتی در بازار نیز اظهار کرد: قیمت برخی خودروهایی وارداتی در بازار کمتر از قیمت مصوب و قیمت برخی خودروها حدود ۲۰۰ تا ۳۰۰ میلیون تومان با قیمت مصوب اختلاف دارد. وی ادامه داد: از سوی دیگر اختلاف قیمت برخی خودروهایی وارداتی با نرخ مصوب بیش از ۳۰۰ میلیون

رئیس سابق اتحادیه نمایندگان فروشندگان خودرو گفت: قیمت تعدادی از خودروهایی وارداتی نسبت به اوایل واردات این کالا کاهش قابل ملاحظه‌ای داشته و استمرار واردات نیز باعث کاهش قیمت‌ها می‌شود. سعید موتمنی افزود: پیرو واردات خودرو در حال حاضر بخشی از بازار را خودروهایی وارداتی تشکیل می‌دهد و افرادی که از توان مالی برخوردارند باتوجه به کیفیت،

افزایش کرده؛ واردات خودرو باید تسهیل و تعرفه واردات نیز باید کاهش یابد. موتمنی در خصوص وضعیت بازار خودرو گفت: بازار خودرو در چندماه گذشته در رکود شدید به سر می‌برد و البته رکود بازار خودرو طی مدت اخیر تشدید شده است. حال باید دید آیا باتوجه به فرا رسیدن ایام پایانی سال قدری از رکود بازار خودرو کاسته می‌شود، یا این روند همچنین ادامه دارد.

تومان است که این موضوع بیشتر در مورد خودروهایی صدق می‌کند که تازه به بازار کشور وارد شده یا به تعداد زیادی وارد نشده‌اند، این در حالی است که تغییرات و نوسانات نرخ ارز نیز در ماه‌های گذشته تأثیر چندانی بر بازار خودرو نداشته است و قیمت خودرو از نرخ از تبعیت نمی‌کند. رئیس سابق اتحادیه نمایندگان داران و فروشندگان خودرو، درباره تأثیر واردات خودرو بر بازار



جنگنده «رپتور» به سبک «لامبورگینی»



«شیک، کمیاب و گران!» این سه عبارت را می‌توان برای توصیف لامبورگینی رونتون به کار برد، خودرویی که در طراحی ظاهری خود از مشهورترین جنگنده‌های دنیا الهام گرفته است. رونتون خودرو منحصربه‌فردی بوده و افراد معدودی توانسته‌اند پشت فرمان آن بنشینند. الهام گرفتن از جنگنده‌ها در زمان طراحی خودروها موضوع جدیدی نیست و در دهه ۵۰ میلادی طراحان آمریکایی شروع به استفاده از تیغه‌های مشهور در بخش عقب خودروها کردند. این ویژگی طراحی که در دهه ۶۰ میلادی نیز دیده می‌شد از جنگنده‌های آن دوران الهام گرفته بود. لامبورگینی نیز شهرت زیادی

در طراحی خودروهایی دارد که شبیه جنگنده‌های مدرن و آیرودینامیک به نظر می‌رسند. رونتون یکی از چند محصول شاخص این برند ایتالیایی است که کاملاً الهام‌گیری از جنگنده‌ها را در ظاهر خود به نمایش می‌گذارد. البته این خودرو به‌طور ویژه و امدا طراحی یک جنگنده پیشرفته به نام F-22 رپتور است. رونتون بر پایه لامبورگینی موریس شکل گرفته اما از ظاهری جدید سود می‌برد. این خودرو همچنان انگیزمانند اکثر محصولات لامبورگینی نام خود را از گاوهای مشهور مبارزه گرفته است. تنها ۲۰ دستگاه از رونتون تولید شد و همه آن‌ها نیز حتی قبل از اینکه معرفی شد به فروش رفتند.

ویژه‌ها

وزارت صمت باید در مورد عرضه خودرو در بورس تصمیم نهایی را بگیرد



رئیس سازمان بورس گفت: عرضه خودرو در بورس توسط سازمان زمین‌سازی شده و هم اکنون باید وزارت صمت تصمیم نهایی را بگیرد. حجت‌اله صیدی در مورد اثری که حجم انتشار اوراق بدهی دولتی در سال آینده بر بورس خواهد گذاشت؛ اظهار کرد: این مساله در حال برنامه‌ریزی دقیق است و هنوز نمی‌توان به‌طور دقیق در مورد اثرات آن بر بازار بورس اظهار نظر کرد.

دیگه چه خبر؟

مالیات کل واحدهای تولیدی بوری ۵۵ درصد کاهش یافت



سخنگوی کمیسیون تلفیق لایحه بودجه ۱۴۰۴ گفت: کمیسیون تلفیق تصویب کرد مالیات کل واحدهای تولیدی در بورس و فرابورس و خارج از آن از ۲۵ درصد به ۲۰ درصد برسد؛ بنابراین در این بخش ۵۵ درصد مالیات برای واحدهای تولیدی کاهش پیدا کرد. رحیم زارع افزود: طبق مصوبه دیگر کمیسیون، به دولت اجازه داده شد تا سقف ۲۰ هزار میلیارد تومان اوراق مالی اسلامی برای به‌کارگیری محصولات دانش‌بنیان منتشر شود.

تویتر!

عدم‌النفع ۲۰ میلیارد دلاری صنایع در تابستان به دلیل قطعی برق



رئیس مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی ایران گفت: قطع برق در سه‌ماه تابستان حدود ۲۰ میلیارد دلار عدم‌النفع داشت و احتمالاً همین وضعیت را در زمستان با قطعی گاز خواهیم داشت. حجت میرزایی افزود: این مشکل نشان‌دهنده سیاست‌گذاری نادرست در حوزه انرژی است و مساله فناوری خیلی در اولویت حل آن نیست. وی ادامه داد: به‌طور مثال در اوج مصرف گاز امسال حدود ۳۰ درصد کسری گاز یعنی بین ۲۵۰ تا ۲۰۰ میلیون مترمکعب کمبود داریم.

رکورد ارزش معاملات در گروه خودرو و ساخت قطعات طی سال جاری شکست

معامله ۳ میلیارد دوره سهم به ارزش ۹۵۴ میلیارد تومان در گروه خودرویی



روز یکشنبه و در جریان دادوستدهای بازار سهام نمادهای بزرگ جاده‌مخصوص مثبت شدند. بر این اساس نمادهای سایپا، ایران خودرو، گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو، گروه بهمن، زامیاد، پارس خودرو، سایپادیزل و بهمن‌دیزل سبز پوش شدند و در مقابل نمادهای کرمان خودرو و ایران‌خودرو دیزل مسیر نزولی را طی کردند. همچنین روز یکشنبه در گروه خودرویی طی ۵۲ هزار نوبت معاملاتی ۳ میلیارد سهم به ارزش ۹۵۴ میلیارد تومان معامله شد که نسبت به روز شنبه با رشد قابل توجهی روبه‌رو و به نوعی ارزش معاملات گروه خودرویی در سال جاری شکسته شد. این در حالی است که بیش از یک‌سوم از حجم معاملات نمادهای خودرو و ساز به دادوستدهای نماد ایران خودرو به‌عنوان لیدر این روزهای بازار سهام اختصاص یافت. روز گذشته در نماد «خودرو» ۱۱۰ میلیارد سهم به ارزش ۳۱۲ میلیارد تومان مورد دادوستد قرار گرفت. ارزش روز بازار گروه خودرویی تا پایان معاملات روز یکشنبه به‌بالغ بر ۲۳۱ هزار میلیارد تومان شد.

رشد ادامه دار بورس

روز شنبه و در معاملات بازار سهام شاخص کل بورس با افزایش ۱۹،۳۶۱ واحدی در محدوده دومیلیون و ۲۱۱ هزار واحد قرار گرفت. شاخص کل هم‌وزن نیز با رشد ۳،۲۰۶ هزار واحدی در محدوده ۷۰۸ هزار واحد ایستاد. در این بازار نیز ۱۷ میلیارد دوره سهم به ارزش

بیش از ۱۰۳ هزار میلیارد تومان معامله شد. شاخص فرابورس نیز با رشد ۸۰ واحدی در محدوده ۲۱ هزار واحد قرار گرفت. در فرابورس نیز ۷،۶ میلیارد دوره اوراق بهادار به ارزش بیش از ۹،۵ هزار میلیارد تومان دادوستد شد. این در حالی است پس از ماه‌ها رکود در بازار سرمایه و رشد سایر بازارها، حالا بورس روند صعودی را برای جبران گذشته در پیش گرفته است. بازار سرمایه که مدت‌ها به‌دلیل سایه برخی ریسک‌ها روند فرسایشی به خود گرفته بود، حالا با کاهش این ریسک‌ها جان گرفته و در حال بودن گوی سبقت از سایر بازارها است. از ابتدای امسال، بازار سهام تحت فشارهای متعددی از جمله

تنش‌های بین‌المللی، نرخ بهره بالا و کاهش سود شرکت‌ها به‌دلیل سیاست‌های اقتصادی دولت قرار داشت. این عوامل، فضای سنگینی بر بازار حاکم کردند و مانع از بازتاب تغییرات مثبت در آن شدند. در چنین شرایطی رکود بزرگی بر معاملات بورس حکم فرما شد. البته در همین دوره تغییرات بنیادی مهمی نیز رخ داد. نرخ دلار نیمایی افزایش یافت و فاصله آن با نرخ ارز آزاد کاهش پیدا کرد. همچنین، دولت در ماه‌های شهریور و مهر پرداختی‌های قابل توجهی داشت و بودجه سال ۱۴۰۴ نیز رویکردی انبساطی دارد. این اتفاقات نشان می‌دهند بورس در ماه‌های آینده متعادل دنبال خواهد شد.

اینفوگراف

نسبت فروش به تعداد کارکنان در برخی از شرکت‌های خودروسازی



«نسبت درآمد به ازای هر کارمند» یک نسبت مهم است که به‌طور تقریبی نشان می‌دهد یک کارمند چه مقدار پول برای شرکت ایجاد می‌کند

چین تلند؟

چالش بزرگ شرکت‌های جاده مخصوص

خودروسازان در این سال‌ها به‌واسطه قیمت‌گذاری دستوری و عدم اصلاح به‌موقع قیمت، نتوانستند طبق هزینه‌های تولید، محصولات خود را با قیمتی معقول به‌دست مشتری برسانند. سیاستی که در کنار چالش‌های تولید به‌مانعی بزرگ بر اجرای پروژه‌های ارتقای کیفی محصولات آن‌ها نیز تبدیل شده است. این صنعت با دارا بودن سهم عمده‌ای از اشتغال و بازار بار سنگینی بردوش دارد.

چرا؟

افزایش هزینه‌های تولید افزایش

آخرین گزارش‌ها از مرکز آمار در مورد «تورم تولیدکننده» نشان می‌دهد هزینه تولید در شرکت‌های خودروسازی افزایش یافته است. آن هم در شرایطی که سیاست‌گذار در ۱۹ ماه گذشته اجازه اصلاح رسمی قیمت به خودروسازان رانده است. بر این اساس، رشد هزینه تولید خودرو در کشور به‌واسطه عوامل اصلی چون رشد قیمت‌های نهاده‌های تولید، افزایش نرخ ارز، رشد دستمزدها و حقوق نیروی انسانی و تحریم‌ها بوده است.

برای چم؟

زیان سنگین صنعت خودرو

با یک حساب سرانگشتی و نگاهی به صورت‌های مالی خودروسازان به خوبی می‌توان زیان سنگینی را که به این صنعت آن هم در شرایط تورم تحمیل شد، ملاحظه کرد. در حالی که تمام صنایع ورودی مانند فولاد و مس نه تنها زیان نکردند، بلکه با عرضه محصولات با نرخ‌های جهانی افزایش سودآوری هم داشتند.

توده یک

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

بررسی وضعیت بازار خودرو از ورود سه محصول داخلی به کانال میلیاردی حکایت دارد.

حاضر جواب: خلاصه خودروهای میلیاردی خارجی باید جمع‌وجورتر در کانال خود بنشینند تا جا برای داخلی‌ها هم باز شود!

شوکه به بازار خودرو؛ افزایش قیمت شدید خودروهای داخلی در بازار.

حاضر جواب: به قول شاعر: من از بیگانگان دیگر ننالم / که با من هر چه کرده آن آشنا کرد.

قیمت‌های دستوری و زیان‌های میلیاردی...

حاضر جواب: البته برعکس هم درست است!

وزارت صمت با عرضه خودرو در بورس مخالف است؟

حاضر جواب: البته صدر درصد که مخالف نیست؛ ولی خب، صدر درصد هم موافق نیست.

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس و عضو شورای عالی بورس گفت: نگاه ما در شورای عالی بورس و مجلس این است که خودرو در بورس عرضه شود. اگر وزارت صمت به مخالفت خود برای عرضه خودرو در بورس ادامه دهد، باید دلایل مخالفت خود را در کمیسیون اقتصادی مجلس بیان کند.

حاضر جواب: یادش به‌خیر... قدیم‌ها روی حرف بزرگ‌تر اصلاً حرف نمی‌زدند و اصلاً هم نیازی به رو کردن دلیل و برهان نبود.

قیمت خودروهای داخلی و خارجی نجومی شد.

حاضر جواب: گویا دوران تبعیض بین خارجی‌ها و داخلی‌های بازار خودرو به پایان رسیده است.

حمایت دولت هم باعث بهبود عملکرد خودروسازان داخلی نشد.

حاضر جواب: به قول شاعر: از قضایس کنگبین صفرا فزود / روغن بادام خشکی می‌نمود!

توقیف یک خودرو توسط پلیس به جرم قاچاق انسان در گلگیر آن!

حاضر جواب: همین طوری پیش برود این قاچاقچیان، در رادیاتور و قاب چراغ عقب خودرو هم آدم قاچاق می‌کنند.

آی‌رالی خودرو در بورس آغاز خواهد شد؟

حاضر جواب: فعلاً که گویا رالی بر سر نرسیدن خودرو به بورس است.

فریز ۱۸ ماهه قیمت خودرو؛ هیچ کس افزایش قیمت را گردن نمی‌گیرد.

حاضر جواب: بس که این روزها گردنگیرها بی‌کیفیت شده‌اند!

آزادسازی بنزین سوپر؛ گامی به جلو یا عقب؟

حاضر جواب: برای کسانی که خودرو با موتورهای توربوشارژ داشتند و دیگر می‌توانند بنزین سوپر بزنند و هزینه تعمیر موتور ندهند، گامی روبه جلو است.

این پژو ۲۰۶ مسابقه‌ای دو میلیارد تومان قیمت دارد.

حاضر جواب: کمی صبر کنید پژو ۲۰۶ و ۲۰۷‌های غیر مسابقه‌ای هم به این قیمت‌ها می‌رسند.

«جیلی» در نسل بعدی «CLA» در کنار «بنز» خواهد بود



نسل سوم مرسدس CLA از پیشرفته ۲ لیتری چهار سیلندر ساخت جیلی و همین طور سیستم کمک راننده استارت آپ جینی مومنتا استفاده خواهد کرد. زمان معرفی نسل سوم مرسدس بنز CLA نزدیک است و این خودرو به پیشرفته ۲ لیتری چهار سیلندر توربوشارژی مجهز خواهد شد که توسط هورس باور ترین تولید می شود. این جوینت ونچری بین رنو و جیلی برای تولید پیشرفته های درون سوژ است. طبق گزارش ها، در توسعه این موتور ۲ لیتری که انتظار می رود ۲۵۰ اسببخار قدرت و ۳۶۰ نیوتون متر گشتاور داشته باشد، از تخصص مهندسی مرسدس هم بهره برده شده است. تولید موتور در چین انجام می شود ولی کاتالیزور در آلمان روی موتور نصب خواهد شد تا با قوانین آلایندگی اروپا مطابقت پیدا کند. هر چند شاید استفاده

مرسدس از پیشرفته جیلی در نسل بعدی CLA عجیب به نظر برسد ولی مدیر اجرایی جیلی، ۱۰ درصد سهام مرسدس بنز را در اختیار دارد. علاوه بر این، شرکت چینی با مرسدس برای ساخت خودروهای الکتریکی اسمارت هم جوینت ونچر دارد. این در حالی است که هر دو نسل اول و دوم CLA هم از پیشرفته های دیزلی رنو و نیسان استفاده می کردند. طبق گزارش ها، پیشرفته چهار سیلندر جیلی به سیستم هیبرید خفیف ۴۸ ولتی هم مجهز خواهد بود که موتور برقی استارت را در گیربکس ادغام می کند تا آلودگی نرم تر و مصرف سوخت کمتری را فراهم کند. پیشرفته تنها چیزی نیست که نسل بعدی CLA از جیلی ها خواهد گرفت زیرا سیستم کمک راننده این سدان جمع و جور آلمانی هم توسط استارت آپ جینی مومنتا توسعه پیدا کرده است.

تولد مجدد مازراتی «بای توربوشمل»



درست در زمانی که انتظار نداشتیم یک نمونه بازسازی شده از خودرو کمیاب مازراتی بای توربوشمل (Biturbo Shamal)، رونمایی شده است. این نمونه از مازراتی بای توربو از نسخه تولید محدود شمل، در سال ۱۹۸۳ تولید شده است. البته فرم مکعبی و زاویه دار بدنه آن که توسط طراح مشهور یعنی مارچلو گاندینی طراحی شده اکنون با برآمدگی های روی گل گیرها به خودروهای عضلانی آمریکایی شباهت یافته است. شرکتی که این خودرو را متحول کرده یعنی مودنا اتوموبیلی (Modena Automobili)، نمای جلور با جلوپنجره پایین سپر، هواکش های بزرگ تر و زیرسپری تغییر داده است. چراغ های LED به همراه کاپوت جدید با دو ورودی هوا شبیه

مدل اصلی شمل، از دیگر تغییرات این بخش به شمار می آید. در نمای عقب هم با چهار خروجی اگزوز، دیفیوزر اسپرت، باله بزرگ و چراغ های جدید مواجه هستیم که در کنار قطعات جدید بدنه، فرمی پهن و مرتفع تر از قبل را به نمایش می گذارد. همان طور که احتمالاً حدس زدید، بیشتر قطعات بدنه این خودرو از فیبر کربن به همراه فولاد ساخته شده است. مازراتی بای توربوشمل رستوما به پیشرفته ۳ لیتری شش سیلندر توربوشارژر بر گرفته از نسل جدید مازراتی جیلی مجهز شده است، که ۵۰۰ اسببخار قدرت را از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک ZF به محور عقب ارسال می کند.

تویوتا لند کروزر به سبک مدلیستا



مدلیستا برند شخصی سازی داخلی تویوتا در ژاپن در نمایشگاه امسال SEMA در لاس وگاس حضور دارد تا محصولات جدید احتمالی برای بازار آمریکا را آزمایش کند. این شرکت یک تویوتا لند کروزر جدید را با مجموعه ای از لوازم افزودنی های تکمیل شده و این شاسی بلند را به یک وسیله افزودنی سایبرپانکی از آینده تبدیل کرده است. این لند کروزر که «مدلیستا اوور لند ویزن کانسپت» نام دارد، دارای زره بدنه و سیستم های حفاظتی برای جلوگیری از برخورد، فرورفتگی و خش است، همچنین یک باربند سقفی، محافظ چراغ های جلو و المان های مشکی شده نیز روی آن نصب شده است. در طرفین، مدلیستا پنل های چندضلعی نصب کرده

است که به طور خاص برای قرار گرفتن در کنار پنجره های عقب طراحی شده اند. این متخصص لوازم جانبی همچنین از LED برای برجسته کردن طراحی شاسی بلند استفاده کرده است. این خودرو یک لایت بار کامل در سراسر کاپوت بالای جلوپنجره برجسته تویوتا دارد. همچنین، از نورهای سبز LED در سپر، رنگ ویژه برند و یک نردبان برای دسترسی به سقف بهره برده است. این لند کروزر مقاوم، به عنوان نمونه ای از امکانات محصولات مدلیستا در ایالات متحده طراحی شده است، تا به نیازهای مشتریان آمریکایی و روندهای شخصی سازی افزود پاسخ دهد.

مجله «کانسومر ریپورترز» گزارش داد:

مطمئن ترین خودروهای دست دوم با قیمت کمتر از ۱۵ هزار دلار



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

خرید خودرو دست دوم گاهی اوقات سخت است به خصوص اگر بودجه محدودی داشته باشید. با اینکه چنین خودروهایی می توانند مشکلاتی داشته باشند اما حتی خودروهای صفر کیلومتر نیز عاری از مشکل نیستند و هزینه های نگهداری آن ها شاید بیشتر هم باشد. به این مورد باید قیمت بالاتر خودروهای نو را نیز اضافه کرد اما برخی خودروهای دست دوم در بازار آمریکا به خاطر قابلیت اطمینان بالای خود شناخته شده اند و کانسومر ریپورترز نیز لیستی از این خودروها با قیمت کمتر از ۱۵ هزار دلار منتشر کرده است. لازم است آگاه باشید همه خودروهای حاضر در این لیست ساخت سال های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۹ بوده و بین ۵ تا ۱۰ سال سن دارند.

لکسوس ES

در مطالعه کانسومر ریپورترز، لکسوس مطمئن ترین برند خودرو بوده و این نتیجه براساس بررسی مشکلات خودروهای ۵ تا ۱۰ ساله در ۲۰ بخش مختلف به دست آمده است. این خودروها ساز زاپنی در مطالعه جی دی پاور نیز رتبه اول لیست مطمئن ترین ها را کسب می کند. با اینکه همه مدل های لکسوس ES قیمت کمتر از ۱۵ هزار دلار ندارند اما برخی از نمونه های آن با این بازه قیمتی در دسترس هستند. برای مثال نسخه پایه ES 350 مدل ۲۰۱۶ با قیمت حدود ۱۳ هزار و ۵۰۰ دلار عرضه شده و یک نسخه دیگر مدل ۲۰۱۴ نیز قیمت ۱۱ هزار دلار دارد.

لکسوس ES هیبرید

ES هیبرید هم جزو دیگر محصولات لکسوس در لیست مطمئن ترین خودروهای دست دوم با قیمت کمتر از ۱۵ هزار دلار است. با اینکه قیمت مدل صفر کیلومتر این خودرو فراتر از ۲۷ هزار دلار خواهد بود اما مدل های قدیمی تر را می توان با قیمت کمتری خریداری کرد؛ مثلاً یک دستگاه ES 300h مدل ۲۰۱۴ ساده با قیمت ۱۳ هزار دلار در دسترس بوده و برخی نمونه های دیگر هم با قیمت زیر ۱۵ هزار دلار به فروش می رسند.

لکسوس RX

کانسومر ریپورترز می گوید لکسوس RX مدل ۲۰۱۴ به بعد قابلیت اطمینان بالایی دارد. اگر چه یافتن RX دست دوم با قیمت کمتر از ۱۵ هزار دلار کار دشواری است اما با کمی جست و جو در آمریکا می توان مدل هایی با کارکرد بالا را پیدا کرد؛ مثلاً یک دستگاه RX مدل ۲۰۱۴ با قیمت حدود ۱۵ هزار دلار عرضه شده و لکسوس RX 350 تک دیفرانسیل ۲۰۱۵ نیز قیمت حدود ۱۳ هزار و ۵۰۰ دلاری داشته است.

تویوتا کمری

کمری جزو مطمئن ترین خودروهای دنیاست و جای تعجبی ندارد که مدل های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۹ آن در لیست مطمئن ترین خودروهای دست دوم با قیمت کمتر از ۱۵ هزار دلار بدرخشند. یافتن کمری با این قیمت هادر آمریکا کار راحتی است و به راحتی می توان نمونه های کم کار و تمیز را با قیمت کمتر از ۱۵ هزار دلار پیدا کرد.

تویوتا کرولا

یازدهمین نسل کرولا که بین سال های ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۹ در دسترس بوده شاید کمترین درخشش را بین تمامی نسل های این خودرو داشته باشد اما همچنان جزو مطمئن ترین خودروهای دنیاست. کرولا همواره در لیست های قابلیت اطمینان خودروها حضور دارد و به راحتی می توان نسخه های دست دوم آن را پیدا کرد.

تویوتا پریوس

کانسومر ریپورترز می گوید خرید خودروهای هیبرید دست دوم اما مطمئن ایده بدی نیست. پریوس این موضوع را ثابت می کند. با گشت گذار در وبسایت های خرید و فروش خودرو در آمریکا می توان چنده پریوس دست دوم مدل ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۹ با قیمت ۱۵ هزار دلار را پیدا کرد.

تویوتا راولا

باز هم لیست مطمئن ترین خودروها و باز هم محصولات زاپنی به ویژه تویوتا؛ دیگر نماینده این برند محبوب در این لیست شاسی بلند راو ۴ است که ترکیب جذابی از قابلیت اطمینان و قیمت مناسب را ارائه می کند. برای مثال یک دستگاه تویوتا راولا ۴ تریم LE مدل ۲۰۱۶ با کارکرد بالا قیمت کمتر از ۷ هزار دلاری دارد هرچند نسخه کم کار و تمیز آن راو ۴ تریم XLE مدل ۲۰۱۴ را می توان با قیمت ۱۵ هزار دلار خریداری کرد.

مزدا ۳

مزدا ۳ از لکسوس و تویوتا سومین برند در لیست

مطمئن ترین برندهای خودرویی کانسومر ریپورترز است و مزدا ۳ نیز در بازار دست دوم ها می درخشد. صدها دستگاه از این خودرو با قیمت کمتر از ۱۵ هزار دلار در دسترس است و می توان نسخه های کم کار کرد آن را با قیمت حدود ۱۳ هزار دلار خریداری کرد. حتی یک دستگاه مزدا ۳ با کارکرد نسبتاً زیاد قیمت نازل ۶ هزار دلاری دارد.

مزدا CX-3

تولید CX-3 به دلیل همپوشانی با مدل بزرگ تر CX-5 متوقف شده اما این خودرو از نظر قابلیت اطمینان عملکرد مطلوبی دارد و می توان با قیمت کمتر از ۱۵ هزار دلار نسخه های متنوعی از آن را پیدا کرد.

مزدا CX-9

یافتن نسخه های دست دوم و مدل ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۹ از این شاسی بلند کمی سخت است اما اگر به دنبال یک شاسی بلند بزرگ و خانوادگی از برندی معتبر و مطمئن باشید CX-9 گزینه مطلوبی خواهد بود. ارزان ترین نسخه دست دوم از این خودرو که کارکرد بالایی دارد با قیمت کمتر از ۱۵ هزار دلار در دسترس است اما بسیاری از مدل های ۲۰۱۹ مزدا CX-9 قیمتی نزدیک به ۱۵ هزار دلار دارند.

هوندا آکورد

هوندا نیز جزو مطمئن ترین برندهای خودرویی از نظر کانسومر ریپورترز است. محصولات دست دوم آکورد در این لیست حضور ندارند زیرا قیمت هیچ کدام از آن ها زیر ۱۵ هزار دلار نیست اما آکورد به عنوان خودرویی خوش ساخت و مطمئن در دسترس خریداران است. به راحتی می توان این خودرو را در بازار مدل های دست دوم پیدا کرد و به عنوان مثال آکورد EX-L مدل ۲۰۱۷ با کارکرد بالا قیمت حدود ۶ هزار دلار دارد.

هوندا سیویک

سیویک نیز مانند آکورد جزو مطمئن ترین خودروهای دست دوم با قیمت زیر ۱۵ هزار دلار است. بازار خودرو دست دوم آمریکا پر از سیویک است و با بودجه زیر ۱۵ هزار دلار می توان نمونه های تمیز زیادی را پیدا کرد.

خبر

News

«اشکودا»

۱۰ هزار دلاری

نیسان ورسا با قیمت ۱۸،۳۳۰ دلار، ارزان ترین خودرو صفر کیلومتر در بازار ایالات متحده است. اما با نصف این مبلغ، می توانید در هند یک اشکودا بخرید. اشکودا کایلاک (Kylaq) به عنوان یک کراس اوور کوچک، با قیمت پایه ۷۸۹ هزار روپیه یعنی تقریباً معادل با ۹،۳۶۰ دلار قابل خریداری است. پیش از این، دو مدل دیگر شامل سدان اسلاویا و کراس اوور کوشاک نیز توسط خودروساز اهل چک به صورت اختصاصی برای بازار هند، عرضه شده است. بیش از ۹۵ درصد قطعات اشکودا کایلاک در این کشور ساخته می شود. تولید این خودرو در تاسیسات Chakan از اوایل سال ۲۰۲۵ آغاز خواهد شد. ابعاد بدنه اشکودا کایلاک در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها



به ترتیب ۱،۷۸، ۱،۰۷۸، ۱،۶۱ و ۲،۵۶ متر اعلام شده است. نکته جالب این که با وجود ۱۵ سانتی متر طول کمتر نسبت به خودرو بسیار بزرگ تر یعنی تویوتا راولوفر، فاصله محورهای اشکودا کایلاک فقط ۱۲،۷ سانتی متر از محصول تویوتا کوتاه تر است. فاصله ۱۸،۸ سانتی متری کف اشکودا کایلاک تا سطح زمین، می تواند برای تردد در جاده های ناهموار هند مناسب باشد. بنابر اعلام اشکودا، سیستم تهویه کایلاک با شرایط آب و هوای هند سازگار شده است. علی رغم قیمت ارزان، اشکودا کایلاک از امکانات رفاهی نیز بی بهره نیست از جمله نمایشگر لمسی ۱۰،۱ اینچ با ارتباط بی سیم اپل کاربلی و آندروید اتو، صفحه نشان دهنده ۸ اینچ و ۲۵ سامانه ایمنی فعال و غیرفعال که به صورت استاندارد به همراه دارد.

در تریسم گران تر، چراغ های خود کار با گردش در پیچ و کنترل حرکت در سربالایی و موارد دیگر هم اضافه می شود، تا تعداد سامانه های ایمنی به ۳۵ افزایش برسد. امکانات دیگر همچون تنظیم برقی شش گانه صندلی سرنشین جلو، ساتروف و کروزر کنترل را نیز می توان با پرداخت مبلغ بیشتر سفارش داد. اشکودا کایلاک براساس پلت فرم MQB-A0-IN شکل گرفته که در اصل، نسخه اقتصادی از پلت فرم MQB گروه فولکس واگن است.

«آئودی» در کنار سایک موتور «آیودی» را ساخت

«AUDI E» که به تازگی در شانگهای رونمایی شد، نمایش داده شده است. کانسپت AUDI E از دو موتور برقی برای تولید ۷۶۴ اسببخار قدرت ترکیبی استفاده می کند، بنابراین قطعا قدرت زیادی دارد. براداعایی ۷۰۰ کیلومتر براساس چرخه تست CLTC چین از یک باتری ۱۰۰ کیلووات ساعتی به دست می آید. معماری ۸۰۰ ولتی این خودرو از شارژ سریع پشتیبانی می کند و در ۱۰ دقیقه، ۳۷۰ کیلومتر بردار شارژ می کند. در سرعت کامل این خودرو قادر است در ۳،۶ ثانیه به ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. طراحی بیرونی که هیچ شباهتی به Lucid Air ندارد، به عنوان یک اسپرت بک مینی مالی توصیف شده که آرام اما همچنان چشمگیر است. چراغ های جلوی نازک در بالا به یک نوار نازک متصل شده اند که در آنجا بردینگ جسورانه AUDI دیده می شود.

آئودی با همکاری شرکت SAIC Motor یک زیربرند جدید راه اندازی کرده است که به طور انحصاری برای بازار چین خودرو می سازد. این شرکت نوپا، «آیودی» (AUDI) نام دارد تمام حروف بزرگ و به گفته آن، کاملاً با دی ان ای آئودی شکل گرفته با این استثنای قابل توجه که شما هیچ گاه نشان چهار حلقه ای آئودی را روی این خودروها نخواهید دید. برند AUDI یک برند در بین بهترین های جهان خواهد بود که دی ان ای آلمانی را با نوآوری چینی ترکیب می کند. این برند یک پدیده برقی خواهد بود که توجه بیشتری به خواسته های خریداران چینی در خودروها دارد. اتصال، اتوماسیون و عملکرد. برای تحقق این امر، آئودی و SAIC پلت فرم دیجیتالی پیشرفته ای ایجاد کرده اند که خودروهای آینده AUDI روی آن ساخته خواهند شد، که در اینجا با مفهومی به نام





آئودی A5L معرفی شد

هر چند آئودی چندی پیش اعلام کرد یازدهمین نسل «Audi» در بازار چین فعالیت خواهد کرد، اما از خودروهای خود با لوگو چهار حلقه‌ای غافل نشد و به این ترتیب از مدلی جدید برای این بازار رونمایی کرده است که تنها در چین به فروش می‌رسد. این خودرو و سدان که نسخه سدان چهار در A5 کو به شماره می‌رود و با نام A5L شناخته می‌شود، در مقایسه با نسخه عادی A5، فاصله محوری کشیده‌تری دارد. نسخه عادی A5 با فرم پر دازی بدنه فست‌بک عرضه شده است؛ البته مشتریان آئودی امکان خرید استیشن و اتان را نیز دارند؛ اما خبری از حالت سنتی سدان نیست.

با این وجود، ذائقه مشتریان چینی کمی تفاوت دارد و این خودرو ساز را مجبور کرده تا با ساختن یک جایگزین حقیقی برای سدان A4L خود را آماده کند. طراحی A5L تفاوت چندانی با دیگر نمونه‌های A5 ندارد، بدنه یکدست و مدرن طراحی شده و با تکیه بر فرم پر دازی نسبتاً عضلانی، جزئیات بالای چراغ‌ها و المان‌های مدرن مانند دیفیوزرها و سپرهای برجسته، تصویری خشک و جدی از خودرو به نمایش می‌گذارد. از جمله تفاوت‌های این خودرو با A5 می‌توان به جلو پنجره نور پردازی شده، رنگ‌های متفاوت، ستون انتهایی با شیب بیشتر و صندوق بزرگ‌تر اشاره کرد.

امریکایی

جریمه ۱۶۵ میلیون دلاری فورد



سازمان ملی ایمنی ترافیک بزرگراهی آمریکا برای فورد جریمه ۱۶۵ میلیون دلاری تعیین کرده است. دلیل این تصمیم، عدم فراخوان خودروهای دارای دوربین‌های دنده عقب معیوب بوده است. پس از جریمه ۲۰۰ میلیون دلاری تاکاتا، جریمه ۱۶۵ میلیون دلاری فورد دومین جریمه بزرگ در تاریخ خودرو سازی دنیا و سازمان NHTSA محسوب می‌شود و شاید در آینده مشکلات بیشتری را نیز برای خودرو سازان مورد بحث ایجاد کند. NHTSA از فورد درخواست کرده فراخوان‌های سه سال قبل خود را بررسی کند تا از فرآیند کامل آن‌ها مطمئن شود و در غیر این صورت فراخوان‌های جدیدی صادر کند. این موضوع برای شرکتی که در سال‌های اخیر فراخوان‌های متعددی داشته، به هیچ‌عنوان خوب نیست. همچنین فورد در سال‌های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۲ به ترتیب ۶۸ و ۵۶ فراخوان را برای میلیون‌ها خودرو اعلام کرده که همین موضوع هزینه‌های زیادی داشته است. اعمال جریمه ۱۶۵ میلیون دلاری پس از آن صورت گرفت که NHTSA پرونده‌ای را برای بررسی عدم فراخوان خودروهای فورد تشکیل داد.

فرانسوی

تحول در کابین محصولات رنو



ژیل ویدال، مدیر طراحی رنو فرانسه می‌گوید محصولات آتی این خودرو ساز از متریا بل با کیفیت‌تر در کابین استفاده خواهند کرد و همچنان دکمه‌های فیزیکی در آن‌ها وجود خواهد داشت. رنو تحولات مهمی در طراحی داخلی نسل بعدی خودروهای برقی خود ایجاد خواهد کرد. این خودروها از سال ۲۰۲۸ وارد میدان خواهند شد و هدف فرانسوی‌ها از این کار بهبود قابلیت کاربری کابین این مدل‌ها و همچنین لوکس‌تر شدن آن‌هاست. روی دیگر سکه نیز استفاده از تکنولوژی بسیار پیشرفته و مدرن در کابین محصولات جدید رنو خواهد بود. ژیل ویدال با اشاره به کاکپیت آینده‌نگرانانه کانسپت امبل که قرار است در سه سال آینده به مدلی تولیدی بدل شود، می‌گوید: «ما راه‌حل‌های جدیدی را برای همه چیز، از کاکپیت گرفته تا تعامل کاربر در نظر می‌گیریم.» کابین رنو امبل کانسپت تغییرات زیادی را در مقایسه با طراحی فعلی خودروهای این برند نشان می‌دهد و طراحان تمرکز زیادی روی دیجیتالی سازی و قابلیت کنترل از طریق حس لامسه داشته‌اند.

برقی

رودستر برقی گوردون موری



گوردون موری یکی از طراحان افسانه‌ای تاریخ خودرو سازی محسوب می‌شود. هر چند وی بیشتر به خاطر طراحی مک‌لارن F1 و سوپراسپرت جدید T.50 شناخته می‌شود، اما موری در کارنامه خود خودروهایی را نیز دارد که اصلاً شناخته شده نیستند. یکی از این خودروها، AR.1 Teewave نام دارد. این یک رودستر اسپرت تمام الکتریکی است که از طریق همکاری با شرکت ژاپنی تی‌وی‌و در سال ۲۰۱۱ معرفی شد. به لطف استفاده گسترده از فیبر کربن، AR.1 تنها ۸۵۲ کیلوگرم وزن داشت و با این که خودرویی الکتریکی بود، اما از لحاظ وزن در حد خودرویی مثل لوتوس الیزه است. هر چند AR.1 ظاهری فریبنده و جذاب داشت، اما پرفورمنس آن نه تنها هرگز در حد خودروهای اسپرت نبود، بلکه شتابی در حد ضعیف‌ترین و کندترین خودروهای تولیدی داشت. البته تمرکز AR.1 هرگز روی پرفورمنس و قوای محرکه نبود و به همین دلیل، برای نیرو بخشیدن به آن موتور الکتریکی میتسوبیسی MIEV-1 با تنها ۶۳ اسب بخار قدرت قرض گرفته شد که در وسط خودرو نصب شده بود.

محصول

معرفی نیشان «N7»

مستولان نیشان اعلام کرده‌اند N7 از طریق یک مجموعه مشترک و به کمک خودرو سازی چینی «دانگ‌فنگ» توسعه پیدا کرده و به همین دلیل، تنها در بازار چین به فروش می‌رسد. تنها با نگاهی به این خودرو می‌توان دریافت که به جز نشان روی جلو پنجره، شباهت چندانی به سایر مدل‌های نیشان ندارد؛ نسخه کانسپت این خودرو پیش‌تر هم توسط مجموعه دانگ‌فنگ-نیشان به نمایش در آمد. بخش قابل توجهی از المان‌های طراحی این سدان به مدل تولیدی رسیده است. یک نور LED در بخش زیرین کاپوت قرار گرفته و چراغ‌های اصلی را در بخش زیرین خود



پوشش می‌دهد. بدنه نیز فرمی یکدست و به دور از آراستگی‌های اضافه دارد. با این وجود، طراحی شرقی با کوچک‌تر کردن ستون‌ها و حاشیه ستون خودرو روی سقف و ایجاد کنترت استایه، جلوه‌ای مدرن به N7 داده‌اند. مهندسان شرقی برای توسعه N7 از یک معماری ماژولار بهره برده‌اند که مخصوص خودروهای برقی ساخته شده است. این سدان ۴،۹۳۰ میلی‌متری از فاصله محوری ۲،۹۱۵ میلی‌متر سود می‌برد. هر چند انتظار می‌رود کابینی جادار داشته باشند، اما خبری از تصاویر رسمی فضای داخلی این خودرو نیست. نیشان می‌گوید این که بتواند N7 را به دستیار رانندگی نیمه خود ران خود موسوم به «N7 Navigator on Auto pilot» مجهز کند، از شرکت «مومنتا» کمک گرفته است. این سیستم تازه معرفی شده از یک پردازنده گوالکام استنپ‌داگون 8295P استفاده می‌کند. نیشان بر آن است که این خودرو مشترک را از نیمه نخست سال آینده میلادی به دست مشتریان برساند. این شرکت با انتشار برنامه‌ای تجاری موسوم به «The ARC» اعلام کرد با همکاری دانگ‌فنگ چند مدل جدید معرفی خواهد کرد.

پژو پارس TU5 دیروز ۱۶ میلیون تومان گران شد

زیان خودرو سازان به واسطه «تولید زیاد و فروش ارزان»



احسان ناصر یابلی
e.naseri@autoworld.ir

طی سال‌های اخیر به واسطه «تولید گران و فروش ارزان» ارقام زیان دهی خودرو سازان رشد بی‌سابقه‌ای داشته‌اند. آن چه مشخص است خودرو سازان در این سال‌ها به واسطه قیمت گذاری دستوری و عدم اصلاح به موقع قیمت، نتوانستند طبق هزینه نهاده‌های تولید، محصولات خود را با قیمتی معقول به دست مشتری برسانند؛ سیاستی که در کنار چالش‌های تولید به نامی بزرگ بر سر راه اجرای پروژه‌های ارتقای کیفی محصولات آن‌ها نیز تبدیل شده است.

صنعت خودرو ایران با وجود پیشینه طولانی، همچنان با چالش‌های بسیاری مواجه است که مانع از دستیابی به جایگاه شایسته این صنعت در اقتصاد ملی و بین‌المللی می‌شود. این صنعت با دارا بودن سهم عمده‌ای از اشتغال و بازار، بار سنگینی بر دوش دارد؛ اما در عین حال، همواره تحت فشار عوامل داخلی و خارجی بوده که هزینه‌های تولید آن را به شدت افزایش داده است. آخرین گزارش حاکی از آن است که هزینه تولید در شرکت‌های خودرو ساز افزایش یافته است؛ آن هم در شرایطی که سیاست‌گذار در ۱۹ ماه گذشته اجازه اصلاح رسمی قیمت به خودرو سازان را نداده است. بر این اساس، رشد هزینه تولید خودرو در کشور به واسطه عوامل اصلی چون رشد قیمت نهاده‌های تولید، افزایش نرخ ارز، رشد دستمزد و حقوق نیروی انسانی و تحریم‌ها بوده است.

البته در این بین، نقش اصلی در رشد تورم تولید خودرو را نهاده‌های تولید بازمی‌کند. در واقع بالا رفتن قیمت نهاده، اثر اصلی را بر رشد تورم تولید خودرو گذاشته؛ زیرا بالغ بر ۷۰ درصد هزینه تولید یک خودرو به قطعات آن مربوط می‌شود. طبیعی است که با رشد قیمت قطعات، هزینه تولید خودرو نیز افزایش یابد. با یک حساب سرانگشتی و نگاهی به صورت‌های مالی خودرو سازان به خوبی می‌توان متوجه بار سنگینی شد که بالا بودن قیمت مواد اولیه و تورم به این صنعت وارد کرده و این در حالی است که صنایع ورودی مانند فولاد و مس نه تنها زیان نکرده‌اند، بلکه با عرضه محصولات با نرخ‌های جهانی، به سود چشمگیری نیز دست پیدا کرده‌اند.

در واقع رویکرد تبعیض آمیز در سیاست قیمت گذاری در زنجیره تامین با محصول نهایی موجب شده است با وجود تعیین قیمت مواد اولیه با نرخ‌های جهانی و افزایش هزینه تولید، همچنان محصول نهایی با قیمت‌های دستوری و فریز شده و غیر واقعی و بدون محاسبه هزینه تولید در قیمت محصول به فروش برسد. به عنوان مثال با وجود این که کشور ما از تولید کنندگان مس در دنیاست، اما قیمت این ماده اولیه تابعی از شاخص قیمت جهانی فلزات است. در واقع تولید کننده مواد اولیه



بالا رفتن قیمت نهاده‌های تولید هزینه تولید خودرو را تا حد زیادی افزایش داده است؛ زیرا بالغ بر ۷۰ درصد هزینه تولید یک خودرو به قطعات آن مربوط می‌شود. طبیعی است که با رشد قیمت قطعات هزینه تولید خودرو نیز افزایش یابد

داخلی، خارج از هر گونه سرب کوب قیمتی، مواد اولیه داخلی را با نرخ‌های جهانی برای خودرو سازان محاسبه می‌کند و این همان شیوه تبعیض آمیز در سیاست قیمت گذاری در زنجیره تامین و محصول نهایی است که مدت‌هاست به دلیل خلق زیان تولید و ایجاد بحران مالی در خودرو سازان منجر به بدهی بیش از ۱۰۰ همتی آن‌ها به قطعه سازان و خسارت مالی به سهام‌داران شده است.

در این میان موضوعی که نباید فراموش شود، هزینه دور زدن تحریم برای این صنعت است که ثابت نیست. علاوه بر این نگاهی به سیاست دولت‌ها در کشورهای بزرگ صنعتی نشان می‌دهد در بسیاری از این کشورها، حمایت از صنایع تولیدی از جمله خودرو سازان، امری رایج و ضروری است. بر این اساس دولت‌ها با ارائه یارانه‌ها و کاهش تعرفه در واردات مواد اولیه، شرایطی فراهم می‌کنند که این صنایع بتوانند در کنار رشد تولید، با سرمایه گذاری مناسب به سهولت پروژه‌هایی را برای ارتقای کیفی محصولات اجرایی کنند. البته در ایران صنایعی همچون فولاد و پتروشیمی و ... به عنوان بخش مهمی در زنجیره تامین از چنین حمایتی برخوردارند.

در واقع سیاست‌گذار بدون هیچ گونه مانعی، دست این صنایع را در فروش مواد اولیه داخلی با نرخ‌های جهانی باز می‌گذارد؛ اما در مقابل برای محصول نهایی خودرو ساز با نرخ‌های دستوری قیمت گذاری می‌کند. کارشناسان در این زمینه تأکید می‌کنند در صورتی که دولت امکان و فرصت تعیین قیمت نهایی محصولات را به خودرو سازان اعطا نکند، باید دست کم شرایطی فراهم شود که قیمت‌ها متناسب با هزینه‌های تولید و نوسانات ارزی تعیین شود؛ تا خودرو سازان بتوانند به تعهدات خود در قبال مشتریان پایبند باشند و بازار را از دست واسطه‌ها و دلالان نجات دهند.

افزایش قیمت ۵۰ میلیون تومانی الانترا (۲۰۲۳) خودروهای داخلی روز گذشته افزایش بهای یک تا ۱۶ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که پژو پارس TU5 (در پچه برقی) (۱۴۰۳) با ۱۶ میلیون تومان افزایش ۹۲۰ میلیون تومان، شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۳) با ۹ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۴ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳) با ۷ میلیون تومان افزایش ۸۱۶ میلیون تومان، دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۳) با ۶ میلیون تومان افزایش ۷۵۲ میلیون تومان، سایناس S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۵ میلیون تومان افزایش ۴۴۰ میلیون تومان، شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳) با ۴ میلیون تومان افزایش ۶۸۲ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۳ میلیون تومان افزایش ۷۹۳ میلیون تومان قیمت گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۵ تا ۲۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش به ۷ میلیارد و ۷۴۰ میلیون تومان، هایما S5 جدید (۱۴۰۳) با ۱۷ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۷۷۵ میلیون تومان رسید. از طرفی در گروه خودروهای وارداتی شاهد کاهش و افزایش بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که هونگچی H5 (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان قیمت گذاری شد. همچنین ارزش هیوندای الانترا (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان رسید.

چینی

سرعت عجیب یانگ‌ونگ «U9»

شرکت بی‌وای‌دی در سال ۲۰۲۳ از زیر برند تازه‌ای با «یانگ‌ونگ» رونمایی کرد که هم‌اکنون دو خودرو تمام برقی تولید می‌کند. یکی از آن‌ها، یک شاسی بلند و دیگری یک آبر خودرو به نام «U9» است که اخیراً در پیست نوربرگ رینگ مورد آزمایش قرار گرفت و نتیجه جالب توجهی را بر جای گذاشت. نکته جالب آزمایش U9، سریع‌ترین خودرو تولید انبوه چین در جهنم سبیز، ثبت رکورد ۷ دقیقه و ۱۷.۹ ثانیه است که برای یک خودرو برقی قابل تقدیر محسوب می‌شود؛ اما وقتی این مساله را در نظر می‌گیرید که U9 یک آبر خودرو با بیش از ۱،۳۰۰ اسب بخار



قدرت به شمار می‌رود، سطح انتظار کمی بالاتر می‌رود. در مقام مقایسه می‌توان به سوپراسپرت پروتوتایپ شیائومی، SU7 لوترا اشاره کرد که همین مسیر را ظرف ۶ دقیقه و ۴۶.۸۷۴ ثانیه به اتمام رساند؛ چیزی حدود ۳۱ ثانیه اختلاف! خودرو ساز چینی با انتشار ویدئو ثبت زمان U9 در نوربرگ رینگ اعلام کرد این خودرو از تمام پتانسیل‌هایش استفاده نکرده است؛ حداکثر سرعت این خودرو در مسیر نورد شلاف براب با ۲۷۵ کیلومتر بر ساعت اعلام شد. همین مساله مستولان بی‌وای‌دی را بر آن داشت تا آزمایش دوباره‌ای را ترتیب دهند. بنابراین U9 در یک پیست دایره‌ای مورد آزمایش قرار می‌گیرد و نهایتاً به سرعت ۳۹۱.۹۴ کیلومتر بر ساعت دست پیدا می‌کند و به این ترتیب، رکورد سریع‌ترین خودرو چینی را بار دیگر جابه‌جا می‌کند. البته این رکورد سبب شادمانی به فهرست سریع‌ترین خودروهای تولید انبوه جهان هم پیوندد؛ هر چند هنوز برای رسیدن به خودروهای قدرتمندی چون اسپارک اول، ریمک تورا و پینین فارینا باقیستار راه زیادی را در پیش دارد.



بامونه تنها در خودروسازی بلکه در صنعت ساخت موتورسیکلت نیز از جایگاه بالایی برخوردار است. این کمپانی باواریایی اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی نسخه های -برفورمنس و اسپرت ادونچر با یک محبوب خود را با نام M1000 XR به جهان معرفی کرد. طراحی بدنه این ادونچر با یک مشکل از فیبر کربن است تا وزن نهایی این موتورسیکلت اسپرت کاهش پیدا کند. این ادونچر با یک از نظر طراحی مشابه اسپرت با یک محبوب باواریایی یعنی S1000 RR است. سبک طراحی چراغ ها و تجهیز آن ها به تکنولوژی Laser و LED با پوزه اتحنادار، کاملاً جسورانه و زیبا به نظر می رسند. اما آن چه M1000 XR را به یک ادونچر با یک متفاوت بدل کرده، بخش فنی

آن به ویژه قلب تپنده این باواریایی جسور است. یک پیشرانه ۲ سیلندر خطی به حجم ۹۹۹ سی سی و مزین به فناوری ونوس یا ولو تر ونیک و با شش سوخت انژکتوری، قلب تپنده این ادونچر با یک را تشکیل می دهد. این پیشرانه همان قوای محرکه S1000 RR است که می تواند حداکثر ۲۰۱ اسب بخار قدرت و ۱۱۲.۵ نیوتون متر گشتاور بهار مغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۶ سرعته با فواصل کوتاه و مکانیزم تسریع تعویض دنده به سبک بام، قدرت و گشتاور را به چرخ عقب منتقل می کند. نکته بسیار مهم حداکثر سرعت این ادونچر با یک است که به ۳۷۵ کیلومتر بر ساعت می رسد. ارزش نهایی این موتورسیکلت ۲۹ هزار و ۹۹۵ دلار است.

ادونچر با یک های پرتوان باواریایی



مصاحبه با مونا عبدالهیان، رئیس هیات مدیره پرشیا خودرو:

ورود نیشان ترا و تسهیلات ویژه خودروهای وارداتی جانبازان؛ برنامه های جدید «پرشیا خودرو» برای بازار ایران



علی زراندوز

azarandooz@autoworld.ir

پرشیا خودرو یکی از نام آورترین شرکت های خودرویی ایران است که نزدیک به دو دهه در زمینه واردات و فروش و خدمات پس از فروش برندهای لوکس مانند BMW و Mini فعالیت می کند. این شرکت که به خاطر کیفیت بالای خدمات و عرضه برندهای مطرح بین المللی به شهرت رسیده، همواره تلاش کرده است رضایت مشتریان خود را حفظ کند و به تقویت جایگاه خود در بازار خودرو و ایران بپردازد. با توجه به محدودیت های وارداتی سال های اخیر، پرشیا خودرو تنها از فعالیتهای خود نکاست، بلکه با تشکیل گروه پرشیا موبیلیتی (Persia Mobility Group) رویکردی جدید و چند جانبه را آغاز کرد. این گروه با هدف گسترش فعالیت ها و پاسخ به نیازهای مختلف بازار، شامل مجموعه های از کسب و کارهای خودرویی، تولیدی و خدماتی است که از خودروهای سواری و تجاری گرفته تا قطعات، تیونینگ و خدمات پس از فروش را پوشش می دهد. پرشیا موبیلیتی به عنوان ساختاری جدید، علاوه بر فعالیت در حوزه واردات خودروهای BMW و MINI، برنامه های گسترده ای را برای ورود به حوزه تولید داخلی آغاز کرده است؛ از جمله راه اندازی واحد تولیدی مانیان خودرو در زمینه تولید خودروهای سواری مانند نیشان ترا و نیز همکاری با خودرو سازان بونیز برای تولید خودروهای تجاری در سطح گسترده. همچنین این گروه با ایجاد برندهای مکمل، نظیر پرشیا ساین در حوزه قطعات و پرشیا سرویس برای خدمات سریع، به دنبال ارتقای کیفیت و توسعه بیشتر خدمات خود است. گروه پرشیا موبیلیتی با این گام ها تلاش دارد نقشی کلیدی در بازار خودرو کشور ایفا کند و با افزایش تنوع محصولات و خدمات، پاسخی جامع به نیازهای مشتریان ایرانی ارائه دهد. در ادامه در مصاحبه ای اختصاصی با مونا عبدالهیان، رئیس هیات مدیره پرشیا خودرو، به بررسی تغییرات اخیر و برنامه های آتی این شرکت پرداخته ایم.

با تغییر ساختار پرشیا خودرو به گروه پرشیا موبیلیتی، این تحول چه تاثیری بر فعالیت های شرکت و بازار داشته است؟

تشکیل گروه پرشیا موبیلیتی در راستای گسترش فعالیت ها و ایجاد یک برند جامع در حوزه جابه جایی و خدمات مرتبط با خودرو، سبب تنوع و گسترش خدمات ما شده است. با ایجاد این گروه، پرشیا خودرو و سایر کسب و کارهای جدید تحت یک برند بزرگتر سازمان دهی شدند. این تغییر به ما امکان می دهد در بخش های مختلف، از تولید و فروش و خدمات پس از فروش گرفته تا تیونینگ، واردات قطعات و حتی ارائه خدمات و محصولات مکمل فعالیت کنیم. در نتیجه، ساختار جدید ما را قادر ساخته است به یک زنجیره تامین مطمئن دسترسی داشته و در حوزه های متعدد خودرویی، به مشتریان خدمات کاملی ارائه دهیم.

پروژه عرضه نیشان ترا در چه مرحله ای قرار دارد و چه زمانی می توانیم این خودروها را در خیابان های کشور ببینیم؟

پرشیا خودرو با دو دهه سابقه در واردات و ارائه خدمات پس از فروش خودروهای لوکس و معتبر، به تدریج به این نتیجه رسید که برای ادامه رشد و پاسخ به نیازهای متنوع بازار ایران، باید به عرضه تولید داخلی نیز ورود کند. شرایط اقتصادی و محدودیت های وارداتی سال های اخیر، فرصتی برای پرشیا خودرو فراهم کرد تا با تأسیس واحد تولیدی مانیان خودرو، مسیر جدیدی را در صنعت خودرو ایران آغاز کند. هدف از راه اندازی این واحد تولیدی، کاهش وابستگی به واردات و استفاده از ظرفیت های داخلی بوده، به گونه ای که پرشیا خودرو بتواند ضمن ارائه محصولات با کیفیت، سهم خود را در توسعه اقتصادی و اشتغال زایی کشور افزایش دهد.

مانیان خودرو به عنوان بازوی تولیدی گروه پرشیا موبیلیتی، در شهرستان آبیگ استان قزوین و در مساحتی بالغ بر ۴۸ هزار متر مربع احداث شده است. این واحد تولیدی با بهره گیری از به روزترین تجهیزات خطوط تولید و مونتاژ خودرو و تیمی از متخصصان داخلی، در حال حاضر یکی از پیشرفته ترین مراکز تولیدی خودرو در کشور به شمار می رود. امکانات و بخش های مختلف این کارخانه شامل سالن مونتاژ، سالن آماده سازی بدنه، انبارهای تجهیزات و همچنین بیست تست خودرو است که همه این ها با هدف تولید خودروهایی با کیفیت و مطابق با استانداردهای بین المللی طراحی شده اند. یکی از نخستین محصولات تولیدی مانیان خودرو، شاسی بلند نیشان ترا است. این خودرو که در بازارهای جهانی به عنوان یک خودرو خانوادگی و هم زمان آفرودی و توانمند شناخته می شود، به دلیل محبوبیت خودروهای شاسی بلند و قابلیت های فراوانش برای جاده های ناهموار، گزینه ای مناسب برای بازار ایران به حساب می آید.

نیشان ترا با ویژگی دو دیفرانسیل و ساختار شاسی مستقل، به گونه ای طراحی شده که برای طبیعت گردی، مسافرت های طولانی و مسیرهای خارج از شهر کاملاً مناسب باشد. همچنین توان پیشرانه و استحکام ساختار این خودرو، آن را به یکی از محبوب ترین گزینه ها برای جوانان و خانواده های علاقه مند به خودروهای آفرودی تبدیل کرده است.

برنامه تولید نیشان ترا در مانیان خودرو با هدف عرضه گسترده به بازار داخلی آغاز شده و نخستین سری این خودروها به زودی به دست مشتریان خواهد رسید. ظرفیت تولید مانیان خودرو به گونه ای در نظر گرفته شده که امکان تولید سالانه حداقل ۱۰ هزار دستگاه نیشان ترا فراهم می کند و در مراحل بعدی نیز امکان افزودن مدل های دیگری به خط تولید وجود خواهد داشت.

آیا برای تولید محصولات دیگر به جز نیشان ترا در مانیان خودرو برنامه ای دارید؟

بله؛ خط تولید مانیان خودرو از ظرفیت تولید محصولات متنوعی برخوردار است و برنامه هایی برای تولید محصولات جدید نیز در دست اقدام داریم. ما در تلاش هستیم با گسترش و تجهیز این خط تولید، در آینده محصولات بیشتری را به بازار عرضه کنیم. هدف اصلی ما، ارائه محصولاتی با کیفیت بالا و متناسب با نیاز بازار است و به همین منظور، در حال ارزیابی محصولات جدید هستیم.

در باره همکاری پرشیا خودرو با خودرو سازان بونیز در تولید خودروهای تجاری توضیح دهید.

همکاری با خودرو سازان بونیز یکی از گام های مهم پرشیا خودرو در حوزه تولید خودروهای تجاری است. این کارخانه در استان فارس و شهر شیراز احداث شده و تمرکز اصلی آن بر تولید خودروهای تجاری سبک و سنگین است. محصولات بونیز در مدل های کامیونت ۶ و ۸ تن به عنوان نخستین گام عرضه شده اند. در مراحل بعدی، بونیز تولید خودروهای سنگین نظیر کامیون و کشنده را نیز در برنامه خود دارد. این همکاری با هدف ارائه خودروهای تجاری با کیفیت و توسعه اقتصادی کشور طراحی شده است.

با توجه به سابقه طولانی پرشیا خودرو در واردات محصولات BMW و Mini، آیا برنامه ای برای واردات مدل های جدید این برندها وجود دارد؟

پرشیا خودرو همواره تلاش کرده است با حفظ همکاری با برندهای بین المللی معتبر، خودروهای لوکس و با کیفیت را به بازار ایران وارد کند. در حال حاضر با توجه به اجرایی طرح واردات خودرو برای جانبازان، پرشیا خودرو به عنوان عرضه کننده رسمی برندهای BMW و Mini در ایران، فرصت ویژه ای را برای واردات مدل های جدید این برندها در اختیار جانبازان عزیز قرار داده است و ۱۱ مدل از این محصولات در برنامه وارداتی مقرر دارند.



این طرح با تمرکز بر ارائه تسهیلات و خدمات اختصاصی برای جانبازان و به جهت تکمیل این عزیزان، به آن ها اجازه می دهد از میان مدل های متنوع و با کیفیت این برندها انتخاب کنند. در این طرح، جانبازان می توانند با مراجعه به نمایندگی ۱۰۲ پرشیا خودرو در خیابان شریعتی تهران، فرآیند ثبت نام و سفارش خودروهای BMW و Mini را آغاز کنند. نمایندگی شریعتی که به طور ویژه برای ارائه خدمات به جانبازان در نظر گرفته شده، با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) فعالیت می کند و تمام مراحل ثبت نام و واردات خودروها تحت نظارت کامل این نهادها انجام می شود.

خودروهایی که برای جانبازان در نظر گرفته شده اند، به سه دسته قیمتی تقسیم می شوند تا جانبازان بتوانند بر اساس نیاز و بودجه خود گزینه مناسب را انتخاب کنند. دسته اول شامل خودروهایی با قیمت حدود ۲۵ هزار یورو، دسته دوم با قیمت ۳۰ هزار یورو و دسته سوم خودروهایی با قیمت ۳۵ هزار یورو هستند. تمام مدل ها با استانداردهای ایمنی و کیفیت بالای برندهای BMW و Mini تطابق دارند و از ویژگی های مدرن و امکانات لوکسی برخوردارند که رضایت مشتریان را فراهم خواهند کرد.

آیا پرشیا خودرو برنامه ای برای واردات خودروهای الکتریکی و هیبریدی از برندهای BMW یا Mini یا برندهای دیگر در ایران دارد؟

با توجه به رشد تقاضا برای خودروهای انرژی نو و تغییرات بازار جهانی، پرشیا خودرو نیز برنامه هایی برای واردات خودروهای الکتریکی و هیبریدی دارد. البته، این موضوع نیازمند ایجاد زیرساخت های لازم و هماهنگی با نهادهای نظارتی است؛ اما با توجه به چشم انداز صنعت خودرو، ما به دنبال ارائه گزینه های سازگار با محیط زیست برای مشتریان ایرانی هستیم و در صورت امکان، خودروهای انرژی نو را به بازار ایران وارد خواهیم کرد. در حال حاضر انواع مدل های برقی بام و مینی به عنوان یکی از گزینه های وارداتی برای عموم مردم در نظر گرفته شده و مراحل قانونی و فنی عرضه آن در حال طی شدن است.

ممنوعیت ها و محدودیت های واردات خودرو چه تاثیری بر فعالیت های پرشیا خودرو داشته و چگونه با این محدودیت ها سازگار شدید؟

محدودیت های واردات خودرو بی شک چالش هایی را به همراه داشته است؛ اما پرشیا خودرو توانست با گسترش کسب و کار و ایجاد خدمات جدید، این چالش ها را به فرصت تبدیل کند. به عنوان مثال، ما بخش های مختلفی از جمله خدمات پس از فروش، تیونینگ و عرضه قطعات و روغن های صنعتی را توسعه دادیم تا بتوانیم نیازهای مشتریان را بدون وابستگی به واردات تامین کنیم. همچنین، با ایجاد برند پرشیا موبیلیتی و سرمایه گذاری در بخش تولید، توانستیم جایگاه خود را در بازار حفظ کرده و به رشد ادامه دهیم.

پرشیا خودرو برای بهبود کیفیت خدمات پس از فروش و تامین قطعات یدکی چه تدابیری اتخاذ کرده است؟

خدمات پس از فروش همواره یکی از اولویت های اصلی ما بوده است. پرشیا خودرو با توسعه شبکه نمایندگی ها در سراسر ایران و ارائه خدمات استاندارد و با کیفیت، توانستیم جایگاه قابل اعتمادی در میان مشتریان به دست آوریم. ما برای تمام محصولات وارداتی و مونتاژی خود، برنامه هایی برای تامین قطعات یدکی با کیفیت و سرویس دهی در نمایندگی ها داریم. این امر شامل شبکه گسترده ای از تعمیرگاه ها و تیم های متخصص است که با استانداردهای BMW و Mini مطابقت دارند و خدماتی شایسته مشتریان ارائه می دهند. خدمات پس از فروش محصولات جدید



آن نیز در همین شبکه توانمند با بهترین شرایط ممکن عرضه خواهد شد. همچنین براساس شواهدی که در شبکه فروش و خدمات پس از فروش کشور دیده می شود، در حال ایجاد، توسعه و گسترش شبکه پرشیا پریمیوم در کنار شبکه پرشیا خودرو هستیم که هر دو شبکه، ذیل گروه پرشیا موبیلیتی، سازماندهی شده اند.

چه برنامه هایی برای گسترش شبکه نمایندگی ها و ارتقای تجربه مشتریان پرشیا خودرو در سراسر ایران دارید؟

گسترش شبکه نمایندگی هایکی از برنامه های مهم ما است. مادر حال افزایش تعداد نمایندگی ها به ویژه در مناطق کمتر پوشش داده شده هستیم تا خدمات ما به صورت یکسان در سراسر کشور در دسترس باشد. همچنین، به روزرسانی سیستم های دیجیتال و بهینه سازی فرآیندهای خدمات مشتری، بخش دیگری از اقدامات ما برای ارتقای تجربه مشتریان است. هدف ما ایجاد دسترسی بیشتر و خدماتی با کیفیت برای تمام خریداران است تا بتوانند به راحتی از خدمات پس از فروش و پشتیبانی بهره مند شوند.

برای تقویت جایگاه برندهای BMW و Mini در ذهن مشتریان ایرانی، چه راهکارهایی در نظر دارید؟

ما با ارائه خدمات پس از فروش تخصصی و با کیفیت، همچنین برنامه های وفاداری برای مشتریان و رویدادهای ویژه سعی داریم جایگاه برندهای BMW و Mini را تقویت کنیم. علاوه بر این، برگزاری برنامه های نمایشگاهی، تست در ایبو و رویدادهای خاص برای علاقه مندان به خودروهای لوکس و همکاری با رسانه ها و معرفی محصولات جدید در سراسر کشور، کمک خواهد کرد که برندهای BMW و Mini همچنان در ذهن مشتریان ایرانی به عنوان برندهای معتبر و لوکس شناخته شوند.

به عنوان رئیس هیات مدیره، وضعیت رقابتی بازار خودروهای لوکس در ایران را چگونه ارزیابی می کنید و چه پیشنهادهایی برای توسعه این بازار دارید؟

بازار خودروهای لوکس در ایران با توجه به محدودیت های واردات و تحریم ها در وضعیت پیچیده ای قرار دارد. با این حال، تقاضا برای خودروهای لوکس و پریمیوم همچنان وجود دارد و معتقدیم با ایجاد فضای رقابتی، افزایش کیفیت خدمات پس از فروش و رفع برخی محدودیت های وارداتی، می توان این بازار را توسعه داد. ارائه محصولات با کیفیت و خدمات مناسب پس از فروش، همراه با تمرکز بر نیازهای مشتریان، به ما این امکان را می دهد که بازار خودروهای لوکس را گسترش داده و سهم خود را در این بخش حفظ کنیم. مردم کشور ما لایق بهترین ها هستند و ما نیز باید به دنبال ارائه بهترین ها به آن ها باشیم.

نویزها

ما با ارائه خدمات پس از فروش تخصصی و با کیفیت، همچنین برنامه های وفاداری برای مشتریان و رویدادهای ویژه سعی داریم جایگاه برندهای BMW و Mini را تقویت کنیم. علاوه بر این، برگزاری در ایبو و رویدادهای خاص برای علاقه مندان به خودروهای لوکس و همکاری با رسانه ها و معرفی محصولات جدید در سراسر کشور، کمک خواهد کرد که برندهای BMW و Mini همچنان در ذهن مشتریان ایرانی به عنوان برندهای معتبر و لوکس شناخته شوند



ورود ۱۰ اتوبوس چینی تا پایان هفته به تهران



معاون حمل و نقل شهرداری تهران از ورود دستگاه اتوبوس و تاکسی چینی به کشور خبر داد. محسن هرمزی در مورد آخرین وضعیت ورود محموله حمل و نقلی چینی گفت: ۱۵۰ دستگاه تاکسی برقی چینی در پارت اول به تهران رسیده و هفته گذشته مجوز پلاک تاکسی را از وزارت کشور اخذ کرده است و در حال پیگیری از پلیس برای صدور و نصب پلاک تاکسی هستیم. وی با بیان این که هزینه های گمرکی ۱۰ دستگاه اتوبوس

پرداخت شده است و امیدواریم این هفته اتوبوس ها وارد تهران شود. افزود: هزینه گمرکی اتوبوس ها پرداخت شده و ۷۹ دستگاه اتوبوس دیگر و دو دستگاه ART (نوعی تراموا) نیز تا ۱۰ روز دیگر به کشور می رسد. هرمزی افزود: ۳۰۰ دستگاه تاکسی برقی نیز سه روز به ایران رسید و در حال حاضر در گمرک است. وی همچنین اعلام کرد تا نیمه آذر ماه ۱۷۹ اتوبوس برقی دیگر به بندر می رسد.

واردات ماشین آلات کشاورزی دست دوم مجاز شد

خودروهای زراعی کارکرده؛ میهمان ناخوانده بازار می شوند

واردات انواع تراکتور و کمباین و... کار کرده مشروط به داشتن خدمات پس از فروش و تایید استاندارد آزاد شده است



فرانک آقاصفی
f.aghassafi@autoworld.ir

بعد از آن که در یک دهه اخیر طعم واردات کامیون ها و کشنده های کار کرده وارداتی را چشیدیم، حالا در تازه ترین اقدام سازمان توسعه تجارت، قرار است واردات ماشین آلات کشاورزی کار کرده را هم تجربه کنیم. براساس ابلاغیه جدید سازمان توسعه تجارت، با واردات ماشین آلات کشاورزی کار کرده مشروط بر داشتن خدمات پس از فروش و تایید استاندارد موافقت شد. این در حالی است که اهمیت این خودروها در توسعه کشاورزی و کاهش هدررفت محصولات بر کسی پوشیده نیست و بارها نیز اعلام شده که تولید کنندگان داخلی توان تامین بیش از ۹۵ درصد ماشین آلات کشاورزی را دارند. حالا مشخص نیست که این ابلاغیه بر چه اساسی و با تکیه بر کدام آمار و تقاضا در کشور اعلام شده و قرار است اجرا شود.

صدور اجازه واردات ماشین آلات کشاورزی کار کرده

کار کرده، به استحضار می رساند بنا بر پیشنهاد وزارتخانه مذکور، موضوع در جلسه مورخ ۱۴۰۳/۷/۲۲ کمیته «ماده یک ا.ق.م.ص.» واردات مطرح و با واردات انواع ماشین آلات کشاورزی کار کرده مطابق مشخصات مندرج در جدول ذیل بدون لحاظ سقف تعداد واردات سالانه مشروط به داشتن خدمات پس از فروش و تایید سازمان ملی استاندارد ایران (به استثنای حد برداشت ذرت علوفه ای) با رعایت سایر ضوابط ثبت سفارش به صورت کلی موافقت شد. همچنین واردات تراکتورهای کشاورزی صرفاً با قدرت بالای ۱۲۰ اسب بخار مشروط به قرار داشتن در فهرست تراکتورهای دارای گواهی تایید نوع از سازمان ملی استاندارد ایران بلامانع است.»

طبق ابلاغیه سازمان توسعه تجارت با واردات ماشین آلات کشاورزی کار کرده مشروط به داشتن خدمات پس از فروش و تایید استاندارد موافقت شد. سازمان توسعه تجارت ایران در نامه ای به گمرک اعلام کرد که کمیته ماده یک آیین نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات با واردات ماشین آلات کشاورزی کار کرده مشروط به داشتن خدمات پس از فروش و تایید استاندارد موافقت کرده است. در متن این نامه آمده است: «ضمن ارسال تصویر نامه شماره ۱۶۳۸۹۰ مورخ ۱۴۰۳/۷/۱۴ معاونت توسعه بازرگانی و نامه شماره ۱۱۳۱۹۴ مورخ ۱۴۰۳/۵/۲۲ مرکز توسعه مکانیزاسیون و صنایع کشاورزی وزارت جهاد کشاورزی در خصوص نیاز به واردات ماشین آلات کشاورزی

سهم بازار داخلی هانصیب دست دوم های وارداتی می شود

آینده بتوانند دوباره کار را از سر گرفته و سهم خود را از بازار داخلی باز پس بگیرند. حالا به نظر می رسد بیش از آن که این تولید کنندگان در اولویت باشند وزارت صنعت فکری به حال شرایط از دست رفته آن ها کند، مانند سرگذشت صنعت کامیون سازی کشور، اولویت با واردات است؛ آن هم واردات مدل های کار کرده ای که مشخص نیست چگونه و با چه شرایطی انتخاب می شوند و به بازار کشور می رسند و با کشاورزی داخلی سرو کار خواهند داشت.

واردات ماشین آلات کار کرده به کشور در شرایطی مجاز می شود که در دوران تحریم های حداکثری، بازار داخلی خواسته یا ناخواسته به دست یکی از تولید کنندگان هدایت شد و دیگر تولید کنندگان خودروهای کشاورزی در این سال ها با بافت تولید و شاید توقف همراه شدند. همین موضوع باعث شد بازار از حالت رقابتی خارج و تقریباً در انحصار کامل اداره شود. با این حال، برخی تولید کنندگان به رغم کاهش شدید تولید اما خود را در بازار زنده نگه داشتند به امید آن که در

کدام بازار برای ماشین آلات داخلی در اولویت است؛ کشورهای همسایه یا بازار داخلی؟

سوال این جاست اگر تولید کنندگان داخلی توان تامین نیاز کشور به ماشین آلات کشاورزی را ندارند و باید بخشی از این خودروها از طریق واردات کار کرده از سایر کشورها تامین شود، پس چرا آماری از صادرات نمونه های داخلی این خودروها منتشر و گفته می شود بخشی از تولید داخل به کشورهای همسایه صادر می شود؟ یا چنانچه مازاد تولید این خودروها در کشور وجود دارد، چرا به کشورهای همسایه صادر می شود و سهم بازار داخلی نمی شود؟ به نظر می رسد امکان صادرات ماشین آلات کشاورزی به کشورهای همسایه با آن چه برای واردات مدل های کار کرده مجاز شناخته شده، در تضاد است.

تایید واردات انواع خودروهای کشاورزی البته در شرایطی اتفاق می افتد که تولید کنندگان داخلی امکان تامین بخش بزرگی از نیاز داخلی به این خودروها را ندارند. آن طور که سال گذشته مدیر کل دفتر ماشین آلات سنگین وزارت صنعت، معدن و تجارت اعلام کرده بود: «بالغ بر ۹۵ درصد کل نیاز کشور به ماشین آلات، ادوات و تجهیزات مکانیزاسیون حوزه کشاورزی در داخل تامین می شود.» ابودر جمشیدوند همچنین با اشاره به وضعیت صادرات این خودروها بیان کرده بود که «علاوه بر استفاده داخلی از تولیدات ملی، صادرات خوبی نیز در حوزه ماشین آلات، ادوات و تجهیزات حوزه کشاورزی وجود دارد و مادر حال صادرات به کشورهای همسایه هستیم.» حالا

کامیونت های برقی؛ گزینه مناسب فضای شهری



پیرو پیگیری های پیشین وزارت صمت برای سازی ناوگان حمل و نقل باری، چند نمونه از این خودروهای تجاری نیمه سنگین به بازار داخلی معرفی شد که البته هیچ خبری از عرضه آن ها به بازار نبوده و نیست. این کامیونت ها که محصول شرکت های خودروساز چینی هستند، معمولاً از باتری ۱۰۰ کیلووات ساعتی بهره می برند که امکان پیمایش مسافت ۳۰۰ کیلومتری همراه با بار را با یک مرحله شارژ فراهم می کنند. از دیگر ویژگی های سیستم الکترونیکی این خودروها می توان به مجهز بودن به مدیریت هوشمند BMS برای دستیابی به حفاظت ایمنی فعال، جلوگیری از آتش سوزی، ضربه، نشست و نفوذ آب، پشتیبانی از شارژ سریع و قابلیت شارژ با برق خانگی اشاره کرد. شتاب و رانندگی کامیونت های برقی به لطف استفاده از موتور الکتریکی که مستقیماً بر روی محور عقب نصب شده، به مراتب بهتر از نمونه های مشابه دیزلی است. برخلاف موتورهای دیزلی که نیاز به افزایش دور موتور دارند تا به گشتاور بالا برسند، موتورهای الکتریکی به محض فشردن پدال گاز، حداکثر گشتاور خود را ارائه می دهند، بنابراین رانندگی بسیار نرم تر و سریع تر انجام می شود. این کامیونت ها به دلیل نداشتن آلایندگی زیست محیطی و همچنین عدم ایجاد آلودگی صوتی، برای محیط های شهری بسیار مناسب هستند.



مدل خودرو، باقی مدل‌ها در بازار قیمتی کمتر از بهای رسمی و تعیین شده از سوی شرکت داشته باشند. کارشناسان شهرت شرکت عرضه‌کننده (سایا) و برند خودرو ساز (چانگان) را از عوامل اصلی محسوب بودن دو مدل خودرو یاد شده می‌دانند.

با وجود آن که تعداد زیادی از خودروهای وارداتی در دو سال اخیر متعلق به برندهای چینی بوده‌اند، اما می‌توان گفت استقبال بازار از این مدل خودروها به استثنای دو مدل خودرو چانگان سی اس ۳۵ و سی اس ۵۵ وارداتی توسط سایا، آن چنان که باید چشمگیر نبوده است. این مساله سبب شده است به جز این دو



تنها چینی وارداتی موفق

تحلیل

analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

بیشترین حجم و تنوع در خودروهای وارداتی متعلق به کدام برندها است؟

این اساس بدون احتساب خودروهای مختص جانبازان، بیشترین تنوع در میان ژاپنی‌ها متعلق به برند نیسان و با احتساب خودروهای مخصوص جانبازان، متعلق به تویوتا است.

دیگری است که از تفاوت این دوره از واردات با دوره‌های قبلی خبر می‌دهد. در واقع در این دوره از واردات، سهم خودروهای ژاپنی به مراتب از مدل‌های کره‌ای بیشتر است. بر

در دور جدید واردات، اکثر واردکنندگان قدیمی جای خود را به شرکت‌های جدید داده‌اند. در عین حال تغییر چشمگیر در مدل‌های وارداتی (از کره‌ای به ژاپنی) مورد

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جک S3 (۱۴۰۳)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۳۲	۲	▲
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۷۵	یک میلیارد و ۶۲۰	۰	●
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۸۲	یک میلیارد و ۶۰۰	۵	▼
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۹۷	یک میلیارد و ۶۴۵	۱۰	▲
ام‌وی‌ام X22 پرو دنده (۱۴۰۳)	۸۵۹	۸۸۰	۵	▼
ام‌وی‌ام X55 پرو (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۱۰	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو پرمیوم (۱۴۰۳)	۷۳۰	یک میلیارد و ۹۳۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید (۱۴۰۳)	۷۹۸	یک میلیارد و ۷۴۰	۲۰	▲
فونیکس FX پرمیوم (۱۴۰۳)	۹۶۷	یک میلیارد و ۶۰۰	۱۰	▲
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	۴۳۷	یک میلیارد و ۵۰۵	۵	▲
اکستیم VX (۲۰۲۳)	۹۷۴	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	●
دیگیتی پرستیژ (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۸۲	یک میلیارد و ۲۱۵	۰	●
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۸۰	یک میلیارد و ۳۳۰	۰	●
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۲۹	یک میلیارد و ۴۱۵	۱۵	▲
هایما S5 جدید (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۴۳۰	۱۷	▲
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۹۰	یک میلیارد و ۷۷۵	۵	▲
لاماری ایما (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۱	یک میلیارد و ۸۶۰	۲۰	▲
تیگارد X35 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۱۶۰	۰	●
اسکای ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۲۳	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۵۵۰	۰	●
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۵۴۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۲۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
هیوندای الائترا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	●
کیا K5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۷۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	●
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GLT این (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۵۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	●
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۵	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	●
کیاسونت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۱۶۶	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	●
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۳۷۵	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	●
تویوتا کروالا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۴۵	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	●
جتا V7 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۲۰	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	●
جتا VS5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۴۴	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	●
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
سوزوکی سیز (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	●
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۳۰	یک میلیارد و ۴۵۰	۰	●
نیسان سانی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۵۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	●
هوندا وزل (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۸۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	●
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۹۰۹	یک میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
هونگچی EQM5 (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۱۳۷	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	●
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۳۸۵	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	●
جی‌ای‌سی امبو (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۱۸۳	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	●
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	●
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۸۸	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	●
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۶	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	●
ونوسیا وی‌ان‌لین (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۴۵	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۳۵	۴۴۰	۵	▲
ساینا S دو گانه (۱۴۰۳)	۲۸۳	۴۷۹	۲	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۳۳۱	۵۱۸	۱	▲
کوییک GXH (۱۴۰۳)	۳۴۰	۴۵۵	۰	●
کوییک GXH-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۲۸۸	۴۵۸	۰	●
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۵	۴۲۷	۰	●
کوییک GXL-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۲۹۳	۴۴۵	۱	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۰	۴۲۸	۱	▲
کوییک SR (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۴۵	۴۲۹	۰	●
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۳۵۲	۵۵۱	۰	●
کوییک اتومات (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۳۸	۵۶۰	۰	●
سهند (۱۴۰۳)	۴۵۹	۵۰۳	۰	●
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۰۵	۵۵۱	۲	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۲۴	۶۸۲	۴	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۴۳۵	۷۶۹	۲	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۶۴۹	۸۲۱	۳	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۳)	۷۵۸	یک میلیارد و ۲۴	۹	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۶۰	۶۲۲	۲	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۶۷۵	۰	●
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۷۳۴	۲	▲
پارس سال سفارشی (۱۴۰۲)	۵۲۴	۷۰۵	۰	●
پارس سال سفارشی (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۰۰	۷۷۰	۰	●
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۳۰	۱۶	▲
پژو ۲۰۶ تیپ ۱۲ (۱۴۰۳)	۰	۶۰۰	۵	▲
پژو ۲۰۶ پانوراما (۱۴۰۳)	۳۴۰	۶۵۲	۴	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۲۴	۶۶۶	۷	▲
پژو ۲۰۷ تیپ ۵ (۱۴۰۳)	۳۴۹	۶۷۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۴۲	۰	●
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۱۰	۹۳۰	۴	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۰۵	۷۹۳	۳	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۸۲	۲	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۵۸۵	۸۱۶	۷	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۶۰۲	یک میلیارد و ۵	۳	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۳)	۴۶۵	۶۲۴	۴	▲
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۳)	۰	۷۲۴	۵	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۴۲	۴	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۳)	۰	۷۶۰	۴	▲
رانا پلاس (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۵۷	۶۵۸	۴	▼
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۴۵	۶۹۲	۰	●
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۳)	۵۵۱	۷۵۲	۶	▲
دنا پلاس توربو دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۵۸	۸۳۷	۴	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۵۴۵	۹۵۰	۶	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۳)	۷۰۱	یک میلیارد و ۴	۱	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۳)	۵۸۷	۸۱۰	۵	▲
تارا اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۹۱	۹۲۶	۰	●
تارا اتومات V4 ال ایکس (۱۴۰۳)	۶۸۹	۹۸۷	۴	▲

قیمت جدید خودروهای مونتاژی که از سوی شورای رقابت اعلام شده است به دلیل عدم اعمال قیمت‌ها از سوی خودروسازان هنوز در جدول فوق لحاظ نشده است



www.petrosharlub.com
petrosharlubricants
0 2 1 - 8 8 7 6 2 6 5 0



کامل‌ترین سبد
روانکار و اکسسوری

خیال پردازی به پروژه الکترولیز «ماهورها» تبدیل می‌شود!

تحقیقات ناسا درباره سوخت آب

کرده است چنین قوای محرکه‌ای می‌تواند باعث حرکت ماهواره‌ها در فضا شود، بنابراین احتمالاً این پرسش مطرح خواهد شد چرا تکنولوژی قوای محرکه آب‌سوز روی زمین استفاده نشده است. در حال حاضر تکنولوژی مورد بحث یک نقطه ضعف عمده دارد که مانع به کارگیری آن در وسایل نقلیه بزرگ‌تر می‌شود. با اینکه پیش‌رانه‌های الکترولیز می‌توانند نیروهای رانش کوچکی را ایجاد کنند اما کلیدواژه اصلی در این بخش همان واژه کوچک است. در فضا یعنی جایی که ماهواره‌ها کار می‌کنند همه چیز در شرایط بی‌وزنی قرار دارد. اندکی نیروی رانش و انرژی باعث حرکت جسم خواهد شد و تا زمانی که نیروی رانشی در جهت مخالف وارد نشود آن جسم به حرکت خود ادامه خواهد داد؛ اما یک خودرو نیازمند نیروی رانش مداوم است و بنابراین استفاده از تکنولوژی الکترولیز در شرایط فعلی و برای خودرو آب‌سوز غیرممکن جلوه می‌کند. همچنین با اینکه آب ماده‌ای قرار نیست اما هیدروژن درست در نقطه مقابل آن قرار دارد و بسیار فرار است. خروجی لوله اگزوز خودروها، فرآورده‌های حاصل از واکنش‌های داخل پیش‌رانه را به بیرون هدایت می‌کند و در این مورد خروجی اگزوز شامل مولکول‌های فرار هیدروژن خواهد بود. اگر در حال رانندگی باشید و خودرو نیز هیدروژن خالص را از اگزوز بیرون دهد، رانندگانی که پشت سر شما حرکت می‌کنند شاید مسموم شده یا با دیگر اثرات هیدروژن مواجه شوند. با این توضیحات اگرچه پیش‌رانه‌های آب‌سوز وجود دارند و در بخش فضایی کاربردهایی برای آن‌ها تعریف شده اما احتمالاً به این زودی‌ها شاهد تردد خودرو آب‌سوز در جهان نخواهیم بود.

هستند، نمی‌توانند به عنوان سوخت عمل کنند؛ بنابراین ضروری است که مولکول آب قبل از به کارگیری برای حرکت وسایل نقلیه شکسته شده و اتم‌های هیدروژن آن آزاد شوند. بر اساس مقاله ناسا، شکستن مولکول‌های آب با استفاده از الکترولیز می‌تواند آن را به یک منبع سوخت قابل‌اعتنا تبدیل کند و استفاده از آب شاید مزایای قابل توجهی داشته باشد. برای مثال آب در حالت عادی ماده‌ای فرار نیست و حمل‌ونقل آن بین جایگاه‌ها و دستگاه‌ها ایمن‌تر خواهد بود. همچنین الایندگی ندارد و شکستن مولکول‌های آن ضرورتاً آسیبی به محیط زیست وارد نخواهد کرد. با اینکه توسعه قوای محرکه آب‌سوز با فرآیند الکترولیز شبیه فیلم‌های علمی-تخیلی است اما ناسا قبلاً آزمایش‌های کاربردی را روی یک فضای پیمان‌داده است. ماهواره‌های کیوب‌ست از پیش‌رانه‌های الکترولیز به همراه پانل‌های خورشیدی برای حرکت استفاده خواهد کرد. این ماهواره‌ها می‌توانند نیروهای رانش کوچکی را با استفاده از فرآیند الکترولیز تولید کنند. نیروی رانش ایجاد شده به حدی خواهد بود که بتواند باعث حرکت ماهواره‌ها در فضا شود. نتایج امیدوار کننده این تحقیقات باعث می‌شود محققان در بررسی کاربری گسترده‌تر آن مصمم‌تر باشند. یکی از جذاب‌ترین ویژگی‌های قوای محرکه الکترولیز آن است که تست آن بسیار ایمن است و محققان و تکنسین‌های مجرب با اطمینان خاطر بیشتر روی آن کار خواهند کرد. البته محققان و تکنسین‌ها با ریسک انفجار و ایجاد گازهای سمی و خطرناک مواجه نخواهند بود؛ اما آیا همه دستگاه‌ها خواهند توانست از چنین قوای محرکه‌ای استفاده کنند؟ با توجه به اینکه ناسا ثابت

هر از گاه موج‌های خبری جالبی درباره تولید خودروی آب‌سوز در جهان منتشر می‌شود اما آیا واقعاً چنین چیزی صحت دارد؟ با سرمایه‌گذاری روزافزون کشورهای مختلف روی انرژی‌های سبز، مردم بی‌وقفه به دنبال منابع جدید انرژی و قدرت برای خودروهای خود و استفاده از دستگاه‌های الکترونیکی هستند. آب ۷۱ درصد سطح زمین را پوشانده و ترکیبی تجدیدپذیر به‌شمار می‌رود بنابراین منطقی است برخی افراد به دنبال استفاده از آن در پیش‌رانه‌ها باشند. یک پیش‌رانه درون‌سوز سنتی با استفاده از فرآورده‌های سوخت‌های فسیلی از جمله بنزین برای تولید قدرت استفاده می‌کند. در این پیش‌رانه‌ها مخلوط فشرده‌شده سوخت و هوا با شمع مشتعل شده و انفجارهای حاصل باعث حرکت پیستون و خودرو می‌شوند. اما آب قابل‌اشتعال نیست و نمی‌تواند جرقه لازم برای استفاده در پیش‌رانه‌های سنتی را فراهم کند. البته این موضوع به معنی عدم استفاده از آب برای حمل‌ونقل نخواهد بود. در حقیقت برای استفاده از آب به‌عنوان منبع انرژی خودروها، دانشمندان باید قوای محرکه جدیدی طراحی کنند که از آب برای تولید انرژی استفاده کند. به گفته ناسا شاید چنین چیزی در آینده ممکن باشد. ناسا اخیراً مقاله‌ای تحقیقاتی منتشر کرد و در آن جزئیات قوای محرکه آزمایشی خود را که می‌تواند از آب برای به حرکت درآوردن برخی دستگاه‌ها در آینده استفاده کند، شرح داد. مولکول آب از دو اتم هیدروژن و یک اتم اکسیژن تشکیل شده و سوخت هیدروژن نیز از مطرح‌ترین سوخت‌هایی است که هم‌اکنون روی آن کار می‌شود. البته تا زمانی که اتم‌های هیدروژن در آب به اکسیژن متصل

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	ننرکت تویوتا
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	یاریس	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	پرادو	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	کرولا	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	کمری	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	لندکروزر	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	رافور	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	CH-R	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	هایلوکس	

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	ننرکت لکسوس
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	ES350-2013	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	IS300	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	RX350	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	IS250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	NX200	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	NX300h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	CT200h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	ES250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	LX570	

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	ننرکت فولکس واگن
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5w40SN/5W30SN	پاسات	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5w40SN/5W30SN	تیگوان	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5w40SN/5W30SN	گلف	

بسته‌بندی‌های (ظروف) جدید فوکس

همگام با تمامی شعب فوکس در سراسر دنیا

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

سهولت در انتخاب
سهولت در مصرف

fuchs.ir
www.fuchs.ir
۰۲۱-۷۱۱۶۴



گرفته است. در نمای جانبی نیز همچنان شاهد همان خط تیز بدنه هستیم. دو رنگ بودن سقف و رینگ‌های ۱۸ اینچی، کاراکتر اسپرتی به این خودرو و هاج‌بک می‌بخشد. در نمای عقب نیز چراغ‌های جمع‌وجور با گرافیک جدید LED و حجم برداری صریح، چهره کاملاً اسپرت و زیبایی‌ار این خودرو به‌نمایش می‌گذارد. در بخش فنی نیز همچنان شاهد همان پیشرفته‌های بنزینی و دیزلی هستیم؛ با این تفاوت که نسخه تمام‌برقی با قدرت‌هایی بین ۱۳۶ تا ۱۵۶ اسب‌بخار در دسترس است. برای این خودروها پیمایش ۳۵۷ تا ۴۰۲ کیلومتری در نظر گرفته شده است.

کورسا از سال ۱۹۸۲ میلادی تا به امروز روی خط تولید کمپانی اوپل قرار دارد و از محصولات موفق و پرفروش این کمپانی محسوب می‌شود. آخرین نسل این خودرو و سال ۲۰۱۹ میلادی به بازارهای جهانی معرفی شد؛ اما در روزهای پایانی سال ۲۰۲۳ میلادی بود که کمپانی اوپل از فیس لیفت کورسا رونمایی کرد. کورسا فیس لیفت تنها در بخش طراحی چراغ‌های جلو، عقب و سپر دستخوش تغییرات طراحی اوپل قرار گرفته است. طراحی چراغ‌های جلو مشابه نسخه پیش از فیس لیفت است. این خودرو با یک نوار مشکی بیانیوی و تغییراتی در گرافیک چراغ‌های جلو، چهره‌ای کاملاً تهاجمی به‌خود



طراحی جدید محصولات اوپل

تلگرام

Telegram

لزوم پیشرفت در داخلی سازی خودرو

توسعه تکنولوژی‌های مرتبط با ساخت قطعات خودرو که قلب تپنده صنعت خودرو محسوب می‌شود، پیشرفت و توسعه این صنعت را به‌همراه خواهد داشت. در این راستا سیاست‌گذاری درست و دقیق وزارت صمت مبنی بر این که هر خودرو ساز موظف به داخلی سازی قطعات مورد نیاز در محصول خود باشد، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این امر سبب می‌شود بسیاری از فناوری‌های جدید در صنعت خودرو و جهانی به‌خوبی در کشور داخلی سازی شود و تا حد زیادی ارزشی تولید خودرو و نیز کاهش یابد. حال سوال این است که بهترین راه برای افزایش داخلی سازی قطعات مورد نیاز در صنعت خودرو و کشور چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

اگر مدیران ارشد خودروسازی و متولیان این صنعت به دنبال پیشرفت و ارتقای خودروسازی در کشور هستند، لازم است قوانین این صنعت را مورد بازبینی قرار داده و استراتژی درستی داشته باشند. به این معنا که هر چه روند و مسیر ارتقای صنعت خودرو به واسطه استفاده از دستاوردهای دانش بنیان کمتر و کوتاه‌تر شود، به همان میزان شاهد بالا رفتن سرعت رشد و شکوفایی این صنعت خواهیم بود.

احمدزاده

یکی از بهترین راه‌حل‌ها برای پیشرفت و توسعه خودروسازی در کشور، توجه ویژه مدیران ارشد خودروسازی و سیاست‌گزاران این صنعت به داخلی سازی قطعات است. بر این اساس توجه هر چه بیشتر متولیان صنعت خودرو به ویژه وزیر محترم صمت و مشاوران ایشان به ظرفیت و دستاوردهای شرکت‌های دانش بنیان و رشد سرمایه‌گذاری در این بخش، پیشرفت خودروسازی را در کنار کاهش ارزشی به‌همراه خواهد داشت.

محمدپور

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

خودرو و سفر کیلومتر با بدنه رنگ شده!

خودرو سدان تولید داخل مدل ۱۴۰۳ دارم و چند هفته قبل آن را از نمایندگی تحویل گرفتم. در عین حال چند روز پیش به‌صورت اتفاقی به یک مرکز کارشناسی مراجعه کردم که کارشناس تشخیص داد دو در عقب خودرویم اختلاف رنگ شدید و محسوس با باقی قسمت‌های بدنه آن دارند و به همین دلیل قیمت خودرویم در زمان فروش، حدود ۱۰۰ میلیون تومان پایین‌تر از هم‌مدل‌هایش ارزیابی می‌شود. با مراجعه به نمایندگی، کارشناس نمایندگی این مسأله را نپذیرفت و از دادن هر گونه توضیحی در این باره خودداری کرد!

۰۹۱۳***۲۵۸۴

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۲۱۳

۳ ۰ ۰ ۰ ۶ ۷ ۴ ۰ ۰ ۰

نظر سنجی شماره ۲۲۱۴

به نظر شما استفاده از سیستم‌های ایمنی کم‌کاراننده در کلیه خودروهای داخلی تا چه اندازه در کاهش تصادفات موثر است؟

۱- تاثیر زیادی دارد.
۲- تاثیر چندانی ندارد.

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما قانون واردات خودروهای کار کرده در سال ۱۴۰۳ اجرایی می‌شود؟

در پاسخ به این پرسش ۳۱ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۶۹ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رای داده بودند.



گزینه ۱ ۳۱ درصد
گزینه ۲ ۶۹ درصد



پیامک

SMS

بررسی توان حرکتی خودرو

خودرو پرایسد ۱۵۱ SE مدل ۱۴۰۰ دارم و چند روزی است احساس می‌کنم خودرویم مانند قبل توان و کشش مناسبی برای حرکت ندارد و به اصطلاح کم می‌آورد. تا جایی که اطلاع دارم برخی خودروهای کاربراتوری نیز با چنین مشکلی مواجه می‌شوند. دلیل این مسأله چیست؟

۰۹۲۲***۳۵۶۲

در پیشرفته‌های احتراق داخلی بنزینی دو سیستم سوخت‌رسانی و جرقه‌زنی از اهمیت بالایی برخوردارند و اگر در هر کدام از این سیستم‌ها مشکلی ایجاد شود، منجر به اختلال در روند کاری سیستم مربوطه می‌شود. به عبارت دیگر اگر هر کدام از متعلقات این سیستم با مشکل مواجه شوند، موتور با اشکال روبه‌رو می‌شود. اگر خودرو در سرآشویی با افت توان مواجه شود، در مرحله نخست عیب‌یابی باید سیستم انتقال قدرت آن یعنی دیسک و صفحه کلاچ مورد بررسی قرار گیرد. اگر این سیستم با توجه به کارکردی که دارد مستهلک شده باشد، دیگر به خوبی قدرت و گشتاور را انتقال نمی‌دهد. در این صورت باید دیسک و صفحه کلاچ برای بهبود انتقال قدرت و گشتاور تعویض شوند. البته در نظر داشته باشید که اگر متعلقات سیستم سوخت‌رسانی مشکل داشته باشند، این امر نیز در کاهش قدرت و گشتاور موتور موثر است.

به‌عنوان مثال اگر انژکتورهای موتور گرفته باشند یا درون آن‌ها رسوب وجود داشته باشد، پاشش سوخت به‌درستی انجام نمی‌شود و میزان سوخت ورودی به سیلندر استاندارد نیست. در ادامه عدم رسیدن سوخت کافی به سیلندر، سبب کاهش قدرت و افت گشتاور شده و در این حالت خودرو کم می‌آورد.

این نکته را فراموش نکنید که خودرو و شما نیاز به تعویض قطعات مصرفی و همچنین تنظیم موتور دارد. البته با توجه به ماهیت سیستم سوخت‌رسانی خودروهای کاربراتوری و استفاده از قطعات مکانیکی در آن، لازم است با تغییر فصل و آب‌وهوا تغییراتی در پیشرفته‌ها ایجاد شود.

همچنین اگر سنسورهای الکتریکی همچون سنسور دریچه‌گاز با اشکال مواجه شوند، میزان هوای ورودی به سیلندر در سطح استاندارد نبوده و این ایراد سبب کاهش قدرت موتور می‌شود. از این رو لازم است سنسورهای مهم موتور نیز از عملکرد صحیحی برخوردار باشند. از سوی دیگر سیستم جرقه‌زنی نیز دارای قطعاتی مانند کوئل است که اگر به‌درستی عمل نکنند، قدرت جرقه شمع کاهش می‌یابد و در نتیجه قدرت موتور نیز افت می‌کند. بنابراین کوئل موتور نیز باید عملکرد مناسبی داشته باشد.

به‌عنوان نکته پایانی باید گفت لازم است به‌زمان تعویض قطعات مصرفی و سیالات مهمی چون روغن موتور نیز توجه داشته باشید تا عملکرد موتور خودروی‌تان با اشکال مواجه نشود. از سوی دیگر باید در نظر داشته باشید که این روزها به‌دلیل انتشار برخی مطالب غیر علمی در فضای مجازی، برخی مالکان خودروها در صدد ارتقای خودروی‌شان بر می‌آیند که این امر می‌تواند در بلندمدت هزینه نگهداری از خودرو را دوچندان کند.

به‌عنوان مثال برخی مالکان محصولات گروه صنعتی ایران خودرو که خودرو آن‌ها مجهز به پیشرفته تی‌یوفاویو است، بر این باورند که با تغییرات اساسی در ECM خودرو با همان ریمپ کردن، می‌توانند قدرت و گشتاور این موتور را در حد یک پیشرفته ۴ سیلندر ۱۲۰۰ اسب‌بخاری ارتقا دهند.

این در حالی است که اگر پیشرفته تی‌یوفاویو از حالت استاندارد و تنظیمات کارخانه خارج شود، در کم‌ترین بازه زمانی ممکن خرابی‌های بسیاری را به‌وجود می‌آورد. بنابراین باید در نظر داشته باشید که ایجاد تغییرات غیراصولی روی خودروی‌تان منجر به افزایش هزینه نگهداری و خرابی‌های آن می‌شود.



اینفینیتی چگونه مشتریان خود را راضی می‌کند؟

«QX55»؛ کراس اوور زیبای ژاپنی

صنای‌های جلو تقریباً جای‌گله و شکایتی باقی نمی‌گذارند. اما به‌نظر می‌رسد طراحی اینفینیتی می‌توانستند حس و حال مدرن‌تری را در داخل کابین و فرم داشبورد ایجاد کنند. اینفینیتی QX55 در سه سطح امکانات با نام‌های ESSENTIAL، LUXE و SENSORY عرضه خواهد شد.

در بخش فنی مهندسان این برند لوکس نیشان، برای هر سه نسخه یک پیشرفته ۴ سیلندر خطی در نظر گرفته‌اند. این پیشرفته ۱۶ سوپاپ به‌حجم ۲ لیتر و مجهز به سیستم پرخوران توربوشارژر توانایی تولید حداکثر ۲۶۸ اسب‌بخار قدرت را در ۱۵۶۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و توان تولید ۲۸۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۴۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) دارد.

این موتور توربوشارژر نه تنها به سیستم پرخوران تجهیز شده، بلکه سیستم پاشش سوخت مستقیم در سیلندر و جرقه‌زنی مستقیم نیز راندمان آن را افزایش می‌دهد. معمولاً در محصولات کمپانی نیشان شاهد نصب گیربکس CVT هستیم و با توجه به این مسأله، در اینفینیتی QX55 نیز گیربکس CVT نصب شده که با مکانیزم الکترومکانیکی و قفل دیفرانسیل الکترونیکی، قدرت و گشتاور تولیدی را به چهار چرخ منتقل می‌کند.

با توجه به نصب پیشرفته‌قدرتمند و هماهنگی آن با گیربکس CVT تنها ۸٫۶ ثانیه زمان نیاز است تا این کراس اوور به این مسأله، در اینفینیتی QX55 نیز گیربکس CVT ۱۰ کیلومتر بر ساعت برسد. رینگ‌های ۱۸ اینچی، سیستم خردان نیشان موسوم به ProPilot، هدایت‌دیسپلن، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم پارک هوشمند، سیستم هوشمند استارت و راه‌اندازی خودرو و استفاده از گوشی‌های هوشمند از جمله تجهیزات مهم در QX55 به‌شمار می‌روند. بر اساس آن چه مجله خودرو گزارش می‌دهد، کمپانی اینفینیتی مدل QX55 را با قیمت پایه ۳۹ هزار دلار به‌بازار عرضه کرده است.

اینفینیتی به‌عنوان برند لوکس زیرمجموعه کمپانی نیشان، اواسط سال ۲۰۲۱ میلادی از جدیدترین محصول خود رونمایی کرد. این محصول جدید اینفینیتی که بر پایه کراس اوور شکل گرفته است با نام QX55 شناخته می‌شود. با معرفی این محصول در واقع یک بلندقامت جدید به‌خانواده این برند لوکس اضافه شد. کراس اوور QX55 با هدف نفوذ هر چه بیشتر به بازار اروپا به‌گسترش کراس اوورهای کوپه از بهار سال آینده وارد بازارهای جهانی خواهد شد. در طراحی QX55 منحنی‌ها حرف اول را می‌زنند؛ چرا که در همه‌جای بدنه، خط سقف، گل‌گیرها و جزئیات چهره خودرو، خطوط و احجام منحنی و موج‌عناصر غالب محسوب می‌شوند. فرم و هندسه کلی اتاق، یادآور اینفینیتی FX مدل ۲۰۰۳ (البته با جزئیاتی مدرن) است. به‌عنوان مثال در طراحی بافت جلوپنجره از الگویی شبیه به فرم‌های اورگانی الهام گرفته شده است. جلوپنجره عرضی و پهن و چراغ‌های کوچک جلو، بخشی از مد و خواست امروز بازار است که در QX با غلظتی بیشتر به چشم می‌خورد.

در نمای عقب، گرافیک و فرم سه‌بعدی چراغ‌ها (که امتداد آن‌ها روی گلگیرهای موتورم و خودرو خودنمایی می‌کند)، در کنار ترکیب دورنگ سپر، به‌نظر زیباتر و جذاب‌تر از نمای جلویی خودرو است. برخلاف استایل خاص و خوش‌تراش بدنه، در داخل کابین با حس و حالی نه‌چندان مدرن و تا حدی مشابه خودروهای فعلی اینفینیتی روبه‌رو هستیم. به‌عبارت دیگر این احساس در بیننده ایجاد می‌شود که خودرو و شخصیتی دو گانه در زمینه طراحی بدنه و کابین دارد. کیفیت بالای مواد مصرفی، ترکیب جذاب چوب و چرم و امکانات رفاهی کامل نظیر پورت‌های تایپ A و B برای شارژر گوشی تلفن همراه، صندلی‌های راحت و نمای‌سگرهای دوتایی ۸ و ۱۷ اینچی لمسی، در پنجم (صندوق) با مکانیزم اتوماتیک باز و بسته شدن، سیستم صوتی فوق حرفه‌ای Bose و گرم‌کن



کامیون حامل ۵ میلیارد لاستیک قاچاق توقیف شد



فرمانده انتظامی لرستان از کشف کامیون حامل ۵ میلیارد لاستیک قاچاق در شهرستان کوهدشت خبر داد. به گزارش خبرنگار مهر سردار یحیی الهی در این رابطه به رسانه‌ها گفت: در اجرای طرح تشدید مقابله با کالای قاچاق، مأموران پلیس آگاهی در سراهی زانوه که به یک دستگاه ایسوزو مزنون و برای بررسی بیشتر آن را متوقف کردند. وی افزود: مأموران ضمن هماهنگی قضایی، در بازرسی از خودرو توقیفی ۲۰ حلقه

لاستیک خودرو سنگین فاقد مجوز کشف کردند. سردار الهی با اشاره به اینکه کارشناسان ارزش لاستیک‌های مکشوفه را ۵ میلیارد ریال برآورد کرده‌اند، تصریح کرد: در این رابطه یک نفر دستگیر و به مراجع ذیصلاح معرفی شد. فرمانده انتظامی استان لرستان بیان کرد: مبارزه با پدیده شوم قاچاق از اولویت‌های پلیس است. وی از شهروندان خواست در صورت مشاهده و برخورد با هر گونه موارد مشکوک مراتب را به مرکز فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ اطلاع دهند.

لاستیک‌سازان کره‌ای از شرایط فعلی رضایت ندارند

عملکرد «هانکوک»، «کومهو» و «نکسن تایر» در سال ۲۰۲۴

در شرایطی که هزینه‌ها افزایش یافته و تقاضای کمتر، سه تولیدکننده برتر تایر در کره جنوبی یعنی کومهو، هانکوک و نکسن عملکرد مالی متفاوتی را در سه ماهه سوم



گزارش کرده‌اند. با وجود اینکه هانکوک و کومهو موفق به کسب سودهای قوی شدند، نکسن در بحبوحه افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و تقاضای ضعیف در آمریکای شمالی با مشکل مواجه شده است. هانکوک تایر با ۴ درصد افزایش نسبت به سال گذشته به رکورد ۱,۷۷ میلیارد دلاری فروش فصلی رسید. سود عملیاتی نیز به ۱۸ درصد افزایش یافت و یکی از بهترین حاشیه سود را به شرکت داد. این افزایش از تقاضای شدید برای محصولات ممتاز حاصل شد: تقریباً ۴۵ درصد از فروش هانکوک از لاستیک‌های با ارزش بالا، ۱۸ اینچی و بزرگ‌تر برای خودروهای سواری و کامیون‌های سبک بود. در همین حال، کومهو به‌عنوان دومین بازیکن بزرگ این کشور نیز سه ماهه خوبی داشت زیرا با افزایش فروش ۱۴ درصدی به ۱,۱۲ تریلیون وون و سود عملیاتی با جهش ۴۵ درصدی به ۷۸۹ میلیارد وون رسیده است. این شرایط منجر به حاشیه سود سالم ۱۲ درصد شده و چهار فصل متوالی سودآوری دو رقمی را برای این تایرساز حفظ کرد. همچون کومهو در هانکوک نیز روی تایرهای بزرگ‌تر و با حاشیه بالاتر تمرکز کرده است؛ فروش تایرهای ۱۸ اینچی به بالا به نزدیک به ۴۲ درصد از کل فروش آنها بوده و افزایش یافته است. از سوی دیگر،



نکسن تایر با سه ماه سخت‌تری روبه‌رو شده است. در حالی که فروش آن ۲,۳ درصد رشد کرد و به ۷۰۸,۵ میلیارد وون رسید اما سود عملیاتی ۲۵ درصد کاهش یافت و درآمد خالص با ضرر ۷۰۰ میلیون به سمت شرایط قرمز سقوط کرد. اگرچه نکسن نیز سهم خود را از فروش تایرهای کوچک افزایش داد، تقاضای ضعیف در آمریکای شمالی و افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل بر سود آن تاثیر زیادی گذاشته است. با توجه به اینکه هانکوک و کومهو بیش از نیمی از لاستیک‌های خود را خارج از کره جنوبی تولید می‌کنند و هانکوک با ۶۷,۵ درصد تولید خارج کشور پیشواز است، اما نکسن تنها ۲۵ درصد از ظرفیت تولید خود را در خارج کشور تولید می‌کند که آن را در برابر افزایش هزینه حمل‌ونقل آسیب‌پذیرتر کرده است.

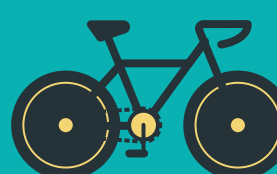
در همین حال، هر سه شرکت در حال برنامه‌ریزی برای گسترش تولید خارج کشور برای کاهش این هزینه‌های لجستیکی در ایالات متحده و اروپا هستند تا سهم خود را در صنعت لاستیک خودروهای برقی (EV) افزایش دهند.

هانکوک در حال سرمایه‌گذاری ۱,۶ میلیارد دلاری در کارخانه خود در ایالت تنسی ایالات متحده تا سال ۲۰۲۶ و همچنین تاسیسات خود در مجارستان است که به بازار اروپا خدمات می‌دهد. کومهو در حال افزایش تولید در کارخانه خود در ویتنام به بیش از ۳۵ میلیون لاستیک است. نکسن نیز در حال دوباره کردن ظرفیت کارخانه خود در جمهوری چک است و قصد دارد تولید خود را از ۵,۵ میلیون تایر در سال جاری به ۱۱ میلیون تا سال ۲۰۲۵ افزایش دهد. همچنین در حال سرمایه‌گذاری حدود ۱,۷۳ تریلیون وون برای ساخت یک کارخانه تولید تایر در ایالات متحده با قصد دارد تا سال ۲۰۲۹ فعالیت خود را آغاز کند.

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	سایز تایر (میلی متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	۲۲,۸۹۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	165/65R13		26وKB12	
انواع پراید	۲۳,۹۸۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	175/60R13		KB2000	
پیکان-ریو-تیبا	۲۵,۰۷۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	175/70R13		36وKB14	
تیبا	۲۳,۹۸۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	185/60R14		KB88	
پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا	۲۵,۲۸۸,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	185/65R14		22وKB27	
سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا	۲۵,۹۴۲,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	185/65R15		22وKB27	
اسپریت انواع پژو	۲۹,۴۳۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	205/60R14		44وKB77	
اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی	۲۹,۴۳۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	205/60R15		KB77	
دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توریو	۳۴,۶۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	205/50R16		KB44	
مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس	۳۷,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	205/55R16		KB55	
لیفان X60-ام وی ام X33	۴۶,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	215/65R16		KB66	
آریزو ۵-۶-آریا	۳۸,۸۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۸۰	۱۷	۵۰	205/50R17		KB55	
تویوتا کمری-سوناتا	۴۱,۵۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۷۰	۱۷	۵۵	215/55R17		KB57	
ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	۵۰,۷۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۱۰	۱۷	۶۰	215/60R17		KB66	
جانگان-سراتو	۴۷,۸۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	215/50R17		KB200	
تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6	۵۳,۲۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	225/65R17		KB700	
هایما S7	۵۵,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	235/65R17		KB700	
زاگرس-صحرا	۷۹,۴۰۰,۰۰۰	۱۸۰	۱,۰۶۰	۱۷	۶۵	245/70R17		KB444	
پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیکو)	۶۸,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۸	۴۵	265/65R17		KB900	
پیکاپ G9	۱۰۲,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۱,۲۸۵	۱۸	۵۵	285/70R17		KB909	
تیوولی	۴۹,۲۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۵۵	215/45ZR18		KB200	
فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سویا M4	۵۴,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۹۰	۱۸	۵۵	215/55R18		KB300	
جک S5-توسان-کوراندا	۵۴,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۶۰	225/55R18		KB500	
اسپورت تیج-دیگنیتی	۵۷,۷۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	235/55R18		KB800	
تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رتو کولیس-SWM	۵۱,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	225/60R18		KB700	
سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX55-لکسوس	۵۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۹	۵۵	235/60R18		KB700	
پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)	۶۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۰۶۰	۱۹	۵۵	265/60R18		KB900	
هایما BS-اکستریم LX	۶۲,۱۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۲۰	۴۵	225/55R19		KB700	
Tiggo 8 Plug	۶۱,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۷۷۵			R19 235/50		KB800	
سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	۶۲,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵			R19 235/55		KB700	
اکستریم TXL	۵۹,۱۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۷۵			ZR20 245/45		KB545	
اکستریم VX	۶۰,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۵۰			ZR20 245/50		KB570	
فیدلیتی-رکستون	۶۸,۰۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۲۵			ZR20 255/45		KB555	



تهران رایپاک بگردیم





خواهد بود. اجرای سریع این پردازش‌ها در خودروهای خودروان ضروری است تا آن‌ها بتوانند به سرعت برای انتخاب مسیر مناسب تصمیم بگیرند. در واقع تراشه آتلان در این نقش یک پردازنده مرکزی را برای خودروهای نسل جدید و خودروان ایفا می‌کند. آنویدیا قصد دارد سال آینده تراشه دیگری به نام اورین را عرضه کند که می‌تواند ۲۵۴ تریلیون محاسبه را در هر ثانیه انجام دهد. آنویدیا از یک تراشه هوش مصنوعی رونمایی کرده که بر روی پردازش‌ها را با سرعتی معادل ۳۰ برابر نمونه قبلی انجام می‌دهد.

تراشه جدید آنویدیا که قرار است در سال ۲۰۲۵ به بازار بیاید، جایگزینی برای تراشه اورین است که هم‌اکنون توسط آنویدیا برای استفاده در خودروها تولید می‌شود. هنوز اطلاعات فنی چندانی در مورد تراشه مذکور منتشر نشده، اما آنویدیا می‌گوید تراشه مذکور دارای یک پردازنده گرافیکی قدرتمند و هسته‌های جدید ای. آر. ام. روی پردازنده مرکزی خود است. یک واحد جدید برای پردازش داده موسوم به بلو فیلد نیز روی این تراشه نصب می‌شود که برای انجام پردازش‌های حجیم مربوط به هوش مصنوعی قابل استفاده



تراشه «آتلان درایو» پردازنده نسل جدید خودروان‌ها

«آنویدیا»؛ پشتیبان خودروهای الکتریکی «بی‌وای‌دی» و «اکس‌پنگ» در سال ۲۰۲۵



مریم شرافتی

m.sherafati@autoworld.ir

به‌زودی شرکت سازنده آیفون را از نظر ارزش پشت‌سر بگذارد! این شرکت همچنین اعلام کرد با کمک نرم‌افزارهای جدید خود به نام «میکروسرویس‌ها» بازدهی سیستم را بالا می‌برد تا تعبیه مدل‌های هوش مصنوعی در سازوکار شرکت‌ها و به‌خصوص خودروان‌ها آسان‌تر شود. آنویدیا می‌گوید شرکت خودروهای الکتریکی «بی‌وای‌دی» و «اکس‌پنگ» چین از این تراشه‌ها استفاده خواهند کرد. البته باید گفت برخی مدل‌های ۲۰۲۵ از پنل‌های خورشیدی یکپارچه برای تولید برق استفاده خواهند کرد که می‌تواند به افزایش برد خودروهای الکتریکی کمک کند. از دیگر ویژگی‌های مهم خودروهای ۲۰۲۵، فناوری‌های اتصال پیشرفته است که به خودروها اجازه می‌دهد به شبکه‌های گسترده‌ای از دستگاه‌ها و سیستم‌ها متصل شوند. این شامل ارتباطات V2X، اینترنت اشیا (IoT) و سیستم‌های اطلاعات و سرگرمی پیشرفته است. با استفاده از این تراشه‌ها، سیستم‌های اطلاعات و سرگرمی پیشرفته‌تر خواهند شد و قابلیت‌هایی مانند کنترل صوتی، دستیارهای مجازی و نمایشگرهای واقعیت افزوده (AR) را به‌سر نشینان ارائه خواهند داد.

مهم‌ترین تولیدکنندگان جهان در این بخش، شرکت «آنویدیا» است. این شرکت، نسل بعدی تراشه هوش مصنوعی خود را با نام Rubin در ۲۰۲۶ عرضه می‌کند که در خودروان‌ها کاربرد بسیار تأثیرگذاری خواهد داشت. خانواده تراشه‌های «روبین» شامل کارت‌های گرافیک (GPU)، پردازنده‌های مرکزی (CPU) و تراشه‌های مخصوص شبکه خواهد بود. از سوی دیگر پردازنده مرکزی جدید این شرکت Vera نام دارد و در کارت‌های گرافیک برای تأمین قدرت آپلیکیشن‌های هوش مصنوعی از حافظه‌های ساخت SK Hynix، مایکرون و سامسونگ استفاده خواهند کرد. این حافظه‌ها پهنای باند زیادی خواهند داشت. اگرچه اطلاعات زیادی درباره معماری پردازنده Vera در دسترس نیست، اما این پلت‌فرم از سوئیچ‌های NVLink 6 پشتیبانی خواهد کرد که حداکثر سرعت ۳۶۰۰ گیگابایت بر ثانیه را فراهم می‌کنند. آنویدیا در حال حاضر حدود ۸۰ درصد از بازار تراشه‌های هوش مصنوعی را در اختیار دارد. به‌لطف رونق هوش مصنوعی، ارزش بازار این شرکت رشد خیره‌کننده‌ای داشته؛ به‌طوری که آنویدیا اکنون سومین شرکت ارزشمند جهان است و در یک قدمی آبل قرار دارد و شاید

خودروهای الکتریکی پیشرفته (Advanced Electric Vehicles) یا به‌اختصار EVs نقطه عطف مهم صنعت خودرو در سال ۲۰۲۵ خواهند بود. با افزایش تقاضا برای خودروهای پاک‌تر و سیاست‌های سختگیرانه‌تر زیست‌محیطی، خودروسازان به سرعت در حال بهبود فناوری‌های باتری و توسعه مدل‌های جدید و کارآمدتر هستند. در همین رابطه باتری‌های حالت جامد (Solid-State Batteries) هر چند ظرفیت انرژی بالاتر و زمان شارژ کوتاه‌تری دارند، اما در حال جایگزینی باتری‌های لیتیوم-یونی سنتی هستند. این باتری‌ها ایمن‌تر و سبک‌تر بوده و طول عمر بیشتری دارند. از سوی دیگر فناوری‌های شارژ فوق‌سریع که می‌توانند در چند دقیقه خودرو را به‌طور کامل شارژ کنند، به‌یک‌ی از ویژگی‌های استاندارد خودروهای الکتریکی تبدیل خواهند شد. خودروهای الکتریکی ۲۰۲۵ به‌لطف باتری‌های پیشرفته‌تر، برد بیشتری خواهند داشت؛ به‌طوری که برخی از مدل‌ها قادر خواهند بود تا بیش از هزار کیلومتر با یک بار شارژ طی کنند. دستیابی به این مهم به دنبال تحول در زیرساخت‌ها و شارژرهای داده‌است. اما برای رسیدن به این جایگاه نیاز به فناوری‌های بسیار مدرن است. یکی از این موارد که امروزه در خودروهای برقی کاربرد چشمگیری دارد، تراشه است. یکی از اصلی‌ترین و

صبا باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف‌کننده (تومان) هر آمپر (تک‌فروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	۵۰ آمپر سیلد L2 پراید KOTRA	سیلد	صبا باتری برندهای مختلف با نام‌های: VARIAN, ARMO NEW, SABAS, SCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSHO, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWSKA, SMART SABA, KHAZAR, KABOOK, NONO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW VEREK, RAYEN, NIRO, RONIZ, SUPERSTART, NANO, SOULAL, HITECH, KOTRA به‌لطف عرضه می‌شود.	گارانتی محصولات صبا باتری با توجه به زمان انبارداری ۱۶ ماهه می‌باشد	۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	۵۵ آمپر سیلد واریان	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری ساینا	۶۶ آمپر سیلد واریان	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری کوئیک	۷۰ آمپر سیلد بلند واریان	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۷۴ آمپر سیلد (V) پراید راین	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۹۰ آمپر سیلد‌های تک	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری تندر و ساندررو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	
	باتری خانواده دنا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۳,۰۰۰	۳۵,۰۰۰	

آذر باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف‌کننده (تومان) هر آمپر (تک‌فروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	آذر باتری با برندهای ویگور، آذر، سولیفان، زئوس، الوند، روشن، ماموت و یادانا به بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری ۱۲ ماهه می‌باشند	۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری ساینا	۵۵-۶۰-۷۴ (فابیک کارخانه)	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری تندر و ساندررو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	
	باتری خانواده دنا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۵,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	

نیروگستران خراسان (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف‌کننده (تومان) هر آمپر (تک‌فروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	نیروگستران خراسان با برندهای مختلف با نام‌های: VOLTA, CENE, SHARK, VOLGA, CENE, SHARK, TURBO و SILVER عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات نیروگستران خراسان ۱۵ ماهه می‌باشند	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری ساینا	۵۵-۶۰-۷۴ (فابیک کارخانه)	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری تندر و ساندررو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده دنا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	

سپاهان باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف‌کننده (تومان) هر آمپر (تک‌فروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	سپاهان باتری با برندهای بارکس، پاور ایکس، سوزوکی، سوپو، پرجیس، اوربیتال، اورانوس، سیولکس و یاشا، بیا پوشش آمیزش ۱۵ آمپر تا ۲۱۰ آمپر تحت استاندارد های DIN و GIS محصولات خود را عرضه می‌شود.	گارانتی محصولات سپاهان باتری بعضی از محصولات این شرکت همانند اوربیتال EFB یا سوزوکی ۱۵ ماهه، اوربیتال پریمیوم و اوربیتال پرفورمنس محصولات ۱۵ ماهه می‌باشند	۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری ساینا	۵۵-۶۰-۷۴ (فابیک کارخانه)	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری تندر و ساندررو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	
	باتری خانواده دنا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۴۳,۰۰۰	۴۵,۰۰۰	

پاسارگاد باتری (ایران)	محصولات	نام باتری	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	برندهای موجود در بازار	گارانتی	قیمت تولیدکننده (تومان) هر آمپر	قیمت مصرف‌کننده (تومان) هر آمپر (تک‌فروشی)	تصاویر
	باتری خانواده پراید	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد	پاسارگاد باتری با برندهای همچون پروتون، شاهین، سیمرخ، عقاب، نیز، هتدل، لیدر، تایگون، باتریکس، کینگ پاور به بازار عرضه می‌شود.	گارانتی کلیه محصولات پاسارگاد باتری ۱۵ ماهه می‌باشند	۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده تیبیا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری ساینا	۵۵-۶۰-۷۴ (فابیک کارخانه)	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری کوئیک	۶۶-۷۴	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری تندر و ساندررو	۶۰-۶۶-۷۴	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	
	باتری خانواده دنا	۵۵L1 (فاب کوچک)، ۵۵L2 (فاب بزرگ)، ۵۵ و ۶۰	سیلد			۳۹,۰۰۰	۴۲,۵۰۰	



واکنش رئیس شورای شهر تهران به خاموشی چراغ‌های راهنمایی و رانندگی



همشهری آنلاین: رئیس شورای اسلامی شهر تهران با پرداختن به موضوع کاهش مصرف برق گفت: پیشنهاد ما به پلیس این بود که چراغ‌هایی که برای مثال چهار چراغ دارند، به دو چراغ کاهش پیدا کنند یا تابلوهای تبلیغاتی بر مصرف خاموش شوند. مهدی چمران در حاشیه دویست و هشتادمین جلسه شورای اسلامی شهر تهران با بیان اینکه چراغ‌های راهنمایی و رانندگی نباید بی‌منطق خاموش شوند، بیان کرد: وقتی چراغ نباشد، شرایط نامناسبی ایجاد می‌شود و حجم رفت و آمدها به دنبال آن افزایش خواهد یافت و به تبع آن ترافیک نیز بیشتر می‌شود. چمران با اعلام

اینکه شهر به اندازه‌ای شلوغ است که در ساعات ترافیک، تصادف فوتی رخ نمی‌دهد، گفت: عمده این تصادفات در خارج از شهر اتفاق می‌افتد و در سطح شهر این تصادفات در ساعات خلوت رخ می‌دهد. وی با اشاره به کاهش مصرف برق افزود: پیشنهاد ما به پلیس این بود که چراغ‌هایی که برای مثال چهار چراغ دارند، به دو چراغ کاهش پیدا کنند و یا تابلوهای تبلیغاتی بر مصرف خاموش شوند. رئیس شورای شهر تهران با اعلام اینکه دقیقاً نامی دادم اتوبوس‌های وارداتی کجا هستند، اما ترخیص ۱۰ اتوبوس انجام شده و در مسیر تهران هستند، یاد آور شد: بیش از یک صد دستگاه اتوبوس دیگر نیز آماده ورود به بندر است.

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران:

برای توسعه دوچرخه‌سواری باید جنگید!

شورا را می‌توان در یافت کرد. نباید ظرفیت‌های موجود را سوزاند. اگر پول ساخت یک پل خودرویی را به توسعه دوچرخه‌سواری اختصاص دهیم، می‌توانیم در وجه به وجب این شهر دوچرخه قرار دهیم تا هم از آلودگی هوا بکاهیم و هم ترافیک را کاهش دهیم.

افتتاح نخستین مدرسه الگوی حمل‌ونقل پاک در شهر تهران چندی پیش، خبر راهاندازی نخستین مدرسه الگوی دوچرخه‌سواری تهران در منطقه ۱۴ نیز منتشر شد. رضا تربت‌جو، معاون حمل‌ونقل و ترافیک منطقه ۱۴ در این باره گفت: به منظور توسعه فرهنگ دوچرخه‌سواری در نسل جدید و همچنین گسترش حمل‌ونقل پاک، نخستین مدرسه الگوی حمل‌ونقل پاک در دبیرستان متوسطه اول شهیدافتخاری منطقه راهاندازی شد. تربت‌جو با اشاره به اعطای تندیس اولین مدرسه الگوی حمل‌ونقل پاک به مدیر این مدرسه، افزود: ویژه برنامه‌های متنوعی برای بهبود رفتارهای ترافیکی شهروندان در منطقه اجرایی شده است. وی افزود: در این راستا کارگاه آموزش رایگان مهارت دوچرخه‌سواری، قوانین تردد ایمن با دوچرخه در معابر شهری همراه با مسابقه مهارتی دوچرخه‌سواری شهری ویژه نوجوانان دانش آموز تدارک دیده شده و به اجرا در آمد. تربت‌جو با اشاره به اهدای هدایا به برگزیدگان این دوره از مسابقات، یادآور شد: در همین راستا نخستین کانون دوچرخه‌سواری دانش آموزی نیز تشکیل شد تا نوجوانان اعضای کانون، مسئولیت توسعه حمل‌ونقل پاک را در میان همسالان خود بر عهده گیرند. معاون حمل‌ونقل و ترافیک منطقه در پایان با بیان اینکه دوچرخه بهترین انتخاب برای سفرهای درون‌شهری کوتاه‌برد است، افزود: با حمایت مدیران مدارس و کمک به سلامت‌های شهر است، بیان کرد: با حمایت مدیران مدارس این بخش از پایتخت و ایجاد فضای مناسب جهت نگهداری دوچرخه‌ها، برای توسعه این طرح آموزشی در قالب آموزش، برگزاری تورهای دوچرخه‌سواری شهری، تجهیز اعضا کانون دوچرخه‌سواری مدرسه به وسایل ایمنی و... اهتمام ویژه داریم تا این ایده به عنوان یک مدل حمل‌ونقل قابل قبول در مدارس محلات منطقه اجرایی شود.



خواهش من این است تا جایی که می‌توانیم برای شرکت‌هایی که دوچرخه اشتراکی فراهم می‌کنند، تسهیلگر باشیم و مشکل ایجاد نکنیم. وی با بیان اینکه باید در این دوره دوچرخه‌سواری را ارتقا بخشیم، اظهار کرد: به جای آنکه اشکالات را بر طرف کنیم با کج‌سلیقگی‌ها برخی مسیرهای تردد دوچرخه را هم خراب کردیم تا تبدیل به جای پارک خودرو شوند. تشکر می‌کنم گفت: افرادی که تخصصی در حوزه دوچرخه‌سواری نداشتند، برنامه‌ها را زمین گیر کردند. وی افزود: ما در آخر دوره شورا قرار داریم و اگر اشتباه کرده‌ایم باید عذرخواهی کنیم و بستر بازگشت دوچرخه‌ها را فراهم کنیم. رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران بیان کرد: شهروندان تهرانی علاقه‌مند به استفاده از دوچرخه هستند و برای کاهش ترافیک و مصرف سوخت باید با شجاعت سیستم دوچرخه‌سواری را در تهران ایجاد کرد. وی ادامه داد: برای دوچرخه‌سواری باید جنگید. اگر پیشنهاد عقلایی آورده شود، مصوبه

با شرکت سرمایه‌گذار رفتار شد که او را مجبور کرد تا هزاران دوچرخه خود را زیر پل جوادیه و در فضای باز رها کند. رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران افزود: ما دچار برخی خطاهای مفهومی شده‌ایم و نمی‌خواهیم آنها را اصلاح کنیم. وی ادامه داد: اگر مساله بفرغ شود، حل نخواهد شد. تهران شهری شیب‌دار است، چندان ایمن نیست، فضای پارک در آن وجود ندارد و بسیاری چالش‌های دیگر که حل آنها سخت و تا حدودی ناممکن است؛ اما برای حل مشکل دوچرخه‌سواری باید اقدامات عملیاتی انجام داد. تشکر می‌کنم گفت: تشکر می‌کنم با بیان اینکه باید از دوچرخه‌سواران پشتیبانی کرد، گفت: نه تنها باید برای دوچرخه‌سواران مسیر امن و امکان پارک ایجاد کرد و برای آنها جای که دوچرخه ندارند نیز باید دوچرخه اشتراکی فراهم کنیم بلکه باید دوچرخه‌ها را در سطح شهر تهران توسعه دهیم تا امکان استفاده شهروندان از این وسیله نقلیه فراهم شود. رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران بیان کرد:



علی زاندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

در چند دهه گذشته دوچرخه‌سواری امری عادی در تهران و بسیاری از شهرهای کشور به شمار می‌رفت، اما متأسفانه با عملکرد ناقص در حوزه فرهنگ‌سازی و غلبه خودرومحوری، شانس دوچرخه‌سواری از شهروندان به خصوص پایتخت گرفته شده است. در حال حاضر این سوال مطرح می‌شود آیا مسئولان شهری برنامه‌ای برای گسترش دوچرخه‌سواری در پایتخت دارند؟ در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

اقدامات عملی برای حل مشکل دوچرخه‌سواری چند روز قبل، جلسه کمیسیون عمران و حمل‌ونقل در خصوص ارائه گزارش عملکرد سازمان حمل‌ونقل و ترافیک برای دوچرخه و حمل‌ونقل پاک با حضور سیدجعفر تشکر هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران و پوریا علیمردانی، رئیس سازمان ترافیک شهرداری تهران برگزار شد. در ابتدای این جلسه علیمردانی گفت: تست‌های اولیه دوچرخه‌های اشتراکی از یک شرکت دریافت شده و در خصوص قرار داد دوچرخه و موتورهای برقی برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته که در بستر آن قرار است به سمت حمل‌ونقل کاری و آموزشی حرکت کند و همچنین مقرر شده است به سفرهای تفریحی یا ارائه داده نشود. در ادامه این جلسه، مشاور سازمان ترافیک آخرین وضعیت دوچرخه‌های شهر تهران، جای پارک دوچرخه‌ها، تعداد خانه‌های دوچرخه و قرار دادهای امضاشده در حوزه دوچرخه، موتور و اسکوتر برقی را تشریح کرد. سیدجعفر تشکر هاشمی هم با تأکید بر اینکه سرمایه‌یکی از شرکت‌های فعال در این زمینه بود، گفت: در این دوره از مدیریت شهری به گونه‌ای

شهرک اتومبیل گودرزی

بزرگترین مجموعه خودرویی و موتوری پایتخت و البرز



- | | | | |
|-----------------|--------|-----|----------------------|
| کرج، خ داریوش | MUM | فتح | تجربش |
| کرج، جهانشهر | FOWNIX | فتح | سعادت آباد |
| کرج، جهانشهر | BAHMAN | فتح | شهرک گلستان |
| کرج، عظیمیه | BAHMAN | فتح | کاشانی |
| کرج، عظیمیه | XTRIM | فتح | باملند |
| کرج، میدان سپاه | BAHMAN | فتح | نیابت مال |
| کرج، خ داریوش | BAHMAN | فتح | تهرانپارس |
| شهریار | BAHMAN | فتح | عباس آباد مولتی برند |
| اسلامشهر | BAHMAN | فتح | |





Autoworld.ir

دوشنبه ۲۸ آبان ۱۴۰۳. سال دهم. شماره ۲۲۱۴

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان ۳۱ شیراز ۲۷ مشهد ۲۷ تبریز ۲۴ ارومیه ۲۴ رشت ۲۳ گرگان ۲۵ ساری ۲۴ شهرکرد ۲۹ اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸

بیلبورد Billboard

«مسیر خوب»

«در «لیما» به دلیل ترافیک به نظر می‌رسد مسافت‌ها هر روز طولانی‌تر می‌شود. اما وقتی سوار موتورسیکلت می‌شوید، این حس را به شما القا می‌کند که ۲۰ کیلومتر را طی کرده‌اید! So-Moto در کمپین حرفه‌ای خود با عنوان «مسیر خوب» استفاده از موتورسیکلت را به عنوان راهکار معرفی کرده است.

EN MOTO, LAS DISTANCIAS SE HACEN MÁS CORTAS

ENCUENTRA LA TUYA EN WWW.SOMOSMOTO.PE

اهمیت مطالعه دفترچه راهنمای خودرو

بسیاری از مالکان خودروها به اهمیت دفترچه راهنمای خودرو توجهی ندارند و هنگام بروز مشکل در خودرو نیز به جای مراجعه به آن، به دنبال رفع مشکل از طریق بررسی و جست‌وجو در فضای مجازی یا گفت‌وگو با دوستان و آشنایان هستند! این در حالی است که کمپانی سازنده خودرو در دفترچه راهنمای آن، به روش استفاده درست از بخش‌های مختلف خودرو اشاره کرده و توصیه‌های لازم را برای تعویض قطعات مصرفی ارائه داده تا از این طریق ضمن پایین آمدن هزینه نگهداری خودرو، عمر مفید آن افزایش یابد. به عنوان مثال در بخش اطلاعات فنی دفترچه راهنمای خودرو، به زمان تعویض روغن موتور، روغن گیربکس، روغن ترمز، لنت ترمز، شمع‌ها، وایر و... اشاره شده و شما می‌توانید از پیشنهادهای شرکت سازنده خودرو برای استفاده از محصولات مطمئن و استاندارد در این زمینه بهره‌مند شوید. در این دفترچه همچنین به این مساله مهم اشاره شده است که خودرو صفر کیلومتر باید با چه کار کردی برای انجام سرویس‌های دوره‌ای به نمایندگی مربوطه مراجعه کند تا مشمول خدمات گارانتی شود. از طرفی توجه به این نکات و نگهداری خودرو در وضعیت استاندارد، کیفیت بالای رانندگی، ایمنی و آسایش سرنشینان خودرو را به همراه دارد. در نهایت باید به این مساله توجه داشت که خودروهای جدید از سیستم‌های به‌روز و آپشن‌های مختلفی بهره می‌برند که تنها در صورت مطالعه دقیق دفترچه راهنمای آن‌ها، راننده به‌وجود این آپشن‌ها پی خواهد برد و می‌تواند بیشترین سود را از آن‌ها ببرد. بر این اساس بی‌توجهی به مطالب مندرج در دفترچه راهنما، ضمن بالا بردن هزینه نگهداری خودرو، قابلیت‌های آن را نیز از دید راننده و مالک خودرو پنهان می‌دارد.

حرف آخر

The Last Word
علی زراندوز

روزنامه‌نگار



نکته آموزشی



مواجه خواهد شد. با این تفصیلات اگر سیستم‌های کمکی خودرو شما به درستی عمل نمی‌کنند، نباید از این بابت نگران شوید؛ زیرا در بیشتر مواقع مشکل خاصی وجود ندارد و این ضعف عملکرد ناشی از ماهیت کلی آن است. گفتنی است هنگام رانندگی در شرایط بد جوی، به سیستم‌های کمکی نصب‌شده روی خودرو چندان اعتماد نکنید و تا حد ممکن با سرعت پایین رانندگی کنید.

در خودروهای جدید (به خصوص مدل‌های وارداتی) از سیستم‌های کمکی راننده همچون پایش نقطه کور، کروز کنترل تطبیقی و... استفاده می‌شود. بیشتر این سیستم‌ها به کمک سنسورهای راداری عمل می‌کنند و حساسیت فراوانی نسبت به شرایط جوی دارند. به عبارت دیگر در صورت مساعد نبودن شرایط جوی، ضربه خوردن یا خیس شدن، عملکرد آن‌ها مشکل

اختلال عملکرد رادار



PARS LENT
www.parslent.com



لنت ترمز را فقط با نام پارس می‌شناسیم!

PRO TEC
by bluechem GROUP

...because it works!



دلاری تاییدیه از
معتبرترین خودروسازان جهان

15W-40 CI-4/SL

www.bluechemgroup.com

@proteiranofficial

www.aryachemi.com

021 79406



ENGINEERED AND
MADE IN GERMANY

High Performance
Diesel Engine Oil

