

# دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM



«اصلاح ساختارها» و «تغییر رویکرد دولت»؛  
دو گام اساسی برای برون‌رفت  
صنعت خودرو از بحران

۳ صفحات ۳ و ۲



نگاهی به آخرین مدل از سدان  
محبوب نیشان

۱۲ صفحه ۴

استارت  
Start



علیرضا کافی

عضو شورای سردبیری

لزوم اهمیت بخشیدن به  
انجمن واردکنندگان لاستیک

به رغم دیدگاه عامه مردم درباره خودرو اما باید گفت  
این کالا آنقدر ساده و معمولی نیست که هر بازرگانی  
بدون دانش فنی و تنها با در اختیار داشتن منابع...

۲ صفحه ۴

تیرهای امروز  
Titles

نمادهای جاده مخصوص در راه رشد قیمت سهام

ارزش بازار گروه خودرویی در آستانه  
فتح قله ۳۰۰ هزار میلیارد تومانی

۵ صفحه ۴

طرح مهندسی معکوس خودرو  
نسلاً متوقف شده است

۵ صفحه ۴

عرضه خودروهای وارداتی  
با قیمت علی‌الحساب

۱۰ صفحه ۴

فراخوان پیشراندهای دوگانه برقی / بنزینی  
افزایش چشمگیر داشته است

هجوم هیبریدها به نمایندگی  
خودروسازان

۶ صفحه ۴

در مرحله پنجم ثبت‌نام خودروهای وارداتی انجام شد:

## عرضه سه مدل خودرو نیشان برای سلیقه‌های مختلف توسط «نامی خودرو»

دور جدید عرضه خودروهای وارداتی یا به عبارت بهتر پنجمین نوبت ثبت‌نام خودروهای وارداتی در هفته جاری آغاز شده است و برای مدت محدودی ادامه خواهد داشت. نامی خودرو...

۱۴ صفحه ۴

قانونی که به نوسازی ناوگان کشورهای ثالث  
کمک می‌کند

واردات خودروهای  
دست دوم؛ از موانع اجرا  
تامزایا و معایب

۴ صفحه ۴

رکود سنگین افسار بازار سرکش را در دست گرفت

کاهش قیمت‌ها در بازار  
خودرو در نبود خریدار

بخش مربوط به واردات خودرو در لایحه بودجه سال  
۱۴۰۴ با تصمیم رئیس مجلس، برای بررسی مجدد...

۷ صفحه ۴

ورود ۵۰۰ الکتروباس به ناوگان اتوبوسرانی تهران  
تا پایان سال

چشم پایتخت به  
اتوبوس‌های برقی چینی  
روشن می‌شود؟

۹ صفحه ۴

فروش نقدی و اقساطی ۴ محصول «کرمان خودرو» آغاز شد

ارائه سرویس ادواری رایگان تا ۵۰ هزار کیلومتر در خرید نقدی جک «J4»

۸ صفحه ۴



AZIN TANEH

رانندگی ایمن با سیستم ترمز «آذین تنه»

حرف اول را در صنعت قطعات ترمز ایران می‌زنیم



همگام با  
نوآوری‌های  
جهان

IREMCO

گروه صنعتی اتحاد موتور



EYQUEM

IREMCO SPARK PLUG

EYQUEM IRIDIUM

www.iremco.co.ir TEL: +98 21 49001



داکار ۲۰۲۳ را به دست مشتری رساند تا بتواند یاد و خاطره ۹۱۱ بیروز رقابت ۱۹۸۴ را گرمی بدارد. به این ترتیب تمام ذخیره ۲۵۰۰ دستگاهی ۹۱۱ داکار ۹۹۲ تحویل خریداران شده است. ناگفته نماند پورشه تنها برندی نیست که سراغ تولید یک نسخه رالی از سوپراسپرت خود رفت؛ لامبورگینی هم با معرفی اوراکان استراتو، عرضه را بر ۹۱۱ داکار تنگ کرد. برای مقایسه عملکرد این دو سوپراسپرت، مقاله «مقایسه پورشه ۹۱۱ داکار و اوراکان استراتو» را مطالعه کنید. طرفداران پورشه می‌توانند پیش از تحویل رسمی این 911 Sonderwunsch به مالک، از آن در موزه پورشه در آلمان بازدید کنند.

در مسابقه دشوار رالی پاریس-داکار سال ۱۹۸۴، سه دستگاه ۹۱۱ به رقابت با سایر شرکت کنندگان سرسخت پرداختند. یک دستگاه پورشه ۹۱۱ به خاطر نقص فنی در بخش سیم کشی به مقام ششم رسید، یکی بیست و ششم شد و نمونه آخر که اتفاقاً تقویت شده هم بود و از فاصله بیشتر از سطح زمین، بدنه مستحکم شده، سیستم چهار چرخ محرک جدید و بدنه پلاستیکی سبک وزن سود می‌برد، به مقام نخست دست یافت. این خودرو موفق شد پس از پیمایش مسافتی ۱۱ هزار کیلومتری به این عنوان دست پیدا کند. حال شرکت آلمانی پورشه با به یاد داشتن این قهرمانی افسانه‌ای، آخرین نمونه تولید شده از ۹۱۱



رالی داکار  
به احترام پورشه «۹۱۱»

«اصلاح ساختارها» و «تغییر رویکرد دولت»

## دو گام اساسی برای برون رفت صنعت خودرو از بحران

امیر حسن کاکایی، فعال و کارشناس صنعت خودرو: خودروسازان به امید تامین نقدینگی، پیش فروش‌هایی انجام داده‌اند که فراتر از توان تولیدی آن‌ها بوده است

**همان‌طور که مطرح شد: قیمت گذاری دستوری یکی از موضوعات بحث برانگیز در صنعت خودرو است. این سیاست با چه هدفی آغاز شد و چرا در عمل به ضرر تولید کنندگان و مصرف کنندگان تمام شده است؟**

قیمت گذاری دستوری ابتدائیت حمایت از مصرف کنندگان و کنترل بازار شروع شد. اما در عمل، نتایج کاملاً متفاوتی به همراه داشت. این سیاست، تولید کنندگان را مجبور کرده است که محصولات خود را با قیمتی پایین تر از هزینه واقعی تولید به بازار مصرف عرضه کنند. در نتیجه، زیان انباشته‌ای به وجود آمده که توان مالی شرکت‌ها را به شدت کاهش داده است. از سوی دیگر، وقتی تولید کننده نمی‌تواند هزینه‌های خود را پوشش دهد، چگونه می‌تواند به تحقیق و توسعه، بهبود کیفیت و افزایش بهره‌وری بپردازد؟ نتیجه این وضعیت، کاهش کیفیت خودروها و افزایش نارضایتی مصرف کنندگان بوده است. همچنین، قیمت گذاری دستوری باعث ایجاد یک بازار دو گانه شده است؛ بازاری رسمی با قیمت پایین و بازاری غیر رسمی با قیمت‌های گزاف. در این میان، واسطه‌ها و دلالان بیشتری سود را می‌برند و مصرف کننده واقعی متضرر می‌شود. به همین دلیل، معتقدم که این سیاست باید هر چه زودتر کنار گذاشته شود و بازار بر اساس مکانیزم عرضه و تقاضا عمل کند.

**خصوصی سازی در صنعت خودرو یکی از مواردی است که همواره بحث برانگیز بوده، چرا**

ناکار آمدی خصوصی سازی‌های انجام شده در صنعت خودرو پرداخته است و بر لزوم اصلاح ساختار مدیریتی و ورود سرمایه گذاران واقعی به این عرصه تاکید دارد.

**با توجه به نقش صنعت خودرو در اقتصاد ایران و مشکلاتی که سال‌هاست این صنعت را گرفتار کرده، تحلیل شما از وضعیت فعلی چیست؟ آیا این مشکلات به یک بحران مزمن تبدیل شده یا هنوز راهی برای برون رفت از آن وجود دارد؟**

صنعت خودرو ایران چند دهه در گیر یک بحران ساختاری شده است. بسیاری از مشکلات امروز، ناشی از سیاست‌گذاری‌های اشتباهی است که طی این دهه‌ها ادامه یافته‌اند. از جمله سیاست‌هایی که توان به قیمت گذاری دستوری اشاره کرد که به جای ایجاد تعادل در بازار، تعارضاتی جدی میان هزینه تولید و قیمت فروش ایجاد کرده است. این بحران مزمن، نتیجه دخالت بیش از حد دولت در این صنعت است. تولید کنندگان به جای این که تمرکز خود را بر بهبود کیفیت و افزایش بهره‌وری بگذارند، مجبور به اجرای سیاست‌هایی شده‌اند که نه تنها زیان ده هستند، بلکه انگیزه برای نوآوری و توسعه را نیز از بین می‌برند. با این حال، من معتقدم با تصمیم‌گیری‌های درست و شجاعانه، هنوز می‌توان این صنعت را به مسیر درست هدایت کرد. اصلاح ساختارها و تغییر رویکرد دولت، دو گام اساسی برای برون رفت از این بحران هستند.



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

صنعت خودرو ایران یکی از بزرگ‌ترین و پیچیده‌ترین بخش‌های اقتصادی کشور است که در طول چند دهه گذشته با چالش‌ها و بحران‌های مختلفی روبرو بوده است. از جمله مهم‌ترین مشکلات این صنعت می‌توان به قیمت گذاری دستوری، خصوصی سازی ناکار آمد و بحران‌های مدیریتی اشاره کرد. این مسائل، علاوه بر ایجاد نارضایتی در میان مصرف کنندگان، تأثیرات منفی زیادی بر عملکرد تولید کنندگان و شرایط اقتصادی کشور گذاشته است. در این شرایط، امیر حسن کاکایی، فعال و کارشناس صنعت خودرو و عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به تحلیل و بررسی وضعیت کنونی صنعت خودرو پرداخته و راهکارهایی برای برون رفت از بحران‌های موجود ارائه می‌کند. وی در این ادامه به طور خاص به مسائلی چون قیمت گذاری دستوری و تأثیرات آن بر تولید و بازار خودرو اشاره می‌کند. کاکایی معتقد است که این سیاست، به رغم هدف گذاری‌های اولیه برای حمایت از مصرف کنندگان، در عمل باعث کاهش کیفیت تولیدات، زیان دهی خودروسازان و افزایش مشکلات اقتصادی در صنعت خودرو شده است. وی همچنین به

## لزوم اهمیت بخشیدن به انجمن وارد کنندگان لاستیک

به رغم دیدگاه عامه مردم درباره اما کالای ساده‌ای نیست که هر بازرگانی بدون دانش فنی و تنها با در اختیار داشتن منابع مالی و دریافت ارز، توانایی تامین و گارانتی آن را در بازار داشته باشد به ویژه زمانی که موضوع تایرهای باری-اتوبوسی با حساسیت‌های بالا مطرح است. پس در اینجاست که باید نقش انجمن‌های تخصصی بیشتر از پیش پررنگ شود. در مقوله تایرهای رادیال باری-اتوبوسی از سال‌ها قبل، شرکت‌های وارد کننده به عنوان نماینده رسمی و انحصاری تیرسازان مطرح دنیا در کشور مشغول فعالیت بوده‌اند و واردات رسمی و همچنین گارانتی تایرهای وارداتی را هم بر عهده داشتند. تا جایی که تایرهای باری-اتوبوسی بر اساس نیاز بازار، ناوگان حمل و نقل بار و مسافر و راننده‌ها تامین و به کشور وارد می‌شد. اما پس از کمبودهای ایجاد شده در تامین تایر سنگین طی چند سال گذشته، یکباره دروازه واردات برای تمامی تجار باز و شرط داشتن نمایندگی رسمی از تولید کننده خارجی برداشته شد. در این فضا، شرکت‌های بازرگانی و تجاری پا به میدان گذاشتند که دانش کافی درباره صنعت و بازار تایر در اختیار نداشتند و سرمایه‌های ملی را در قالب ارزهای دولتی و حتی نیمایی سرازیر کارخانه‌هایی در چین کردند که محصولاتی نه چندان با کیفیت تولید می‌کنند. در برخی موارد نیز بیش از اظهار ی‌های هنگام خرید مزید بر علت شد تا سود سرشاری به جیب این افراد سرازیر شود و البته زیان ناشی از این کار به ناوگان حمل و نقل و مردم برسد. تایرهایی با کیفیت نامطلوب که توجیهی برای استفاده در ناوگان حمل مسافر ندارند و در بخش باری هم با طول عمر کمتر و میزان خسارت بالاتر منابع مالی کشور را به هدر می‌دهند. در این فضا و با توجه به حضور شرکت‌های موفق و با سابقه در عرصه واردات تایرهای سواری و سنگین در کشور جادار وزارت صمت به عنوان متولی تامین نیاز کشور به کالاهای وارداتی همکاری خود را با انجمن‌های تخصصی به ویژه انجمن وارد کنندگان لاستیک بیشتر کرده و به دو صورت واردات اصولی و با قاعده تایر به کشور را حمایت کند. شیوه اول یعنی جلوگیری از فعالیت شرکت‌های فاقد نمایندگی و تخصص؛ می‌تواند نظام واردات تایر در کشور را بهبود ببخشد و خدمات پس از فروش و گارانتی را نیز به شکل صحیحی به اجرا در آورد. اما مشکل دوم؛ حمایت از شرکت‌های با سابقه و دارای نمایندگی از تولید کنندگان داخلی در زمینه زمان تخصصی ارز، نرخ ارز تخصصی و... است که چنین اقدامی می‌تواند این بازار را مانند گذشته به بازاری تخصصی تبدیل کند. بازاری که بهبود عملکرد در آن در نهایت به نفع کشور و مردم است، چرا که هم منابع ارزی با هزینه کم در دست هنگام خریدهای خارجی حفظ می‌شود و هم جان و مال مردم حفظ خواهد شد.



علیرضا کافی

عضو شورای سردبیری

MADE IN KOREA

KGM

صنایع خودروسازی ایلیا

MUSSO

صنایع خودروسازی ایلیا: تهران، بلوار المپیک، خیابان ۲۵، خیابان حسینی، پلاک ۱۹ • کد پستی: ۱۴۸۵۹۶۷۶۲۱ • ۱۴۸۸

www.ilia-Auto.com @ ilia\_auto ILIA Automobile MFG. ©

یا پروتو تایپ فراتر از فنندوبه تولید نرسیدند. یکی از این خودروها، NART نام داشت که بایده زاکاتو پیشترانه کاد بلاک، ساخت نارت زاکاتو حدود دو سال طول کشید و سرانجام لوکس اروپایی آن سال ها باشد. ساخت نارت زاکاتو حدود دو سال طول کشید و سرانجام در نمایشگاه خودرو تورین ۱۹۷۰ به نمایش درآمد و با استقبال مردم و مطبوعات مواجه شد. این گرند تورر ایتالیایی - آمریکایی چندماه بعد در نمایشگاه خودرو نیویورک هم به نمایش گذاشته شد و باز هم بین بازدیدکنندگان بسیار مورد توجه قرار گرفت تا جایی که حتی چند ثروتمند برای سفارش آن مبالغی پرداخت کردند.

◀ NART گرند تورر جذابی بود که در سال ۱۹۷۰ بایده زاکاتو بر اساس کاد بلاک الدورادو ساخته شد ولی متأسفانه هیچ گاه به تولید نرسید. در دهه های ۶۰، ۷۰ و ۸۰ میلادی، همکاری شرکت های ایتالیایی و آمریکایی منجر به خلق خودروهای فوق العاده ای مثل دئوماسو پانتر، ایزو گر فو و آپولو GT شد. این خودروها که بدنه های زیبایی ایتالیایی را با پیشترانه های V8 قدرتمند آمریکایی ترکیب می کردند، حتی نیم قرن پس از تولید همچنان مورد علاقه بسیاری از طرفداران هستند؛ اما در بین این خودروهای ایتالیایی آمریکایی، مدل های جذابی هم بودند که هیچ گاه از مرحله کانسپت



## «نارت زاکاتو» یا «الدورادو» موتور وسط



تولیدی آن ها بوده است. برای بازسازی اعتماد عمومی، باید فرآیندهای فروش و تحویل خودرو شفاف تر شود. یکی از راهکارهای پیشنهادی، فروش خودرو از طریق بورس کالا است. این روش می تواند شفافیت را افزایش داده و مانع از دخالت واسطه ها و فساد شود. همچنین، نظارت دقیق تر بر عملکرد شرکت ها و تعهد به شفافیت مالی، از دیگر اقداماتی است که باید در دستور کار قرار گیرد.

### راهکار شما برای خروج صنعت خودرو از این بحران چیست؟ آیا سیاستگذاری های فعلی نیازمند یک تغییر اساسی است؟

بدون شک، برای خروج از بحران، به یک تغییر اساسی در سیاستگذاری ها نیاز داریم. اولین گام، حذف قیمت گذاری دستوری و آزادسازی قیمت ها است. این اقدام، انگیزه تولیدکنندگان برای افزایش کیفیت و بهره روری را تقویت می کند و در نهایت به سود مصرف کنندگان نیز خواهد بود. فروش خودرو از طریق بورس کالا می تواند یک راهکار موثر برای ایجاد شفافیت در بازار باشد. این روش نه تنها فساد را کاهش می دهد، بلکه باعث می شود بازار بر اساس مکانیزم عرضه و تقاضا عمل کند. همچنین اصلاح ساختارهای مدیریتی و خصوصی سازی واقعی از اقدامات اساسی است.

### خصوصی سازی در این صنعت به اهداف خود نرسید و به نظر شما چه اصلاحاتی برای موفقیت این فرآیند لازم است؟

خصوصی سازی در صنعت خودرو ایران هیچ گاه به معنای واقعی اتفاق نیفتاده است. بسیاری از شرکت هایی که به ظاهر خصوصی شده اند، در واقع تحت کنترل نهادهای دولتی یا شبه دولتی قرار دارند. این نوع خصوصی سازی، تنها به انتقال مالکیت از یک نهاد دولتی به نهادی دیگر منجر شده و مشکلات مدیریتی و ساختاری را حل نکرده است. برای این که خصوصی سازی موفق باشد، نیاز به شفافیت مالی و اصلاحات مدیریتی داریم. سرمایه گذاران باید اطمینان داشته باشند که منابع آن ها در مسیر درستی استفاده می شود. همچنین دولت باید از مداخله مستقیم در امور اجرایی دست بردارد و نقش خود را به عنوان یک تنظیم گر و تسهیل گر تعریف کند. خصوصی سازی زمانی موفق خواهد بود که شرکت ها بتوانند در یک فضای رقابتی و شفاف عمل کنند و از حمایت های ناعادلانه دولتی فاصله بگیرند.

### بدهی انباشته خودروسازان به مصرف کنندگان چه تاثیری بر اعتماد عمومی داشته است و چگونه می توان این اعتماد از دست رفته را بازسازی کرد؟

بدهی انباشته خودروسازان به مصرف کنندگان یکی از مهم ترین عوامل کاهش اعتماد عمومی به این صنعت است. تاخیر در تحویل خودروها، افزایش قیمت ها در زمان تحویل و درخواست مابه التفاوت، مصرف کنندگان را دچار سرخوردگی کرده است. این وضعیت عمدتاً ناشی از تعهدات بیش از ظرفیت واقعی تولید است. خودروسازان به امید تامین نقدینگی، پیش فروش هایی انجام داده اند که فراتر از توان



## نوربالا

این بحران مزمن، نتیجه دخالت بیش از حد دولت در این صنعت است. تولیدکنندگان به جای این که تمرکز خود را بر بهبود کیفیت و افزایش بهره روری بگذارند، مجبور به اجرای سیاست هایی شده اند که نه تنها زیان ده هستند، بلکه انگیزه برای نوآوری و توسعه را نیز از بین می برند.

دولت باید نقش خود را بازتعریف کرده و به جای دخالت مستقیم، به تنظیم گری و ایجاد زیرساخت ها بپردازد. در نهایت، تغییر رویکرد به سمت توسعه فناوری و نوآوری، کلید موفقیت بلندمدت صنعت خودرو است. این صنعت باید به عنوان یک بخش استراتژیک دیده شود و حمایت های لازم برای توسعه آن فراهم شود. تنها با اتخاذ این رویکردها می توان آینده ای روشن تر برای صنعت خودرو متصور شد.

NEW  
**M2631 D**  
289 KW=400 HPAT 1900 RPM



Every Load, Every Road,  
Trust Is Our Name



## متفاوت ترین کیت نسل چهارم «سوپرا»



هنوز هم بسیاری از طرفداران سوپرا از شرکت تویوتا ناراحت هستند؛ چون می توانست نسل پنجم این خودرو افسانه‌ای را به صورت مستقل تولید کند اما سراغ بام‌ورفت و با تک‌بهر پلت‌فرم و قطعات مشترک Z4، کوپه محبوب خود را به روزرسانی کرد. از دید این افراد، سوپرا MK4 (نسل چهارم) یکی از بهترین خودروهای برند تویوتا به شمار می‌رود؛ خودرویی که هرگز توجه تویوتاهای مختلفی از جمله «ایفلاگ» بود. کیت این تویوتای زاینی روی سوپرای نسل چهارم چهره‌های جذاب و نوستالژیک را برای کوپه تویوتا به ارمغان آورده است و به راحتی حال‌وهوای چند عنوان نخست فیلم‌های «سریع و خشن» را در ذهن بیننده تداعی می‌کند. این سوپرا به خصوص که با قیمت ۲۵ تا ۲۰ هزار یوندر یک

## قانونی که به نوسازی ناوگان کشورهای ثالث کمک می‌کند

### واردات خودروهای دست‌دوم؛ از موانع اجرا تا مزایا و معایب

مشخص نبودن میزان تعرفه‌های گمرکی، کمبود منابع ارزی، الزامات استانداردهای فنی و محیط‌زیستی، موضوع خدمات پس از فروش خودروهای کارکرده و... از جمله موانع اجرایی شدن قانون واردات این خودروها هستند



علی دماوندی کناری

بزهشگر

انتقاد اخیر رئیس مجلس شورای اسلامی از اجرایی نشدن قانون واردات خودروهای کارکرده بار دیگر این موضوع را به صدر رسانه‌ها بازگرداند. به‌ویژه آن‌که این انتقاد با تصویب و ابلاغ آیین‌نامه هیات وزیران دولت چهاردهم در خصوص شرایط و ضوابط جدید واردات انواع خودرو سواری نو و دست‌دوم همراه شد و نشان داد به‌رغم نظر مخالف رئیس‌جمهور در دوران انتخابات نسبت به واردات خودروهای کارکرده، این موضوع با اصرار رئیس و نمایندگان مجلس در مسیر عملیاتی شدن قرار گرفته است. اگرچه نگاه نمایندگان خانه ملت درباره واردات خودروهای دست‌دوم تلاشی برای کنترل بازار و متعادل کردن میزان عرضه و تقاضا در شرایط کنونی بازار خودرو است، اما احتمالاً مجلسی‌ها چندان به بررسی پیامدهای احتمالی این تصمیم در سال‌های آتی نپرداخته‌اند.

#### موانع اجرایی شدن قانون واردات خودروهای کارکرده

سال‌هاست صنعت خودرو ایران با مشکلات متعددی از جمله قیمت‌های بالا، عدم ارتباط با شرکت‌های خودروساز جهانی، کمبود تنوع و کیفیت پایین مواجه است. در این میان، واردات خودروهای دست‌دوم به‌عنوان یکی از راه‌حل‌های ممکن برای بهبود شرایط مطرح می‌شود. کارشناسان صنعت خودرو، مشخص نبودن میزان تعرفه‌های گمرکی، کمبود منابع ارزی، الزامات استانداردهای فنی و محیط‌زیستی، موضوع خدمات پس از فروش خودروهای کارکرده و... از جمله موانع اجرایی شدن قانون واردات خودروهای کارکرده ارزیابی می‌کنند.

سه انتظار موافقان از واردات خودروهای دست‌دوم موافقان واردات خودروهای دست‌دوم بر این باورند چنین اقدامی می‌تواند موجب کاهش قیمت خودرو، افزایش تنوع در بازار و بهبود شرایط برای مصرف‌کننده شود. از سوی دیگر، مخالفان به مواردی مانند احتمال ورود خودروهای بی‌کیفیت، فشار بر منابع ارزی و تأثیر منفی بر تولید داخلی اشاره می‌کنند. اما موافقان ورود خودروهای دست‌دوم، بدون آن‌که بدانند میزان تعرفه گمرکی این خودروها به چه میزانی خواهد بود، معتقدند این واردات می‌تواند به کاهش قیمت خودروهای داخلی و خارجی در بازار ایران بینجامد.

#### قدرت خرید پایین مردم؛ مانع تحقق اهداف قانون‌گذاران

نکته دیگر این‌که موافقان معتقدند واردات خودروهای دست‌دوم باعث کاهش قیمت خودروهای موجود و نهایتاً انتشار متوسط و ضعیف جامعه‌نیز قادر به خرید خودروهای بهتر و باکیفیت‌تر خواهند بود، در حالی‌که توجهی به قدرت خرید پایین مردم ندارند.

رقابتی شدن بازار خودرو؛ از انتظارات تا واقعیت کارشناسان موافق با واردات خودروهای دست‌دوم معتقدند این واردات در بلندمدت می‌تواند به نفع صنعت خودرو داخلی باشد، زیرا موجب ارتقای استانداردها و

#### پیگیری يك موضوع

Follow up



امیراله امینی

کارشناس صنعت خودرو

### علت اصلی مشکلات صنعت خودرو، اقتصاد دستوری است

کارشناسان اقتصادی معتقدند علت اصلی ناترازی‌ها و عدم تطابق عرضه و تقاضا در بازار خودرو شیوه قیمت‌گذاری است که مشکلات بسیاری را برای صنعت خودرو به وجود آورده است. در این زمینه امیراله امینی، کارشناس صنعت خودرو به تحلیل این موضوع پرداخته است.

#### برای سامان‌دهی بازار خودرو چه باید کرد؟

در کنار حذف قیمت‌گذاری دستوری، باید حجم عرضه خودروهای وارداتی بالا برود تا شاهد تنظیم عرضه و تقاضا در بازار خودرو و تأمین نیاز بازار خودرو و تعدیل قیمت‌ها باشیم. همچنین در صورتی که هدف سیاست‌گذار از واردات خودرو تعادل بخشی به بازار است پس باید در کوتاه‌مدت پارافتر از ارقام فعلی گذاشته و با واردات اصولی و مدیریت‌شده خودرو به سمت انحصارزدایی از بازار حرکت کند تا بازار به تعادل برسد.

#### آیا میزان تولید کافی است؟

خیر، سالانه نزدیک به یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو در کشور نیاز داریم، در حالی‌که تولید داخلی در بهترین شرایط حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار خودرو است، بنابراین باید مابقی نیاز بازار از محل واردات تأمین شود.

#### برای تسهیل واردات چه اقداماتی می‌توان انجام داد؟

برای تسریع در واردات خودرو نیازمند اختصاص به موقع ارز از سوی بانک مرکزی هستیم تا واردات خودرو سرعت گرفته و براساس نیاز و سلیقه مصرف‌کنندگان بازار تأمین شود.

#### آیا با وضعیت فعلی صنعت خودرو رقابت شکل خواهد گرفت؟

تا هنگامی که سیاست‌های صنعتی ناپایدار و متغیر است، نه تنها رقابت شکل نمی‌گیرد، بلکه با توسعه انحصار حتی ممکن است واردات خودروهای خارجی نیز در انحصار عده‌ای خاص قرار بگیرد. بنابراین باید نحوه مدیریت صنعت خودرو کشور و تفکرات در این صنعت اصلاح شود. بنابراین برای جبران ناترازی و تعادل بخشی در عرضه و تقاضا تاکنون شاهد تصمیمات مختلفی از سوی سیاست‌گذار برای بازار خودرو بودیم، سیاست‌هایی مانند رشد تیراژ خودروسازان و آزادسازی واردات خودرو که به دلیل محدودیت منابع ارزی، کمبود نقدینگی و مشکل نرخ‌گذاری دستوری با چالش‌های بسیاری در اجرا همراه شد در حالی‌که مهم‌ترین علت رفع ناترازی موجود جدای از تقویت واردات، حذف سیاست قیمت‌گذاری دستوری است.

#### نگاه View



سعید مدنی

کارشناس صنعت خودرو

### صنعت خودرو نیازمند اصلاحات ساختاری است

صنعت خودرو کشور برای پاسخگویی به نیاز بازار و رقابت با خودروهای مونتاژی وارداتی، نیازمند اصلاحات ساختاری و تدوین سیاست‌های توسعه‌ای است. از سوی دیگر، قطعا زیرساخت هم می‌داند در شرایط فعلی و با توجه به انباشت زیان سنگین هر دو خودروساز، ارزش سهام آن‌ها کاهش یافته و هرگونه اصلاحات ساختاری و اقدامات از جمله خصوصی‌سازی در این شرایط منطقی نخواهد بود. از این جهت حرکت دولت به سمت اصلاح قیمت برای پاسخ به نیازها، توقف زیان و افزایش اعتبار و ارزش سهام این شرکت‌هاست. البته زیان هر دو خودروساز بزرگ کشور جدا از حذف هرگونه سیستم قیمت‌گذاری دستوری، با اصلاح نظام عرضه و تقاضا در بازار نیز اصلاح می‌شود.



همچنین براساس قانون، دولت باید این زبان تحمیلی به خودروسازان را پرداخت کند زیرا در قانون اشاره شده است اگر دولت به کالایی قیمت تکلیف کند، باید تفاوت نرخ آن را با کسر هزینه تولید به علاوه سود به تولیدکننده پرداخت کند اما تاکنون هیچ دولتی در کشور این مهم را انجام نداده است. ایران خودرو و سایپا طی ۱۸ ماه اخیر که قیمت‌ها سرکوب شده‌اند حدود یک و نیم میلیون دستگاه خودرو تولید کردند و اگر فرض کنیم این دو خودروساز از هر دستگاه خودرو ۱۰۰ میلیون تومان سود کسب می‌کردند، تاکنون به جهت شرایط موجود حدود ۱۵۰ هزار میلیارد تومان سود را از دست دادند. از همین رو باید به وزارت صمت توصیه کرد اگر سالانه حداقل دو بار قیمت خودرو اصلاح نشود، سوددهی، کاهش زیان، افزایش ارزش سهام و رشد تولید محقق نخواهد شد. البته برای کاهش فشار ناشی از افزایش قیمت باید اقدامات حمایتی از سوی وزارت صمت و خودروسازان از خریداران انجام شود و وزارت صمت باید شرایط ارائه تسهیلات خرید خودرو مانند وام‌های کم‌بهره و فروش اقساطی را برای کاهش فشار مالی بر مشتریان و دسترسی آن‌ها به خودرو فراهم و تسهیل کند. البته به موازات این مساله سیاست‌گذار نیز باید با مدیریت نظام توزیع و افزایش عرضه، فاصله قیمتی میان کارخانه و بازار را کاهش و زمینه دلایلی را از بین ببرد و خودروسازان نیز متعهد شوند منابع مالی جدید را برای بهبود کیفیت محصولات، توسعه فناوری و تنوع بخشی به سبد محصولات خود به کار بگیرند.

قانونی خود عمل نمی‌کنند و ضعف‌هایی دارند که باعث شده است مصرف‌کننده با کمبود قطعات مواجه باشد. حالا در خصوص واردات خودروهای دست‌دوم نیز پیش‌بینی می‌شود به دلیل نبود نمایندگی برخی خودروها، مصرف‌کننده برای تأمین قطعات با مشکلات عدیده مواجه شود.

#### کمک به همسایگان برای بهره‌مندی از خودروهای جدید تر و به‌روز تر!

نکته دوم این‌که همان‌طور که ما در سال‌های اخیر با سرمایه خود، بخش تجارت در امارات متحده عربی و بخش مسکن در ترکیه را رونق بخشیده‌ایم، این بار با واردات خودروهای دست‌دوم می‌خواهیم ناوگان سایر کشورها را نوسازی کنیم. کشورهای حاشیه خلیج فارس مانند امارات و قطر سیاست‌های سختگیرانه‌ای در مورد خودروهای فرسوده دارند. در این کشورها خودروهایی با عمر بالای مشخص مانند ۱۰ سال اجازه تردد ندارند. به همین دلیل، این خودروها به‌طور خودکار از چرخه تردد خارج شده و معمولاً به بازارهای دیگر صادر می‌شوند. این سیاست‌ها به این کشورها کمک می‌کند تا خودروهای جدیدتر و به‌روزتری را در جاده‌ها داشته باشند و به تبع آن، آلودگی کمتری تولید کنند.

#### ضرورت ارتقای کمی و کیفی تولید با شراکت خودروسازان جهانی

راه‌حل بازار خودرو در تولید و افزایش تیراژ است که این امر اگر در شراکت خودروسازان داخلی با خودروسازان جهانی روی دهد، می‌تواند هم چالش تولید و هم مساله کیفیت خودروهای را حل کند. همکاری با شرکت‌های خارجی در زمینه تولید، توسعه فناوری و تبادل دانش می‌تواند به صنعت خودرو ایران انگیزه و امکانات بیشتری بدهد. این همکاری‌ها می‌تواند به انتقال فناوری، تسهیل دسترسی به بازارهای جدید و پیشرفت فنی و تولیدی کمک کند. اما متأسفانه، صنعت خودرو کشور جز در دوره‌های کوتاه در دهه‌های اخیر به دلایل مختلف از فراهم نبودن بسترهای سرمایه‌گذاری گرفته تا تحریم‌های بین‌المللی نتوانسته است به‌طور کامل با خودروسازان جهانی همکاری تام و تمام داشته باشد.

بازسازی ساختارهای ناکارآمد می‌شود. اما در اینجا باید این پرسش را مطرح کرد که آیا واردات خودروهای نو در سال‌های گذشته و حتی مونتاژ روزافزون خودروهای چینی در سال‌های اخیر موجب ارتقای صنعت خودرو کشور شده است.

#### چالش ارائه خدمات و تأمین قطعات برای خودروهای کارکرده

یکی از دو نکته‌ای که شاید در این میان مغفول مانده و کمتر دیده شده، این است که اگر نگاهی به بازار خدمات پس از فروش خودروهای مونتاژی بیندازیم، درمی‌یابیم این خدمات جز در مورد دو، سه مونتاژ کار پر تیراژ که موفق به جلب رضایت نسبی مشتریان خود شده‌اند، در خصوص دیگر مونتاژکاران چندان چنگی به دل نزده و در این زمینه هم مشتریان شاکی کم نیستند و احتمالاً این موضوع درباره خودروهای کارکرده نیز صادق خواهد بود. طبق قانون، خودروسازان باید خدمات پس از فروش ارائه دهند که این شامل عرضه قطعات هم می‌شود.

#### نوبرا

موافقان واردات خودروهای دست‌دوم بر این باورند چنین اقدامی می‌تواند موجب کاهش قیمت خودرو، افزایش تنوع در بازار و بهبود شرایط برای مصرف‌کننده شود. از سوی دیگر، مخالفان به مواردی مانند احتمال ورود خودروهای بی‌کیفیت، فشار بر منابع ارزی و تأثیر منفی بر تولید داخلی اشاره می‌کنند.

#### زاپاس

Spare Tire

### در صورت تصویب بند کمیسیون تلفیق توسط مجلس همه می‌توانند خودرو وارد کنند



برطرف کنیم. غلامرضا تاجگردون در ادامه توضیح داد: نکته بعد این است آیا امکان واردات خودروهای کارکرده وجود دارد که آن هم باید به این صورت اصلاح شود که می‌توانند وارد کنند. از این نظر هم مشکلی وجود ندارد. رئیس کمیسیون تلفیق همچنین در خصوص نگرانی‌ها از ورود این خودروها به بورس گفت: نگرانی درباره بورس این است

رئیس کمیسیون تلفیق درباره بازگشت بند واردات خودرو به کمیسیون برای بررسی بیشتر گفت: اصل بند واردات خودرو مشکلی ندارد، بلکه در آن دو نکته وجود دارد. نکته اول درباره کسالتی است که خودشان می‌خواهند از خارج خودرو وارد کنند و باید تعیین تکلیف شود که در سقف همین سه هزار میلیارد یورو هستند یا نه اما در این بند الان سقف وجود ندارد پس باید ابهام متن را

کرد؛ البته چالش‌هایی که الان درباره فروش خودروهای وارداتی وجود دارد برای سال ۱۴۰۳ است. اگر مجلس بند کمیسیون تلفیق را مصوب کند، بازاری که الان وجود دارد جمع می‌شود و همه می‌توانند خودرو وارد کنند. امسال هنوز قانونی وجود ندارد، اما در سال آینده قطعاً این موارد و مشکلات را نخواهیم داشت.



## این «رنو» ۵ صندوق داشت!

رنو ۷ که بین سال‌های ۱۹۷۴ تا ۱۹۸۳ توسط زیرمجموعه اسپانیایی رنو ساخته شد، در واقع نسخه صندوق دار رنو ۵ بود. رنو ۵ الکتریکی جدید که به تازگی معرفی شده، سروصدای زیادی به راه انداخته و طبق گزارش‌ها، ۵۰ هزار سفارش خرید دریافت کرده است. سال ۱۹۶۷، توسعه خودرو جمع و جوری در رنو آغاز شد که با نام پروژه ۱۲۲ شناخته می‌شد. مدیرعامل رنو از طراحان و مهندسان شرکت ساخت خودرو را خواست که برای جوانان، خانواده‌های کوچک و مهم‌تر از همه، بانوان جذاب باشد. این خودرو باید در صندوق بزرگی مثل رنو ۴ می‌داشت و ولی ظاهری مدرن‌تر و جوان‌پسندتر را ارائه می‌کرد.

علاوه بر این، خودرو جمع و جور جدید مدنظر مقامات رنو باید به اندازه‌های کوچک می‌بود که برای تردهای شهری مناسب و در عین حال از کابین کاربردی برخوردار باشد تا امکان سفرهای آخر هفته را برای دو نفر فراهم کند. برای کاهش هزینه‌ها نیز این خودرو باید با استفاده از قطعات فنی مشترک با رنو ۴ ساخته می‌شد. گاستون خوزه، رئیس طراحی و وقت رنو، مسئولیت طراحی این خودرو را به جوان‌ترین زیر دست خود یعنی میشل بونه سپرد. طرحی که این طراح جوان ارائه کرد، آن قدر درست و عالی بود که صرفاً با اصلاحاتی جزئی به پایه‌ای برای پروژه ۱۲۲ تبدیل شد.

## ویژه‌ها

## موضوع «واردات خودرو» به کمیسیون تلفیق بود چه برگشت



با تصمیم رئیس مجلس، بند مربوط به واردات خودرو و کاهش تعرفه آن برای بررسی مجدد به کمیسیون تلفیق لایحه بودجه ۱۴۰۴ برگشت. محمدباقر قالیباف گفت: این بند از گزارش تلفیق دارای اشکالاتی است، اول اینکه واردات خودروهای کار کرده حذف شده در حالی که ما قبلاً این موضوع را تصویب کرده بودیم که نتیجه آن ارزیابی کمتر و واردات تعداد بیشتری خودرو است.

## دیگه چه خبر؟

## ۴۰۸ واحد صنعتی احیا شد



معاون وزیر صمت گفت: در نیمه نخست امسال ۴۰۸ واحد صنعتی احیا و ۷۵ واحد صنعتی نوسازی و بازسازی و همچنین ۱۰۱۰ واحد با افزایش ظرفیت مواجه شدند. رضا انصاری، مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران افزود: این واحدها از طریق تامین مواد اولیه، رفع مشکل بازار، مشارکت با سرمایه‌گذار جدید برای تولید محصول جدید، اخذ تسهیلات و رفع مشکلات زیرساختی و همچنین واگذاری کامل واحد توسط مالک اصلی به سرمایه‌گذار احیا شدند.

## توئیتر!

## طرح مهندسی معکوس خودرو تسلا متوقف شده است



حسین افشین، معاون علمی فناوری ریاست جمهوری گفت: «طرح مهندسی معکوس خودرو تسلا ادامه پیدا نکرد. شرکتی به نام جت کو قرار بود این طرح کار کند اما با تغییرات مدیریتی ایران خودرو پیگیری نشد. این در حالی است روح اله دهقانی فیروز آبادی، معاون اسبق علمی و فناوری رئیس‌جمهور آبان ماه سال گذشته گفته بود: «پنج خودرو تسلا را که سال ۱۳۹۷ به منظور مهندسی معکوس خریداری شده بودند؛ پنج‌مارک کر دیوم و تارا یکی از محصولات آن است».

## نمادهای جاده مخصوص در راه رشد قیمت سهام

## ارزش بازار گروه خودرویی در آستانه فتح قله ۳۰۰ هزار میلیارد تومانی

رامتین بیات  
r.bayat@autoworld.ir

روز سه‌شنبه و در جریان دادوستدهای گروه خودرویی در بازار سهام، نمادهای این صنعت بورسی روند مثبتی را طی کردند. بر این اساس نمادهای ایران خودرو، سایپا، پارس خودرو، کرمان خودرو، گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو و بهمن دیزل مثبت خوردند و در مقابل نمادهای ایران خودرو دیزل و گروه بهمن منفی شدند. از سوی دیگر روز سه‌شنبه در گروه خودرویی طی ۶۵ هزار نوبت معامله‌ای ۳۰۷ میلیارد سهم به ارزش ۱۰۲۴۴ میلیارد تومان معامله شد که نسبت به روز دوشنبه با رشد روبه‌رو بود. همچنین ارزش روز بازار گروه خودرویی تا پایان معاملات روز سه‌شنبه بالغ بر ۲۸۱ هزار میلیارد تومان شد. اگر روند افزایش ارزش بازار گروه خودرویی به همین منوال ادامه پیدا کند، ارزش کل این صنعت بورسی در هفته آینده از مرز ۳۰۰ هزار میلیارد تومان عبور خواهد کرد.



بیش از ۱۳۰۱ هزار میلیارد تومان دادوستد شد. کارشناسان بازار سهام معتقدند نزدیک شدن شاخص کل بورس به سقف تاریخی و افزایش عرضه‌ها، نشانه‌هایی از نگرانی برخی سهامداران را به همراه داشت. با وجود خوش‌بینی‌ها نسبت به آینده بازار سهام، در معاملات روز جاری احتمالاً شاهد جدالی سخت میان خریداران و فروشندگان خواهیم بود. فرارسیدن پایان هفته که معمولاً به صورت سنتی برخی معامله‌گران اقدام به فروش دارایی‌های خود می‌کنند از یک طرف و رسیدن شاخص به محدوده ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار واحد از طرف دیگر، باعث شده است احتمال افزایش عرضه‌ها در بازار امروز قوت بگیرد.

باین حال، قطعاً خریداران نیز مانند روزهای گذشته حضور فعالی در بازار خواهند داشت و باید دید در نهایت کفه ترازو به سمت کدام طرف سنگینی خواهد کرد. آیا فروشندگانی که احتمالاً اصلاح بازار از سقف تاریخی را می‌دهند تصمیم درستی برای فروش گرفته‌اند یا بورس مانند روزها و هفته‌های گذشته همچنان فروشندگان خود را نقره داغ خواهد کرد؟ حال باید دید آیا در هفته آتی نیز بورس می‌تواند به راه خود ادامه دهد یا اینکه بازار سهام با مقداری اصلاح روبه‌رو خواهد شد. از سوی دیگر افزایش جزئی قیمت دلار در بازار آزاد نیز می‌تواند بار دیگر به عنوان محرکی برای بورس قلمداد شود.

## بورس بالا رفت

همچنین روز سه‌شنبه و در معاملات بازار سهام شاخص کل بورس با رشد ۲۸۰۹۵۶ واحدی در محدوده دومیلیون و ۴۸۹ هزار واحد قرار گرفت. شاخص کل هم‌وزن نیز با رشد ۹۰۴۰۷ هزار واحدی در محدوده ۷۹۶ هزار واحد ایستاد. در این بازار نیز ۲۵۰۱ میلیارد ورقه سهم به ارزش بیش از ۱۲۰۲ هزار میلیارد تومان معامله شد. شاخص فرابورس نیز با رشد ۲۲۰ واحدی در محدوده ۲۴ هزار واحد قرار گرفت. در فرابورس هم ۱۲۰۴ میلیارد ورقه اوراق بهادار به ارزش

اینفوگرافش  
Infography

## میزان رشد فروش سایپا و زیرمجموعه‌های آن در آبان‌ماه



در آبان‌ماه گروه خودروسازی «سایپا» و سه زیرمجموعه خودروساز آن، رشد فروش محصولات را به ثبت رسانند. در این بین شرکت «زامیاد» افزایش فروش بیش از ۱۰۰ درصدی را به ثبت رساند.

## چپ تلند؟

## زیان سهام‌داران خودرویی

یک عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی تهران گفت: صنعت خودرو به واسطه قیمت‌گذاری دستوری نمی‌تواند رشد قابل ملاحظه‌ای داشته باشد. در حال حاضر نیز سرمایه‌گذارانی که از طریق بازار سرمایه در این صنعت سرمایه‌گذاری کردند، متضرر شده‌اند زیرا هر سال به جای سود به زیان انباشته خودروسازان اضافه می‌شود، بنابراین عملاً سرمایه‌گذاری قابل ملاحظه‌ای در این حوزه صورت نمی‌گیرد.

## چرا؟

## قیمت‌گذاری دستوری باید کنار گذاشته شود

عباس آرگون ادامه داد: آزادسازی قیمت خودرو و هم‌زمان با رفع محدودیت‌های ورود خودروهای خارجی در یک بازار رقابتی می‌تواند خودروسازی کشور را از وضعیت فعلی خارج کند تا به تبع آن نیز سهام‌داران منتفع شوند. در این وضعیت مشتری باید بتواند بر اساس سلیقه و بودجه خود و کیفیت خودرو و نه از روی اجبار نسبت به خرید خودرو اقدام کند.

## برای چه؟

## تبعات قیمت‌گذاری دستوری

وی افزود: قیمت‌گذاری دستوری به‌نوعی مانع رشد خودروسازی کشور شده است، چراکه وقتی خودرو زیر قیمت تمام‌شده به فروش می‌رسد، عملاً کیفیت آن کاسته شده و هزینه‌های کمتری در حوزه تحقیق و توسعه انجام می‌شود. از سوی دیگر اگر تغییر مثبتی در وضعیت صنعت خودرو کشور ایجاد نشود، هیچگاه افزایش کیفیت در بازار خودرو داخلی رخ نمی‌دهد.

## تذکره یک

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

معافیت پرداخت گمرک واردات خودرو آمبولانس.  
حاضر جواب: حالا شناس بیابوریم، همین باعث نشود دلالت‌های خودرو دست روی خرید و فروش آمبولانس بگذارند.

رئیس کمیسیون تلفیق بودجه ۱۴۰۴ مجلس شورای اسلامی گفت: در صورتی که مجدداً قیمت خودروهای داخلی افزایش یابد، ما هم در مجلس تعرفه واردات خودرو را دوباره کاهش می‌دهیم و این روند ادامه دارد تا زمانی که خودرو ساز داخلی بداند باید در بازار رقابتی فعالیت کند.

حاضر جواب: اگر همین طوری خودروهای داخلی گران و تعرفه واردات خودروهای وارداتی کم شود، ممکن است حتی خودرو خارجی، تعرفه منفی هم پیدا کند... یعنی مبلغی هم به حساب خریدار واریز شود!

حضور ۲۰ برنبد چینی وارداتی در بازار خودرو کشور.  
حاضر جواب: در خود چین هم احتمالاً این تنوع از محصولات چینی وجود ندارد!

روشن شدن چراغ وانت در خودروهای وارداتی؟  
حاضر جواب: چراغ خاموش رانت‌ها توزیع می‌شود، خوب بود؟

داستان تکراری کمبود قطعات خودروهای چینی؛ مگر خودرو سازان ملزم به تامین قطعات نیستند؟  
حاضر جواب: خودرو سازان ملزم به خیلی کارها هستند، ولی این که دلیل نمی‌شود.

شکست سیاست‌های دولت در رشد عرضه خودرو به بازار؟  
حاضر جواب: شما هم چقدر عجول هستید... قرار نیست رشد تولید خودرو مثل رشد قیمت‌ها در بازار، ناگهانی و انفجاری باشد.

حذف واسطه‌گری در بازار خودرو با عرضه خودرو در بورس کالا.  
حاضر جواب: این واسطه‌ها هم قشر عجیبی هستند... مسئولان به دنبال پیدا کردن و حذف آنها و مصرف کنندگان هم به دنبال پیدا کردن و خرید خودرو از آنها هستند!

قالیباف: مجلس به تعیین قیمت بنزین ورود نمی‌کند.  
حاضر جواب: ایشان هم مثل قدیمی‌ها معتقد است: سری را که در دمی کند نباید دستمال بست.

لژوم حذف سامانه عرضه خودروهای وارداتی...  
حاضر جواب: این سامانه هم مثل سامانه خودروهای داخلی حذف می‌شود، البته بعد از کلی حرص دادن مصرف کنندگان!

قالیباف: واردات خودرو، بدون رانت باشد.  
حاضر جواب: البته الان حجم رانت در بازار خودرو این قدر زیاد است که وضعیت بیشتر در حال تبدیل شده به واردات رانت، بدون خودرو است!

همتی: افرادی که خودرو ندارند از پایین بودن قیمت بنزین چه نفعی می‌برند؟  
حاضر جواب: شاید الان نفع خاصی نبرند، ولی اگر بنزین گران شود قطعاً اثرات توری می‌اش آنها را متضرر می‌کند.

نماینده مردم خدابنده در مجلس: مخالف تولید داخلی نیستیم ولی مردم باید خودرو خوب سوار شوند.  
حاضر جواب: خودرو خوب را خوب گفتید!

مصوبه پرداخت قیمت خودرو از ابتدای دی آغاز می‌شود.  
حاضر جواب: طفلکی افرادی که دقیقاً روز آخر آذر ماه تصادف می‌کنند.



در مقام مقایسه می توان به سوپر اسپرت پروتو تایپ شیائومی، SU7 اولترا، اشاره کرد که همین مسیر را در ۶ دقیقه و ۴۶.۸۷۴ ثانیه به اتمام رساند؛ چیزی حدود ۲۱ ثانیه اختلاف، تنها شیائومی نیست که در مقایسه با ۱۹، عملکرد پیست بهتری را از خود به نمایش می گذارد. فست بک اسپرت برقی پورشه، تایکان، وایر خودرو و ریمک نورا هم نوربرگرینگ نوردشلاف را به ترتیب در ۷ دقیقه و ۷.۵۵ ثانیه و ۷ دقیقه و ۵.۲۸۸ ثانیه به اتمام رسانده اند؛ هر دو بهتر از یانگ وانگ U9 خودرو سازی چینی با انتشار ویدئوی ثبت زمان U9 در نوربرگرینگ اعلام کرد این خودرو از تمام پتانسیل هایش استفاده نکرده است؛ حداکثر سرعت این خودرو در مسیر نوردشلاف برابر ۲۷۵ کیلومتر بر ساعت اعلام شد.

شرکت بی‌وای‌دی در سال ۲۰۲۳ از زیر برند تازهای با «یانگ وانگ» رونمایی کرد که هم‌اکنون دو خودرو تمام برقی تولید می‌کند. یکی از آن‌ها، یک شاسی بلند و دیگری یک ابر خودرو به نام «U9» است که اخیراً در پیست نوربرگرینگ مورد آزمایش قرار گرفت و نتیجه جالب توجهی را بر جای گذاشت. نکته جالب آزمایش U9، سریع‌ترین خودرو تولید انبوه چین، در جهنم سبز 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 ابر خودرو با بیش از ۱،۳۰۰ اسب بخار قدرت به شمار می‌رود، سطح انتظار کمی بالاتر است. این ابر خودرو ۱،۳۰۰ اسب بخاری قدرتمند با وجود سرعت بالا، همچنان عملکرد فنی رقیبانش را ندارد.



## رکورد زنی در سرعت «یانگ وانگ U9»

## حذف پیشرانه آئودی از محصولات هلندی «دانکروورت»



شرکت خودروسازی دانکروورت (Donkervoort) پس از کنار گذاشتن پیشرانه‌های فور، از ۲۵ سال تاکنون از پیشرانه‌های آئودی در محصولات خود استفاده می‌کند. پیشرانه ۵ سیلندر توربوشارژ EA855 نیز از سال ۲۰۱۱ در D8 GTO رودستر و از سال ۲۰۲۲ در F22 نصب می‌شود. این پیشرانه در دانکروورت F22، ۵۰۰ اسب بخار قدرت و ۶۴۰ نیوتون متر گشتاور را به ترتیب در دورشمار ۶،۳۶۰ و ۵،۱۵۰ دور بر دقیقه تولید می‌کند، که به مراتب از ۴۰۰ اسب بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون متر گشتاور آئودی RS3، بیشتر است. دانکروورت F22 می‌تواند طی ۲.۵ ثانیه به سرعت صد و ۷۵، ثانیه به سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. حداکثر

سرعت این خودرو نیز ۲۹۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. دانکروورت F22 به گیربکس ۵ سرعته دستی Tremec TKX مجهز شده است، که خروجی پیشرانه را از طریق دیفرانسیل لغزشی -محدود به هر دو محور انتقال می‌دهد. سیستم تعلیق این خودرو با طراحی دوپل جناغی در هر دو محور، کمک‌فنرهای TrActive با قابلیت تغییر ارتفاع را به همراه دارد. رینگ‌های فیبر کربنی و سبک وزن این خودرو با تایرهای Nankang AR-1 با ابعاد ۱۸ ZR ۴۰/۲۲۵ و ۱۹ ZR ۲۵/۲۷۵ در محور جلو و عقب، همراه شده است. فرمان برقی نیز بنابر سفارشی مشتری نصب می‌شود.

## کوچک شدن آکورا «RDX» در «ADX»



آکورا با معرفی مدل ADX ۲۰۲۵، تنوع محصولات خود را افزایش می‌دهد. این مدل در جایگاه پایین تر از RDX، با پیشرانه جمع و جور توربوشارژ، ظاهر زیبا و کابین پریموم از اوایل سال ۲۰۲۵ وارد بازار خواهد شد. ابعاد بدنه آکورا ADX مدل ۲۰۲۵ با طول و ارتفاع به ترتیب ۴.۷۱ و ۱.۶۲ متر، به مراتب از هوندا HR-V بزرگ‌تر است هر چند از زیرساخت مشترک با این خودرو بهره می‌برد. با وجود ابعاد جمع‌وجور آکورا ADX مدل ۲۰۲۵ محفظه بار آن ۶۳۴ لیتر گنجایش دارد. با خم کردن صندلی‌های ردیف دوم این رقم به ۱۵۶۰ لیتر افزایش می‌یابد. در زیر کاپوت آکورا ADX مدل ۲۰۲۵، پیشرانه ۴ سیلندر ۱.۵ لیتر توربوشارژ VTEC نصب شده است. آکورا از اعلام خروجی این پیشرانه خودداری می‌کند اما انتظار داریم این عدد، حوالی ۲۰۰ اسب بخار باشد. خروجی پیشرانه آکورا ADX مدل ۲۰۲۵ از طریق گیربکس CVT به محور جلو منتقل می‌شود. در صورت سفارش سامانه چهار چرخ محرک، نیچی از گشتاور پیشرانه به محور عقب ارسال خواهد شد. راننده آکورا ADX مدل ۲۰۲۵ می‌تواند یکی از چهار حالت رانندگی برقی، کامفورت، نرمال و اسپرت را انتخاب کند. در تیپ کامل، حالت شخصی‌سازی هم اضافه می‌شود.

## فراخوان پیشرانه‌های دو گانه برقی / بنزینی افزایش چشمگیر داشته است

# هجوم هیبریدها به نمایندگی خودروسازان

گرمایی برای این قطعه ضروری است زیرا داغ کردن باتری می‌تواند باعث فرار گرمایی شده و اتفاقات ناگواری رخ دهد. جی‌پ‌جی حدود ۲۰۰ هزار دستگاه شاسی‌بلند پلاگین-هیبرید را به دلیل نگرانی درباره آتش گرفتن باتری فراخوان کرده است. جدای از قطعات فیزیکی، خودروهای هیبرید دارای سیستم‌های الکترونیکی زیادی هستند که تقریباً تمامی بخش‌ها را کنترل می‌کنند. این سیستم‌ها توسط انسان ساخته می‌شوند بنابراین عاری از عیب نیستند. به همین خاطر است که مزدا اخیراً خودروهای CX-70 و CX-90 را به خاطر عیوب نرم‌افزاری که می‌تواند همه چیز را تحت تاثیر قرار دهد، فراخوان کرد. دلیل دیگر افزایش چشمگیر فراخوان‌ها در سال‌های اخیر به ماهیت نوآوری در صنعت خودرو مربوط می‌شود. خودروسازان به خاطر نیاز مشتریان چین محصولاتتی رامی‌سازند و به دلیل گسترش بازار کاملاً تحت فشار هستند تا محصولات جدید را در سریع‌ترین زمان راهی بازار کنند. نتیجه چنین کاری وجود نقص‌های احتمالی در خودروها خواهد بود. بسیاری از فراخوان‌های خودروهای هیبرید را می‌توان به تولید انبوه نسبت داد یعنی جایی که عمده عیب‌ها رخ می‌دهند. با افزایش حجم تولید، خودروسازان باید فرایندهای کنترل کیفیت را نیز بهینه نمایند، موردی که فرورد در چند سال اخیر با آن مشکل داشته است.

قوانینی که سختگیرانه تر شده‌اند فشارهای رگلاتورهای نقش مهمی در فراخوان خودروهای هیبرید ایفا می‌کنند. دولت‌ها استانداردهای ایمنی و آلاینده‌های سختگیرانه‌ای را وضع کرده‌اند و خودروسازان مجبور هستند با مشاهده کوچک‌ترین مشکلات خودروها را سریعاً فراخوان کنند. آخرین چیزی که یک شرکت می‌خواهد، حضور در دادگاه و پرداخت جریمه به خاطر مشکلاتی است که می‌توانست خیلی راحت رفع شود. پس چرا بسیاری از مردم ریسک خرید خودروهای هیبرید را به جان می‌خرند؟ زیرا تکنولوژی هیبرید نه تنها راه‌حلی مهم برای حرکت به سمت حمل و نقل پاک‌تر است بلکه از نظر هزینه‌ها نیز گزینه معقولی به شمار می‌رود. اگرچه قیمت سوخت در آمریکا کاهش یافته اما این روند همیشگی نخواهد بود و شاید دوباره اوج بگیرد. به همین خاطر بسیاری از خریداران خودرو به هزینه‌های سوخت اهمیت می‌دهند و مدل‌های هیبرید و برقی را انتخاب می‌کنند.



استهلاک می‌شود زیرا چرخش روغن برای روانکاری قطعات زمان می‌برد، روغن با ویسکوزیته پایین می‌تواند به بهبود شرایط کمک کند زیرا حتی در دمای پایین هم به راحتی جریان می‌یابد هر چند این روش باید بهبود یابد. همچنین دمای پایین‌تر پیشرانه‌های هیبرید مانع رسیدن روغن به دماهای بالای مورد نیاز جهت تبخیر آب می‌شود و این امر منجر به چگالش و زنگ‌زدگی احتمالی قطعات خواهد شد. اگرچه برخی محصولات موجود در بازار به کاهش مشکلات ناشی از وجود آب در روغن کمک می‌کنند اما برای تبخیر کامل آن به دماهای بالاتر نیاز است. از سوی دیگر دماهای پایین پیشرانه می‌تواند باعث ترکیب شدن سوخت با روغن شده و کیفیت آن را کاهش دهد. افزایش دمای پیشرانه و تعویض روغن منظم روغن مانع ایجاد چنین مشکلی خواهد شد.

### سایر مشکلات فنی

البته این سه مبحث چالش اصلی خودروهای هیبرید نیستند و برای مثال پمپ‌های سوخت پرفشار و به‌طور کلی سیستم‌های سوخت‌رسانی محصولات هیبرید یکی از دلایل اصلی فراخوان‌ها بوده‌اند. هوندا اخیراً بیش از ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو شامل مدل‌های هیبرید را به منظور تعویض پمپ‌های سوخت پرفشار که شاید نشانی داشته باشند فراخوان کرده است. بست لوله سوخت نیز باعث شده تویوتا بیش از ۱۵۰ هزار دستگاه توندر را فراخوان کند. یکی دیگر از نگرانی‌ها درباره محصولات هیبرید به ایمنی باتری و ولتاژ بالای آن‌ها مربوط می‌شود. مدیریت



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

در چند ماه اخیر فراخوان‌های خودرویی، به خصوص برای مدل‌های هیبرید بیشتر شده است اما علت چیست؟ این فراخوان‌ها نتیجه خرابی هر قطعه‌ای که فکرش را بکنید بوده، از چراغ‌های عقب گرفته تا پدال گازی که شاید طبق انتظار راننده عمل نکند. با اینکه خودروهای متنوعی به خاطر این مشکلات راهی نمایندگی‌های خودروسازان شده‌اند اما فراخوان خودروهای هیبرید بیش از همه مورد توجه قرار گرفته است چرا که این خودروها به دلیل قوای محرکه خاص خود در معرض خطر هستند. خودروهای هیبرید به دنبال کاهش مصرف سوخت و آلاینده‌ها هستند، هر چند چالش‌های فنی منحصراً فردی را نیز به همراه داشته‌اند که جمله آن‌ها می‌توان به ادغام دو نوع قوای محرکه و مدیریت سیستم‌های برقی و ولتاژ بالا اشاره کرد. وجود هرگونه مشکل در این سیستم‌های برقی می‌تواند ریسک آتش‌سوزی را در پی داشته باشد. آیا این موضوع به آمار بالای فراخوان خودروهای هیبرید ارتباط دارد؟

مرور سال‌های نخستین عرضه هیبریدها ابتدا باید به این نکته مهم اشاره کنیم که تعداد خودروهای فراخوان شده در سال جاری میلادی تقریباً به پیک آمار فراخوان‌های خودرویی که بین سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۶ رخ داد، نزدیک است. در آن سال‌ها مشکلات مربوط به کیسه‌های هوا، سوئیچ‌های استارت و آلاینده‌های دیزلی باعث شدند توفانی از فراخوان‌ها به راه بیفتد. در چند سال اخیر فراخوان‌های خودرویی زیادی اعلام شده و بیشترین میزان آن به سال ۲۰۲۱ با تعداد ۹۸۷ فراخوان اختصاص دارد. با اینکه دانستن تعداد دقیق خودروهای هیبرید فراخوان شده دشوار است اما می‌دانیم تعداد فراخوان چنین خودروهایی نسبت به یک دهه پیش بسیار بیشتر شده است. حداکثر تعداد فراخوان خودروهای هیبرید در سال ۲۰۲۳ و برابر با ۵۶ فراخوان بوده در حالی که در سال ۲۰۲۲ فقط ۳۹ فراخوان اعلام شده است؛ اما امسال بیش از ۱.۳ میلیون دستگاه خودرو راهی نمایندگی‌ها شده‌اند

## کاهش قیمت نسخه ۲۰۲۵ بیوک «لاکراس»

یک‌سال و نیم پس از معرفی نسل چهارم بیوک لاکراس در چین، اکنون نسخه به‌روزرسانی شده از این خودرو با مدل ۲۰۲۵ معرفی شده است. بیوک لاکراس که ابتدا برای عرضه در بازار چین طراحی شده، در مدل ۲۰۲۵ با کاهش تنوع ترمیم‌ها، گسترش تجهیزات رفاهی و قیمت مناسب به جنگ رقبای حاضر در بازار چین آمده است. به گفته آقای سزار تولدو، مدیر فروش و بازاریابی بیوک در چین، لاکراس از سال ۲۰۰۶ تاکنون اعتماد بیش از ۱.۲ میلیون مشتری را به دست آورده است. وی اعتقاد دارد بیوک لاکراس ۲۰۲۵ می‌تواند به کمک فناوری و امکانات لوکس خود، تجربه‌ای جدید از رانندگی مدرن را به مشتریان نشان دهد. بیوک لاکراس ۲۰۲۵ به جای چهار ترمیم قبلی، در دو ترمیم پلاتینیوم و پلاتینیوم اونیر عرضه خواهد شد. هر دو ترمیم به پیشرانه ۴ سیلندر توربوشارژ مجهز شده است،



### خبر News

#### نسخه ۳۵ سالگی اینفینیتی «QX60»

در جریان نمایشگاه گوانگژو ۲۰۲۴، شرکت اینفینیتی یک نسخه ویژه QX60 را به نمایش درآورد. سازنده از این محصول با عنوان کانسپت یاد می‌کند اما با توجه به وجود صفحه اختصاصی این مدل در پایگاه اینترنتی شعبه چینی اینفینیتی، به نظر می‌رسد خودروساز ژاپنی قصد دارد این مدل را تولید و عرضه کند. بنابر اعلام اینفینیتی، این نمونه خاص از QX60 به مناسبت تولد ۳۵ سالگی این برند و با همکاری هواداران شکل گرفته است. اینفینیتی ابتدا برای عرضه در ایالات متحده تأسیس شد، اما بعداً در سایر کشورها نیز به فروش رسید. نسل فعلی اینفینیتی QX60 از سال ۲۰۲۱ در بازار حضور دارد. این خودرو اکنون در چین و ایالات متحده تولید می‌شود. اما بنابر داده‌های BestSellingCarsBlog، از ابتدا



تا اکتبر سال ۲۰۲۴، فقط ۱۵۰۰ دستگاه اینفینیتی QX60 در چین به فروش رسیده که حتی در مقایسه با فروش ۹۶۰۰ دستگاهی نیسان بتفایند در همین مدت، یک شکست محسوب می‌شود. اما مدل ویژه اینفینیتی QX60 به واسطه اعلام بدنه، تغییر جزئیات جلویی و تغییر رنگ اجزای کروم به رز گلد، از مدل استاندارد متمایز می‌شود. بدنه این نمونه هم با رنگ بنفش تیره تزئین شده است. یک محفظه بار هم روی سقف قرار دارد. در کابین این خودرو نیز با ترمیم بنفش به همراه جزئیات طلائی روه‌رو هستیم. صندلی‌های ردیف دوم با طراحی جدید و البته گرم‌کن، سردکن، ماساژور و زیرپایی تاشو، راحتی بیشتری را برای سرنشینان فراهم می‌کند. بنابر اعلام اینفینیتی، کانسپت QX60 به محفظه یخچال هم مجهز است. اینفینیتی درباره مشخصات فنی این مدل ویژه از QX60 حرفی به میان نیاورده است، بنابراین به نظر می‌رسد همچون مدل عادی حاضر در بازار چین، این خودرو هم به پیشرانه ۴ لیتری V6- توربوشارژ مجهز باشد. ۳۵۲ اسب بخار قدرت و ۳۷۶ نیوتون متر گشتاور حاصل از این پیشرانه از طریق گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک به محور جلو یا هر دو محور منتقل می‌گردد. نسخه بازار ایالات متحده از تابستان ۲۰۲۴ به این پیشرانه مجهز شده است.



## بامو X6M باتیونینگ «جی پاور»



احتمالاً شما هم در نگاه اول متوجه تغییرات ایجاد شده در این نسخه از بامو X6M نشده‌اید؛ اما این خودرو حرف‌های زیادی برای گفتن دارد. اگر از نمای ظاهری بگذرد و در کابوت را باز کنید، با پوشش سفارشی موتور G پاور مواجه خواهید شد که قلب تپنده این خودرو را در زیر خود پنهان کرده است. تیونر آلمانی می‌گوید X6M کسه پس از جراحی‌هایش با نام GX6M پای توریو شناخته می‌شود. از ۸۲۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۰۰۰ نیوتون‌متر گشتاور سود می‌برد. نسخه استاندارد کارخانه X6M با استفاده از یک پیش‌راننده ۴.۴ لیتری

توین توریو V8 از ۶۲۵ اسب‌بخار قدرت و ۷۵۰ نیوتون‌متر گشتاور سود می‌برد که حتی برای یک سوپراسپرت هم کافی به نظر می‌رسد. این خودرو با وجود وزن بالای ۲۰۰۰ کیلوگرم، می‌تواند طرف ۳.۷ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و شتاب گیری را تا دستیابی به سرعت ۲۸۵ کیلومتر بر ساعت ادامه دهد. از آن‌جا که GX6M پای توریو باور از قدرت بیشتری سود می‌برد، انتظار داریم این مدل توان بیشتری در حرکت در خط مستقیم داشته باشد و خود را به‌مرز ۳ ثانیه نزدیک کند.

### چینی

Chinese

## رقیبی برای تسلا مدل Y



سی‌لین ۷ شاسی‌بلند بزرگ و خانوادگی است که از تکنولوژی باتری تیغه‌ای بسیار خوب بی‌وای دی‌سود می‌برد. علاوه بر این با ورود به کابین خودرو شاهد سیستم اطلاعات-سرگرمی خوب آن خواهیم بود؛ هر چند این سوال مطرح است که فاکتورهای یادشده می‌توانند بسبب برتری این خودرو در مقایسه با رقبای شاخصی همچون تسلا مدل Y شوند؟ بی‌وای دی‌سی‌لین ۷ جدیدترین عضو خانواده محصولات اوشن این برند چینی است. سی‌لین از همان پلتفرم سی‌لین سدان استفاده می‌کند؛ اما طول ۴.۸ متری و شکل شاسی‌بلند کوبه‌مانند دارد و بیشتر روی خانواده‌های بزرگ‌تر تمرکز کرده است. چینی‌ها دو باتری را برای خودرو خود در نظر گرفته‌اند که هر دو توان پیمایش نزدیک به ۴۸۰ کیلومتر را فراهم می‌سازند. خریداران می‌توانند مدل تک‌موتوره دیگر اسنیل عقب‌را یا پر فرور منس مطلوب انتخاب کنند. همچنین نسخه پرچم‌دار دو موتوره و چهار چرخ محرک با قدرت فراتر از ۵۰۰ اسب‌بخار و صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۴.۵ ثانیه‌ای نیز وجود دارد. البته خبری از پیکربندی هفت‌نفره کابین نیست و عدد ۷ در نام سی‌لین کاملاً باعث سردرگمی می‌شود.

### برقی

EV

## آزمایش‌های سخت رنجروور برقی



برخلاف اکثر خودروها و وسایلی که معمولاً از خودروهای جدید پروتوتایپ‌هایی با پوشش‌های استتاری را منتشر می‌کنند، لندروور پروتوتایپ‌های رنجروور الکتریکی را بدون هیچ‌گونه استتاری منتشر کرده است. ظاهر این خودرو با نسخه درون‌سوز یکسان به نظر می‌رسد. تنها تفاوت بین این دو نسخه در جلونچرخه دیده می‌شود که البته به نظر می‌رسد در این پروتوتایپ‌ها موقتی باشد و احتمالاً در نسخه تولیدی نهایی که قرار است در سال ۲۰۲۵ راهی بازار شود، بانمونه‌ای منحصربه‌فرد جایگزین شود. رنجروور الکتریکی تحت آزمایش‌های بسیار سخت و خشن قرار گرفته است. پس از آزمایش این خودرو در هوای سرد قطبی شمال، از مایشات هوای گرم هم در امارات متحده به پایان رسیده است. پروتوتایپ‌های این خودرو در ماه‌هایی منفی ۴۰ درجه در دریاچه‌های یخ‌زده قطب شمال تا ۵۰ درجه سانتی‌گراد در بیابان‌های خاورمیانه مورد آزمایش قرار گرفته‌اند. در این شرایط متنوع آب و هوایی، دوام و پایداری قوای محرکه تمام‌الکتریکی و سیستم مدیریت حرارتی خودرو مورد بررسی قرار گرفته است.

### ژاپنی

Japanese

## بررسی هوندا «N وان RS»



هوندا N وان RS با گیربکس دستی خود گزینه‌ای بسیار عالی برای گشت‌وگذار در خیابان‌های کشور ژاپن است. شاید ظاهر N وان RS بسیار جمع‌وجور و کوچک باشد، اما این هاج‌چک دوست‌داشتنی جزو هوشمندترین، جذاب‌ترین و بهترین وسایل نقلیه‌ای است که می‌توانید تجربه کنید. کلاس خودروهای Kei در سال ۱۹۴۹ و توسط دولت ژاپن تأسیس شد تا مردم را به خرید خودروهای داخلی تشویق کند. خودرو مورد بحث در سرعت ۴۰ کیلومتر بر ساعت به محدودیت شتاب جانبی خود می‌رسد و موقعیت رانندگی آن شبیه مینی‌بوس است و پدال هانزدیک به یکدیگر قرار دارند. همچنین ستون فرمان زاویه خم‌شدگی زیادی داشته و این‌گونه احساس می‌شود که صندلی در ارتفاع بالاتری نصب شده است؛ اما همین نوع طراحی سبب شده است راننده فاصله زیادی با فرمان و دسته‌دنده نداشته باشد و کالیبراسیون پدال گاز نیز به راننده اجازه می‌دهد تا در هر دوری از پیش‌راننده شتاب‌گیری خوبی داشته باشد. مجموع این تنظیمات سبب تولید خودرویی شده‌اند که در شهر رانندگی درگیر کنندگان دارد.

### بازار

Market

## مدیر عامل استلاتیس استعفا داد

کارلوس تاوارس، نخستین مدیر عامل استلاتیس در اقدامی ناگهانی استعفا داده قرار است جانشین وی در نیمه اول سال آینده اعلام شود. کمتر از دو ماه پیش بود که استلاتیس اعلام کرد کارلوس تاوارس پس از پایان قراردادش در اوایل سال ۲۰۲۶، از سمت مدیریت عامل شرکت کنار خواهد رفت؛ اما این مدیر ۶۶ ساله تصمیم گرفته خیلی زودتر از سمت خود کناره‌گیری کند. به گفته استلاتیس، روند جست‌وجو برای یافتن جانشین تاوارس هم‌اکنون به خوبی در جریان است. تا زمانی که جانشین مدیر عامل مستعفی در نیمه اول سال ۲۰۲۵ مشخص شود، کمیته



موقتی به ریاست جان الکان سکان هدایت استلاتیس رادر دست خواهد گرفت. الکان رئیس استلاتیس و رئیس فراری است. تاوارس طی ماه‌های اخیر حواشی زیادی داشته است. وی بازار یابی ضعیف را عامل فروش پایین مازراتی دانست و به مشکلات کیفی در کارخانه تولید پیکاپ‌های رم اشاره کرد. استلاتیس همچنین با مشکل موجودی مازاد هم مواجه است و به خاطر تقاضای پایین، طی سال جاری تولید بسیاری از خودروهای خود مثل فیات 500e و پانسد، دوچ‌دورانگو، جیب‌گوند چروکی و مازراتی گرن‌توریسمو را به‌طور موقت متوقف کرده است. در سه‌ماهه سوم سال جاری، فروش جیب‌در آمریکا ۸ درصد، فروش رم و دوچ ۲۴ درصد و فروش کرایسلر ۲۱ درصد کاهش یافته است. در سپتامبر امسال شورای ملی نمایندگان استلاتیس در آمریکا نامه‌ای سرگشاده برای تاوارس فرستاد و وی را به تخریب سریع برندهای جیب، رم، دوچ و کرایسلر متهم کرد. تاوارس چند هفته قبل از استعفا گفته بود که برندهای نابسامان استلاتیس چند سال فرصت دارند تا خود را تعطیلی یا فروخته شدن نجات دهند.

# رکود سنگین افسار بازار سرکش رادر دست گرفت کاهش قیمت‌ها در بازار خودرو در نبود خریدار



احسان ناصربابلی

e.nasrabi@autoworld.ir

بخش مربوط به واردات خودرو در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ با تصمیم رئیس مجلس، برای بررسی مجدد به کمیسیون تلفیق بودجه بازگشت. این بند در جلسه علنی مجلس و در جریان بررسی جزئیات بخش اول لایحه بودجه ۱۴۰۴ مورد بررسی نمایندگان خانه ملت قرار گرفت. بر این اساس سه ایراد از طرف نمایندگان مجلس به این بند وارد شد.

یکی از این ابهامات موضوع مزایده مجوز واردات خودرو و تاثیر آن بر تعرفه است. در بند مذکور آمده است: «دولت مکلف است نسبت به برگزاری مزایده عمومی برای صدور مجوز واردات خودرو از طریق سامانه تدارکات الکترونیک دولت یا از طریق بهای‌آزاد اقدام و منابع حاصل از مزایده مجوز واردات را به ردیف درآمدی نامشخص واریز نماید». این بدان معناست که قرار است مجوز واردات خودرو به‌نوعی به‌فروش برود. برای مثال ممکن است یک نهاد دولتی مجوز واردات تعداد مشخصی خودرو را داشته باشد و می‌تواند آن را به مزایده گذاشته و این مجوز را به‌فروش برساند. البته این بند دارای ابهامات زیادی است؛ اما آن چه مشخص است این که لایحه بودجه اجازه مزایده برای فروش مجوز واردات خودرو را داده است. این موضوع می‌تواند تاثیر زیادی روی قیمت‌نهایی خودرو بگذارد؛ موضوعی که محمداقربالیاف، رئیس مجلس نیز به آن اشاره کرده است. وی در مورد ابهامات بند مربوط به واردات خودرو گفت: «دولت تعرفه واردات خودرو را صدها درصد تعیین کرده بود که کمیسیون تلفیق آن را به ۶۰ درصد کاهش داد. بعد در لایحه اوراق مزایده گذاشته شده که این یعنی تعرفه صدها درصدی به ۱۱۰ درصد رسیده؛ اما از طرف دیگر این مسیر از قرعه‌کشی و لاتاری فعلی در بازار خودرو جلو‌گیری می‌کند».

منظور قابلیاف از این که مزایده مجوز واردات جلو قرعه‌کشی را می‌گیرد این است که دیگر شرکت‌ها برای دریافت مجوز

باید بتوانند این مجوز را خریداری کنند و دیگر مبتنی بر شانس نیست؛ اما تعرفه ۶۰ درصدی با این اقدام دیگر بی‌معنا می‌شود؛ چرا که واردکننده باید بهای مجزایی را برای خرید مجوز واردات پرداخت کند. موضوع دیگری که موجب شد نمایندگان مجلس این بند از لایحه بودجه را به کمیسیون تلفیق بازگردانند، جای خالی خودروهای کارکرده در این لایحه بود. در مصوبات کمیسیون تلفیق خبری از واردات خودروهای کارکرده (احتراقی و برقی) نبود.

این در حالی است که تیرماه امسال دولت واردات این خودروها را تصویب کرده و شهروندان نیز وزیر صمت اعلام کرد این‌نامه واردات این دست از خودروها اصلاح خواهد شد؛ اما شاهد هستیم که در لایحه بودجه سال آینده واردات برقی‌ها و کارکرده‌ها کاملاً نادیده گرفته شده است. این ایراد از طرف رئیس مجلس نیز به‌مصوبه کمیسیون تلفیق وارد شد.

وی در این رابطه گفت: «این بند از گزارش تلفیق دارای اشکالاتی است؛ نخست این که واردات خودروهای کارکرده حذف شده؛ حال این که ما قبلاً این موضوع را تصویب کرده بودیم که نتیجه آن آرزوبری کمتر و واردات تعداد بیشتری خودرو است». ایراد سومی که مجلسی‌ها در صحن علنی به این بند وارد کرده‌اند مربوط به واردات خودرو توسط ایرانیان خارج از کشور، خارج از سقف تعیین شده ارزی است. در لایحه بودجه آمده است: «واردات خودرو توسط اشخاص و ایرانیان ساکن خارج از کشور، خارج از سقف مذکور، بدون انتقال ارز و از محل ارز در اختیار با نرخ ۶۰ درصد حقوق ورودی مجاز است».

اما مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی که از این مصوبه کمیسیون تلفیق تهیه کرده به این بخش ایراد گرفته بود. با زوی پژوهشی مجلس اعتقاد داشت در صورت تصویب و اجرای این بند، نرخ ارز در بازار آزاد افزایش خواهد داشت؛ چرا که در عمل همه ارز از بازار غیررسمی تهیه خواهد شد. زیرا اگر واقعا شخصی در خارج از کشور ارز داشته باشد و از آن محل خودرو وارد کند، مجدد از بازار غیررسمی ارز خواهد خرید و به حساب خود بازخواهد گرداند. مرکز پژوهش‌های مجلس برای رفع این ایراد پیشنهاد داده بود

باید بتوانند این مجوز را خریداری کنند و دیگر مبتنی بر شانس نیست؛ اما تعرفه ۶۰ درصدی با این اقدام دیگر بی‌معنا می‌شود؛ چرا که واردکننده باید بهای مجزایی را برای خرید مجوز واردات پرداخت کند. موضوع دیگری که موجب شد نمایندگان مجلس این بند از لایحه بودجه را به کمیسیون تلفیق بازگردانند، جای خالی خودروهای کارکرده در این لایحه بود. در مصوبات کمیسیون تلفیق خبری از واردات خودروهای کارکرده (احتراقی و برقی) نبود.

این در حالی است که تیرماه امسال دولت واردات این خودروها را تصویب کرده و شهروندان نیز وزیر صمت اعلام کرد این‌نامه واردات این دست از خودروها اصلاح خواهد شد؛ اما شاهد هستیم که در لایحه بودجه سال آینده واردات برقی‌ها و کارکرده‌ها کاملاً نادیده گرفته شده است. این ایراد از طرف رئیس مجلس نیز به‌مصوبه کمیسیون تلفیق وارد شد.

وی در این رابطه گفت: «این بند از گزارش تلفیق دارای اشکالاتی است؛ نخست این که واردات خودروهای کارکرده حذف شده؛ حال این که ما قبلاً این موضوع را تصویب کرده بودیم که نتیجه آن آرزوبری کمتر و واردات تعداد بیشتری خودرو است». ایراد سومی که مجلسی‌ها در صحن علنی به این بند وارد کرده‌اند مربوط به واردات خودرو توسط ایرانیان خارج از کشور، خارج از سقف تعیین شده ارزی است. در لایحه بودجه آمده است: «واردات خودرو توسط اشخاص و ایرانیان ساکن خارج از کشور، خارج از سقف مذکور، بدون انتقال ارز و از محل ارز در اختیار با نرخ ۶۰ درصد حقوق ورودی مجاز است».

اما مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی که از این مصوبه کمیسیون تلفیق تهیه کرده به این بخش ایراد گرفته بود. با زوی پژوهشی مجلس اعتقاد داشت در صورت تصویب و اجرای این بند، نرخ ارز در بازار آزاد افزایش خواهد داشت؛ چرا که در عمل همه ارز از بازار غیررسمی تهیه خواهد شد. زیرا اگر واقعا شخصی در خارج از کشور ارز داشته باشد و از آن محل خودرو وارد کند، مجدد از بازار غیررسمی ارز خواهد خرید و به حساب خود بازخواهد گرداند. مرکز پژوهش‌های مجلس برای رفع این ایراد پیشنهاد داده بود

### تکنولوژی

Technology

## «4D» به چه معناست؟

احتمالاً شما نیز در دنیای خودرو با عبارت 4D برخورد داشته‌اید؛ اما این دو عدد و حرف به چه معناست؟ بسته به محتوای بحثی که وجود دارد یا مقاله‌ای که مطالعه می‌کنید، این عبارت می‌تواند دو معنی رایج داشته باشد. نخست این که عبارت مورد بحث معمولاً کوتاه‌شده عبارت «چهار در» است؛ به این معنی که 4D می‌تواند خودرو سدان یا شاسی‌بلند چهار در را در مقایسه با خودرو دو در مخصوصاً کوپه توصیف کند. البته همان‌طور که می‌دانید کلاس بندی خودروها به‌ویژه در سال‌های اخیر دستخوش تغییر شده و حتی شاهد تولید برخی کوپه‌های چهار در نیز هستیم. معنی دوم 4D به گیربکس اتوماتیک خودرو و ارتباط



دارد. همان‌طور که می‌دانید خودروها از دو نوع گیربکس دستی یا اتوماتیک استفاده می‌کنند. در گیربکس‌های اتوماتیک گاهی موقعیتی به نام 4D وجود دارد که به معنی دنده اوردر است و فشار کاری پیش‌راننده را برای بهبود مصرف سوخت کاهش می‌دهد. در این حالت سرعت خودرو پس از رسیدن به حد مشخص ثابت باقی می‌ماند. معمولاً افراد بسته به نوع خودرو و حالت 4D در زمان رسیدن به سر بالایی یا کشیدن تریبلر سنگین استفاده می‌کنند. با این تفاسیر هم‌اکنون به راحتی می‌توانیم بین عبارت‌های 4D و 4WD تمایز قائل شویم؛ اما بر این خیر اندک این دو عبارت را به اشتباه به کار می‌برند و حتی برندی مثل دوچ‌تنها از 4D برای نشان دادن سیستم چهار چرخ محرک خودروهای خود استفاده می‌کند؛ اما همان‌طور که گفتیم 4D به معنی 4WD نیست و نمی‌توان آن‌ها را به جای یکدیگر به کار برد. 4WD در واقع کوتاه‌شده عبارت چهار چرخ محرک four-wheel drive است که نوع انتقال قدرت پیش‌راننده به تمام چرخ‌ها را نشان می‌دهد. در این حالت گشتاور تولیدی همیشه حداقل به یک چرخ منتقل می‌شود.

مقاله‌ای در مورد این موضوع در وبسایت خود ما قرار داده‌ایم که می‌توانید مطالعه کنید.



«تاب‌گیر» بیان کرد: «اگرچه موتور ۱۰ سیلندر هوراکان جذابیت‌های بسیار زیادی دارد، اما برای ما همگام شدن با قوانین سخت‌گیرانه در مورد آلایندگی‌ها و رسیدن به توان بالاتر، اهمیت بیشتری دارد. بر این اساس ما با جایگزینی یک موتور ۸ سیلندر ۴ لیتری تویین-توربو ۲۰ درصد کاهش آلایندگی و البته توان بیشتری را برای هوراکان به‌ارمغان آوردیم. همچنین تمراریو (که جانشین هوراکان است) با ساختار پلاگین-هیبرید به سوپراسپرتی قدرتمندتر از هوراکان بدل شده است.» در پایان می‌توان گفت کاهش ۲ سیلندر و استفاده از ساختار پلاگین-هیبرید، توانایی تمراریو (جانشین هوراکان) را از تقا داده است.

«همه ما محصولات های-پر فورمنسی لامبورگینی را با پیشرفته‌های اتمسفریک می‌شناسیم. این سوپراسپرت‌ساز ایتالیایی با تولید مدل اوروس (که یک کراس کوپه تمام اسپرت بود) نشان داد که می‌تواند از موتورهای تویین-توربو در محصولاتش استفاده کند. پس از رسیدن هوراکان به خط پایان (که یک سوپراسپرت ایتالیایی بر پایه و اساس سوپراسپرت آتودی یعنی R8 بود) دیگر خبری از موتورهای ۱۰ سیلندر وی نخواهد بود. همچنین با به‌پایان رسیدن تولید R8 در ابتدای سال جاری میلادی دیگر خبری از پیشرفته ۱۰ سیلندر در محصولات لامبورگینی نخواهد بود. روون مور، مدیر فنی لامبورگینی در مصاحبه‌ای با مجله



## حذف پیش‌رانه ۱۰ سیلندر لامبورگینی

## فروش نقدی و اقساطی ۴ محصول

«کرمان خودرو» آغاز شد

## ارائه سرویس ادواری

## رایگان تا ۵۰ هزار کیلومتر

## در خرید نقدی جک «J4»

مهم‌ترین ویژگی خرید این خودرو به صورت نقدی، سرویس‌های دوره‌ای تا ۵۰ هزار کیلومتر به صورت رایگان و همچنین دو سال بیمه بدنه رایگان است

### فروش نقدی و اقساطی جک X3 پرو با تحویل دوماهه



به‌موازات اجرای این طرح‌های فروش، شرکت خودرو سازان بهم نیز در بخشنامه جدید، کراس‌اور کامپکت و جمع‌وجور جک X3 Pro را به صورت نقد و اقساط به عرضه در آورده است. این بخشنامه از روز سه‌شنبه مورخ ۱۳ آذر ماه فعال شده است و تا پایان ماه جاری ادامه دارد. ثبت‌نام این خودرو به صورت اینترنتی و از طریق مراجعه به وبسایت فروش محصولات خودرو سازان بهم به نشانی [customer.bamco.ir](http://customer.bamco.ir) امکان‌پذیر است. در طرح فروش نقدی و اقساطی جک ایکس ۳ پرو، این خودرو با قیمت یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان به فروش می‌رسد. مشتری همچنین می‌تواند این خودرو را به صورت قسطی با پیش‌پرداخت ۶۸۰ میلیون تومان خریداری کند. باقیمانده مبلغ نیز از طریق ۸ قسط سه‌ماهه هر یک به مبلغ حدوداً ۵۲ میلیون تومان طی ۲۴ ماه تسویه می‌شود. تاریخ سررسید نخستین جک، ۲۵ فروردین سال ۱۴۰۴ است و سند خودرو نیز تا پایان اقساط در رهن شرکت باقی خواهد ماند. اما در صورت خرید خودرو به شیوه نقدی، سرویس‌های دوره‌ای تا ۵۰ هزار کیلومتر در طول دوره گارانتی رایگان خواهند بود. شرکت در طرح نقدی همچنین با دو سال بیمه بدنه رایگان همراه است. جریمه تاخیر ۳ درصد ماهانه محاسبه می‌شود و موعد تحویل خودروهای طرح نقدی و اقساطی هم ۶۰ روز کاری خواهد بود. در این طرح رنگ‌های سفید، مشکی و خاکستری طوسی روشن متالیک برای جک ایکس ۳ پرو قابل ارائه است.

پیکاپ تی ۸ هستند که فروش سه محصول نخست از روز گذشته (سه‌شنبه ۱۳ آذرماه) شروع شده است و فروش محصول چهارم نیز از روز یکشنبه ۱۱ آذرماه آغاز شده بود.

شرکت کرمان موتور در راستای حمایت از مصرف‌کنندگان و ارج نهادن به خواسته آن‌ها، شرایط فروش نقدی و اقساطی چهار محصول این مجموعه را اعلام کرد. این محصولات شامل جک جی، یک ایکس ۲، پیکاپ تی ۹ و

### فروش نقدی و اقساطی جک جی ۴



است که براساس آن، ابتدا مبلغ ۵۰۰ میلیون تومان از مشتری دریافت شده و باقیمانده در قالب ۸ قسط هر یک به مبلغ حدود ۵۸ میلیون تومان در طول ۲ سال تسویه می‌شود. این اقساط به صورت هر سه ماه یک چک محاسبه شده و تاریخ نخستین چک، ۲۵ فروردین ماه ۱۴۰۴ اعلام شده است. مدل این خودرو در هر دو شرایط فروش ۱۴۰۳ است و جریمه تاخیر در تحویل این خودرو ۳ درصد ماهانه در نظر گرفته شده است. سند خودرو نیز تا پایان اقساط در رهن شرکت باقی خواهد ماند. در این طرح که از روز سه‌شنبه ۱۳ آذر آغاز شده و تا روز ۳۰ آذرماه ادامه دارد، متقاضیان جهت ثبت‌نام خودرو باید به سایت فروش اینترنتی کرمان موتور به آدرس [customer.kermanmotor.ir](http://customer.kermanmotor.ir) مراجعه کنند.

شرکت کرمان موتور فروش نقدی و اقساطی جک جی ۴ را با شرایط نقد و اقساط آغاز کرد. در این شرایط فروش، قیمت این خودرو ۸۸۵ میلیون تومان اعلام شده است که به دو صورت نقد و اقساط عرضه می‌شود. در شرایط فروش نقدی جک جی ۴ زمان تحویل ۶۰ روز کاری اعلام شده است و متقاضیان می‌توانند این خودرو را در رنگ‌های سفید، مشکی، خاکستری طوسی روشن متالیک، قرمز، آبی زنگاری و قهوه‌ای متالیک سفارش دهند. مهم‌ترین ویژگی خرید این خودرو به صورت نقدی، سرویس‌های دوره‌ای تا ۵۰ هزار کیلومتر (در طول مدت گارانتی) به صورت رایگان و همچنین دو سال بیمه بدنه رایگان است. اما در بخش دیگری کرمان موتور شرایط فروش اقساطی جک جی ۴ را نیز اعلام کرده

### شرایط فروش پیکاپ KMCT9 به شیوه نقدی و اقساط با تحویل ۹۰ روزه



دور جدید عرضه پیکاپ اتوماتیک KMCT9 نیز از روز سه‌شنبه ۱۳ آذرماه آغاز شده و این خودرو به صورت نقدی و اقساطی قابل خرید است. در این طرح کرمان موتور پیکاپ تی ۹ را در رنگ‌های سفید، مشکی، خاکستری طوسی روشن متالیک و آبی زنگاری عرضه می‌کند. ثبت‌نام این پیکاپ به صورت غیر حضوری و با مراجعه به سایت فروش اینترنتی کرمان موتور به آدرس [customer.kermanmotor.ir](http://customer.kermanmotor.ir) انجام می‌شود. این طرح تساروز جمعه ۳۰ آذرماه با زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. پیکاپ تی ۹ با قیمت مصوب نقدی ۲ میلیارد و ۱۷۰ میلیون تومان به فروش می‌رسد. کرمان موتور امتیاز ویژه‌ای را برای شرکت در طرح نقدی در نظر گرفته است. این امتیاز شامل سرویس‌های دوره‌ای رایگان تا ۵۰ هزار کیلومتر (در طول مدت گارانتی) و بیمه بدنه رایگان تا دو سال می‌شود. متقاضیان همچنین قادر به خرید پیکاپ T9 به شیوه غیر نقدی با اقساط ۱۲ ماهه هستند. شرکت در این طرح مستلزم واریز پیش‌پرداخت یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان به حساب کرمان موتور است. مابقی پول از طریق ۴ قسط سه‌ماهه هر یک به مبلغ تقریباً ۱۸۱ میلیون تومان در طول یک سال از خریدار دریافت می‌شود و سند خودرو تا پایان اقساط در رهن شرکت باقی خواهد ماند. موعد تحویل این خودرو اسفند ۱۴۰۳ اعلام شده است.

### KMCT8 و شرایط فروش نقد و اقساط آذرماه ۱۴۰۳



شرکت کرمان موتور همچنین قیمت KMCT8 و شرایط فروش جدید آن را در سال ۱۴۰۳ اعلام کرد. این طرح فروش از روز یکشنبه ۱۱ آذر آغاز شده است و تا پایان آذرماه (سی‌ام) ادامه خواهد داشت. در این بازه زمانی، متقاضیان می‌توانند به منظور خرید کی‌ام‌سی T8 صرفاً به صورت اینترنتی نسبت به ثبت‌نام اقدام کنند. رنگ‌های سفید، مشکی، قرمز و آبی زنگاری برای پیکاپ تی ۸ قابل ارائه بوده و قیمت مصوب این خودرو یک میلیارد و ۸۲۰ میلیون تومان به صورت نقدی است که در فروش اقساطی، مبلغ ۶۲۰ یا ۷۲۰ یا ۸۲۰ میلیون تومان پیش‌پرداخت و مابقی در اقساط ۱۲ یا ۲۴ یا ۳۶ ماهه اخذ خواهد شد. لازم به ذکر است اقساط به صورت هر سه ماه یک چک، محاسبه شده و تاریخ نخستین چک ۲۵ اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۴ خواهد بود. طبق بخشنامه شرکت کرمان موتور، تحویل خودرو در اسفند ۱۴۰۳ انجام می‌شود و سود تاخیر در تحویل خودرو ۳ درصد به صورت ماهانه خواهد بود. همچنین در طرح فروش اقساطی، سند خودرو تا پایان اقساط در رهن شرکت کرمان موتور باقی خواهد ماند.



خواهند شد، ادامه داد: «این اتوبوس‌های ۵۰متری به صورت آزمایشی در خط پایلوت تهرانپارس-آزادی تردد خواهند کرد.» گفتنی است؛ در صورت اخذ مجوزهای لازم و تأیید به کارگیری ART در پایتخت، از این مدل حمل و نقلی به صورت یک وسیله انبوه‌بر جمعی استفاده خواهد شد.

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران از ترخیص ۲ دستگاه اتوبوس ۵۰متری تا هفته آینده خبر داد. محسن هرمزی از طی شدن آخرین مراحل ترخیص ۲ دستگاه ART از گمرک خبر داد و گفت: «این ARTها در خط تهرانپارس-آزادی به کار گرفته می‌شوند.» وی با اعلام این که این دو دستگاه تا هفته بعد از بندر جنوب ترخیص



ترخیص دو دستگاه اتوبوس ۵۰متری از گمرک در هفته آینده



ورود ۵۰۰ الکتروباس به ناوگان اتوبوسرانی تهران تا پایان سال

## چشم‌پایتخت به اتوبوس‌های برقی چینی روشن می‌شود؟

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران: در خصوص خدمات پس از فروش با شرکت چینی مربوطه قرارداد منعقد شده است



فرانک آقاصفی

faghasafi@autoworld.ir

به نظر می‌رسد که کشمکش بر سر خرید و واردات اتوبوس‌های برقی بعد از ورود این خودروها به تهران به پایان برسد؛ اتوبوس‌هایی که قرار بود غیر از نوسازی بخشی از ناوگان مسافری کشور، گام مهمی هم در مسیر برقی‌سازی ناوگان حمل و نقل داخلی باشند. با این حال، تا امروز مخالفت‌های بسیاری با این طرح شده که عقب افتادن زمان واردات آن‌ها و عدم تحقق وعده‌های شهرداری در این خصوص نیز به آن‌ها دامن زده است. پاییز سال گذشته اولین اخبار در خصوص سفر شهردار تهران به چین و انعقاد قراردادی برای خرید اتوبوس‌های دیزلی و برقی از چین منتشر شد. این اتوبوس‌ها که قرار بود تا مهرماه به تهران برسند، حالا به گفته معاون حمل و نقل و ترافیک شهر تهران، سری اول این اتوبوس‌ها از گمرک کشور ترخیص شده‌اند و قرار است از امروز (چهارشنبه) چشم‌پایتخت را روشن کنند.

### معاون حمل و نقل شهر تهران: اتوبوس‌های برقی چهارشنبه به تهران می‌رسند

افزود: «شهرداری تهران سال گذشته قرارداد خرید ۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی (به اندازه اتوبوس فعال تهران) را با چینی‌ها بست و حالا بیش از یک ماه است که ۱۰ دستگاه اتوبوس در پارت اول به گمرک بندر عباس رسیده، اما درگیر وادار دریافت مجوزها بود.»

معاون حمل و نقل و ترافیک شهر تهران گفت: «مشکل ترخیص اتوبوس‌های برقی رفع شده است و این اتوبوس‌ها با اخذ تأییدیه‌های لازم از گمرک ترخیص شده‌اند. همچنین اولین سری اتوبوس‌های برقی از چهارشنبه ۱۴ آذر به تهران می‌رسد.» محسن هرمزی، معاون حمل و نقل و ترافیک شهر تهران

### سختگویی شهرداری: شاید اتوبوس‌ها دو ماه دیگر به تهران بیایند!

زمان بر است اما هزینه‌ها به شدت کمتر می‌شود. شاید بزرگ‌ترین مشکل شهرداری تا امروز بر سر قرارداد با چینی‌ها، مشخص نبودن زمان واردات این اتوبوس‌ها بوده است. گرچه شهرداری همواره دلیل تأخیر در ورود این اتوبوس‌ها را به گردن گمرک و سایر دستگاه‌ها انداخته، اما این بار نیز با اعلام زمان ۲ ماهه ورود اتوبوس‌ها به تهران، به نوعی اظهارات معاون حمل و نقل و ترافیک شهر تهران را رد کرده است.

در حالی که اخبار امیدوارکننده از واردات این اتوبوس‌ها به گوش می‌رسد، اما سختگویی شهرداری در خیریه‌های سازمان اتوبوس‌های برقی به پایتخت در خصوص انتقال این اتوبوس‌ها و خودروهای برقی چینی به تهران اظهار کرد: «مان دقیق و مشخصی نداریم؛ اما در یکی دو ماه آینده شاهد انتقال آن‌ها به تهران خواهیم بود.» وی افزود: «ما مسیر جدیدی را در انتقال این دستگاه‌ها به تهران شاهد هستیم و به همین دلیل

### ورود ۵۰۰ اتوبوس برقی چینی تا پایان سال به ناوگان اتوبوسرانی تهران

خط یک بی‌آر تی خواهند شد، گفت: «دو ترمای ۴۰متری هم وارد شده‌اند که سه کابین و برقی هستند و به تعداد جابه‌جایی مسافر کم‌کم زادی خواهند کرد و اگر پس از انجام تست‌ها، جوابگوی نیاز باشند، تعداد بیشتری از آن‌ها وارد خواهد شد.» وی ادامه داد: «از سازمان استاندارد تقاضای کنیم که برای اتوبوس‌های شرکت‌های عقاب، اسنا، سیلان، خودرو وون‌های جانبازان و همچنین اتوبوس‌های وارداتی ایراد بی‌جانگیر د.» علیزاده تصریح کرد: «سازمان استاندارد در مورد پلاک و اینه ایراد گرفته، در حالی که اصل امر، کاربری و باتری اتوبوس است که بر اساس استانداردهای اروپایی و کشور خودمان مشکلی ندارد و در مورد خدمات پس از فروش اتوبوس‌های برقی نیز باید بگوییم که در خصوص خدمات پس از فروش با شرکت چینی مربوطه قرارداد منعقد شده است و خدمات‌رسانی را انجام خواهند داد.»

در همین حال مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران نیز در مورد سرانجام ورود اتوبوس‌های چینی برقی به تهران گفت: «اتوبوس‌های چینی وارداتی تا پایان اسامال به ۵۰۰ دستگاه می‌رسد اما آنچه تاکنون عملیاتی شده نزدیک به حدود ۱۰۰ دستگاه است.» مهدی علیزاده با بیان این که در حال حاضر تعداد اتوبوس‌های شاغل روزانه تهران به بیش از ۲۳۰۰ دستگاه رسیده است، افزود: «اتوبوس‌های برقی اگر با مشکل روبه‌رو نشود و استاندارد ایراد جدیدی نگیرد، تا آخر هفته به تهران می‌رسد.» وی با اعلام این که ۷۹ دستگاه نیز تا پایان همین هفته وارد گمرک می‌شود، افزود: «دو دستگاه ترمای نیز به گمرک رسیده و اقدامات اداری و تأیید استاندارد در حال انجام است.» مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهر تهران با تأکید بر این که پس از آن، تست ترمای و اتوبوس‌ها انجام خواهد شد و دو ترمای وارداتی در

### ابهام در زمان ورود اتوبوس‌های برقی به پایتخت

داخلی بیاید، به کمک صنعت اتوبوس‌سازی چین رفت؟ حالا که شهرداری از تمام این‌ها و اگر گمرک کرده است، گفته می‌شود که ۱۰ دستگاه از این اتوبوس‌ها به عنوان بخش اول واردات به گمرک رسیده و بعد از مشکلات بسیار ترخیص شده‌اند و قرار است از چهارشنبه در تهران جولان دهند. با این حال، سختگویی شهرداری دوباره با ایجاد ابهاماتی زمان واردات این اتوبوس‌ها را به دو ماه دیگر اعلام کرده است.

چندی پیش نیز رئیس شورای شهر تهران در واکنش به این اقدام شهرداری، اعلام کرد که «اگر اتوبوس‌ها به تهران رسیده بودند، همین امروز شیرینی می‌دادم.» این در حالی است که عدد اصلی برای ورود اتوبوس‌ها به تهران ۱۱۰ دستگاه بود که قرار است تنها ۱۰ دستگاه از آن‌ها به تهران برسد؛ آن هم در زمانی نامشخص!

قرارداد شهرداری با شرکت چینی، از ابتدا هم با ابهامات بسیاری همراه بوده؛ از جرایب اقدام شهرداری و خرید اتوبوس از چینی‌ها به جای تولیدکنندگان داخلی و شرکت‌های معتبر تا هزینه‌های واردات و این خودروها به کشور؛ این که چرا شهرداری به عنوان متولی اصلی خرید اتوبوس از تولیدکنندگان داخلی ترجیح داد تا در شرایط بحرانی ارزی کشور، ارز را به اسم خرید اتوبوس‌های برقی از کشور خارج کند، موضوعی است که از ابتدا صدای مخالفان این طرح شهرداری را بلند کرد. در شرایطی که گفته می‌شود واردات محصولات خارجی که در کشور نمونه داخلی دارند، نباید انجام شود، شهرداری چرا و چطور اقدام به عقد قراردادی با شرکت‌های چینی کرده است؟ از سوی دیگر ارزی که می‌توانست به خودروسازان داخلی تعلق بگیرد و این صنعت را زنده نگه دارد، چرا به دست چینی‌ها رسید؟ چرا سفرش خرید اتوبوس که می‌توانست بعد از بیش از ۱۰ سال تأخیر به کمک خودروسازان

### پیکاپ رنو «داستر اوروج» در خط تولید می‌ماند



رنو داستر اوروج وانتی کاربردی با چهار چرخ محرک و توانایی‌های آفرود است که با قیمت ۲۰ هزار دلار در آمریکای جنوبی عرضه می‌شود. هر چند داجیا داستر هم اکنون در نسل سوم خود قرار دارد، اما جالب این جاست که تولید نسخه پیکاپ نسل اول این خودرو که با نام اوروج شناخته می‌شود نیز همچنان ادامه دارد. این پیکاپ در سال ۲۰۱۵ برای بازارهای آمریکای جنوبی مثل برزیل، آرژانتین، مکزیک و کلمبیا معرفی و با برنر نو عرضه شد. به نظر می‌رسد عمر این پیکاپ کاربردی، اقتصادی و بی‌رقیب رنو به پایان رسیده باشد؛ زیرا قرار بود پیکاپ جدیدی که بر اساس کانسپت رنو نیاکار ساخته می‌شود، جایگزین داستر اوروج شود، ولی حالا مشخص شده که این پیکاپ نسبتاً سالخورده هنوز قرار نیست از خط تولید دل بکند.

پابلو سیبیللا، رئیس شعبه آرژانتینی رنو به تازگی در مصاحبه‌ای گفته است که هر دو پیکاپ مورد بحث به طور هم‌زمان در این منطقه عرضه خواهند شد و هر دو می‌توانند برای مدت مشخصی با هم تولید شوند. بنا بر این، به نظر می‌رسد پیکاپ جدید نیاکار در جایگاهی بالاتر از اوروج قرار خواهد گرفت. همچنین این دو پیکاپ در کارخانه‌های مختلفی هم تولید می‌شوند.

اوروج هم اکنون در کارخانه برزیل به تولید می‌رسد، در حالی که نیاکار قرار است در کارخانه آرژانتین تولید شود. نیاکار قرار است در سال ۲۰۲۶ با تولید سالانه حدود ۶۵ هزار دستگاه در آمریکای جنوبی عرضه شود. این پیکاپ جدید بر اساس پلت فرم RGMP ساخته می‌شود که با داجیا ساندر و رنو کاردیان مشترک خواهد بود. نیاکار با حدود ۴۰۹۰ متر طول، کمی از اوروج ۴۰۷۰ متری بزرگ‌تر خواهد بود.

اوروج هم اکنون با دو پیش‌ران مختلف در آمریکای جنوبی به فروش می‌رسد. پیش‌ران پایه این پیکاپ اقتصادی یک نمونه ۱.۶ لیتری چهار سیلندر تنفس طبیعی با ۱۲۰ اسب بخار قدرت است، اما کسانی که خواهان قدرت بیشتری هستند می‌توانند موتور ۱.۲ لیتری چهار سیلندر توربو را انتخاب کنند که ۱۷۰ اسب بخار قدرت دارد.

انتقال نیروی این موتور توسط یک گیربکس CVT صورت می‌گیرد و در نسخه‌های محرک جلو یا چهار چرخ محرک قابل انتخاب خواهد بود. ظرفیت بار این پیکاپ اقتصادی هم ۶۸۰ کیلوگرم است. به گزارش پدال، قیمت رنو اوروج در بازارهای آمریکای جنوبی مثل مکزیک و برزیل از حدود ۲۰ هزار دلار آغاز می‌شود.



ورود خودروهای کهنه دست دوم اروپایی که از سال ۱۳۹۹ آغاز شده، سهم بازار چینی‌ها را به نفع خود کاهش داده است.

بازار ایران زمانی بهشت خودروهای تجاری کهنه چینی بود؛ اما امروز این مساله شامل حال این مدل خودروها، حداقل در بخش کهنه‌ها نمی‌شود. زیرا



## کار سخت کامیون‌های چینی در برابر کهنه‌های اروپایی دست دوم

تحلیل  
analysis



کامران طالبی فرد  
کارشناس بازار

## عرضه خودروهای وارداتی با قیمت علی الحساب

تعرفه واردات در آینده نزدیک است که سبب شده از اعلام قیمت قطعی صرف نظر و خودروها را با بهای علی الحساب عرضه کنند.

می‌رسند و مابقی با قیمت علی الحساب به خریداران عرضه می‌شود. احتمالاً توجه واردکنندگان در این دور از عرضه، معطوف بر نوسانات قیمت ارز و همچنین کاهش

در دور جدید ثبت نام خودروهای وارداتی برخلاف مرحله قبل که بیش از نیمی از خودروها با قیمت قطعی عرضه می‌شدند، تنها چهار خودرو با قیمت قطعی به فروش

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 ۲۵۰	۵	کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۷۵	یک میلیارد و ۷۶۰	۵	کاهش
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۸۲	یک میلیارد و ۶۲۵	۱۰	کاهش
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۹۷	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	کاهش
ام‌وی‌ام X55 پرو (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۵۲۰	۱۰	کاهش
فونیکس تیگو ۷ پرو پرمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	یک میلیارد و ۲۵۰	۵	کاهش
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس هیبرید (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۹۸	یک میلیارد و ۸۶۰	۰	کاهش
فونیکس FX پرمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۹۶۷	یک میلیارد و ۸۰۰	۱۰	کاهش
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۷	یک میلیارد و ۵۸۵	۰	کاهش
اکستریم VX (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۷۴	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	کاهش
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۷۲	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	کاهش
دیگیتی پرستیژ (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۸۲	یک میلیارد و ۴۲۰	۰	کاهش
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۸۰	یک میلیارد و ۴۸۸	۲۲	کاهش
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۲۹	یک میلیارد و ۵۳۰	۲۰	کاهش
هایما S5 جدید (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۵۱۵	۱۵	کاهش
هایما S7 پلاس (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۹۰	یک میلیارد و ۷۹۰	۲۵	کاهش
لاماری ایما (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۳۱	یک میلیارد و ۹۰۵	۵	کاهش
تیگارد X35 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۳۲۰	۰	کاهش
اسکای ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۲۳	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	کاهش

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۳۵	۴۷۳	۲	کاهش
ساینا S دو گانه (۱۴۰۳)	۲۸۳	۵۲۵	۰	کاهش
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۳۳۱	۵۵۵	۳	کاهش
کوییک GXH (۱۴۰۳)	۳۴۰	۴۷۷	۳	کاهش
کوییک GXH-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۲۸۸	۴۸۸	۰	کاهش
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۵	۴۵۸	۱	کاهش
کوییک GXL-R (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۲۹۳	۴۷۹	۲	کاهش
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۷۰	۴۵۸	۰	کاهش
کوییک SR (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۴۵	۴۶۱	۱	کاهش
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۳۵۲	۶۱۷	۰	کاهش
کوییک اتومات (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۳۸	۶۳۱	۲	کاهش
سهند (۱۴۰۳)	۴۵۹	۵۴۲	۲	کاهش
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۰۵	۵۸۹	۲	کاهش
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۳)	۴۲۴	۷۳۸	۳	کاهش
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۴۳۵	۸۴۰	۰	کاهش
شاهین اتومات (۱۴۰۳)	۶۴۹	۸۹۱	۲	کاهش
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۳)	۷۵۸	یک میلیارد و ۱۵۲	۲	کاهش
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۶۰	۶۴۵	۰	کاهش
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۷۱۳	۵	کاهش
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۷۷۰	۲	کاهش
پارس سال سفارشی (۱۴۰۲)	۵۲۴	۷۷۵	۵	کاهش
پارس سال سفارشی (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۰۰	۸۲۰	۳	کاهش
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۶۵	۵	کاهش
پژو ۲۰۶ تیپ ۱۲ (۱۴۰۳)	۰	۶۵۰	۴	کاهش
پژو ۲۰۶ پانوراما (۱۴۰۲)	۳۴۰	۶۹۵	۰	کاهش
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۳۲۴	۷۰۷	۳	کاهش
پژو ۲۰۷ تیپ ۵ (۱۴۰۲)	۳۴۹	۷۲۵	۰	کاهش
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۸۶	۵	کاهش
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۱۰	۹۷۵	۳	کاهش
پژو ۲۰۷ پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۰۵	۸۴۴	۵	کاهش
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۹۹	۳	کاهش
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۵۸۵	۸۵۹	۶	کاهش
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۳)	۶۰۲	یک میلیارد و ۱۹	۷	کاهش
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۳)	۴۶۵	۶۷۰	۱	کاهش
سورن پلاس بامایننتور بدون رینگ (۱۴۰۳)	۰	۷۷۲	۰	کاهش
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۸۹	۳	کاهش
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۳)	۰	۸۵۷	۳	کاهش
رانا پلاس (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۵۷	۷۰۵	۷	کاهش
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۴۴۵	۷۳۸	۲	کاهش
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۳)	۵۵۱	۷۸۸	۴	کاهش
دنا پلاس توربو دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۵۵۸	۸۸۳	۰	کاهش
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۵۴۵	یک میلیارد و ۷	۳	کاهش
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۳)	۷۰۱	یک میلیارد و ۵۶	۱۱	کاهش
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۳)	۵۸۷	۸۶۷	۴	کاهش
تارا اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۴۹۱	۹۹۸	۲	کاهش
تارا اتومات V4 ال ایکس (۱۴۰۳)	۶۸۹	یک میلیارد و ۶۵	۳	کاهش

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 ۵۰۰	۵۰	کاهش
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۵۴۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۵۰	کاهش
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۲۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۵۰	کاهش
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	کاهش
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	کاهش
کیا K5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۷۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۵۰	کاهش
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GLT این (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۵۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	کاهش
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۵	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	کاهش
کیا سونت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۱۶۶	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	کاهش
تویوتا تالون هیبرید (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۳۷۵	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	کاهش
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۴۵	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	کاهش
جتا V7 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۲۰	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	کاهش
جتا VS5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۴۴	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	کاهش
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	کاهش
سوزوکی سیزا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	کاهش
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۵۰	کاهش
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۳۰	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	کاهش
نیسان سانی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۵۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	کاهش
هوندا وزل (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۸۰	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	کاهش
هوندا H5 (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۹۰۹	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	کاهش
هوندا EQM5 (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۱۳۷	یک میلیارد و ۲	۰	کاهش
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۳۸۵	یک میلیارد و ۵۰	۰	کاهش
جی‌ای‌سی امبو (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۱۸۳	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	کاهش
جی‌ای‌سی Emzoom GS3 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	یک میلیارد و ۶۰۰	۵۰	کاهش
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۸۸	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	کاهش
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۶	یک میلیارد و ۸۵۰	۰	کاهش
ونوسیا وی‌ان‌لاین (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۴۵	یک میلیارد و ۱۰۰	۵۰	کاهش

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

مهارکننده پارچه‌ای که دور پیشرانه پیچیده می‌شود

## نقش «دایپر» در جلوگیری از نشت روانکار

اگر به بالا بردن دسترس‌ناپذیری می‌توانید یکی را اجاره کنید. زمانی که پیشرانه به حالت مطمئن از خودرو خارج شد می‌توان در کمترین زمان ممکن دایپر پیشرانه را نصب کرد. برخی انواع دایپر پیشرانه با تنسورهای آسان‌باز و عرضه می‌شوند و زمانی که نیازی به این وسیله نداشتید می‌توانید بدون نیاز به باز کردن پیچ‌های یادشده، دایپر را جدا کنید. این وسیله همچنین برای جادادن لوله‌ها و سایر قطعات پیشرانه در خود طراحی شده است. همان‌طور که گفتیم دایپر وسیله‌ای ضروری برای همه رانندگان نیست و شاید در کشور به ندرت دیده شود اما اگر خواهان یکی از آن‌ها باشید می‌توانید سری به فروشگاه‌های آنلاین مشهور همچون آمازون و ای بی بزنید که با مشاهده این وب‌سایت‌ها قیمت حدود ۱۱۵ تا ۱۵۵ دلار را برای دایپر پیشرانه خودرو مشاهده خواهید کرد. البته برخی از انواع دایپر به خاطر برند سازنده، نوع متر یا استفاده شده، وجود یا نبود پیچ‌های نصب و... قیمت بالاتری دارند و حتی با بهای ۳۰۰ دلار و بیشتر نیز عرضه می‌شوند. از طرفی باید گفت تعویض پدهای دایپر و پیچ‌های آن خیلی هزینه‌بر نیست، باید به این نکته هم توجه داشت که هم‌سازمان‌های برگزارکننده مسابقات، دایپر و قطعات همراه آن‌ها را تأیید نمی‌کنند بنابراین قبل از خرید باید به این موضوع نیز فکر کنید تا به خاطر نقض قوانین از مسابقات حذف نشوید.



پیشرانه نیز شناخته می‌شود اهمیت زیادی خواهد داشت؛ از جنس متریال هوی دیوتی و بادوام مثل کولار و نایلون بالستیک بوده و به زیر پیشرانه متصل می‌شود. اگر پیشرانه از کار بیفتد، دایپر مایعات و قطعات جدا شده از پیشرانه را جذب خود کرده و مانع ریزش و افتادن آن‌ها به کف پیست مسابقه می‌شود. مهم‌تر اینکه دایپر پیشرانه از راننده نیز محافظت می‌کند. نصب این وسیله روی پیشرانه خودرو کار خیلی سختی نیست و شاید دشوارترین مرحله آن همان ابتدای کار باشد که باید پیشرانه را با بالا بردن داخل خودرو بیرون بیاورید.

جاده‌های ریس عاری از ماسه و سنگ ریزه و جسم خارجی در کف هستند. به دلیل سرعت بالای ۲۰۰ کیلومتر این خودروها، چنانچه جسمی بر خورد کنند مانند گل‌لوله و ترکش توپ و خمپاره عمل کرده که این موضوع می‌تواند باعث مرگ رانندگان دیگر شود. جنس این کیسه از الیاف نسوز است و دمای زیادی را تحمل می‌کند. همچنین مانند پوشک نوزادان جاذب مایعات است. این تن پوش در خودروهای معمولی کاربرد ندارد. چون سطح جاده‌های شهری و ترانزیت مملو از مشتقات نفتی از کامیون‌ها و سواری‌های فرسوده است. از زمان اختراع پیشرانه درون سوز تاکنون نسخه‌ها و انواع گوناگونی از آن تولید و معرفی شده‌اند. برخی از این پیشرانه‌ها هم‌اکنون گزینه‌های کلاسیک ارزشمندی هستند در حالی که برخی دیگر فراموش شده‌اند. با اینکه در سال جاری میلادی پیشرانه‌های بسیار خوب و پر قدرتی در بازار حضور دارند اما مهندسان هنوز نتوانسته‌اند پیشرانه‌ای کاملاً قابل اطمینان و عاری از عیب و نقص تولید کنند. پیچیدگی پیشرانه باعث خرابی قطعات متعددی می‌شود. بنابراین همه رانندگان باید خود را آماده بدترین سنسار یوها کنند. یکی از رایج‌ترین روش‌ها در کشورهای غربی استفاده از دایپر پیشرانه خودرو است. با اینکه یک راننده معمولی نیازی به دایپر نخواهد داشت اما اگر فردی هستید که آخر هفته‌ها را می‌پیست می‌شوید، دایپر پیشرانه که با نام مهارکننده

شاید شما هم نام دایپر پیشرانه خودرو را شنیده باشید. اگر می‌خواهید با کاربرد این وسیله آشنا شوید، همراه ما باشید. دایپر یک کیسه برای جلوگیری از نشت مایعات موتور به سطح جاده‌های مسابقات (Race) است. دلایل و الزامات استفاده از این کیسه به شرح زیر است: در خودروهای مسابقات فرمول یک راننده برای کاهش سرعت مجبور است همراه ترمز گرفتن از دنده معکوس استفاده کند. هنگام دنده معکوس، دور موتور تا به بیشترین حد می‌رسد. سیالاتی که داخل موتور در گردش هستند اعم از روغن موتور، روغن هیدرولیک، روغن ترمز، واسکازین، گیربکس، مایعات رادیاتور و... تحت فشار حداکثری پمپ‌ها قرار می‌گیرند و احتمالاً از کنار کاسه‌نمدها، واشرها، اورینگ‌ها و شلنگ‌ها نشتی پیدا می‌کنند و به سطح جاده می‌ریزند و باعث لغزندگی سطح جاده می‌شود. این لغزندگی کنترل راننده هنگام بارندگی بیشتر شده و باعث می‌شود خودرو از کنترل خارج شود. این تن پوش اجازه نمی‌دهد مشتقات نفتی به سطح جاده منتقل شود. همچنین این خودروها از قدرت و شتاب بالایی برخوردار هستند و هنگام دنده معکوس احتمال خرد شدن گیربکس و دیسک و صفحه کلاچ بسیار زیاد است. همچنین دایپر هنگام تصادفات و حوادث ناہنگام از پخش شدن قطعات در وسط جاده جلوگیری می‌کند تا به راننده و سایر رقبای آسیب وارد نشود. البته

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	لندکروز	
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

## جنسیس در مسابقات لمانز

جنسیس به عنوان زیر برنده کمپانی هیوندای از سال ۲۰۱۵ میلادی به عنوان یک برند مستقل مطرح شد. محصولات جنسیس در ابتدا برای رقابت با آلمانی ها و برنده لوکس تویوتا یعنی لکسوس به بازار عرضه شد؛ اما سرانجام توانست جایگاهی برای خود در بازارهای جهانی ایجاد کند. طی سه سال اخیر نیز سید محصولات این برند لوکس کره ای به وسیله سدان ها، اس یووی ها و شونینگ بریک ها گسترش پیدا کرده است. بر این اساس جنسیس برای جاه طلبی خود به دنبال رقابت در دنیای مسابقات است. بر اساس شنیده ها، جنسیس به دنبال حضور پررنگ و مستحکم در مسابقات لمانز است. بر اساس مطلبی که در ماه

سپتامبر سال جاری از سوی جنسیس منتشر شد، این کمپانی قرار است جکی ایکس را به عنوان اسپانسر هایپر کار خود و در نقش شریک تجاری جنسیس معرفی کرده و این مرد ۷۹ ساله بلژیکی را به مراسم رونمایی از این خودرو دعوت کند. بر اساس تیزرهای تبلیغاتی و تصاویر زنده های دیجیتال که از هایپر کار جنسیس منتشر شده، احتمال می رود این مدل بر پایه و اساس Genesis X Gran Racer Vision Gran Turismo Concept شکل بگیرد. هر چند که در حال حاضر اطلاعاتی درباره طراحی بدنه این خودرو در دست نیست، اما با توجه به تصاویر منتشر شده، می توان دریافت که این خودرو استایل جسورانه ای دارد.

## تلگرام

Telegram

## تجربه ایمنی بالا با خودروهای ژاپنی

موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS) هر دو سال یکبار، قوانین تست و آزمایش های خود را به روزرسانی می کند. جالب است بدانید این تست ها به حدی سخت گیرانه است که محصولات تمام کمپانی های معروف و مشهور جهان نمی توانند به سطح ایمنی مطلوب این موسسه دست یابند. در عین حال برخی خودروها که در فهرست ایمن ترین های این موسسه از آن ها نام برده شده، متعلق به خودرو سازان ژاپنی هستند. این امر به خوبی نشان می دهد که ژاپنی ها در زمینه ایمنی خودرو در تلاش هستند تا بالاترین سطح کیفیت و ایمنی را به مشتریان شان ارائه دهند. حال سوال این است که دلیل اصلی از تقای ایمنی محصولات ژاپنی چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

اگر به فهرست خودروهای ایمن ارائه شده توسط موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS) نگاهی بیندازید، متوجه می شوید این خودروهای ایمن، اکثرا شامل محصولات هوندا، تویوتا، مزدا، سوپارو و نیسان هستند. نسل جدید تویوتا کمری (که سال گذشته میلادی معرفی شد) در فهرست بالاترین سطح ایمنی IIHS یعنی TOP SAFETY PICK+ قرار دارد. این موضوع نشان می دهد کمپانی تویوتا در نسل جدید محصولاتش از فناوری های سطح بالایی بهره می گیرد. دلیل اصلی این پیشرفت را هم باید در استراتژی های نوین ژاپنی ها در بخش مرتبط با ایمنی خودروها جست و جو کرد.

آرامش

عبداللهی

Message



۸۸۲۰۶۷۶۱

## صدای مشتری

## خرابی کیت شارژ وایرلس

خودرو شاسی بلند فرانسوی مدل ۲۰۱۷ دارم و مدتی بود شارژر وایرلس خودرویم دیگر توانایی شارژ تلفن همراه را نداشت. با مراجعه به یک مرکز تخصصی و کلینیک خودروهای فرانسوی، تکنسین مربوطه پس از بررسی اعلام کرد شارژر وایرلس خودرویم خراب شده و این قطعه باید تعویض شود.

طاهریانی - تهران

## نظرسنجی

Poll

## پاسخ نظر سنجی شماره ۲۲۲۵

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۲۲۶  
به نظر شما هوشمندسازی خدمات شهری و تحقق دولت الکترونیک تا چه اندازه در کاهش رفت و آمدهای شهری و ترافیک موثر است؟

۱- کم

۲- زیاد

۳- تاثیری ندارد.

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما تاثیر کدام راهکار در کاهش تردد خودروهای شوتی در جاده های کشور بیشتر است؟  
در پاسخ به این پرسش ۴۲ درصد به گزینه یک یعنی مصادره این خودروها پس از توقیف، ۲۸ درصد به گزینه دوم یعنی باطل کردن مادام العمر گواهینامه رانندگان خودروهای شوتی و ۳۰ درصد به گزینه سوم یعنی در نظر گرفتن جریمه های مالی سنگین برای مالکان و رانندگان وسایل نقلیه شوتی رأی داده بودند.



## پیامک

SMS

معیوب شدن دیسک ترمز

**خودرو پژو ۲۰۶ تیپ ۵ مدل ۱۳۹۶ دارم و مدتی استست هنگام ترمز گیری صدای عجیبی از خودرو به گوش می رسد؛ به طوری که انگار کف خودرویم به مانعی گیر کرده باشد. مشکل چیست؟**

نیک یاری - کرج

این مشکل سه علت کلی دارد. نخست این که در صورت خراب شدن یا ایراد پیدا کردن دیسک ترمز، هنگام ترمز گیری در اثر سایش لنت با سطح دیسک، صدا یا لرزش ایجاد خواهد شد. از این رو نیاز است در زمان تعویض لنت ترمز، تکنسین مربوطه دیسک را هم از نظر فنی بررسی کند. همچنین در صورت استفاده از لنت ترمز بی کیفیت، در زمان ترمز گیری ارتعاش و سر و صدا از خودرو به گوش می رسد که لازم است لنت ترمز بی کیفیت را تعویض کنید. و سرانجام این که در صورت تمام شدن لنت ترمز، در زمان ترمز گیری به دلیل برخورد فلز لنت با سطح دیسک ترمز، صدا و ارتعاش زیادی ایجاد می شود. برای پیشگیری از خرابی دیسک بهتر است هر چه سریع تر لنت های ترمز را بررسی کنید. البته توصیه می شود برای انجام هر گونه تعویض و تعمیر قطعات خودرو، به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید.

سیستم تنظیم ارتفاع خودرو

**در بسیاری از خودروهای وارداتی سیستمی وجود دارد که ارتفاع خودرو را تغییر می دهد. این سیستم چگونه کار می کند؟**

مشهدی - تهران

سیستم تعلیق یکی از سیستم های موثر در تامین آسایش و آرامش سرنشینان یک خودرو است. این سیستم از بدو تولید خودرو تاکنون تغییرات مهمی داشته که بهترین نوع آن سیستم تعلیق هیدروپنوماتیک است. در گذشته از سیال روغن در کمک فنرها استفاده می شد؛ اما امروزه در سیستم تعلیق هیدروپنوماتیک از سیال هوا یا گاز استفاده می شود. سیستم تعلیق هیدروپنوماتیک از تعدادی سیلندر گاز، سنسور کنترل ارتفاع، سوئیچ تنظیم ارتفاع، ECU کنترل تعلیق، سوپاپ کنترل ارتفاع و کمپرسور تشکیل شده است. در این سیستم راننده می تواند با توجه به ویژگی های جاده در حال حرکت، سیستم تعلیق را تنظیم کند. ECU با دریافت اطلاعاتی از قبیل وزن سرنشینان، ارتعاشات وارده، شیب جاده و ... ارتفاع خودرو را در بهترین حالت ممکن تنظیم می کند. در زمان افزایش بار، ECU برای جبران ارتفاع کاسته شده، سوپاپ های کنترل ارتفاع را باز کرده و ارتفاع را تنظیم می کند. در مواقعی که راننده قصد افزایش یا کاهش ارتفاع را دارد، با فشردن کلید کنترل ارتفاع، دستوری را برای ECU ارسال می کند. دستور ارسال به ECU اگر برای افزایش ارتفاع باشد، کمپرسور و سوپاپ های کنترل ارتفاع فعال شده و میزان ارتفاع، بر اساس دستور راننده تنظیم می شود. اگر دستور برای کاهش ارتفاع باشد، ECU سوپاپ های کنترل ارتفاع را فعال و میزان گاز موجود در سیلندر کمک فنر را تخلیه کرده و ارتفاع را کاهش می دهد. این سیستم تاثیر بسزایی در ایمنی و آسایش سرنشینان خودروها در سال های اخیر داشته است. همچنین بسیاری از مالکان خودروهای چینی و مونتاژ داخل، در صدد نصب سیستم تعلیق پنوماتیکی قابل تنظیم هستند.

البته این سیستم های نصب شده به صورت افترا مارکت، نه تنها خرابی های بسیاری دارد، بلکه مشابه سیستم تعلیق خودروهای وارداتی هم نیست. سیستم تعلیق خودروهای وارداتی از نمونه های OEM بوده و به مراتب کیفیت و دقت بالاتری نسبت به نمونه های افترا مارکتی دارند. بنابراین می توان نتیجه گرفت سیستم تعلیق قابل تنظیم خودروهای وارداتی از نظر عملکرد و کیفیت با آن چه به صورت افترا مارکت ارائه می شود، تفاوت های بسیاری دارد.



## نگاهی به آخرین مدل از سدان محبوب نیسان آلتیما «SR» با موفقیت به خط پایان رسید

قطعات دکوراتیو کروم، چرم مصنوعی و دوخت باکیفیت، فضای داخلی این خودرو را جذاب جلوه می دهد. طراحی غربلیک فرمان دی-کات، دسته دنده اسپرت و دو پدال شیفتر پشت غربلیک فرمان، رانندگی با این سدان میان سباز خانوادگی را هیجان انگیزی می کنند. از مهم ترین امکانات آلتیما SR جدید می توان به: سیستم هشدار نقاط کور، سیستم کروز کنترل تطبیقی، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سامانه پیشگیری از برخورد، دوربین و سنسور دنده عقب، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک با دریچه های مجزا برای سرنشینان عقب، ایربگ، تنظیم ۸ حالت برای صندلی راننده و ۶ حالت برای صندلی سرنشین جلو و سیستم گرم کن صندلی ها اشاره کرد. لازم به ذکر است سیستم فوق پیشرفته نیمه خودران پرو پایلوت برای آلتیما جدید در نظر گرفته شده است.

از طرفی در بخش فنی شاهد یک به روزرسانی ویژه برای نیسان آلتیما هستیم؛ زیرا رقبای اصلی کره ای این سدان میان سباز خانوادگی از پیشرفته های قدرتمندی بهره می برند و توان نسبتا بالایی دارند. کمپانی نیسان برای آلتیما SR یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری توربوشارژر با سیستم مکش متغیر موتور در نظر گرفته است. این پیشرفته با سیستم پاشش سوخت مستقیم، سیستم پر خوراک توربوشارژر و سیستم مکش متغیر موتور می تواند حداکثر ۲۴۸ اسب بخار قدرت را در ۶۲۰۰ دور (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۷۰ نیوتون متر گشتاور را در ۵۸۰۰ دور به بار مغان آورد. این قدرت و گشتاور به وسیله گیربکس ۸ سرعته ایکس ترونیک CVT به چرخ های جلو منتقل می شود.

همچنین اگر خواهان یک سدان قدرتمندتر هستید، می توانید سیستم چهار چرخ محرک را برای این خودرو سفارش دهید. یک پیشرفته ۴ سیلندر تنفس طبیعی ۲.۵ لیتری با حداکثر قدرت ۱۸۲ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۲۴۲ نیوتون متری در دسترس مشتریان قرار دارد. نیسان آلتیما SR قیمتی برابر با ۲۶ هزار و ۲۰۰ دلار، به بازار عرضه می شود و نسخه دو دیفرانسیل آن ۲۷ هزار دلار ارزش دارد.





### تامین اعتبار پروژه لاستیک‌سازی خرم‌آباد



تامین منابع مالی دو واحد مهم اقتصادی، لاستیک‌سازی و ماشین‌سازی لرستان در دیدار استاندار با مدیر عامل بانک صنعت و معدن انجام شد. سیدسعید شاهرخی در حاشیه جلسه با مدیر عامل بانک صنعت و معدن ایران اظهار کرد: این جلسه با هدف بهره‌برداری بهینه از فرصت‌های اقتصادی، تکمیل واحدهای نیمه‌تمام و اجرای طرح‌های توسعه استان برگزار شد. استاندار لرستان در تشریح جزئیات این جلسه افزود: دو پروژه کلیدی استان یعنی لاستیک‌سازی خرم‌آباد و ماشین‌سازی لرستان از جمله موضوعات اصلی این نشست بودند. وی با اشاره به اجرای فاز اول طرح

تولید لاستیک‌های نیمه‌آماده در شهرک صنعتی شماره ۳ خرم‌آباد، تصریح کرد: بخش قابل توجهی از زیرساخت‌های فیزیکی این پروژه تکمیل شده و برای تکمیل تجهیزات آن، تامین ۲۰۰ میلیارد تومان اعتبار از سوی بانک صنعت و معدن ضروری است. شاهرخی تأکید کرد: با راه‌اندازی این بخش، ۲۰۰ شغل به صورت مستقیم در خرم‌آباد ایجاد خواهد شد و انتظار می‌رود این پروژه تا اواخر سال ۱۴۰۴ به بهره‌برداری برسد. مدیر عامل بانک صنعت و معدن نیز قول مساعد داده که منابع مالی مورد نیاز در ماه‌های آتی تامین و این پروژه وارد فاز عملیاتی شود.

## اقدامات ضروری برای کنترل آلاینده‌ی لاستیک‌ها

# خودروهای سنگین آلودگی تایلر بیشتری دارند

مشکل خاص می‌تواند راه‌حل‌های هدفمندتری را ایجاد کرده و آگاهی عمومی را افزایش دهد. لاستیک خودروها از ترکیبی پیچیده از لاستیک‌های طبیعی و مصنوعی و صدها ماده افزودنی شیمیایی ساخته شده است. این ترکیبات می‌توانند پیامدهای غیرمنتظره و گسترده‌ای برای محیط زیست داشته باشند. به عنوان مثال، اکسیدروی که حدود ۰.۷ درصد وزن لاستیک را تشکیل می‌دهد، با وجود افزایش دوام لاستیک‌ها، برای آب‌زیان بسیار سمی است و حتی در مقادیر کم می‌تواند اکوسیستم‌ها را مختل کند. یکی دیگر از افزودنی‌های مضر، ماده‌ای به نام 6PPD است که از ترک خوردگی لاستیک جلوگیری می‌کند. این ماده هنگام قرارگیری در معرض هوا و آب به ترکیبی به نام 6PPD-quinone تبدیل می‌شود که با تلفات گسترده ماهیان در ایالات متحده مرتبط است. هر سال میلیاردها خودرو در سراسر جهان حدود ۶ میلیون تن ذرات ناشی از ساییدگی لاستیک تولید می‌کنند. این ذرات ریز پلاستیکی که در اثر استفاده معمول از خودروها ایجاد می‌شوند، به تدریج در خاک، رودخانه‌ها، دریاچه‌ها و حتی مواد غذایی مانده‌اند می‌شوند. پژوهشگران در جنوب چین اخیراً ترکیبات شیمیایی مشتق از لاستیک را در اکثر نمونه‌های ادرار انسانی کشف کرده‌اند. این ذرات لاستیکی به عنوان یکی از منابع مهم، اما کمتر شناخته شده میکروپلاستیک‌ها شناخته می‌شوند و ۲۸ درصد میکروپلاستیک‌های وارده شده به محیط زیست را تشکیل می‌دهند. با وجود ابعاد گسترده این مساله، ذرات لاستیک اغلب نادیده گرفته شده و به عنوان یک دسته‌بندی جداگانه از آلودگی شناخته نمی‌شوند در حالی که ویژگی‌های خاص آنها نیازمند رویکردی متفاوت است. پژوهشگران تأکید دارند طبقه‌بندی این ذرات به عنوان یک دسته خاص از آلودگی، می‌تواند تحقیقات متمرکزتری را به همراه داشته و به سیاست‌هایی برای کاهش آلودگی ناشی از لاستیک‌ها منجر شود. این اقدام همچنین می‌تواند به افزایش آگاهی عمومی در مورد این مشکل کمک کند.



پژوهش‌ها نشان می‌دهند خودروهایی سنگین‌تر از جمله خودروهای برقی که باتری‌های بسیار سنگینی دارند، لاستیک‌های خود را سریع‌تر فرسوده کرده و ذرات بیشتری هم



تولید می‌کنند. برخی کارشناسان صنعت خودرو پیشنهاد می‌دهند مالیات‌های مبتنی بر وزن خودرو می‌تواند تولیدکنندگان را به طراحی خودروهای سبک‌تر و مصرف‌کنندگان را به انتخاب‌های سبزتر تشویق کند. چارچوب‌های نظارتی مانند استاندارد انتشار گازهای گلخانه‌ای Euro 7 در اتحادیه اروپا، نقطه شروعی برای کنترل آلودگی لاستیک‌ها محسوب می‌شود. اما اقدامات بیشتری مانند نوآوری در طراحی لاستیک‌ها با استفاده از مواد سازگار با محیط زیست و ایجاد یک کمیته جهانی از کارشناسان علمی و سیاست‌گذار برای هماهنگی تحقیقات و قوانین مورد نیاز است. پژوهشگران تأکید دارند طبقه‌بندی ذرات لاستیکی به عنوان یک دسته جداگانه از آلودگی می‌تواند گامی مهم در کاهش این تهدید زیست‌محیطی باشد. به گفته آنان، اقداماتی مانند وضع مالیات بر اساس وزن خودروها و طراحی لاستیک‌های سازگارتر با محیط زیست نه تنها می‌تواند آلودگی ناشی از لاستیک‌ها را کاهش دهد، بلکه سیستم‌های حمل و نقل پایدارتر را نیز ترویج خواهد کرد. در حال حاضر، نمایندگان کشورهای مختلف در کره جنوبی برای تدوین اولین معاهده جهانی مقابله با آلودگی پلاستیک‌ها گرد هم آمده‌اند. با این حال، با وجود نقش مهم ذرات لاستیکی در تولید میکروپلاستیک‌ها، این موضوع هنوز به طور جدی در دستور کار این معاهده قرار ندارد. پژوهشگران معتقدند که شناخت این آلودگی به عنوان یک

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



# تهران را پاک بگردیم





نیمه نخست سال جاری ۲۱.۴۸ درصد کاهش یافت. بلومبرگ گزارش داد تقاضا برای خودروهای احتراق داخلی در چین کاهش یافته است؛ اما خودروهای برقی و هیبرید همچنان با رشد تقاضا مواجه هستند. طبق گزارش انجمن خودروهای مسافری چین، فروش خودروهای بنزینی معمولی در ۸ ماهه نخست سال جاری ۱۵ درصد کاهش یافته است. هوندا نیز برای حرکت به سمت الکتریکی سازی، تولید خودروهای بنزینی را کاهش خواهد داد. رسانه‌های چینی اعلام کردند این خودروساز ژاپنی سرما به گذاری مشترک دیگری با گروه خودرو سازی گوانگزو نیز دارد و اوایل امسال نیز تعداد کارگران خود را کاهش داد.

به گزارش «بلومبرگ» هوندا موتورز با هدف بالا بردن راندمان کاری خود، در حال کوچک کردن مشاغل و کاهش نیروی انسانی است. به همین دلیل تولید راد سه کارخانه خود در چین متوقف کرده است؛ زیرا به دنبال کاهش موجودی‌ها و کار روی تغییر راهبرد در بزرگ‌ترین بازار خودروبی جهان است. هوندا موتورز چهارشنبه گذشته اعلام کرد تولید در سه کارخانه از ۲۶ آگوست به مدت دو هفته متوقف شده است. در واقع انتقال سریع صنعت خودر و به سمت خودروهای برقی و رقابت شدید در چین به فروش و در آمد خودروسازان خارجی از جمله ژاپنی، آمریکایی و آلمانی آسیب زده است؛ به طوری که فروش هوندا در چین در



کاهش فروش ۲۱،۴۸ درصدی  
«هوندا» در چین

در مرحله پنجم ثبت نام خودروهای وارداتی انجام شد:

## عرضه سه مدل خودرو نیسان برای سلیقه‌های مختلف توسط «نامی خودرو»

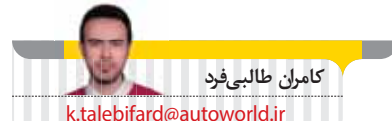


سومین محصول فهرست خودروهای عرضه شده نامی خودرو کراس اوور نیسان قشقایی است که آن را در کلاس خودروهایی همانند هیوندای توسان، کیا اسپورتیج و... قرار می‌دهد. نیسان قشقایی از یک پیشرانه ۲۰۰۰ سی‌سی تنفس طبیعی برخوردار است که مجدداً این موضوع یک مزیت مهم در برابر رقبای آن محسوب می‌شود. با توجه به کیفیت نامناسب سوخت و مشکلات دسترسی به بنزین سوپر در کشور، بهره بردن یک خودرو از پیشرانه تنفس طبیعی بدون توربوشارژر یک مزیت بزرگ در بازار ایران به شمار می‌رود. این پیشرانه قدرتی معادل ۱۵۰ اسب بخار تولید می‌کند. نیسان قشقایی با فهرست کامل تجهیزات رفاهی و ایمنی عرضه شده و به انواع سیستم‌های ایمنی و آپشن‌های رفاهی مجهز است. نیسان قشقایی در این دوره از عرضه خودروهای وارداتی با مدل‌هایی همچون اپل موکا، مزدا CX-30، اشکودا کوپاک، فولکس تی راک و کیا اسپورتیج وار در رقابت خواهد شد. بهای کمتر و قیمت ارزمندتر آن نسبت به اشکودا و اسپورتیج سبب خواهد شد خریداران به سمت این خودرو و انتخاب آن تمایل پیدا کنند. مضاف بر این که موتور قدرتمند تنفس طبیعی ۲۰۰۰ سی‌سی نیسان قشقایی برگ برنده آن در برابر موتورهای ۱۴۰۰ و ۱۵۰۰ سی‌سی توربو اشکودا و اسپورتیج است. همچنین ابعاد بزرگ‌تر و آپشن‌های بیشتر نیز سبب می‌شود قشقایی در برابر مزدا CX-30 و اپل موکا و فولکس تی راک خودنمایی کند. قوای حرکتی تنفس طبیعی و موتور قدرتمندتر در مقایسه با اپل موکا و فولکس تی راک نیز که از موتورهای ضعیف‌تر و توربوشارژر بهره می‌برند، سبب می‌شود برتری از آن نیسان قشقایی باشد. همچنین ابعاد بزرگ‌تر و تجهیزات رفاهی بیشتر و مناسب‌تر قشقایی برگ برنده آن در برابر مزدا CX-30 است.



نیسان قشقایی

دور جدید عرضه خودروهای وارداتی یا به عبارت بهتر پنجمین نوبت ثبت نام خودروهای وارداتی در هفته جاری آغاز شده است و برای مدت محدودی ادامه خواهد داشت. نامی خودرو و پیشرو، عرضه کننده اصلی خودروهای نیسان در این نوبت از ثبت نام و قرعه کشی خودروهای وارداتی، سه مدل خودرو نیسان را برای سلیقه‌های مختلف عرضه کرده که سبب شده است این شرکت یکی از متنوع‌ترین لیست‌های محصول را در اختیار دوستداران خودروهای وارداتی قرار دهد. در این مطلب به اختصار به بررسی و معرفی این سه مدل خودرو نیسان می‌پردازیم.



کامران طالبی فرد

k.talebifard@autoworld.ir

این کراس اوور کوچک و جذاب نیسان در واقع مدل جایگزین نیسان جوک است که قبلاً در مدل‌های ۲۰۱۷ تا ۲۰۱۸ و از ایران شده بود و استقبال بسیار مناسبی از آن به عمل آمد. نسل جدید جوک در بازارهای جهانی به نام کیکیس معرفی شده و یک شاسی بلند کوچک محسوب می‌شود. این خودرو از یک پیشرانه ۱۵۰۰ سی‌سی تنفس طبیعی بدون استفاده از توربوشارژر بهره می‌برد که خود یک مزیت برای بازار ما با توجه به کیفیت پایین سوخت (بنزین) محسوب می‌شود. این پیشرانه قدرتی در حدود ۱۲۲ اسب بخار تولید می‌کند که با توجه به ابعاد کوچک کیکیس کاملاً کافی به نظر می‌رسد. این کراس اوور جمع و جور با توجه به محدودیت قیمتی خود از فهرست مناسبی از تجهیزات رفاهی و ایمنی برخوردار است. در عین حال نیسان کیکیس با توجه به محدودیت قیمتی آن رقیب بسیار خطرناکی برای انواع خودروهای کوچک عرضه شده توسط شرکت‌های دیگر در این دوره از عرضه خودروهای وارداتی به شمار می‌رود. خودروهای همچون اوپل کورسا یا سوزوکی سوئیفت در برابر جذابیت ظاهری، شاسی بلند بودن و ابعاد بزرگ‌تر نیسان کیکیس و همچنین پیشرانه تنفس طبیعی ۱۵۰۰ سی‌سی و قدرتمندتر آن، خلغ سلاح می‌شوند و بی تردید نیسان کیکیس با توجه به این مشخصات در بازار گزینه بسیار پر طرفدارتری نسبت به این خودروهای کوچک خواهد بود.



نیسان کیکیس

دومین خودرو نیسان عرضه شده توسط نامی خودرو، نیسان سیلفی است. البته بر خی به اشتباه این خودرو سدان سبب متوسط را با تویوتا کرولا، لوین یا مزدا ۳ مقایسه می‌کنند؛ اما با توجه به ابعاد بزرگ‌تر و فضای داخلی بیشتر، این خودرو باید با مدل‌هایی همچون کیا اپتیما مقایسه شود. به خصوص آن که این خودرو از تکنولوژی هیبرید برخوردار است که ترکیبی از موتور بنزینی و پیشرانه الکتریکی است. نیسان سیلفی از قدرت ۱۳۶ اسب بخار و البته گشتاور خیره کننده ۳۰۰ نیوتون متر برخوردار است که سبب می‌شود در شتابگیری، رقبایی همچون کرولا، لوین، مزدا ۳، کیا اپتیما و... را به سرعت پشت سر بگذارد. نکته قابل توجه آن که عامل مهم در شتابگیری‌های ثانویه به خصوص در مسیرهای جاده‌ای گشتاور خودرواست و نیسان سیلفی با دارا بودن گشتاور ۳۰۰ نیوتون متری جایی برای رقبای نمی‌گذارد که خود را مطرح کنند. همچنین نامی خودرو نیسان سیلفی را با تیپ مکس ادیشن به بازار ایران عرضه کرده است که نسبت به نیسان سیلفی عرضه شده توسط یک وارد کننده دیگر، از سطح آپشن‌های رفاهی و ایمنی بسیار بالاتری برخوردار است و فهرست کاملی از تجهیزات رفاهی و ایمنی را به خریداران عرضه می‌کند.



نیسان سیلفی



## خودروهای گذر موقت به هیچ عنوان پلاک ملی نمی‌شوند



ایرنا: رئیس پلیس راهور فراجا با اعلام اینکه خودروهای گذر موقت هیچ‌گاه به پلاک ملی تبدیل نخواهند شد، از مردم خواست تا در این زمینه فریب تبلیغات گمراه‌کننده را نخورند. سردار سید تیمور حسینی در خصوص پلاک شدن خودروهای گذر موقت گفت: خودروهای گذر موقت قابل خرید و فروش نیستند و هر گونه اقدام در این زمینه غیر قانونی است. سردار حسینی همچنین بیان کرد: در صورتی که همکاران پلیس خودرو گذر موقت را مشاهده کنند که بر اساس اسناد گمرکی متعلق به فرد دیگری باشد، مطابق با قوانین و مقررات، اقدام به توقیف آن خواهند کرد. وی در پایان از شهروندان خواست تا از خرید و فروش

خودروهای گذر موقت خودداری کرده و در صورت مشاهده هر گونه تخلف، آن را به پلیس اطلاع دهند. خودرو گذر موقت به خودرویی گفته می‌شود که گردشگران و مسافران غیر مقیم در ایران با پلاک گذر موقت برای مدت محدود وارد کشور می‌کنند؛ بنابر ماده‌های ۵۰ و ۷۰ قانون گمرکات کشور، هیچ خودرو پلاک موقت را نمی‌توان پلاک‌گذاری دائمی کرد. همچنین برخلاف تصور رایج، خرید و فروش خودروهای گذر موقت طبق قانون ممنوع است و هر گونه نقل و انتقال در این زمینه، قاچاق محسوب می‌شود. این موضوع توسط رئیس پلیس راهور ناجا نیز به صراحت اعلام شده است.

## رئیس پلیس راهور فراجا:

# هیچ تحولی در روند اجرایی مرکز آزمون تصادف مشاهده نمی‌شود!

انتشار نتایج آزمون تصادف از سال ۱۹۹۸ در اروپا اجباری شده است و امروزه یکی از مهم‌ترین فاکتورها برای خریداران خودرو در



سراسر جهان، بررسی میزان ایمنی آن محسوب می‌شود. با این حال همچنان وضعیت ایمنی بسیاری از خودروها در ایران مجهول است و خودروسازان نیز این مساله را به اجباری نبودن قانون انتشار نتایج و در دسترس نبودن مراکز آزمون تصادف مرتبط می‌دانند. مشکلی که سال‌هاست برای حل آن، وعده افتتاح مرکز آزمون تصادف در کشور مطرح می‌شود.

تولید محصولات با کیفیت در سایه ایجاد مرکز آزمون تصادف خودرو آذر ماه ۱۴۰۱ رئیس وقت مرکز ملی استاندارد ایران از لزوم راه‌اندازی مرکز آزمون تصادف خودرو در کشور خبر داد و گفت: سازمان ملی استاندارد عزم جدی دارد تا تمام استانداردهای لازم توسط خودروسازان رعایت و شرایط لازم نسبت به فراهم کردن این آزمون‌ها در کشور فراهم شود. در این راستا شرکت‌های بازرسی همکار سازمان ملی استاندارد ایران در حال آماده‌سازی مرکز آزمون خودرو هستند. گفتنی است کنسرسیوم ایجاد مرکز آزمون تصادف و آغاز به کار شرکت آزمون‌های ایمنی و کیفیت خودرو با همکاری معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران و با حضور معاون حمل و نقل و ترافیک و رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در اردیبهشت‌ماه سال ۱۴۰۱ به امضا رسید.

مردامه سال گذشته، مدیرعامل شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) با اشاره به پیشرفت‌های پروژه مرکز آزمون تصادف، از رونمایی آزمایشگاه مرکز آزمون تصادف اوایل سال ۱۴۰۳ خبر داد و گفت: مرکز ایمنی و آزمون تصادف جزو پروژه‌هایی است که پیشرفت خوبی را در یک سال گذشته داشته و پیش‌بینی می‌شود با اتمام این مرکز تا پایان امسال، اوایل سال آینده شاهد بهره‌برداری و رونمایی از آزمایشگاه مرکز آزمون تصادف باشیم. وی همچنین به عدم تحقق وعده‌های دولت و معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری در حمایت از پروژه مرکز آزمون تصادف اشاره کرد و گفت: برخلاف وعده دولت و معاونت علمی و فناوری رئیس‌جمهور و ارجاع این پروژه به بانک صنعت و معدن، تاکنون با گذشت حدود دو سال از وعده مسئولان حتی یک ریال تسهیلات به این پروژه پرداخت نشده است.



وی با اشاره به اینکه تاکنون برای اجرای آزمایشگاه مرکز آزمون تصادف ۱۵ میلیون یورو سرمایه‌گذاری صورت گرفته است، افزود: به منظور اجرای پروژه مرکز آزمون تصادف، کنسرسیومی بین قطعه‌سازان و شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران شکل گرفت و با سرمایه‌گذاری ۱۵ میلیون یورویی که تاکنون صورت گرفته بخش زیادی از تجهیزات خریداری و سوله‌ها و سالن‌ها در مرحله ساخت قرار دارند و طبق زمان بندی پیشرفت خوبی در اجرای این پروژه حاصل شده است. این مقام مسئول در شرکت ISQI در پایان با بیان اینکه راه‌اندازی مرکز آزمون تصادف می‌تواند بیش از ۷۰ درصد در کاهش حوادث ناشی از تصادف‌ها موثر باشد، بیان کرد: هدف ما در ایجاد مرکز ایمنی و آزمون تصادف دستیابی به تولید محصولات با کیفیت، آرامش و ایمنی بیشتر در صنعت خودرو است.

پلیس راهور پیگیر افتتاح مرکز آزمون تصادف است  
پنجم ماه سال گذشته، سردار سید تیمور حسینی در جریان بازدید از پنجمین نمایشگاه خودرو

تهران گفت: ایمنی خودروها یکی از دغدغه‌های جدی پلیس راهور است و ما معتقدیم ایمنی خودرو باید به گونه‌ای باشد که اگر فرضاً راننده‌ای هم خطا یا غفلت کرد و دچار حادثه شد، شرایط ایمنی راه و خودرو طوری باشد که از شدت حادثه و خسارات جانی جلوگیری کند. وی از تلاش برای ایجاد مرکز آزمون تصادف از سوی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران خبر داد و گفت: در حال حاضر یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های پلیس راهور مبحث ایمنی خودرو و به خصوص استحکام بدنه است. رئیس پلیس راهور فراجا در ادامه با اشاره به نقش بسیار مهم استحکام بدنه یک خودرو در کاهش آمار جانباختگان و مصدومان یک تصادف افزود: در همین خصوص تنها شرکتی که این امکان را دارد تا با انجام صحیح آزمون‌های سنجشی، استحکام بدنه یک خودرو را مشخص کند و به آن خودرو نمره قبولی بدهد، مرکز آزمون تصادف یا کراش آزمون است که بنابر گفته شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران مقرر شده تا در پایان شهریورماه ۱۴۰۳ شاهد افتتاح این مرکز باشیم. حسینی گفت: به مردم این اطمینان را می‌دهم که پلیس راهور به جدیت نسبت به افتتاح مرکز آزمون تصادف پیگیر بوده و همچنین از دیگر دستگاه‌های مسئول نیز درخواست می‌کنیم با حمایت‌های لازم از این شرکت در بالا بردن کیفیت ایمنی و استحکام خودرو که نقش مهمی در حفاظت از جان انسان‌ها دارد تلاش کنند.

هشدار رئیس پلیس راهور

روز گذشته اما رئیس پلیس راهور فراجا، با ابراز نگرانی عمیق از وضعیت ایمنی خودروهای تولید داخل، هشدار داد بدنه، ستون‌ها، شاسی و اتاق این خودروها از استحکام کافی برای مقابله با تصادفات برخوردار نیستند. به گفته وی، این مشکل به تهدید جدی برای جان رانندگان و سرنشینان تبدیل شده است. رئیس پلیس راهور همچنین به عدم تحقق وعده‌ها برای راه‌اندازی مرکز آزمون تصادف اشاره و اظهار کرد این مرکز که قرار بود تا نیمه اول سال جاری افتتاح شود، همچنان از پیشرفت فیزیکی قابل توجهی برخوردار نبوده و تحولی در روند اجرای آن مشاهده نمی‌شود. وی افزود: مرکز آزمون تصادف می‌تواند به صورت تخصصی میزان استحکام بدنه خودروها در زمان برخورد را ارزیابی کند و این ارزیابی‌ها می‌تواند راهگشای اصلاحات ضروری در صنعت خودرو سازی کشور باشد. سردار حسینی در ادامه تأکید کرد: مسئولیت ارتقای ایمنی خودروها بر عهده وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) و سازمان ملی استاندارد است و از این دستگاه‌ها خواست که در این زمینه اقدام فوری انجام دهند. به گفته سردار حسینی، پلیس همچنان پیگیر مطالبه جدی خود در خصوص ارتقای ایمنی خودروهای داخلی است و از مسئولان درخواست می‌کند نسبت به این مساله پاسخگو باشند.

33 CROSS

MVM  
مدیران خودرو



1.5 Lit  
ENGINE



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

ایکس ۳۳ کراس | موتور ۱/۵ لیتری تنفس طبیعی | گیربکس ۵ سرعته دستی

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرافی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلانتری باغ فیض، پلاک ۲۷/۱

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



Autoworld.ir

چهارشنبه ۱۴ آذر ۱۴۰۳، سال دهم، شماره ۲۲۲۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

## دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان  
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir  
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com  
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان  
مفتح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳  
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱صاحب 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

**بیلورد**  
Billboard

**YOU CAN WITH A RAM**

TRUCKS. IT'S WHAT WE DO.

**با «رم» هر کاری شدنی است**

RAM با راهاندازی خط تولید ۲۰۲۵ خود در خاور میانه، مناطقی که در آن عملکرد و ایمنی بیشترین اهمیت را دارد، تجربه رانندگی باهیجان را دوباره به تصویر می کشد. این کمپین حرفه‌ای با عنوان «با رم هر کاری شدنی است» در اکتبر ۲۰۲۴ در امارات متحده عربی منتشر شد.

## راهکار حل ناترازی سوخت چیست؟

حرف آخر

The Last Word

فرانک آقاصفی

روزنامه‌نگار



« اخبار مختلف در خصوص افزایش قیمت بنزین در چند ماه اخیر، افکار عمومی را تا حدی به خود مشغول کرده است. اگرچه در دولت چهاردهم بارها افزایش قیمت بنزین تکذیب شده است، اما در صورت اجرای احتمالی این طرح، باید به ایجاد موج تورم ناشی از آن نیز توجه داشت. در عین حال آزادسازی واردات بنزین سوپر برای بخش خصوصی و کاهش سقف سوخت‌گیری در کلانشهر تهران، می‌تواند راهکاری برای کاهش ناترازی‌ها در این بخش باشد. همچنین در تازه‌ترین اظهارات، رئیس جمهور عنوان کرده است «وقتی ارزی برای واردات بنزین نباشد، ناچاریم قیمت بنزین را افزایش دهیم.» پزشک‌های در این خصوص گفته است: «ما با ناترازی‌های بدی مواجهیم. ما ناترازی گاز، برق، آب، پول و محیط زیست داریم و هر کدام ممکن است با بحران مواجه شود.» حال سوال این جاست که در حوزه بنزین و سوخت تا چه اندازه به‌نظر کارشناسان خبره توجه شده که این ناترازی‌ها با کمترین هزینه برطرف شود و شاهد سرایت این مشکلات به سایر بخش‌ها نباشیم؟ بر این اساس شاید ساده‌ترین راه برای حل این مشکل، رسیدگی به وضعیت خودروهایی فرسوده‌ای باشد که مصرف سوخت بالایی دارند. حتی اگر افزایش چند برابری قیمت بنزین تنها راهکار حل این ناترازی باشد، باز هم باید دولت فکری به‌حال مردم کند. در نهایت افزایش احتمالی نرخ بنزین و به تبع آن اقلام اساسی مشکلاتی را برای اقشار آسیب‌پذیر به‌همراه خواهد داشت و این مساله رسیدگی به مشکلات از سوی نهادهای مسئول را بیش از پیش طلب می‌کند.

## جهان



توقیف خودرو به مدت یک ماه، عبور از چراغ قرمز: ۱۰۰۰ یورو، تولید دود و نقص فنی خودرو: ۳۰۰ تا ۵۰۰ یورو، لایه‌کشی و حرکات ناموزون: ۷۰۰ یورو، پارک روی خطوط عابر پیاده: ۳۰۰ یورو، همراه نداشتن وسایل ایمنی و ضروری در خودرو: ۳۰۰ یورو، تصادف (مقصر): ۲۰۰ یورو، رانندگی در حالت مستی: ۲۰۰۰ یورو و توقیف خودرو به مدت ۴ ماه.

« قوانین رانندگی در کشور فرانسه بسیار سختگیرانه است؛ به همین دلیل کیفیت رانندگی در آن بالاست. از لحاظ کیفیت و سختگیری می‌توان فرانسه را با بلژیک مقایسه کرد. اما دلیل این نظم در رانندگی چیست؟ هزینه جریمه رانندگی بسیار بالا در این کشور! برخی از این جریمه عبارتند از: نداشتن کمربند ایمنی خودرو: ۳۰۰ یورو، پرتاب زباله به بیرون خودرو: ۸۰۰ یورو و

## نظم در رانندگی



**لنتیارس**  
PARS LENT  
www.PARSLENT.com

**لنتیارس تولید کننده انواع لنت ترمز موتور سیکلت**

**FOWNIX**

**ARRIZO 8**  
WHERE BUSINESS MEETS ELEGANCE

☎ ۰۲۱-۴۹۷۸  
📍 MVM\_777  
📷 MVMCHERY777  
🌐 MVMCHERY.COM

صفحه محصول آریزو ۸